

S 70.

TNO-rapport
96.064

**SAMEN NAAR WERK:
Nulmeting en eerste cursistenmeting**

TNO Preventie en Gezondheid
Divisie Arbeid en Gezondheid

Wassenaarseweg 56
Postbus 2215
2301 CE Leiden

Telefoon 071 518 18 18
Fax 071 518 19 20

auteur(s):
Aukje Smit
Frans de Haan

datum:
september 1996

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden
vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt
door middel van druk, fotokopie, microfilm
of op welke andere wijze dan ook, zonder
voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd
uitgebracht, wordt voor de rechten en
verplichtingen van opdrachtgever en
opdrachtnemer verwezen naar de
Algemene Voorwaarden voor onderzoeks-
opdrachten aan TNO, dan wel de
betreffende terzake tussen partijen
gesloten overeenkomst.
Het ter inzage geven van het TNO-rapport
aan direct belanghebbenden is toegestaan.

© 1996 TNO

NIA TNO, BIDOC
Postbus 75665
1070 AR AMSTERDAM
Tel. 020 - 849 84 68

ISN-NR. 29519
plaats 55-50 2^e ex.



Nederlandse Organisatie voor toegepast-
natuurwetenschappelijk onderzoek TNO.

INHOUD

	pagina
1. INTRODUCTIE	1
1.1 Inleiding	1
1.2 Doel en opzet van het project <i>Samen naar werk</i>	1
1.3 Evaluatie <i>Samen naar werk</i>	3
1.4 Opbouw rapportage	4
2. DE NULMETING	4
2.1 Inhoud en respons	4
2.2 Achtergrond en doelstellingen	6
2.2.1 Friesland en Heliomare	6
2.2.2 Alkwaard en Sonneheerdt	8
2.2.3 Gildevaart en EEGA	9
2.2.4 BLG en Hoensbroeck	11
2.2.5 Koning Willem I en Werkenrode	13
2.3 Overzicht huidige en beoogde instrumenten en voorzieningen	14
2.4 Financiering pilots	18
2.5 Doelgroep; werving en selectie	19
2.5.1 Inleiding	19
2.5.2 Friesland	20
2.5.3 Alkwaard	22
2.5.4 Gildevaart	23
2.5.5 BLG	25
2.5.6 Koning Willem I	26
2.5.7 Overzicht selectiecriteria	27
2.6 Scholen, aantallen cursisten met een beperking en streefcijfers	28
2.6.1 De deelnemende scholen	28
2.6.2 Aantallen cursisten met een beperking	30
2.6.3 Streefcijfers	33
2.7 De omgeving	34
2.7.1 Friesland	35
2.7.2 Alkwaard	35
2.7.3 Gildevaart	36
2.7.4 BLG	37
2.7.5 Koning Willem I	37
2.7.6 Overzicht netwerkrelaties	38

	pagina
3. EERSTE CURSISTENMETING	41
3.1 Inhoud en respons	41
3.2 Algemene gegevens	42
3.2.1 Leeftijd, geslacht, etniciteit en woonsituatie	43
3.2.2 Beperking	44
3.2.3 Gevolgde opleidingen	47
3.2.4 Arbeidsverleden, inkomen en bezigheden vóór opleiding	48
3.3 Opleiding	49
3.3.1 Huidige opleiding	50
3.3.2 Opleiding en beperking	53
3.4 Aanpassingen	54
3.5 Verwachtingen	58
4. SAMENVATTING EN CONCLUSIES	61

1. INTRODUCTIE

1.1 Inleiding

Bevordering van de arbeidsintegratie van mensen met een beperking is een doelstelling waaraan een toenemend aantal maatschappelijke organisaties de laatste jaren hoge prioriteit verleent. In het kader van de terugdringing van het arbeidsongeschiktheidsvolume en de verhoging van de arbeidsparticipatie van de Nederlandse beroepsbevolking speelt dit doel een centrale rol in het beleid van de rijksoverheid. Moderne opvattingen omtrent de maatschappelijke positie en met name de economische zelfstandigheid van mensen met een beperking impliceren dat een grote waarde wordt toegekend aan deelname aan het arbeidsproces door personen met een beperking.

Scholing kan een belangrijk instrument vormen om de arbeidsintegratie te verbeteren. Uit onderzoek komt naar voren dat de inrichting van met name het beroepsonderwijs voor mensen met een beperking suboptimaal is. Mede naar aanleiding van deze gegevens hebben vertegenwoordigers van de overheid, het onderwijsveld en belangenorganisaties van mensen met een beperking het initiatief genomen voor het project *Samen naar Werk*.

TNO-PG is verzocht de resultaten van dit project te evalueren. In het onderhavige rapport wordt verslag gedaan van de nulmeting en de eerste cursistenmeting die in dit kader zijn verricht.

1.2 Doel en opzet van het project *Samen naar werk*

Het project *Samen naar Werk* is een initiatief van vertegenwoordigers van de overheid, het onderwijsveld en belangenorganisaties van mensen met een beperking. Het project moet bijdragen aan de optimalisering van de arbeidsintegratie van mensen met een beperking via scholingstrajecten in het secundair beroepsonderwijs. Daarnaast worden belemmeringen in het regulier onderwijs en de arbeidstoeleiding voor cursisten met een beperking weggenomen of sterk verminderd.

Samen naar Werk beoogt op regionaal niveau de samenwerking tussen betrokken instellingen te bevorderen. Hiertoe zijn vijf regionale pilotprojecten gestart. Binnen elk pilotproject wordt intensief samengewerkt tussen de betrokken BVE-instelling(en) en één van de vijf erkende centra voor beroepsopleidingen voor mensen met een beperking. De pilotprojecten sluiten alle aan op reeds

lopende initiatieven op dit gebied bij de BVE-instellingen. Het gaat om de volgende vijf pilots: Friesland en Heliomare, Alkwaard en Sonneheerdt, Gildevaart en EEGA, BLG en Hoensbroeck en tenslotte Koning Willem I en Werkenrode. Per pilot worden diverse typen maatregelen getroffen om oplossingen te bieden voor knelpunten die mensen met een beperking ervaren bij hun deelname aan beroepsopleidingen en hun instroom op de arbeidsmarkt. Het project dient uit te wijzen of deze maatregelen effectief zijn en onder welke condities de resultaten van het project overdraagbaar zijn.

De algemene doelstellingen voor de pilots zijn:

1. Het uitwerken van financiële, bestuurlijke en infrastructurele arrangementen, in eerste aanleg op regionaal niveau, met als doel om belemmeringen met betrekking tot de allocatieve functie van het beroepsonderwijs richting arbeidsmarkt voor mensen met een beperking weg te nemen, dan wel sterk te beperken.
2. Het optimaliseren van de arbeidsintegratie van mensen met een beperking via scholingstrajecten door het secundair beroepsonderwijs i.c. de BVE-instituten en de vijf erkende centra voor beroepsopleidingen voor mensen met een beperking (Heliomare, Sonneheerdt, Hoensbroeck, Werkenrode en EEGA) met wederzijdse ondersteuning van elkaar.
3. Het evalueren en overdragen van de projectresultaten en ontwikkelde instrumenten.

De voorwaarden voor het realiseren van de doelstellingen zijn:

- De cursist met een beperking in een scholingstraject blijft zijn/haar uitkering behouden.
- De cursist met een beperking die over extra middelen dient te beschikken, krijgt die tijdens zijn/haar scholingstraject aangeboden (bedrijfsverenigingen en GAK's).
- Het aangepaste opleidingstraject ten behoeve van de individuele cursist met een beperking moet passen in de landelijke kwalificatiestructuur en opleiden tot eenzelfde niveau als van de reguliere opleiding waarvan het is afgeleid.
- De ontwikkelde instrumenten moeten zodanig zijn vormgegeven dat zij binnen de projectperiode waar mogelijk overdraagbaar zijn naar de andere pilotprojecten en na de projectperiode voor algemeen gebruik geschikt zijn. Een en ander naar beoordeling van APS/CIBB.
- De blijvende samenwerking tussen BVE-instelling(en), erkende centra en anderen resulteert zoveel mogelijk in begeleiding van de cursist met een beperking op de lokatie zelf. Bijvoorbeeld een 'vliegende brigade' vanuit het erkende centrum ten behoeve van de BVE-instelling die een opleiding 'om de hoek' aanbiedt.

- Onder 'toeleiding naar de arbeidsmarkt' wordt verstaan: toeleiding naar een reguliere arbeidsplaats voor bepaalde of onbepaalde tijd. Onder toeleiding wordt niet begrepen: toeleiding naar een beschutte werkomgeving of naar vrijwilligerswerk.

De doelgroep wordt gevormd door cursisten vanaf 16 jaar die minimaal het assistentniveau kunnen bereiken in het kader van de Wet Educatie Beroepsonderwijs. Het betreft cursisten die tengevolge van een handicap een zodanige beperking ondervinden dat zij in een maatschappelijk nadelige positie verkeren en slechts met extra inspanningen van derden in staat zijn een opleidingskwalificatie te behalen en toegeleid te worden tot de arbeidsmarkt.

De looptijd van het project *Samen naar Werk* bedraagt ruim 3 jaar. Binnen deze periode kunnen de drie fasen worden onderscheiden. In onderstaand overzicht wijkt de startdatum van de uitvoeringsfase af van de oorspronkelijke planning als gevolg van enige vertraging.

- voorbereidingsfase (februari 1995 - augustus 1995)
- uitvoeringsfase (november 1995 - november 1997)
- overdrachts- en implementatiefase (juli 1996 - juli 1998).

1.3 Evaluatie *Samen naar Werk*

Onderdeel van het project *Samen naar Werk* is het uitvoeren van een *effect-evaluatie* door TNO-PG. Het evaluatie-onderzoek richt zich op het vaststellen van de mate waarin doelstellingen zijn gerealiseerd. De voorliggende rapportage is onderdeel van dit evaluatie-onderzoek.

De drie centrale onderzoeksvragen van het door TNO-PG te houden evaluatie-onderzoek zijn:

- Hoe hebben zich ten tijde van het project *Samen naar Werk* de in-, door- en uitstroom van cursisten met een beperking in de pilotprojecten en de betrokken onderwijsinstellingen ontwikkeld?
- Op welke wijze zijn deze ontwikkelingen gerelateerd aan de maatregelen die in het kader van de pilotprojecten zijn getroffen om de in-, door- en uitstroom van cursisten met een beperking te bevorderen?
- Welke maatregelen hebben in het bijzonder bijgedragen aan de resultaten van de pilotprojecten?

Het evaluatieonderzoek van TNO-PG start met een nulmeting. Deze meting heeft tot doel de uitgangssituatie van de vijf pilotprojecten in kaart te brengen. Voorts worden bij de pilots drie cursistenmetingen uitgevoerd. De metingen worden verricht bij aanvang, bij afronding en enige maanden na afronding van de opleiding. Op het niveau van de pilots worden twee voortgangsmetingen verricht, namelijk een jaar na aanvang van de projecten en bij afronding van de opleidingstrajecten. Tenslotte zal in het najaar van 1997 een eindmeting worden verricht, waarbij onderzocht wordt in hoeverre de pilots hun doelstellingen hebben gerealiseerd. In deze rapportage worden de resultaten van de nulmeting en de eerste cursistenmeting weergegeven.

1.4 Opbouw rapportage

In hoofdstuk 2 worden de resultaten van de nulmeting beschreven. Gestart wordt met een korte weergave van de inhoud en respons. Daarna volgen per pilot de achtergrond, de doelstellingen, de huidige en beoogde instrumenten, de doelgroep en de wijze waarop werving en selectie van de cursisten plaatsvindt. Vervolgens wordt ingegaan op de financiering van de verschillende pilots. De scholen die deelnemen aan de pilots, de aantallen cursisten met een beperking op deze scholen en de streefcijfers komen hierna aan de orde. Tot slot wordt de omgeving, met name de verschillende netwerkrelaties, van de vijf pilots beschreven.

De resultaten van de cursistenmeting komen aan de orde in hoofdstuk 3. Er wordt ingegaan op de inhoud van de vragenlijst en de respons. Dan komen enkele algemene gegevens van de cursisten aan de orde en de opleiding die de cursisten volgen binnen de pilots. Hierna volgt een paragraaf over de aanpassingen die de cursisten nodig hebben bij het volgen van de opleiding. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de redenen waarom cursisten voor de opleiding bij de betreffende school hebben gekozen en de toekomstverwachtingen.

Een samenvatting en conclusies zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

2. DE NULMETING

2.1 Inhoud en respons

De nulmeting heeft tot doel de uitgangssituatie van de vijf pilotprojecten in kaart te brengen. De start van *Samen naar Werk* heeft enkele maanden vertraging opgelopen; in plaats van zoals gepland

in september 1995 zijn de pilots in november 1995 officieel van start gegaan. Met de activiteiten voor de nulmeting is in december 1995 een start gemaakt.

De hiervoor benodigde gegevens zijn verzameld met behulp van de volgende methoden:

1. *Een check-list.* TNO-PG heeft een checklist opgesteld waarin alle onderwerpen zijn opgenomen waarover informatie verkregen moest worden. De volgende items zijn in de checklist nader uitgewerkt: doelstelling/activiteiten van de pilot; afbakening pilot; doelgroep; werving en selectie; deelnemende scholen; omgeving; en onderzoeksmogelijkheden.
2. *Interviews.* In december 1995 hebben interviews plaatsgevonden met de projectleiders van elke pilot. Hieraan voorafgaand ontvingen de projectleiders de checklist, zodat men zich hierop kon voorbereiden. Voor de pilot Koning Willem I vond het interview plaats met de tijdelijk projectleider van één van de deelnemende scholen (de projectleider is aangesteld in januari 1996). Tijdens de interviews is getracht de verschillende onderwerpen zoveel mogelijk aan bod te laten komen. Hieruit kwam naar voren dat het, voor de ene pilot meer dan voor de andere, lastiger was dan voorzien om de benodigde informatie te leveren. Een aanvullende methode voor dataverzameling bleek gewenst.
3. *Overzichten.* In aanvulling op de interviews zijn vervolgens overzichten samengesteld met betrekking tot de onderwerpen: instrumenten en voorzieningen; financiering pilot; toelatingscriteria; streefcijfers; deelnemende scholen aan pilot; aantallen cursisten met beperkingen per school in 1994/95 en in 1995/96; en netwerkrelaties.
De projectleiders kregen de overzichten eind februari 1996 toegestuurd met het verzoek deze in te vullen en binnen drie weken terug te sturen. Hiervoor bleek men meer tijd nodig te hebben. Vier van de vijf pilots stuurden de overzichten terug in de maand april. Van de vijfde pilot werden de overzichten begin mei ontvangen.
4. *Rapporten en documenten.* Voor de nulmeting is tevens gebruik gemaakt van reeds beschikbare documenten zoals de projectvoorstellen, het startdocument, rapportages van eerdere projecten voor gehandicapten binnen de deelnemende scholen en dergelijke.
5. *Aanvullende contacten.* De projectleiders zijn verschillende malen telefonisch benaderd met gerichte vragen naar aanleiding van het interview en/of de overzichten. Ook heeft een aanvullend interview plaatsgevonden met de projectleider voor de pilot Koning Willem I.

Het was in sommige gevallen nodig de projectleiders één of meer keren te herinneren aan het invullen en versturen van de overzichten. Een bijkomend probleem was dat projectleiders voor een deel van de gevraagde informatie afhankelijk waren van de aan de pilot deelnemende scholen.

Voor de pilot Koning Willem I is het niet mogelijk gebleken de gevraagde informatie tijdig te leveren. Van twee van de drie scholen zijn derhalve in dit hoofdstuk geen gegevens opgenomen.

2.2 Achtergrond en doelstellingen

De vijf pilots verschillen van elkaar wat betreft voorgeschiedenis en accenten die gelegd worden tijdens de uitvoering van het project. In deze paragraaf wordt per pilot de Ausgangssituatie weergegeven en de hieruit voorkomende doelstellingen voor het project *Samen naar Werk*.

2.2.1 Friesland en Heliomare

In augustus 1993 is het BVE Project Gehandicapten Friesland van start gegaan. Binnen dit project werken de gezamenlijke BVE-instituten (Friesland College, Friese Poort en Onderwijsgroep de Wouden) en Revalidatie Friesland nauw met elkaar samen. Door de betrokkenheid van het Instituut voor Arbeid en de ambulante begeleiding van de school Lyndesteyn (beide onderdeel van Revalidatie Friesland) zijn opleidingsmogelijkheden gecreëerd in het reguliere onderwijs voor cursisten met een fysieke beperking. Er is gestreefd naar een integrale benadering en een regionale opzet van de arbeidsintegratie voor mensen met een beperking, zodat iedereen zo dicht mogelijk bij de woonomgeving de benodigde dienstverlening kan ontvangen.

De essentie van het BVE Project Gehandicapten Friesland betreft de cursistgebonden trajecten. Op basis van knelpunten in individuele leer-, arbeids- en toeleidingstrajecten zijn door een stuurgroep middelen en faciliteiten verstrekt aan de reguliere opleidingen ten behoeve van individuele cursisten. Hieruit is inmiddels bekend geworden hoeveel formatie de scholen moeten reserveren voor de begeleiding en wat er aan extra ondersteuning van buitenaf noodzakelijk is. Elk BVE-instituut heeft een instituutscoördinator benoemd die als intern informatiepunt voor zaken rondom de doelgroep fungeert.

Een van de belangrijkste resultaten is een netwerk van instanties die samenwerken ten behoeve van de scholing en arbeidsintegratie van mensen met een beperking in de regio Friesland.

Het project is in het cursusjaar 1993/94 gefinancierd door het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen en de deelnemende BVE-instituten. In het cursusjaar 1994/95 stopte de financiering

door het Ministerie. De instellingen zijn toen op eigen kracht verder gegaan door de eigen bijdrage in het project te verhogen. Tevens leverde Lyndesteyn een bijdrage aan het project.

De pilot Friesland - Heliomare sluit aan bij de werkzaamheden die in het kader van het BVE Project Gehandicapten Friesland werden uitgevoerd. Tijdens de pilot zal het accent meer verschuiven naar het vormgeven van een intermediair model (zie de doelstellingen hieronder), waarbij indicaties door het Instituut voor Arbeid worden teruggekoppeld naar Heliomare. Arbeidsexploratie en trajectbegeleiding zullen extra aandacht krijgen, evenals deskundigheidsbevordering van de instituutscoördinatoren.

Naast de algemene doelstellingen die zijn geformuleerd voor *Samen naar Werk*, heeft deze pilot twee meer specifieke doelen:

1. Vormgeving van het "intermediaire model"

Heliomare zal haar aanvullende expertise primair aanbieden aan het Instituut voor Arbeid en de ambulante begeleiding van Lyndesteyn, die op hun beurt de instituten voor BVE ondersteunen. De provinciale zorgverlening voor mensen met een beperking fungeert op deze wijze als intermediair tussen Heliomare en de BVE-instituten in Friesland.

