

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

30 april 1998

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR ONDERWIJS, VORMING EN WETENSCHAPSBELEID

Interpellatie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Luc Van den Bossche, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de nieuwe regeling voor het leerlingenvervoer  
Bijlage



## Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

Donderdag 30 april 1998

**VOORZITTER : De heer Gilbert Vanleenhove**

– *De interpellatie wordt gehouden om 13.36 uur.*

**Interpellatie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Luc Van den Bossche, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de nieuwe regeling voor het leerlingenvervoer**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Verwimp tot de heer Van den Bossche, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de nieuwe regeling voor het leerlingenvervoer.

Mevrouw Verwimp heeft het woord.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het leerlingenvervoer is al jaren één van de grote zorgenkinderen van de sector onderwijs. Dat geldt dus ook voor deze minister. Er dringen zich duidelijk maatregelen op.

Mijnheer de minister, u werkt al lang aan die maatregelen. U hebt lange tijd de weg bewandeld van de enveloppefinanciering, waarbij u van plan was om alle scholen een enveloppe te geven waarmee ze het leerlingenvervoer binnen hun eigen school moesten organiseren.

Ik was aangenaam verrast toen ik in de krant van 19 maart 1998 las dat 'de minister zelf voor het vervoer van leerlingen zorgt'. De verwoording was wel wat vreemd. Toen ik contact opnam met de persdienst van het kabinet, zei men dat ze er geen pers tekst over hadden. Het ging om een tekst die zomaar ontsproten was uit het brein van de minister.

**Minister Luc Van den Bossche** : Ik heb niets te maken met dat artikel. Het enige dat klopt is dat

we geen perstekst hebben verzonden. Ik vermoed dat het artikel is geschreven op grond van een document dat is uitgelekt. Men heeft me niets gevraagd ; ik heb er dan ook niets mee te maken.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : Ik neem daar akte van. Feit is dat het artikel van Hein De Belder – één van de meest gerenommeerde journalisten inzake onderwijs – me aangenaam verraste.

Volgens het artikel wordt vanaf 1 september alle leerlingenvervoer centraal geregeld. Dit houdt belangrijke wijzigingen in voor de scholen, die tot nu toe het vervoer zelf regelden via subsidiëring : kortere reistijden, kinderen van verschillende scholen en verschillende netten zitten in dezelfde bus, beter opgeleide en wellicht ook beter vergoede busbegeleiders of -begeleidsters sluiten een contract af met het departement Onderwijs in plaats van met de school. De minister en niet de directie wordt hierdoor de verantwoordelijke opdrachtgever voor de begeleiders.

Mijnheer de minister, wat u doet, is waarschijnlijk niet ondoordacht. Hiermee heb ik het natuurlijk over uw beleid op onderwijsvlak, over de rest spreek ik me niet uit. (*Gelach*)

Wellicht is uit onderzoeken en evaluatie van pilootprojecten gebleken dat de voordelen van een dergelijk nieuw systeem opwegen tegenover de nadelen.

Alle mensen die met het leerlingenvervoer te maken hebben, stellen talrijke vragen. Degene die het meest te maken heeft met het leerlingenvervoer is de leerling zelf. Leerlingen van het buitengewoon onderwijs hebben vaak aangepaste hulpmiddelen voor het vervoer nodig. Ze gaan ook vaak naar scholen die buiten de woonzone liggen.

Uit het artikel heb ik begrepen dat het vervoer zonaal zou worden geregeld om al te grote omwe-

## Verwimp-Sillis

gen of overlappende reizen te vermijden. Wat gebeurt er met kinderen die in een andere zone naar school gaan? Indien het vervoer zonaal wordt geregeld, moeten die leerlingen dan overstappen van de ene zonebus naar de andere? Ook de ouders, begeleiders en begeleidsters, de buschauffeur, de exploitant, de directie en de inrichtende macht zijn belangrijke actoren.

Mevrouw De Schamphelaere heeft op 25 maart 1998 een mondelinge vraag gesteld over de sociale voordelen van het onderwijs. Een belangrijk luik daarin was het leerlingenvervoer. U antwoordde daarop dat de voorbereiding van de regelgeving over het leerlingenvervoer en de impact van een uitvoeringsbesluit inzake de sociale voordelen volop aan de gang is, maar zeker niet af zal zijn voor het begin van het volgende schooljaar.

