

Vergaderjaar 1998–1999

24 578

MAVO/VBO/VSO

Nr. 17

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 maart 1999

De vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen¹ heeft op 11 maart 1999 overleg gevoerd met staatssecretaris Adelmund van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen over **de brief van de staatssecretaris over studiekostenvergoeding en leerlingenvervoer in het kader van MAVO/VBO/VSO** (24 578, nr. 14).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van der Vlies** (SGP) wees erop dat de nieuwe Wet op het voortgezet onderwijs, die de omzetting regelt van scholen en afdelingen voor SVO/LOM en SVO/MLK in leerwegondersteunend onderwijs, orthopedagogisch en didactische centrum (OPDC) of praktijkonderwijs, niet voorziet in een regeling voor het leerlingenvervoer. Hierdoor valt een categorie leerlingen die daar nu wel recht op heeft, straks buiten de boot. Om dit probleem te ondervangen, heeft hij vorig jaar een breed ondersteunde motie ingediend (25 410, nr. 49). Hoewel het voorliggende voorstel van de staatssecretaris op hoofdlijnen aan de bedoeling van de motie beantwoordt, is de afbakening van de doelgroep op twee punten te krap, namelijk waar het betreft leerlingen die zijn aangewezen op een OPDC en leerlingen in het leerwegondersteunend onderwijs met een sociaal-emotionele handicap. Hij nam aan dat bij de vergoeding van leerlingenvervoer in het praktijkonderwijs een drempelafstand geldt: is deze dezelfde als in het basisonderwijs?

Een ander gevolg van de omzetting is dat de extra vergoeding voor leermiddelen aan voormalige VSO-scholen vervalt. Daar tegenover staat dat de leerlingen, c.q. hun ouders, recht op tegemoetkoming studiekosten (WTS) krijgen. Hiervoor komen echter slechts ouders met een laag inkomen in aanmerking, zodat de middeninkomens een nadeel ondervinden. De heer Van der Vlies beval de staatssecretaris aan bij de minister te bepleiten om, als de WTS gewijzigd wordt, de inkomensgrenzen tegen het licht te houden.

De heer Van der Vlies ging op zich akkoord met de overgangsregeling leerlingenvervoer voor zittende SVO/LOM-leerlingen. Wat de definitieve situatie betreft, wees hij erop dat de reisafstanden bij de OPDC's aanzienlijk groter zullen zijn dan gemiddeld; er is hier sprake van

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Van der Vlies (SGP), Van de Camp (CDA), Van der Hoeven (CDA), voorzitter, Rabbae (GroenLinks), Lambrechts (D66), Dittrich (D66), Cornielje (VVD), De Vries (VVD), Dijksma (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Cherribi (VVD), Rehwinkel (PvdA), ondervoorzitter, Belinfante (PvdA), Kortram (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Hamer (PvdA), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Barth (PvdA), Remak (VVD), Halsema (GroenLinks), Örgü (VVD), Wijn (CDA) en Eurlings (CDA).
Plv. leden: Stellingwerf (RPF), Schimmel (D66), Mosterd (CDA), Atsma (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Bakker (D66), Ravestein (D66), E. Meijer (VVD), Passtoors (VVD), Valk (PvdA), De Cloe (PvdA), Udo (VVD), Van der Hoek (PvdA), Gortzak (PvdA), Middel (PvdA), Schreijer-Pierik (CDA), Spoelman (PvdA), Brood (VVD), Poppe (SP), Arib (PvdA), Blok (VVD), Vendrik (GroenLinks), Rijjstra (VVD), Verhagen (CDA) en Visser-van Doorn (CDA).

vergelijkbaarheid met het praktijkonderwijs. Uit dien hoofde dienen ook deze leerlingen recht te hebben op een vergoeding voor leerlingenvervoer; de noodzaak ervan blijkt tevens uit de gevolgen voor het gezinsbudget. Hij meende dat de kosten voor de overheid van de door hem bepleite aanpassing zullen meevallen, gegeven ook dat de groep OPDC-leerlingen beperkt zal zijn.

