



# *VLAAMSE RAAD*

---

ZITTING 1994-1995

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

---

## HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR ONDERWIJS, VORMING  
EN WETENSCHAPSBELEID

Interpellaties van de heren L. Martens en F. Wymeersch tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de organisatie van het leerlingenvervoer en over het leerlingenvervoer naar de buitengewone onderwijsinstellingen



**VOORZITTER : De heer J. Tavernier, ondervoorzitter**

— *De interpellaties worden gehouden om 10.23 uur.*

**Samengevoegde interpellaties van de heer L. Martens over de organisatie van het leerlingenvervoer en van de heer F. Wymeersch over het leerlingenvervoer naar de buitengewone onderwijsinstellingen tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken**

**De voorzitter :** Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Martens over de organisatie van het leerlingenvervoer en van de heer Wymeersch over het leerlingenvervoer naar de buitengewone onderwijsinstellingen, tot de heer Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken.

De heer Luc Martens heeft het woord.

**De heer L. Martens :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is de derde keer dat er over de problematiek van het leerlingenvervoer wordt geïnterpelleerd. Dit probleem ligt inderdaad zeer moeilijk, niet het minst op budgettair en organisatorisch vlak.

De voorbije maanden hebben vooral scholen van het buitengewone onderwijs vragen gericht tot de administratie, dus de minister om busritten uit te breiden of te splitsen. Zij hebben daarvoor goede redenen. Im-

mers, op het terrein doen zich pijnlijke toestanden voor. Zo moeten kinderen vaak reeds om 6 uur 's morgens de bus op om dan 's avonds pas om 18.40 uur terug thuis te komen. Sommige kinderen zijn dus 12, ei zo na 13 uur van huis weg, kinderen die niet over alle - ze zouden anders geen buitengewoon onderwijs volgen - mogelijkheden beschikken. Ik weet dat dit niet de regel is, maar elk geval is er één te veel.

Bovendien zitten die bussen overvol, met veiligheidsproblemen als gevolg. Wanneer het gaat om kinderen jonger dan 13 jaar, dan wordt gerekend dat er 3 kinderen op 2 zitplaatsen kunnen. Zelfs dan is er een overcapaciteit. Zo zitten er soms op bussen met 30 en 45 zitplaatsen respectievelijk 53 en 62 leerlingen. Het is zo erg dat de busmaatschappijen elke verantwoordelijkheid afwijzen mocht er ooit iets gebeuren. Zij vragen dan ook aan de directies een attest te ondertekenen dat hen van alle verantwoordelijkheid bij een ongeval ontslaat.

Het zijn niet uitsluitend Westvlaamse scholen die met dergelijke wan-toestanden af te rekenen hebben. Overigens wil ik ook niet beweren dat het overal slecht gaat. In bepaalde schoolgemeenschappen bijvoorbeeld in Sint-Niklaas of het Kortrijkse, verloopt het leerlingenvervoer gesmeerd. In andere scholen zijn er wel degelijk problemen met betrekking tot - ik herhaal het - overcapaciteit en duur van de busritten.

Om de druk enigszins van de ketel te halen, hebben de getroffen scholen een aanvraag ingediend om de busritten uit te breiden of te splitsen. Hierdoor zou het leerlingenvervoer weliswaar nog niet optimaal, dan toch in betere omstandigheden kunnen worden georganiseerd.

De antwoorden van de minister wekken bij mij de indruk dat de minister - hij zal daar wel goede redenen voor hebben - haast systematisch een tegemoetkoming weigert om budgettaire redenen. Naar verluidt is er nochtans geld voorhanden. Dat wordt bevestigd door, naar verluidt, beweringen van ambtenaren als zouden zij door hun hiërarchische meerderen ertoe worden aangezet zonder meer te antwoorden dat de financiële middelen daartoe niet voorhanden zijn. Natuurlijk kan men niet alle geloof hechten aan wat men zegt, omdat er geen sprake is van harde feiten.

Mijnheer de minister, ik herinner eraan dat u enkele weken terug in Oostende hebt verklaard te willen overstappen naar enveloppefinanciering. Dat was geen nieuw feit. Daarbij is het de bedoeling de verantwoordelijkheid voor het leerlingenvervoer volledig over te dragen aan de scholen. Ik ben niet zonder meer een voorstander van een dergelijk financieringssysteem. Dit mechanisme is wel een goed beleidsinstrument, mits de enveloppe voldoende middelen bevat. Als u echter van plan bent de middelen die u thans besteedt aan

## **Maertens**

het leerlingenvervoer, in de enveloppe te stoppen, dan zal die heel wat lucht bevatten. U moet nu reeds afrekenen met een tekort aan financiën en kunt niet tegemoetkomen aan enkele aanvragen ter uitbreiding of splitsing van de ritten. Met enveloppefinanciering zult u dat evenmin kunnen ! De middelen nemen immers niet toe.

Meer nog, u loopt het gevaar dat het leerlingenvervoer nog meer in het gedrang komt door de te grote versnippering van de financiën.

Er blijft dus wel een scherp probleem. Het ergste is dat kinderen die het al moeilijker hebben dan andere kinderen, hiervan het slachtoffer worden. Ik ben ervan overtuigd dat u daar ook ten zeerste om bezorgd bent.

Mijnheer de minister, ik kom tot enkele vragen.

Ten eerste, hoeveel aanvragen tot uitbreiding of splitsing van ritten hebt u ontvangen ?

