

Overzicht van adviezen van de verschillende Adviesraden Sociaal Domein (in rood de reactie)

ASD Heiloo

De ASD Heiloo heeft de verordening en beleidsregels doorgenomen en beoordeeld. Wij waarderen het bijzonder dat de eerder gedane adviezen (gedeeltelijk) zijn overgenomen. In het document 'beleidsregels' wordt op een transparante manier de uitgangspunten c.q. regels verwoord, wat niet veranderd is ten opzicht van vorige verordening en nieuwe artikelen. Het is overzichtelijk weergegeven waardoor het eenvoudig lezen en beoordelen is.

Inhoudelijk zijn er vanuit de ASD geen aandachtspunten. De samenwerking in de regio zal naar ons oordeel een positieve werking hebben in de regio waarbij leerlingen op een gelijkwaardige wijze het leerlingenvervoer aangeboden krijgen, daar waar nodig is. De samenwerking met de OOGO is belangrijk en heeft een heldere positie gekregen.

Artikel 8, 4b roept als enige artikel vragen op. Het is voor de ASD Heiloo van belang dat leerlingen het onderwijs kunnen genieten wat voor hen het beste past. Dat is niet altijd de onderwijsinstelling die het dichtste bij is. Artikel 8, 4b geeft hierin ruimte maar is gelijktijdig dermate ruim en vaag beschreven dat wij ons hier toch enigszins zorgen over maken. Het zou ons advies zijn om hier wellicht meer duidelijkheid in te bieden zoals (rand)voorwaardes of uitgangspunten.

- ➔ Dit artikel is niet veranderd, waarbij nog steeds het principe van dichtstbijzijnde toegankelijke school voorop staat. Tegelijk borgen we nu beter de afstemming met de scholen/SWV om na te gaan wat het beste past (oftewel maatwerk). Dit aspect leggen we nu niet vast in verdere voorwaarden, maar houden we wel nadrukkelijk in de gaten. Vanuit de praktijk kunnen we alsnog voorwaarden stellen. Dit aspect nemen we specifiek mee in de evaluatie volgend jaar.

ASD Castricum

Voorafgaande aan dit (of ieder ander) advies zou het ASD Castricum graag beschikken over een evaluatie en cijfermateriaal om ons advies mede daarop te baseren. Vooralsnog moeten we het doen met de aangeleverde beleidsregels en verordening + toelichting. Terwijl ervaringen uit het verleden kunnen leiden tot verbeteringen in de toekomst.

- ➔ We zullen de cijfers toesturen die in de aanbesteding zijn gebruikt alsmede een samenvatting van de evaluatie vorig jaar.

Een tweede algemene opmerking: in de meeste gemeentelijke stukken staan de verplichtingen van de inwoners zeer duidelijk beschreven en is er weinig ruimte voor een persoonlijke aanpak. Terwijl de verplichtingen van de gemeente niet omschreven worden, omdat die meestal wettelijk zijn vastgelegd. Bij de behandeling van de artikelen komen wij hierop terug.

Bij de **uitgangspunten** staat dat de afstand van huis naar school meer dan 6 kilometer moet bedragen om voor vervoer in aanmerking te komen. Wij kunnen ons voorstellen dat in enkele gevallen de ouders/verzorgers niet in staat zijn om zelf dit vervoer te verzorgen en/of te bekostigen. Voorziet het maatwerk ook daarin? Maatwerk is mogelijk, maar in welke gevallen dat kan worden toegepast en hoe staat nergens.

- ➔ Juist omdat het maatwerk is, kan dit niet of moeilijk nader uiteengezet worden. Op dit punt verandert er niets met de praktijk.

Inhoudelijke wijzigingen II: De afstand voor het volgen van voortgezet speciaal onderwijs wordt verlegd van 6 naar 12 kilometer. Er wordt gekeken naar een overgangsregeling en maatwerk, maar welke vorm die krijgt wordt niet vermeld. Alleen wordt er vermeld dat er kansen zijn dat leerlingen niet of minder ver hoeven te worden vervoerd. Zijn de kosten hier belangrijker dan de leerling?

- ➔ Dit geldt alleen voor Dijk en Waard die nog de grens van 6km hanteerde. Voor de BUCH en Alkmaar is de grens reeds 12km.