Tot nu toe was bij de organisatie van het leerlingenvervoer ook een belangrijke taak weggelegd voor de directie. De titel van het artikel suggereert dat wanneer de minister zelf voor de organisatie zorgt, de directies minder, zo niet helemaal geen, werk meer hebben.

Het artikel, dat gebaseerd is op het lek, heeft het over 1 september. Is dit 1 september 1998? Morgen begint de maand mei. Dat is de maand bij uitstek waarop opendeurdagen en allerlei trefmomenten tussen directies en nieuwe leerlingen en hun ouders worden georganiseerd. Die mensen hebben vragen. Welk antwoord kan de directie geven op de vraag waar en onder welke voorwaarden hun kind wordt afgehaald? Hoe worden de directies verwittigd over de op 1 september op stapel staande wijzigingen? Worden ze ook betrokken bij de voorbereiding? Het busvervoer moet immers worden geregeld. U moet precies van hen te weten komen waar en op welk moment iemand op- en afstapt. In het weekend kan de situatie nog anders zijn.

Er is ook overleg nodig tussen directies wanneer leerlingen van verschillende scholen en verschillende netten van dezelfde bus gebruik maken. Wanneer en hoe krijgen de directies de opdracht en de mogelijkheid om overleg te plegen? Dat is niet evident. Als de bus van de ene school naar de andere rijdt, is het toch logisch dat de lesuren en het einde van de lestijd op elkaar worden afgestemd. Men kan BLO-leerlingen niet zomaar een half uur laten wachten omdat de bus ondertussen andere leerlingen staat op te wachten.

Er moet een zeker overleg zijn tussen de verschillende scholen. Op welke decretale basis wordt het vervoer geregeld als de regeling op 1 september 1998 wordt gewijzigd? Wanneer worden de directies op de hoogte gebracht van de nieuwe regeling?

Stel: een doorsnee school heeft veertien busdiensten. Op een blauwe maandag is een bus defect, komt een chauffeur niet opdagen en is een busbegeleidster ziek. Hoe zal men deze problemen opvangen wanneer alles centraal is geregeld? Er zullen ouders ongerust zijn omdat hun kind niet wordt opgehaald of niet op tijd thuis is. Sommige ouders moeten zelf werken en kunnen niet weg omdat de bus er niet is. Zullen ze dan naar u bellen, mijnheer de minister? Zult u daarvoor een groene telefoon installeren? Wie draagt bij de nieuwe regeling de verantwoordelijkheid indien de bus of de begeleider niet komt opdagen, indien er vertragingen zijn, indien er klachten zijn van ouders over het gedrag van de andere kinderen in de bus? Hoe verlopen dan de contacten tussen de verantwoordelijke, in casu de minister, en de betrokkenen?

Ik had ook nog een vraag over projecten van gemeenschappelijk leerlingenvervoer. Gaat u niet over één nacht ijs? Zijn de pilootprojecten al geëvalueerd en zo ja, met welk resultaat?

**De voorzitter:** Minister Van den Bossche heeft het woord.

**Minister Luc Van den Bossche:** De reglementering van het leerlingenvervoer is relatief complex, om het eufemistisch uit te drukken. Voor het buitengewoon onderwijs is de reglementering bepaald door artikel 20 van de belangrijke wet van 7 juli 1970 op het buitengewoon en geïntegreerd onderwijs. Die wet bepaalt dat de Vlaamse regering de reiskosten van de leerlingen van het buitengewoon onderwijs op zich neemt. Leerlingen kunnen, rekening houdend met de geschikte vorm van buitengewoon onderwijs, kiezen voor een bepaalde school: gemeenschapsonderwijs, vrij gesubsidieerd of gesubsidieerd officieel onderwijs. Die bepalingen impliceren niet noodzakelijk dat de Vlaamse overheid op basis van die wet verplicht is om zelf te zorgen voor de organisatie van het leerlingenvervoer.

