

Bijlage: Achtergrondinformatie en demografische ontwikkelingen

Bevolking Dinkelland

Bevolkingsomvang, 2014 (personen)

	Gemeente Dinkelland	Provincie
lft. t/m 14 jaar	4.675	207.661
lft. 15 t/m 29 jaar	4.444	207.867
lft. 30 t/m 44 jaar	4.084	217.117
lft. 45 t/m 64 jaar	7.770	309.737
lft. 65 t/m 74 jaar	2.639	112.146
lft. 75 jaar en ouder	2.335	85.169
totaal	25.947	1.139.697

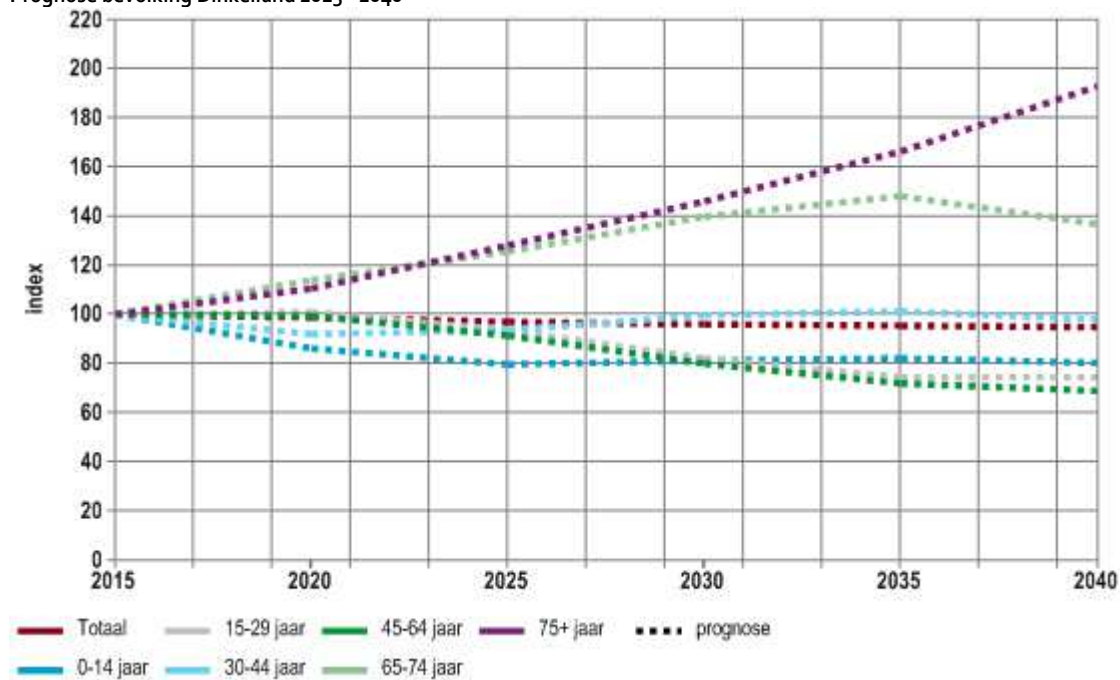
Bron: CBS - Bevolkingsstatistiek, 2014

Prognose bevolkingsomvang (PRIMOS), 2040 (personen)

	Gemeente Dinkelland	Provincie
lft. t/m 14 jaar	3.685	197.026
lft. 15 t/m 29 jaar	3.327	192.556
lft. 30 t/m 44 jaar	3.871	206.361
lft. 45 t/m 64 jaar	5.405	261.992
lft. 65 t/m 74 jaar	3.697	144.949
lft. 75 jaar en ouder	4.612	166.359
totaal	24.597	1.169.243

Bron: ABF Research - Primos prognose

Prognose bevolking Dinkelland 2015 - 2040



Bevolking Tubbergen

Bevolkingsomvang, 2014 (personen)

	Gemeente Tubbergen	Provincie
lft. t/m 14 jaar	4.160	207.661
lft. 15 t/m 29 jaar	3.860	207.867
lft. 30 t/m 44 jaar	3.542	217.117
lft. 45 t/m 64 jaar	6.238	309.737
lft. 65 t/m 74 jaar	1.890	112.146
lft. 75 jaar en ouder	1.516	85.169
totaal	21.206	1.139.697