2. Het opdoen van ervaring met en budgettering van cursistgebonden trajecten

Hoewel er in het BVE-Project Gehandicapten Friesland reeds een aantal cursistgebonden trajecten heeft plaatsgevonden, is meer inzicht nodig in de financiële voorwaarden zodat per traject/handicap een prognose hiervan kan worden gemaakt. De volgende instanties leveren een bijdrage aan de cursistgebonden trajecten:

- de school Lyndesteyn: Ambulante Begeleiding/Vliegende Brigade
- Instituut voor Arbeid: arbeidsonderzoek en trajectbegeleiding
- IVAS Heliomare: expertise en faciliteiten
- BVE-instituten: extra begeleiding door docenten
- COMPAZ: ondersteuning ten aanzien van stagewerving.

Een stuurgroep, bestaande uit de drie BVE-instituten in Friesland, het Instituut voor Arbeid, Heliomare, APS en het GAK, zal zich (op voordracht van een adviescommissie) uitspreken over de individuele projecten. Op basis van handelingsplannen beoordeelt zij welke van deze projecten in aanmerking komen voor financiële steun. De meest voorkomende besteding hiervan is het geven van extra begeleidingsuren aan de leerling. Voorwaarde is dat het alleen activiteiten betreft gericht

op scholing (geen vervoer). De stuurgroep zal zich ook tussentijds uitspreken over incidentele steun en hulpvragen.

2.2.2 Alkwaard en Sonneheerdt

Het Alkwaard College heeft in de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met betrekking tot het opleiden van cursisten met beperkte verstandelijke vermogens binnen de sector Leerlingwezen. Dit heeft zich ontwikkeld tot een regionaal aanbod voor vorming, oriëntatie, schakelen en aangepaste opleidingen ten behoeve van werknemers van de sociale werkvoorzieningen in de regio Noord-Holland. Sedert 1994 is er sprake van trajectbegeleiding voor verstandelijk gehandicapten en is een trajectbegeleider aangesteld. De voorzieningen voor verstandelijk gehandicapten, die men bij voorkeur 'moeilijk lerenden' noemt, bestaan uit kleinere groepen, een langere duur van de opleiding en aangepaste toetsen. De moeilijk lerenden worden, in tegenstelling tot cursisten met andere beperkingen, bij elkaar in een groep geplaatst.

Er zijn inmiddels 3 netwerken in de regio Noord-Holland ten behoeve van de scholing en arbeidsintegratie van moeilijk lerenden:

- Er is samenwerking met de regio's Hoorn en Den Helder, voor wat betreft de uitvoering van het Oriëntatie- en Schakelprogramma.
- Het Alkwaard College verzorgt cursussen en aangepaste opleidingen voor alle 12 sociale werkvoorzieningen in de regio Noord-Holland (Vrijmarktproject).
- Er is een netwerk voor de arbeidsintegratie van moeilijk lerenden. Hiervoor zijn relaties gelegd met verschillende instanties.

De cursussen en aangepaste opleidingen voor alle sociale werkvoorzieningen in de regio Noord-Holland worden gefinancierd door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en het Ministerie van Economische Zaken (scholingsgelden voor de collectieve sector, SGCS). Daarnaast levert het Alkwaard College zelf een bijdrage en wordt gebruik gemaakt van innovatiegelden.

Het pilotproject past in het geheel van activiteiten in de regio en is een vervolg op het tot nu toe gevoerde beleid voor met name de moeilijk lerenden. Meerwaarde is de specifieke uitbreiding op het terrein van onderwijs en arbeidsintegratie ten behoeve van mensen met een fysieke beperking. Er zal samenhang worden gezocht, voor zover wenselijk vanuit de deelnemers geredeneerd, met het

'Vrijmarktproject', waarbij het Alkwaard College is gevraagd de theoriecomponent uit te voeren van vier assistent-leerlingwezen opleidingen en één primaire opleiding voor werknemers van sociale werkvoorzieningen in Noord-Holland.

Naast de algemene project doelstellingen zijn de volgende meer specifieke doelstellingen geformuleerd:

1. Aanpassen en verbreden bestaande werkwijze

De bestaande werkwijze bij het aanpassen van leerroutes en de begeleiding daarbij binnen Alkwaard intern verbreden vanuit de sector Leerlingwezen naar alle sectoren en verdiepen door trajectbegeleiding; het ontwikkelen van een structuur in de zin van een vliegende brigade.

2. Samenwerking met erkend centrum

Samenwerking met Sonneheerdt (arbeidsexploratie en ambulante begeleiding) gericht op de externe staffunctie van het dienstencentrum (vliegende brigade).

3. Instellen indicatie-commissie

Het instellen van een 'centrale commissie voor indicatie' gericht op beroepsopleiding en arbeidstoeleiding door het GAK, Sonneheerdt en het Alkwaard College.

4. Verbreden bestaande werkwijze regionaal

Voor het cursusjaar 1996/97 is als vierde doelstelling geformuleerd: participatie van de BVE-instituten in de regio Den Helder en Hoorn conform de werkwijze van het Alkwaard College. Concreet betekent dit dat het West Friesland College in het tweede jaar van *Samen naar Werk* deel gaat uitmaken van de pilot.

2.2.3 Gildevaart en EEGA

Gildevaart heeft al enkele jaren ervaring met het opleiden van cursisten met een beperking. Het Gildevaart-project, dat in 1992 is gestart, beoogt via deelname aan reguliere beroepsopleidingen bij te dragen aan de arbeidsintegratie van cursisten met een beperking. Inmiddels is in vele aspecten van de materie deskundigheid opgebouwd; ook is een uitgebreid netwerk tot stand gekomen met instellingen en personen, waarmee het regulier onderwijs doorgaans minder vertrouwd is. Tevens wordt samengewerkt met de overige BVE-instituten binnen de Utrechtse regio.

In het Gildevaart-project is speciale aandacht besteed aan de opleidingskeuze. Twee-derde van de mensen met een beperking die zich oriënteren op de mogelijkheden van beroepsopleiding en arbeidsintegratie kiest echter voor een optie buiten het CBO. Gildevaart verzorgt alleen opleidingen voor het CBO. Dit onderdeel van het project zou daarom verbreed kunnen worden. Hetzelfde geldt voor de methodiek voor toeleiding naar werk. In samenhang met het Gildevaart-project is (vanuit de gehandicaptenzorg) de capaciteit tot ontwikkeling gekomen om voor mensen met een beperking te bemiddelen naar werk. Deze methodiek is breder inzetbaar. Een wenselijke volgende stap is het creëren van één loket resp. één steunpunt voor de benodigde extra dienstverlening aan mensen met een beperking in de regio.

Het Gildevaart-project loopt nog steeds. Ten tijde van de start van *Samen naar Werk* zijn er twee formatieplaatsen - exclusief de extra inzet binnen de onderwijsafdelingen - voor het begeleiden van 50 à 60 cursisten met een beperking. Daarnaast worden inspanningen gepleegd voor ongeveer 30 mensen met een beperking die belangstelling hebben voor een opleiding.

Het project is in eerste instantie gefinancierd door de school zelf. In 1993 en 1994 vond tevens financiering door het Europees Sociaal Fonds (ESF) plaats. Vooralsnog is de aanvraag bij het ESF voor 1995 afgewezen. Op kleine schaal is gebruik gemaakt van innovatiegelden en medefinanciering van het GAK.

Naast het Gildevaart-project zijn er in de Utrechtse regio projecten geweest in het kader van de Regionale Onderwijs Samenwerking (ROS). Zo heeft de ROS-werkgroep gehandicapten een regionale inventarisatie gemaakt van het beleid en de activiteiten die de ROS-instellingen ten aanzien van leerlingen met een beperking uitvoeren.

Binnen de pilot moet de bestaande samenwerking met drie BVE-instituten in Utrecht resulteren in één steunpunt voor arbeidsintegratie van mensen met een beperking. Van hieruit kan dan - op voordracht van een indicatiecommissie - keuzebegeleiding en voorwerk verricht worden ten behoeve van de scholing van cursisten met een beperking. Ook de aard en mate van schoolondersteuning en arbeidstoeleiding kunnen hiermee worden gedefinieerd en gefaciliteerd. Behalve met BVE-instituten wordt ook samenwerking en afstemming gezocht met andere regionale initiatieven op het gebied van mensen met een beperking. De specifieke doelstellingen zijn:

1. Operationaliseren van methodiek voor individuele trajectbegeleiding

De methodiek van de individuele trajectbegeleiding bij de scholing en arbeidstoeleiding van mensen met een beperking operationeel maken; daarbij optimaal de expertise van de erkende centra (m.n. EEGA) inbrengen en een goede samenwerking met deze centra tot stand brengen.

2. Samenhangend aanbod realiseren voor de Utrechtse regio

De bestaande dienstverlening aan mensen met een beperking realiseren als een samenhangend aanbod van de Utrechtse instellingen voor MBO en CBO; de daarvoor benodigde infrastructuur zodanig opzetten (o.a. met een indicatiecommissie), dat na de pilotperiode de dienstverlening gecontinueerd kan worden; afstemming tot stand brengen met andere regionale initiatieven.

Er wordt uitgegaan van 30 trajecten arbeidsintegratie via opleiding; 10 cursisten per deelnemende instelling. Hiervoor is gekozen in verband met de uren die, gezien het pilotbudget, beschikbaar zijn voor begeleiding. Per BVE-instituut worden wel meer gehandicapte cursisten opgeleid, maar deze maken geen deel uit van de pilot.

2.2.4 BLG en Hoensbroeck

Het BLG-project kent al een vrij lange traditie in het opleiden van cursisten met een fysieke beperking. Het project ging van start in 1991. Het doel is het bevorderen van de integratie van mensen met een motorische, visuele of auditieve beperking alsmede chronisch zieken in de reguliere vormen van beroepsgericht onderwijs binnen de regio Rotterdam. Men wil die opleidingsmogelijkheden aanbieden welke aansluiten bij enerzijds de interesse en fysieke capaciteiten van de cursist en anderzijds uitzicht bieden op, al dan niet betaald, werk of een werkervaringsplaats, passend bij de opleidingsrichting. Om deze doelstelling te verwezenlijken zijn voorzieningen getroffen om extra begeleiding te geven. Hierbij gaat het ondermeer om de klassesituatie; het verzorgen van deskundigheidsbevordering van docenten; het leveren van aangepaste voorzieningen binnen de school; begeleiding tijdens het opleidingstraject in het algemeen; begeleiding bij de keuze van een opleiding in de intakefase; en het vaststellen van fysieke mogelijkheden en capaciteiten, passend bij de opleidingseisen.

Een ander doel van het BLG-project is het bevorderen van de samenwerking en kennisoverdracht in de regio Rotterdam tussen de diverse instanties, zodat een goed geïntegreerd netwerk in de regio

Rijnmond ontstaat. Het project is ondergebracht bij de streekschool Rijnmond en is vanuit deze school inmiddels uitgebreid tot een samenwerkingsverband met verschillende scholen voor beroepsonderwijs in Rotterdam en omgeving. Binnen en buiten de regio is een uitgebreid netwerk ontstaan. De werkwijze van het BLG-project is vooral binnen de Streekschool Rijnmond verankerd. De overdracht hiervan naar de andere bij het project betrokken scholen is nog niet voltooid.

Binnen het project worden taken vervuld die verdeeld zijn over een projectleider, cursistenbegeleiders, arbeidsconsulent(en) en een secretariael medewerker. De arbeidsconsulent is werkzaam op regionaal niveau. Hij/zij voert werkzaamheden uit ten behoeve van de mensen met een beperking die een opleiding volgen bij de instituten die aangesloten zijn bij het BLG-project.

Het project is tot nu toe gefinancierd door subsidie van de overheid, innovatiegelden, subsidies van het Nationaal Revalidatiefonds (NRF) en de provincie en eigen middelen van de betrokken BVE-instituten. Het afgelopen cursusjaar is geen subsidie van de overheid verkregen waardoor minder geld beschikbaar was voor de inzet van de arbeidsconsulent en de werving van cursisten. Een direct gevolg was een afname van het aantal cursisten met een beperking vergeleken met de voorafgaande jaren.

Tijdens de pilot worden de activiteiten uit het BLG-project voortgezet en verder uitgebreid. Naast de algemene project doelstellingen zijn de volgende meer specifieke doelstellingen geformuleerd:

1. Optimaliseren en verspreiden bestaande werkwijze

Optimaliseren en verankeren van de werkwijze en resultaten van het BLG-project bij de in de regio opererende BVE-instituten als regulier beleid van de instellingen.

2. Integratie van cursisten met een beperking

Integratie van cursisten met een beperking op de arbeidsmarkt en in het regulier onderwijs door:

- optimalisering van de instroom, doorstroom, uitstroom en plaatsingen;
- continueren van arbeidsleertrajecten;
- verbreden van het regionaal netwerk binnen het Rijnmondgebied.

Gestreefd wordt naar een regionaal steunpunt als aanspreekpunt voor cursisten met een beperking van alle BVE-instellingen. Vandaar uit wordt vervolgens een individueel leertraject opgesteld, begeleiding gerealiseerd en voorzieningen georganiseerd. Erg belangrijk acht men de afstemming in

de arbeidstoeleiding. Hiervoor wordt de arbeidsconsulent voor drie dagen per week ingezet. Deze is medewerker van het projectteam. Belangrijke taken van de arbeidsconsulent in het project zijn netwerkontwikkeling ten aanzien van arbeids(leer)plaatsen en het realiseren van de arbeids(leer)plaats. Er wordt samengewerkt met andere regionale initiatieven op het gebied van gehandicapten.

2.2.5 Koning Willem I en Werkenrode

De regio's Midden-Brabant, Noord-Oost-Brabant en Westelijk Noord-Brabant kennen sinds 1993, respectievelijk 1994 projecten om het BVE-onderwijs toegankelijk(er) te maken voor mensen met een fysieke beperking. Er is getracht de voorwaarden binnen het onderwijs zodanig te verbeteren, dat cursisten met een beperking dezelfde 'competitiviteit' bereiken bij de uitstroom als cursisten zonder beperking. Het betreft de projecten 'Startkwalificatie lichamelijk gehandicapten Midden-Brabant' en 'Toegankelijk Onderwijs Brabant-Noordoost en Westelijk Noord-Brabant'.

Het Startkwalificatieproject heeft ondermeer de werkmap 'Drempelloos leren' opgeleverd. Hiermee hebben de scholingsinstellingen een instrument in handen ten behoeve van de participatie en integratie van mensen met een beperking binnen het opleidingsaanbod.

Er is een relevante infrastructuur ontwikkeld en een aantal grote Brabantse MBO-colleges brengt in meer of mindere mate een gehandicaptenbeleid in de praktijk.

Het Koning Willem I College in Den Bosch is één van de BVE-instellingen die een gehandicaptenbeleid heeft. De school fungeert als trekker voor de pilot. De projectleider is werkzaam bij het Provinciaal Overleg Gehandicapten Noord-Brabant (POG). Dit, vanwege de expertise, de infrastructuur en de contacten met het beroepsonderwijs, die het POG reeds heeft opgebouwd in de provincie. De projectleider handelt in opdracht van het Koning Willem I College. De specifieke doelstelling van de pilot is:

Ontwikkelen opleidings- en arbeidsexploratie door externe scholingsdeskundigen

In het project staan scholing en arbeidstoeleiding centraal. Er wordt, in samenwerking met Werkenrode, een BVE-instituutsgebonden vorm van opleidings- en arbeidsexploratie ontwikkeld. Op basis hiervan worden individuele handelingsplannen/cursistenplannen vervaardigd en uitgevoerd. Hiertoe worden onder meer externe scholingsdeskundigen ingezet.

Drie BVE-scholen nemen deel aan de pilot. Op elke school zal een 'scholingsdeskundige' worden aangesteld. Deze functionaris kan advies uitbrengen ten aanzien van de opleiding en arbeidstoeleiding van cursisten met een beperking en zijn behulpzaam bij de totstandkoming van de deskundigheidsbevordering van docenten op dit gebied. In de praktijk zijn het de coördinatoren doelgroepenbeleid/gehandicaptenbeleid die de hulp van de scholingsdeskundige inroepen. De scholingsdeskundigen moeten bij de start van de pilot nog worden geselecteerd en getraind.

De drie scholen verschillen sterk in hun aanvangssituatie en ervaring ten aanzien van het te ontwikkelen beleid. In het projectvoorstel is aangegeven dat dit een vertragend element kan zijn.

Binnen de pilot wordt gebruik gemaakt van de informatie en instrumenten uit de map 'Drempelloos leren' (een publikatie van het POG). Ook zal het organisatiemodel uit deze map gehanteerd worden. In dit model staat aangegeven waaruit de trajectbegeleiding binnen het regulier onderwijs voor personen met een lichamelijk handicap bestaat. Er wordt onderscheid gemaakt in drie fasen: de instroomfase, de doorstroomfase en de uitstroomfase.

2.3 Overzicht huidige en beoogde instrumenten en voorzieningen

In deze paragraaf wordt een overzicht geboden van de verschillende instrumenten en voorzieningen die de pilots tot hun beschikking hebben bij de aanvang van het project *Samen naar Werk* en hetgeen men van plan is te ontwikkelen tijdens het project. Voor het overzicht is aangesloten bij de resultaten zoals deze genoemd zijn in matrix 1 van het Startdocument van *Samen naar Werk* (CIBB, 's-Hertogenbosch, 1996).