Om het gemakkelijk te maken bestaan er drie organisatievormen. Ten eerste is er de terugbetaling van de kosten van individueel of openbaar vervoer. Daarbij gelden op basis van de bewuste wet van 1970 de tarieven van het openbaar ver-

### Van den Bossche

voer. Ten tweede is er de subsidiëring van door scholen georganiseerd leerlingenvervoer. De diensten voor het leerlingenvervoer zorgen dan op basis van dezelfde wet bijvoorbeeld voor het uitvoeren van de gunningsprocedure. Ten derde is er de organisatie van zonaal vervoer door de Vlaamse overheid, bij toepassing van de wet van 15 juli 1983 tot oprichting van de nationale dienst voor leerlingenvervoer. Dit kan zowel voor gewoon of voor buitengewoon onderwijs, maar uitsluitend binnen de zones die bij ministerieel besluit worden vastgelegd.

Sinds de inwerkingtreding van de wet van 15 juli 1983 wordt een gedeelte van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs georganiseerd als zonaal leerlingenvervoer. Men kan dan ook niet spreken van pilootprojecten, maar van vijftien jaar lang positieve ervaring met zonaal leerlingenvervoer. Men overweegt trouwens al verschillende jaren om het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs onder toepassing van de wet van 15 juli 1983 te brengen, mede op vraag van het Rekenhof. Door de verschillende pogingen tot globale hervormingen van de sector werd die ingreep uitgesteld. Men ondernam eerst pogingen om de sector zelf gemakkelijker te ordenen.

De verschillen tussen gesubsidieerd leerlingenvervoer en het leerlingenvervoer dat door de dienst leerlingenvervoer wordt georganiseerd, zijn in de praktijk niet groot. De verschillen situeren zich vooral in de contracten met vervoerders en begeleiders, respectievelijk de scholen en de overheid, en in het al dan niet gemeenschappelijke vervoer over scholen en netten heen.

De buitendiensten voor leerlingenvervoer zorgen hoe dan ook voor de praktische organisatie van het gesubsidieerd leerlingenvervoer. Ik verwijs naar de organisatie van bijvoorbeeld de aanbestedingen. Binnen het gesubsidieerde leerlingenvervoer organiseren heel wat scholen op vrijwillige basis gemeenschappelijk leerlingenvervoer in de zogenaamde kernen.

De toestand is dus uitermate complex. In het antwoord dat ik laat publiceren staat een tabel waarin voor de verschillende stappen – de organisator, de contractanten, de gunning van de contractanten, de beroepsvervoerder, de facturatie van de vervoerder, de betaling van de vervoerder, de facturatie en de betaling van de begeleider, de vastlegging van het traject – de verschillen worden aangeduid,

zowel qua subsidiëring als qua organisatie (Bijlage).

De reorganisatie van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs heeft betrekking op scholen en op kernen. Het is de bedoeling om tot zonaal leerlingenvervoer te komen. Deze complexe operatie moet hoe dan ook gefaseerd worden uitgevoerd. Door het zonaal maken van het leerlingenvervoer is het mogelijk om geleidelijk over te gaan naar een meer rationele organisatie van het leerlingenvervoer.

Voor de leerlingen is er het voordeel dat men – waar mogelijk – zal overgaan tot gemeenschappelijk leerlingenvervoer tussen verschillende scholen en verschillende netten. Voor het buitengewoon onderwijs is het niet onbelangrijk dat dit kortere reistijden oplevert. In sommige gevallen worden we immers met heel pijnlijke menselijke problemen geconfronteerd.

De vervoerders worden rechtstreeks betaald door de buitendiensten leerlingenvervoer en niet meer via de school. Een tweede voordeel voor de vervoerder is dat de school verantwoordelijk blijft voor het nakijken van de facturen. De betaling gebeurt centraal en rechtstreeks, maar de controle gebeurt door de scholen.

Voor de busbegeleiders zijn er vijf voordelen. Ten eerste krijgen ze eenvormige contracten met de overheid. Ten tweede krijgen ze een eenvormige regeling inzake sociale zekerheid. Ten derde wordt de betaling geregeld door één sociaal secretariaat. Ten vierde worden de busbegeleiders uiteraard benoemd op voorstel van de scholen. Er is dus geen centralisme waarbij de overheid de busbegeleiders aanstelt. Ten vijfde blijven de scholen de prestaties van de begeleiders controleren.