Ten tweede, hoeveel zou de totale kostprijs zijn van de uitvoering ervan ?

Ten derde, staat uw optie voor enveloppefinanciering niet haaks op het in de regeringsverklaring ingeschreven voornemen om te komen tot samenwerking met De Lijn ?

Mijnheer de minister, u hebt in het verleden herhaaldelijk gezegd - u zult wel signalen in die richting hebben ontvangen - dat De Lijn daarvoor geen belangstelling heeft. Welnu, ik heb andere geluiden gehoord. De Lijn zou wel geïnteresseerd zijn in een samenwerkingsverband, maar niet ongeconditioneerd. Zij weigert bijvoorbeeld enkele bestaande wantoestanden over te nemen. Indien zij voor leerlingenvervoer zorgt, dan moet de situatie eerst worden gesaneerd. Overigens heeft de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn die intentie in zijn „inaugurale rede" hernomen. Ik lees daarin dat hij de ambitie blijft

koesteren om het leerlingenvervoer, toch een belangrijke maatschappelijke opdracht, ooit te verzorgen, ondanks de moeilijkheden. Kwatongen beweren dat hij voor die verklaring tot de orde zou zijn geroepen. Ik neem aan dat dat geruchten zijn en kan mij niet inbeelden dat u bijvoorbeeld hem daarvoor op de vingers zou hebben getikt.

**Minister L. Van den Bossche :** Ik heb er geen enkel probleem mee om iemand terecht te wijzen voor een domme opmerking, als dat het geval zou zijn.

**De heer L. Martens :** Men wijst niet naar u, mijnheer de minister. Men beweert enkel dat een samenwerking met De Lijn in ARGO-kringen nogal gevoelig ligt. Ik heb daar begrip voor.

Wanneer ik pleit voor een beheerscontract met De Lijn, dan wil ik hiermee geenszins actie tegen de ARGO voeren. Het is gemakkelijk om mijn pleidooi aldus uit te leggen. Dat geeft aanleiding tot polarisatie, wat op haar beurt voer is voor een interessant ideologisch debat. Daar gaat het niet om. Kernprobleem is alle scholen van welk net ook de mogelijkheden te bieden om hun leerlingen eenzelfde dienstverlening aan te bieden.

Sommigen kunnen opwerpen dat dit een aanslag is op het gemeenschapsonderwijs, dat een „leerlingenvoeronderwijs" zou zijn. Ik kan mij niet inbeelden dat een verdediger van het gemeenschapsonderwijs zoiets durft te beweren, want dat is een teken van een groot misprijzen voor dit onderwijsnet. Men kiest voor het gemeenschapsonderwijs omdat men het goed vindt en oordeelt dat het bij de eigen maatschappelijke opvatting aansluit. De bewering dat het gemeenschapsonderwijs leerlingenvoeronderwijs is, kan alleen afkomstig zijn van tegenstanders van het gemeenschapsonderwijs.

Mijnheer de minister, hoe verzoent u - ik herhaal het - uw intentie tot enveloppefinanciering met een eventuele samenwerking met De Lijn ? Hoe zult u ervoor zorgen dat de huidige tekorten inzake het leerlingenvervoer en de kostprijs van de noodzakelijke kwaliteitsverbetering - kwaliteit ontbreekt inderdaad vaak - niet op de scholen worden afgewenteld ? Met andere woorden, kunt u garanties geven dat de scholen straks met de enveloppefinanciering werkelijk over voldoende middelen beschikken om het door de wet verplichte voor sommigen gratis leerlingenvervoer te organiseren zodat de vrije keus voor de leerlingen, inzonderheid die van het buitengewoon onderwijs, mogelijk blijft ?

**De voorzitter :** Mevrouw Leduc heeft het woord.

**Mevrouw J. Leduc :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil alleen nog vermelden dat wij ons eveneens om de veiligheid van de leerlingen willen bekommeren. De gebruikte voertuigen zijn niet veilig genoeg voor leerlingenvervoer en blijken bovendien onaanangepast voor het transport van kinderen met deze bijzondere behoeften.

De heer Martens heeft ook gelijk als hij zegt dat leerlingen van het buitengewoon onderwijs zowel als van het gewoon onderwijs té lang van huis zijn door de moeilijke vervoersmodaliteiten. Geen enkele arbeider of werknemer zou een dergelijke behandeling tolereren. Het is aan ons om deze toestand te verhelpen. Wij, en vooral de minister van Onderwijs, moeten onze verantwoordelijkheid ter zake opnemen.

Het stoort me danig dat men altijd weer vit op de kosten van het leerlingenvervoer. Het aspect veiligheid verdient ten aanzien van de leerling op zijn minst evenveel aandacht. De verkeerssituatie van vandaag is immers niet langer te vergelijken met die van zowat 20 jaar geleden. Vooral voor kinderen dreigt overal gevaar op de weg van huis naar school en

## Leduc

omgekeerd. Ik erger me er telkens weer aan dat bussen en treinen met amper passagiers rondrijden terwijl men zich zo druk maakt over het feit dat het leerlingenvervoer zo duur uitvalt. De VLD heeft er al herhaaldelijk op gewezen dat de factor veiligheid een veel belangrijker plaats op de prioriteitenlijst inzake leerlingenvervoer zou moeten innemen. Dat geldt algemeen, bijvoorbeeld voor kleuters en kinderen die de lagere school volgen, maar in het bijzonder voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs. "Vervoer van leerlingen" zou volkomen binnen die context moeten worden ingevuld.