Op zich kon de heer Van der Vlies er mee instemmen dat er in het leerwegondersteunende traject geen speciale regeling voor het leerlingenvervoer zal gelden, nu dit onderwijs meer thuis-nabij wordt, al kan het ook hier in bepaalde gevallen onvoordelig uitpakken, zeker als het begrip denominatie erbij wordt betrokken. Wat betreft dit laatste wilde hij echter een concessie doen, gegeven ook dat de spreiding van het voortgezet onderwijs in het algemeen niet overal even fijnmazig is en gelet op het belang van het vinden van een oplossing voor de leerlingen die nu tussen wal en schip dreigen te vallen. Het was hem overigens nog onduidelijk welke regeling precies van toepassing is, wanneer het hierbij gaat om leerlingen die, vanwege een lichamelijke handicap, niet zelfstandig kunnen reizen en aangewezen zijn op aangepast vervoer. Het zou geregeld zijn in het reïntegratie-instrumentenbesluit Wet reïntegratie arbeidsgehandicapten (Wet REA). Daarbij wordt verwezen naar de aanvullende taak van het LISV (Landelijk instituut sociale verzekeringen), maar tegelijkertijd worden onderwijsvoorzieningen uitgesloten, indien het gaat om verstrekkingen waarvoor een regeling is getroffen onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW). Het was hem gebleken dat in dezen verschillende redenties mogelijk zijn en hij verzocht de staatssecretaris hierover duidelijkheid te verschaffen, ook ten aanzien van leerlingen met een sociaal-emotionele handicap. Hij meende dat de praktische uitvoerbaarheid van zijn voorstel redelijk is, in die zin dat bijvoorbeeld de regionale verwijzingscommissie een indicatie voor aangepast vervoer kan afgeven.

De heer **De Cloe** (PvdA) vond eveneens, mede op grond van brieven van organisaties uit het veld, dat de door de staatssecretaris voorgestelde regeling te krap is, daar waar het betreft de OPDC's en sociaal-emotionele handicaps bij leerlingen. Met name het eerste punt wilde hij ondersteunen, omdat te dien aanzien niets wordt geregeld in het voorstel. Meer in het algemeen gesproken leek het de heer De Cloe om een financieel probleem te gaan. Het mooiste zou zijn wanneer op al deze leerlingen de vergoeding voor leerlingenvervoer van toepassing kon zijn. Er dienen echter keuzes te worden gemaakt, met als gevolg dat het leerlingenvervoer wel op het praktijkonderwijs van toepassing wordt verklaard, maar niet op het leerwegondersteunend onderwijs. Hierbij is gekeken welke groep leerlingen het het hardst nodig heeft. Hoewel er aldus een financiële achtergrond is, is het opmerkelijk dat er geen bedragen vermeld worden in het voorstel. Is het juist dat het de bedoeling is, dat de inkomensgrens terzake van de WTS verhoogd wordt naar f 60 000?

Waarom eerst boven de 30 000 leerlingen met de gemeenten gesproken wordt over compensatie voor leerlingenvervoer, kon de heer De Cloe niet goed inzien. Hij gaf er de voorkeur aan uit te gaan van de werkelijke aantallen en niet te werken met aannames, zoals in het voorstel van de staatssecretaris, waarbij bovendien sprake lijkt te zijn van een gat tussen respectievelijk 25 000 en 30 000. Het uitgaan van aannames heeft als risico dat het, bij toename van de doelgroep, straks om zodanige aantallen kan gaan, dat erop bezuinigd moet worden. Hij beoogde een reële vergoeding voor gemeenten, die gelijk opgaat met de feitelijke aantallen leerlingen. De heer De Cloe bepleitte een fatsoenlijke evaluatie van de voorgelegde regeling, ook met het oog op de ontwikkeling qua aantallen leerlingen. Deze evaluatie dient erop gericht te zijn de Kamer tussentijds te kunnen informeren, opdat er gelegenheid is na te gaan hoe de regeling uitwerkt

voor de zwakke, kwetsbare groepen en of er wat dat betreft aanpassingen nodig zijn. Dit betekent dat de regeling niet dient te worden «dichtgetimmerd».