Voor de scholen zijn er ook een aantal voordelen. De administratieve verplichtingen worden vermindert – een oud zeer van de directies. De betaling van vervoerders en begeleiders gebeurt nu centraal en moet niet meer door de scholen worden georganiseerd.

Ik begrijp dat na dergelijke berichten vragen rijzen bij de verschillende actoren van het leerlingenvervoer. Ik zal uitvoerig schetsen hoe de hervorming wordt gefaseerd. De juridische basis wordt gevormd door een ministerieel besluit. De wet van 15 juli 1983 richtte de Nationale Dienst voor het Leerlingenvervoer op. In artikel 13 wordt de inwerkingtreding van de wet in handen gelegd van de minister van Onderwijs.

## Van den Bossche

Om het leerlingenvervoer van het bijzonder onderwijs vanaf 1 september 1998 als zonaal vervoer te beschouwen, moet er eerst een ministerieel besluit komen. Dit is het ministerieel besluit van 25 maart jongstleden. Met dit ene ministeriële besluit wordt de juridische basis gelegd om de nodige praktische maatregelen te kunnen nemen. Het gebied van een zone wordt, naar analogie met vorige ministeriële besluiten, omschreven in artikel 2 als 'het woongebied van de leerlingen die de dichtstbijgelegen school voor buitengewoon onderwijs vinden, rekening houdend met de vrije schoolkeuze in een bepaalde gemeente of twee of meer aanpalende gemeenten.'

Om organisatorische redenen worden de ophaaldiensten van nabijgelegen scholen uit verschillende gemeenten gegroepeerd, omdat die eenzelfde ophaalgebied bestrijken. Omdat de reorganisatie van het leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs in dit veld niet kan worden gerealiseerd op één bepaald moment, kunnen vanaf nu de onderhandelingen starten om de verschillende zones te bepalen. Die operatie moet uiterlijk op 1 september 1998 zijn afgerond. In de praktijk is deze oefening veel eenvoudiger dan uit mijn uitleg blijkt, want eerstdaags zal in de commissie leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs van de VLOR een eerste concreet voorstel worden besproken.

Rekening houdend met artikel 3 van het ontwerp van ministerieel besluit kan in september 1998 een ontwerp van aanvullend ministerieel besluit worden opgemaakt, waarbij alle zones worden opgesomd, zoals het veld ze zal hebben uitgewerkt. Die reorganisatie staat los van de sociale voordelen in het basisonderwijs, die onlangs uitvoerig aan bod kwamen. In het buitengewoon onderwijs houdt men immers rekening met de keuze tussen verschillende netten op grond van de wet van 7 juli 1970 en komt de overheid in die gevallen altijd zelf financieel tussenbeide.

Met het oog op de wijziging van de sociale contracten worden in het zonaal vervoer contracten afgesloten tussen het departement Onderwijs en de vervoerder of busbegeleider. Buiten de zones gaat het om contracten tussen school en vervoerder of busbegeleider. In de praktijk moeten de contracten van ongeveer 800 ritten worden omgeschakeld.

Welke regeling is nu uitgewerkt voor de vervoerders? Ten eerste zal men bestaande buscontracten onder dezelfde financiële voorwaarden en voor dezelfde contractuur overnemen van de inrichten-

de machten. We wijzigen niets aan de prijs en de duur van de bestaande contracten. We spelen rechtsopvolger van de scholen.

Ten tweede wordt de afstand 'beladen traject' vervangen door de afstand school-school. Deze aanpassing verandert niets aan het aantal kilometers dat de betrokken firma's per dag moeten rijden. Door het groter aantal kilometers wordt de kans op kilometeruitbreiding of -daling met 20 procent kleiner, omdat de marge groter wordt. Aangezien een contract een bilaterale overeenkomst is, is het mogelijk dat sommige vervoerders niet akkoord gaan met de overname van hun contract door het departement. In dat geval kan het departement die contracten opzeggen wegens reorganisatie met een opzegtermijn van één maand, overeenkomstig artikel 8 van het ministerieel besluit van 29 maart 1983, artikel 8 van het ministerieel besluit van 20 september 1993 en artikel 8 van het ministerieel besluit van 17 juni 1997. De omschakeling tot zonale contracten heeft voor de vervoerder hoe dan ook het voordeel dat hij rechtstreeks wordt betaald door het departement Onderwijs en niet meer hoeft te wachten tot de school de subsidie op haar beurt doorstort.