Artikel 4 lid 5: bij een leeftijd van 9 jaar (bij de toelichting wordt deze keus niet nader uitgelegd) wordt het gesprek aangegaan over zelfstandig vervoer. Een persoonlijk ontwikkelplan apart voor vervoer lijkt ons een bureaucratische en personele overbelasting. Kinderen in het speciaal onderwijs hebben een ontwikkelplan op de school waar ze naar vervoerd worden. Laat ouders dit punt meenemen naar betreffende school om op te nemen in het leerplan.

- ➔ Dit artikel maakt het mogelijk om een ontwikkelplan op te stellen. Dat zal heel vaak niet nodig zijn. Tegelijk vindt er afstemming plaats met de scholen om het aspect vervoer in hun ontwikkelplan mee te nemen. Juist om dubbelwerk te voorkomen. Jullie advies sluit aan bij waar we al mee bezig zijn.

Artikel 6: niet duidelijk wordt wat de duur is van toekenning van de toewijzing. In de toelichting wordt gesproken over mogelijke duur van de schoolperiode. Het verdient aanbeveling dit nader uit te leggen, zoals in de toelichting staat. Bij stabiele en progressieve vormen wordt er een vervoersbegeleiding voor de gehele schoolperiode vastgesteld. Zeker omdat er ook getraind wordt naar zelfstandigheid is het niet nodig om tussentijds nieuwe aanvragen in te dienen.

- ➔ Op dit punt hebben we de tekst van de modelverordening gevolgd om voldoende flexibiliteit te hebben. Terecht om in de communicatie naar betrokkenen dit nader uit te leggen. De praktijk was dat men per schooljaar altijd een nieuwe aanvraag moest indienen. Dat blijft de basis, maar we gaan duidelijker maken wanneer meerjarig mogelijk is.

Artikel 6.3: Ouders blijven verantwoordelijkheid houden voor het schoolbezoek van hun kinderen. Ook als de gemeente en/of de vervoerder in gebreke blijft? En zijn de ouders dan ook verantwoordelijk voor de extra te maken onkosten? Het ASD Castricum vindt dat de extra te maken kosten voor rekening van de gemeente behoren te komen.

- ➔ Het principe is dat ouders verantwoordelijk blijven, dus als men soms zelf vervoer moeten regelen dan zijn de kosten voor de ouders. Wanneer sprake is van langdurig zelf vervoer moeten regelen dan wordt in overleg met ouders naar een oplossing gezocht (maatwerk).

Artikel 6.5: Het vaststellen van de toekenning van de vergoeding wordt vastgesteld door B&W. Hoe verhoudt zich dat t.a.v. de regionale uitvoering van het leerlingenvervoer?

- ➔ Regionaal vindt afstemming plaats en hanteren we dezelfde kaders. Tegelijk blijft het een bevoegdheid van elke individuele gemeente. Elke gemeente heeft dus nog steeds beleidsvrijheid, maar het streven is om tot uniformiteit te komen.

Artikel 9.2: hoe verhoudt de bevoegdheid van B&W om af te wijken van de afstandsgrens bij een gehandicapte leerling zich tot artikel 21 waarin sprake is van bekostiging van een andere passende vervoersvoorziening?

- ➔ In alle gevallen kan dit per situatie bekeken worden. Oftewel als er gronden zijn om af te wijken van de afstandsgrens kan vervolgens bekeken worden in hoeverre deze andere grens alsnog anders bekostigd kan worden.

Artikel 23: eigen bijdrage ouders. Advies om op te nemen dat bij het niet uitvoeren van het vervoer (door gebrek aan chauffeurs of door het niet voldoen aan de afspraken door de vervoerder) of beperking hiervan de ouders gecompenseerd zullen worden.

- ➔ Als een keer het vervoer niet wordt uitgevoerd dan vindt er geen compensatie plaats. Wanneer langdurig het vervoer niet wordt uitgevoerd dan wordt in overleg met ouders naar een oplossing gezocht (maatwerk). Dan kan in de vorm van een compensatie.

Beleidsregels

Opvallend is de toon van de beleidsregels. Op een enkele pagina wordt wel 16 keer gesproken over gedrag. Met waarschuwingen en repressie wordt er gesproken over het gedrag van kinderen met een handicap. Advies is om vanuit aandacht en zorg te werken. Deze kinderen kunnen niet voor niets niet zelfstandig naar school. Doel is om deze kinderen het recht op onderwijs te geven. Er wordt aangegeven maatwerk met betrokkenen te leveren. Kunt u deze afspraak in beleidsregels beschrijven?