Overzicht 1 Instrumenten en voorzieningen

Instrumenten	Friesland			Alkwaard			Gildevaart			BLG			Koning Willem I		
	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	
instroom															
* voorlichting (PR)	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	beperkt	overdragen	beperkt	overdragen	
* werving	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	-	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	aanwezig	overdragen	beperkt	overdragen	beperkt	overdragen	
* VSO-voorbereiding beroepsonderwijs	beperkt	ontwikkelen	aanwezig	overdragen	-	-	-	-	aanwezig	overdragen	beperkt	-	beperkt	-	
* toelatingsprocedures	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	aanwezig	overdragen	aanwezig	overdragen	
* indicatie opleiding/-arbeid	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	-	-	aanwezig	overdragen	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen en overdragen	
* assessment	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen	-	-	-	-	
* fysieke toegankelijkheid	aanwezig	-	aanwezig	-	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	?	?	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	
* aang. leerovereenkomst	-	-	niet	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	-	-	-	-	-	-	
doorstroom															
* cursistenvolgsysteem	beperkt	ontwikkelen	-	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	beperkt	overdragen	beperkt	overdragen	
* begeleiding	aanwezig	overdragen	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	beperkt	overdragen	beperkt	overdragen	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	beperkt	overdragen	beperkt	overdragen	
* hulpmiddelen	beperkt	-	beperkt	ontwikkelen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen	aanwezig	overdragen	beperkt	-	beperkt	-	
* aanpassen lesmateriaal	beperkt	-	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	-	ontwikkelen	aanwezig	overdragen	-	ontwikkelen	beperkt	-	
* bedrijfscontacten	beperkt	ontwikkelen	aanwezig	ontwikkelen	beperkt	overdragen	beperkt	overdragen	aanwezig	overdragen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen	
* interne/externe communicatie	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	beperkt	overdragen	beperkt	overdragen	

Overzicht 1 (vervolg) Instrumenten en voorzieningen

Instrumenten	Friesland			Alkwaard			Gildevaart			BLG			Koning Willem I		
	bij start	doelstelling	bij start	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling	bij start	doelstelling
uitstroomplaatsen															
* stage, werkboek	beperkt	-	aanwezig	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen en overdragen
* analyseinstrument tbv arbeidstoeliding	beperkt	ontwikkelen	-	ontwikkelen	ontwikkelen	-	-	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen en overdragen
* beroepenoriëntatie	beperkt	-	aanwezig	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	aanwezig	-
* nazorg	beperkt	ontwikkelen	-	ontwikkelen	ontwikkelen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen	beperkt	overdragen	beperkt	-	-	-
* sollicitatie-training	beperkt	-	beperkt	ontwikkelen	ontwikkelen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen	beperkt	-	-	-	-	-
* evaluatie	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	aanwezig	-	-	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen
* bemiddeling	beperkt	ontwikkelen	-	ontwikkelen	ontwikkelen	beperkt	overdragen	beperkt	overdragen	aanwezig	overdragen	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen en overdragen
* aanpassen examens/toetsen	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	ontwikkelen en overdragen	-	-	-	-	aanwezig	-	-	-	-	-
organisatie															
* samenwerkings-protocol	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen	ontwikkelen	beperkt	-	beperkt	overdragen	aanwezig	overdragen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen
beleid															
* regionaal beleidsplan	beperkt	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen	ontwikkelen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen
* instituutsbeleidsplan	aanwezig	ontwikkelen en overdragen	beperkt	ontwikkelen en overdragen	ontwikkelen	-	-	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen en overdragen	-	implementeren en overdragen	-	implementeren en overdragen
professionalisering															
* implementatie	beperkt	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen	ontwikkelen	-	gezamenlijke pilots	-	ontwikkelen en overdragen	-	ontwikkelen en overdragen	-	overdragen	beperkt	overdragen
* desk.bevordering docenten	beperkt	ontwikkelen	beperkt	ontwikkelen	ontwikkelen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen	aanwezig	overdragen	-	ontwikkelen	-	ontwikkelen

De projectleiders is gevraagd om voor de verschillende instrumenten en voorzieningen aan te geven of deze bij de start van *Samen naar werk* niet (of nauwelijks) aanwezig zijn, beperkt aanwezig zijn of (voldoende) aanwezig zijn. Beperkt aanwezig kan betekenen dat het instrument of de voorziening volledig ontwikkeld is, maar nog niet op alle aan het project deelnemende scholen is verspreid. Het kan echter ook betekenen dat verdere ontwikkeling noodzakelijk is.

Voor de instrumenten/voorzieningen waarvan de pilots aangeven dat men hier tijdens het project mee aan de slag gaat (zie ook het Startdocument), wordt aangegeven of dit betekent dat het instrument of de voorziening (verder) wordt ontwikkeld of dat het wordt overgedragen naar andere scholen en/of sectoren. Ook beide doelstellingen zijn mogelijk.

Voor de niet ingevulde cellen geldt dat de pilots hierover geen informatie geleverd hebben.

In het overzicht wordt de uitgangspositie en de doelstelling met betrekking tot de instrumenten en voorzieningen weergegeven voor alle vijf de pilots. Hierdoor is het mogelijk de verschillende pilots op bovenstaande punten met elkaar te vergelijken.

In het overzicht valt een aantal zaken op. De belangrijkste punten worden nu puntsgewijs samengevat.

1. *Uitgangspositie*

De vijf pilots verschillen van elkaar voor wat betreft de uitgangspositie. Met name het BLG project heeft al veel instrumenten/voorzieningen in huis. De pilots Gildevaart en Koning Willem I ontberen, vergeleken met de andere pilots, de meeste instrumenten. Niet altijd betekent dit echter dat het instrument of de voorziening tijdens het project ontwikkeld zal worden. De pilots leggen wat dit betreft verschillende accenten. Over het algemeen zijn er iets vaker instrumenten/voorzieningen beperkt of voldoende aanwezig ten aanzien van de instroom en de doorstroom, dan de uitstroom.

De pilot in Friesland valt in het overzicht op doordat alle instrumenten/voorzieningen bij de start van *Samen naar Werk* reeds beperkt aanwezig of voldoende aanwezig zijn. De meeste instrumenten worden ook verder ontwikkeld.

2. *Doelstellingen*

De pilots werken niet aan alle instrumenten/voorzieningen waarvan men heeft aangegeven dat deze niet of slechts beperkt ontwikkeld zijn. Gemiddeld wordt aan een kwart van deze instrumenten/voorzieningen niet gewerkt. De pilots verschillen van elkaar voor wat betreft de

instrumenten/voorzieningen die verder ontwikkeld en/of overgedragen worden. Voor een groot deel hangt dit uiteraard samen met de uitgangspositie. Maar niet altijd. Door de pilot Koning Willem I wordt bijvoorbeeld een aantal keer aangegeven dat een instrument of voorziening beperkt ontwikkeld is en ook zal worden overgedragen, terwijl in de meeste andere pilots de instrumenten/voorzieningen die beperkt ontwikkeld zijn, ook verder ontwikkeld worden.

De BLG pilot geeft als toelichting op het overzicht dat men voornemens is de verschillende instrumenten/voorzieningen te bundelen in een handboek en op deze wijze te zorgen voor de overdracht naar andere scholen.

De projectleiders is gevraagd of er nog meer instrumenten/voorzieningen aanwezig zijn of ontwikkeld zullen worden tijdens het project, dan genoemd in het overzicht. Dit bleek ondermeer bij de pilot Friesland het geval te zijn. Andere instrumenten/voorzieningen die in deze pilot verder ontwikkeld en overgedragen zullen worden zijn een checklist/handelingsplan aanvraag faciliteiten (aanwezig); handleiding instroom cursisten met beperking (aanwezig); implementatie ambulante begeleiding (beperkt aanwezig); interne meting (aanwezig); vormgeven intermediair model (niet aanwezig).

Door de pilot Alkwaard wordt het regionaal steunpunt genoemd dat bij de start nog niet aanwezig is maar wel ontwikkeld zal worden tijdens het project. Dit steunpunt zal activiteiten gaan bundelen in het kader van de instroom, doorstroom en uitstroom/plaatsing en de nazorg van cursisten met een beperking.

De pilot Gildevaart geeft aan dat tijdens het project een intake-procedure ontwikkeld wordt. Deze is bij de start nog niet aanwezig. De pilot Koning Willem I voert de 'scholingsdeskundige' op. Bij de start niet aanwezig, maar tijdens het project wordt deze functie ontwikkeld en overgedragen.

2.4 Financiering pilots

Alle pilots ontvangen f 200.000,- financiering van *Samen naar Werk* om het projectplan ten uitvoering te brengen. Hiervan is per pilot f 125.000,- voor de deelnemende scholen en f 75.000,- voor het erkende centrum waaraan men is gekoppeld. De nulmeting dient duidelijk te maken welke specifieke activiteiten door de pilots worden verricht in het kader van *Samen naar Werk*. Gebleken is echter dat dit niet door alle pilots kan worden aangegeven. Om de verschillende activiteiten die worden beschreven in de projectplannen uit te voeren, is over het algemeen meer financiering nodig dan de verkregen f 200.000,-. Hierin is voorzien met behulp van doorlopende subsidies en

regelingen voor vergelijkbare projecten voorafgaand aan de pilot en het aanboren van nieuwe financieringsbronnen. Ook de deelnemende scholen zelf leveren in de meeste gevallen een bijdrage in de kosten. Men beschikt hierdoor over meer financiering om de activiteiten uit de projectplannen voor *Samen naar Werk* uit te voeren. De pilots hebben geen specificatie gemaakt van wat exact door welke financieringsbron wordt bekostigd.

Gildevaart is de enige pilot die kan aangeven welke activiteiten met financiering van *Samen naar werk* worden ondernomen. Dit zijn alle activiteiten uit het projectplan. Om dit mogelijk te maken heeft Gildevaart een flinke beperking moeten stellen aan het aantal cursisten dat kan deelnemen aan de pilot. Vergeleken met de andere pilots, neemt hier het kleinste aantal cursisten deel aan het project (zie ook paragraaf 2.6.2).

In onderstaand schema is voor elke pilot weergegeven van welke financieringsbronnen gebruik wordt gemaakt om het projectplan uit te voeren. Ook de bedragen, voor zover bekend bij de projectleiders, zijn hierbij ingevuld. Uit het overzicht blijkt dat vooral het Nationaal Revalidatiefonds (NRF) en de scholen die deelnemen aan de pilot een, vaak aanzienlijke, bijdrage leveren aan de activiteiten die in het kader van *Samen naar Werk* worden ondernomen.

Overzicht 2 Financiering pilot (gehele looptijd)

Pilot	Samen naar werk	NRF	OC en W	Investering scholen	ESF
Friesland	200.000	125.000	-	158.000	-
Alkwaard	200.000	125.000	-	24.000	-
Gildevaart	200.000	aangevraagd	-	-	-
BLG	200.000	ja	ja	ja	ja
Koning Willem I	200.000	aangevraagd	-	300.000	-

2.5 Doelgroep; werving en selectie

2.5.1 Inleiding

De doelgroep waar *Samen naar Werk* zich op richt betreft cursisten vanaf 16 jaar die minimaal het assistent niveau kunnen bereiken in het kader van de Wet Educatie Beroepsonderwijs (WEB). Het

gaat om cursisten die tengevolge van een handicap een zodanige beperking ondervinden dat zij in een maatschappelijk nadelige positie verkeren en slechts met extra inspanningen van derden in staat zijn een opleidingskwalificatie te behalen en toegeleid kunnen worden tot de arbeidsmarkt.

Hoewel in eerste instantie is gesteld dat de pilots zich uitsluitend op cursisten met fysieke beperkingen konden richten, is in een later stadium door de financiers aangegeven dat geen onderscheid naar beperking gemaakt mocht worden. Dit betekent dat ook cursisten met een verstandelijke of psycho-sociale handicap en dyslexie binnen de doelgroep vallen. Voor de pilots betekende dit een wijziging na formulering van het projectplan. In de meeste gevallen kon de nieuwe doelgroepformulering zonder problemen worden ingepast binnen het project. Soms wordt verwezen naar andere projecten of voorzieningen die reeds bestaan voor met name de categorie verstandelijk gehandicapten. Of deze categorie is wel opgenomen binnen de doelgroep maar men richt zich hier niet expliciet op.

De pilots hebben extern geen cursisten kunnen werven specifiek voor *Samen naar Werk*. Hiervoor waren geen mogelijkheden aangezien het cursusjaar 1995/96 al begonnen was toen bekend werd dat het project van start kon gaan. De meeste cursisten zijn daarom 'intern' geworven. Dit betekent dat de pilots ofwel alle reeds op de deelnemende scholen aanwezige gehandicapte cursisten laten deelnemen aan het project ofwel een selectie daarvan.

In dit hoofdstuk wordt per pilot aangegeven op welke doelgroep men zich richt en hoe werving en selectie plaatsvindt.

2.5.2 Friesland

Doelgroep

De doelgroep waar het project zich op richt betreft alle cursisten die voldoen aan de voorwaarden zoals deze gesteld zijn door *Samen naar Werk*. De aandacht gaat echter vooral uit naar cursisten met een fysieke beperking. Ook dyslectici komen in aanmerking, mits zij getest zijn door een AOB. Men richt zich bovendien voornamelijk op jongere leerlingen.

Werving en selectie

In 1994 zijn alle scholen voor voortgezet onderwijs in de regio benaderd met de vraag welke leerlingen met een beperking zich zouden aanmelden bij de drie BVE-instituten in Friesland. Het bleek dat de scholen deze informatie niet konden leveren. Er werd doorgegeven dat slechts 3 leerlingen met een beperking te verwachten waren; in werkelijkheid bleken het er meer dan 100 te zijn. Om de doelgroep toch op tijd in beeld te krijgen zijn extra vragen toegevoegd aan het aanmeldingsformulier voor het BVE-instituut.

Tijdens het eerste halfjaar van de pilot maken alle instituutskoördinatoren een plan voor de werving van cursisten met een beperking voor het jaar 1996/97. Op alle scholen voor voortgezet onderwijs wordt een poster opgehangen. De aanmelding kan op twee manieren plaatsvinden:

- de cursist meldt zichzelf aan bij het instituut;
- de aanmelding komt binnen via de Ambulante Begeleiding van een VSO-school.

Na aanmelding vindt er een intakegesprek plaats aan de hand van een checklist. Hierbij zijn aanwezig: de betrokken cursist, de 'intaker', de contactpersoon binnen de betreffende sector en eventueel de ambulante begeleider. Op grond van de uitkomst van het intakegesprek beoordeelt de toelatingscommissie of de cursist toegelaten kan worden. De volgende uitkomsten zijn mogelijk:

- Toelaten;
- Afwijzen en doorverwijzen naar het arbeidsteam van Lindesteyn. Redenen voor afwijzing kunnen zijn: onvoldoende vooropleiding; onvoldoende aanpassingen mogelijk gezien de beperking; of onvoldoende beroepsmotivatie van de cursist;
- Twijfel of de aangemelde cursist de opleiding wel kan voltooien.

In dit geval wordt meer informatie ingewonnen bij de decaan van de toeleverende school en/of het arbeidsteam van Lyndesteyn. De cursist wordt nogmaals besproken door de toelatingscommissie.

Als de cursist is aangenomen volgt er een gesprek tussen de contactpersoon binnen de sector, de leerlingbegeleider, de cursist en eventueel de ambulant begeleider. Hierbij komen de (on)mogelijkheden van de cursist en die van het instituut ter sprake. Ook wordt een begin gemaakt met het opstellen van een handelingsplan. Hierin wordt aangegeven wie, wat, wanneer gaat doen. Indien van toepassing wordt er een aanvraag gedaan voor een cursistgebonden budget.

De eventuele aanvraag voor een cursistgebonden budget wordt beoordeeld door de projectleiding, gesteund door een adviesgroep bestaande uit de scholingsdeskundige van het Instituut voor Arbeid

en het hoofd ambulante begeleiding van Lyndesteyn, op grond van de aard van de problematiek. Criteria zijn daarbij:

- is de aanvraag cursistgebonden;
- is de aanvraag door meerdere instellingen/instanties mede te financieren;
- zijn de produkten te benutten voor overdracht van deskundigheid;
- is er sprake van noodzakelijke facilitering;
- biedt de facilitering een verhoogde kans op gekwalificeerde uitstroom;
- is er kans op deelname aan het arbeidsproces.

Vervolgens legt de projectleiding de stuurgroep van de pilot (zie paragraaf 2.2) het advies, voorzien van een korte toelichting voor, waarna de stuurgroep tot besluitvorming overgaat. Het aantal cursistgebonden activiteiten is afhankelijk van de financiële middelen. Ten behoeve van de pilot hebben 40 cursisten een cursistgebonden budget toegewezen gekregen.

2.5.3 Alkwaard

Doelgroep

De doelgroep waar dit pilotproject zich op richt betreft alle cursisten die voldoen aan de criteria zoals deze gesteld zijn door *Samen naar Werk*. Alleen cursisten met een psychosociale problematiek vallen buiten de reikwijdte van het project. Cursisten met duidelijk vooraf vast te stellen tekorten op het gebied van verstandelijke vermogens en/of mentale belastbaarheid zullen door een Centrale Commissie voor Indicatie geadviseerd worden niet deel te nemen aan deze pilot. Cursisten met een verstandelijk handicap, die wel kunnen deelnemen, hebben vooral leermoeilijkheden.

Werving en selectie

Er zijn geen specifieke selectiecriteria ontwikkeld ten behoeve van cursisten met een beperking. Er wordt wel beoordeeld of mensen het werk dat bij de opleiding hoort kunnen doen. In de indicatie-commissie zijn de volgende afspraken gemaakt over de intake van gehandicapten:

- a. bij een rechtstreekse aanmelding op de school is er sprake van een 'gewone' intake, waarbij wel een lid van de indicatie-commissie aanwezig is;
- b. bij een aanmelding via het GAK of Heliomare wordt er direct doorverwezen naar de indicatie-commissie.

In beide gevallen wordt, als op het gebruikelijke intake-formulier het onderdeel medische bijzonderheden is ingevuld, een bijlage "aanvullende aanmelding voor het pilot-project" uitgereikt. Hierin wordt ondermeer gevraagd naar de beperking(en) en noodzakelijke voorzieningen. Aansluitend aan de intake wordt zo nodig informatie ingewonnen bij derden, als de kandidaat daar toestemming voor heeft gegeven. Op basis van de gegevens uit het intake-gesprek en informatie van derden, wordt een totaalbeeld geformuleerd, met inschatting van de slaagkans in de opleiding en op de arbeidsmarkt. De kandidaat en de school beslissen op basis van dit totaalplaatje over inschrijving voor de opleiding, direct aansluitend aan de intake, of als daarvoor te weinig gegevens binnen zijn, na het inwinnen van informatie bij deskundigen.

Wanneer tijdens de intake ook het aanvullend aanmeldingsformulier voor de pilot is ingevuld, wordt de leerling geïnformeerd over de mogelijkheden van de pilot. De leerling beslist of hij betrokken wil worden, alleen voor registratie of ook voor extra begeleiding. Wanneer de leerling akkoord gaat met opname in de pilot, worden zijn gegevens voorgelegd aan de indicatiecommissie. Deze beslist hoeverre de leerling binnen de doelgroep van de pilot past. Daarbij wordt met name gekeken naar de aanwezigheid van een medische beperking, de kans van slagen in de opleiding en de kans op een betaalde baan na afloop van de opleiding.

In de pilot zullen 60 cursisten met een beperking worden opgeleid. Een deel van hen zal moeilijk lerend zijn, maar de meerderheid heeft een fysieke beperking. Daarnaast is het de bedoeling dat opleidingen van de andere sectoren (techniek, economie, dienstverlening/gezondheidszorg en het leerlingwezen) worden gevolgd. De moeilijk lerenden volgen over het algemeen een oriëntatie- of schakelcursus.

2.5.4 Gildevaart

Doelgroep

De doelgroep waar dit pilotproject zich op richt betreft alle cursisten die voldoen aan de criteria zoals deze gesteld zijn door *Samen naar Werk*. Alleen dyslexie en een verstandelijke handicap worden niet als indicatie gezien, aangezien een aanbod voor deze categorieën niet is meegenomen in het projectplan. Voor verstandelijk gehandicapten bestaan reeds initiatieven binnen de deelnemende scholen, onder andere de aangepaste opleiding magazijnbediende. Hieraan wordt - buiten de pilot om - gewerkt. Dyslexie wordt als ontoereikende indicatie beschouwd voor toelating

tot de pilot. Uitzondering hierop is mogelijk in geval van ernstige 'nevenverschijnselen' of complicaties. Ook wordt elke nieuwe leerling een test afgenomen om te achterhalen of er sprake is van dyslexie.