Ik geef nog wat detailinformatie. Het totaal aantal buscontracten van beroepsvervoerders dat wordt omgeschakeld of dient te worden omgeschakeld naar zonale contracten, bedraagt 802 voor de vijf provincies samen. Daarbij zijn nog 12 ARGO-ritbussen op te tellen, wat het totaal op 814 brengt. Dat aantal kan worden opgedeeld volgens de school die de rit beheert. Het aantal ritten dat de scholen van de ARGO beheren, bedraagt 135 in kernen BO en 10 in buitenzones. Het gaat hier om de 10 ARGO-bussen. In het officieel gesubsidieerd onderwijs zijn er 80 contracten, in het vrij gesubsidieerd 320. Het leidt tot een totaal van 335 contracten en 10 ARGO-bussen buiten de zones. In het BO buiten de kernen en zones heeft de ARGO er 35 en 2 eigen bussen. Het officieel gesubsidieerd onderwijs heeft er 49 en het vrij gesubsidieerd onderwijs 183. In totaal zijn dat 170 contracten voor de ARGO naast 12 ARGO-bussen, 129 contracten voor het officieel gesubsidieerd onderwijs, 503 contracten voor het vrij gesubsidieerd onderwijs. Dat brengt ons op het eerder vermelde cijfer van 802 contracten plus 12 ARGO-bussen, wat het totaal aantal ritten zoals gezegd op 814 brengt.

De busbegeleiders op de 814 schoolbussen, waarvan de inrichtende machten nu de werkgever zijn, neemt het departement Onderwijs als werkgever over. Bij ministerieel besluit van 17 december 1991 is het loon gelijkgesteld met het minimumloon. Dat

### Van den Bossche

blijft gegarandeerd. Door het feit dat de overheid werkgever wordt, daalt de RSZ-bijdrage van maximum zowat 40 percent, namelijk categorie 074, tot ongeveer 16 percent, namelijk categorie 198. Hier-teenover staan natuurlijk wel een aantal andere werkgeversverplichtingen, zoals de overheid als eigen verzekeraar. Maar normaal komen er toch wel middelen vrij. Zoals nu trouwens in de zonale arbeidscontracten is bepaald, worden de busbegeleiders slechts aanvaard op voordracht van de directie van de beherende scholen, want zij zijn het best geplaatst om de geschikte kandidaten te selecteren.

Ten derde is er de reorganisatie. Vanaf september 1998 kunnen reorganisaties worden doorgevoerd. Het gemeenschappelijk organiseren van leerlingenvervoer over de netten heen kan leiden tot een meer rationele organisatie, en eventueel ook tot mindere en kortere ritten. Men kan dan ook starten met het ontdebelen van de langere ritten, namelijk ritten die meer dan twee uur duren.

In de praktijk zullen dergelijke reorganisaties echter slechts ten vroegste gebeuren met ingang van 1 januari 1999. Op dat ogenblik moet een groot gedeelte van de bestaande ritten in het leerlingenvervoer hoe dan ook opnieuw worden aanbesteed. Dat is een toevallige samenloop van omstandigheden. Door mogelijke reorganisaties en heraanbestedingen te laten samenvallen, wordt de hele operatie minder complex.

Ten vierde is er het overleg met de betrokkenen. In het verleden heeft de omschakeling van het buitengewoon onderwijs weinig of geen problemen opgeleverd omdat de betrokkenen uiteraard vragende partij waren. In Kortrijk kwam de vraag van de beroepsvervoerders en in Brugge kwam dezelfde vraag van de inrichtende machten. De buitendiensten van het leerlingenvervoer zullen indien nodig de overlegvergaderingen organiseren met de betrokken scholen en met de beroepsvervoerders. Deze week werden alle betrokkenen schriftelijk op de hoogte gebracht. Daarbij wordt duidelijk gesteld dat met deze reorganisatie geen besparing wordt beoogd, maar een betere organisatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs.