De heer **Brood** (VVD) benadrukte het aspect van de financiële invulling van het voorstel en de beheersing van de kosten. Het was hem niet duidelijk hoe groot het aantal instromers in het praktijkonderwijs zal zijn. Als daar geen greep op is, is het niet zeker wat het financiële plaatje van de regeling zal zijn en of deze financieerbaar is. Het praktijkonderwijs zal immers extra concurrentiekracht hebben, doordat het wel leerlingenvervoer kent in tegenstelling tot de andere onderwijsvormen. Er dienen keuzes te worden gemaakt, omdat de financiële middelen beperkt zijn, maar dan moet er ook sprake zijn van een systeem dat financieel in de hand kan worden gehouden.

Met de ontwikkeling die nu wordt ingezet, wordt het beroep op de WTS groter. Kan de staatssecretaris aangeven hoeveel groter het beroep op de WTS wordt? Hoe ziet, bestuurlijk gesproken, het tijdspad eruit in de aanloop naar een wettelijke regeling en wat zijn daarbij de grondslagen voor het verdere handelen? Onderkennende dat het op dit terrein vaak om heel individuele situaties gaat, wilde de heer Brood ervoor waken dat daar bij de regelgeving te zeer van wordt uitgegaan. Er zullen altijd gevallen zijn die tussen wal en schip vallen. In dit verband leek ook hem een evaluatie van belang, nadat het nu voorliggende in de praktijk is gebracht.

De heer **Mosterd** (CDA) constateerde dat het speciaal voortgezet onderwijs voor een enorme verandering staat, met grote gevolgen voor zaken als leerlingenvervoer en studiekostenvergoeding. Hij vond dat de staatssecretaris met haar voorstel zoveel mogelijk aansluiting zocht bij de situatie die straks zal ontstaan in het nieuwe VMBO en beoordeelde dat op zich als een goede lijn. Wel wilde hij nadrukkelijk bezien of ouders en leerlingen die straks van het vernieuwde speciaal onderwijs in het VMBO gebruik moeten maken, er niet op achteruitgaan.

In het SVO/LOM zijn de grootste veranderingen aan de orde, daar waar het gaat om de omzetting in leerwegondersteunend onderwijs, het van toepassing doen zijn van de WTS en het vervallen van de vergoeding leerlingenvervoer. Voorwaarde daarbij is dat dit leerwegondersteunend onderwijs voldoende dicht in de buurt is. Valt echter de spreiding ervan anders uit, dan is er een probleem, aldus de heer Mosterd. Zeker voor de OPDC's zou wel eens kunnen gelden dat de spreiding minder goed uitpakt. In verreweg de meeste gevallen mag ervan worden uitgegaan dat leerlingen die straks gebruik maken van OPDC of leerwegondersteunend onderwijs, zelfstandig kunnen reizen, maar er zullen ook gevallen zijn waar dit niet zo is. Of verwacht de staatssecretaris dat deze allemaal in het praktijkonderwijs terechtkomen?

De heer Mosterd steunde het oogmerk van de staatssecretaris te voorkomen dat er concurrentie ontstaat tussen wel omgezette en (nog) niet omgezette scholen en afdelingen SVO. Blijkens de notitie van de staatssecretaris zouden de structurele veranderingen technisch gesproken al in 1999 kunnen ingaan. Het argument om daarmee te wachten tot 2000, is dat anders de ouders ermee zouden worden overvallen. Echter, als de situatie voor de ouders niet zoveel verslechtert, is het dan zo erg om het in 1999 in te voeren? Geeft de staatssecretaris, door voor 2000 te kiezen, niet aan dat er waarschijnlijk voor bepaalde groepen ouders en leerlingen wel degelijk een pijnpunt ligt?

Verwacht de staatssecretaris dat zij vaak een uitzondering zal moeten maken op de regel dat scholen voor praktijkonderwijs ten minste 75 leerlingen moeten hebben? Als het aantal personen dat gebruik maakt van leerlingenvervoer afneemt, zou dit kunnen betekenen dat de bijdrage van de rijksoverheid aan de gemeenten kan afnemen. De heer Mosterd had

echter vernomen dat er op dit dossier een tekort is van 40 mln. bij de gemeenten. Hoe ziet de staatssecretaris dit?

