

Gemeente Amsterdam
t.a.v. de leden van de commissie OZK

Onderwerp: Inspraakreactie verordening Leerlingenvervoer

25 mei 2011

Geachte commissieleden,

Graag vraagt Clïëntenbelang Amsterdam uw aandacht voor een aantal punten uit de verordening Leerlingenvervoer.

We willen vooraf opmerken dat we blij zijn dat de centralisatie van het leerlingenvervoer, zoals beoogd, heeft geleid tot een forse kwaliteitsverbetering en dus ook tot veel minder klachten. We begrijpen ook dat dit een nieuwe verordening noodzakelijk maakt. Ook zijn we blij dat er budget is gevonden om vervoer naar de Naschoolse Opvang te bekostigen. Toch hebben we een aantal zorgpunten en bezwaren.

Opstapplaats.

In de verordening wordt gesproken van een opstapplaats: "een plaats die door het College wordt aangewezen van waaraf de leerling gebruik kan maken van het vervoer."

Dat roept een aantal vragen op:

- Wij hebben de opstapplaats niet in de Wet op het Primair Onderwijs en de Wet op de Expertisecentra kunnen vinden. De wetten spreken over de bekostiging van het vervoer over de afstand tussen woning en de (nader omschreven) school. Kunnen we ervan uitgaan dat bij het vaststellen van de vergoeding niet gerekend wordt met de afstand tussen opstapplaats en de school?
- Waar, hoe en hoeveel opstapplaatsen worden aangewezen wordt niet duidelijk.
- Zijn de opstapplaatsen veilig? Wie is verantwoordelijk als het vervoer te laat of te vroeg is? (Hoe) moeten ouders meerdere kinderen op dezelfde tijd op verschillende plekken brengen?

Openbaar Vervoer (artikel 11 en 12)

Bij het lezen van deze twee artikelen vroegen wij ons af of het verantwoord is om kinderen van negen jaar in Amsterdam zelfstandig met het OV van huis naar school te laten reizen. Laat staan als een kind een beperking heeft en niet naar het speciaal basisonderwijs gaat. Wij stellen voor om deze leeftijd te verhogen naar elf of twaalf jaar. Elf jaar is de leeftijd waarop kinderen een verkeersexamen doen en met de fiets naar school kunnen.

Voor jongere kinderen voorziet de verordening in een begeleidersvergoeding. We vragen ons af of het van ouders verwacht mag worden om met hun kinderen mee te reizen naar school. Het is een enorme tijds- en logistieke belasting voor ouders die niet zonder meer gecombineerd kan worden met de zorg voor andere kinderen en werk. Daarbij komt nog dat zij ook verantwoordelijk zijn voor het brengen en halen van hun kinderen bij de

buitenschoolse opvang. Op deze wijze schiet deze bepaling volgens ons haar doel voorbij en is de kans groot dat er veel gebruik gemaakt zal worden van – voor niemand wenselijke – bezwaar en beroepsprocedures.

Naschoolse opvang.

Eén van de grootste zorgpunten bij ouders is het vervoer naar de naschoolse opvang. Niet voor niets heeft de Ombudsman de wethouder daarover vorig jaar een brief gestuurd. Zoals gezegd zijn we blij dat er geld is gereserveerd voor vervoer naar de naschoolse opvang. Het is ons niet duidelijk of dit bedrag uitsluitend bedoeld is voor de overgangsregeling of dat ook ouders die volgend schooljaar geconfronteerd worden met naschoolse opvang er gebruik van kunnen maken.

We betreuren het dat hierover niets in de verordening zelf is opgenomen. Het blijft voor ouders onduidelijk waarop ze kunnen rekenen.

Overige knelpunten

We zien nog een aantal knelpunten in de verordening die we niet onbenoemd willen laten, maar die niet binnen drie minuten inspraak aan bod kunnen komen (zie bijlage).

Tenslotte

Bij het opstellen van de verordening zijn belanghebbenden (ouders, scholen, belangenorganisaties) betrokken geweest. Er is in Amsterdam echter geen adviesraad leerlingenvervoer zoals die er veel andere gemeenten wel bestaat.

Voor het reguliere openbaar vervoer en de WMO bestaan in Amsterdam adviesraden. Wij zijn van mening dat het de kwaliteit van het leerlingenvervoer ten goede komt als de inbreng van ouders beter georganiseerd wordt. Een adviesraad leerlingenvervoer lijkt ons daarvoor een goede oplossing.

Met vriendelijke groet,

Bart Weggeman
Senior beleidsmedewerker.

Bijlage met overige knelpunten

We zien nog een aantal knelpunten in de verordening die we niet onbenoemd willen laten:

Het woord handicap

Dat is een verouderde term. Bovendien is het woord structurele handicap verwarrend want deze wordt niet uitgelegd. We adviseren u om aan te sluiten bij de terminologie in de Wmo: De Amsterdamse WMO-verordening hanteert de volgende definitie: "Persoon met een beperkingen: een persoon die ten gevolge van ziekte of gebrek aantoonbare beperkingen ondervindt..."

Artikel 3.2

Waarom wordt een schriftelijke verklaring verlangd? Is soms lastig voor laagopgeleide mensen, analfabeten, mensen met Nederlands als tweede taal. Mensen kunnen aangeven naar welke school zij hun kind willen laten gaan op grond van hun geloofsovertuiging. Dat zou voldoende moeten zijn. Die vrijheid heeft men in Nederland.

Artikel 4

Het gaat op grond van de wet niet in de eerste plaats om de kosten, maar om wat passend vervoer is. Het tijdstip van betaling zou vooraf moeten zijn. Het kan gaan om grote bedragen, die ouders niet altijd voor kunnen schieten.

Artikel 5

Volgens ons zijn aanvragen voor een langere periode dan een jaar goedkoper voor de gemeente en minder belastend voor ouders.

Artikel 11

Nadere toelichting: de gemeente kan op grond van de wet niet standaard voor groepen kinderen bepalen dat ze een vergoeding krijgen voor het openbaar vervoer. Voor elk kind afzonderlijk moeten worden beoordeeld of dit passend vervoer is. We pleiten ervoor ook te kijken naar de thuissituatie. Als ouders het kind moeten begeleiden in het OV (zeker over langere afstanden) kost dat heel veel tijd (4 tot 6 uur op een dag, heen en terug is niet uitzonderlijk). Ouders moeten daardoor hun werk opgeven, komen in de knel met de zorg voor andere kinderen en denk daarbij ook aan 1-oudergezinnen).

Artikel 14

het is vreemd om de ouders een vergoeding te geven op basis van het openbaar vervoer als men het kind zelf vervoert. De vergoeding zou gebaseerd moeten zijn op de daadwerkelijk kosten.

Artikel 20

We adviseren om voor de uitvoering van rolstoelvervoer vergelijkbare eisen aan de vervoerder te stellen als die voor het Aanvullend Openbaar Vervoer (WMO) gelden.