Werving en selectie

Ten behoeve van het eerste pilotjaar is voor de te selecteren groep cursisten in het 'driescholenoverleg' (hierin zitten vertegenwoordigers van de drie scholen die deelnemen aan de pilot) een aantal criteria opgesteld. De scholen hebben opdracht gekregen om op basis hiervan een aantal cursisten met een beperking voor te dragen voor de pilot. Nadat in het 'driescholenoverleg' is bepaald wie meedoen aan de pilot vindt per deelnemer een reconstructie van de voorgeschiedenis plaats. Hierbij wordt ingegaan op de beroepskeuze en toeleiding naar de opleiding. Dit leidt tot een trajectplan en een aanbod voor dienstverlening.

De criteria voor de selectie van de zittende cursisten zijn:

1. de deelnemers worden opgeleid voor een regulier diploma: MBO/CBO met kwalificaties minimaal op assistent-niveau en passend binnen de landelijke kwalificatiestructuur;
2. de deelnemers hebben één of meer van de volgende beperkingen: auditief, visueel, motorisch, chronisch ziek en/of psycho-sociaal;
3. maximaal twee deelnemers per school uit de administratieve richting, liever één;
4. een gelijk aantal mannen en vrouwen;
5. bij voorkeur enkele oudere deelnemers die vanuit arbeidsongeschiktheid opnieuw aan het arbeidsproces willen deelnemen;
6. bij voorkeur één deelnemer per school uit een technische richting;
7. deelnemers waarbij gebruikmaking van de project-dienstverlening zinvol is;
8. bij voorkeur betrokkenheid van een uitkeringsinstantie bij de deelnemers.

Voor het eerste pilotjaar worden per onderwijsinstelling 4 deelnemers geleverd. Voor het cursusjaar 1996/97 worden gericht deelnemers geworven, namelijk 6 per onderwijsinstelling. In totaal nemen dan 30 cursisten deel aan de pilot.

2.5.5 BLG

Doelgroep

Bij de start van de pilot is gekozen voor dezelfde doelgroep als voor het BLG-project (voorafgaand aan de pilot) reeds was vastgesteld. Dit betekent dat cursisten met dyslexie, een verstandelijke en psycho-sociale beperking in eerste instantie geen deel konden uitmaken van de pilot. Voor deze categorieën zijn binnen de regio Rijnmond reeds speciale trajecten ontwikkeld.

De leeftijd waarop cursisten zijn ingestroomd ligt tussen de 17 en 40 jaar. De keuze voor deze leeftijdsgrens is gemaakt omdat de plaatsingsmogelijkheden op de arbeidsmarkt na het veertigste jaar relatief snel afnemen. In mei 1996 is door de stuurgroep van de pilot besloten dat aangesloten wordt bij de brede doelgroep van *Samen naar Werk*. Dit betekent dat vanaf dat moment ook cursisten met een verstandelijke- en psycho-sociale beperking en cursisten ouder dan 40 jaar worden opgenomen door de pilot.

Werving en selectie

Potentiële cursisten kunnen op diverse manieren in contact komen met het BLG-project. Hieronder volgen een aantal mogelijkheden:

- interne melding vanuit de streekschool via de vakgroepcoördinator;
- op eigen initiatief;
- via scholen voor speciaal dagonderwijs;
- via advertenties in dagbladen;
- door middel van een aanmelding vanuit het GAK-BE;
- aanmelding via intermediaire instellingen;
- via de consultant van het regionaal orgaan van het leerlingwezen;
- via bedrijven.

Na aanmelding van een (potentiële) cursist wordt een aantal stappen ondernomen alvorens een cursist daadwerkelijk binnen een opleiding wordt geplaatst:

- a. Intakegesprek aan de hand van een hiervoor speciaal ontwikkeld intake-formulier. Geïnventariseerd wordt of de gewenste opleiding met de beperking te volgen is en welke aanpassingen daarvoor nodig zijn.

- b. De potentiële cursist wordt in het cursistenoverleg besproken. Er wordt ingeschat of de cursist in het project geplaatst kan worden en kan starten met de opleiding. Hierbij worden de volgende criteria toegepast: leeftijd tussen de 16 en 40 jaar; aansluiting fysieke capaciteiten cursist op fysieke eisen beroep; reële mogelijkheden gekoppeld aan arbeidsmarktrelevantie; voldoende opleidingsniveau; voldoende motivatie; praktische zaken rondom de beperking (vervoer, hulpmiddelen, aanpassingen).

Voldoet de potentiële cursist aan de gestelde criteria dan wordt besloten om de cursist 'in behandeling' te nemen; er wordt een begeleidingstraject uitgezet. Dit kan inhouden een functie keuring, een beroepskeuzetest bij het AOB, een toeleidingstraject of een plaatsing in de gewenste opleiding.

- c. In een tweede gesprek wordt aan de hand van de verkregen informatie een keuze gemaakt voor een opleiding.
- d. Nadat deze keuze is gemaakt neemt de cursistenbegeleider contact op met de coördinator/docent van de cursist. De mogelijkheden en beperkingen van de cursist worden doorgesproken alsmede het gebruik van een eventuele voorziening of aanpassing.
- e. Na de voorgaande fasen doorlopen te hebben wordt een cursist nogmaals in het cursistenoverleg besproken, voordat deze definitief geplaatst wordt in de opleiding.

Alle cursisten die in aanmerking komen voor het BLG-project maken deel uit van de pilot.

2.5.6 Koning Willem I

Doelgroep

De doelgroep waar dit pilotproject zich op richt betreft alle cursisten die voldoen aan de criteria zoals deze gesteld zijn door *Samen naar Werk*.

Werving en selectie

Bij de werving wordt uitgegaan van de reguliere werkwijze. Daarbij wordt ook aandacht gegeven aan de doelgroep mensen met een fysieke beperking. Tevens wordt een netwerk rond mensen met een fysieke beperking opgezet. Hiertoe wordt een folder ontwikkeld en worden contacten gelegd met specifieke media.

Bij de inschrijving kan duidelijk gemaakt worden of er sprake is van een functiebeperking. Indien noodzakelijk kan in een uitgebreid intakegesprek onderzocht worden of de beperking invloed kan hebben op het volgen en succesvol afronden van de opleiding en uitoefenen van een beroep.

2.5.7 Overzicht selectiecriteria

In het onderstaand overzicht wordt een aantal veel genoemde selectiecriteria die de pilots toepassen ten tijde van de nulmeting, nogmaals samengevat. Enkele per pilot meer gedetailleerde criteria zijn weggelaten (zie de pilots Friesland en Gildevaart, paragraaf 2.5.2 en 2.5.3).

Uit het overzicht blijkt dat de pilots overwegend dezelfde selectiecriteria hanteren. Verschillen treden op met betrekking tot het al dan niet uitsluiten van cursisten met een bepaalde beperking of met een bepaalde leeftijd. De pilots die dit doen, Alkwaard, Gildevaart en BLG, geven aan dat voor deze cursisten met deze beperkingen voldoende voorzieningen worden aangeboden binnen de regio. Gaandeweg het project heeft men zich over het algemeen aangesloten bij de brede doelgroep van *Samen Naar Werk*.

Overzicht 3 Toelatingscriteria voor deelname aan Pilot bij start project

Toelatingscriteria	Friesland	Alkwaard	Gildevaart	BLG	Koning Willem I
Voldoende vooropleiding	ja	ja	ja	ja	ja
Voldoende motivatie	ja	ja	ja	ja	ja
Redelijke kans op werk na opleiding	ja	ja	ja	ja	ja
Mogelijkheid opleiding te voltooien	ja	ja	ja	ja	ja
Noodzakelijke aanpassing(en) is/zijn realiseerbaar	ja	ja	ja	ja	ja
Leeftijdscriteria	nee	nee	nee	ja	nee
Geen verstandelijke beperking	nee	nee	ja	ja	nee
Geen psycho-sociale beperking	nee	ja	nee	ja	nee
Geen dyslectici	nee	ja	ja	ja	nee

De pilot Alkwaard maakt in sommige gevallen een uitzondering op de criteria 'voldoende vooropleiding' en 'mogelijkheid opleiding te voltooien'. In een toelichting op het overzicht wordt vermeld dat het bij moeilijk lerenden soms mogelijk is dat cursisten met te weinig vooropleiding, met de nodige aanpassingen, toch de opleiding kunnen volgen en met succes afronden. Daarnaast stelt men dat soms het halen van deelcertificaten dermate belangrijk is voor een leerling zelf en in verband met het perspectief op werk, dat het voltooien van de opleiding niet altijd nodig is om resultaat te bereiken.

2.6 Scholen, aantallen cursisten met een beperking en streefcijfers

In deze paragraaf wordt aangegeven welke scholen deel uitmaken van de pilots. Tevens worden er overzichten gepresenteerd van de aantallen cursisten met een beperking in de jaren 1994/95 en 1995/96, voor zover de scholen hierover beschikten. Tot slot komen de streefcijfers, per school, in deze paragraaf aan de orde.

2.6.1 De deelnemende scholen

Vier van de vijf pilots nemen met drie scholen deel aan het project *Samen naar Werk*. Alleen de pilot Alkwaard neemt deel met twee scholen in het tweede projectjaar; het eerste jaar met één school. De pilot in Friesland neemt in de praktijk met 5 scholen deel, aangezien de Friese Poort vestigingen heeft in Drachten, Leeuwarden en Sneek. Voor het gemak worden deze in de overzichten samengevoegd.

In onderstaand overzicht is te lezen welke scholen deelnemen aan de pilot. In het overzicht is per school opgenomen: het aantal cursisten, of men ervaring heeft met projecten voor cursisten met een beperking, de indeling in sectoren, de sectoren die zijn uitgesloten van deelname aan de pilot en het aantal docenten dat deskundigheidsbevordering zal ontvangen tijdens *Samen naar Werk*. Van twee scholen uit de pilot Koning Willem I zijn helaas geen gegevens ontvangen.

Uit het overzicht blijkt dat de scholen van elkaar verschillen in grootte. Zowel kleine als grote scholen doen mee aan *Samen naar Werk*. De meeste scholen geven aan ervaring te hebben met projecten voor cursisten met een beperking. Desondanks is bij de meeste pilots sprake van een "voortrekker". Deze school heeft de meeste ervaring met projecten voor cursisten met een beperking en/of de projectleider is op deze school werkzaam. Vaak is de pilot naar deze school genoemd (Alkwaard, Koning Willem I, Gildevaart).

Overzicht 4 Deelnemende scholen aan Pilot

Scholen	Friesland			Alkwaard		Gildevaart			BLG			Koning Willem I		
	Friesl. College	Friese Poort	Onderw. groep de Wouden	Alkwaard College	West Fr. College	Abstede Scutos	Instituut Gildevaart	Utrecht College	Streek-school Rijnmond	Albeda College	Zadkine College	Koning Willem I College	CBM	Zoom-vliet College
Totaal aantal cursisten	13.000	7.500	4.500	10.000	2.500	3.200	5.000	10.000	9.500	10.000	15.000	?	?	?
Erv. met projecten voor cursisten met beperking	ja	ja	ja	ja	beperkt	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	?	?
Indeling in sectoren														
funderende educatie	ja	ja	-	ja	ja	ja	-	ja	ja	ja	ja	ja	?	?
economie/adm.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	?	?
techniek	ja	ja	-	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	?	?
dienstverlening en gezondheidszorg	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	?	?
anders				ja		ja	-	ja	ja	ja	ja	ja	?	?
Deelname alle sectoren aan pilot	nee	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	?	?
Deskundigheidsbevordering docenten/decanen in pilot	10	10	5	24	6	10	10	10		wisselend		6	?	?

De indeling in sectoren was niet voor alle scholen even gemakkelijk in te vullen. Sommige scholen hebben een unitstructuur of een indeling in veel meer, kleinere, afdelingen. Voor de vergelijkbaarheid is toch getracht het overzicht wat dit betreft zoveel mogelijk in te vullen. Geconcludeerd kan worden dat vrijwel alle scholen opleidingen verzorgen in de genoemde richtingen: funderende educatie/oriëntatie en schakelen; economie/administratie; techniek, dienstverlening/gezondheidszorg. Vaak worden ook nog andere sectoren of opleidingen gemeld, zoals VHBO, HAVO-MBO, algemeen, sport en mode/kleding.

Drie scholen geven aan dat niet alle sectoren deelnemen aan de pilot. Dit geldt voor het Friesland College en Friese Poort. Op deze twee scholen doet de sector funderende educatie niet mee. Op het Koning Willem I College doet een aantal opleidingen niet mee, namelijk DGO/SLO, Kapper, Handel, Transport, Logistiek en HAVO/MBO/electro.

In het overzicht is tevens aangegeven, voor zover de pilots deze gegevens konden leveren, voor hoeveel docenten of decanen per school deskundigheidsbevordering zal plaatsvinden. Dit aantal is het grootst voor het Alkwaard College. De overige scholen geven aan dat dit tussen de vijf en tien docenten of decanen zal zijn. Voor de pilot BLG betreft het een wisselend aantal.

2.6.2 Aantallen cursisten met een beperking

In deze paragraaf worden twee overzichten gepresenteerd van de aantallen cursisten met een beperking per school voor de jaren 1994/95 en 1995/96. Dit met de bedoeling een vergelijking te kunnen maken tussen de scholen en tussen de twee cursusjaren. Dit is niet helemaal gelukt, aangezien negen van de veertien scholen de gevraagde gegevens voor het cursusjaar 1994/95 niet, of niet volledig, konden leveren. Alleen de pilot BLG, het Alkwaard College en Abstede Scutos beschikken over een registratie van de aantallen cursisten met een beperking voor de drie deelnemende scholen naar opleiding en aard van de beperking voor 1994/95.

Overzicht 5 Aantallen cursisten met beperking 1994/1995

Overzicht 3 Actualiteit Cursisten met beperking 1994-1995															
	Friesland				Alkwaard		Gildevaart			BLG			Koning Willem I		
Scholen	Friese Poort	Onderw. groep de Wouden	Friesland College	Alkwaard College	West Friesland College	Abstele Scouts	Instituut Gildevaart	Ulrecht College	Streek-school Rijnmond	Albeda College	Zadkine College	Koning Willem I College	CBM	Zoomvliet College	
Cursisten met beperking	242	88	50	210		70	+66		67	29	25				
Opleiding															
Oriëntatie/Schakel				30		8			19	-	-				
Techniek				84		22			12	-	7				
Economie/adm.				24		24			31	15	3				
Dienstverlening/ gezondheidszorg				12		24				6	12				
Anders				-		-			5	8	3				
Beperking															
Chronisch	43	8	13	-	-	12	6	4							
Auditief	28	2	3	8	7	6	11	8							
Visueel	20	2	3	-	5	2	1	2							
Motorisch	29	5	3	5	2	35	7	8							
Dyslexie	67	40	27	5	28	7	2	1							
Psychosociaal	-	-	-	5	20	-	-	-							
Verstandelijk	-	-	-	185	-	-	-	-							
Anders	55	31	1	12	8	5	2	2							

Overzicht 6 Aantallen cursisten met beperking 1995/1996

Scholen	Friesland				Alkwaard		Gildevaart			BLG			Konings Willem I		
	Friese Poort	Onderw. groep de Wouden	Friesland College	Alkwaard College	West Friesland College	Abstede Scutos	Instituut Gidevaart	Utrecht College	Streek-school Rijnmond	Albeda College	Zadkine College	Koning Willem I College	CBM	Zoomvliet College	
Cursisten met beperking in opleiding: Totaal	179	66	103	208		78	66	69	62	34	24	46			
Opleiding															
Oriëntatie/Schakel	2	5		80		6	-	8	10	3	-	11			
Techniek	38	-		60		20	24	21	12	-	7	4			
Economie/adm.	46	13		33		25	29	22	31	17	1	29			
Dienstverlening/gezondheidszorg	93	20		35		27	13	18	-	12	14	2			
Anders	-	28		-		-	-	-	9	2	2	-			
Beperking															
Chronisch	43	13	1	5		-	3	20	14	9	6	16			
Auditief	17	2	8	7		6	9	15	7	9	6	3			
Visueel	9	4	7	-		3	3	5	3	4	1	6			
Motorisch	41	8	4	12		1	11	11	27	9	11	9			
Dyslexie	47	30	72	6		27	5	-	5	2	-	13			
Psycho sociaal	-	-	-	11		28	15	2	-	-	-	-			
Verstandelijk	-	-	-	180		-	7	-	-	-	-	-			
Anders	23	8	2	10		13	12	16	6	1	-	-			

Uit de overzichten, voor zover de gegevens bekend zijn, wordt duidelijk dat er weinig verschil is in aantallen cursisten met een beperking tussen beide cursusjaren voor de betreffende scholen. Opvallend is wel dat Friese Poort beduidend minder en het Friesland College beduidend meer cursisten met een beperking in huis heeft. Dit wordt voor wat betreft het Friesland College veroorzaakt door een toename van het aantal cursisten met dyslexie. Ook voor wat betreft de verdeling van de cursisten naar opleiding en beperking valt er weinig op. Zoals bekend heeft het Alkwaard College overwegend moeilijk lerenden in opleiding.

Met name de pilots Friesland en Gildevaart geven aan nogal wat cursisten met een andere beperking in huis te hebben, dan in het overzicht genoemd. Voor Friesland zijn dit vooral mensen met een orgaanbeperking of geheugenstoornis.

2.6.3 Streefcijfers

Voor dit overzicht is gebruik gemaakt van de cijfers zoals vermeld in het Startdocument. Aan de pilots is gevraagd deze cijfers nader te specificeren voor de verschillende deelnemende scholen. Aangezien alleen het BLG project dit overzicht volledig kon leveren, en de pilots Friesland en Gildevaart slechts wat betreft de instroom in 1996, zijn deze cijfers niet opgenomen in het overzicht.

Voor de pilot Alkwaard kloppen de cijfers niet, aangezien tijdens de eerste cursistenmeting bleek dat niet 60 maar 35 cursisten met een beperking waren ingestroomd.

Als we het overzicht vergelijken met de aantallen cursisten met een beperking die de scholen in totaal in 95/96 opleiden, valt op dat de meeste scholen minder cursisten in de pilot hebben opgenomen, dan men in totaal opleidt. Alleen het BLG heeft alle cursisten met een beperking opgenomen in de pilot.

Overzicht 7 Streefcijfers scholing en arbeidstoeleiding van cursisten

Streefcijfers	Friesland	Alkwaard	Gildevaart	BLG	Koning Willem I
Instroom 1995	40	60	12	117	95
Instroom 1996	50		18	125	
Doorstroom 1996	30	40	10	70	
Doorstroom 1997	35		18	75	
Uitstroom 1996	10	20	2	38	
Uitstroom 1997	15		10	43	
Plaatsing 1997	8	12	6	25	
Plaatsing 1998	10		9	27	
Voortijdig schoolverlaters 1995	1			5	
1996	2			6	
1997	-		4	6	
1998	-		3		
1999			(2)		

2.7 De omgeving

Voor alle pilots geldt dat ten behoeve van het project een samenwerkingsovereenkomst is gesloten met één van de erkende centra voor beroepsopleidingen voor gehandicapten. Daarbij is sprake van een zogenaamde "voordeursconstructie". Dit betekent dat men wel gekoppeld is aan één bepaald centrum, maar dat via dit centrum ook gebruik gemaakt kan worden van specifieke deskundigheden van de overige centra. De pilots hebben verder meer of minder samenwerkingsovereenkomsten gesloten met andere relevante instanties.