Ik ben er niet zeker van dat De Lijn in staat is om het leerlingenvervoer op een correcte en aan alle vereisten aangepaste manier te organiseren. Dit vormt overigens in gesloten kringen al jaren een gesprekstema. Ik ben evenwel van mening dat de maatschappij het aan haar leerlingenbestand verplicht is in een geschikt en veilig transport te voorzien indien de school buiten bereik ligt.

We moeten ons vervolgens ook toespitsen op de gehanteerde criteria. Bepaalde scholen zijn in dun bevolkte gebieden gevestigd, andere bevinden zich, zoals de minister het geregeld zegt, "onder de kerktoeren". Ik raad hem overigens aan die uitdrukking te vervangen door "in het centrum van een woongemeenschap". De problematiek moet hoe dan ook in een ruimer perspectief worden geplaatst. Het gaat immers niet louter om het fysieke aspect van het leerlingenvervoer, maar tevens om de psychologische invloed van de langdurige afwezigheid van huis. Is het aanvaardbaar dat kinderen - kleuters of leerlingen van het lager onderwijs en het buitengewoon onderwijs - van zes of zeven uur 's morgens van huis moeten om pas om zes uur 's avonds weer thuis te komen? Daar moet een gepaste oplossing voor worden gezocht. Als we het dan hebben over enveloppefinanciering, dan mogen we niets uit het oog verliezen, vooral

niet de intrinsieke elementen van het gemeenschapsonderwijs.

**De voorzitter** : De heer Wymeersch heeft het woord.

**De heer F. Wymeersch** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn interpellatie en de daaraan verbonden vragen zijn meer specifiek gericht op het vervoer van kinderen die buitengewoon onderwijs volgen.

Het lijkt me aangewezen eerst even het begrip "handicap" en de typische problemen die ermee gepaard gaan, te definiëren om de kern van de zaak te begrijpen. Ook de recente en minder recente maatregelen ter zake zullen worden behandeld.

Kinderen met leerstoornissen of met een bepaalde handicap vormen niet alleen voor zichzelf, maar voornamelijk voor de ouders een enorme belasting, fysiek zowel als psychisch. De voorbije jaren zijn in die zin maatregelen genomen die het gezinsleven van deze mensen danig kunnen beïnvloeden. Denk daarbij maar aan de kostprijs van prothesen. Kinderen maken groeifasen door en zodoende moeten dergelijke prothesen geregeld worden aangepast. Onlangs werd de regelgeving daaromtrent aangepast, wat de terugbetaling ervan zo goed als tenietdoet. Steeds minder kunnen de betrokken gezinnen een tussenkomst in de kosten inroepen.

Een ander voorbeeld is de bepaling van de procentuele graad van een handicap, waarin ook duchtig werd gesnoeid. Niet zelden beslissen artsen volkomen autonoom of een kind nog wel in aanmerking komt voor de categorie "gehandicapte".

Hoewel dit niet tot uw bevoegdheid behoort, lijkt het me toch nuttig dit probleem even aan te kaarten, want het is precies die ene beslissing die een grote invloed heeft op de kinderbijslag en bijvoorbeeld het fiscaal statuut van de ouders. Behalve met de moeilijkheden die onherroepelijk gepaard gaan met het verzorgen en

opvoeden van een gehandicapt of minder begaafd kind, wordt de gezinssituatie dus ook nog met dergelijke stresserende toestanden geconfronteerd.

Wanneer nu deze kinderen schoolplichtig zijn, rijst een nieuw probleem. Waar kan het kind naar school? In welk type onderwijs kan het terecht en hoe komen we te weten waar het precies thuishoort? Aan een inschrijving gaat meer dan eens een ware zoektocht vooraf, want er wordt met een hele reeks factoren rekening gehouden. Het is dus niet ondenkbaar dat een kind voor een bepaald type onderwijs te begaafd is, terwijl het voor het andere type niet ontwikkeld genoeg is. Kinderen met een leerstoornis komen hoe dan ook in de meeste gevallen niet in aanmerking voor gewoon onderwijs en moeten zodoende aan aangepaste onderwijsinstellingen worden toevertrouwd. Die zijn zelden in de onmiddellijke omgeving van de woonplaats van de ouders gevestigd en dat betekent natuurlijk dat er een keuze moet worden gemaakt: gaat het kind op internaat, brengen de ouders het zelf elke dag weg of zal het dagelijks van het leerlingenvervoer gebruik maken? In het eerste geval is het kind met een handicap of leerstoornis een hele week van huis weg. De tweede mogelijkheid is ook niet altijd vanzelfsprekend en in het derde geval moeten ouders hun zoon of dochter dagelijks ongeveer tien tot dertien uur missen, vanwege de organisatie van dat leerlingenvervoer. Voor kinderen die een zekere leeftijd en rijpheid hebben bereikt, mag dit dan haalbaar zijn, maar voor heel jonge kinderen is het dat ongetwijfeld niet of toch haast niet.

Men moet zich, mijns inziens terecht, afvragen of het in een periode van steeds toenemende mobiliteit, nog verantwoord is dat kinderen met een handicap verplaatsingen van 30 tot 40 kilometer van huis moeten afleggen om aangepast onderwijs te kunnen volgen.