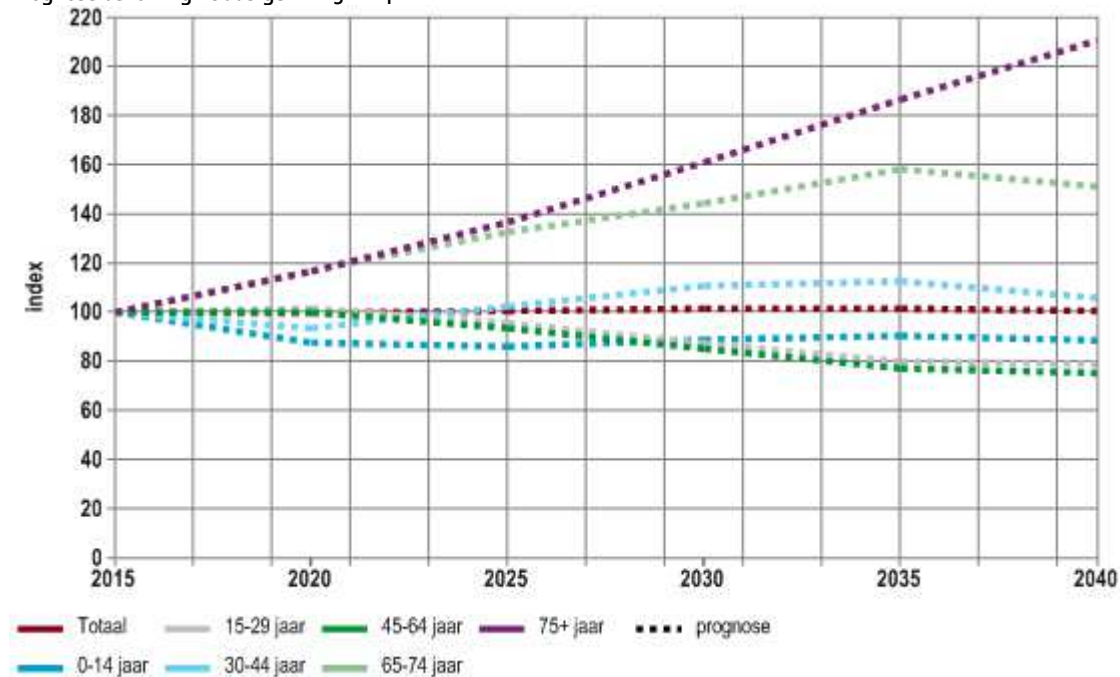
Bron: CBS - Bevolkingsstatistiek, 2014

Prognose bevolkingsomvang (PRIMOS), 2040 (personen)

	Gemeente Tubbergen	Provincie
lft. t/m 14 jaar	3.602	197.026
lft. 15 t/m 29 jaar	3.134	192.556
lft. 30 t/m 44 jaar	3.618	206.361
lft. 45 t/m 64 jaar	4.712	261.992
lft. 65 t/m 74 jaar	2.923	144.949
lft. 75 jaar en ouder	3.347	166.359
totaal	21.336	1.169.243

Bron: ABF Research - Primos prognose

Prognose bevolking Tubbergen 2015 - 2040



Inzicht in volhoudbaarheid van voorzieningen (demografie)

Nederland staat aan de vooravond van een dubbele vergrijzing. Het aandeel 65-plussers in de Nederlandse bevolking neemt naar verwachting toe van 16% in 2012 tot 25% in 2040, en daarbinnen stijgt vooral het aantal 'oudere ouderen' sterk: 14% van de Nederlandse bevolking is 75-plusser in 2040.

De nieuwe generatie ouderen is gemiddeld vitaler, actiever en mobieler dan eerdere generaties. Zij verplaatsen zich vaker, langer en verder. De nieuwe ouderen hebben bovendien bijna allemaal een auto en zullen deze tot op hoge leeftijd gebruiken. Mede hierdoor blijft de (auto)mobiliteit nog groeien, maar minder snel dan voorheen (vrijtijdsverkeer). Dit draagt bij aan een gelijkmatigere spreiding van het autoverkeer over de dag.

Wat valt op?

Totale bevolkingsomvang: Dinkelland daalt tot 2040 licht. Tubbergen blijft stabiel. De leeftijdsgroep 45 t/m 64 jaar is in 2014 zowel in Dinkelland als Tubbergen het grootst. In 2040 is deze groep nog steeds de grootste maar behoorlijk kleiner dan in 2014. Omdat deze groep kleiner is geworden is de leeftijdscategorie 65 t/m 74 jaar toegenomen richting 2040. Dit heeft consequenties voor het vervoer.

Is het systeem over 10 jaar nog steeds goed?

De leeftijdscategorie die nu tussen de 45 en 64 jaar is, verplaatst zich in onze plattelandsgemeenten vooral met de auto. Dit zal men zo lang mogelijk willen blijven doen. Wanneer men voor het vervoer afhankelijk wordt van andere vervoersvormen zal daarop ingespeeld moeten worden. Het OV is een voorliggende voorziening. Met deze vervoersvoorziening heeft deze leeftijdscategorie niet of nauwelijks reiservaring opgedaan. Dit vraagt om een vervoersvoorziening die gemakkelijk te bereiken én toegankelijk is. Ook moet de 'rimboe' van vervoersbewijzen aangepast worden; nu zijn er teveel verschillende kaarten voor het OV. De vervoersbewijzen moeten eenvoudiger.