In deze paragraaf wordt per pilot beschreven met welk erkend centrum wordt samengewerkt, met wie nog meer samenwerkingsovereenkomsten zijn gesloten of relaties bestaan en of er specifieke afspraken over de samenwerking zijn gemaakt. Ook wordt in een overzicht voor alle pilots aangegeven over welke netwerkrelaties men beschikt bij de start van *Samen naar Werk* en welke tijdens de pilot worden opgepakt.

2.7.1 Friesland

Binnen het pilotproject wordt samengewerkt met Heliomare. Deze samenwerking is nieuw en het is één van de doelstellingen van het project deze gestalte te geven. Dit noemt men de vormgeving aan het intermediaire model. Er is wel al enige jaren sprake van samenwerking met het Instituut voor Arbeid in het kader van het BVE Gehandicapten project Friesland. Tijdens de pilot zullen het Instituut voor Arbeid en Heliomare nauw samenwerken. Hiervoor zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Overdracht kennis van het gebruik van de BIODIX van Heliomare naar het Instituut voor Arbeid.
- Overdracht kennis van de uitvoering van mentaal belastbaarheidsonderzoek van Heliomare naar het Instituut voor Arbeid.
- Wederzijdse uitwisseling intakeformulieren ter vervolmaking.
- Intervisie door Heliomare aan het Instituut voor Arbeid met betrekking tot drop-out preventie.
- Nadenken over mogelijkheden voor overdracht met betrekking tot studievoordigheidsstrainingen en MBTI.

De overige instanties waarmee een samenwerkingsovereenkomst is afgesloten zijn, naast de drie BVE-instituten, het GAK en het Instituut voor Arbeid. Afsproken is dat het GAK bij het Instituut voor Arbeid aspirant cursisten aanmeldt voor regulier onderwijs. Deze zoekt in onderling overleg een opleidingsplaats.

Er bestaat reeds een samenwerkingsverband waarin naast de BVE-instituten uit de pilot, het Instituut voor Arbeid, IVAS Heliomare, APS, GAK, OVDB, RBA en de Stipe participeren. Deze instanties worden voornamelijk op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen in de pilot; er zijn geen specifieke afspraken gemaakt. Tijdens de pilot wil men de contacten met gemeenten, landelijke organen, het COLO en het agrarisch onderwijs verstevigen.

2.7.2 Alkwaard

Binnen het pilotproject wordt samengewerkt met Sonneheerdt. Daarbij zal de specifieke deskundigheid van Sonneheerdt met betrekking tot visuele handicaps worden ingebracht alsmede haar algemene deskundigheid betreffende speciale opleidingen. Vóór de pilot was er geen

samenwerking tussen dit centrum en het Alkwaard College; wel met Heliomare. De samenwerking tussen het Alkwaard College en Sonneheerdt vindt vooral plaats middels een door Sonneheerdt te leveren arbeidsconsulent. Hieraan kunnen alle voorkomende vragen gesteld worden. De arbeidsconsulent neemt tevens deel aan de indicatie commissie en de stuurgroep.

Een samenwerkingsovereenkomst is alleen afgesloten met het GAK. Deze samenwerking is niet nieuw. Voordat de pilot van start ging verzorgde het Alkwaard College al scholing in opdracht van het GAK. Dit gebeurt nu nog steeds. Er zijn specifieke afspraken gemaakt met betrekking tot de samenwerking tussen het Alkwaard College en het GAK. Daarnaast wordt bekeken in hoeverre het GAK kan meefinancieren bij aspirant cursisten die door henzelf worden geleverd.

Tijdens de pilot worden contacten onderhouden met een aantal instanties. Alleen met het netwerk arbeidsintegratie (SPD, RBA, GAK en VSO-scholen) zijn afspraken gemaakt met betrekking tot het op elkaar afstemmen van de activiteiten voor moeilijk lerenden, waaronder het bemiddelen naar werk in de richting waarvoor men is opgeleid. De overige instanties worden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen binnen de pilot. Dit zijn de revalidatiecentra, LOB's, keuringsinstellingen, AOB en lokale werkgeversverbanden.

2.7.3 Gildevaart

In de Utrechtse pilot wordt samengewerkt met EEGA. Deskundigheid van EEGA waarvan gebruik kan worden gemaakt betreft: onderzoek van arbeidsmogelijkheden; assessment (inclusief fysieke belastbaarheid); beperkingen en aanpassingen/voorzieningen; attitude- en motivationele aspecten van arbeids(re)integratie; en arbeidsbemiddeling. EEGA zal met name haar deskundigheid en kennis van de (re)integratie van cursisten met een beperking in de arbeidsmarkt inzetten in het project. Bezien wordt wanneer bepaalde mixvarianten zinvol zijn (regulier-plus-speciale ondersteuning dan wel speciaal-plus-reguliere ondersteuning). De grenzen tussen het regulier en speciaal onderwijs worden verhelderd.

Verder zijn samenwerkingsovereenkomsten afgesloten met het GAK Bemiddelingseenheid, de gemeente Utrecht Dienst Welzijn, het SIA (Samenwerkingsverband intredende arbeids-(on)geschikten en het RBA West Utrecht.

In de twee jaar ervaring met het Gildevaartproject, voorafgaand aan *Samen naar Werk*, is een uitgebreid netwerk tot stand gekomen met instellingen en personen, waarmee het reguliere onderwijs doorgaans minder vertrouwd is.

2.7.4 BLG

Hoensbroeck, dat in dit project samenwerkt met de scholingsinstellingen in Rotterdam, zal haar kennis en deskundigheid inzetten om de inpassing van de arbeidsexploratie in het reguliere beroepsonderwijs te ontwikkelen. Daarnaast ondersteunt Hoensbroeck het BLG bij het scholen van mensen met een beperking en het toeleiden naar arbeid.

Er is met een groot aantal instanties een samenwerkingsovereenkomst afgesloten. De samenwerking houdt vooral in dat de instellingen zowel mondeling als schriftelijk op de hoogte worden gehouden van de vorderingen binnen de pilot. Daarnaast is het de bedoeling dat, als een draagvlak is gecreëerd, de instellingen het project BLG mee gaan 'verkopen'. De overeenkomst is gesloten met de volgende instanties: GAK, RBA Rijnmond, Gemeente Rotterdam, Kamer van Koophandel, ABP, VSO-scholen (Amman Stichting, Mytylschool), Opleidingsstichtingen en/of Fondsen (SMOR, OOM, GOA, Computerij), Vereniging Gehandicapten Organisaties Rotterdam, AOB, Landelijke Organen voor het Beroepsonderwijs (OVDB, ECABO, OVD), VISIO en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Naast de bovenstaande instanties worden tijdens de pilot relaties gelegd ten behoeve van de instroom, doorstroom en uitstroom van gehandicapte cursisten met: revalidatiecentra, keuringsinstellingen, LOB's, ouders, bedrijven, beurzen en lokale werkgeversverbanden.

2.7.5 Koning Willem I

Tijdens de pilot wordt samengewerkt met Werkenrode. Dit erkend centrum zal - waar mogelijk of nodig - in samenwerking met de externe scholingsdeskundigen - haar deskundigheid inzetten om de cursisten met een beperking van de drie BVE-instituten via trajectbegeleiding toe te leiden naar werk en een bijdrage te leveren aan de deskundigheidsbevordering van de betrokken docenten. De door Werkenrode te leveren diensten aan de pilot zijn als volgt gespecificeerd:

- a. Deelname aan uitvoeringsoverleg en de stuurgroep
- b. Advisering en ondersteuning met betrekking tot: regelgeving; aanvragen hulpmiddelen en voorzieningen; opstellen individuele handelingsplannen; inrichting opleidingsproces, met name de praktijkcomponent; plaatsing in arbeidssituaties; indiceren van leerlingen vanaf het moment van intake
- c. Inwerken/trainen van de externe scholingsdeskundigen
- d. Inschakelen externe deskundigheid
- e. Deskundigheidsbevordering docenten

Er is een samenwerkingsovereenkomst getekend met een groot aantal instanties. Het betreft de GAK's, gemeenten, de Provincie, RBA's, Kamers van Koophandel, provinciaal werkgeversverband, Sociale Werkvoorziening, bedrijfsverenigingen, ABP Noord-Brabant, VSO-scholen, revalidatiecentra, RIAGG, gehandicaptenorganisaties, POG Noord Brabant, APS, RBO's, Bit-by-Bit Tilburg en Breda.

2.7.6 Overzicht netwerkrelaties

In het onderstaand overzicht zijn voor alle pilots de meest voorkomende netwerkrelaties nogmaals in beeld gebracht. Per relatie wordt aangegeven wat de inhoud van relatie is bij de start van de *Samen naar Werk* en wat men hiermee wil tijdens het project. Er wordt onderscheid gemaakt in het geven van informatie, overleg en het ontvangen van diensten.

Uit het overzicht wordt duidelijk dat het BLG voornemens is de diverse relaties tijdens *Samen naar Werk* voort te zetten op de wijze zoals deze bij de start van het project bestonden. Dit is niet verwonderlijk aangezien de relaties van het BLG, vergeleken met de andere pilots, al de meeste inhoud hebben. In de meeste gevallen is er sprake van zowel het informeren van elkaar, overleg als het leveren van diensten. De pilot Koning Willem I daarentegen geeft voor bijna alle relaties aan dat deze versterkt zullen worden ofwel opgebouwd. Friesland lijkt, vergeleken met de andere pilots, het minst te gaan investeren in de netwerkrelaties.

Overzicht 8 Netwerkrelaties: uitgangspositie en doelstelling

Pilot	Netwerkrelaties: uitgangspositie en doelstelling						Koning Willem I		
	Friesland		Alkwaard		Gildevaart		BLG		
Network- contacten	start	doel	start	doel	start	doel	start	doel	doel
Overheid									
Gemeente(n)	-	overleg	informer	overleg	overleg	overleg + toeleiding	informer + overleg	informer + overleg	overleg
Provincie							informer	informer	informer
Uitkerende instanties									
GAK/GAK-BE	informer	overleg + diensten	overleg + diensten	overleg + diensten + samenwerking	overleg	overleg + toeleiding	informer + overleg + diensten	informer + overleg + diensten	diensten
ABP	informer	informer					informer + overleg + diensten	informer + overleg + diensten	diensten
BV/JVI									diensten
Onderwijs- instellingen									
AOB/Compaz	overleg + diensten	overleg + diensten	diensten	diensten	overleg	diensten	informer + overleg + diensten	informer + overleg + diensten	diensten
CIBE/APS	overleg + diensten	overleg + diensten	diensten	diensten	informer + overleg	informer + overleg	informer + overleg + diensten	informer + overleg + diensten	diensten
Agrarisch onderwijs	informer	informer + overleg	overleg	overleg		informer	informer + overleg + diensten	informer + overleg + diensten	
Opleidingsstich- tingen/fondsen			overleg	overleg + samenwerking			informer + overleg + diensten	informer + overleg + diensten	
Landelijk orgaan voor beroeps- onderwijs	informer	overleg	overleg	overleg + samenwerking			informer + overleg + diensten	informer + overleg + diensten	diensten
VSO-scholen	overleg	overleg	overleg	overleg			informer + overleg + diensten	informer + overleg + diensten	diensten

Overzicht 8 (vervolg) Netwerkrelaties: uitgangspositie en doelstelling										
Pilot	Friesland		Alkwaard		Gildevaart		BLG		Koning Willem I	
Network- contacten	start	doel	start	doel	start	doel	start	doel	start	doel
Belangen- behandigings organisaties										
VGR/Combi			informereren	informereren	overleg	overleg	informereren + overleg + diensten	informereren + overleg + diensten		
Lokale platformen									informereren	informereren
Bedrijfsleven										
Bedrijven, baur- zen			informereren	informereren	arbeids- toeleiding	arbeids- toeleiding + informereren	informereren	informereren	-	stages
Kamer van Koop- handel							informereren + overleg + diensten	informereren + overleg + diensten	-	informereren
Revalidatiecentra	overleg + diensten	overleg + diensten	overleg	overleg + diensten + samenwerking	informereren	overleg + toeleiding	informereren	informereren		informereren
Arbeidsvoor- ziening/ toeleiding										
RBA	informereren	overleg + diensten	informereren	diensten	informereren + toeleiding	overleg + toeleiding	informereren + overleg	informereren + overleg	informereren	overleg
bit bij bit/ passage									informereren	diensten

3. EERSTE CURSISTENMETING

3.1 Inhoud en respons

De eerste cursistenmeting bestaat uit een voorgestructureerde vragenlijst. Er wordt ingegaan op enkele algemene gegevens over de cursist, zoals leeftijd, beperking, woonsituatie, opleidings- en arbeidsverleden en uitkeringssituatie; de opleiding die de cursist volgt en de benodigde aanpassing(en); en de verwachtingen van de cursist over de opleiding en de toekomst.

De vragenlijsten zijn begin maart 1996 verspreid via de projectleiders van de pilotprojecten. Aangezien de deelnemende cursisten bij afronding van de opleiding nog vaker benaderd worden konden de lijsten niet anoniem verzonden worden. Er is gekozen voor een constructie waarbij de cursist de vragenlijst in een enveloppe ontvangt met diens naam erop vermeld. In deze enveloppe komt de lijst weer terug bij de projectleider, zodat deze een laatste check kan uitvoeren. Op TNO-PG zijn de vragenlijsten genummerd en wordt een aparte lijst bewaard met de namen en nummers van de cursisten. De vragenlijsten zijn vervolgens anoniem verwerkt.

De projectleiders is gevraagd de vragenlijsten te verspreiden onder de betreffende cursisten en eind maart 1996 weer terug te sturen aan TNO-PG. De meeste pilots konden de ingevulde vragenlijsten niet binnen de gestelde termijn retourneren.

De wijze waarop dit gebeurd is verschilt sterk per pilot. De pilot BLG heeft de vragenlijsten, gezien het grote aantal lokaties van de drie deelnemende scholen en het gegeven dat er geen contactpersoon per lokatie is, naar de huisadressen van de cursisten gestuurd. De pilots Alkwaard en Friesland hebben de vragenlijsten verspreid onder de deelnemende scholen. De pilot Gildevaart heeft de vragenlijsten bewerkt en er nog een aantal vragen aan toegevoegd, voordat deze aan de cursisten werd voorgelegd. Van de pilot Koning Willem I hebben twee scholen de vragenlijsten te laat teruggestuurd. Eén school heeft een eigen vragenlijst gemaakt aan de hand van een eerder toegestuurde checklist; de vragen naar de verwachtingen van de cursist zijn hierbij niet opgenomen.

Begin juni zijn alle op dat moment binnengekomen vragenlijsten verwerkt en geanalyseerd. De vragenlijsten van Gildevaart en de school Koning Willem I moesten hiervoor eerst worden omgezet op de oorspronkelijke lijsten.

In onderstaande tabel is te lezen hoeveel vragenlijsten per school zijn binnengekomen. De respons loopt uiteen van 41% bij de pilot Koning Willem I tot 98% en 100% bij de pilots Friesland en Gildevaart. In totaal bedraagt de respons 60%.

Tabel 1 Respons eerste cursistenmeting

	Aantal geretourneerde vragenlijsten	Instroom in pilots	Respons
Pilot Alkwaard	25	35	71%
Pilot BLG	65	117	56%
Pilot Gildevaart	12	12	100%
Pilot Friesland	39	40	98%
Pilot Koning Willem I	39	95	41%
Totaal	180	299	60%

De respons bij de pilot Koning Willem I geeft geen volledig beeld van de situatie. Aan de gegevens kunnen derhalve geen algemene uitspraken worden ontleend. In de loop van het project wordt onderzocht in hoeverre de ontbrekende gegevens voor deze pilot alsnog kunnen worden verzameld.

In dit hoofdstuk worden de gegevens voor een groot deel gepresenteerd in de vorm van tabellen. De getallen in deze tabellen zijn percentages gebaseerd op de respons per vraag. Alleen als de respons laag is wordt dit in de tekst vermeld.

Als de percentages opgeteld worden blijkt dit niet altijd uit te komen op 100%. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door afronding (99% of 101%), anderzijds is op sommige vragen meer dan één antwoord gegeven.

3.2 Algemene gegevens

In deze paragraaf worden per pilot de algemene gegevens van de cursisten weergegeven. Aan de orde komen de leeftijd, het geslacht, de etniciteit en de woonsituatie. Daarna wordt een overzicht gegeven van de beperking(en) van de cursisten. Er wordt ingegaan op de hoogste voltooide opleiding en het type beroepsopleiding dat men eventueel gevolgd heeft, evenals op het

arbeidsverleden. Tot slot worden de gegevens gepresenteerd voor wat betreft de huidige inkomens- of uitkeringssituatie en de bezigheden in de periode vlak voordat de huidige opleiding van start ging.

3.2.1 Leeftijd, geslacht, etniciteit en woonsituatie

In tabel 2 staat weergegeven dat in elke pilot bijna tweederde van de cursisten tussen de 19 en 25 jaar oud is. In totaal is 64% van de cursisten tussen de 19 en 25 jaar, 21% is jonger dan 19 jaar en 15% is ouder dan 25 jaar. In het BLG zijn, vergeleken met de andere pilots, weinig jonge cursisten en veel oudere cursisten opgenomen. Dit is opvallend aangezien het BLG de enige pilot is met de leeftijdsgrens van 40 jaar als criterium voor deelname. De overige vier pilots hebben heel weinig of geen oudere cursisten in de pilot.

In totaal nemen aan *Samen naar Werk* meer mannen (61%) dan vrouwen (39%) deel. Alleen in de pilot Gildevaart is er sprake van meer vrouwen dan mannen.

Slechts 7% van het totaal aantal cursisten rekent zich tot een etnische groepering. Het betreft vooral cursisten van Surinaams/Antilliaanse (2%) en Marokkaanse (4%) afkomst. Friesland is de enige pilot die geen enkele cursist met een etnische herkomst in de pilot heeft. De pilots Alkwaard en het BLG hebben er, naar verhouding, de meeste.

De woonsituatie van de cursisten is overwegend bij de ouders of familie in huis. In totaal is 80% van de cursisten op deze manier woonachtig. Alle cursisten van de pilot Gildevaart wonen bij ouders of familie. Met name aan het BLG nemen ook een aantal cursisten deel die alleen wonen, met een partner zonder kinderen of met kinderen. Dit is te verklaren uit het feit dat het BLG, vergeleken met de andere pilots, de meeste oudere cursisten heeft.