## Wymeersch

Overweegt de minister maatregelen te nemen zodat bepaalde onderwijsinstellingen meer dan één onderwijstype kunnen aanbieden? Op die manier kunnen kinderen met specifieke leerstoornissen binnen de eigen regio onderwijs volgen. Op dit ogenblik is dat nog te weinig het geval.

Naar verluidt heeft het departement uitgerekend dat er financiële problemen zullen ontstaan als het leerlingenvervoer naar instellingen voor buitengewoon onderwijs wordt opgesplitst.

De opsplitsing heeft nochtans twee voordelen: busvervoer kan met kleinere bussen gebeuren die beter aangepast zijn aan kinderen met een handicap en de tijdsduur van een rit wordt aanzienlijk ingekort zodat de kinderen niet langer 12 tot 13 uur van huis weg zijn.

Denkt u eraan - los van een beheerscontract met De Lijn of met instellingen - inzake dit specifiek leerlingenvervoer zelf initiatieven te ontwikkelen?

Hebt u ter zake reeds overlegd met de minister van Welzijn en Gezondheid?

Hebt u reeds een doorgedreven evaluatie gemaakt van de situatie inzake het leerlingenvervoer van kinderen en jongeren met een handicap?

Mijnheer de minister, ik ben ervan overtuigd dat deze problematiek u niet onbekend is.

Het is voor onze samenleving een blaam dat gezinnen die reeds zwaar worden belast omwille van een gehandicapt kind of een kind met leerstoornissen, nog extra moeilijkheden ondervinden inzake het leerlingenvervoer.

**De voorzitter**: De minister heeft het woord.

**Minister L. Van den Bossche**: Mijnheer de voorzitter, collega's, vooral

eer te antwoorden op de specifieke vragen van de interpellanten wens ik te beklemtonen dat het leerlingenvervoer op meer dan een vlak een gevoelige materie is.

Ten eerste, op politiek vlak.

Zoals u wellicht weet, wordt men inzake leerlingenvervoer steeds geconfronteerd met twee uiteenlopende principes die elk hun eigen voorgeschiedenis hebben. Een eerste principe is de vrije keuze die een consequentie is van de Schoolpactwet.

Een tweede principe wordt bepaald door de Grondwetsherziening en het huidige artikel 24.

De gevoeligheden van deze twee principes zorgen ervoor dat een discussie inzake het leerlingenvervoer steeds politiek geladen is. Ik geef een voorbeeld. In uitvoering van de Schoolpactwet en artikel 24 is het theoretisch mogelijk een bepaald bedrag per vrije-keuzeleerling te financieren. Op politiek vlak is dit een gevoelige materie omdat er ondertussen een - voor het Vlaamse taalgebied gedeeltelijke en in Wallonië volledig doorgevoerde - genese van zones is tot stand gekomen. Dit voorbeeld is eens te meer een bewijs dat eenvoudige principes die juridisch-technisch perfect mogelijk zijn, aanleiding kunnen geven tot politieke spanningen.

Ten tweede, op menselijk vlak.

Beide interpellanten hebben, mijns inziens terecht, gewezen op de bijkomende gevoeligheid van de problematiek omwille van de handicap.

Leerlingenvervoer is een problematiek eigen aan een groep kwetsbare kinderen; gehandicapten zijn binnen deze groep de meest kwetsbare.

Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wens wat dieper in te gaan op de concrete vragen.

Ten eerste, de vraag inzake het aantal aanvragen tot splitsing of uitbreiding van ritten.

Mijn administratie deelt mij mee dat voor het schooljaar 1994-95 12 aanvragen werden ingediend voor nieuwe ritten en 51 aanvragen voor de 20-percent-uitbreidingen.

Ten tweede, de vraag inzake de budgettaire weerslag van deze aanvragen.

De opportuniteit van de aanvragen buiten beschouwing gelaten, wordt de budgettaire meerkost van de aanvragen berekend op 15,65 miljoen frank voor het dienstjaar 1995 waarvan ongeveer 6 miljoen frank voor de 20-percent-uitbreiding.

Dit betekent dat de 12 aanvragen voor nieuwe ritten ongeveer 9 miljoen frank kosten.

De fundamentele vraag in dit dossier handelt over de enveloppefinanciering.

Voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs heeft mijn departement een voorstel uitgewerkt dat werd overhandigd aan de organiserende instanties. De verschillende onderwijsnetten hebben dit voorstel positief beoordeeld. Het voorstel houdt rekening met criteria zoals de frequentie van het leerlingenvervoer - een leerling die intern is, maakt slechts tweemaal per week gebruik van het vervoer, een externe tienmaal -, de afstand, de handicap en het percentage inzake deelname dat rekening houdt met de sociale stratificatie van de school. Voor deze vier criteria werden parameters opgesteld.

Ik ga akkoord met de opmerking van de heer Martens dat het bereiken van een akkoord met de netten en de betrokken instanties daarom nog geen allesomvattend antwoord is op de problemen van de microcosmos, de school.

Het is correct dat de toepassing van een akkoord voor problemen kan zorgen in een school omdat deze verplicht is gratis vervoer aan te bieden.

## Van den Bossche

Econometrisch is de omzetting van een akkoord in concrete uitvoering steeds moeilijk. Ik geef best toe dat mijn voorstel - hoe goed het ook door de organiserende instanties werd onthaald - op lokaal vlak voor problemen kan zorgen.