Ten vijfde werd de opdracht van de CLBO, onder meer met het oog op de hervorming, onlangs versterkt. In de praktijk gaf deze commissie vooral adviezen voor de praktische organisatie van het leerlingenvervoer BO, bijvoorbeeld over nieuwe ritten, rituitbreidingen of verwittigingen die men

aan vervoerders moest uitspreken. Het is duidelijk de bedoeling om in de toekomst binnen deze commissie meer algemene dossiers aan bod te laten komen, zoals de hele organisatie van het leerlingenvervoer BO.

Ten zesde gebeurt de loonadministratie van de busbegeleiders, ongeacht of ze een contract hebben met de school of met het departement Onderwijs, nu altijd door de beherende scholen. Ofwel staat de school zelf in voor de hele loonadministratie, ofwel kan ze die taak op haar kosten uitbesteden aan een sociaal secretariaat. Door de voorgestelde reorganisatie verdwijnen alle contracten tussen scholen en busbegeleiders en wordt het departement Onderwijs werkgever van alle busbegeleiders. Nu wordt onderzocht op welke wijze de loonadministratie van de busbegeleiders globaal door het departement kan worden uitbesteed aan één sociaal secretariaat. Dat zou voor de scholen ongetwijfeld een administratieve verlichting inhouden. Ten aanzien van de busbegeleiders kan zo een eenvormige en wellicht meer correcte betaling worden gegarandeerd.

Ten zevende en ten laatste zijn er de statuten van de busbegeleiders. Door aan alle busbegeleiders hetzelfde juridisch statuut te geven, wordt het nu ook mogelijk eenvormigheid te creëren op het vlak van verantwoordelijkheden van de busbegeleiders. Hierin wil ik evenwel niet overhaast te werk gaan. Binnen het departement Onderwijs wordt nu een dossier voorbereid waarin de mogelijke knelpunten en ook de alternatieve oplossingen zullen worden opgenomen. Op basis daarvan is een meer definitieve regeling mogelijk. Uiteraard zullen ook de scholen hierin een belangrijke rol moeten blijven spelen.

Ten slotte maak ik nog melding van een opleiding tot busbegeleider. Op dit ogenblik werken de hogescholen die de basisopleiding orthopedagogie organiseren, samen aan een specifieke opleiding voor busbegeleider. De eerste cursussen zullen allicht al kunnen worden georganiseerd in 1999.

Mijnheer de voorzitter, dit was mijn omstandig, technisch en misschien een beetje vervelend antwoord op de terecht gestelde en boeiende vraag.

**De voorzitter :** Mevrouw Verwimp, u krijgt een compliment van de minister. Ik denk dat u hem nu ook zacht zult behandelen in uw repliek.

Mevrouw Verwimp heeft het woord.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : Ik herinner u eraan dat ik de minister al zacht heb behandeld. Ik dank hem voor dit technisch en omstandig antwoord.

Het klopt dat de onderwijssector nogal snel op het artikel heeft gereageerd, mijnheer de minister. U gaf zelf toe dat het om een zeer complexe materie gaat. Als men dan opeens een oplossing uit de mouw schudt, kan men reactie verwachten. Die is niet a priori negatief. Men geeft u krediet.

De mensen uit het onderwijs hebben me gezegd dat in tegenstelling tot in het Pajottenland, in de streek van Leuven inderdaad gemeenschappelijk vervoer bestond van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs. Omtrent het vervoer van karaktergestoorde leerlingen uit het type III van verschillende scholen, regent het blijkbaar klachten. De ouders komen klagen bij de directie dat toevallig steeds de andere leerling de problemen heeft veroorzaakt. Hoe denkt u dat op te vangen ? Dit lijken misschien details.

**Minister Luc Van den Bossche** : Dat is net de reden waarom de busbegeleiders een opleiding krijgen. Er zijn inderdaad problemen, en ze moeten op te lossen zijn. We hebben gevraagd aan de afdelingen orthopedagogie om rond de tafel te gaan zitten en een opleiding uit te dokteren voor busbegeleiders. Voordien waren deze mensen niet specifiek opgeleid voor de problemen die de leerlingen uit het type III veroorzaken. Dat probleem was bekend en manifesteerde zich overigens niet enkel in Leuven. Ook in Aalst werd gemeenschappelijk vervoer georganiseerd.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : De busbegeleiders krijgen het minimumloon, en hun werktijd bedraagt drie uur per dag. Welke mensen zult u daarvoor kunnen aantrekken ? Zullen ze die taak blijven uitoefenen ? Worden ze betaald om de opleiding te volgen ? Valt die binnen hun urenpakket ? Ik heb problemen met het lage loon en de gesplitste werkuren.