Mevrouw **Lambrechts** (D66) stelde een tweetal vragen aan de orde: hoe benader je het leerlingenvervoer in zijn algemeenheid en hoe geef je daar in een regeling gestalte aan? Wat het eerste betreft, was het haar insteek dat leerlingen om fysieke of sociaal-emotionele redenen aangewezen kunnen zijn op leerlingenvervoer om passend onderwijs te kunnen krijgen. In dat opzicht is er dan geen sprake van een vrije keuze. Zij vond echter dat hierbij niet het element van levensbeschouwelijke richting een rol kan spelen; dat zou ook, daar de budgetten voor leerlingenvervoer krap zijn, ten koste gaan van het in acht nemen van de fysieke en sociaal-emotionele redenen.

Bij het vastleggen in een regeling is er het probleem dat thans niet precies bekend is hoe het eindplaatje van de zorgstructuur in het onderwijs eruit ziet, bijvoorbeeld wat betreft aantallen leerlingen praktijkonderwijs en OPDC. De regeling dient ruimte te bieden, opdat er ook in individuele gevallen vervoer mogelijk is, als het leerlingen betreft die naar een OPDC gaan en niet zelfstandig kunnen reizen, of als het gaat om het bereiken van geschikt leerwegondersteunend onderwijs dat niet nabijgelegen is. Het gaat dan om kinderen die om fysieke of sociaal-emotionele redenen op dergelijk vervoer zijn aangewezen. Er behoeft daarbij niet gevreesd te worden voor een sterke kostenstijging, aldus mevrouw Lambrechts, omdat voorzien is dat de omzetting van het SVO uiteindelijk zal leiden tot een verminderde behoefte aan leerlingenvervoer.

De heer **Rabbae** (GroenLinks) noemde de notitie van de staatssecretaris een waardevolle poging om uitvoering te geven aan de motie-Van der Vlies, zij het dat hierbij sprake is van een ingewikkelde operatie. Wat dat betreft leek hem de notitie niet helemaal op haar pootjes terechtgekomen en achtte hij een versteviging noodzakelijk.

Het was de heer Rabbae gebleken dat binnen het speciaal onderwijs grosso modo de opzet van de staatssecretaris wordt onderschreven. Hij had begrepen dat het huidige regime in het speciaal onderwijs was ingegeven door het feit dat het lesmateriaal soms niet aangeschaft kan worden door ouders, terwijl er voorts een samenhang is met de Wet op het primair onderwijs (WPO). Als het voorliggende voorstel van de staatssecretaris wordt overgenomen, dient dan ook de WPO op dit punt gewijzigd te worden?

De heer Rabbae wees erop dat, hoewel lichamelijke en geestelijke handicaps over alle sociale lagen van de bevolking gespreid zijn, er ten aanzien van gedragsproblemen en daarmee samenhangende onderwijsproblemen wel enige relatie is te leggen met het sociale milieu, met name het lagere sociale milieu. Hij maakte zich zorgen over het overbrengen van deze leerlingen van het huidige regime voor studiekostenvergoeding naar de WTS, wat betreft de gevolgen voor de financiële positie van de ouders straks. Uit een onderzoek van het Nibud is gebleken dat vanaf 1990 de boekenkosten met 15% à 50% zijn gestegen. Hierbij komt dat leerlingen in het voorbereidend beroepsonderwijs gebruik maken van werkboeken die steeds opnieuw aangeschaft moeten worden.

Uit de response van een aantal scholen was het de heer Rabbae gebleken dat het moeilijk is om een zwart-wit onderscheid te maken tussen «LOM-kinderen» en «MLK-kinderen». Omdat het lastig is voor gedifferentieerde gevallen een algemene regel op te stellen, bepleitte hij het opnemen van een ontsnappingsclausule voor LOM-leerlingen van wie duidelijk is vast te stellen dat zij in aanmerking dienen te komen voor leerlingenvervoer.

Wat betreft de vergoeding aan gemeenten voor het leerlingenvervoer was ook de heer Rabbae van mening, dat moet worden uitgegaan van de

feitelijke aantallen leerlingen. Dat vond hij de meest rechtvaardige constructie.