Mobiliteit:

1. zelfredzaamheid van de mensen;
fietsen, lopen, OV, auto, etc...
zelfredzaamheid bevorderen door het gebruik van vervoers-apps (bijv. Go OV) te stimuleren.
2. m.b.v. de 'omgeving';
familie, vrienden, burens etc..... (de 'WMO-gedachte')
3. kleinschalig vervoer;
vervoeroplossingen voor de 'witte' vlekken (lokale vervoersinitiatieven, bijv. naar bingo, zwemmen voor ouderen, etc..)
4. aangepast vervoer op maat voor de doelgroep;
efficiënt doelgroepenvervoer (bundeling en (regionale) samenwerking)
5. individueel vervoer;
indien noodzakelijk (zorg en begeleiding op maat)

Leerlingenvervoer

Gemeenten moeten gehandicapte leerlingen zo zorgvuldig mogelijk van en naar school vervoeren. Daarbij staan maatwerk en kwaliteit voorop. In het traject naar zelfredzaamheid is openbaar vervoer de aangewezen vervoersvorm, mits de leerling in staat is daarvan gebruik te maken.

Gemeentelijke taken

Het leerlingenvervoer is gedecentraliseerd in 1987. Gemeenten zijn sindsdien verplicht een regeling vast te stellen op basis waarvan ouders van leerlingen - onder bepaalde voorwaarden - aanspraak kunnen maken op bekostiging van de vervoerkosten van en naar school. De financiële middelen zijn onderdeel van de Algemene uitkering gemeentefonds.

Wettelijke basis

De wettelijke basis van het leerlingenvervoer ligt in de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs. Het leerlingenvervoer omvat leerlingen van basisscholen, speciale scholen voor basisonderwijs en scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs.

Passend vervoer

Gemeenten hebben de (wettelijke) zorgplicht 'passend vervoer' aan te bieden. Uitgangspunt van de regeling is een vergoeding op basis van de kosten van het openbaar vervoer, zo nodig met begeleiding. Ook kan een fietsvergoeding worden verstrekt. Onder bepaalde voorwaarden kunnen ouders voor hun kind aanspraak maken op aangepast vervoer, in taxi's of taxibusjes. Hiertoe sluiten gemeenten contracten met een vervoerder. In de meeste gemeenten moet het vervoer worden aanbesteed.

Actuele ontwikkelingen in het leerlingenvervoer

Leerlingenaantallen in het speciaal onderwijs

In het recente verleden is een sterke toename van de leerlingenaantallen in het speciaal onderwijs geconstateerd. De groei van de deelname aan cluster 4 (onderwijs voor kinderen met gedragsstoornissen en/of ontwikkelingspsychopathologie) was opvallend. Aangepast vervoer (in taxi's of taxibusjes) is doorgaans het aangewezen vervoer voor deze leerlingen. Dit brengt voor de gemeenten hoge kosten met zich mee. Daarbij komt dat gemeenten die geen scholen voor speciaal onderwijs op hun grondgebied hebben, geen extra geld voor dit vervoer in het gemeentefonds ontvangen. Juist deze gemeenten worden geconfronteerd met steeds meer aanvragen. Zij moeten de leerlingen vervoeren naar scholen voor speciaal onderwijs in de regio.

Begeleiding in het aangepast vervoer

Het aantal leerlingen met een gedragsprobleem neemt sterk toe. Doorgaans is begeleiding van deze kinderen in het vervoer gewenst. Begeleiding is primair de verantwoordelijkheid van de ouders. Ouders kunnen deze taak echter steeds minder combineren met hun taken op de arbeidsmarkt.

Vervoer over grote afstanden

Soms dient een leerling over een extreem grote afstand te worden vervoerd naar de dichtstbijzijnde school van de soort waarop de leerling is aangewezen, die tevens aansluit bij de richting of levensbeschouwing van de ouders; dit speelt met name bij kleinere richtingen met weinig scholen. Dergelijk vervoer drukt onevenredig zwaar op het budget van de gemeente. Uiteraard betekent het ook een psychische belasting voor de leerling.

Maatwerk in het onderwijs

De mogelijkheden voor onderwijs op maat nemen toe. Leerlingen bezoeken verschillende onderwijsinstellingen, lopen stage etc. De beoordeling van de aanvragen voor vervoer wordt lastiger. Een en ander heeft ook gevolgen voor de vervoersstromen in het leerlingenvervoer.

Passend onderwijs

Doel van Passend onderwijs is het verbeteren van de kwaliteit en de organisatie van het onderwijs aan leerlingen die extra ondersteuning en zorg nodig hebben. Passend onderwijs verplicht scholen om ieder kind een passend aanbod aan onderwijs(ondersteuning) te doen, zo dicht mogelijk bij huis. Als een school daar zelf niet toe in staat is dienen partners gezocht te worden om dat aanbod dan samen te regelen. Deze zorgplicht geldt per 1 augustus 2014.