Het systeem van enveloppefinanciering moet na een jaar worden geëvalueerd en eventueel worden bijgestuurd.

Ik beklemtoon echter dat het bijzonder moeilijk is microproblemen op lokaal vlak bij te sturen met een macrosysteem dat door de wetgevendende macht wordt ontworpen.

De heer Martens heeft gelijk wanneer hij zegt dat de middelen niet toenemen met de overschakeling naar een enveloppefinanciering, waarvan ik voorstander ben. Ik zal mij van zijn opmerking nochtans niet afmaken met de slogan dat men meer kan doen met hetzelfde geld wanneer het ter plaatse wordt verdeeld, dan wanneer de financiën centraal worden beheerd. Dat zal wel gedeeltelijk waar zijn. In ieder geval is dat toch gebleken na de afschaffing op 1 januari 1994 van de ritten van bussen waarop enkel leerlingen die geen recht hadden op gratis vervoer, zaten. Toen werden de scholen plots veel creatiever en gesprekken met De Lijn die voor ons onmogelijk waren, leverden ineens gunstige resultaten op. Door een directe betrokkenheid is de inzet meestal groter. Wordt alles centraal geregeld, dan krijgt men vaak een houding geïnspireerd door het adagium "Wendt al uw zorgen af op de Heer", in casu de minister van Onderwijs.

Samenvattend: ik durf geen garanties te geven dat de scholen inderdaad meer zullen kunnen met hetzelfde geld en de door de heer Martens gesignaleerde problemen zullen kunnen oplossen. Zij kunnen die poging wagen, meer niet.

Quid met de samenwerking met De Lijn? Mijns inziens - wat dat betreft, verschil ik wellicht van mening met de heer Martens - is een akkoord tussen het departement van Onderwijs en De Lijn onmogelijk. Ik begrijp overigens zijn redenering niet, gelet op de economische implicaties. Immers, ik stel vast dat de personeelskost van De Lijn veel hoger ligt. Misschien is dat geen reden tot groot gejuich in internationale socialistische kringen. Maar goed, een chauffeur van De Lijn kost veel meer dan een chauffeur van een bus voor leerlingenvervoer.

Bovendien is mijn wagenpark - dat is wellicht ook geen reden om fier te zijn - veel ouder dan dat van De Lijn, wier beleid erin bestaat om comfortabele bussen ter beschikking te stellen. Vandaar dat zij een turnover na 12 jaar voldoende vindt, waarna een bus uit dienst wordt genomen. Rijden met bussen van ouder dan 12 jaar acht zij antireclame. Ook op dit vlak kost De Lijn dus meer. Immers, de investeringskost voor een bus van dezelfde aankoopsprijs maar die door De Lijn slechts 12 jaar en in het leerlingenvervoer 18 jaar wordt gebruikt, ligt dus één derde hoger.

— *De heer R. Swinnen, oudste lid, treedt als voorzitter op.*

Erger nog, De Lijn kan de meerkost inzake personeel en wagenpark niet compenseren - mocht dat wel het geval zijn, dan zou de rentabiliteit optimaal zijn - door de bussen en personeel die zij nodig heeft om te kunnen voldoen aan de piekbezettingen in het normale verkeer van 's morgens en 's avonds, voor het leerlingenvervoer te gebruiken. Laten we niet vergeten dat het leerlingenvervoer van 's morgens samenvalt met de piekuren van De Lijn in het algemeen, terwijl het leerlingenvervoer om 16 uur wel tijdens de daluren van De Lijn wordt georganiseerd. Met andere woorden, om de piek in het leerlingenvervoer van 's morgens te kunnen verwerken, zou De Lijn een bijkomende investering

moeten doen, minstens in materiaal en misschien ook - dit tekort kan eventueel worden verholpen door een andere uurregeling - in personeel.

— *De heer J. Tavernier, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

**Mevrouw J. Leduc** : De vervoermaatschappijen stellen voor de school op een later uur te laten starten.

**Minister L. Van den Bossche** : Daar kwam ik net aan toe. De Lijn redeneert zoals elke bekwame bedrijfsleider. Het gaat over capaciteit en de vraag naar leerlingenvervoer valt gedeeltelijk binnen en gedeeltelijk buiten de piekmomenten.

Het meest voor de hand liggende vanuit hun standpunt is dan natuurlijk dat wij de lessen op een later uur doen aanvangen, na de pieken dus. Dan valt de vraag naar leerlingenvervoer dus in de dalperioden, waardoor de grote knelpunten - de bijkomende kosten en investeringen - worden weggewerkt. De beschikbare middelen kunnen op die manier zelfs optimaler worden aangewend. In feite hoeven ze ons "bedrijfsmatig" dan enkel nog de additionele kost aan te rekenen. Ik was ervan op de hoogte dat men de verantwoordelijkheid ter zake zou uitbesteden en vanuit economisch oogpunt was dit ook de juiste beslissing.

De enige bedenking die ik daarbij maak, houdt in dat men dan eist dat het onderwijs zich naar de economische bedrijfsnaden en -mogelijkheden van De Lijn richt. Dat is dan weer een andere zaak. Het is dus globaal niet mogelijk.