Het antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** wees op de dilemma's bij het opstellen van een regeling als de onderhavige, zoals het moeten rekening houden met de uitvoerbaarheid ervan. Haar grondhouding was evenwel dat leerlingen die aangewezen zijn op een voorziening, daar ook gebruik van zouden moeten kunnen maken. Als er geen maatregelen worden genomen, zullen SVO/LOM- en SVO/MLK-leerlingen, na omzetting van hun scholen, op het punt van studiekostenvergoeding worden beschouwd als gewone VO-leerlingen. Leerlingen en ouders vallen daarmee onder de WTS, wat overigens in een aantal gevallen juist een door betrokkenen wenselijk geachte, want financieel voordeliger, situatie is, bijvoorbeeld als het gaat om fietsende leerlingen. De bij de WTS gehanteerde inkomensgrens gaat omhoog, naar uiteindelijk zo'n f 60 000, hetgeen niet alleen maar laag te noemen is. Het vervallen van het nu bestaande leerlingenvervoer heeft directe financiële consequenties voor die ouders voor wie de WTS financieel minder aantrekkelijk is. Zeker waar het gaat om gewone handicaps, doen de moeilijkheden zich niet alleen onder de grens van f 60 000 voor, want deze handicaps zijn normaal gespreid over de bevolking.

Indien ouders onder de oude constellatie voor hun kind hebben gekozen voor het SVO/LOM of SVO/MLK, ondervinden zij, mede door de overgangsregeling, geen nadelige gevolgen van de omvorming naar praktijkonderwijs, leerwegondersteunend onderwijs of OPDC. Ouders die in de nieuwe constellatie hun keuze maken voor een school, hebben de wetenschap dat er voor het leerwegondersteunend onderwijs geen leerlingenvervoer is. Een en ander betekent dat de rechten van mensen die deze rechten al hebben, worden gehandhaafd, terwijl er voor de nieuwe constellatie duidelijke regels gelden, aangevende wie waarvoor in aanmerking komt.

Het is moeilijk de effecten van de voorgestelde veranderingen te meten in termen van het erop voor- of achteruitgaan van ouders, aldus de staatssecretaris. SVO-leerlingen die in de huidige situatie niet in aanmerking komen voor leerlingenvervoer en alleen de studieboeken gratis ontvangen van de school, gaan er na doorvoering van de voorstellen op vooruit, in die zin dat de ouders weliswaar de studieboeken gaan betalen, maar nu WTS ontvangen, althans als zij een inkomen hebben onder de WTS-grens. Ouders van SVO-leerlingen die in de huidige situatie in aanmerking komen voor leerlingenvervoer, gaan er in de nieuwe situatie niet op achteruit, omdat voor deze categorie leerlingen overgangsmaatregelen zijn opgenomen. Een leerling die voorheen was aangewezen op SVO/LOM, gaat in de nieuwe constellatie naar het leerwegondersteunend onderwijs, waarbij ervan wordt uitgegaan dat het leerwegondersteunend onderwijs voor de meeste leerlingen dicht bij huis is. Het feit dat deze leerlingen niet meer in aanmerking komen voor leerlingenvervoer, is dan geen achteruitgang voor de ouders.

Het samenwerkingsverband zal bij de inrichting van een OPDC rekening moeten houden met de bereikbaarheid van deze zorgfunctie voor de leerlingen. Het OPDC hoeft niet synoniem te zijn met één enkel gebouw op een voor het samenwerkingsverband centraal gelegen punt. School of samenwerkingsverband beslist welke leerlingen gebruik dienen te maken van de specialistische zorg van het OPDC, maar het mag niet zo zijn dat de eventuele vervoersgevolgen van zo'n beslissing kunnen worden afgewenteld op de gemeente, zo benadrukte de staatssecretaris. De mogelijkheid van afwenteling zal immers niet bevorderen dat de samenwerkingsverbanden rekening houden met de vervoersconsequentie bij de inrichting van een OPDC. Als er wel leerlingenvervoer zou moeten