Tabel 2 Respondenten naar leeftijd, geslacht, etnische groepering en woonsituatie in %

	Alkw	BLG	Gilde	Friesl	KWI	Totaal
leeftijd						
* 16-18 jaar	21	9	42	26	32	21
* 19-25 jaar	79	55	58	72	62	64
* 25 +	-	35	-	3	5	15
	(n=24)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=37)	100%
geslacht						
* man	60	65	42	56	68	61
* vrouw	40	35	58	44	33	39
	(n=25)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=40)	100%
etnische groepering						
* geen	92	86	92	100	98	93
* Surinaams/Antilliaans	4	5	-	-	-	2
* Turks	-	2	-	-	-	1
* Marokkaans	4	6	8	-	2	4
* anders	-	2	-	-	-	1
	(n=25)	(n=64)	(n=12)	(n=39)	(n=40)	100%
woonsituatie						
* alleen in zelfstandige woning	8	15	-	10	6	10
* met partner, zonder inwonende kinderen	4	8	-	5	3	5
* met partner, met inwonende kinderen	-	9	-	-	-	3
* zonder partner, met inwonende kinderen	-	2	-	-	-	1
* bij ouders of andere familie	88	65	100	85	89	80
* in begeleid/beschermd wonen-project	-	2	-	-	3	1
	(n=25)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=36)	100%

3.2.2 Beperking

In tabel 3 staan de beperkingen weergegeven van de cursisten die deelnemen aan *Samen naar Werk*. Aangezien er cursisten deelnemen met meer dan één beperking, komt het totaalpercentage beperkingen van alle cursisten boven de 100%.

Tabel 3 Soorten beperkingen per pilot in % (meer antwoorden mogelijk)

	Alkw	BLG	Gildev	Friesl	KWI	Totaal
langdurige ernstige ziekte	8	20	25	15	3	14
doof, slechthorend	8	19	8	31	30	22
blind, slechtziend	0	5	17	21	20	12
problemen bij het bewegen	28	44	33	36	18	33
dyslexie	8	5	0	8	8	6
psychische problemen	8	2	0	0	0	2
moeilijk lerend	56	3	0	15	0	12
anders	12 (n=25)	33 (n=64)	33 (n=12)	13 (n=39)	28 (n=40)	24

Uit de tabel blijkt dat de beperking 'problemen met het bewegen' het meest voorkomt onder de deelnemende cursisten. In totaal heeft 33% van de cursisten deze beperking; de pilot BLG heeft het hoogste percentage cursisten met problemen bij het bewegen. Bij de pilot koning Willem I komt deze beperking, vergeleken met de andere pilots, het minst voor.

De beperking die vervolgens het meest voorkomt is 'anders', namelijk 24%. Deze antwoordmogelijkheid is echter niet altijd op dezelfde wijze geïnterpreteerd. In sommige gevallen werd hiermee bedoeld dat men meervoudig gehandicapt is. Soms was de beperking niet duidelijk aangegeven (bij het Koning Willem I College is voor 11 cursisten ingevuld dat zij een lichamelijke beperking hebben). Soms heeft men ten onrechte deze antwoordcategorie aangekruist maar betreft het een chronische beperking of problemen bij het bewegen. En soms was inderdaad sprake van een andere, nog niet genoemde, beperking zoals stotteren, verminderd concentratievermogen, neklachten, hoofdpijn en een ontbrekend lichaamsdeel. Cursisten van de pilot BLG en Gildevaart hebben, vergeleken met de andere pilots, het meest te kennen gegeven dat zij een andere beperking hebben.

De beperking 'doof/slechthorend' komt in totaal onder 22% van de cursisten voor. Met name de pilots in Friesland en Koning Willem I hebben veel cursisten met deze beperking. In de pilots Alkwaard en Gildevaart zijn, vergeleken met de andere pilots, weinig cursisten opgenomen die doof/slechthorend zijn.

Een langdurige ernstige ziekte (chronische ziekte) komt minder vaak voor. In totaal heeft 14% van de cursisten hier last van. De pilots BLG en Gildevaart hebben wel meer cursisten met deze beperking. Maar bij de pilots Alkwaard en Koning Willem I komt deze beperking weinig voor.

De beperking 'moeilijk lerend' komt ook niet zo vaak voor. In totaal is 12% van de cursisten moeilijk lerend. Zij zijn vooral te vinden in de pilot Alkwaard; meer dan de helft van de deelnemende cursisten uit deze pilot is moeilijk lerend. Een verklaring hiervoor is gelegen in het feit dat Alkwaard zich tot voor kort met name richtte op cursisten met deze beperking. De pilots Gildevaart en Den Bosch hebben geen moeilijk lerenden.

Van de deelnemende cursisten heeft 12% de beperking 'blind/slechtziend'. Maar als we kijken naar de verdeling onder de pilots blijkt dat het totaalpercentage laag is doordat in Alkwaard geen enkele blinde/slechtziende cursist deelneemt en in het BLG slechts enkelen. In de andere pilots zijn meer cursisten met deze beperking opgenomen.

Er zijn maar weinig cursisten met de beperking 'dyslexie', gemiddeld 6%. In de pilot Gildevaart zijn helemaal geen cursisten met deze beperking opgenomen. De beperking 'psychische problemen' komt nog minder voor. In totaal heeft slechts 2% van de cursisten deze beperking. De pilots Gildevaart, Friesland en Koning Willem I hebben geen cursisten met psychische problemen.

Als we kijken naar de verschillen binnen de pilots dan valt het volgende op. De pilot Alkwaard heeft vooral cursisten die moeilijk lerend zijn en problemen met het bewegen hebben; men heeft geen blinde/slechtziende cursisten en weinig cursisten met een langdurige ernstige ziekte en doof/slechthorendheid.

De pilot BLG heeft vooral cursisten met problemen bij het bewegen, een andere beperking en een langdurige ernstige ziekte. Men heeft weinig cursisten die blind/slechtziend zijn.

Bij de pilot Gildevaart ligt de nadruk op cursisten met problemen bij het bewegen, een andere beperking en een langdurige ernstige ziekte. Er zijn weinig cursisten met die doof/slechthorend zijn. In Friesland zijn ook veel cursisten opgenomen met problemen bij het bewegen. Daarnaast heeft men veel cursisten die doof/slechthorend zijn en blind/slechtziend.

Tot slot de pilot Koning Willem I. Hier zijn veel cursisten te vinden met doof/slechthorendheid, een andere beperking en blind/slechtziendheid. Er zijn weinig cursisten met een langdurige ernstige ziekte.

3.2.3 Gevolgde opleidingen

In tabel 4 is te lezen wat de hoogste opleiding is die de deelnemende cursisten bij aanvang van het project *Samen naar Werk* reeds hebben voltooid. Uit de tabel is op te maken dat een grote meerderheid van de deelnemende cursisten een lagere beroepsopleiding (39%) of het middelbaar algemeen voortgezet onderwijs (32%) heeft voltooid. Vier van de vijf pilots hebben meer dan 70% cursisten met één van deze opleidingen op zak. Alleen in de pilot Alkwaard is sprake van een andere situatie. Hier heeft ruim een derde van de cursisten een diploma van het lager beroepsonderwijs of middelbaar algemeen voortgezet onderwijs. De overige cursisten in deze pilot hebben alleen de lagere school voltooid of geen enkel diploma. Dit is te verklaren uit het, vergeleken met de andere pilots, grote aantal cursisten in deze pilot met de beperking 'moeilijk lerend'.

Tabel 4 Hoogste voltooide schoolopleiding in %

	Alkw	BLG	Gildev	Friesl	KWI	Totaal
geen	8	-	-	-	-	1
lager onderwijs	38	6	-	5	8	10
lager beroepsonderwijs	25	44	46	39	40	39
middelbaar algemeen voortgezet onderwijs	13	27	55	39	40	32
middelbaar beroepsonderwijs	4	12	-	8	5	8
voortgezet algemeen onderwijs (HAVO, VWO)	13	8	-	10	8	8
hoger beroepsonderwijs	-	3	-	-	-	1
	(n=24)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=40)	100%

Van de deelnemende cursisten heeft 17% een diploma van het middelbaar beroepsonderwijs, voortgezet algemeen onderwijs (HAVO, VWO) of hoger beroepsonderwijs. Het betreft vooral herintreders, of cursisten die zich laten om- of bijscholen. In totaal heeft 48% van de cursisten reeds een beroepsopleiding voltooid (niet in tabel). Het betreft, zoals reeds aangegeven, met name lagere beroepsopleidingen in de richting economie/administratie (22%) en techniek (19%).

De vraag naar het jaar waarop de hoogst voltooide opleiding werd voltooid is door 28% van de cursisten niet ingevuld. Degenen die deze vraag wel beantwoord hebben, voltooiden de opleiding over het algemeen in 1995, 1994 en 1993. Met name de pilots Alkwaard en Gildevaart hebben veel cursisten die de opleiding in 1995 voltooiden.

3.2.4 Arbeidsverleden, inkomen en bezigheden vóór opleiding

In tabel 5 staan gegevens over het arbeidsverleden, het inkomen en de bezigheden vóór de huidige opleiding. De meeste cursisten die meedoen aan *Samen naar Werk* hebben nog niet eerder een betaalde baan gehad (73%). Dit betekent dat 27% van de cursisten wel gewerkt heeft. Hieronder valt geen vakantiewerk, stage of vrijwilligerswerk. Gemiddeld hebben deze cursisten 7,7 jaar en 29,5 uur per week gewerkt (niet in tabel). De meeste cursisten die al eens een betaalde baan hadden zijn opgenomen in de pilot BLG.

Tabel 5 Betaalde baan, inkomen en bezigheden voor opleiding in %

	Alkw	BLG	Gilde	Friesl	KWI	Totaal
ooit betaalde baan gehad						
* nee	84	56	92	85	78	73
* ja	16	44	8	15	23	27
	(n=25)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=40)	100%
huidige inkomens- of uitkeringssituatie (meer antwoorden mogelijk)						
* ouderlijke bijdrage	44	17	33	33	-	22
* studiekostenfinanciering	16	26	42	64	70	43
* AAW	28	17	25	13	3	15
* WAO of ABP-uitkering	-	17	8	5	-	8
* WW-uitkering	-	9	-	-	-	3
* bijstandsuitkering/RWW	4	20	-	-	-	8
* eigen inkomen	16	15	17	5	22	15
* anders	12	11	25	10	5	11
	(n=25)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=37)	
bezigheden vóór huidige opleiding (meer antwoorden mogelijk)						
* (betaalde) baan	12	9	-	-	3	6
* zonder (betaald) werk	16	23	8	3	3	13
* volgde andere opleiding	68	54	83	87	94	73
* anders	8	22	8	10	3	13
	(n=25)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=33)	

De huidige inkomens- of uitkeringssituatie van de cursisten wordt vooral bepaald door studiekostenfinanciering (43%) en een ouderlijke bijdrage (22%). Daarnaast nemen er cursisten aan de pilots deel met een AAW-uitkering (15%), een eigen inkomen (15%) of een 'ander inkomen' (11%). Een WAO- of ABP uitkering (8%), bijstandsuitkering (8%) of WW-uitkering (3%) komen beduidend minder voor. Er zijn cursisten met meer dan één inkomstenbron.

Er zijn verschillen tussen de pilots voor wat betreft de inkomstenbron(en) van de deelnemers. De pilot Alkwaard heeft, vergeleken met de andere pilots, veel cursisten die een ouderlijke bijdrage

ontvangen. Van de cursisten in de pilot Koning Willem I zou geen enkele leerling een ouderlijke bijdrage ontvangen. Cursisten van het BLG ontvangen zelden een ouderlijke bijdrage. Deze cursisten wonen, vergeleken met cursisten uit andere pilots, minder bij ouders of familie.

Studiekostenfinanciering wordt het meest door cursisten van Koning Willem I en de pilot Friesland ontvangen. Cursisten van de pilot Alkwaard ontvangen niet vaak studiekostenfinanciering.

Een AAW-uitkering krijgen vooral cursisten van de pilot Alkwaard en Gildevaart. Meer dan de helft van de cursisten van de pilot BLG leven van een uitkering, waarvan de bijstandsuitkering het hoogst scoort. De overige pilots hebben erg weinig cursisten met een uitkering. Sommige uitkeringen, zoals de bijstandsuitkering, komen geen enkele maal voor bij de pilots Gildevaart, Friesland en Koning Willem I.

De pilot Koning Willem I heeft, vergeleken met de andere pilots, de meeste cursisten met een eigen inkomen; de pilot Friesland de minste. Een andere inkomens- of uitkeringssituatie komt het meest voor bij cursisten van de pilot Gildevaart. Welke bron dit is heeft men niet nader gespecificeerd.

Slechts 6% van de cursisten die deelnemen aan *Samen naar Werk* had een betaalde baan vlak voor de huidige opleiding van start ging. Dit zijn vooral cursisten van de pilot Alkwaard. De meeste cursisten volgden een andere opleiding (73%); dit geldt voor vrijwel alle cursisten van de pilot Koning Willem I. Zonder betaald werk was 13% van het totale aantal cursisten. De meeste cursisten zonder betaalde baan zijn afkomstig van de pilot BLG. Een aantal cursisten had andere bezigheden voordat de huidige opleiding van start ging (13%); ook dit zijn met name cursisten van de pilot BLG. In de meeste gevallen is niet aangegeven welke bezigheden dit waren. Wel is vrijwilligerswerk een paar maal genoemd.

3.3 Opleiding

In deze paragraaf wordt ingegaan op de opleiding die de cursisten volgen binnen de pilots. Aan de orde komt de opleidingsrichting, niveau, duur en vorm (dag of deeltijd). Ook wordt ingegaan op de wijze waarop cursisten zijn geïnformeerd over de opleiding en wanneer men hiermee van start is

gegaan. Tot slot wordt ingegaan op de verhouding tussen de opleidingsrichting en beperking van cursist, evenals op de verhouding tussen de opleidingsduur en beperking.

3.3.1 Huidige opleiding

Uit tabel 6 komt naar voren dat de meeste cursisten die deelnemen aan *Samen naar Werk* een opleiding volgen in een economisch/administratieve richting (44%). Overige opleidingen die gevolgd worden zijn in de richting dienstverlening/gezondheidszorg (27%), techniek (23%) en oriëntatie en schakelen (6%).

Binnen de pilots valt op dat in Alkwaard, vergeleken met de andere pilots, het hoogste percentage cursisten een opleiding in een economisch/administratieve richting volgt. Voor drie andere pilots is dit ook de richting waarin de meeste cursisten een opleiding volgen. Alleen binnen de pilot Koning Willem I volgen meer cursisten een opleiding in de richting dienstverlening/gezondheidszorg dan in een economisch/administratieve richting. In de pilots BLG en Koning Willem I en zijn de cursisten het meest verdeeld over de vier opleidingsrichtingen. Gildevaart heeft, vergeleken met de andere pilots, het hoogste percentage cursisten dat een technische opleiding volgt.

De vragen naar opleidingsniveau en duur van de verschillende opleidingen zijn bij de pilot Koning Willem I alleen beantwoord door cursisten die een MBO-opleiding volgen. De percentages in de tabel zijn hierdoor niet betrouwbaar.

Uit de tabel blijkt dat vrijwel de helft van het totale aantal deelnemende cursisten een MBO-opleiding volgt (49%). Voor de pilot Koning Willem I betreft het zelfs 100% van alle cursisten, maar dit percentage is niet betrouwbaar. Voor de pilots Gildevaart en Friesland betreft het ook meer dan helft van het aantal cursisten. De kort-MBO-opleidingen en de primaire opleidingen in het leerlingwezen zijn gelijk vertegenwoordigd, elk voor 22%. De pilot Friesland heeft, vergeleken met de andere pilots, het hoogste percentage cursisten dat een kort-MBO-opleiding volgt. De pilot Alkwaard heeft het hoogste percentage cursisten dat een primaire opleiding in het leerlingwezen volgt. Aan een voortgezette opleiding in het leerlingwezen neemt slechts 6% van de cursisten deel; aan een assistentenopleiding slechts 1%. Geen enkele cursist volgt een tertiaire opleiding in het leerlingwezen.

De duur van de opleiding komt niet in alle gevallen overeen met de verwachte duur gezien het opleidingsniveau. Waarschijnlijk wordt dit veroorzaakt doordat de cursisten niet in alle gevallen het juiste opleidingsniveau hebben ingevuld. Ook komt het voor dat cursisten een aangepast onderwijsprogramma hebben waardoor de opleiding langer duurt dan gebruikelijk. Bij het beantwoorden van de vraag naar de duur van de opleiding is men daarbij soms uitgegaan van de duur na de aanpassing.

Uit de tabel blijkt dat de meeste cursisten een opleiding volgen van 2 jaar (41%) of 3 jaar (37%). Het percentage opleidingen dat gevolgd wordt met een duur van 2 jaar is het hoogst bij cursisten van de pilot Alkwaard. Het percentage opleidingen dat gevolgd wordt met een duur van 3 jaar is het hoogst in de pilot Koning Willem I. Maar zoals al eerder aangegeven, is dit percentage niet betrouwbaar. Opleidingen met een duur van 1 jaar of korter komt in 15% van de gevallen voor. Het betreft vooral cursisten van de pilots Alkwaard en BLG. Slechts 7% van de cursisten volgt een opleiding van 4 jaar. Het hoogste percentage cursisten dat een opleiding van 4 jaar volgt, is te vinden in de pilot Gildevaart.

De cursisten die deelnemen aan *Samen naar Werk* volgen iets vaker dagonderwijs (58%) dan deeltijdonderwijs (42%). Per pilot zijn er wat dit betreft wel grote verschillen. In de pilot Friesland wordt door de deelnemende cursisten alleen dagonderwijs gevolgd. Ook in de pilot Alkwaard wordt door de deelnemende cursisten vaak deeltijdonderwijs gevolgd. In de pilot BLG is het percentage dag- en deeltijdonderwijs vrijwel gelijk, terwijl in Gildevaart weer wat meer dagonderwijs wordt gevolgd.

De meeste deelnemende cursisten zijn op de hoogte geraakt van de opleiding die men volgt via een docent of decaan van de vorige school (61%). Voor alle pilots geldt dat de helft of meer dan de helft van de cursisten op deze wijze bij de school terecht is gekomen. De andere manieren waarop men van de opleiding heeft gehoord, komen veel minder vaak voor. In 17% van de gevallen heeft men van de opleiding gehoord via familie/vrienden. Bij de pilot Gildevaart is dit wat vaker het geval. Een advertentie of folder was voor 12% van de cursisten de manier om bij de opleiding terecht te komen. Dit is, vergeleken met de andere pilots, nog het meest het geval bij de pilot BLG. Via het GAK/Sociale Dienst (1%) of het arbeidsbureau (3%) zijn nauwelijks cursisten op het spoor van de opleiding gebracht. Wel blijkt 15% nog op een andere wijze bij de scholen terecht te zijn gekomen. Op welke wijze dit was heeft men echter niet nader gespecificeerd.

Iets meer dan de helft van het totaal aantal deelnemende cursisten aan *Samen naar Werk* is in 1995 gestart met de opleiding (55%). In de pilots Alkwaard en Gildevaart is dit voor beduidend meer cursisten het geval. Het grootste deel van de overige cursisten is in 1994 of eerder gestart met de opleiding (42%). Voor de pilots BLG, Friesland en Koning Willem I lopen deze percentages niet veel uiteen. In 1996 is 3% van de cursisten gestart met een opleiding.