**Minister Luc Van den Bossche** : Ze worden inderdaad betaald voor die opleiding. Mijn stelling is dat bij een verplichte opleiding de werkgever niet alleen de opleiding maar ook de uren betaalt. Volgt iemand daarentegen een vorming tot meerdere eer en glorie van zichzelf en de hele wereld, dan is de vraag wel aan de orde wie voor de kosten moet opdraaien. In dat geval is minstens een gedeelte inbreng noodzakelijk. Voor de opleiding waar het hier over gaat, is het wel duidelijk dat ik betaal.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : Wat gebeurt er met de gesplitste uren ? Men vraagt de kandidaten in een ondankbaar uurrooster te werken.

**Minister Luc Van den Bossche** : Ik kan de realiteit niet veranderen. Ik weet ook wel dat dit niet de meest begeerde jobs zijn. Ik begrijp dat de functie van PDG bij Belgacom interessanter is dan die van busbegeleider.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : Minister van Onderwijs is wellicht ook een interessantere functie.

**Minister Luc Van den Bossche** : Daar ben ik niet zeker van. Ik prefereer de functie van PDG bij Belgacom.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : Mijnheer de minister, waarom stapt u af van de jarenlang gebruikte enveloppefinanciering ? Wat was daar het belangrijkste nadeel van ?

**Minister Luc Van den Bossche** : Ik stap daar helemaal niet van af. Het is alleen niet zo eenvoudig om het hele veld herin te richten en een aanvaardbaar samenleven van alle actoren te organiseren. Ik blijf ervan overtuigd dat daarin ooit de oplossing zal worden gevonden. Er is geen tegenstrijdigheid met de enveloppefinanciering. De zaken worden er zelfs gemakkelijker op. Soms moet men voor zichzelf een plan in verschillende stappen opstellen om het vooropgestelde doel te bereiken.

**De voorzitter** : De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

**De heer André Van Nieuwkerke** : Mijnheer de minister, het statuut van de busbegeleiders stemt me tevreden, want het was een probleem. Ondanks het minimumloon had deze groep dat nodig. De werkomstandigheden zijn niet zo gunstig. Een aantal mensen heeft ook problemen met de typische uurregeling. Ze hebben geen recht op werkloosheidsuitkering tijdens de grote vakantie waardoor ze in financiële moeilijkheden komen. Het is positief dat het departement die zaak zal onderzoeken.

Het is ook positief dat in een opleiding wordt voorzien. Men krijgt immers een grote verantwoordelijkheid toegeschoven, want men moet de zaken pedagogisch en sociaal kunnen aanvoelen.

**Minister Luc Van den Bossche** : Wat het voorgaande punt betreft, is uiteraard de RVA-regeling van toepassing. Ik kan daar niet aan ontsnappen. Om



**Van den Bossche**

de zaak volledig op te lossen, moet men de RVA-regeling wijzigen.

**De heer André Van Nieuwkerke** : In het federaal parlement heeft men hier een jaar geleden al een vraag over gesteld. Tot nu toe is er nog niets gebeurd. Ik vermeld dat nog even zodat het departement dit kan bekijken.

We hebben het vaak over het buitengewoon onderwijs. In opleidingsvorm III zitten leerlingen die net zo goed gebruik zouden kunnen maken van het openbaar vervoer. Dit zou een vorm kunnen zijn van integratie : mensen leren omgaan met het openbaar vervoer. Ik weet niet of er op dat vlak op het terrein experimenten of aanbevelingen bestaan.

**Minister Luc Van den Bossche** : Voor opleidingsvorm III is het duidelijk dat het gewoon openbaar vervoer is aangewezen. Men voert daarover besprekingen met De Lijn.