komen voor de OPDC's, is sprake van een opneemregeling waarvoor de financiële dekking van de zijde van de centrale overheid ontbreekt, terwijl ook de uitvoerbaarheid van een dergelijke regeling gecompliceerd zal zijn. Voorzover het erom zou gaan een oplossing te vinden voor gehandicapte leerlingen die het leerwegondersteunend onderwijs bezoeken, dacht de staatssecretaris aan het traject REA-WAJONG-LISV, aannemende dat het een beperkt aantal betreft. Bij een beoordeling in het kader van de Wet REA of er aanspraken bestaan op vervoerskostenvergoeding, wordt eerst bezien of er al dan niet een andere vervoersregeling bestaat. Als er geen vervoerskostenregeling in de onderwijswetgeving is opgenomen, blijft het beoordelingskader van de Wet REA van kracht. Zij sloot niet uit dat leerlingen met een sociaal-emotionele problematiek, afhankelijk van de zwaarte ervan, door de sluis van de Wet REA zouden kunnen komen. De staatssecretaris kon op dit moment deze aanpak niet sluitend neerzetten, gelet ook op de betrokkenheid van het ministerie van SZW hierbij. Zij was voornemens hierover overleg te voeren en zegde toe door middel van monitoring na te gaan of de beoogde groep beperkt is. Indien namelijk sprake zou zijn van een omvangrijke groep, dient wellicht aan een aparte regeling gedacht te worden, zij het dat dit geen generieke, met de schoolsoort samenhangende, regeling kan zijn. Zij beschouwde monitoring en evaluatie in dit verband als gelijkwaardige termen: het gaat erom dat geanalyseerd wordt of de voorliggende regeling, die gekoppeld is aan bepaalde onderwijssoorten, wellicht niet geheel sluitend is en er toch nog een groep leerlingen, niet-kunners, buiten valt. Overigens dient er in dat geval rekening mee te worden gehouden dat sommige ouders ervoor zullen kiezen het vervoer zelf te regelen met behulp van een WTS-vergoeding. Daar waar leerlingen zelf kunnen reizen, wilde zij voorts niet het beeld scheppen dat iedereen wel vervoerd kan worden; regelingen mogen er niet toe leiden dat mensen aan initiatieffracht en zelfstandigheid inboeten. Het dient derhalve uitdrukkelijk te gaan om zogenoemde niet-kunners.

Ten aanzien van de compensatie voor de gemeenten op het punt van het leerlingenvervoer is er sprake van een oude discussie tussen VNG en OCW, waarbij het gaat om de vraag in hoeverre gemeenten al extra hebben moeten bijdragen aan het leerlingenvervoer. Dit betreft de brief over het bedrag van 40 mln., een brief die de Kamerleden hebben ontvangen in een andere context. De staatssecretaris erkende hiermee niet dat het om een terechte claim gaat van de zijde van de gemeenten, maar wees erop dat het wel heeft geleid tot een bepaalde uitkomst bij de onderhandelingen, te weten de grens van 30 000 leerlingen. Deze grens is gebaseerd op de geraamde omvang van de huidige doelgroep van het leerlingenvervoer in 2002 bij ongewijzigd beleid. Daarmee zijn de gemeenten ruim bedeed.

Over de 9 mln. heeft inmiddels een discussie plaatsgevonden, waarbij een akkoord is bereikt tussen Verkeer en Waterstaat en OCW over een extra donatie ten behoeve van het leerlingenvervoer. De eventuele tekorten van de gemeenten in het kader van het leerlingenvervoer zouden daarmee voorlopig gedekt dienen te zijn; het gaat hierbij om een oplossing voor een periode van twee jaar.

Wat betreft het te volgen tijdspad merkte de staatssecretaris op dat, na de overgangsregeling bij ministeriële regeling, er per 1 augustus 2000 een nette regeling bij wet komt. Dat de structurele maatregelen per 1 augustus 2000 worden ingevoerd, vindt deels zijn oorzaak in een technisch probleem; de tijd die nodig is om een wetswijziging te realiseren, is de Kamer bekend. Per ministeriële regeling kan dat snel, maar zij wilde de ouders niet overvallen met nieuwe regels.