Tabel 6 Huidige opleiding in %

	Alkw	BLG	Gilde	Friesl	KWI	Totaal
huidige opleiding						
* oriëntatie- of schakelopleiding	-	8	-	3	10	6
* technische opleiding	12	29	33	15	25	23
* economische/administratieve opleiding	68	39	50	51	30	44
* opleiding dienstverlening/gezondheidszorg	20	25	17	31	35	27
	(n=25)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=40)	100%
niveau						
* KMBO (2 jaar)	4	21	9	46	-	22
* MBO (3 of 4 jaar)	17	43	64	51	100	49
* assistenten-opleiding in leerlingwezen	9	-	-	-	-	1
* primaire opleiding in leerlingwezen	70	22	18	3	-	22
* voortgezette opleiding in leerlingwezen	-	14	9	-	-	6
	(n=23)	(n=58)	(n=11)	(n=39)	(n=17)	100%
duur						
* 1 jaar of korter	12	32	-	-	-	15
* 2 jaar	68	37	33	49	-	41
* 3 jaar	20	22	42	46	100	37
* 4 jaar	-	9	25	5	-	7
	(n=25)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=16)	100%
onderwijsvorm						
* dagonderwijs	16	48	67	100	-	58
* deeltijdonderwijs	84	52	33	-	-	42
	(n=25)	(n=63)	(n=12)	(n=39)	(n=0)	100%
vernomen van bestaan deze opleiding via: (meer antwoorden mogelijk)						
* vorige school	80	50	75	66	57	61
* familie/vrienden/kennissen	20	9	42	26	4	17
* advertentie/folder	4	23	8	5	0	12
* GAK/Sociale Dienst	4	2	-	-	-	1
* Arbeidsbureau	4	8	-	-	-	3
* anders	8	15	-	15	23	15
	(n=25)	(n=64)	(n=12)	(n=38)	(n=23)	
gestart met de opleiding						
* 1994 of eerder	4	50	33	51	47	42
* 1995	88	45	67	46	53	55
* 1996	8	5	-	3	-	3
	(n=25)	(n=64)	(n=12)	(n=39)	(n=38)	100%

3.3.2 Opleiding en beperking

De tabellen 7 en 8 geven informatie over de relatie tussen de beperking die men heeft en de richting en/of duur van de opleiding die men volgt. Aangezien we niet weten wat de ernst van de beperking is kunnen we hieruit echter geen conclusies trekken. De categorie cursisten met een andere beperking laten we buiten beschouwing, gezien het diverse karakter van deze groep.

Kijken we naar de categorie cursisten met de beperking die het meest voorkomt, namelijk problemen bij het bewegen, dan zien we dat deze groep redelijk overeenkomt met de totaalscore voor wat betreft de opleiding die men volgt en de duur ervan. Alleen opleidingen in de richting dienstverlening/gezondheidszorg worden wat vaker gevolgd door deze categorie cursisten.

Cursisten die doof/slechthorend zijn volgen wat vaker een technische opleiding. De opleidingsduur is bij deze groep cursisten minder vaak 3 jaar en vaker 4 jaar, vergeleken met de totaalscore.

Cursisten met een langdurige ernstige ziekte wijken nauwelijks af van het totaal voor wat betreft de opleidingsrichting en duur van de opleiding. Cursisten met de beperking 'moeilijk lerend' wijken hiervan wel af. Zij volgen minder vaak een opleiding in de richting techniek en dienstverlening/gezondheidszorg en veel vaker in de richting economie/administratie. De duur van de opleiding is in de meeste gevallen 2 jaar, hetgeen veel hoger is dan de totaalscore.

Cursisten met de beperking 'blind/slechtziend' volgen minder vaak een technische opleiding en vaker een economisch/administratieve opleiding. De duur van de opleiding wijkt ook af van de totaalscore. Deze duurt veel vaker 3 jaar dan de gemiddelde opleidingsduur; een duur van 1 of 2 jaar komt veel minder vaak voor.

Als we de cursisten met dyslexie vergelijken met de totaalscores, valt op dat zij vaker een technische opleiding volgen en dat de opleiding vaker twee jaar duurt. Cursisten met psychische problemen volgen weer vaker een economisch/administratieve opleiding; ook bij hen duurt de opleiding vaker twee jaar, vergeleken met het totaal. Voor beide groepen cursisten geldt echter dat slechts een zeer gering percentage deelneemt aan het project.

Tabel 7 Beperkingen, uitgesplitst naar type opleiding in %

	oriëntatie- of schakelopleiding (n=9)	technische opleiding (n=42)	economische/ administratieve opleiding (n=79)	opleiding voor dienstverlening of gezondheidszorg (n=49)	
beperking					
* langdurige ernstige ziekte	8	20	48	24	
* doof, slechthorend	5	39	36	21	
* blind, slechtziend	10	10	57	24	
* problemen bij het bewegen	3	17	43	37	
* dyslexie	-	55	27	18	
* psychische problemen	-	-	67	33	
* moeilijk lerend	-	9	77	14	
* anders	5	26	30	40	
Totaal (zie tabel 5)	6	23	44	27	(100%)

Tabel 8 Beperkingen, uitgesplitst naar opleidingsduur in %

	1 jaar (n=23)	2 jaar (n=63)	3 jaar (n=58)	4 jaar (n=11)	
beperking					
* langdurige ernstige ziekte	20	40	32	8	
* doof, slechthorend	10	45	28	17	
* blind, slechtziend	6	18	77	-	
* problemen bij het bewegen	21	32	39	7	
* dyslexie	-	89	11	-	
* psychische problemen	-	100	-	-	
* moeilijk lerend	-	95	5	-	
* anders	21	34	40	5	
Totaal (zie tabel 5)	15	41	37	7	(100%)

3.4 Aanpassingen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de aanpassing die de deelnemende cursisten nodig hebben bij het volgen van de opleiding. Aangegeven wordt of de aanpassing beschikbaar is. Ook komt aan de orde of er nog meer aanpassingen zijn waar de cursist al vóór de opleiding gebruik van maakte.

Tot slot wordt gekeken of er een relatie is tussen de beperking en het percentage aanpassingen dat nodig is.

Behoefte

Uit tabel 9 blijkt dat 72% van alle deelnemende cursisten behoefte heeft aan een aanpassing of ondersteuning voor het volgen van de opleiding. Voor de cursisten uit de pilot BLG ligt dit percentage lager; minder dan de helft heeft een aanpassing nodig. Voor de andere 4 pilots ligt het gemiddelde percentage iets hoger. Er zijn cursisten met meer dan één aanpassing.

Zoals in de tabel te lezen is komt de behoefte aan speciale begeleiding het meest voor (50%). Dit geldt vooral voor de cursisten uit de pilot Alkwaard en het minst voor de cursisten uit de pilot BLG. Hetzelfde geldt voor 'aangepaste examens' (44%). Ook bij de pilot Koning Willem I hebben veel cursisten behoefte aan aangepaste examens.

De categorie 'overige aanpassingen' staat op de derde plaats in de rangorde van benodigde aanpassingen (30%). De meeste cursisten hebben hierbij echter niet toegelicht welke aanpassing/voorziening zij bedoelen. Een paar maal is wel de aanpassing 'doventolk' genoemd.

Aangepaste leermiddelen zijn nodig bij 29% van de deelnemende cursisten. Weer spant Alkwaard de kroon. Een aangepast lestempo wordt door 28% van de cursisten nodig geacht, men name uit de pilot Alkwaard. In de pilot Friesland wordt deze aanpassing ook nodig geacht door een aantal cursisten, maar cursisten uit de overige drie pilots hebben nauwelijks behoefte aan deze aanpassing.

Aan een aanpassing aan het gebouw of meubilair heeft 27% van de cursisten behoefte. Deze cursisten zijn vooral afkomstig uit de pilot Gildevaart. Aangepast vervoer heeft 21% van de deelnemende cursisten nodig. Alleen de pilot Alkwaard heeft geen cursisten die deze aanpassing nodig hebben.

Beschikbaarheid

De cursisten is tevens gevraagd of de benodigde aanpassingen wel of niet beschikbaar zijn. In de meeste gevallen gaf men hierbij aan dat deze wel beschikbaar zijn (73%). Voor 14% van de deelnemende cursisten is het onbekend of de aanpassingen beschikbaar zijn en 13% geeft aan dat de aanpassing niet beschikbaar is. Uit de tabel blijkt dat zes van de negen typen aanpassingen één of meer keer genoemd worden bij de vraag welke aanpassingen niet beschikbaar zijn. Dit zijn een

aangepast lestempo, speciale begeleiding, aangepaste examens, aangepaste leermiddelen, aangepast gebouw en/of meubilair en een andere aanpassing.

De vraag of er een aanpassing of voorziening is waar de cursist vóór de opleiding al gebruik van maakte, en die ook nodig is voor het volgen van de opleiding, is door 23% van de cursisten niet ingevuld. Van degenen die de vraag wel hebben ingevuld geeft 60% van de cursisten aan dat er geen andere aanpassingen aanwezig waren. Dit betekent dat dit voor 40% van de cursisten wel het geval was. Van de cursisten die vóór de start van de opleiding al de beschikking hadden over een aanpassing, maakte 25% gebruik van aangepast vervoer, ontving 17% hulp van familie, vrienden en kennissen, ontving 17% professionele hulp en maakte eveneens 17% gebruik van een andere aanpassing of voorziening (onder andere ambulante begeleiding).

Tabel 9 Benodigde aanpassingen of ondersteuning om de opleiding te kunnen volgen in %

	Alkw	BLG	Gilde	Friesl	KWI	Totaal
heeft aanpassing nodig						
* ja	88	49	83	82	87	72
* nee	12	51	17	18	13	28
	(n=25)	(n=65)	(n=12)	(n=39)	(n=39)	100%
Zo ja, benodigde aanpassing/ondersteuning¹ (meer antwoorden mogelijk)						
* aangepast lestempo	82	16	10	31	9	28
* andere schooltijden	-	6	10	16	6	8
* speciale begeleiding	73	28	60	53	50	50
* aangepaste examens	73	19	20	28	71	44
* aangepaste leermiddelen	64	13	20	19	35	29
* aangepast gebouw en/of meubilair	14	25	50	28	29	27
* aangepast vervoer	-	28	30	25	21	21
* hulp bij dagelijkse verzorging	-	3	10	6	-	3
* andere aanpassing	73	22	20	41	3	30
	(n=22)	(n=32)	(n=10)	(n=32)	(n=34)	
benodigde aanpassingen zijn beschikbaar¹						
* ja	82	61	67	81	-	73
* weet niet	4	23	22	9	-	14
* nee	14	16	11	9	-	13
	(n=23)	(n=50)	(n=10)	(n=37)	(n=0)	100%
aanpassingen die niet beschikbaar zijn²						
* aangepast lestempo	x					
* speciale begeleiding	x	x				
* aangepaste examens		x				
* aangepaste leermiddelen		x		x		
* aangepast gebouw en/of meubilair	x			x		
* andere aanpassing		x	x	x		

¹ percentages gelden voor de respondenten die een aanpassing nodig hebben om de opleiding te kunnen volgen

² aangegeven wordt of de betreffende aanpassing tenminste één keer wordt genoemd.

We zijn nagegaan of er een relatie is tussen de beperking en het percentage aanpassingen dat nodig wordt geacht. De categorie 'anders' laten we bij de bespreking hiervan buiten beschouwing, gezien het diverse karakter van deze groep.

Uit tabel 10 blijkt dat alle cursisten met psychische problemen één of meer aanpassingen nodig hebben (100%), met name met betrekking tot het lestempo. Het aantal cursisten met deze beperking in het project is echter zeer gering. Van de cursisten met de beperking 'blind/slechtziend' heeft 95% behoefte aan een aanpassing. Deze cursisten hebben vooral speciale begeleiding nodig, aangepaste examens en aangepaste leermiddelen.

Cursisten met de beperking 'moeilijk lerend' maken hierna het meest gebruik van een aanpassing (86%), namelijk van een aanpassing aan het lestempo, speciale begeleiding, aangepaste examens, aangepaste leermiddelen en overige aanpassingen.

Van de cursisten met de beperking dyslexie heeft 82% een aanpassing nodig, met name aangepaste examens. De beperking 'doof/slechthorend' vraagt ook een behoorlijk aantal aanpassingen (77%), namelijk in de sfeer van speciale begeleiding en aangepaste examens.

Van de cursisten met de beperking 'problemen bij het bewegen' heeft 72% aanpassingen aan het gebouw of meubilair en vervoer nodig. Cursisten met een langdurige ziekte hebben minder aanpassingen nodig, namelijk voor 64%. Dit betreft vooral speciale begeleiding of een aanpassing aan het gebouw of meubilair.

Tabel 10 Beperkingen en benodigde aanpassing(en) in %

	aanpassing nodig
Beperking	
langdurige ernstige ziekte	64
doof, slechthorend	77
blind, slechtziend	95
problemen bij het bewegen	72
dyslexie	82
psychische problemen	100
moeilijk lerend	86
anders	58

3.5 Verwachtingen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de redenen waarom cursisten voor de opleiding bij de betreffende school gekozen hebben. Ook worden de toekomstverwachtingen besproken met betrekking tot het afronden van de opleiding en het krijgen van werk. Tot slot wordt kort ingegaan op het beroep dat de cursisten na afronding van de opleiding willen uitoefenen. De resultaten zijn weergegeven voor vier van de vijf pilots. Aan de cursisten van de pilot Koning Willem I zijn deze vragen, in de zelfvervaardigde vragenlijst, niet gesteld.

Uit tabel 11 komt naar voren dat de hoofdrede om voor de opleiding bij de huidige school te kiezen de wens om een beroep of vak te leren is (63%). Voor alle pilots geldt dat dit de meest genoemde reden is. Een andere reden voor het volgen van de opleiding die nogal eens genoemd wordt is 'hiermee maak ik de meeste kans op werk' (31%), het meest vermeld door cursisten van de pilot BLG. Van de deelnemende cursisten geeft 23% aan dat de voorzieningen voor mensen met een beperking een reden was om te kiezen voor een opleiding bij deze school. Dit argument wordt het meest genoemd door cursisten van Gildevaart en het minst door cursisten van de pilot Friesland. De goede naam van de school is voor 21% van de cursisten een reden voor hun keuze. Vooral voor cursisten van de pilot Gildevaart speelt dit een rol.

De overige redenen die cursisten kunnen hebben voor hun schoolkeuze zijn niet zoveel genoemd (15% of minder). Soms wordt een reden wel meer genoemd door cursisten van een bepaalde pilot. Zo valt het op dat een kwart van de cursisten van de pilot BLG opgeven dat omscholing een reden was voor het volgen van de opleiding. Dit zal veroorzaakt worden door de gemiddeld hogere leeftijd van de cursisten uit deze pilot. Voor cursisten van de andere pilots wordt deze reden niet of nauwelijks genoemd. Van de cursisten van Gildevaart heeft een derde nog een andere, niet nader gespecificeerde, reden voor de schoolkeuze. De pilot Friesland heeft, vergeleken met de andere pilots, het hoogste aantal cursisten dat voor de opleiding heeft gekozen omdat men niet weet wat anders te doen.

Tabel 11 Redenen om deze opleiding bij deze school te gaan volgen in %
(meer antwoorden mogelijk)

	Alkw	BLG	Gildev	Friesl	KWI	Totaal
de school en/of opleiding staat goed bekend	32	12	55	18	-	21
de school heeft voorzieningen voor mensen met een beperking	28	23	36	15	-	23
de school is het dichtst bij huis	12	9	18	26	-	15
wil een beroep of vak leren	68	60	55	67	-	63
maak hiermee de meeste kans op werk	36	43	27	8	-	31
wil omscholen	0	25	0	3	-	12
weet niet wat anders te doen	8	3	0	21	-	9
anders	0	9	36	15	-	11
	(n=25)	(n=65)	(n=11)	(n=39)	(n=0)	

Uit tabel 12 blijkt dat 83% van de cursisten die deelnemen aan *Samen naar Werk* verwacht de opleiding af te ronden. Voor 11% van de cursisten is dit onduidelijk en 6% verwacht de opleiding niet af te ronden. De cursisten van de pilot Alkwaard zijn iets positiever dan de cursisten van de andere pilots. De cursisten van de pilot Gildevaart zijn iets negatiever. Redenen waarom cursisten niet verwachten de opleiding af te ronden zijn gelegen in een onjuiste opleidingskeuze (opleiding valt tegen of is te moeilijk) en onoverkomelijke gezondheidsproblemen.

Twee zaken zijn vooral van belang voor de deelnemende cursisten om afronding van de opleiding mogelijk te maken. Voor 62% van de cursisten is het belangrijk dat de opleiding leuk/interessant is. Dit geldt het meest voor de cursisten van de pilot Alkwaard. Een andere belangrijke reden voor veel cursisten is dat de opleiding een redelijke kans op werk moet bieden (58%). Met name door cursisten van de pilot Gildevaart is dit een belangrijke reden.

Minder vaak, maar toch nog door ruim een kwart van de cursisten genoemd, is dat de opleiding niet te moeilijk/zwaar moet zijn (34%) en dat men de benodigde ondersteuning moet krijgen (29%). De meningen van cursisten van de verschillende pilots lopen niet veel uiteen. Alleen voor cursisten van de pilot Alkwaard is het wat belangrijker dan voor cursisten van de andere pilots, dat de opleiding niet te moeilijk/zwaar is.

Niet teveel lessen missen wegens ziekte is slechts voor 16% van de deelnemende cursisten een voorwaarde voor afronding van de opleiding. Het niet in gevaar komen van de uitkering speelt voor 14% van de cursisten een rol.

Tabel 12 Afronding van de opleiding in %

	Alkw	BLG	Gilde	Friesl	KWI	Totaal
verwacht de opleiding af te ronden						
* ja	92	83	73	79	-	83
* weet niet	9	11	18	13	-	11
* nee	-	6	9	8	-	6
	(n=25)	(n=65)	(n=11)	(n=38)	(n=0)	100%
belangrijk om afronding mogelijk te maken (meer antwoorden mogelijk)						
* opleiding moet leuk/interessant zijn	75	61	55	58	-	62
* opleiding moet niet te moeilijk/zwaar zijn	46	28	36	37	-	34
* moet benodigde ondersteuning krijgen	38	23	36	32	-	29
* moet redelijke kans op werk bieden	58	61	82	47	-	58
* mag niet te veel lessen missen wegens ziekte	13	21	27	8	-	16
* uitkering mag niet in gevaar komen	17	21	-	5	-	14
* anders	4	10	9	3	-	7
	(n=24)	(n=61)	(n=11)	(n=38)	(n=0)	

Uit tabel 13 valt af te lezen dat 52% van de deelnemende cursisten van plan is om na de opleiding betaald werk te zoeken. Van de deelnemende cursisten is 36% van plan om een vervolgopleiding te gaan doen. Het meest in het oog vallen de pilots Gildevaart en Friesland. Cursisten van de pilot Gildevaart zijn het meest van plan om na afronding van de opleiding betaald werk te gaan zoeken. Cursisten van de pilot Friesland zijn, vergeleken met de cursisten van de andere pilots, meer van plan om een vervolgopleiding te gaan doen.