- ➔ **Genoemd punt is een nadere uitwerking van het aspect onaanvaardbaar gedrag. In plaats van een apart protocol is dit opgenomen in de beleidsregels om hierover duidelijkheid te geven. Het legt de procedure vast nadat al meerdere stappen zijn gezet in overleg met ouders. Gelukkig hoeven we dit in de praktijk zelden toe te passen, maar het moet wel juridisch goed geborgd zijn.**

19c: aanspraak op aangepast vervoer met als uitsluiting de werksituatie of thuissituatie. Graag zien wij hier een heroverweging gezien de (huidige) noodzaak van arbeid door beide ouders voor hun bestaanszekerheid. De regel van 4 uur begeleidingstijd als grens voor ouders is onacceptabel omdat het ook uren betreft die in een 'normale' werkdag vallen. Advies is om arbeid niet uit te sluiten voor leerlingenvervoer.

- ➔ **Dit punt blijft staan, want het hebben van werk betekent niet dat men dan 'automatisch' leerlingenvervoer krijgt. Dat is afhankelijk van de situatie. Daarom dat in de toelichting en de beleidsregels staat dat bij ernstige benadeling van het toepassen van deze regel er afgeweken kan worden. Dit punt is niet anders dan in de voorgaande verordeningen.**
- ➔ **De genoemde 4 uur sluit aan bij jurisprudentie. Het hanteren van een andere grens kan juridische discussie opleveren. Tegelijk is ook hier het punt van ernstige benadeling van toepassing om maatwerk te leveren.**

CAR Bergen

Vanuit Bergen is advies gegeven wat werkinhoudelijk is, maar niet gericht op de verordening zelf.

CAR Uitgeest

Vanuit Uitgeest is er geen advies gegeven over de verordening.

CAR Dijk en Waard

Wij geven u onze algemene indrukken weer, opgedaan na de globale bestudering hiervan, en samengevat in de volgende opmerkingen:

1. De naamsaanduiding van de verordening
Wij vinden de naam van deze verordening niet goed gekozen, omdat het in deze stukken niet hoofdzakelijk gaat over de bekostiging, maar omdat het beleid inzake het LLV in een veel bredere context wordt beschreven;
➔ **In lijn met de VNG kiezen we wel voor de nieuwe naamsaanduiding. Het gaat primair om de bekostiging en niet om de precieze vorm. Eerst wordt getoetst of men voor leerlingenvervoer in aanmerking komt en vervolgens wordt bekeken hoe de bekostiging ervan wordt ingevuld. Vandaar dat de term bekostiging terugkomt in de verordening zelf.**
2. De leesbaarheid
De concept verordening bestaat 9 bladzijden met een toelichting van 22 bladzijden. De Beleidsregels zijn daar nog weer apart aan toegevoegd met een eigen toelichting. De verhouding in aantal bladzijden tussen de verordening en de toelichting werd niet duidelijk bij het begin van ons onderzoek van de tekst van de verordening. Wij vinden dit zeer moeilijk leesbaar. Ook het raadplegen van de toelichting daarbij werkt verwarrend. Wij begrijpen wel dat zulke stukken bestemd zijn voor beleidspersonen met ervaring met dergelijke stukken, maar wij als CAR mogen volgens de verordening, waarmee wij door de gemeente zijn aangesteld, verwachten dat de aangeleverde stukken ook voor ons inzichtelijk, begrijpelijk en

toegankelijk zijn. Behalve de ingewikkelde formuleringen en lange zinsopbouw valt ons ook op dat de volgorde van de artikelen niet logisch is. Zo worden de regels voor het samenwerkingsverband OOGO niet geclusterd maar duiken deze op tussen andere artikelen.

- ➔ We begrijpen uw punt over de leesbaarheid. In het raadsvoorstel leggen we uit wat gelijk is gebleven en wat er in min of meerdere mate is veranderd. De verordening en de toelichting is primair een juridisch instrument en daarom uitgebreider en nader ingaand op mogelijke uitzonderingen. Ook hier geldt dat het raadsvoorstel voldoende duidelijk moet maken wat er in de praktijk veranderd. Als bepaalde regels niet duidelijk zijn dan horen we dat graag en vanuit de praktijk nemen we de signalen ook nadrukkelijk mee. In de loop van 2023 vindt er een evaluatie plaats en daarin nemen we de adviesraden zeker mee.
- ➔ Uw punt mbt OOGO begrijpen we. Hier hebben we gekozen om de modelverordening van de VNG te volgen. Ondanks sommige onlogische elementen. Tegelijk is dit met het OOGO afgestemd en zij zijn akkoord.