Op mijn vraag werd dit in een aantal gevallen opgenomen in mobiliteitsconvenants van minister Baldewijns. Opleidingsvorm III is een opleiding waarbij de leerlingen achteraf worden ingeschakeld in het normale arbeidsproces. Het is dan ook logisch dat dit gebeurt.

**De heer André Van Nieuwkerke** : Het zou interessant zijn mochten we daar een zicht op krijgen. Het is pedagogisch en sociaal verantwoord.

Ik vraag me verder af of de overheid een aantal garanties biedt inzake de kwaliteit van de bussen. Dit is een belangrijk punt bij het afsluiten van contracten met de busvervoerders.

**Minister Luc Van den Bossche** : Omdat zich problemen stelden met het KB van juni 1997, heb ik de minimumvoorwaarden bepaald waaraan in het bestek moet worden voldaan. Dat is een jaar geleden gebeurd.

**De voorzitter** : Wordt dit voldoende gecontroleerd ?

**Minister Luc Van den Bossche** : De controle is verscherpt door de gedecentraliseerde eenheden van de dienst leerlingenvervoer. Bij alle nieuwe aanbestedingen moet dit in het bestek worden vermeld. In de praktijk zie ik dit overal opduiken.

**De heer André Van Nieuwkerke** : Dit is een wijs besluit. Als er iets gebeurt, dan begint het systeem weer te werken.

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

**De heer Chris Vandembroeke** : Een eminent lid van onze fractie uit Oost-Vlaanderen vroeg zich af waarom kinderen die met de bus naar de gemeenteschool gaan, moeten betalen. Ik heb dit ook gevraagd aan de heer Van Dijk, tevens burgemeester. Burgemeester Van Dijk wist het ook niet. Blijkbaar is dit ook afhankelijk van het aantal vrije plaatsen op de bus, anders komen de leerlingen er zelfs niet voor in aanmerking. Als er een plaats vrij is, dan mogen ze meerijden, maar tegen betaling.

**Minister Luc Van den Bossche** : U verwacht twee dingen. Ten eerste is het leerlingenvervoer voor het BO altijd gratis. Ten tweede is er in het gewoon onderwijs een verschil tussen rechthebbende en niet-rechthebbende leerlingen. De rechthebbende leerling kan gratis gebruik maken van het schoolvervoer. De niet-rechthebbende leerling betaalt het tarief van het openbaar vervoer.

Er zijn bussen waar soms maar één rechthebbende leerling op zit. Ik heb een aantal ritten afgeschaft waar geen enkele rechthebbende leerling meer op zat. In de streek van Deinze werden zo ooit zeven van de twintig ritten afgeschaft.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.15 uur.*

---



**BIJLAGE**

**Verschilpunten inzake subsidiëring en organisatie**

	<b>Subsidiëring</b>	<b>Organisatie</b>
organisator	school of groep van scholen ("kern" buitengewoon onderwijs)	overheid (i.c. de bevoegde buitendienst leerlingenvervoer)
contractanten	school – beroepsvervoerder	overheid – beroepsvervoerder
	school – busbegeleider	overheid – busbegeleider (op voorstel van de scho(o)l(en))
gunning van de contracten beroepsvervoerder	bevoegde buitendienst leerlingenvervoer (bevoegdheid gedelegeerd door school)	bevoegde buitendienst leerlingenvervoer
facturatie vervoerder	door vervoerder aan school die doorstuurt naar bevoegde dienst leerlingenvervoer	door vervoerder aan bevoegde dienst leerlingenvervoer via de school
betaling vervoerder	door bevoegde dienst leerlingenvervoer aan de school die doorstort aan vervoerder	door bevoegde dienst leerlingenvervoer aan vervoerder
facturatie en betaling begeleider	school controleert prestaties en maakt deze over bevoegde dienst leerlingenvervoer die de school hiervoor subsidieert	school controleert prestaties en maakt deze over bevoegde dienst leerlingenvervoer die de school hiervoor betaalt
vastleggen traject	afpraak school – bevoegde dienst leerlingenvervoer, gemeenschappelijk vervoer mogelijk indien scholen een "kern" vormen	afpraak school – bevoegde dienst leerlingenvervoer, gemeenschappelijk vervoer binnen de zone