Terzake van de beheersing van de kostenontwikkeling wees de staatssecretaris erop dat het praktijkonderwijs structureel, op basis van onderzoek, is geraamd op 25 000 leerlingen. Hierbij komt dat een onafhankelijke instantie de indicatiestelling verzorgt. Er hoeft ten aanzien van het

praktijkonderwijs geen angst te zijn voor sterke groei uit hoofde van het recht op leerlingenvervoer. Voor wat betreft het OPDC zijn nog geen leerlingenaantallen aan te geven. Als rekening wordt gehouden met de theoretische capaciteit van alle hier besproken onderwijsvormen, zou het om 85 000 leerlingen kunnen gaan als doelgroep van het leerlingenvervoer; een dergelijk omvangrijke doelgroep werd echter niet door haar beoogd. Zij bevestigde dat er bij het leerlingenvervoer in het praktijkonderwijs sprake is van een drempelbijdrage.

De staatssecretaris deelde mee dat er nog geen zicht is op een ontwikkeling waarin zich de situatie zou voor doen, dat er minder dan 75 leerlingen zijn voor een school voor praktijkonderwijs. Het kan dan ook niet voorspeld worden of en in welke mate gebruik gemaakt zal worden van de aanwezige ontheffingsmogelijkheid. Ten aanzien van de spreiding van het leerwegondersteunend onderwijs zij bedacht dat dit wordt opgebouwd uit het aanwezige IVBO en VSO/LOM, waarbij speciaal gewoon wordt. Wat betreft het verzoek om ruimte, teneinde leerlingen OPDC en leerwegondersteunend onderwijs op individuele basis in aanmerking te kunnen laten komen voor leerlingenvervoer, verwees zij naar het door haar te verkennen REA-WAJONG-LISV-traject.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van der Vlies** (SGP) was de staatssecretaris erkentelijk voor haar positieve grondhouding. Hij verzocht om een verduidelijking van de categorie van de zogenoemde «niet-kunners». Vallen daar ook de leerlingen met een sociaal-emotionele handicap onder, en wie is vervolgens verantwoordelijk voor hun selectie? Hij bepleitte dat de kwestie van het leerlingenvervoer ten behoeve van de OPDC's voorafgaand wordt gezien. Een benadering waarbij het achteraf wordt gezien, schoot zijns inziens tekort; het betekent dat het piepsysteem wordt gehanteerd. Is het niet mogelijk om eerst te analyseren of een bepaalde categorie leerlingen tussen wal en schip valt, teneinde daar een regeling voor te treffen? Hij zegde dank voor de toezegging van de staatssecretaris het traject REA-WAJONG te zullen verkennen, maar stelde het op prijs daarover al vóór 1 augustus 1999 iets te vernemen. Vervolgens kan er meer gedetailleerd op worden ingegaan in het kader van de wetsbehandeling, voorafgaande aan de datum van 1 augustus 2000.

De heer **De Cloe** (PvdA) achtte het in het licht van de constatering dat de handicaps, zoals slechtziendheid, zijn gespreid over de gehele bevolking, opmerkelijk dat er binnen Nederland zulke grote verschillen zijn in de deelname aan het speciaal onderwijs, bijvoorbeeld tussen Friesland en de oostelijke mijnstreek in Limburg. Kennelijk kunnen daarbij ook andere oorzaken een rol spelen. Hij constateerde dat er op een aantal punten nog geen duidelijkheid is en hoopte dat ook de staatssecretaris zou concluderen, dat het gewenst is om jaarlijks de ontwikkelingen na te gaan en daar de Kamer over te informeren. Hij sprak hierbij liever niet van «monitoring», want dat achtte hij langzamerhand een wat belaste term, die zich niet verdraagt met de autonomie van gemeenten en schoolbesturen.

De heer De Cloe meende dat in financieel opzicht de VNG op het ogenblik wel tevreden is met de tijdelijk getroffen regeling inzake het leerlingenvervoer en de daarbij gehanteerde grens van 30 000 leerlingen. Hij kon zich niet meer herinneren waarom zijn fractie indertijd tegen de motie-Van der Vlies had gestemd. Het verheugde hem dat de motie ertoe heeft bijgedragen dat er nu een notitie van de staatssecretaris voorligt, gericht op de oplossing van het gesignaleerde probleem.

De heer **Brood** (VVD) was verheugd over een aantal antwoorden van de staatssecretaris. Hij had nog wat zorg over de greep op de kosten-

ontwikkeling, omdat de rijksoverheid daar, vanwege de toetsing, geen rechtstreekse invloed op heeft. Hij wilde bezien hoe de komende jaren de kosten bij de verschuivingen in de hand kunnen worden gehouden, want dat achtte hij een risico van deze operatie.