Het leerlingenvervoer aan De Lijn overdragen zou zonder meer resulteren in politieke moeilijkheden want de maatschappij zou gewoon parallel gaan werken. De Grondwet, het Schoolpact, en dergelijke zouden voor De Lijn de ideale aanleiding zijn om - onder het mom van de uitoefening ervan zoals wij ze interpreteren - ons een aanzienlijke factuur

## **Van den Bossche**

te presenteren. Budgettaire gezien is dat zodoende niet haalbaar.

Het voordeel van de enveloppefinanciering zit er hem dan ook net in dat in bepaalde gevallen ter plaatse zaken kunnen worden geregeld. Ik refereer hierbij aan een voorbeeld uit de streek van de heer Denys. Op 1 januari 1994 werden in Deinze acht of negen ritten van de twintig geschrapt omdat er geen leerlingen aanspraak op konden maken. Voordien zwoer De Lijn bij haar tracés. Daar kon niet aan worden geraakt. Nauwelijks een maand later werden bepaalde zaken wel mogelijk door persoonlijke contacten van mensen in de sector. Ik had zelfs niet zo'n invloed.

**De heer L. Martens:** Dubieuze zaken dus.

**Minister L. Van den Bossche :** Dat hebt u gezegd, mijnheer Martens. Ik stel alleen vast dat sommige zaken plots wel mogelijk werden op lokaal vlak. De nieuwe raad van bestuur, de kersverse voorzitter en de adjunct-directeur-generaal gaven grif toe dat er plaatselijk wel degelijk wat te regelen valt. Dat kan dus niet vanuit de centrale overheid. Na het invoeren van de enveloppefinanciering zou dat dus een groot pluspunt zijn van de samenwerking met De Lijn. Met het oog op de aanwending van dezelfde budgetten, zou dat eventueel bijkomend soelaas kunnen bieden. Het is evenwel geen wonderformule, mijnheer Martens. Het is mogelijk dat een frank beter kan worden besteed, maar de economische elasticiteit is ook in die zin beperkt.

**De heer L. Martens :** Mijnheer de minister, onze gedachtengang vertoont duidelijk raakvlakken. Enkele maanden terug heb ik een voorstel geformuleerd dat misschien wel voor verbetering vatbaar was, maar het kwam erop neer dat men elkaar op het meso-niveau de hand zou reiken. Uiteindelijk is het dat ook waar u naar streeft.

Met de prefix "micro-" doelt u immers niet op de school op zichzelf, maar op een scholengroep die binnen een overzichtelijk gebied probeert over de netgrenzen heen een vorm van samenspel te organiseren. We moeten alleen vermijden dat enveloppefinanciering ertoe leidt dat we deze scholen aan hun lot overlaten. Ik ben ervan overtuigd dat dit niet binnen uw bedoeling ligt. Er zal evenwel vooralsnog geen definitieve beslissing hieromtrent vallen.

De enveloppefinanciering kan dus een aanzet zijn naar het creatief herdenken van bepaalde regelingen en naar het optimaal inzetten van de mogelijkheden van de regio op het mesoniveau. De Lijn moet ook nog wat leren.

De Lijn mag niet - in een soort van zelfgenoegzaamheid - haar wetten eenzijdig opleggen.

**Minister L. Van den Bossche :** Het is duidelijk dat het mesosysteem dat door het departement wordt gefinancierd de samenwerking tussen verschillende scholen niet in de weg staat. Bepaalde scholen werken reeds samen. Dat is onder meer het geval in de regio's Aalst en Kortrijk waar het leerlingenvervoer netoverschrijdend wordt georganiseerd.

Mijn departement financiert het leerlingenvervoer per school. De scholen kunnen de toelagen groeperen en als het ware een eigen mesosysteem uitbouwen.

Op de vraag op welke manier ik zal voorkomen dat de huidige tekorten op de scholen worden afgewend, deel ik mee dat er voor 1994 geen tekorten zijn. Omwille van de vrij comfortabele budgettaire positie heb ik bovendien een aantal negatieve adviezen ongedaan gemaakt. Dit is onder meer het geval voor Turnhout.

Ook voor 1995 zal het budget voor leerlingenvervoer de uitgetrokken bedragen niet overschrijden.

Na de moeilijkheden van de eerste jaren èn een stringent beheer zijn de uitgaven onder controle.

De heer Wymeersch heeft de problematiek van het leerlingenvervoer van gehandicapten behandeld.

De problematiek is grotendeels een gevolg van artikel 4 van de Schoolpactwet van 29 mei 1959.

Hij heeft de vraag gesteld of het niet mogelijk is dat scholen verschillende onderwijstypen aanbieden. Dat is op dit ogenblik reeds mogelijk.

Het Buitengewoon Lager Onderwijs (BLO) werkt met 8 typen. Het spreekt voor zich dat niet elke school deze 8 typen kan aanbieden. Bepaalde scholen bieden echter een combinatie van typen aan. Ik geef wel toe dat dit steeds moeilijker wordt. Binnen de typologie heb ik reeds afwijkingen op het principe van de dichtstbijzijnde school toegestaan. Bij de toekenning van een dergelijke afwijking houd ik rekening met de specifieke handicap en de meest aangepaste technologie van een school.

Het wordt soms zeer moeilijk. Zo heb ik een speciale afwijking moeten verlenen voor een kind met een specifieke handicap - de heer Wymeersch kent misschien het dossier -, omdat een bepaalde school, die niet het dichtstbij gelegen was, op meer geavanceerde wijze kon antwoorden op de problemen van de betrokkene. Natuurlijk kunnen niet alle scholen alle typen van bijzonder onderwijs aanbieden. Vandaar dat hier het leerlingenvervoer een essentiële rol speelt, naast natuurlijk de vrije keuze. Inderdaad, vaak gaan de leerlingen naar scholen die verder van hun huis gelegen zijn dan 4, 12 kilometer enzovoort.