3. De teneur van de verordening

Wij missen in de conceptverordening een sfeer van betrokkenheid met de doelgroep: leerlingen die hulp nodig hebben bij het gaan naar en komen van hun school. Wij vinden een opeenhoping van regels die ogenschijnlijk bedoeld zijn om misbruik tegen te gaan, maar waardoor een afstandelijke sfeer ontstaat.

Wij missen in het begin van de verordening een beschouwing over het doel van het LLV: het helpen van onze gehandicapte medemens om een geschikte opleiding te kunnen volgen. Er staat in het stuk dat leerlingen een persoonlijk vervoersontwikkelplan moeten hebben om zo zelfstandig mogelijk naar school te kunnen. Onduidelijk is door wie dit wordt opgesteld. Tot in de kleinste details wordt vastgelegd wat is toegestaan, niet meer en niet minder, volgens ons ingegeven door angst voor misbruik en overschrijding van kosten. Daarom staat wellicht ook het woord bekostiging prominent in de titel van de conceptverordening?

- ➔ In het college/raadsvoorstel komt dit wel terug, namelijk dat we als gemeente de wettelijke plicht hebben om te regelen dat ouders onder bepaalde voorwaarden aanspraak kunnen maken op bekostiging van leerlingenvervoer. Daarom dat dit niet in de verordening zelf terugkomt Ouders blijven primair verantwoordelijk voor het schoolbezoek van hun kind. Wat het vervoersontwikkelingsplan betreft is dat iets wat we samen met de scholen invulling geven, namelijk dat het aspect vervoer een plek krijgt. Dan kan volstaan worden met één plan voor alle betrokkenen.

4. De conceptbeleidsregels

In deze regels wordt uitputtend beschreven wat de cliënten niet mogen doen. Minder gaat het er over wat zij wel mogen verwachten. Dat zal in de praktijk wellicht nodig zijn, maar het komt op ons als CAR toch wat afwerend over.

- ➔ Uw punt mbt de beleidsregels nemen we in gedachten. Via beleidsregels leggen we nu nadrukkelijk vast wat qua onaangepast gedrag niet mag. Juist om juridisch gedekt te zijn. Dat staat los van de (informele) overleggen tussen betrokkenen om tot een oplossing te komen. De beleidsregels benoemen wat er gaat gebeuren in het ergste geval. Gelukking komt dit (bijna) nooit voor.

Artikel in het NH-dagblad

In een onlangs verschenen artikel in het Noordhollands Dagblad wordt het probleem van een tekort aan bekwame chauffeurs in het LLV besproken. Doelen zoals op de afgesproken tijd ophalen van huis en afzetten op school kunnen daardoor niet worden gehaald. De organisatie die dit vervoer heeft aangenomen kreeg daarvoor een berisping. Toch wordt in de volgende zin gezegd dat de vervolgo opdracht wederom aan deze zelfde organisatie wordt gegund. Worden daarbij extra zekerheden afgesproken opdat deze doelen wel worden gehaald?

- ➔ Terecht dat u verwijst naar het NHD-artikel. Met eerdere ervaringen zijn we als gemeente extra kritisch en ontvangen we wekelijks een update. Zo houden we de vinger aan de pols.

Slotopmerking

Overigens zien wij ons als CAR is niet in de positie om te adviseren op een verordening. Wel ziet de CAR zich in de positie om te adviseren over beleid, aanbestedingen, en cliënttevredenheid. Wij hopen dat u onze algemene opmerkingen zodanig kunt interpreteren zodat naar de toekomst toe tot een verbetering en leesbaarheid van de conceptbeleidsstukken kan worden gekomen.

- ➔ Tenslotte begrijpen we uw laatste opmerking. Met de vorige CAR is juist het beleid en de uitgangspunten van de aanbesteding afgestemd. Normaal is dat één proces, maar deze keer niet door een wisseling van de leden. Dat maakt jullie rol nu wat lastiger. In de loop van 2023 volgt er een evaluatie. Dat bespreken we graag met jullie, zodat we vanuit de praktijk kunnen nagaan wat er goed gaat en wat er verbeterd kan worden.

Wmo-raad Alkmaar

Hoewel de Wmo-raad Alkmaar formeel hierover geen advies hoeft uit te brengen hebben wij ze de verordening en de beleidsregels voorgelegd. Aangegeven is dat – indien daar behoefte aan is – zij de mogelijkheid hebben om te reageren. Daarop is geantwoord dat zij geen advies zullen geven.