De heer **Mosterd** (CDA) benadrukte als zijn grootste punt van zorg, dat er door de nieuwe regeling wellicht mensen tussen wal en schip geraken. Hij ging er evenwel van uit dat er voldoende inzet zal zijn om dat te voorkomen, gegeven ook het verzoek van de andere woordvoerders om dit nauwlettend te volgen en gehoord de antwoorden van de staatssecretaris.

Mevrouw **Lambrechts** (D66) meende dat de kosten van de aanvullende voorziening waar de Kamer nu om vroeg, weggestreept kunnen worden tegen de te bereiken besparingen met de thans voorgelegde regeling. Zij gaf overigens in overweging om, als het juist is dat gemeenten voor 30 000 leerlingen indirect een vergoeding ontvangen van rijkszijde, terwijl er sprake is van een aantal van 28 000, gemeenten erop aan te spreken de individuele schrijnende gevallen voor hun rekening te nemen. Dit zou een oplossing kunnen zijn, indien het REA-WAJONG-LISV-traject geen uitkomst biedt.

Ook mevrouw Lambrechts vond dat er niet te lang met een evaluatie kan worden gewacht. Haar insteek was dat zodra zich op dit terrein individuele schrijnende gevallen voordoen, de helpende hand geboden dient te worden. Zij vermoedde dat het daarbij om een kleine groep gaat.

De heer **Rabbae** (GroenLinks) verzocht de staatssecretaris, daar waar het gaat om leerlingenvervoer voor individuele leerlingen die nu tussen wal en schip dreigen te geraken, de Kamer over haar verkenning in dezen te informeren en daarbij aan te geven welke oplossing zij bood. Op welke termijn kan de Kamer hiervan kennis nemen?

De **staatssecretaris** gaf aan dat per 1 augustus 1999 niemand erop achteruit zal gaan en dat dan evenmin het probleem van de «tussen-wal-en-schipgevallen» zich voordoet; dit kan zich pas voordoen per 1 augustus 2000. Zij stelde zich voor dat dit punt betrokken wordt bij de behandeling van de wettelijke regeling en wel vóór 1 augustus 2000. Zij constateerde dat de Kamer niet vroeg om een algemene, generieke regeling voor een waarschijnlijk beperkte groep van «tussen-wal-en-schipgevallen» onder de niet-kunners, maar wel wilde dat er iets voor geregeld wordt, in de zin van bijvoorbeeld een hardheidsclausule. Dat ging zij verkennen en indien zou blijken dat er mensen zijn die tussen wal en schip vallen, diende daar een oplossing voor te komen. Zij vond dat de beantwoording van de vraag of het hierbij ook kan gaan om sociaal-emotionele handicaps, aan het LISV moet worden overgelaten, zo het LISV erbij betrokken wil worden. Overigens wilde zij zo mogelijk voorkomen dat een en ander tot nog meer regelgeving zou leiden.

De staatssecretaris meende dat in een ander kader terug kan worden gekomen op het gesignaleerde onderscheid in het gebruik van voorzieningen tussen bijvoorbeeld Limburg en Friesland. Het kwam haar voor dat een dergelijk groot verschil ook te maken heeft met het aanwezige aanbod. Zij wees er voorts op dat op de geschetste problematiek van de 9 mln. over twee jaar zal worden teruggekomen.

Bij het in de hand kunnen houden van de kostenontwikkeling is van belang de vraag: wie moet naar het speciaal onderwijs en wie naar het regulier onderwijs? Immers, alles wat speciaal is, is veel duurder dan het reguliere. Het betreft hier één van de overwegingen bij de onderhavige regeling. Er zijn thans veel kosten gemoeid met de noodzaak van het treffen van overgangsmatregelen in verband met bestaande rechten, maar na de overgangsfase zal het veel secuurder geregeld zijn en wordt

het waarschijnlijk niet duurder. Het informeren van de Kamer over de te verrichten verkenning en een daarop aansluitende oplossing wilde de staatssecretaris doen vóór 1 augustus 2000.

De voorzitter van de commissie,
Van der Hoeven

De waarnemend griffier van de commissie,
Teunissen