Tabel 13 Activiteiten en verwachtingen na de afronding van deze opleiding in %

	Alkw	BLG	Gilde	Friesl	KWI	Totaal
activiteiten na de afronding (meer antwoorden mogelijk)						
* gaat een vervolgopleiding doen	36	33	18	46	-	36
* gaat betaald werk zoeken	60	57	64	35	-	52
* anders	20	13	18	19	-	16
	(n=25)	(n=63)	(n=11)	(n=37)	(n=0)	
verwachtingen i.v.m. werk						
* verwacht betaald werk te kunnen vinden	68	64	60	30	-	57
* vinden van betaald werk zal erg moeilijk worden	14	29	20	60	-	31
* verwacht geen betaald werk te vinden	-	2	10	-	-	2
* anders	18	5	10	10	-	10
	(n=23)	(n=43)	(n=10)	(n=20)	(n=0)	100%

Van de deelnemende cursisten heeft 16% andere plannen dan een vervolgopleiding of betaald werk zoeken na afronding van de opleiding. In de meeste gevallen betekent dit dat men van plan is beide te gaan doen: zowel een vervolgopleiding als betaald werk zoeken. Soms heeft men al een betaalde baan of is men voornemens vrijwilligerswerk te gaan doen.

Iets meer dan de helft van de cursisten verwacht betaald werk te kunnen vinden (57%), terwijl 31% verwacht dat dit erg moeilijk zal worden. Cursisten van de pilot Friesland zijn hierover het meest pessimistisch; meer dan de helft verwacht dat het erg moeilijk zal worden om betaald werk te vinden. De verwachting geen betaald werk te zullen vinden wordt door slechts 2% van de deelnemende cursisten uitgesproken. Van de deelnemende cursisten heeft 10% andere verwachtingen, dan in de vragenlijst zijn genoemd.

De cursisten is tot slot gevraagd in welk beroep of functie men na afronding van de opleiding werkzaam zou willen zijn. Hierop is uiteraard zeer uiteenlopend geantwoord. De beroepen en functies die genoemd worden liggen echter vrijwel alle in het verlengde van de opleiding die gevolgd wordt.

4. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het project *Samen naar werk* is een initiatief van vertegenwoordigers van de overheid, het onderwijsveld en belangenorganisaties. Het project moet bijdragen aan de arbeidsintegratie van mensen met een beperking via scholingstrajecten in het secundair beroepsonderwijs. Er zijn vijf pilotprojecten in verschillende regio's van het land gestart. Hierbij zijn in totaal veertien BVE-instituten betrokken. Binnen elke pilot wordt samengewerkt met één van de vijf erkende centra voor beroepsopleidingen voor mensen met een beperking.

De doelgroep waar *Samen naar Werk* zich op richt betreft cursisten vanaf 16 jaar die minimaal het assistentniveau kunnen bereiken in het kader van de Wet Educatie Beroepsonderwijs (WEB). Het gaat om cursisten die een zodanige beperking ondervinden dat zij in een maatschappelijk nadelige positie verkeren en slechts met extra inspanningen van derden in staat zijn een opleidingskwalificatie te behalen en toegeleid kunnen worden tot de arbeidsmarkt.

Deze rapportage heeft betrekking op de nulmeting (uitgangspositie) en de eerste cursistenmeting. De evaluatie is uitgevoerd door TNO-PG te Leiden.

Nulmeting

De nulmeting heeft plaatsgevonden in de periode december 1995 tot mei 1996. Op verschillende manieren is getracht te achterhalen wat de uitgangspositie is van de vijf pilots. Er is vooral gebruik gemaakt van interviews, overzichten en beschikbare rapporten en documenten.

De vijf pilots die meedoen aan *Samen naar Werk* zijn:

- *Friesland en Heliomare*. Sedert 1993 is ervaring met het BVE Project Gehandicapten Friesland opgedaan. Het accent ligt in de pilot op het opdoen van ervaring met en de budgettering van cursistgebonden budgetten. Ook zal men vormgeven aan een 'intermediair model', waarbij de provinciale zorgverlening voor mensen met een beperking als intermediair fungeert tussen Heliomare en de BVE-instituten.
- *Alkwaard en Sonneheerdt*. Het Alkwaard College heeft de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met het opleiden van moeilijk lerenden (verstandelijk gehandicapten) binnen de sector leerlingwezen. Binnen de pilot wil men de bestaande werkwijze aanpassen en verbreden naar andere sectoren en vanaf 1996/97 ook naar het West Friesland College. Tevens is men voornemens een indicatie-commissie in te stellen.
- *Gildevaart en EEGA*. In 1992 is het Gildevaart-project gestart met het doel via deelname aan reguliere beroepsopleidingen bij te dragen aan de arbeidsintegratie van cursisten met een beperking. Tijdens de pilot is men van plan een methodiek voor individuele trajectbegeleiding te operationaliseren. Ook wil men een samenhangend aanbod voor mensen met een beperking realiseren in de Utrechtse regio.
- *BLG en Hoensbroeck*. Het BLG-project is in 1991 van start gegaan. Er zijn inmiddels vele voorzieningen getroffen om extra begeleiding aan cursisten met een beperking te geven. In de pilot wil men gaan werken aan het optimaliseren en verspreiden van de bestaande werkwijze en aan de integratie van gehandicapten. Gestreefd wordt naar een regionaal steunpunt voor cursisten met een beperking van alle BVE-instellingen. Vergeleken met de andere pilots heeft de pilot BLG al veel instrumenten/voorzieningen in huis.
- *Den Bosch en Werkenrode*. In Brabant zijn sedert 1993 projecten om het BVE-onderwijs toegankelijk(er) te maken voor mensen met een beperking. In de pilot wil men externe scholingsdeskundigen inzetten om te werken aan opleidings- en arbeidsexploratie. Er zal

gebruik gemaakt worden van de informatie en instrumenten uit de map 'Drempelloos Leren' van het POG.

Alle pilots zullen tijdens *Samen naar werk* instrumenten en voorzieningen (verder) ontwikkelen en/of overdragen. Het gaat daarbij om instrumenten ten behoeve van de instroom, doorstroom, uitstroom/plaatsing, organisatie en professionalisering. De mate waarin men aan deze instrumenten zal werken en waarin zij bij aanvang van het project aanwezig waren, verschilt per pilot.

Alle pilots ontvangen f 200.000 financiering van *Samen naar Werk* om het projectplan ten uitvoering te brengen. Daarnaast maakt men in de meeste gevallen gebruik van financiering van het Nationaal Revalidatiefonds en de scholen die deelnemen aan de pilot.

De pilots hanteren overwegend dezelfde selectiecriteria. Er wordt gekeken naar de vooropleiding, de motivatie, de kans op werk na de opleiding, de mogelijkheid de opleiding te voltooien en de realiseerbaarheid van de aanpassing(en).

De procedure voor werving en selectie verschilt per pilot. De pilots Friesland en BLG hebben een vrij uitgebreide selectieprocedure; bij de andere pilots is de procedure eenvoudiger.

Vier van de vijf pilots nemen met drie scholen deel aan *Samen naar Werk*. Alleen de pilot Alkwaard neemt deel met twee scholen. In de pilots fungeert één school als voortrekker; dit is de school met de meeste ervaring met projecten voor cursisten met een beperking. De scholen lopen uiteen in grootte, ervaring met het opleiden van mensen met een beperking, de verschillende opleidingen die worden aangeboden, de sectoren die meedoen aan de pilot, het aantal docenten waarbij deskundigheidsbevordering zal plaatsvinden en de streefcijfers voor scholing en arbeidstoeleiding van cursisten.

Niet alle scholen hebben in het verleden bijgehouden hoeveel cursisten met een beperking werden opgeleid. Alleen scholen uit de pilot BLG, het Alkwaard College en Abstede/Scutos van de pilot Gildevaart beschikken over een registratie van opleiding en beperking voor 1994/95. Voor het jaar 1995/96 zijn de cursisten wel geregistreerd.

De pilots verschillen van elkaar wat betreft het aantal cursisten dat men laat instromen in het project én wat betreft het totaal aantal aanwezige cursisten met een beperking in het cursusjaar 1995/96. Alleen de pilot BLG laat alle cursisten die zijn aangemeld met een beperking instromen;

dit zijn bij de start van *Samen naar Werk* 117 cursisten. De overige vier pilots hebben hier een grens aan gesteld. De pilot in Friesland laat aan *Samen naar Werk* 40 cursisten deelnemen; men heeft op de scholen 348 cursisten met een beperking. De pilot Alkwaard laat 35 cursisten instromen, terwijl er 208 cursisten met een beperking op de school aanwezig zijn. De pilot Gildevaart gaat van start met 12 cursisten, terwijl op de deelnemende scholen 213 cursisten met een beperking staan geregistreerd. En de pilot Koning Willem I laat 95 cursisten instromen; het is onbekend hoeveel cursisten met een beperking deze pilot in totaal op de deelnemende scholen heeft.

Elke pilot heeft ten behoeve van het project een samenwerkingsovereenkomst gesloten met één van de erkende centra voor beroepsopleidingen voor gehandicapten. Ook met de betrokken BVE-instituten en andere instanties zijn deze overeenkomsten afgesloten. Welke instanties dit zijn verschilt per pilot, bijvoorbeeld het GAK, RBA, landelijke organen voor beroepsonderwijs en gemeenten. Daarnaast heeft elke pilot bij de start van *Samen naar Werk* netwerkrelaties en zal men deze tijdens het project in stand houden of verder ontwikkelen.

Eerste cursistenmeting

Een eerste cursistenmeting is gehouden in de periode maart - mei 1996. Via de projectleiders van de pilots zijn vragenlijsten uitgezet onder de deelnemende cursisten. De respons bedraagt 60%. In de vragenlijst wordt ingegaan op enkele algemene gegevens van de cursisten (o.a. leeftijd, beperking, woonsituatie, vooropleiding en arbeidsverleden), de opleiding die gevolgd wordt in de pilot, de benodigde aanpassing(en) en de verwachtingen die men heeft over het afronden van de opleiding en het verkrijgen van (betaald) werk.

Algemene gegevens

Uit de algemene gegevens blijkt dat de 'gemiddelde' cursist voldoet aan het volgende beeld: de cursist is tussen de 19 en 25 jaar oud (64%), van het mannelijk geslacht (61%), behoort niet tot een etnische groepering (93%) en woont bij ouders of andere familie (80%). Cursisten van de pilot BLG wijken, vergeleken met cursisten van de andere pilots, het meest af van dit algemene beeld. Zij zijn vaker ouder dan 25 jaar en deze cursisten wonen wat vaker alleen of met een partner.

De deelnemende cursisten hebben één of meer van de volgende beperkingen: problemen bij het bewegen (33%), andere (niet genoemde) beperking (24%), doof/slechthorendheid (22%), ernstige langdurige ziekte (14%), blind/slechtziend (12%), moeilijk lerend (12%), dyslexie (6%) en

psychische problemen (2%). Pilots die afwijken van dit gemiddelde zijn Alkwaard met meer dan de helft moeilijk lerenden en weinig cursisten met een langdurige ernstige ziekte, doof/slechthorendheid en blind/slechtzienheid; BLG met het hoogste percentage cursisten met problemen bij het bewegen en weinig blind/slechtzienheid; en Koning Willem I met veel cursisten die doof/slechthorend zijn en weinig cursisten met een langdurige ernstige ziekte.

De hoogst voltooide opleiding van de deelnemende cursisten is in de meeste gevallen een lagere beroepsopleiding (39%) of middelbaar algemeen voortgezet onderwijs (32%). Alleen voor cursisten van de pilot Alkwaard ligt dit anders. Bijna de helft van hen heeft alleen de lagere school of helemaal geen school afgemaakt. Cursisten die een beroepsopleiding hebben voltooid, hebben dit vooral gedaan in een economisch/administratieve of technische richting. De meeste opleidingen zijn de afgelopen drie jaar afgerond.

Van de deelnemende cursisten aan *Samen naar Werk* heeft slechts 27% in het verleden betaald werk gehad. Gemiddeld heeft men 7,7 jaar en 29,5 uur per week gewerkt.

De cursisten ontvangen vooral inkomsten uit studiefinanciering (43%) en/of een ouderlijke bijdrage (22%). De pilot Alkwaard heeft het hoogste percentage cursisten met een ouderlijke bijdrage; de pilots Koning Willem I en Friesland hebben, vergeleken met de andere pilots, meer cursisten met studiefinanciering; de pilot BLG heeft een hoog percentage cursisten met een uitkering.

De meeste cursisten (73%) volgden in de periode vlak voor de start van *Samen naar Werk* een opleiding. Zonder (betaald) werk was 13% van de cursisten, terwijl 6% wel een (betaalde) baan had.

Opleidingen

De opleidingen die de cursisten volgen zijn vooral in een economisch/administratieve richting (44%). Een opleiding in de richting dienstverlening/gezondheidszorg wordt door 27% van de cursisten gevolgd en in een technische richting door 23%. Een oriëntatie of schakelopleiding wordt door slechts 6% van de cursisten gevolgd. Tussen de pilots zijn weinig opvallende verschillen wat dit betreft. Cursisten van de pilot Alkwaard volgen wel wat meer een economisch/administratieve opleiding.

Van de deelnemende cursisten volgt 49% een middelbare beroepsopleiding (MBO). Een korte middelbare beroepsopleiding (KMBO) wordt door 22% van de cursisten gevolgd, evenals een primaire opleiding in het leerlingwezen. Andere opleidingsniveaus komen nauwelijks voor.

Er zijn enige verschillen tussen de pilots. Door cursisten van de pilot Friesland wordt, vergeleken met de andere pilots, vaker een KMBO-opleiding gevolgd. Cursisten van de pilots Koning Willem I en Gildevaart volgen vooral een MBO-opleiding. Een primaire opleiding in het leerlingwezen wordt door veel cursisten van de pilot Alkwaard gevolgd.

De duur van de opleidingen die gevolgd worden is in de meeste gevallen twee jaar (41%) dan wel drie jaar (37%). Opvallend is dat de pilot Alkwaard, vergeleken met de andere pilots, de meeste cursisten heeft met een twee-jarige opleiding; de pilot Koning Willem I heeft vooral cursisten met een opleidingsduur van drie jaar; de pilot BLG heeft verhoudingsgewijs meer cursisten met een korte opleiding van een jaar of korter.

Dagonderwijs wordt door 58% van de cursisten gevolgd en deeltijdonderwijs door 42% van de cursisten. De pilot Friesland heeft alleen cursisten met een dagopleiding.

De wijze waarop de deelnemende cursisten in aanraking zijn gekomen met de huidige school is vaak via een docent of decaan van een vorige opleiding (61%). De huidige opleiding is in de meeste gevallen gestart in 1995 of 1994.

Er zijn geen opvallende verbanden gevonden tussen de beperking van de cursist en het type of de duur van de opleiding. Sommige opleidingen worden wel wat vaker gevolgd door cursisten met een bepaalde beperking, zoals opleidingen in de richting dienstverlening/gezondheidszorg door cursisten met problemen bij het bewegen. Cursisten die doof/slechthorend zijn volgen wat meer een technische opleiding; de duur van hun opleiding is vaker vier jaar en minder vaak drie jaar dan gemiddeld. Moeilijk lerenden volgen niet zo vaak een opleiding in de richting techniek en dienstverlening/gezondheidszorg, wel in een economisch/administratieve richting. De duur van deze opleiding is veel vaker twee jaar dan gemiddeld. Cursisten die blind/slechtziend zijn volgen minder vaak een technische en vaker een economisch/administratieve opleiding; de duur van de opleiding is veelal drie jaar. Cursisten met een langdurige ernstige ziekte wijken nauwelijks af van het gemiddelde.

Cursisten met dyslexie volgen vaker een technische opleiding en de opleiding is vaker twee jaar. Cursisten met psychische problemen volgen weer vaker een economisch/administratieve opleiding; ook bij hen duurt de opleiding vaker twee jaar.

Aanpassingen en voorzieningen

Van de deelnemende cursisten heeft 72% één of meer aanpassingen of voorzieningen nodig voor het volgen van de opleiding. Alleen van de cursisten van de pilot BLG heeft iets minder dan de helft een aanpassing nodig. De volgende aanpassingen worden genoemd: speciale begeleiding (50%), aangepaste examens (44%), overige aanpassing, bijvoorbeeld doventolk (30%), aangepaste leermiddelen (29%), aangepast lestempo (28%), aangepast gebouw/meubilair (27%) en vervoer (21%).

Cursisten van de pilot Alkwaard hebben in een aantal gevallen beduidend meer aanpassingen van een bepaald type nodig, dan cursisten van andere pilots. Het betreft de aanpassingen speciale begeleiding, aangepaste examens, overige aanpassingen, aangepaste leermiddelen en aangepast lestempo. Cursisten van de pilot BLG hebben minder aanpassingen nodig dan gemiddeld, hoofdzakelijk speciale begeleiding, aangepaste examens en aangepaste leermiddelen.

Van de genoemde aanpassingen is volgens de cursisten 73% beschikbaar en 13% niet beschikbaar; 14% van de cursisten weet niet of de benodigde aanpassing beschikbaar is.

De cursisten is ook gevraagd of men voor de start van de opleiding al aanpassingen/voorzieningen had waarvan men tijdens de opleiding ook gebruik maakt. Dit is het geval voor 40% van de cursisten; het meest voor cursisten van de pilot Gildevaart.

Er zijn weinig verbanden gevonden tussen de beperking en het percentage benodigde aanpassingen. Alle beperkingen vragen in meer dan de helft van de gevallen om één of meer aanpassingen. Het hoogste percentage aanpassingen is gevonden bij cursisten met psychische problemen (100%) en blind/slechtzienden (95%). Ook moeilijk lerenden hebben veel aanpassingen nodig (86%). Dyslectici hebben in 82% van de gevallen een aanpassing nodig en cursisten die doof/slechthorend zijn in 77% van de gevallen. Van de cursisten met problemen bij het bewegen vraagt 72% om een aanpassing. Cursisten met een langdurige ernstige ziekte hebben in 64% van de gevallen een aanpassing nodig.

Verwachtingen

De reden waarom cursisten voor de betreffende opleiding hebben gekozen is in de meeste gevallen gelegen in de wens een beroep of vak te leren (63%). Het feit dat de school voorzieningen heeft voor mensen met een beperking was slechts voor 23% van de cursisten reden om voor deze school te kiezen.

Van de cursisten verwacht 83% de opleiding af te ronden; 11% weet het nog niet. Belangrijke voorwaarden hiervoor zijn dat de opleiding leuk/interessant moet zijn (62%) en een redelijke kans op werk moet bieden (58%).

Na afronding van de opleiding gaat 52% van de cursisten (betaald) werk zoeken en 36% gaat een vervolgopleiding doen. Van de cursisten die werk gaan zoeken verwacht 57% dat dit zal lukken; 31% denkt dat dit moeilijk zal worden, met name cursisten van de pilot Friesland hebben deze verwachting.

Het beroep dat men na de opleiding wil gaan uitoefenen ligt in vrijwel alle gevallen in het verlengde van de opleiding die gevolgd wordt.

Reproductie: TNO-PG

Projectnummer: 366.0046