De scholen kunnen natuurlijk verschillende typen van buitengewoon onderwijs inrichten. Voor de programmering en de instandhouding ervan hebben zij evenwel een minimum aantal leerlingen nodig.



## Van den Bossche

Het is juist dat er ingevolge de stringente organisatie en de budgettaire problemen wantoestanden - wij moeten ze niet overdrijven - bestaan, die des te dramatischer zijn voor kinderen met een handicap. Sommigen zijn inderdaad te lang van huis weg, feit waarop wij niet fier moeten zijn. Het inzetten van kleinere bussen is een voor de hand liggende oplossing. De financiële impact ervan is evenwel groot.

Hopelijk zullen de scholen dankzij de enveloppefinanciering de op microvlak ontstane leemten na een aanvaardbare macroregeling kunnen invullen met eigen vrijwillige financiering om te komen tot een menswaardig leerlingenvervoer.

Ik meen niet - dit is een randopmerking - dat hier sprake kan zijn van volledige kosteloosheid van het leerlingenvervoer. Immers, de meeste leerlingen hebben vrij gekozen voor een bepaalde school. De vraag is wel of bijvoorbeeld leerlingen van type 8 met dezelfde zorgzaamheid aan huis moeten worden afgehaald als leerlingen van type 2 of zwaar fysisch gehandicapte leerlingen. Wij moeten die vraag durven te stellen. Persoonlijk meen ik van niet. Vaak gaat het bij leerlingen van type 8 om kinderen die, nadat zij zorgzaam naar huis zijn gebracht, vlug op de fiets springen om in het nabijgelegen dorp voor moeder boodschappen te doen. Ik ga niet zo ver als sommigen uit de welzijnssector die ervoor pleiten dat, aangezien leerlingen van type 1 ook - terecht - tot zelfredzaamheid worden opgeleid, niet zo zorgzaam aan huis moeten worden opgehaald.

Eigenlijk moeten wij het debat over de wijze van de ophaaldienst durven aan te gaan. Ik herinner eraan dat het leerlingenvervoer werd ontworpen toen het type 8 nog niet bestond. Dit type is het meest recente van het buitengewoon onderwijsaanbod, dat terecht werd ontwikkeld en waar, mijns inziens, het leerlingenvervoer niet zo sterk moet worden uitge-

bouwd als voor andere typen van het bijzonder onderwijs. Wie na de volgende verkiezingen de meerderheid vormt en het mooie weer moet maken, zal ongetwijfeld over dit thema moeten discussiëren. Hopelijk zal de oppositie dan niet beweren dat er 37 miljard frank meer moet worden uitgehaald. Dat is onmogelijk vandaag.

Men heeft gepleit voor een eigen Vlaams schoolvervoer. Persoonlijk zal ik mij daar altijd tegen verzetten. Een administratie moet zich terugtrekken op haar kerntaken. Uitbesteding van de andere taken ligt voor de hand. Indien de Vlaamse Gemeenschap haar administratie verstandig wil beheren, dan zal zij bijvoorbeeld de uitbetaling van de wedden voor het personeel van het departement Onderwijs, wat de helft van de taken uitmaakt, moeten uitbesteden. In principe hoort dat niet tot de taken van het departement. Er moet een economisch rendabele manier worden gevonden om minstens aan dezelfde kostprijs, liefst aan minder, de wedden uit te betalen.

De uitbesteding van overbodige taken is een punt van mijn geloof. Of dat al dan niet door mijn eigen omgeving wordt gedeeld, stoort mij niet. Dit is geen ideologische discussie, maar een filosofie ingegeven door louter wiskundige en managementoverwegingen.

De overheid moet zich toespitsen op haar kerntaken en verder niets. Ik merk dat de dienst Leerlingenvervoer zelf de taken die ik opleg niet aankan. Het zijn immers geen experts op dat vlak, ze worden niet bijgeschoold - ik ben daarin de werkgever-boeman die hen geen verdere vorming laat volgen om de nieuwe mogelijkheden van verkeerstechnieken te leren enzovoort - en ik kan dit eenvoudig niet doen zoals het hoort, want het behoort niet tot mijn fundamentele opdracht. Wat men niet goed kan doen, doet men beter niet. Daar geloof ik hardnekkig in en daarom pleit ik voor een uitvoerige "outsourcing" van alles wat niet tot

de kerntaken behoort. Dat moet geleidelijk gebeuren en het hoeft niet in één ruk of geïmproviseerd tot stand te komen. Zo'n vaart loopt het nog niet. Bepaalde zaken lopen heel vlot op dit moment. Denk daarbij maar aan de uitbetaling van wedden in de onderwijssector. Het systeem dat we hebben uitgedokterd, is bovendien het enige plausibele vanuit managementstandpunt. Bij een doorlichting is overigens gebleken dat de oplossingen waarmee we op de proppen kwamen, niet voor verbetering vatbaar zijn. Daar ben ik trots op. Het betekent evenwel niet dat we moeten ontkennen dat dit niet tot de kerntaken van het departement Onderwijs behoort. De oprichting van een soort Vlaams schoolvervoer is dus uitgesloten. We kunnen enkel hopen dat er plaatselijk met De Lijn creatieve overeenkomsten worden gesloten, maar dat zal op centraal vlak niet gebeuren.

