

Datum: 15-01-2015  
Referentie: prz 002 15  
Onderwerp: advies 'Leerlingenvervoer gemeente Zevenaar: Plan van aanpak met uitgangspunten voor de kanteling 2015' (nr. IN15.00068)

Gemeente Zevenaar,  
T.a.v. Dhr. M. Huizing,  
Postbus 10,  
6900 AA Zevenaar

Geachte heer Huizing,

De Participatieraad Zevenaar is positief over de inhoud van de notitie en Plan van aanpak en onderschrijft in grote lijnen het ambtelijk advies. Niettemin een paar kanttekeningen.

#### Verantwoordelijkheid ouders en keukentafelgesprek

Als mogelijk knelpunt is voorstelbaar dat de ouders die tot nu toe gewend waren dat alles werd geregeld dit beleidsvoornemen wellicht als tegenwerking vanuit de gemeente kunnen ervaren. Daarom is het belangrijk om de keukentafelgesprekken te voeren met als insteek 'samen' te komen tot het vinden van een zo goed mogelijke oplossing. Dat 'samen' is belangrijk.

Op pag. 11, B, onder Hoe? wordt aangegeven dat er in het keukentafelgesprek 'afspraken' worden gemaakt over zelfverantwoordelijkheid, zelfredzaamheid.

In dit gesprek worden feitelijk geen 'afspraken gemaakt over....' maar gaat het vooral om het samen (kind, ouder, gemeente) kijken naar wat mogelijk en haalbaar is: wat is in deze situatie de vraag en wat is nodig, hoe bevorderen we de zelfredzaamheid en welke ontwikkelkansen bieden we het kind, wat is de verantwoordelijkheid van de ouders, wat gaat het netwerk bijdragen.

Pas in tweede instantie komt, indien nodig, aan de orde wat er eventueel (aanvullend) georganiseerd moet worden.

Het gaat om het inhoud geven aan de omslag in denken en doen van 'zorgen voor' naar 'zorgen dat'.

#### Zelfstandig reizen

Bij de toepassing van dit beleid wordt nauwkeurig vastgesteld wie wel of minder goed in staat is om gebruik te maken van het OV. Als blijkt dat het zelfstandig reizen niet het gewenste resultaat oplevert (bijv. het ontwikkelen zelfstandigheid; het bevorderen zelfredzaamheid) moet het mogelijk zijn om op de eerdere beslissing terug te komen en alsnog van een vervoersvoorziening gebruik te kunnen maken. Ook voor kinderen die met de fiets naar school gaan, moet de mogelijkheid open blijven.

### Communicatie en overleg

Pag.11, A. Hoe?

Als aanvulling bij de uitvoering:

- Het organiseren van gesprekken met groepjes ouders die ongeveer in dezelfde situatie, bijv. op basis van de clusterindeling, verkeren. Het gaat om de ouders mee laten denken over efficiëntere oplossing(en) gericht op het bevorderen van de zelfredzaamheid, het bieden van ontwikkelkansen en de bijdrage van ouders daarin.

### Onderwijs dicht bij huis/tegenprestatie

Leerlingenvervoer heeft zich ontwikkeld als oplossing voor het ontbreken van passend onderwijs (pag. 4. 5.3). Wanneer geïnvesteerd kan worden in het onderwijsaanbod dicht bij huis, kunnen de kosten van het leerlingenvervoer dalen.

De scholen zijn primair verantwoordelijk voor een voor ieder kind passend aanbod zo dicht mogelijk bij huis. De gemeente kan hierbij, als tegenprestatie, uit de besparingen op het leerlingenvervoer, een bijdrage leveren.

### Vergoeding

Pag. 3, 4.2. 'vergoeding' uitwerken in termen van: beschikbaar voor ouders voor het inkopen van begeleiding of als (extra) ruimte voor ouders om hun kind te kunnen begeleiden.

### Juridisering

Pag. 5, 5.7. Niet uitgewerkt is hoe er wordt omgegaan met situaties 'waar men er samen niet uitkomt'. Wordt bijv. MEE ingeschakeld (als clientondersteuner)? Zijn er voor ouders ook andere vormen van ondersteuning beschikbaar zoals de clientvertrouwenspersoon en/of een (onafhankelijke) klachtenprocedure?

### Leeftijdsgrens

De leeftijdsgrens van 12 jaar (pag. 6, 4) niet als criterium hanteren maar primair de competenties van het kind leidend laten zijn (maatwerk).

Opm: Een leerling gaat pas op zijn 12<sup>e</sup> over naar het voortgezet onderwijs. Door de leeftijdsgrens op 12 te stellen worden de leerlingen dus wel degelijk geconfronteerd met twee grote veranderingen.

### Overplaatsing naar cluster 4

Nieuwe cluster 4 school in Didam (pag. 8). Er wordt bekeken of leerlingen die nu in Arnhem of Doetinchem op school zitten overgeplaatst kunnen worden naar Didam. Dat betekent inderdaad een afname van de reisafstand, maar wat betekent een overplaatsing voor het welzijn van het kind? Daar moet heel zorgvuldig naar gekeken worden. Welke criteria worden er gehanteerd?

### Aanbesteding

Pag. 12, E. Het beleid nu is dat gunning plaatsvindt op basis van de economisch meest voordelige inschrijving.

Maar naast de prijs moeten ook kwaliteitsaspecten en 'social return' worden meegewogen. De aanbieder met de beste prijs/kwaliteitverhouding krijgt het contract.

De PRZ adviseert om die kwaliteitscriteria samen met de ouders op te stellen.

### Opstappunten

Opstappunten binnen 30 minuten lopen realiseren (pag. 12, F), is dit wel realistisch? (ondanks dat de modelverordening daar van uit gaat, kunnen gemeentes eigen keuzes maken).

Hoe zit het met de veiligheid? Hoe is het toezicht bij dat opstappunt geregeld? Welke mogelijk opstappunten zijn er? Wat is dan de maximale radius? Voor welke kinderen is dit geschikt en wat vraagt dit van kinderen (competenties)?

Ook hier gaat het om maatwerk, per situatie zal bekeken moeten worden wat mogelijk en onmogelijk is voor het kind/de ouder, wat het oplevert en in hoeverre het bijdraagt aan het bevorderen van de zelfredzaamheid.

Kortom: dit punt vraagt om een nadere uitwerking. De PRZ wil hier graag bij worden betrokken.

#### Pgb en eigen regie ouders

Bij de aanbesteding (pag. 13, F) wordt o.a. de mogelijkheid aangegeven om de opzet van het taxivervoer zo te formuleren dat het pgb-toepasbaar is en de aanbesteedverplichting vervalt.

Die optie wordt niet verder uitgewerkt omdat het o.a. minder mogelijkheden voor budgetbeheersing biedt (minder grip op de vervoerder en daarmee minder grip op de kosten). Het Pgb-model zou ook een aantal (niet nader uitgewerkte?) risico's bevatten.

Deze afweging is primair die van budgetbeheersing.

Maar als de afweging gebaseerd is op de visie van het versterken of behouden van de verantwoordelijkheid en eigen regie van de ouders dan is dit Pgb-model zeker een geschikt instrument.

In plaats van inkoop door de gemeente via een (Europese) aanbesteding, wordt via een Pgb een vergoeding voor de vervoerskosten verstrekt aan de ouders van de kinderen. De ouders kunnen daarmee zélf vervoer regelen voor hun kind(eren). Het geeft ouders een andere positie. Waar zij in een aanbesteding afhankelijk zijn, zijn zij in de Pgb-systematiek (zelf)sturend. De ouders zijn zélf de klant van het taxibedrijf. Ouders hebben in dit model ook een grote mate van keuzevrijheid: zij kunnen kiezen welk taxibedrijf hun kind vervoert.

Een pilot kan uitwijzen in hoeverre dit model haalbaar is, wat de risico's zijn, etc.

Een andere optie is het creëren van een mogelijkheid om in individuele gevallen toch gebruik te kunnen maken van een Pgb.

Opmerking: Met betrekking tot de inzet van een Pgb zoals hiervoor uitgewerkt, nemen 2 leden van de PRZ een minderheidsstandpunt in. Zij vinden dat een Pgb de eigen verantwoordelijkheid en eigen inzet van ouders niet versterkt.

Tot zover de adviesformulering. Mocht u naar aanleiding hiervan vragen ter verduidelijking hebben dan horen wij dat graag.

Met een vriendelijke groet,

Namens de PRZ



Peter Donker  
Voorzitter



Peter van Schijndel  
Secretaris