Met de minister van Welzijn onderhoud ik inderdaad hartelijke en keurige contacten, hoewel ze soms wel eens stormachtig kunnen zijn, vooral dan wanneer ik met mijn collega praat in haar hoedanigheid van minister van Begroting. Ze vormt als het ware mijn "linkervleugel" in de regering. Het blijft hoe dan ook onaanvaardbaar de leertijd van het kind te verminderen in intensiteit en in duur. Er zijn wél mogelijkheden. De procedure is eerder ingewikkeld, maar het buitengewoon onderwijs kent bijvoorbeeld geen eindtermen en dergelijke. Het bestaat op zichzelf en gaat vooral uit van de eigen mogelijkheden van het kind en streeft naar een optimale ontplooiing. Wat u vraagt, kan dus wel, maar dan moeten we de procedure vereenvoudigen. Als u me het probleem heel concreet op papier zet, zie ik niet in waarom daaromtrent geen herziening kan gebeuren in overleg met de deskundigen. Het zou inderdaad de druk op de ouders én de kinderen sterk doen afnemen en zodoende betere resultaten opleveren. Het is inderdaad aan onze aandacht ontsnapt, maar binnen de marges van de

bestaande regelgeving kunnen we nu al iets ondernemen.

**De voorzitter** : De heer Martens heeft het woord.

**De heer L. Martens** : Mijnheer de minister, u hebt heel duidelijk de opties die zich vandaag aandienen, afgebakend. Indien u over meer tijd had kunnen beschikken, zou alles ongetwijfeld helemaal "in de plooi zijn gevallen". Over de positieve evolutie kan ik me alleen maar verheugen. Hopelijk blijft het niet bij een dossier en krijgen meerdere hangende dossiers - eventueel negatief beoordeelde - een even gunstige afloop. Ik ben ervan overtuigd dat u dit ernstig zult onderzoeken. U zou overigens uzelf niet zijn als we in uw antwoord niet enkele stoutmoedige hints naar de toekomst hadden teruggevonden met betrekking tot de kerntaken van het onderwijs. Daar zullen we het morgen evenwel de hele dag over hebben.

**Minister L. Van den Bossche** : Het heeft me enigszins ontgoocheld dat ik niet op de studiedag van de CVP ben uitgenodigd. Ik hoopte dat ik toch ten minste het slotwoord zou mogen brengen. Het is niet uitgesloten dat ik er toch mijn opwachting maak, hoor.

**De voorzitter** : De heer Wymeersch heeft het woord.

**De heer F. Wymeersch** : Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Ik wens nog een bijkomende vraag te stellen over de specifieke situatie

van het leerlingenvervoer in het BLO. Ik stel vast dat het leerlingenvervoer voor deze sector niet altijd georganiseerd is tot in de woonplaats.

**Minister L. Van den Bossche** : Dit kan enkel maar als de ouders niet gekozen hebben voor de dichtstbijzijnde school.

**De heer F. Wymeersch** : Mijnheer de minister, ik wens u niet tegen te spreken.

Mijn vraag is echter gebaseerd op concrete situaties.

**Minister L. Van den Bossche** : Wonen de ouders in België ?

**De heer F. Wymeersch** : Inderdaad.

**Minister L. Van den Bossche** : De woonplaats is niet onbelangrijk. Ik herinner mij dat ik een negatief advies heb gegeven voor leerlingen die in Nederland wonen.

**De heer F. Wymeersch** : Mijnheer de minister, ik ken een aantal specifieke gevallen. Ik geef het voorbeeld van kinderen uit het Antwerpse die in een bepaalde school werden geweigerd omwille van een te hoge bejaafdheid voor dat type. Zij werden doorverwezen naar Gentbrugge. Het leerlingenvervoer is echter slechts georganiseerd tot Lokeren. Dit betekent dat de ouders zelf voor vervoer tot Lokeren moeten zorgen.

**Minister L. Van den Bossche** : Mijnheer Wymeersch, het probleem van Gentbrugge is ondertussen opgelost. Ik heb de uitbreiding goedgekeurd.

**De heer F. Wymeersch** : Betekent dit dat het leerlingenvervoer tot in Sint-Niklaas wordt georganiseerd ?

**Minister L. Van den Bossche** : Ik kan dat voor u opzoeken.

**De heer F. Wymeersch** : Mijnheer de minister, u hebt mij tijdens mijn repliek wat te snel onderbroken.

Mijn bijkomende vraag handelt over een mogelijkheid van financiële tussenkomst ten voordele van de ouders van wie het kind niet aan huis wordt opgehaald.

**Minister L. Van den Bossche** : Dat is niet mogelijk.

De ouders moeten in principe de dichtstbijzijnde school kiezen.

In welomschreven gevallen zoals omwille van medische redenen kan men een afwijking toestaan.

De vertraging bij de toekenning van de afwijking voor Sint-Niklaas werd veroorzaakt door het ontbreken van de medische verantwoording.

Voor andere dan medisch verantwoorde gevallen kan ik moeilijk een afwijking toestaan omdat ik het principe van de dichtstbijzijnde school moet respecteren.

— *Het incident wordt gesloten om 11.20 uur.*





## **HANDELINGEN**

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid