



Vlaams
Parlement

ingediend op **1818** (2018-2019) – Nr. 1
29 januari 2019 (2018-2019)

Ontwerp van decreet

tot bekrachtiging
van het besluit van de Vlaamse Regering
van 25 januari 2019 betreffende het tijdelijk project
'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	7
Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering.....	11
Advies van de Vlaamse Onderwijsraad over het voorontwerp van decreet en het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering.....	19
Advies van de Raad van State over het voorontwerp van decreet	23
Advies van de Raad van State over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering	29
Ontwerp van decreet.....	35
Bijlage: Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019.....	39
Bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering: Bisconceptnota aan de Vlaamse Regering van 17 juli 2015 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'	47
Bijlage 2 bij het besluit van de Vlaamse Regering: conceptnota aan de Vlaamse Regering van 18 december 2015 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag'.....	59
Bijlage 3 bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' en het ontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs': Indeling van Vlaanderen in vervoerregio's.....	75
Bijlage bij de memorie van toelichting: Jongeren- en kindeffectenrapport (JoKER).....	79

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. Algemene toelichting**1. Samenvatting**

Bijgaand ontwerp van decreet bekrachtigt het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'.

2. Inhoudelijke toelichting

Dit besluit geeft uitvoering aan het geformuleerde voorstel in de bisconcept-nota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs', goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015 tot uitwerking van een nieuwe regelgeving leerlingenvervoer aan de hand van een pilootproject.

Vanaf het schooljaar 2019-2020 wordt een pilootproject leerlingenvervoer georganiseerd binnen drie geselecteerde pilootgebieden, zoals bepaald door de minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken:

- 1° het pilootgebied Leuven – Heverlee;
- 2° het pilootgebied Hoogdele – Izegem – Ingelmunster – Roeselare – Moorslede – Torhout;
- 3° een (groot)stedelijk pilootgebied dat de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, bepalen.

De pilootgebieden werden geografisch afgebakend tot op het niveau van gemeentegrenzen en dienen overeen te komen met de grenzen van de vervoerregio's zoals bepaald in bijlage 3 bij het besluit van de Vlaamse Regering dat dit ontwerp van decreet bekrachtigt. Alle scholen buitengewoon onderwijs die in het geografisch afgebakend gebied gevestigd zijn, nemen deel, met uitzondering van de ziekenhuisschool Gasthuisberg, Herestraat 49 in Leuven omdat deze school voor haar type 5-leerlingen geen beroep doet op het leerlingenvervoer. Het pilootproject wordt georganiseerd in de pilootgebieden die reeds ervaring hebben met het pilootproject 'leerlingenvervoer' dat georganiseerd werd van september 2017 tot juni 2019, pilootgebied Leuven – Heverlee en pilootgebied Roeselare – Hoogdele – Izegem – Ingelmunster. Er wordt voor deze gebieden gekozen omwille van volgende redenen:

- 1° delen van expertise omtrent multimodale organisatie van leerlingenvervoer in een samenwerkingsverband met de vervoerregioraad van de vervoerregio van de pilootgebieden;
- 2° bestaande initiatieven verder ontwikkelen (bijvoorbeeld initiatief inclusieve kinderopvang in Herent in pilootproject Leuven);
- 3° erkennen van de inspanning van de voorbije twee schooljaren en vermijden dat de pilootprojecten terug moeten naar het criterium afstand en een niet-multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- 4° aanpakken van hiaten in beide pilootprojecten, bijvoorbeeld samenwerking met het regulier onderwijs, in functie van leerlingen met een vervoersnood die via het M-decreet een inclusief traject lopen.

Het lokaal bestuur, evenals de betrokken scholen voor buitengewoon onderwijs, hebben lokaal hun engagement uitgesproken om tijdens het pilootproject mee te werken aan het ontwikkelen van het concept.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor de mobiliteit en openbare werken, worden belast met het selecteren van

eventuele andere pilootgebieden. Indien er pilootgebieden worden toegevoegd, dienen deze te voldoen aan de volgende criteria:

- 1° beheersbaarheid van het aantal scholen;
- 2° bestaande samenwerkingsverbanden tussen scholen buitengewoon onderwijs;
- 3° evenwichtige spreiding tussen landelijk en stedelijk gebied;
- 4° evenwichtige verdeling van de verschillende types, opleidingsvormen en onderwijsnetten;
- 5° het engagement van het pilootgebied om tijdens het pilootproject mee te werken aan de uitwerking van de conceptnota;
- 6° respecteren van de grenzen van de vervoerregio's zoals bepaald in bijlage 3 van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering. Het pilootgebied mag met andere woorden de grenzen van de vervoerregio niet overschrijden; men werkt binnen de grenzen van de vervoerregio's.

Met het nieuwe concept leerlingenvervoer wordt getracht tegemoet te komen aan de knelpunten van het huidige systeem van leerlingenvervoer. Deze knelpunten worden benoemd in de conceptnota in de bijlagen. Allereerst wordt het pilootproject gebruikt om in te schatten wat de implicaties zijn van de uitwerking van de conceptnota over leerlingenvervoer op basis van de volgende pijlers:

- 1° een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- 2° een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- 3° een decentralisatie die de vorming van een aantal verzorgingsgebieden in heel Vlaanderen omvat;
- 4° een verdere uitbouw van buitenschoolse opvang.

Het pilootproject heeft de volgende doelstellingen:

- 1° een antwoord bieden op de vandaag bestaande knelpunten, zoals benoemd in de conceptnota;
- 2° de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren voor de implementatie van een nieuw Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer in kaart brengen;
- 3° samenwerkingsverbanden ontwikkelen in functie van het concept basisbereikbaarheid zoals gedefinieerd in de op 18 december 2015 goedgekeurde conceptnota van de Vlaamse Regering 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag', toegevoegd als bijlage.

Het pilootproject leerlingenvervoer komt tegemoet aan de knelpunten van het huidige systeem leerlingenvervoer, zoals omschreven in de conceptnota en de evaluatie van de eerdere pilootprojecten leerlingenvervoer. Het pilootproject wordt gebruikt om in te schatten wat de implicaties zijn van de uitwerking van de conceptnota, op basis van de volgende pijlers:

- 1° een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- 2° een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- 3° een decentralisatie die de vorming van verzorgingsgebieden omvat;
- 4° een verdere uitbouw van buitenschoolse opvang.

Het is belangrijk dat het pilootproject maximale kansen krijgt om uit te rollen, zodat het lessen of conclusies kan aanreiken. Gezien de behoefte aan een grondige herziening waarbij het leerlingenvervoer flexibeler moet kunnen worden georganiseerd, is daarom experimenteerruimte nodig los van de huidige regelgeving. Het pilootproject kan afwijken van de volgende wettelijke bepalingen:

- 1° de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer;
- 2° artikel IV.35 van de Codificatie sommige bepalingen voor het onderwijs van 28 oktober 2016;

3° het koninklijk besluit van 7 februari 1974 betreffende de wijze waarop de reiskosten van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs ten laste worden genomen door de Staat.

Deze afwijkingen hebben geen invloed op de reglementaire bepalingen, rechten en garanties overeenkomstig artikel 4 van het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, zoals gewijzigd bij het decreet van 18 december 2009 en gewijzigd bij het decreet van 16 juni 2017.

Dit voorontwerp van decreet bekrachtigt het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' vanaf 1 september 2019. Het besluit van de Vlaamse Regering treedt buiten werking op 31 augustus 2022.

3. Advies van de Raad van State en strategische adviesraden

Het advies van de Vlaamse Onderwijsraad werd aangevraagd op 30 november 2018. De Vlaamse Onderwijsraad liet op 14 december 2018 weten dat zij afziet van advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' en het voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'.

De Raad verwijst naar het advies van 26 mei 2016 over het eerdere ontwerp van besluit betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' dat van september 2017 tot juni 2019 loopt. Zij herhaalt haar principiële bedenkingen en haalt enkele bijkomende opmerkingen aan. De minister van Onderwijs maakte een antwoord over aan de Raad, waarin zij een antwoord biedt op deze opmerkingen.

De Raad van State verleende haar advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' (advies 65.026/1) en het voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' (advies nr. 65.027/1) op 16 januari 2019.

Bij het voorontwerp van decreet heeft de Raad van State geen opmerkingen, behalve het feit dat erop gewezen moet worden dat over het voorontwerp van decreet nog een kind- en jongereneffectrapport (JoKER) moet worden opgemaakt, dat samen met het ontwerp van decreet ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd en bij het Vlaams Parlement wordt ingediend. Deze JoKER werd opgesteld en toegevoegd aan het dossier dat bij dit voorontwerp van decreet hoort.

B. Toelichting bij de artikelen van het te bekrachtigen besluit

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Onderwijs

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

VOORONTWERP VAN DECREET



Ontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van XXXXXX betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gemeenschapsaangelegenheid.

Art. 2. Het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het tijdelijke project "Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs" wordt bekrachtigd met ingang van 1 september 2019.

Brussel, (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Onderwijs,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

ONTWERP VAN BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING



Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het tijdelijk project “Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs”

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, artikel 3, gewijzigd bij het decreet van 17 juni 2016, artikel 4, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2009 en gewijzigd bij het decreet van 16 juni 2017 en artikel 6, §2 ingevoegd bij het decreet van 22 juni 2007;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor begroting, gegeven op 23 november 2018;

Gelet op advies **XXXXXX** van de Raad van State, gegeven op **XXXXXXXXXX**, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende de conceptnota “Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag” zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 december 2015 en de verdere ontwikkelingen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken omtrent basisbereikbaarheid;

Overwegende het Besluit van de Vlaamse Regering omtrent de organisatie van het tijdelijk project ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’ zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 10 november 2016 en de pilootprojecten die aflopen op 30 juni en uit dit Besluit volgen;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel. 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° Conceptnota: de bisconceptnota ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015, opgenomen als bijlage.

- 2° Pilotproject: een geheel van geselecteerde pilotgebieden die bepaald worden door de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer.
- 3° De vervoerder: de organisatie die instaat voor de praktische organisatie van het leerlingenvervoer. Tot op heden is dit De Lijn.

Hoofdstuk 2. – Doelstelling en organisatie

Art. 2. Vanaf schooljaar 2019-2020 wordt een pilotproject 'leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' georganiseerd.

Art. 3. Het pilotproject heeft de volgende doelstellingen:

- 1° een antwoord bieden op de vandaag bestaande knelpunten, zoals benoemd in de conceptnota;
- 2° de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren voor de implementatie van een nieuwe Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer in kaart brengen;
- 3° samenwerkingsverbanden ontwikkelen in functie van het concept basisbereikbaarheid zoals gedefinieerd in de op 18 december 2015 goedgekeurde conceptnota van de Vlaamse Regering 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag', toegevoegd als bijlage.

Het pilotproject leerlingenvervoer komt tegemoet aan de knelpunten van het huidige systeem leerlingenvervoer, zoals omschreven in de conceptnota en de evaluatie van de eerdere pilotprojecten leerlingenvervoer. Het pilotproject wordt gebruikt om in te schatten wat de implicaties zijn van de uitwerking van de conceptnota, op basis van volgende pijlers:

- 1° een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- 2° een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- 3° een decentralisatie die de vorming van verzorgingsgebieden omvat;
- 4° een verdere uitbouw van buitenschoolse opvang.

Het pilotproject leerlingenvervoer wordt gebruikt om samenwerkingsverbanden in kader van de uitrol van het concept basisbereikbaarheid op te zetten en in te schatten welke impact deze samenwerkingsverbanden kunnen hebben op de organisatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer zoals omschreven in de conceptnota.

Art. 4. De pilotgebieden in het pilotproject zijn geografisch afgebakend. Alle scholen buitengewoon onderwijs die in dit geografisch gebied gevestigd zijn, nemen deel.

De gebieden, geselecteerd voor het pilotproject, zijn:

- 1° het pilotgebied Leuven – Heverlee;
- 2° het pilotgebied Hooglede – Izegem – Ingelmunster – Roeselare – Moorslede – Torhout;
- 3° een (groot)stedelijk pilotgebied dat de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, bepalen.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, kunnen in onderling akkoord pilootgebieden toevoegen aan de lijst, vermeld in het eerste lid, of de pilootgebied vermeld in het eerste lid uitbreiden.

Als de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, pilootgebieden toevoegen aan het pilootproject, moeten de pilootgebieden voldoen aan de volgende criteria:

- 1° beheersbaarheid van het aantal scholen;
- 2° bestaande samenwerkingsverbanden tussen scholen buitengewoon onderwijs;
- 3° een evenwichtige spreiding van landelijke en stedelijke gebieden;
- 4° evenwichtige verdeling van de verschillende types, opleidingsvormen en onderwijsnetten;
- 5° het engagement van het pilootgebied om tijdens het pilootproject mee te werken aan de uitwerking van de conceptnota;
- 6° aansluiten op de grenzen van de vervoerregio's, vermeld in bijlage 3, die bij dit besluit is gevoegd.

Art. 5. De structurele implementatie van een nieuw concept leerlingenvervoer wordt verder voorbereid via dit pilootproject, waar binnen de volgende fasen toegewerkt zal worden naar de implementatie van het nieuwe concept in 2022.

Hoofdstuk 3. – Afwijkingen van reglementaire bepalingen

Art. 6. Het pilootproject kan afwijken van de volgende wettelijke bepalingen:

- 1° de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer;
- 2° artikel IV.35 van de Codificatie sommige bepalingen voor het onderwijs van 28 oktober 2016;
- 3° het Koninklijk besluit van 7 februari 1974 betreffende de wijze waarop de reisonkosten van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs ten laste worden genomen door de Staat.

Art. 7. Deze afwijkingen hebben geen invloed op de reglementaire bepalingen, rechten en garanties overeenkomstig het artikel 4 van het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, zoals gewijzigd bij het decreet van 18 december 2009 en gewijzigd bij het decreet van 16 juni 2017.

Hoofdstuk 4. – Opvolging, begeleiding en evaluatie

Art. 8. Per pilootgebied wordt er een lokale werkgroep opgericht die het pilootproject op het terrein uitrolt, opvolgt en begeleidt. De werkgroep is samengesteld uit:

- 1° een lokale coördinator;
- 2° de directies of afgevaardigden van de deelnemende scholen;
- 3° de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;

- 4° de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 5° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 6° de afgevaardigde(n) van de vervoerder;
- 7° de afgevaardigde van het lokale stadsbestuur;
- 8° de afgevaardigde(n) of experts van de vervoerregioraad, een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan, verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan;
- 9° de afgevaardigde(n) van het platform dat instaat voor de coördinatie van de inschrijvingen;
- 10° de externe experts.

Art. 9. Er wordt een centrale stuurgroep opgericht die belast is met de opvolging van het pilootproject en de wijze van begeleiding en ondersteuning. De stuurgroep is samengesteld uit:

- 1° de afgevaardigden van de kabinetten Onderwijs, Mobiliteit en Welzijn;
- 2° de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;
- 3° de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 5° de afgevaardigden van het Gemeenschapsonderwijs en van de representatieve verenigingen van de schoolbesturen of inrichtende machten;
- 6° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 7° de afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 8° de coördinatoren van de lokale werkgroepen;
- 9° de afgevaardigde van het Centrum Leerlingenbegeleiding;
- 10° de afgevaardigde van de vervoerder;
- 11° de afgevaardigde van Kind en Gezin;
- 12° de afgevaardigde van het Agentschap Jongerenwelzijn;

Elke geleding wijst een of meer vertegenwoordigers aan.

Art. 10. De Vlaamse Onderwijsraad wordt op regelmatige tijdstippen geïnformeerd over de concretisering en de resultaten van het pilootproject.

Art. 11. In de loop van het schooljaar 2019-2020 wordt een expertenpanel opgericht dat het pilootproject evalueert. Dit is overeenkomstig met art. 6, gewijzigd bij het decreet van 22 juni 2007 van het decreet betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs van 9 december 2005.

Deze opvolging mondt uit in een evaluatie van het pilootproject in het schooljaar 2021-2022. Het expertenpanel evalueert het pilootproject op het vlak van haalbaarheid, wenselijkheid van een organieke implementatie en van de uitwerking van de pijlers van de conceptnota zoals bepaald in artikel 3. Het geheel van de evaluatieresultaten maakt het voorwerp uit van een rapport dat opgemaakt is onder de verantwoordelijkheid van de centrale stuurgroep, en dat

aan de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, wordt bezorgd.

Het expertenpanel is samengesteld uit:

- 1° twee afgevaardigden van het Vlaams ministerie van Onderwijs en Vorming, waarvan één afgevaardigde het voorzitterschap vervult;
- 2° één afgevaardigde van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 3° één afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 4° één afgevaardigde van de onderwijsinspectie;
- 5° één afgevaardigde van het Gemeenschapsonderwijs;
- 6° één afgevaardigde van het Provinciaal Onderwijs Vlaanderen;
- 7° één afgevaardigde van het Onderwijssecretariaat van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- 8° één afgevaardigde van het Katholiek Onderwijs Vlaanderen;
- 9° één afgevaardigde van het Overleg Kleine Onderwijsverstrekkers;
- 10° één afgevaardigde van de representatieve vakorganisaties;
- 11° één afgevaardigde van de vervoerder;
- 12° één afgevaardigde van het CLB;
- 13° afgevaardigden van de ouderbelangenverenigingen en de ouderkoepels van de verschillende onderwijsnetten.

Elke geleding duidt haar vertegenwoordiger(s) aan.

HOOFDSTUK 5. – Slotbepalingen

Art. 12. Het pilootproject kan één keer verlengd worden als de haalbaarheid van de uitrol over Vlaanderen en alle toepassingsvoorwaarden niet verzekerd zijn.

Art. 13. Dit besluit treedt in werking op 1 september 2019 en treedt buiten werking op 31 augustus 2022.

Art. 14. De Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit, zijn, ieder wat hem of haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaamse minister van
Onderwijs,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en
Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE VLAAMSE ONDERWIJSRAAD
OVER HET VOORONTWERP VAN DECREET
EN HET ONTWERP VAN BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING

Mevrouw Hilde Crevits
Viceminister-president van de Vlaamse Regering
Vlaams minister van Onderwijs
Hendrik Consciencegebouw
Koning Albert II-laan 15
1210 Brussel

BIJLAGEN / DATUM 14 DECEMBER 2018
ONS KENMERK AR - VAST BUREAU - COR – 1819 - 001
CONTACT KOEN STASSEN – ROOS HERPELINCK/ 02/227.13.78 – 02/227.13.52

BETREFT ADVIES OVER HET TIJDELIJK PROJECT LEERLINGENVERVOER BUITENGEWOON ONDERWIJS

Mevrouw de minister

De Vlor ziet af van advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs" en het voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs".

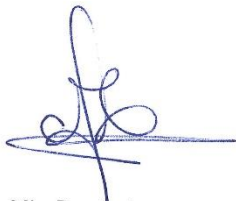
De raad verwijst naar het [advies van 26 mei 2016](#) over het eerdere ontwerpbesluit betreffende het tijdelijk project leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. In dit advies werden alle essentiële bedenkingen al geformuleerd. Deze principiële bedenkingen worden herhaald. Naar aanleiding van de nieuwe adviesvraag maakt de Vlor een aantal bijkomende opmerkingen:

- ─ De Vlor ondersteunt de keuze om ook in een grootstedelijke context een proefproject op te zetten. Dit werd in het eerdere advies al gevraagd. Tegelijkertijd vraagt de raad dat er uit het tijdelijk project voldoende conclusies kunnen getrokken worden voor de landelijke context. De kinderrechtencommissaris benadrukte recent o.a. de problemen voor leerlingen uit meer landelijke gebieden.
- ─ Het nieuwe besluit voorziet net als het vorige in een regelmatige terugkoppeling over de projecten naar de Vlor. De raad betreurt dat die terugkoppeling onvoldoende werd opgenomen. Zo werd er recent al gecommuniceerd over eerste resultaten van de evaluatie zonder dat de Vlor hiervan op de hoogte was. De raad rekent er op dat de terugkoppeling in de toekomst effectief wordt opgenomen.
- ─ Het principe om in de toekomst ondersteuning te bieden op basis van de noden van het kind, is opgenomen in de conceptnota en de memorie van toelichting. Voorlopig wordt het leerlingenvervoer echter enkel geregeld voor leerlingen uit het buitengewoon onderwijs en niet voor leerlingen die naar het gewoon onderwijs gaan. Dit moet sneller uitgebreid worden want er zijn nu al leerlingen die niet langer een recht kunnen openen omdat ze naar het gewoon onderwijs gaan.

- Het recht op leerlingenvervoer mag niet te individueel worden.
- De rechtsgelijkheid van leerlingen moet goed bewaakt worden. Lokale verschillen tussen indicatiestellingen en operationalisering van indicatoren moeten vermeden worden.
- Door de verschillende vervoersmodi ontstaan er verschillen op het vlak van verzekering, kostprijs, schoolorganisatie, personeelsorganisatie. enz. Dit moet vermeden worden.
- In de samenstelling van de lokale werkgroepen (art.8 van het BVR) moet het CLB opnieuw toegevoegd worden.
- Er moet een duidelijker tijdspad uitgetekend worden voor de structurele oplossing van het leerlingenvervoer.
- Er moet voorzichtig omgesprongen worden met beroepsinstanties in een tijdelijk project. Het is beter om beroepsprocedures toe te wijzen aan een commissie die administratief-rechterlijke bevoegdheid heeft.
- Bij het tijdelijk project is er vertrokken van budgetneutraliteit. Het is belangrijk dat er geen verdoken besparing wordt doorgevoerd via de tijdelijke projecten.
- Het perspectief van het kind wordt te weinig meegenomen in de samenstelling van het expertenpanel. Er wordt dan ook voor gepleit om een bijkomende vertegenwoordiging op te nemen om dit perspectief mee te nemen.

Mogen wij u vragen om de Vlor op de hoogte te houden van uw opvolging van deze opmerkingen.

Met vriendelijke groeten



Mia Douterlungne
administrateur-generaal



Ann Verreth
voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
OVER HET VOORONTWERP VAN DECREET



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 65.027/1
van 16 januari 2019

over

een voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap ‘tot
bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering
betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon
onderwijs'’

Op 18 december 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse Minister van Onderwijs verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap ‘tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het tijdelijk project ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 10 januari 2019. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH en Wouter PAS, staatsraden, Michel TISON, assessor, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Brecht STEEN, eerste auditeur-afdelingshoofd.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 16 januari 2019.

*

1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe om het (ontwerp van) besluit van de Vlaamse Regering van ... betreffende het tijdelijke project “leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs” te bekrachtigen, met ingang van 1 september 2019. Over dit ontwerp van besluit brengt de Raad van State, afdeling Wetgeving, tegelijk met het voorliggende advies het advies 65.026/1 uit.
2. Bij het voorontwerp van decreet zijn geen opmerkingen te maken, behalve het feit dat er op gewezen moet worden dat over het voorontwerp van decreet nog een kind- en jongereneffectrapport moeten worden opgemaakt, dat samen met het ontwerp van decreet ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd en bij het Vlaams Parlement wordt ingediend.¹

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Wim GEURTS

Marnix VAN DAMME

¹ Zie ook reeds adv.RvS 60.361/1 van 7 november 2016, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 23 december 2016 ‘tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 november 2016 betreffende het tijdelijke project ‘leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’’, *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 1001/1, opmerking 4 “Luidens artikel 4, eerste lid, van het decreet van 20 januari 2012 ‘houdende een vernieuwd jeugd- en kinderrechtenbeleid’ wordt bij elk ontwerp van decreet dat wordt ingediend bij het Vlaams Parlement, een kind- en jongereneffectrapport, afgekort JoKER, gevoegd, als de voorgenomen beslissing het belang van personen jonger dan vijftientig jaar rechtstreeks raakt. Luidens artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 ‘tot instelling van een kind- en jongere-effectrapport’ kan een voorontwerp van decreet waarvoor de in artikel 4 van het decreet van 20 januari 2012 bedoelde verplichting geldt, door de Vlaamse Regering enkel worden goedgekeurd als het vergezeld is van een kind- en jongereneffectrapport dat is opgesteld overeenkomstig de bepalingen van het voormelde decreet. De minister, bevoegd voor de coördinatie van de rechten van het kind, verstrekt daartoe een methodiek en ziet toe op de naleving van de kind- en jongereneffectrapportageverplichting. Wanneer een reguleringsimpactanalyse wordt gemaakt, wordt het kind- en jongereneffectrapport geïntegreerd in deze reguleringsimpactanalyse[...] Het feit dat de JoKER wordt geïntegreerd in de RIA (zoals voorgeschreven door artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008) doet geen afbreuk aan de uitdrukkelijke bepaling van artikel 4 van het decreet van 20 januari 2012. Uit het hierboven aangehaalde artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 blijkt bovendien *a contrario* dat ook in het geval geen RIA-analyse voorhanden is, een JoKER moet worden opgesteld”.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
OVER HET ONTWERP VAN BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 65.026/1
van 16 januari 2019

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering 'betreffende
het tijdelijke project 'Leerlingenvervoer buitengewoon
onderwijs''

Op 18 december 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse Minister van Onderwijs verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘betreffende het tijdelijke project ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’.

Het ontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 10 januari 2019. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH en Wouter PAS, staatsraden, Michel TISON, assessor, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Brecht STEEN, eerste auditeur-afdelingshoofd.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 16 januari 2019.

*

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

1. Het om advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt tot het regelen van de wijze waarop een nieuw tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs” wordt georganiseerd. Het ontwerp bepaalt de doelstellingen en regelt de organisatie van het project (in de artikelen 2 tot 5 van het ontwerp); daarin worden onder meer de pilootgebieden vastgelegd en de criteria op grond waarvan de minister pilootgebieden aan het pilootproject kan toevoegen. In de artikelen 6 en 7 worden de bepalingen opgesomd waarvan het pilootproject kan afwijken. De artikelen 8 tot 11 regelen de wijze waarop het pilootproject wordt opgevolgd, begeleid en geëvalueerd. Artikel 13 regelt onrechtstreeks de duur van het project, terwijl artikel 12 bepaalt onder welke voorwaarden het pilootproject kan worden verlengd.

2. Het ontwerp van besluit vindt rechtsgrond in de artikelen 3, 4 en 6, § 2, van het decreet van 9 december 2005 ‘betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs’, die in het eerste lid van de aanhef worden vermeld.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 1

3. Artikel 1, 1°, van het ontwerp verwijst naar de “conceptnota”, opgenomen als bijlage. In artikel 3, eerste lid, 3°, van het ontwerp wordt bovendien verwezen naar een andere conceptnota, die toegevoegd wordt als bijlage. Beide conceptnota’s moeten dan ook, overeenkomstig de regels van de wetgevingstechniek, in de vorm van een bijlage aan het ontwerpbesluit worden toegevoegd.

4. In artikel 1, 3°, van het ontwerp kunnen de woorden “tot op heden is dit De Lijn” worden geschrapt, wegens gebrek aan normatieve waarde. Eventueel kan in deze bepaling verwezen worden naar “de organisatie die op grond van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale dienst voor Leerlingenvervoer instaat voor de praktische organisatie van het leerlingenvervoer”.

Artikel 11

5. Het eerste lid is verwarrend geformuleerd en voldoet niet aan de beginselen van de wetgevingstechniek. De volgende formulering wordt voorgesteld:

“In de loop van het schooljaar 2019-2020 wordt, overeenkomstig artikel 6 van het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, een expertenpanel opgericht dat het pilootproject evalueert.”

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Wim GEURTS

Marnix VAN DAMME

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gemeenschapsaangelegenheid.

Art. 2. Het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende het tijdelijke project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' wordt bekrachtigd met ingang van 1 september 2019.

Brussel, 25 januari 2019.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Onderwijs,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

BIJLAGE:

Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019



Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het tijdelijk project “Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs”

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, artikel 3, gewijzigd bij het decreet van 17 juni 2016, artikel 4, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2009 en gewijzigd bij het decreet van 16 juni 2017 en artikel 6, §2 ingevoegd bij het decreet van 22 juni 2007;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor begroting, gegeven op 23 november 2018;

Gelet op advies 65.026/1 van de Raad van State, gegeven op 16 januari 2019, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende de conceptnota “Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag” zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 december 2015 en de verdere ontwikkelingen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken omtrent basisbereikbaarheid;

Overwegende het Besluit van de Vlaamse Regering omtrent de organisatie van het tijdelijk project ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’ zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 10 november 2016 en de pilootprojecten die aflopen op 30 juni en uit dit Besluit volgen;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel. 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° Conceptnota: de bisconceptnota ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015, opgenomen als bijlage.

- 2° Pilotproject: een geheel van geselecteerde pilotgebieden die bepaald worden door de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer.
- 3° De vervoerder: de organisatie die instaat voor de praktische organisatie van het leerlingenvervoer. Tot op heden is dit de organisatie die op grond van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale dienst voor Leerlingenvervoer instaat voor de praktische organisatie van het leerlingenvervoer.

Hoofdstuk 2. – Doelstelling en organisatie

Art. 2. Vanaf schooljaar 2019-2020 wordt een pilotproject 'leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' georganiseerd.

Art. 3. Het pilotproject heeft de volgende doelstellingen:

- 1° een antwoord bieden op de vandaag bestaande knelpunten, zoals benoemd in de conceptnota;
- 2° de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren voor de implementatie van een nieuwe Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer in kaart brengen;
- 3° samenwerkingsverbanden ontwikkelen in functie van het concept basisbereikbaarheid zoals gedefinieerd in de op 18 december 2015 goedgekeurde conceptnota van de Vlaamse Regering 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag', toegevoegd als bijlage.

Het pilotproject leerlingenvervoer komt tegemoet aan de knelpunten van het huidige systeem leerlingenvervoer, zoals omschreven in de conceptnota en de evaluatie van de eerdere pilotprojecten leerlingenvervoer. Het pilotproject wordt gebruikt om in te schatten wat de implicaties zijn van de uitwerking van de conceptnota, op basis van volgende pijlers:

- 1° een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- 2° een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- 3° een decentralisatie die de vorming van verzorgingsgebieden omvat;
- 4° een verdere uitbouw van buitenschoolse opvang.

Het pilotproject leerlingenvervoer wordt gebruikt om samenwerkingsverbanden in kader van de uitrol van het concept basisbereikbaarheid op te zetten en in te schatten welke impact deze samenwerkingsverbanden kunnen hebben op de organisatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer zoals omschreven in de conceptnota.

Art. 4. De pilotgebieden in het pilotproject zijn geografisch afgebakend. Alle scholen buitengewoon onderwijs die in dit geografisch gebied gevestigd zijn, nemen deel.

De gebieden, geselecteerd voor het pilotproject, zijn:

- 1° het pilotgebied Leuven – Heverlee;
- 2° het pilotgebied Hooglede – Izegem – Ingelmunster – Roeselare – Moorslede – Torhout;

3° een (groot)stedelijk pilootgebied dat de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, bepalen.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, kunnen in onderling akkoord pilootgebieden toevoegen aan de lijst, vermeld in het eerste lid, of de pilootgebied vermeld in het eerste lid uitbreiden.

Als de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, pilootgebieden toevoegen aan het pilootproject, moeten de pilootgebieden voldoen aan de volgende criteria:

- 1° beheersbaarheid van het aantal scholen;
- 2° bestaande samenwerkingsverbanden tussen scholen buitengewoon onderwijs;
- 3° een evenwichtige spreiding van landelijke en stedelijke gebieden;
- 4° evenwichtige verdeling van de verschillende types, opleidingsvormen en onderwijsnetten;
- 5° het engagement van het pilootgebied om tijdens het pilootproject mee te werken aan de uitwerking van de conceptnota;
- 6° aansluiten op de grenzen van de vervoerregio's, vermeld in bijlage 3, die bij dit besluit is gevoegd.

Art. 5. De structurele implementatie van een nieuw concept leerlingenvervoer wordt verder voorbereid via dit pilootproject, waar binnen de volgende fasen toegewerkt zal worden naar de implementatie van het nieuwe concept in 2022.

Hoofdstuk 3. – Afwijkingen van reglementaire bepalingen

Art. 6. Het pilootproject kan afwijken van de volgende wettelijke bepalingen:

- 1° de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer;
- 2° artikel IV.35 van de Codificatie sommige bepalingen voor het onderwijs van 28 oktober 2016;
- 3° het Koninklijk besluit van 7 februari 1974 betreffende de wijze waarop de reisonkosten van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs ten laste worden genomen door de Staat.

Art. 7. Deze afwijkingen hebben geen invloed op de reglementaire bepalingen, rechten en garanties overeenkomstig het artikel 4 van het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, zoals gewijzigd bij het decreet van 18 december 2009 en gewijzigd bij het decreet van 16 juni 2017.

Hoofdstuk 4. – Opvolging, begeleiding en evaluatie

Art. 8. Per pilootgebied wordt er een lokale werkgroep opgericht die het pilootproject op het terrein uitrolt, opvolgt en begeleidt. De werkgroep is samengesteld uit:

- 1° een lokale coördinator;
- 2° de directies of afgevaardigden van de deelnemende scholen;

- 3° de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;
- 4° de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 5° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 6° de afgevaardigde(n) van de vervoerder;
- 7° de afgevaardigde van het lokale stadsbestuur;
- 8° de afgevaardigde(n) of experts van de vervoerregioraad, een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan, verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan;
- 9° de afgevaardigde(n) van het platform dat instaat voor de coördinatie van de inschrijvingen;
- 10° de afgevaardigde van het Centrum Leerlingenbegeleiding;
- 11° de externe experts.

Art. 9. Er wordt een centrale stuurgroep opgericht die belast is met de opvolging van het pilootproject en de wijze van begeleiding en ondersteuning. De stuurgroep is samengesteld uit:

- 1° de afgevaardigden van de kabinetten Onderwijs, Mobiliteit en Welzijn;
- 2° de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;
- 3° de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 5° de afgevaardigden van het Gemeenschapsonderwijs en van de representatieve verenigingen van de schoolbesturen of inrichtende machten;
- 6° de afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 7° de coördinatoren van de lokale werkgroepen;
- 8° de afgevaardigde van het Centrum Leerlingenbegeleiding;
- 9° de afgevaardigde van de vervoerder;
- 10° de afgevaardigde van Kind en Gezin;
- 11° de afgevaardigde van het Agentschap Jongerenwelzijn.

Elke geleding wijst een of meer vertegenwoordigers aan.

Art. 10. De Vlaamse Onderwijsraad wordt op regelmatige tijdstippen geïnformeerd over de concretisering en de resultaten van het pilootproject.

Art. 11. In de loop van het schooljaar 2019-2020 wordt, overeenkomstig artikel 6 van het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, een expertenpanel opgericht dat het pilootproject evalueert.

Deze opvolging mondt uit in een evaluatie van het pilootproject in het schooljaar 2021-2022. Het expertenpanel evalueert het pilootproject op het vlak van haalbaarheid, wenselijkheid van een organieke implementatie en van de uitwerking van de pijlers van de conceptnota zoals bepaald in artikel 3. Het geheel van de evaluatieresultaten maakt het voorwerp uit van een rapport dat

opgemaakt is onder de verantwoordelijkheid van de centrale stuurgroep, en dat aan de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, wordt bezorgd.

Het expertenpanel is samengesteld uit:

- 1° twee afgevaardigden van het Vlaams ministerie van Onderwijs en Vorming, waarvan één afgevaardigde het voorzitterschap vervult;
- 2° één afgevaardigde van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 3° één afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 4° één afgevaardigde van de onderwijsinspectie;
- 5° één afgevaardigde van het Gemeenschapsonderwijs;
- 6° één afgevaardigde van het Provinciaal Onderwijs Vlaanderen;
- 7° één afgevaardigde van het Onderwijssecretariaat van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- 8° één afgevaardigde van het Katholiek Onderwijs Vlaanderen;
- 9° één afgevaardigde van het Overleg Kleine Onderwijsverstrekkers;
- 10° één afgevaardigde van de representatieve vakorganisaties;
- 11° één afgevaardigde van de vervoerder;
- 12° één afgevaardigde van het Centrum Leerlingenbegeleiding;
- 13° afgevaardigden van de ouderbelangenverenigingen en de ouderkoepels van de verschillende onderwijsnetten.

Elke geleding duidt haar vertegenwoordiger(s) aan.

HOOFDSTUK 5. – Slotbepalingen

Art. 12. Het pilootproject kan één keer verlengd worden als de haalbaarheid van de uitrol over Vlaanderen en alle toepassingsvoorwaarden niet verzekerd zijn.

Art. 13. Dit besluit treedt in werking op 1 september 2019 en treedt buiten werking op 31 augustus 2022.

Art. 14. De Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer zijn, ieder wat hem of haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 25 januari 2019.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De viceminister-president van de Vlaamse Regering en
Vlaamse minister van Onderwijs,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

BIJLAGE 1 BIJ HET BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING:
Bisconceptnota aan de Vlaamse Regering van 17 juli 2015
‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’



De Vlaamse minister van Onderwijs

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

BISCONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs

Deze nota formuleert een voorstel tot uitwerking van een nieuw concept leerlingenvervoer.

1. Probleemstelling

In het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen bestaat (recht op) leerlingenvervoer¹ voor elke leerling die de dichtstbijzijnde school met het gepaste type en opleidingsaanbod van het net van eigen keuze bezoekt. Het regelgevende kader van dit vervoerssysteem is echter verouderd en heeft door de jaren heen aan coherentie verloren door de toevoeging van allerlei uitzonderingsmaatregelen. Binnen de huidige regelgeving stoot de organisatie van leerlingenvervoer bovendien op heel wat aspecten die vandaag en in de toekomst een impact zullen hebben op de gemiddelde busritduur:

- Het aantal leerlingen met zorgnood;
- Een tekort aan middelen voor het inzetten van extra busritten;
- De capaciteitsproblematiek in scholen;
- De onevenwichtige spreiding van scholen buitengewoon onderwijs;
- Een tekort aan buitenschoolse opvang voor kinderen met een beperking;
- Verkeerscongestie en andere mobiliteitsproblemen;
- De omvorming binnen Welzijn van de traditionele MPI's tot multifunctionele centra (MFC) waardoor vraag naar steeds meer flexibel ingezet vervoer;
- De implementatie van het M-decreet, met oprichting van type basisaanbod en type 9.

De combinatie van al deze factoren draagt ertoe bij dat een nieuw, eenduidig en transparant concept leerlingenvervoer zich opdringt.

¹ De huidige reglementaire basis is het artikel 20 uit de 'Wet op het buitengewoon en geïntegreerd onderwijs' van 6 juli 1970. Voor een uitgeschreven versie van dit artikel: zie bijlage 1.

2. Wetenschappelijk onderzoek

Binnen dit kader werd in 2014 het wetenschappelijk onderzoek 'Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden' ²gerealiseerd. In functie van een reductie van de reistijd van leerlingen in het buitengewoon onderwijs, werd binnen deze studie gezocht naar alternatieven voor het criterium 'afstand' als basis om het recht op leerlingenvervoer te bepalen. Daarbij werd zowel een verkeerskundig, organisatorisch als onderwijskundig perspectief in aanmerking genomen. Het eindresultaat is het rapport in bijlage, dat naast een probleemanalyse van de Vlaamse situatie ook een internationale vergelijking (twee cases: Nederland en Schotland) en verschillende beleidsvoorstellen bundelt.

In het onderzoeksrapport tonen de Vlaamse probleemanalyse en internationale vergelijking vooreerst aan dat de reistijd van leerlingen een gevolg is van de invulling van een aantal grote factoren die zowel in Vlaanderen, Nederland als Schotland terug te vinden zijn: de organisatie van het buitengewoon onderwijs en het leerlingenvervoer, de afbakening van het recht op leerlingenvervoer, de verkeerssituatie en de beschikbare middelen. Een algemene reistijdreductie vereist volgens de onderzoekers dan ook een omvattende aanpak, waarbinnen reistijd gezien wordt als een effect van verschillende structurele elementen. Dit wordt onderschreven door de benadering van het criterium 'afstand' vanuit verschillende perspectieven, die laat zien dat er nood is aan een genuanceerde aanpak waarbij afstand verschillende betekenissen krijgt.

De beleidsvoorstellen die op basis van deze vaststellingen geformuleerd worden, bevatten acties op korte, middellange en lange termijn. Hierbinnen vallen volgende belangrijke parallellen op:

- "De voorstellen gaan ten eerste uit van een diversifiëring van de huidige situatie door het verlenen van meer autonomie aan ouders en scholen om in overleg het leerlingenvervoer te bespreken, naast het onderwijskundige aspect van een school. Hierbij wordt gesuggereerd om af te stappen van het criterium afstand, maar recht toe te kennen op een flexibelere basis, zodat de reistijd mee in overweging kan worden genomen, net als de vrije keuze van school."
- "Ten tweede wordt voorgesteld om de effectief gereden route over te laten aan de autonomie van de vervoerders en de chauffeurs om zo weinig mogelijk verwarring hierover te vermijden, maar ook flexibiliteit tijdens de dagelijkse ronde toe te laten in functie van het aantal leerlingen en de te rijden route."
- "Ten derde wordt voorgesteld om scholen te laten werken met schoolvervoerplannen, waarbij het leerlingenvervoer duidelijk besproken wordt en waarbij wordt aangegeven welk vervoer binnen de regio mogelijk is en voor wie."

3. Nieuw concept leerlingenvervoer: inhoudelijk voorstel

Vanuit de geformuleerde probleemstelling en op basis van de beschreven onderzoeksresultaten, kan besloten worden dat er actueel nood is aan een fundamenteel andere visie op leerlingenvervoer.

² KU Leuven Instituut voor de Overheid – Public Governance Institute, SADL, KU Leuven Onderzoekseenheid Gezins- en Orthopedagogiek (2014), Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden. Eindrapport.

Zoals aanbevolen in het onderzoek 'Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden', wordt voorgesteld om de organisatie van het leerlingenvervoer te decentraliseren. Dit voorstel omvat concreet de vorming van een aantal verzorgingsgebieden in heel Vlaanderen. Deze verzorgingsgebieden zijn afgebakende gebieden waarbinnen het leerlingenvervoer autonoom/lokaal georganiseerd zal worden. Binnen de verzorgingsgebieden zullen de volgende principes centraal staan:

- Multimodale organisatie van het leerlingenvervoer
- Lokale³ bepaling van het recht op leerlingenvervoer
- Buitenschoolse opvang
- Beheersmodel

3.1. Multimodale organisatie van het leerlingenvervoer

Elk verzorgingsgebied zal de taak krijgen om voor elke rechthebbende leerling te bepalen welke vervoersvorm ingezet kan worden. Het concept is met andere woorden 'multimodaal': naast collectief busvervoer zullen, op basis van generieke criteria en binnen eenzelfde financieel kader, ook andere vervoersmodi in overweging genomen worden, afhankelijk van de specifieke situatie van elke leerling. Op deze manier zetten we in op het inschakelen van het juiste voertuig met de juiste capaciteit op de juiste plaats. Enkele voorbeelden van mogelijke alternatieve vervoersmodi zijn: het openbaar vervoer, ouders die carpoolen, leerlingen die zelfstandig en/of onder begeleiding met de fiets kunnen komen, taxi's, het versterken van de thuiscontext via krachtgerichte methodieken zodat het gezin zelf kan instaan voor het vervoer,

3.2. Lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer

Elk verzorgingsgebied zal geresponsabiliseerd worden om op basis van generieke criteria zelf te bepalen welke leerlingen recht hebben op leerlingenvervoer naar welke school. Hiermee wordt afgestapt van de huidige regel dat het recht op leerlingenvervoer in principe automatisch en enkel geldt naar de dichtstbijzijnde school voor buitengewoon onderwijs met het gepaste type en onderwijsaanbod van het net van eigen keuze.

Deze werkwijze maakt het dan mogelijk om andere elementen mee te nemen bij de bepaling van het recht op leerlingenvervoer (bv. de effectieve zorgnood van leerlingen, de mogelijkheden binnen het multimodale vervoer, vervoer naar scholen voor gewoon onderwijs, ...). Binnen deze werkwijze kan ook bekeken worden of alle leerlingen in het buitengewoon onderwijs nog langer een automatisch gegarandeerd recht op vervoer moeten hebben en of dit recht op vervoer ook niet moet toegekend worden aan sommige leerlingen in het gewoon onderwijs, volgend op de implementatie van het M-decreet.

3.3. Buitenschoolse opvang

³ De conclusies van het pilootproject (cfr. infra) zullen mee bepalen over de schaalgrootte van de verzorgingsgebieden. In de mate van het mogelijke zal gewaakt worden over de link met de onderwijszones, vervoersregio's (concept basisbereikbaarheid De Lijn) en de zorgregio's (Welzijn).

Aansluitend bij mogelijke wijzigingen binnen de toekenning van het recht op leerlingenvervoer, zal de uitbouw van een multimodaal vervoersconcept geflankeerd dienen te worden door een verdere uitbouw van buitenschoolse opvang voor kinderen met een beperking, al dan niet binnen het buitengewoon onderwijs. Momenteel wordt dergelijke opvang in zeer weinig scholen voor buitengewoon onderwijs aangeboden.

3.4. Beheersmodel

Binnen elk verzorgingsgebied zal er verantwoordelijkheid moeten worden opgenomen, niet alleen m.b.t. het bepalen van het recht, maar ook m.b.t. het effectief organiseren van het vervoer. Dit betekent dat ook de financiële verantwoordelijkheden (deels) lokaal zullen moeten worden verankerd. Er zal moeten worden beoordeeld wie (een school, een lokaal bestuur, een vzw, ...) deze verantwoordelijkheden zal opnemen. Uiteraard blijft dit lokale financiële beheer voorwerp van centrale controle.

4. Nieuw concept leerlingenvervoer: pilootproject

Vanuit organisatorische en financiële overwegingen is het niet raadzaam om bovenstaand voorstel onmiddellijk op grootschalige wijze te implementeren in heel Vlaanderen. Te veel vragen behoeven nog een antwoord en de omslag naar het nieuwe concept mag niet leiden tot een meerkost en discontinuïteit in het aanbod.

Daarom wordt voorgesteld om dit concept eerst uit te testen via een pilootproject dat de opstart van één of meerdere verzorgingsgebied(en) omvat. Binnen dit pilootproject zal gefaseerd toegewerkt worden naar de implementatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer. De centrale principes van dit concept zullen daarbij stapsgewijs en in overleg met de lokale stakeholders geïmplementeerd en geëvalueerd worden. Deze werkwijze laat immers toe om onvoorziene effecten op beperkte schaal in kaart te brengen en om de budgettaire haalbaarheid van een ruimere implementatie correct in te schatten.

Om de praktische realisatie van dergelijk pilootproject mogelijk te maken, zijn de volgende randvoorwaarden noodzakelijk:

- Gezamenlijk engagement van de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit, en de respectievelijke stakeholders
- Behoud van de huidige budgetten
- Flexibele aanwending van de huidige budgetten
- Selectie van een (representatief) verzorgingsgebied
- Een duidelijke projectstructuur
- Een ruime blik op het onderwijs-, mobiliteits- en welzijnsveld

4.1. Gezamenlijk engagement van de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit, en de respectievelijke stakeholders

Leerlingenvervoer is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit. Het beleidsdomein Onderwijs is vandaag bevoegd om te bepalen wie recht heeft en

naar welke school. Het beleidsdomein Mobiliteit staat in voor het effectieve vervoer. Beide domeinen dienen zich bijgevolg te engageren om hun schouders ten volle onder dit project te zetten. Ook het beleidsdomein Welzijn zal betrokken worden omwille van de nood aan organisatie van buitenschoolse opvang voor sommige leerlingen en de omvorming van de traditionele MPI's tot multifunctionele centra (MFC).

Concreet dient dus onder meer nagedacht te worden over:

- *Hoe ziet elk beleidsdomein zijn rol?*
- *Is er bij de stakeholders (onderwijsverstrekkers, vakbonden, ouders, belangengroepen, ...) draagvlak om het beschreven pilootproject op te starten?*
- *Welke randvoorwaarden beschouwen de stakeholders als noodzakelijk om hun steun aan het pilootproject te kunnen geven?*

4.2. Behoud van de huidige budgetten

Het pilootproject heeft nood aan financiële middelen. Voor de opstart van het pilootproject dienen bijgevolg middelen voorbehouden te worden binnen de begrotingen leerlingenvervoer van het departement Onderwijs en Vorming en De Lijn. De omvang van deze middelen zal moeten bepaald worden op basis van de huidige vervoerskost binnen het geselecteerde verzorgingsgebied. De uitwerking van een nieuw concept leerlingenvervoer is immers geen besparingsoefening. Een kwalitatieve implementatie van een nieuw vervoerssysteem in heel Vlaanderen vereist bijgevolg het behoud van de huidige budgetten voor leerlingenvervoer binnen de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit.

Concreet dient dus onder meer nagedacht te worden over:

- *Van welk 'soort' regio kan de huidige vervoerskost berekend worden (gemeente, arrondissement, provincie, onderwijszone, een regionale verdeling gehanteerd door De Lijn, ...)?*
- *Volstaat het huidige budget van de gekozen regio voor de opstart van een pilootproject in dat gebied?*

4.3. Optimale aanwending van de huidige budgetten

Een omslag van het centraal toekennen van het recht op leerlingenvervoer op basis van het criterium 'afstand' naar het decentraal organiseren van leerlingenvervoer (het daadwerkelijk organiseren van vervoer en het toekennen van rechten), vereist een decentralisering van de huidige budgetten. Daarbij moet er ook voor gezorgd worden dat deze gedecentraliseerde budgetten flexibel aangewend kunnen worden voor alle elementen die deel uitmaken van het multimodaal vervoersmodel én voor de organisatie van buitenschoolse opvang. Het verhogen van de efficiëntie inzake aanbod leerlingenvervoer is het uitgangspunt.

Concreet dient dus onder meer nagedacht te worden over:

- *Welke stappen moeten gezet worden om budget te isoleren uit beide begrotingen?*
- *Hoe lang kan dit budget vrijgemaakt worden?*

- *Welke stappen dienen er gezet te worden om budget toe te wijzen aan het pilootproject?*
- *Welke stappen dienen er gezet te worden om budget bruikbaar te maken voor verschillende soorten kosten?*

4.4. Selectie van een (representatief) verzorgingsgebied

De opstart van een pilootproject vereist de selectie van een verzorgingsgebied waarin de lokale stakeholders bereid zijn om een aantal engagementen op te nemen. Dergelijk engagement is bijvoorbeeld het streven naar efficiëntiewinsten door middel van een netoverschrijdende werking. Daarbij bewaken we uiteraard dat er geen bijkomende planlast komt. Het geselecteerde verzorgingsgebied dient voldoende complex te zijn, opdat het een realistische inschatting zou toelaten van de financiële en organisatorische haalbaarheid van een ruimere implementatie van een nieuw concept leerlingenvervoer in heel Vlaanderen.

Concreet dient dus onder meer nagedacht te worden over:

- *Wordt er gekozen voor een of meerdere verzorgingsgebieden?*
- *Welke criteria worden gehanteerd bij de afbakening van een verzorgingsgebied (budgettaire haalbaarheid, typologie, landelijk – stedelijk, voldoende complex, netoverschrijdend, ...)?*
- *Wie zijn de lokale stakeholders binnen een afgebakend verzorgingsgebied?*
- *Zijn de lokale stakeholders binnen een verzorgingsgebied bereid om zich te engageren voor de toegekende taken binnen het pilootproject?*
- *Wat is de scope van het pilootproject: nieuwe leerlingen of alle leerlingen? En wat kunnen de consequenties zijn voor de huidige leerlingen?*

4.5. Een duidelijke projectstructuur

Om een kwalitatieve uitrol van dit project te realiseren is een gedetailleerd en gefaseerd projectplan nodig, aangestuurd vanuit een centrale stuurgroep, waarbinnen de rollen van alle partners duidelijk gedefinieerd zijn. Daarnaast is er mogelijk ook nood aan een projectleider die het project lokaal kan laten uitrollen en die ook de 'go between' is tussen het lokale project en de centrale stuurgroep. Ook hier zal moeten worden bekeken wat hiervan de financiële consequenties zijn en hoe die kunnen worden gerealiseerd binnen een scenario zonder meerkost.

Concreet dient dus onder meer nagedacht te worden over:

- *Wie maakt deel uit van de stuurgroep?*
- *Hoe worden de rollen gedefinieerd: wie doet wat?*
- *Wat zijn de doelstellingen van het pilootproject?*
- *Wat zijn de generieke criteria voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer?*
- *Kan er voldoende personeelsinzet worden voorzien om het pilootproject uit te rollen?*
- *De wijze van evalueren*

4.6. Een ruime blik op het onderwijs-, mobiliteits- en welzijnsveld

Leerlingenvervoer is een complex gegeven, dat in belangrijke mate beïnvloed wordt door beslissingen binnen aangrenzende dossiers en domeinen (bv. de implementatie van het M-decreet, de ontwikkeling van een inschrijvingsrecht in het buitengewoon onderwijs, de uitwerking van het concept 'basisbereikbaarheid', de opstart van MFC, ...). Bijgevolg is het belangrijk om bij de uitwerking van een nieuw concept leerlingenvervoer de betrokkenheid vanuit de aangrenzende domeinen voldoende te bewaken. Daarnaast kunnen deze invloeden leiden tot een eventuele nood aan afwijkingen op bestaande regelgeving, teneinde het pilootproject te laten slagen.

Concreet dient dus onder meer nagedacht te worden over:

- *Van welke regelgeving moet mogelijk afgeweken worden om te werken volgens de uitgangspunten van het pilootproject (inschrijvingsrecht, normenstelsel, ...)?*
- *Gaan de sociale partners akkoord met mogelijke afwijkingen op de bestaande regelgeving (deze afwijkingen moeten omkeerbaar zijn en er moeten van bij de start afspraken gemaakt worden rond de in het kader van het proefproject toegestane rechten)?*
- *Tonen de aangrenzende domeinen engagement en betrokkenheid bij het pilootproject?*

5. Plan van aanpak

De structurele implementatie van een nieuw concept leerlingenvervoer in heel Vlaanderen zal voorbereid worden via de opstart van een pilootproject, waarbinnen gefaseerd toegewerkt zal worden naar de implementatie van het nieuwe concept.

- **Eerste fase van het pilootproject (voorbereiding en uitrol)**
De voorbereiding van de eerste fase van het pilootproject start vanaf de goedkeuring van deze conceptnota. Deze voorbereidende fase wordt gekenmerkt door overleg en samenwerking tussen alle relevante stakeholders en de centrale stuurgroep. Dit gebeurt in functie van de uitrol van de eerste fase van het pilootproject vanaf 1 maart 2016, wanneer de eerste leerlingen voor schooljaar 2016-2017 zullen inschrijven. De uitrol van deze eerste fase loopt tot 30 juni 2017.

Na deze eerste fase zal een grondige evaluatie gebeuren van het pilootproject, die aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd, alvorens te starten met de tweede fase van het pilootproject.
- **Tweede fase van het pilootproject (voorbereiding en uitrol)**
De voorbereiding van de tweede fase van het pilootproject start vanaf 1 maart 2016. Deze voorbereidende fase wordt gekenmerkt door overleg en samenwerking tussen alle relevante stakeholders en de centrale stuurgroep. Daarbij zal, op basis van de resultaten van de eerste fase, het concept verder uitgewerkt worden. Dit gebeurt in functie van de uitrol van de tweede fase van het pilootproject vanaf 1 maart 2017, wanneer de eerste

leerlingen voor schooljaar 2017-2018 zullen inschrijven. De uitrol van deze tweede fase loopt tot 30 juni 2018.

- Implementatie in heel Vlaanderen (voorbereiding en uitrol)
Tijdens de uitrol van de tweede fase van het pilootproject zal tevens de voorbereiding en het besluitvormingsproces in functie van een structurele implementatie in heel Vlaanderen starten. Deze voorbereidende fase wordt gekenmerkt door overleg en samenwerking tussen alle relevante stakeholders en de centrale stuurgroep. Dit gebeurt in functie van de effectieve uitrol van het nieuwe concept leerlingenvervoer in Vlaanderen vanaf 1 maart 2018, wanneer de eerste leerlingen voor schooljaar 2018-2019 zullen inschrijven.

Om de praktische realisatie van dergelijk pilootproject mogelijk te maken, is het belangrijk om doorheen alle fases voldoende kritische vragen te blijven stellen, in functie van de invulling van de verschillende noodzakelijke randvoorwaarden (zie punt 4).

6. Communicatie over het pilootproject

Doorheen dit hele proces zal een duidelijke communicatie naar alle betrokkenen vooropgesteld worden.

Binnen dit kader zal in oktober 2015 een reflectiedag georganiseerd worden voor de relevante stakeholders. Tijdens deze dag zal vooreerst het wetenschappelijk onderzoek 'Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden' toegelicht worden. Daarnaast zal het geformuleerde voorstel tot uitwerking van een nieuw concept leerlingenvervoer aan de hand van een pilootproject uiteengezet worden. Nadien zullen de aanwezigen de kans krijgen om hun opmerkingen en ideeën te delen, zodat zij eventueel meegenomen kunnen worden in de verdere uitwerking van het pilootproject.

Mogelijke relevante stakeholders zijn:

- Departement Onderwijs
- De Lijn (en andere mobiliteitsexperten)
- Kabinet Onderwijs
- Kabinet Mobiliteit
- Kabinet Welzijn
- VLOR
- Onderwijskoepels
- Ouderkoepels (KOOGO, GO! ouders en VCOV)
- Kinderrechtencommissariaat
- VAPH
- Kind & Gezin
- Schooldirecties
- Belangengroepen (kinderen met een beperking)
- Vakbonden
- FBAA

7. Bijlagen

- 'Wet op het buitengewoon en geïntegreerd onderwijs' (6 juli 1970), artikel 20
- Onderzoeksrapport 'Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden'
- Beleidssamenvatting 'Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden'

8. Voorstel van beslissing

Er wordt ingestemd met deze conceptnota en de aanpak en verdere werkwijze zoals hierboven voorgesteld. Deze beslissing houdt geen bijkomende budgettaire engagements in.

Hilde CREVITS

Minister van Onderwijs

Ben WEYTS

Minister van Mobiliteit, Openbare
Werken, Vlaamse Rand, Toerisme
en Dierenwelzijn

BIJLAGE 2 BIJ HET BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING:
Conceptnota aan de Vlaamse Regering van 18 december 2015
‘Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en
aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen
dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag’



De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

CONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag.

1.	INHOUDELIJK.....	61
1.1	Probleemstelling.....	61
1.2	Onderzoek.....	63
1.3	Uitgangspunten.....	64
1.4	Basisbereikbaarheid.....	66
A.	Naar een gelaagd vervoermodel.....	66
B.	Overkoepelende, modusafhankelijke mobiliteitsregie.....	68
C.	Vervoerregio's.....	69
D.	Permanente monitoring van de dienstverlening.....	70
2.	UITROL.....	71
1.	Proefprojecten basisbereikbaarheid.....	71
2.	Systematische uitrol over Vlaanderen.....	72
3.	Timing.....	73
3.	VOORSTEL VAN BESLISSING.....	73

1. INHOUDELIJK

1.1 Probleemstelling

Een sterk openbaar vervoer vormt een belangrijke schakel binnen de gehele mobiliteit en bevordert de sociaal-economische ontwikkeling van een regio. Een sterk openbaar vervoer biedt een antwoord op een vervoersvraag d.m.v. collectief transport en kan sterk bijdragen in de opbouw van een gewenste, logische en ruimtelijk optimaal renderende ordening van een regio.

Mobiliteit werd tot op vandaag onvoldoende vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. Basismobiliteit is het principe uit het huidige decreet Personenvervoer dat een basisaanbod aan openbaar vervoer voorschrijft. Het geeft recht op een gegarandeerd aanbod

aan openbaar vervoer. Bij de uitwerking van basismobiliteit werden de ambities eenzijdig geprojecteerd op het openbaar vervoer – en daarenboven op één operator, De Lijn - om aan alle vervoersvragen tegemoet te komen zonder rekening te houden met de voordelen die combimobiliteit, het overstappen tussen verschillende vervoersmodi, biedt. De vaststelling is dat verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en nog te vaak opereren als elkaars concurrent. Dit zowel aan de bovenzijde van het netwerk, met name de lange afstandsverbindingen voor grote mobiliteitsstromen tussen steden en regio's als aan de onderzijde, de fijnmazige bediening op maat. Zo bouwde De Lijn haar eigen vervoersnet te veel uit los van het treinnet en trad het uitgebreide, maar weinig efficiënte busaanbod in rechtstreekse concurrentie met verplaatsingen die bijvoorbeeld met de fiets (kunnen) gebeuren.

Deze weinig geïntegreerde aanpak wordt tot op heden bestendigd door het gegeven dat in hoofdzaak unimodale investeringsprogramma's worden opgesteld.

Basismobiliteit vormt daarenboven een rem op een efficiënt, vraag gestuurd openbaar vervoer. De strikte regels van basismobiliteit maken de kosten voor het openbaar vervoersaanbod zeer hoog. Tegelijk wordt vastgesteld dat een onvoldoende antwoord geboden wordt op de reële vraag, we onvoldoende in staat zijn een efficiënte combimobiliteit te bewerkstelligen en het onmogelijk is het kernnet te versterken, net daar waar openbaar vervoer de grootste mobiliteits- en dus economische terugverdieneffecten realiseert. Tevens is er weinig flexibiliteit om dunne vervoerstromen in buitengebied op een meer kostenefficiënte manier in te vullen. Het blind inzetten van geregeld vervoer om dunne vervoerstromen op te vangen heeft er, door zijn hoge kostprijs, mee toe geleid dat te weinig kon worden ingezet op een sterk bovenliggend kernnet met voldoende capaciteit. Basismobiliteit holde zo de mogelijkheid uit om grondig werk te maken van een hiërarchisch gelaagd netwerk en effectief een modal shift in personenmobiliteit te bewerkstelligen.

Ondanks de (dure) inzet van geregeld vervoer voor specifieke vervoersvragen ontwikkelden zich daarnaast verschillende aanvullende systemen die zich richtten tot een specifieke vervoersvraag:

- In de marge van het Pendelfonds werden shuttlediensten gefinancierd om werknemers naar moeilijk te bereiken industriezones te brengen.
- Verscheidene steden en gemeenten werkten een systeem van taxicheques uit om ontbrekende individuele verplaatsingen te realiseren.
- De meeste steden en gemeenten in Vlaanderen organiseren via de Mindermobielen centrales vrijwilligersvervoer voor personen met mobiliteitsbeperking en beperkt inkomen.
- Vlaanderen heeft een financieringssysteem uitgewerkt voor diensten aangepast vervoer die instaan voor het vervoeren van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit.
- De ziekenfondsen hebben vervoersmogelijkheden voor niet-dringend ziekenvervoer uitgebouwd.
- In samenwerking met De Lijn organiseren de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs.
- De NMBS vervoert personen met een mobiliteitsbeperking van niet-toegankelijke stations naar toegankelijke stations.
- Recent zijn er verschillende "peer to peer"-vervoerdiensten opgedoken.
- De laatste jaren is er veel werk geleverd in de domeinen van het auto- en fietsdelen.

- Heel wat instellingen (scholen, tehuizen,...) hebben zonder tussenkomst van de overheid eigen, vaak aangepaste voertuigen om verplaatsingen mee te organiseren.
- e.a.

Deze verschillende systemen worden vandaag niet geïntegreerd. Dit verhindert een optimale inzet van materieel, middelen en personeel.

Tot slot bestaat er een onvoldoende koppeling tussen infrastructuur, ruimtelijke inrichting en vervoer. Ook bij beslissingen van andere beleidsdomeinen wordt nog te weinig de impact op mobiliteit in kaart gebracht.

De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen wordt gekarakteriseerd door een verspreid bebouwingspatroon en een hoge graad van lintbebouwing. Woonkernen en economische functies zijn van elkaar gescheiden, ook sociale of openbare functies worden nog al te vaak excentrisch ingeplant. De ontsluiting is nu vaak het laatste vraagstuk dat bij realisatie van een nieuwe ontwikkeling moet opgelost worden.

12 Onderzoek

De laatste jaren werd heel wat onderzoek uitgevoerd en dit zowel op vlak van de 'bovenzijde' van het net, het kernnet, als de 'onderzijde' van het net, het vervoer op maat.

De uitbouw van een voorstedelijk aanbod in het treinnet rond Brussel door middel van de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) werd in 2003 (en 2009) onderzocht. Een soortgelijke studie is op dit ogenblik lopende naar de uitbouw van een GEN rond Antwerpen en Gent. Dergelijk onderzoek moet toelaten dat de aangepaste dienstregeling en de netopbouw van het treinverkeer vanaf december 2017 een grotere afstemming met aantakende netten bewerkstelligd.

De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn geeft als belangrijkste conclusie mee dat er een duidelijke nood is aan ruggengraat - een hoofdstructuur - van het openbaar vervoer met kwalitatieve verbindingen waarop aangetakt moet worden met lijnen met een meer ontsluitende functie.

Het auditbureau Pricewaterhouse Coopers (PWC) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) hebben in opdracht van De Lijn in 2014 een vergelijkingsstudie uit 2009 geactualiseerd.

De studie vergelijkt het openbaar vervoer in Vlaanderen met het openbaar vervoer in Schotland, Zuid-Nederland en Noordrijn-Westfalen. Hieruit blijkt dat de tarieven van De Lijn in vergelijking met soortgelijke vervoersmaatschappijen opvallend goedkoop zijn. De abonnementsformules van De Lijn liggen telkens ver onder de prijs van abonnementen in het buitenland.

Daarnaast voerde De Lijn in 2014 ook een eigen studie uit om haar regiekosten te vergelijken met de kosten van haar exploitanten. Uit die vergelijkingsstudie blijkt dat met de huidige contracten en vrijheidsgraden naar de exploitanten toe de kosten van de lijnen in eigen regie vergelijkbaar zijn aan die van de exploitanten.

Met de studie Basisbereikbaarheid, uitgevoerd door Timenco, werd een vervoermodel uitgetekend voor Vlaanderen. Hierin worden oplossingen aangereikt voor zowel het woon-werk en woon-schoolvervoer als het individuele vervoer van specifieke doelgroepen. "Een netherstructurering in combinatie met alternatieve oplossingen kan voldoende bereikbaarheid bieden. Een grotere rol

voor de fiets in het vervoer, vrijwillige vervoerdiensten en collectieve taxidiensten zijn de belangrijkste alternatieven”, aldus de studie. Er wordt ook meer ingezet op een betere afstemming met de ruimtelijke inrichting.

De studie ‘Order in F’ gekend als Regionet Leuven is gebaseerd op twee fundamentele sociale noden: een efficiënter OV netwerk en beter gestructureerde ruimtelijke ontwikkeling. Door het koppelen van de twee, wil dit onderzoeksvoorstel voor een belangrijke doorbraak zorgen binnen het huidige Vlaamse beleid van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Ook andere beleidstakken zoals ruimtelijke economie, leefmilieu, gezondheid,... kunnen rechtstreeks baat hebben bij de valorisatie van het onderzoek.

Ook het project “Bereikbare Regio” van IGEMO streefde gelijkaardige ambities na voor de regio rond Mechelen. Hierbij werd benadrukt dat ‘de oplossing bij alle gebruikers ligt en niet alleen bij de overheid’. Een combinatie van een top-down (kernnet) en bottom-up (lokale, (private,) initiatieven) benadering biedt hiervoor de beste kansen.

De vraag van aansturing door een regisseur en de invulling en de grootte van een vervoerregio, gebaseerd op reële vervoersstromen werden in een eerste fase door E&Y onderzocht.

In uitvoering van de inclusiegedachte werd nagegaan hoe het vervoer van personen met een handicap en mobiliteitsbeperking zou kunnen geoptimaliseerd worden. Belangrijk hierbij was de inschatting van de mobiliteitsmogelijkheden rekening houdend met de beperkingen van het openbaar domein en het openbaar vervoer en de betaalbaarheid door de overheid, conform het VN-verdrag.

In de schoot van het Vlaams Parlement werden tot slot uitgebreide hoorzittingen met belangrijke, uiteenlopende stakeholders gehouden. Uit deze hoorzittingen kwam de resolutie 414 voort, aangenomen op 8 juli 2015.

Ook kwamen enkele bestaande concepten in andere Europese landen tijdens deze hoorzittingen aan bod. Een van de meest geavanceerde systemen bleek het Deense model waarbij er nogal wat lijndiensten vervangen werden door flexibele kleine voertuigen in functie van de vraag. Ook de verlaging van de marginale kostprijs door het uitvoeren van vervoer door externen is een te volgen piste.

De Nederlandse regio Gelderland stelde tot slot in een toelichting aan het departement MOW een regiecentrale voor die tot efficiëntiewinsten en optimale aansturing moet leiden tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en bediening door regiotaxi's.

1.3 Uitgangspunten

- 1) *Resolutie: “Basisbereikbaarheid stelt het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen voorop.”*

Het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies vormt een belangrijk uitgangspunt van basisbereikbaarheid. Hierbij wordt niet vertrokken vanuit een aanbodmodel maar vanuit de effectieve vraag. Door een optimale inzet van middelen moet Vlaanderen erin slagen een performanter vervoersysteem op te zetten. Een systeem dat beter en efficiënter de bereikbaarheid moet vergroten en daardoor een grotere (potentiële) doelgroep moet kunnen overtuigen de overstap naar het gebruik van collectief vervoer te maken.

Een verdere hiërarchisering van het net met een versterking op hoog potentiële assen en meer flexibiliteit voor het invullen van een meer diffuse vraag moeten samen met een billijke tarifiering bijdragen aan een hogere kostendekking. Op lange termijn moet het openbaar vervoer en het vervoer op maat betaalbaar blijven, zowel voor de overheid als voor de gebruiker.

- 2) Resolutie: "Een aanbod van stads- en streekvervoer staat niet op zichzelf maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de visie van combimobiliteit, voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi moeten worden gefaciliteerd."*

Het is de bedoeling een mobiliteitsnetwerk uit te bouwen en knooppunten te ontwikkelen waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. (Openbaar)vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor minder mobiele. Deze knooppunten en P+R's zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met aandacht voor laadmogelijkheden voor elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk. Multimodale investeringsprogramma's worden hiervoor gecentraliseerd opgesteld.

Het fietsbeleid wordt in samenhang met het OV-beleid ontwikkeld. Fietsinvesteringen dragen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem en versterken investeringen in het hoofdnetwerk.

De technologische ontwikkeling - apps, real time informatie, e.d. en evenzeer een ontwikkelde ticket- en tariefintegratie - zal een belangrijke rol spelen in de combimobiliteit waarbij reizigers voor, tijdens en na de reis ondersteund worden en er aldus een gebruiksvriendelijke omgeving gecreëerd wordt.

- 3) De basisbereikbaarheid dient ingebed in het ruimtelijke kader*

Basisbereikbaarheid zal via de verschillende modi rekening moeten houden met de huidige infrastructuur en ruimtelijke organisatie. Dit door middel van een regionaal netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer waar de haltes de knooppunten met andere modi vormen. Er moet evenwel een geïntegreerde aanpak komen van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, dit op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie. Investerings in het openbaar vervoernet of infrastructuur zijn belangrijke elementen voor de realisatie van een gewenste en renderende ruimtelijke ontwikkeling.

- 4) Capteren van alle initiatieven voor collectief vervoer of vervoer op maat en de exploitatievoorwaarden vereenvoudigen*

Een efficiëntere inzet van de huidige middelen dient bereikt te worden door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders. De vrijheid voor deze initiatieven en de uitvoerder wordt verruimd, zonder de aansluitbaarheid van verschillende initiatieven op elkaar uit het oog te verliezen.

1.4 Basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijk functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Deze zal gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren, maar ook louter binnen het beleidsdomein MOW is ruimte voor optimalisatie.

Een aanbod van stads- en streekvervoer staat hierbij niet langer op zichzelf maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de idee van combimobiliteit, voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi worden gefaciliteerd.

Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoermodel is hierbij cruciaal. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal kernnet over verschillende modi heen centraal. Door middel van gerichte en elkaar versterkende investeringen kan dit hertekende kernnet vervolgens verder geoptimaliseerd worden waar nodig.

Voor complexe, globale investeringsprojecten in dit kader wordt een trekker aangeduid, bv aan de hand van een specifieke projectvennootschap.

Een afstemming op de specifieke vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit meerdere gemeenten, samengesteld op basis van de reële en potentiële vervoerstromen.

Binnen de vervoerregio's wordt een modusonafhankelijke, lokale, mobiliteitsregie georganiseerd. De vervoersregio staat in voor de bottom-up bewaking, sturing en de evaluatie van de basisbereikbaarheid. De vervoerregio geniet grote(re) vrijheid om de basisbereikbaarheid aanvullend op en ter versterking van het top-down vastgelegde kernnet te regisseren. De vervoerregio is een permanent orgaan.

Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan toegewerkt worden naar een geïntegreerd investeringsprogramma AWV/De Lijn en andere uitvoerende agentschappen en dit zowel op lokaal als globaal niveau. Dit moet toelaten te komen tot een mobiliteitsstructuur die functioneel (lokaal) georganiseerd is en centraal (globaal) aangestuurd wordt.

A. Naar een gelaagd vervoermodel

Vlaanderen gaat voluit voor een gelaagd vervoermodel. Een geïntegreerd openbaarvervoersysteem is de beste garantie om de doelstelling van basisbereikbaarheid optimaal te kunnen realiseren.

Het model bestaat uit:

0. Treinnet
1. Kernnet
2. Aanvullend net
3. Vervoer op maat

Het hiërarchisch gestructureerd vervoermodel wordt gerealiseerd door het **treinnet**, het **kernnet**, het **aanvullend net** en het **vervoer op maat** elk hun rol binnen de hiërarchie te laten opnemen en deze optimaal op elkaar af te stemmen. Voor wat betreft het kernnet en aanvullend net wordt VVM De Lijn als interne operator in Vlaanderen aangeduid. Dit deel van het net zal aangevuld en

dus versterkt worden door lokale, (al dan niet private) initiatieven voor het vervoer op maat. Dit houdt in dat VVM De Lijn, hoewel interne operator, niet langer een absoluut monopolie binnen het openbaar vervoer bekleedt. De exploitatie van het kernnet en aanvullend net zal steeds conform de richtlijnen van de EU-verordening nr 1370/2007 gebeuren. De concrete rol die De Lijn, als interne operator met bijhorende doelstellingen, krijgt, wordt afgelijnd binnen een transitiebeheersovereenkomst. Proefprojecten, zoals verder omschreven, zullen ten slotte beter inzicht geven omtrent de concrete scheidingslijn tussen deze netten.

O. Treinnet:

Een goede afstemming tussen Vlaanderen en de NMBS rond verbindingen, knooppunten en kwaliteitsvereisten is een vereiste.

De trein is de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het treinnet staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. De uitbouw van een voorstedelijk aanbod in het treinnet wordt door middel van de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) rond grootstedelijke gebieden (Brussel, maar ook Antwerpen en Gent) uitgewerkt. Bij de studie en uitbouw van het treinnet is op centraal niveau samenwerking met andere actoren voorzien zodat combimobiliteit als uitgangspunt verzekerd is. Met het oog op de opmaak van het nieuwe vervoersplan 2017 heeft de NMBS een traject uitgetekend waarbij De Lijn, als huidig Vlaams regisseur, betrokken wordt. Het Vlaams gewest wil dat de samenwerking van de NMBS en De Lijn op operationeel vlak gebeurt.

1. Kernnet

Complementair aan het treinvervoer zal met het kernnet een antwoord geboden worden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet verbindt kernen met elkaar, bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen en voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en de interstedelijke structurele verplaatsingsnaden. Het kernnet is een geïntegreerd dienstregelingenpakket van onderscheiden lijnen en lijnenbundels.

Het kwaliteitsniveau en de service levels omtrent de uit te voeren exploitatie worden door centrale regie bepaald.

2. Aanvullend net ... in ondersteuning van het kernnet

Dit net bestaat enerzijds uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie vanuit en in de kleinere steden en gemeenten naar de lijnen van het kernnet van het stads- en streekvervoer en de diensten van de spoorwegoperator werkzaam in Vlaanderen. Anderzijds bestaat het ook uit meer ontsluitende lijnen die het kernnet complementeren.

Ook wat nu gekend staat onder “functionele ritten” hoort tot dit aanvullend net. Het betreft woon-werk en woon-schoolvervoer m.a.w. meestal louter spitsuurritten naar de scholen en tewerkstellingsconcentraties in Vlaanderen, die zich buiten de invloedssfeer van de stedelijke zones bevinden. De huidige onafhankelijke werking van verschillende shuttlediensten wordt m.a.w. geïntegreerd binnen dit structurele net.

Potentieelonderzoek en vraaggestuurde elementen per verbinding dienen aan de basis te liggen van het aangeboden vervoerstype. De expertise van de vervoerregio en de gehaalde kostendeckingsgraad per individuele lijn zullen hierbij cruciaal zijn.

3. Vervoer op maat: lokale (al dan niet private) initiatieven: Buurtbus – Taxi - ... in ondersteuning van kernnet

Het vervoer op maat is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Op lokaal niveau wordt er binnen de vervoerregio's zo ruimte gelaten voor vervoeroplossingen die lokale noden efficiënt kunnen invullen. Voor de structurering van het vervoer op maat wordt aan de hand van proefprojecten en het hieruit voortschrijdend inzicht verdere invulling gegeven.

Het vervoer op maat betreft de optelsom van het geoptimaliseerd aanbod inzake onder andere het doelgroepenvervoer, maar ook het lokaal vraagafhankelijke net, het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven zoals taxicheques, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijvenzones, collectieve taxi's, enz.

Globale criteria en een globale systematiek moeten zorgen voor coherentie in het aanbod en de kostprijs tussen de vervoerregio's.

B. Overkoepelende, modusafhankelijke mobiliteitsregie

Om te komen tot een aanbod van openbaar vervoer dat niet op zichzelf staat maar deel uitmaakt van het totale mobiliteitsnetwerk, is nood aan een overkoepelende, modusafhankelijke mobiliteitsregie.

De regie is en blijft in handen van de Vlaamse overheid, onder bevoegdheid van de minister voor Mobiliteit. Deze delegeert echter een aantal verantwoordelijkheden aan bepaalde actoren, zonder hierbij echter de beleidsfuncties en exploitatiefuncties al te zeer te mengen.

De (overkoepelende) beleidsfunctie komt in de eerste plaats het modusneutrale departement MOW toe. Exploitatiefuncties worden opgenomen door de IVA's, EVA's en private spelers. De verantwoordelijkheden zijn afhankelijk van het niveau van de regierol:

- strategisch niveau: vastleggen beleidsprincipes en service levels op hoog niveau
- tactisch niveau: beleidsprincipes en service levels vertalen in netwerken en projecten
- operationeel niveau: bedienen van de netwerken en uitvoeren van de projecten

Welke actor welke verantwoordelijkheid krijgt op welk regieniveau zal nog verder uitgeklaard worden onder andere op basis van de ervaringen in de pilootprojecten.

Voor het treinnet en het kernnet is het belangrijk dat een top-down transparant en efficiënt kader wordt vastgelegd. Beide netten sluiten bovendien optimaal aan op elkaar en versterken ieders aantrekkelijkheid in combinatie met nodige infrastructuur die combimobiliteit toelaat (P+R, fietspaden, stationsomgevingen, ...). Dit net zal antwoord bieden op de grote vervoersvraag dat de regio's vaak overstijgt.

Voor grote, overkoepelende (investerings)projecten, waarbij afstemming tussen de verschillende netten en modi absoluut vereist is, wordt op Vlaams niveau een trekker aangeduid of opgestart die deze grote projecten op holistische wijze planmatig zal coördineren en begeleiden, bv aan de

hand van een specifieke projectvennootschap. Dergelijke projecten kunnen meerdere vervoersregio's omvatten.

Daarnaast zal binnen de afzonderlijke vervoerregio's vormgegeven worden aan het optimale aanvullende net en de optimale organisatie van het vervoer op maat. Een optimale inzet van middelen zal binnen elke vervoerregio automatisch leiden tot een ideale afweging tussen beiden.

Aan de hand van voortschrijdend inzicht voortspruitend uit de pilootprojecten (zie verder) zal deze verdeling van bevoegdheden (strategisch, tactisch en operationeel) verder verfijnd en gevalideerd worden.

C. Vervoerregio's

De indeling in vervoerregio's gebeurt op basis van de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen.

De vervoersgebieden zoals gedefinieerd in het decreet personenvervoer, en welke nu reeds gebruikt worden bij het opstellen van het netmanagement is het meest relevante niveau waaruit gestart kan worden.

Deze vervoerregio's zijn gebieden waarvan de gemeenten en/of delen van de gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied.

Het Vlaamse Gewest telt twaalf vervoerregio's: Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout. Daarnaast is er de specifieke Vlaams stedelijk vervoerregio rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Daarnaast wordt er gestreefd naar het zo groot mogelijk gelijklopen van regio's binnen andere beleidsdomeinen.

De vervoerregio bewaakt, stuurt en evalueert de realisatie van basisbereikbaarheid.

Het zijn de lokale besturen die binnen de vervoerregio tot mobiliteitsvoorstellen komen. Zowel expertise aan de kant van modusonafhankelijk mobiliteitsregie (Departement MOW, MAV's, ...) als vanuit de operationele exploitatie (De Lijn, AWW, NMBS, Infrabel ...) zitten mee aan tafel. De interne structuur van deze organisaties wordt eveneens afgestemd op de specifieke noden en kenmerken van de vervoerregio's om tot een optimale werking te komen.

Elke vervoerregio wordt bijgestaan door een mobiliteitsbegeleider die het modusneutrale departement MOW vertegenwoordigt. Deze mobiliteitsbegeleider koppelt terug met het centrale niveau.

De spelregels voor de bestuurlijke dialoog in de schoot van de vervoerregio en tussen de vervoerregio en het Vlaams beleidsniveau worden vastgelegd in een aangepast mobiliteitsdecreet. Daarbij wordt gestreefd naar een consensus.

De vervoerregio zal het top-down uitgewerkte kernnet op Vlaams niveau bespreken en adviseren. Over de uitrol van het aanvullend net en het vervoer op maat zal door de vervoerregio beslist

worden. Indien binnen een aanvaardbare tijd niet tot consensus gekomen wordt binnen de vervoerregio, zal de centrale regie als eindbeslissers optreden.

De vervoerregio is verantwoordelijk voor de opstelling van een vervoersplan afgestemd en in wisselwerking met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de regio. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit globaal bekeken wordt.

Een doordacht locatie- en vergunningenbeleid kunnen heel wat problemen vermijden en de uitgave verantwoorden op verschillende vlakken (waaronder infrastructuurinvesteringen en openbaar vervoer). Ze bewaakt tevens de combimobiliteit in haar vervoerregio en heeft dus binnen de invulling van haar vervoersplan niet enkel aandacht voor het openbaar vervoer, maar ook voor doorstroming, vervoerknooppunten (en hun toegankelijk karakter), fietsbeleid, parkeerbeleid, Park & Rides, fiets- en autodeelsystemen, taxibeleid, buurtbus, dorpsauto en andere lokale initiatieven.

De vervoerregio wordt periodiek samengeroepen en bespreekt de voorstellen tot aanpassing aan de mobiliteitsstructuur alsook de evaluatie ervan.

De vervoerregio's volgen de bepalingen van een aan te passen mobiliteitsdecreet. De vervoerregio's krijgen een structureel karakter en er wordt naar consensus gestreefd. Het is geenszins de betrachting een nieuwe bestuurslaag in het leven te roepen / het Vlaamse bestuursmodel onnodig te verzwaren, maar wel te komen tot flexibele organen die inspelen op regionale vervoersvragen en via een globale mobiliteitsbenadering een optimale bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies garanderen.

De vervoerregio wordt door de hierboven toegelichte werkwijze (mee) verantwoordelijk gesteld voor de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid.

D. Permanente monitoring van de dienstverlening

Niet enkel het openbaar vervoer met vaste dienstregeling, maar ook de andere modi zullen voortdurend op basis van onderstaande indicatoren gemonitord worden. De Vlaamse overheid op globaal niveau en de vervoersregio op lokaal niveau zal deze dan ook ten allen tijde als uitgangspunt in hun overleg meenemen.

a) Kostendekkingsgraad: De kostendekkingsgraad zal cruciaal zijn om het aanbod binnen het kernnet en het aanvullend net (blijvend) te verantwoorden. Waar de kostendekkingsgraad onder een niet langer te verantwoorden grens zakt, zal, in functie van een optimale inzet van de middelen, uit overleg binnen de vervoerregio automatisch tot een efficiënter alternatief aanbod gekomen worden in lijn met de reële vraag. Op basis van de proefprojecten zal een meer concrete grens rond kostendekkingsgraad kunnen bepaald worden.

Er wordt hiervoor versneld werk gemaakt van het objectief opmeten van het reële aantal reizigers dat gebruik maakt van een bepaald vervoersaanbod.

De betaalbaarheid voor de gebruikers wordt gegarandeerd.

b) Doorstroming: De doorstromingskwaliteit waarmee het aanbod de klant bereikt vertaalt zich onder de vorm van stiptheid (overeenkomstige geplande en reële dienstregeling).

dienstregelmaat (opeenvolging voertuigen op hoogfrequente lijnen) en een aanvaardbare verplaatsingstijd.

Doorstroming draagt bij tot een hogere kostendekkingsgraad van het stads- en streekvervoer en dient prioritair aangepakt te worden op de gecongesteerde hoogfrequent bediende assen. Het opvolgen van de doorstroming is dan ook een cruciale taak van de vervoerregio in coregie met het Vlaams niveau.

c) **Combimobiliteit:** overstaptijd, voorzieningen P&R, fiets, deelsystemen etc..

d) **Capaciteit:** Hierbij gaat bijzondere aandacht naar het inzetten van het juiste voertuig met de juiste capaciteit op de juiste plaats, afhankelijk van de vraag en op basis van een aanvaardbare verhouding van de exploitatiekost t.o.v. de bezetting, zodat zowel stedelijke als minder bevolkte gebieden op een manier worden ontsloten waarbij het aanbod beter is afgestemd op de vraag.

e) **Reisinformatie:** Beschikbare informatie over het bestaande aanbod op alle niveaus. Focus op het up-to-date zijn van de info (statische en dynamische) en realtime (zowel op het terrein als digitaal). Het gericht, tijdig en correct aanbieden van accurate en vlot toegankelijke informatie is vanzelfsprekend.

f) **Geïntegreerde tarieven en ticketing:** De vervoerregio doet voorstellen in functie van een transparant en voor de reiziger duidelijk ticket- en tariefsysteem dat overstappen tussen verschillende modi en binnen het gelaagd vervoersnet makkelijk en vlot maakt. Best practices uit verschillende regio's kunnen overgenomen worden.

2. UITROL

Aanpassingen aan het huidige aanbod en de uitbouw van performante vervoerregio's worden door middel van proefprojecten uitgetest. Deze proefprojecten worden vanuit het totaalaanbod (dus ook NMBS, De Lijn, vervoer op maat, ...) en in nauwe samenwerking met lokale besturen en lokale initiatieven opgesteld. De vervoerregio's rond Mechelen, Aalst en de Westhoek (Oostende) worden naar vorgeschoven voor de opstart van proefprojecten. Uiteraard kunnen ook in de andere vervoerregio's reeds stappen gezet worden om te komen tot een aansturing op maat en een versterkte lokale agenda op het niveau van de vervoerregio. Zo kunnen eerder genomen initiatieven (voorstadsnetwerken Vlaamse ruit; BUURstudie Leuven, RECOVER, enz...) verder uitgewerkt worden en als aanvulling dienen op het voortschrijdend inzicht uit de proefprojecten. Vanuit het departement MOW zal in samenwerking met de lokale besturen binnen elke vervoerregio een inventaris van het huidige aanbod opgemaakt worden.

1. Proefprojecten basisbereikbaarheid

De proefprojecten, die zullen uitgerold worden binnen de twee gemotiveerde vervoersregio's, hebben tot doel :

- Uittekenen vervoersnet in de regio:
 - o Gelaagd vervoersmodel (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat)
 - o Uittekenen vervoersplan van de vervoersregio, die invulling geeft aan de strategische, tactische en operationele mobiliteitsregierol

- Welke noodzakelijke voorwaarden er dienen vervuld te zijn om basisbereikbaarheid te bewerkstelligen:
 - o Procesmatige voorwaarden
 - o Regelgevende voorwaarden
 - o Ondersteunende voorwaarden
 - o Budgettaire voorwaarden
- Welke impact er is op:
 - o Het kwaliteitsniveau van de mobiliteit (voor alle reizigers, dus ook de personen met beperkingen) in die vervoerregio
 - o De kostenefficiëntie van de mobiliteit (op de verschillende onderdelen van het vervoermodel) in die vervoerregio en de conformiteit met de regelgeving.
 - o De noodzakelijke aanpassingen aan het regelgevend kader.
 - o Criteria als 'modal shift', (voldoende) capaciteit, commerciële snelheid, ... worden hiervoor aan de start van het proefproject opgelijst.

Binnen deze geselecteerde vervoerregio's, wordt eerst het huidig vervoersaanbod in kaart gebracht. Dit betreft alle aangeboden vervoersstromen en mechanismes en evenzeer de financiering er van. Simultaan wordt inzicht verworven over de reële vervoersvraag.

De samenstelling van het projectteam binnen de vervoerregio dient geconcretiseerd, de rollen en verantwoordelijkheden gedefinieerd en een duidelijke projectstructuur uitgewerkt.

Op basis van deze data en rekening houdend met het bestaande kernnet in omliggende regio's wordt invulling gegeven aan een vernieuwd kernnet. In functie van de specifieke vervoersvragen wordt een efficiënt aanvullend net uitgetekend en tenslotte wordt vervoer op maat uitgewerkt. Hiervoor wordt in een eerste fase een afwijking in de huidige regelgeving voorzien (regelluw kader voor de oprichting van proefprojecten basisbereikbaarheid). We schrappen de basisprincipes van basismobiliteit en bieden zo de mogelijkheid een efficiënt, vraaggestuurd openbaar vervoer uit te werken.

De financiering van dit verbeterd, gelaagd vervoersaanbod zal voortspruiten uit de optelsom van de huidige budgetten die vandaag naar een versnipperd mobiliteitsaanbod vloeien in elke vervoerregio. Efficiëntiewinsten kunnen met andere woorden ingezet worden in een verbeterd vraaggestuurd aanbod. Ook qua exploitatie zal aan pachters de mogelijkheid geboden worden eigen optimalisaties te voorzien.

De proefprojecten zullen afzonderlijk steeds gemonitord worden door de vervoerregio die snel kan inspelen op voortschrijdend inzicht en dit zowel organisatorisch, praktisch als op vlak van de verdeling van bevoegdheden.

De evaluatie zal gebeuren door het departement MOW, die daartoe de nodige expertises samenbrengt.

2. Systematische uitrol over Vlaanderen

De proefprojecten zullen ons in staat stellen een nieuw regelgevend kader uit te werken dat een efficiënt vervoersaanbod toelaat en algemeen van toepassing wordt. Tegelijk wordt de aangepaste beheersovereenkomst met De Lijn afgewerkt in functie van een efficiënt, vraaggestuurd aanbod. Tegen 1 januari 2017 wordt deze (transitie)beheersovereenkomst gefinaliseerd.

We schrijven op basis van de expertise voortvloeiend uit de proefprojecten een nieuw decreetaal kader dat inspeelt op de rol van de vervoerregio's, het gelaagd netwerk, de combimobiliteit en het ad hoc inspelen op de reële vervoersvraag, inclusief het vervoer op maat.

We creëren meer flexibiliteit voor initiatieven die kostenefficiënt tegemoet komen aan oplossingen voor dunne en diffuse vervoersvragen.

3. Timing

Stap	Timing
Vorbereiding proefproject	Voorjaar 2016
Voorzien regelluwe zone en opstart proefproject	Zomer 2016
Evaluatie proefproject	Najaar 2017
Nieuw regelgevend kader	2018

3. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist

1^e haar goedkeuring te hechten aan deze conceptnota;

2^e de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten advies te vragen aan MORA en VVSG;

3^e de voorgestelde uitrol en timing goed te keuren en de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten de nodige initiatieven te nemen om in 3 geselecteerde vervoerregio's de uitrol van proefprojecten mogelijk te maken;

4^e de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten een evaluatie van de proefprojecten voor te leggen aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement;

5^e de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten een transitiebeheersovereenkomst met De Lijn uit te werken tegen ten laatste 1 januari 2017;

6^e de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit te gelasten bij het uitwerken van het nieuwe regelgevend kader een armoedetoets door te voeren conform de omzendbrief 2014/13.

Deze beslissing houdt geen enkele financiële en budgettaire engagementen in.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

BIJLAGE 3 BIJ HET BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING
BETREFFENDE DE ORGANISATIE VAN HET TIJDELIJK PROJECT
'LEERLINGENVERVOER BUITENGEWOON ONDERWIJS'
EN HET ONTWERP VAN DECREET TOT BEKRACHTIGING
VAN HET BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING
BETREFFENDE DE ORGANISATIE VAN HET TIJDELIJK PROJECT
'LEERLINGENVERVOER BUITENGEWOON ONDERWIJS':
Indeling van Vlaanderen in vervoerregio's

Indeling van Vlaanderen in vervoerregio's

1. Vervoerregio Aalst bestaat uit de gemeenten Aalst, Berlare, Denderleeuw, Dendermonde, Erpe-Mere, Haaltert, Hamme, Lebbeke, Lede, Ninove, Wichelen;
2. Vervoerregio Antwerpen bestaat uit de gemeenten Aartselaar, Antwerpen, Beveren, Boechout, Boom, Borsbeek, Brasschaat, Brecht, Edgem, Essen, Hemiksem, Hove, Kalmthout, Kapellen, Kontich, Lier, Lint, Malle, Mortsel, Niel, Ranst, Rumst, Schelle, Schilde, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem, Wuustwezel, Zandhoven, Zoersel, Zwijndrecht;
3. Vervoerregio Brugge bestaat uit de gemeenten Beernem, Blankenberge, Brugge, Damme, Jabbeke, Knokke-Heist, Oostkamp, Zedelgem, Zuienkerke;
4. Vervoerregio Gent bestaat uit de gemeenten Aalter, Assenede, De Pinte, Deinze, Destelbergen, Eeklo, Evergem, Gavere, Gent, Kaprijke, Laarne, Lievegem, Lochristi, Maldegem, Melle, Merelbeke, Nazareth, Sint-Laureins, Sint-Martens-Latem, Wachtebeke, Wetteren, Zelzate, Zulte;
5. Vervoerregio Kempen bestaat uit de gemeenten Arendonk, Baarle-Hertog, Balen, Beerse, Dessel, Geel, Grobbendonk, Herentals, Herenthout, Herselt, Hoogstraten, Hulshout, Kasterlee, Laakdal, Lille, Meerhout, Merksplas, Mol, Nijlen, Olen, Oud-Turnhout, Ravels, Retie, Rijkevorsel, Turnhout, Vorselaar, Vosselaar, Westerlo;
6. Vervoerregio Kortrijk bestaat uit de gemeenten Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Lendelede, Menen, Spiere-Helkijn, Waregem, Wervik, Wevelgem, Zwevegem;
7. Vervoerregio Leuven bestaat uit de gemeenten Aarschot, Begijnendijk, Bekkevoort, Bertem, Bierbeek, Boutersem, Diest, Geetbets, Glabbeek, Haacht, Herent, Hoegaarden, Hoeilaart, Holsbeek, Huldenberg, Keerbergen, Kortenaak, Kortenberg, Landen, Leuven, Linter, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tervuren, Tiel-Winge, Tienen, Tremelo, Zoutleeuw;
8. Vervoerregio Limburg bestaat uit de gemeenten Alken, As, Beringen, Bilzen, Bocholt, Borgloon, Bree, Diepenbeek, Dilsen-Stokkem, Genk, Gingelom, Halen, Ham, Hamont-Achel, Hasselt, Hechtel-Eksel, Heers, Herk-De-Stad, Herstappe, Heusden-Zolder, Hoeselt, Houthalen-Helchteren, Kinrooi, Kortesse, Lanaken, Leopoldsborg, Lommel, Lummen, Maaseik, Maasmechelen, Nieuwerkerken, Oudsbergen, Peer, Pelt, Riemst, Sint-Truiden, Tessenderlo, Tongeren, Voeren, Wellen, Zonhoven, Zutendaal;
9. Vervoerregio Mechelen bestaat uit de gemeenten Berlaar, Bonheiden, Boortmeerbeek, Bornem, Duffel, Heist-Op-Den-Berg, Kapelle-Op-Den-Bos, Mechelen, Putte, Puurs-Sint-Amands, Sint-Katelijne-Waver, Willebroek;
10. Vervoerregio Oostende bestaat uit de gemeenten Bredene, De Haan, Gistel, Ichtegem, Koksijde, Middelkerke, Nieuwpoort, Oostende, Oudenburg;
11. Vervoerregio Roeselare bestaat uit de gemeenten Ardooie, Dentergem, Hooglede, Ingelmunster, Izegem, Ledegem, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiselede, Staden, Tiel, Torhout, Wielsbeke, Wingene;
12. Vervoerregio Vlaamse Ardennen bestaat uit de gemeenten Brakel, Geraardsbergen, Herzele, Horebeke, Kluisbergen, Kruisem, Lierde, Maarkedal, Oosterzele, Oudenaarde, Ronse, Sint-Lievens-Houtem, Wortegem-Petegem, Zottegem, Zwalm;
13. Vervoerregio Vlaamse Rand bestaat uit de gemeenten Affligem, Asse, Beersel, Bever, Buggenhout, Dilbeek, Drogenbos, Galmaarden, Gooik, Grimbergen, Halle, Herne, Kampenhout, Kraainem, Lennik, Liedekerke, Linkebeek, Londerzeel, Machelen, Meise, Merchtem, Opwijk, Pepingen, Roosdaal, Sint-Genesius-Rode, Sint-Pieters-Leeuw, Steenokkerzeel, Ternat, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppeem, Zaventem, Zemst;
14. Vervoerregio Waasland bestaat uit de gemeenten Kruibeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse, Waasmunster, Zele;
4. Vervoerregio Westhoek bestaat uit de gemeenten Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuveland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren, Zonnebeke. Doorstart vervoerregiowerking

Bron: Nota aan de Vlaamse Regering betreffende het Voorontwerp van decreet betreffende basisbereikbaarheid en principiële goedkeuring (VR 2018 2007 DOC.0864/IBIS).

BIJLAGE BIJ DE MEMORIE VAN TOELICHTING:
Jongeren- en kindeffectenrapport (JoKER)



Joker voor

Decreet ter bekrachtiging van het BVR betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'

1 Gegevens van het advies

1.1 Gegevens van de regelgeving

nummer taal- en wetgevingstechnisch advies	Advies 2018-511 (BVR) Advies 2018-512 (Bekrachtigingsdecreet)
bevoegde minister(s) van de regelgeving	Hilde Crevits, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaamse minister van Onderwijs Ben Weyts, Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
RIA	N.V.T.
JoKER	JA
armoedetoets	N.V.T.
link naar de regelgevingsagenda	N.V.T.

1.2 Gegevens van de aanvrager

e-mailadres	elke.cromphout@ond.vlaanderen.be
organisatie	Vlaamse Overheid
beleidsdomein	Departement Onderwijs en Vorming
entiteit	Afdeling Basisonderwijs en Deeltijds Kunstonderwijs

2 Titel en fase



Titel: "Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het tijdelijk project "Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs"

Fase: Eerste principiële goedkeuring van de Vlaamse Regering verkregen op 30 november 2018.

Titel: Ontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van XXXXXX betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'

Fase: Eerste principiële goedkeuring van de Vlaamse Regering verkregen op 30 november 2018.

3 Samenvatting

Het Kinderrechtencommissariaat organiseerde op 23 oktober 2013 een 'Krunch', waarbij het leerlingenvervoer centraal stond. Hierbij kwamen kinderen die op het leerlingenvervoer zitten, zelf aan het woord. Zij gaven aan dat het vroege opstaan en late thuiskomen, de lange busrit en de sfeer op de bus zwaar op hen wegen. De Minister van Onderwijs en de Minister van Mobiliteit en Openbare werken nemen de verzuchtingen van leerlingen (en ouders) omtrent de reistijd zeer serieus. Leerlingenvervoer is een gedeelde bevoegdheid tussen beide beleidsdomeinen. Daarom werkten beide ministers in onderlinge samenwerking twee schooljaren geleden op basis van wetenschappelijk onderzoek een nieuwe concept leerlingenvervoer uit. Kinderen zitten inderdaad vaak nog te lang op de bus in niet altijd comfortabele omstandigheden. Daar willen beide ministers een antwoord op bieden. Het is de bedoeling om de busrittijden op termijn korter te maken en het vervoer meer aan te passen aan de leerlingen. De Vlaamse Regering keurde op 17 juli 2015 de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' goed. Deze nota formuleert een voorstel tot uitwerking van een nieuw concept leerlingenvervoer.

De nood aan een nieuwe concept leerlingenvervoer vloeit voort uit de problemen die leerlingen op de bus aangeven, maar het huidige concept en regelgevend kader kennen nog meer problemen. In het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen bestaat het recht op leerlingenvervoer voor elke leerling die de dichtstbijzijnde school bezoekt van het onderwijsnet naar zijn of haar keuze. Het regelgevend kader van dit vervoersysteem is echter verouderd en staat voor heel wat uitdagingen waar het geen antwoord op kan bieden. Ontwikkelingen binnen verschillende beleidsdomeinen, zoals de ontwikkelingen rond MFC's en PVF binnen Welzijn, basisbereikbaarheid binnen Mobiliteit en het M-decreet binnen Onderwijs, vragen een meer flexibele inzet van het leerlingenvervoer. Hier kan echter niet altijd correct op gereageerd worden. De busritten duren, zoals eerder aangehaald, vaak erg lang en zijn van lage kwaliteit. Deze lange ritduur is te wijten aan de toenemende verkeerscongestie en andere mobiliteitsproblemen, maar ook aan de capaciteitsproblematiek in de buitengewone scholen. Daarnaast zijn er door de jaren heen zoveel uitzonderingen ontstaan dat het huidige regelgevend kader aan coherentie verloren heeft.

Met andere woorden: het huidige vervoersysteem heeft geen optimaal regelgevend kader en genereert geen kwalitatief vervoer van – en naar school voor de leerlingen die hier nood aan hebben. De impact hiervan op de jongeren op de schoolbus is niet gering, vaak zijn zij al uitgeput van de lange busrit alvorens zij hun klas binnenkomen. In functie van een optimale voorbereiding van een nieuw regelgevend kader, dat mogelijks wel een antwoord kan bieden op deze uitdagingen, kozen de minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken voor een nieuwe aanpak, waarbij volgende pijlers centraal staan:

- een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer, waarbij getracht wordt alternatieven te ontwikkelen voor het criterium 'afstand', die rekening houden met de (zorg)noden van de leerlingen;
- buitenschoolse opvang voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs;
- een opdeling van Vlaanderen in verzorgingsgebieden, waarbij de financiële verantwoordelijkheid voor de organisatie van het vervoersysteem en de bepaling van het recht samenvallen. (Beheersmodel)

Het nieuwe concept leerlingenvervoer wordt niet meteen Vlaanderenbreed uitgerold. We werken met de meest kwetsbare doelgroepen in het Vlaamse onderwijs. Om te verzekeren dat het nieuwe concept leerlingenvervoer effectief een kwalitatiever leerlingenvervoer tot gevolg heeft, waar leerlingen voordeel uit halen, werd er een pilootproject gestart. Sinds 6 maart 2017 loopt er een pilootproject in twee pilootgebieden: pilootgebied Leuven en

pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster. Dit pilootproject heeft als doelstelling om op beperkte schaal in te schatten wat de implicaties zijn van het gebruik van dit nieuwe concept leerlingenvervoer voor alle betrokken partijen. Het pilootproject kon éénmaal verlengd worden indien de haalbaarheid voor een uitrol over Vlaanderen en alle toepassingsvoorwaarden niet verzekerd waren. Deze verlenging werd op 25 mei 2018 meegedeeld aan de Vlaamse regering door ministers Hilde Crevits en Ben Weyts.

In voorliggend ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' wordt een vernieuwing van dit pilootproject georganiseerd vanaf schooljaar 2019-2020. Ondertussen ontwikkelden zich enkele uitdagingen, bvb. rond basisbereikbaarheid, waar het huidige leerlingenvervoer opnieuw geen antwoord op kan bieden. Er wordt een vernieuwing van het pilootproject vooropgesteld, zodat er ook op deze nieuwe evoluties een antwoord gezocht kan worden binnen het nieuwe concept leerlingenvervoer. We werken in dit pilootproject met de meest kwetsbare doelgroepen in het onderwijs. Omwille van deze doelgroep is het belangrijk om niet over één nacht ijs te gaan en een weldoordacht, duidelijk nieuw concept leerlingenvervoer te ontwikkelen alvorens we Vlaanderenbreed uitrollen. Het zou immers niet in het belang van de leerling zijn om het huidige leerlingenvervoer te hervormen op korte termijn om dan, eens basisbereikbaarheid uitrolt in Vlaanderen in december 2020, een nieuwe hervorming te moeten uitvoeren. Deze vernieuwing gebeurt in onderling overleg tussen de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit. Een tweede argument voor vernieuwing is dat ondanks alle inspanningen, in het kader van het pilootproject dat heeft gelopen van maart 2017 tot juni 2019 nog niet voldoende duidelijkheid is over alle pijlers van het nieuw concept leerlingenvervoer voor een Vlaanderenbrede uitrol. Opnieuw is het hier van belang om doordacht te werk te gaan en geen overhaaste hervormingen door te voeren. Zo blijven beide pilootgebieden worstelen met een nieuw criterium voor de lokale bepaling van het recht op collectief leerlingenvervoer, werd het pilootproject nog niet uitgetest in een grootstedelijke regio en is het nog niet duidelijk wat de impact zal zijn van het nieuwe concept basisbereikbaarheid. De 2 bestaande pilootgebieden zetten bij een vernieuwing dan ook hun werking verder en er zal een (door de minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de minister van Onderwijs te bepalen) nieuw pilootgebied worden toegevoegd in een (groot)stedelijke omgeving.

Het pilootproject zoals voorgesteld in dit BVR loopt gedurende een periode van 3 schooljaren (2019-2020, 2020-2021, 2021-2022). De doelstelling van dit pilootproject is driedelig:

- een antwoord bieden op de vandaag bestaande knelpunten, zoals benoemd in de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015;
- de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren voor de implementatie van een nieuwe Vlaanderenbrede concept leerlingenvervoer in kaart brengen;
- samenwerkingsverbanden ontwikkelen in functie van het concept basisbereikbaarheid zoals gedefinieerd in de op 18 december 2015 goedgekeurde conceptnota van de Vlaamse Regering 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag', toegevoegd als bijlage bij het voorliggend BVR.

De doelstellingen van het pilootproject zijn gericht op de voorbereiding van een eventuele wijziging van de onderwijswetgeving met het oog op het ontwikkelen van specifieke maatregelen voor jongeren in het buitengewoon onderwijs, en een betere organisatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs met het oog op een kwalitatievere busrit voor de leerlingen. Het besluit treedt in werking op 1/9/2019 en zal buiten werking gesteld worden op 31/8/2022.

Gelijktijdig wordt ook het voorontwerp van decreet ter bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het tijdelijk project 'leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' voorgelegd. Dit voorontwerp van decreet bevestigt en bekrachtigt de manier van werken zoals voorgesteld in de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015.

4 Probleembeschrijving

Het collectief leerlingenvervoer wordt georganiseerd voor alle leerlingen uit het buitengewoon onderwijs die kiezen voor de dichtstbijzijnde school van het net naar zijn/haar keuze en waarvoor hij/zij een attestering heeft. Dit wordt georganiseerd voor alle kinderen van 3 t.e.m. 18 jaar, eventueel zelfs t.e.m. 25 jaar indien de leerling een verlengde schoolloopbaan in het buitengewoon onderwijs loopt. In 2013 werden er dagelijks 1564 ritten georganiseerd waarbij 40.628 kinderen en jongeren werden vervoerd. Naar schatting 20% van die ritten duren langer dan 220 minuten (3u40min). Dit betekent uiteraard niet dat alle kinderen de gehele rit moeten uitzitten. Toch zit ongeveer 2% van de kinderen en jongeren de hele tijd of bijna de hele tijd de busrit uit. Concreet betekent dit: minstens 1u50min in de ochtend en 1u50min in de avond. Vooral in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, waar de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen zich bevinden, is het probleem zeer groot. Naarmate de fileproblematiek toeneemt, neemt ook de ritduur toe.

De problemen met het huidige leerlingenvervoer zijn ernstig en hebben meerdere oorzaken. Ten eerste heeft de organisatie van het buitengewoon onderwijs een impact op het leerlingenvervoer en de reistijd, omdat ouders het recht hebben om het onderwijsnet vrij te kiezen. Daarnaast is het zo dat niet elke school alle types buitengewoon onderwijs aanbieden, waardoor de afstand ook nog groter kan worden. Bovendien kampen scholen met capaciteitsproblemen waardoor ze genoodzaakt zijn kinderen door te verwijzen naar verder gelegen scholen. Ten tweede is het zo dat het leerlingenvervoer georganiseerd moet worden tijdens de spitsuren, waardoor de reistijd beïnvloed wordt door verkeerscongestie. Ten derde is de financiële omkadering voor de organisatie van het leerlingenvervoer beperkt en is het belangrijkste criterium voor de gunning van een opdracht in openbare aanbesteding voor de exploitatie van het leerlingenvervoer het financiële argument, waardoor de kwaliteit van het busvervoer zich beperkt tot de minimale vereisten en niet altijd overeenkomt met de behoeftes. Dat laatste heeft ook een impact op het type bus dat wordt ingezet. Hierbij komt ook nog dat er weinig financiële incentives worden voorzien om de reistijd beperkt te houden. Ten vierde houdt het criterium afstand geen rekening met andere criteria, zoals bvb. reistijd. Er is op vlak van reistijd of afstand geen beperking ingesteld, en het recht van elk kind op leerlingenvervoer is even groot, ongeacht de problematiek van het kind, de thuissituatie, de afstand van de opstapplaats naar de school, enzovoort. Ten vijfde is er een cluster aan organisationele elementen die een rechtstreekse of onrechtstreekse impact hebben op de organisatie van het leerlingenvervoer en daardoor soms ook op de reistijd:

- het aantal betrokken actoren en de soms moeizame samenwerking daartussen;
- de complexe regelgeving omdat er ook een grote flexibiliteit aan de dag gelegd wordt in het toekennen van het recht op vervoer. Ouders en scholen verwachten ook flexibiliteit in het toekennen van het recht;
- leerlingenvervoer in de praktijk is weinig flexibel omdat het in se georganiseerd wordt als collectief leerlingenvervoer;
- onrechtstreeks van belang is dat de busbegeleiding pedagogische achtergrond mist wat een impact kan hebben op de beleving van de reistijd;

Tot slot is er sprake van een grote hoeveelheid praktische problemen: gebrek aan buitenschoolse kinderopvang, opstapplaatsen voor kinderen, moeilijk bereikbare huizen, nodige opstaptijd voor kinderen met bepaalde problemen, taal buschauffeurs en begeleiders, kinderen met alternerend verblijf, enzovoort.

Het pilootproject tracht om op deze knelpunten in te spelen volgens de werkwijze die in de conceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' voorop gesteld wordt (zie 'Samenvatting'). In principe eindigt het pilootproject 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' in juni 2019. Een vernieuwing van de pilootprojecten is echter noodzakelijk, omwille van onderstaande redenen.

- Het inschrijven van wat reeds goed werkt in Leuven en Roeselare is zeer moeilijk. De regelgeving voor het leerlingenvervoer is versnipperd, wat maakt dat er niet op één plaats is ingeschreven kan worden. Er zouden meerdere decreten, wetten en omzendbrieven aangepast moeten worden.
- Er zijn nog heel wat initiatieven lopende in Roeselare en in Leuven waarvan de impact nog niet duidelijk is. Zo loopt er in Leuven een project met de gemeente Herent om een inclusieve opvang op te starten. In het pilotgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster zou men graag enkele scholen toevoegen aan het pilotproject binnen de grenzen van de vervoerregio Roeselare.
- Ondanks alle inspanningen is in het kader van dit pilotproject nog niet voldoende duidelijkheid over alle pijlers van het nieuw concept leerlingenvervoer voor een Vlaanderenbrede uitrol. Zo blijven beide pilotgebieden worstelen met een nieuw criterium voor de lokale bepaling van het recht op collectief leerlingenvervoer.
- Het pilotproject werd nog niet getest in een grootstedelijke regio (Gent of Antwerpen), een zorg die zowel OVSG als VLOR reeds aanhaalde. Nu we wat ervaring hebben met het pilotproject, lijkt het ons een noodzaak om een grootstedelijk gebied toe te voegen aan het pilotproject.
- Het is nog niet duidelijk welke invloed de ontwikkelingen omtrent basisbereikbaarheid binnen het beleidsdomein Mobiliteit zullen hebben op het leerlingenvervoer. Het pilotproject leerlingenvervoer kan hierbij een vervoerregioraad bijstaan en omgekeerd; deze samenwerking is noodzakelijk en dient uitgetest te worden alvorens een Vlaanderenbrede uitrol van het nieuw concept leerlingenvervoer gebeurt.
- Indien het pilotproject niet vernieuwd zou worden, blijven de knelpunten zoals bovenstaand omschreven gelden. De reistijden zullen wellicht lang blijven en de realisatie van een kwalitatief leerlingenvervoer zal uitblijven.

We werken in dit pilotproject met de meest kwetsbare doelgroepen in het onderwijs. Omwille van deze doelgroepen is het belangrijk om niet over één nacht ijs te gaan en een weloordacht, duidelijk nieuw concept leerlingenvervoer te ontwikkelen alvorens we Vlaanderenbreed uitrollen. Er wordt een vernieuwing van het pilotproject opgestart, zodat er ook op bovenstaande uitdagingen een antwoord gezocht kan worden binnen het nieuwe concept leerlingenvervoer. Het zou immers niet in het belang van de leerling zijn om het huidige leerlingenvervoer te hervormen op korte termijn om dan, eens bvb. basisbereikbaarheid uitrolt in Vlaanderen, een nieuwe hervorming te moeten uitvoeren. In pilotgebied Leuven gaan momenteel ongeveer 1200 leerlingen naar de deelnemende scholen. In pilotgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster gaan zijn dit 1350 leerlingen. Leerlingen die reeds recht op vervoer hadden, behouden in Roeselare hun recht op vervoer. Enkel nieuwe leerlingen moeten hier de pilotregels volgen. Het gebruik van centrale opstapplaatsen e.d. geldt echter ook voor hen. In Leuven werd door de lokale werkgroep beslist dat de pilotregels gelden voor alle leerlingen. Beide regio's zullen in het nieuwe pilotproject hun werking continueren. Aangezien het nieuwe, grootstedelijke pilotgebied nog bepaald moet worden, is nog niet in te schatten voor hoeveel leerlingen de pilotregels in dit gebied gelden. Het derde pilotgebied krijgt ook een voorbereidend schooljaar (zoals Leuven en Roeselare-Hooglede-Izegem-Ingelmunster in het eerste pilotproject), om de verschillende elementen van de conceptnota uit te werken. Dit betekent dat de pilotvoorwaarden in het derde pilotgebied slechts gelden vanaf maart 2020, voor de inschrijvingen die starten in september 2020.

5 Beleidsdoelstelling

De Vlaamse Regering wil tegen 1 september 2022 een nieuw concept leerlingenvervoer uitrollen dat een kwalitatief leerlingenvervoer beoogt waarbij aandacht is voor de noden van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs, rekening houdende met de nieuwe ontwikkelingen rond basisbereikbaarheid binnen Mobiliteit, de knelpunten van het huidige leerlingenvervoer en de evaluatie van het pilotproject in verschillende contexten (stedelijk, landelijk, grootstedelijk).

Dit nieuw concept leerlingenvervoer steunt op de volgende pijlers:

- een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer, waarbij getracht wordt alternatieven te ontwikkelen voor het criterium 'afstand', die rekening houden met de (zorg)noden van de leerlingen;
- buitenschoolse opvang voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs;
- een opdeling van Vlaanderen in verzorgingsgebieden, waarbij de financiële verantwoordelijkheid voor de organisatie van het vervoersysteem en de bepaling van het recht samenvallen. (Beheersmodel)

6 Opties

→ Nuloptie: voorzetting van een bestaande toestand

Stoppen met pilootprojecten en teruggaan naar de huidige regelgeving

De nuloptie is in dit geval dat men de pilootprojecten stopzet en teruggaat naar de huidige regelgeving en het huidige systeem leerlingenvervoer. Een continuering van de pilootprojecten is immers niet mogelijk, aangezien hun toestemming om af te wijken van de regelgeving kadert in het decreet betreffende de organisatie van de tijdelijke projecten (en dit zou wegvallen indien het pilootproject stopgezet wordt). In dit geval blijft het criterium 'afstand' gelden en heeft iedere leerling die naar de dichtstbijzijnde school voor buitengewoon onderwijs gaat van het net naar zijn/haar keuze recht op leerlingenvervoer (mits correcte attestering).

→ Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

Verderzetten van de pilootprojecten en een Vlaanderenbrede uitrol voorzien voor 1 september 2022



De tweede optie is dat er een vernieuwing van het pilootproject georganiseerd wordt. In deze vernieuwing kunnen pilootgebied Leuven en pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster hun werking voortzetten. Er wordt een grootstedelijk gebied toegevoegd aan het pilootproject, opdat we de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren voor de implementatie van een nieuwe Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer verder in kaart kunnen brengen. Dit geeft eveneens de kans om verder na te denken over de uitwerking van de verschillende pijlers zoals benoemd in de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015, met bijzondere aandacht voor het ontwikkelen van een alternatief criterium voor 'afstand'. Daarnaast kan men in de drie pilootgebieden samenwerkingsverbanden ontwikkelen in functie van het concept basisbereikbaarheid zoals gedefinieerd in de op 18 december 2015 goedgekeurde conceptnota van de Vlaamse Regering 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag', toegevoegd als bijlage bij het voorliggend BVR. Deze samenwerkingsverbanden maken het mogelijk in te schatten wat de gevolgen zullen zijn van de Vlaanderenbrede uitrol van basisbereikbaarheid.

→ Optie 3: nieuwe beleidsmaatregel(en)

Stoppen met pilootprojecten en de regelgeving uit de pilootprojecten Vlaanderenbreed uitrollen voor 1 september 2019

De laatste optie is dat het pilootproject stopgezet wordt en dat er meteen een Vlaanderenbrede uitrol opgestart wordt voor 1 september 2019. In principe eindigt het pilootproject 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' immers in juni 2019. De principes waarvan in de pilootprojecten duidelijk is dat deze werken, worden verankerd in regelgeving en gelden onmiddellijk Vlaanderenbreed.

7 Analyse van de effecten

Doelgroepen

Kinderen en jongeren in het buitengewoon onderwijs die gebruik maken van het collectief leerlingenvervoer.

Nuloptie

Effectbeschrijving

Zoals reeds uitgebreid omschreven in de probleembeschrijving, kent het huidige systeem leerlingenvervoer heel wat problemen. Indien de pilootproject stopgezet worden, wordt aan deze problemen niet tegemoet gekomen. Dat men bij een stopzetting niet tegemoet kan komen aan de zorgen en problemen van het huidige systeem leerlingenvervoer, betekent eveneens dat de lange ritduur niet aangepakt zal worden.

Vergelijkingstabel van alle effecten

doelgroepen	voordelen	nadelen
	omschrijving	omschrijving
Jongeren	Ieder kind dat naar de dichtstbijzijnde school gaat van het net naar zijn/haar keuze heeft recht op leerlingenvervoer en heeft gegarandeerd collectief leerlingenvervoer indien hij/zij voldoet aan deze bepaling.	- Zeer lange reistijden. - Weinig kwalitatieve busritten. - Voor oudere leerlingen die geen nood hebben aan busvervoer, is dit een optie die hen weinig zelfredzaamheid bijbrengt. - Psychosociale invloed en invloed op schoolprestaties van lange busritten.
Directie en buscoördinatoren	- Huidige werking kan gecontinueerd worden. - Minder planlast in de overgangsfase naar een nieuw systeem leerlingenvervoer.	- Geen inbreng over of een kind al dan niet rechthebbend is. - Blijvende moeilijke onderlinge communicatie tussen scholen, busbegeleiders en ouders. - Versnipperde regelgeving maakt communicatie naar Agodi en het team leerlingenvervoer niet altijd gemakkelijk.
Ouders	- Het kind kan op het gratis collectief leerlingenvervoer terecht. - Geen zorgen over een evt. alternatieve manier van vervoer naar school.	Kind zit bijzonder lang op de bus, komt vermoeid thuis.

Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

Effectbeschrijving

De tweede optie is dat er een vernieuwing van het pilootproject georganiseerd wordt. Pilootgebied Leuven, pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster en een grootstedelijk pilootgebied testen in dit geval de verschillende pijlers zoals benoemd in de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015 uit. Dit heeft tot effect dat er drie gebieden in Vlaanderen



afwijken van de huidige regelgeving omtrent leerlingenvervoer. Een vernieuwing van het pilootproject stelt ons in staat om een nieuwe, Vlaanderenbrede regelgeving uit te rollen die voldoende wetenschappelijk onderbouwd is. Er zijn nog heel wat initiatieven lopende in Roeselare en in Leuven waarvan de impact nog niet duidelijk is. Zo loopt er in Leuven een project met de gemeente Herent om een inclusieve opvang op te starten. In het pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster zou men graag enkele scholen toevoegen aan het pilootproject binnen de grenzen van de vervoerregio Roeselare. Een vernieuwing van het pilootproject maakt dat ingeschat kan worden wat het effect hiervan zal zijn.

Het is voorlopig nog niet duidelijk welke invloed de ontwikkelingen omtrent basisbereikbaarheid binnen het beleidsdomein Mobiliteit zullen hebben op het leerlingenvervoer. Via de weg van de pilootprojecten kan de invloed van dit concept basisbereikbaarheid op het leerlingenvervoer grondig onderzocht worden, evenals dat er samenwerkingsverbanden opgezet kunnen worden om hierop in te spelen.

Vergelijkingstabel van alle effecten

doelgroepen	voordelen	nadelen
	omschrijving	omschrijving
Jongeren	• Reistijd vermindert mogelijk. • Meer zelfredzaamheid; zelf de bus nemen, nadenken over alternatieven, ... • Eén hervorming van het leerlingenvervoer, niet meerdere. • Zorgnoden staan centraal, niet of je al dan niet dicht genoeg bij de school woont.	• Geen gegarandeerd recht op gratis collectief leerlingenvervoer indien je kiest voor de dichtstbijzijnde school.
Directie en buscoördinatoren	• Binnen de huidige pilootprojecten kan de werking gecontinueerd worden. • Klachten omtrent lange ritduur worden aangepakt; er wordt werk gemaakt van een nieuw concept leerlingenvervoer dat inspeelt op de knelpunten waar directie en buscoördinatoren dagelijks mee te maken hebben.	• Meer planlast in de overgangsfase naar een nieuw systeem leerlingenvervoer voor de pilootgebieden. • Lokale spelers bepalen het recht; mogelijk moet de directeur hier slecht nieuws brengen naar ouders en leerling.
Ouders	• Reistijd van het kind vermindert. • Zorgnoden van het kind staan centraal, niet of je al dan niet dicht genoeg bij de school woont.	• Geen gegarandeerd recht op gratis collectief leerlingenvervoer meer.

Optie 3: nieuwe beleidsmaatregel(en)*Effectbeschrijving*

Indien er Vlaanderenbreed uitgerold moet worden wat er momenteel reeds aanwezig is in pilootgebied Leuven en pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster, zullen we op heel wat praktische problemen stuiten.

- Het proces van het uitrollen van een nieuwe, Vlaanderenbrede regelgeving is nog niet gestart. Een opstart voor 1 september 2019 is bijgevolg onmogelijk.
- We zouden een weinig wetenschappelijk onderbouwd systeem uitrollen; er is nood aan meer onderzoek.
- Er zijn nog heel wat initiatieven lopende in Roeselare en in Leuven waarvan de impact nog niet duidelijk is. Zo loopt er in Leuven een project met de gemeente Herent om een inclusieve opvang op te starten. In het pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster zou men graag enkele scholen toevoegen aan het pilootproject binnen de grenzen van de vervoerregio Roeselare. Deze initiatieven zouden stoppen of zouden minder gestimuleerd worden.
- Ondanks alle inspanningen is in het kader van dit pilootproject nog niet voldoende duidelijkheid over alle pijlers van het nieuw concept leerlingenvervoer voor een Vlaanderenbrede uitrol. Zo blijven beide pilootgebieden worstelen met een nieuw criterium voor de lokale bepaling van het recht op collectief leerlingenvervoer. Er is bijgevolg geen mogelijkheid om een alternatief voor het criterium 'afstand' in te schrijven, wat leidt tot het teruggaan naar 'afstand' voor de pilootgebieden.
- Het pilootproject werd nog niet getest in een grootstedelijke regio (Gent of Antwerpen), een zorg die zowel OVSG als de VLOR reeds aanhaalde.
- Het is nog niet duidelijk welke invloed de ontwikkelingen omtrent basisbereikbaarheid binnen het beleidsdomein Mobiliteit zullen hebben op het leerlingenvervoer. Het is mogelijk dat we een nieuw, Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer zouden uitrollen in 2019 om dit systeem vervolgens opnieuw te moeten hervormen in 2020, wanneer basisbereikbaarheid uitrolt.
- Versnipperde regelgeving maakt het moeilijk om in te schrijven wat nu reeds werkt.

Vergelijkingstabel van alle effecten

doelgroepen	voordelen	nadelen
	omschrijving	omschrijving
Jongeren	• Reistijd vermindert mogelijk door gebruik alternatieve vervoersmodi of kinderopvang (kan wel ingeschreven worden). • Meer zelfredzaamheid; zelf de bus nemen, nadenken over alternatieven, ...	• Reistijd neemt mogelijk weer toe indien men niet kiest voor alternatieve vervoersmodi of kinderopvang. • Mogelijks nieuwe hervorming in 2020, wanneer basisbereikbaarheid uitrolt. • Zeer veel onzekerheid over het leerlingenvervoer: wordt het hervormd? Heb je recht of niet?
Directie en buscoördinatoren	• Huidige werking kan gecontinueerd worden. • Minder planlast in de overgangsfase naar een nieuw systeem leerlingenvervoer.	• Geen inbreng over of een kind al dan niet rechthebbend is. • Blijvende moeilijke onderlinge communicatie tussen scholen, busbegeleiders en ouders. • Versnipperde regelgeving maakt communicatie naar Agodi en het team leerlingenvervoer niet altijd gemakkelijk.

Ouders	• Reistijd van het kind vermindert mogelijk.	• Reistijd van het kind neemt mogelijk weer toe. • Geen gegarandeerd recht op gratis collectief leerlingenvervoer meer.
--------	--	--

8 Vergelijking van de opties

Er kan slechts een degelijke vergelijking van de opties naar voren worden geschoven wanneer het pilootproject voldoende lang tijd heeft gehad om de het nieuw concept leerlingenvervoer te ontwikkelen. De essentie van een experiment is net om niet onmiddellijk over te gaan tot wijziging van regelgeving maar om – binnen het decretaal toegestane kader van het proeftuinendecreet – door middel van een project op een gecontroleerde manier, beperkt in tijd en in omvang te evalueren en in te schatten wat de effecten zijn, hoe de verschillende actoren reageren, wat de problemen zijn ... om dan later goed onderbouwde beleidsbeslissingen te kunnen nemen en om in een latere fase regelgeving structureel aan te passen. Bijgevolg is het bijvoorbeeld nog niet mogelijk om in te schatten wat het effect is van het pilootproject in een grootstedelijke regio, het inzetten op kinderopvang, het lokaal bepalen van het recht, ... Er zijn in het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen wel enkele tendensen merkbaar, maar dit is nog niet voldoende om van een grondige effectenanalyse te spreken of om een grondige effectenanalyse op uit te voeren. Het doel van het pilootproject is net in te schatten wat de effecten zijn van een dergelijke werkwijze.

Op het moment van een structurele aanpassing van de regelgeving zullen de resultaten van het experiment in een reguleringsimpactanalyse worden beschreven en geanalyseerd. Hier zal ook een Joker opgesteld worden, die zich concentreert op de impact en effecten van de gekozen opties op kinderen en jongeren.

9 Uitvoering

De pilootgebieden die reeds ervaring hebben met het pilootproject dat gelopen heeft van maart 2017 tot juni 2019 kunnen hun werking continueren. De lokale partners werden uitgebreid betrokken en ingelicht over de vernieuwing van het pilootproject. De pilootcoördinatoren van pilootgebied Leuven en pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster kwamen meermaals samen met het Departement Onderwijs en Vorming om de concrete uitvoering van het nieuwe pilootproject te bespreken. De centrale stuurgroep van het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen werd geconsulteerd over een eventuele vernieuwing van het pilootproject. De betrokken partners zijn dus reeds op de hoogte.



De minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken worden belast met het selecteren van een derde pilootgebied. Dit dient een grootstedelijk gebied te zijn. Hiervoor wordt naar Antwerpen of Gent gekeken. Beide regio's gaven eerder al aan dat zij geïnteresseerd zijn in het pilootgebied en dat zij graag zouden deelnemen. Er zal aan beide regio's gevraagd worden een projectvoorstel op te stellen, waarna er onderhandeld zal worden.

Eind maart wordt er een infodag gepland voor het volledige werkveld van het buitengewoon onderwijs. Op deze infodag zal de evaluatie van het pilootproject dat gelopen heeft van maart 2017 tot juni 2019 toegelicht worden. Hier zal eveneens meegedeeld worden dat er een nieuw pilootproject start, welke regio's hieraan deelnemen, vanwaar de nood aan nieuw pilootproject komt en hoe dat zal verlopen, ... Door het organiseren van deze infodag is het werkveld op de hoogte.

10 Administratieve lasten

Geen extra informatieverplichting.



11 Handhaving

Er wordt aan het pilootproject een subsidie toegekend voor het inzetten op alternatieve vervoersmodi. Ter controle dienen de pilootcoördinatoren een financieel eindrapport in waarbij zij de uitgaven bewijzen aan de hand van uitgavenbewijsstukken bij een financieel rapport en deze keuzes verantwoorden in een inhoudelijk rapport. Dit wordt gecontroleerd door het Departement Onderwijs en Vorming.



12 Evaluatie

De evaluatie van het pilootproject wordt geregeld overeenkomstig met artikel 6 van het decreet betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs: “In de loop van het laatste werkingsjaar van het tijdelijke project of, in het geval het tijdelijke project langer dan drie jaren duurt, in het derde werkingsjaar, dient een expertenpanel het tijdelijke project te evalueren, in het bijzonder op het vlak van haalbaarheid en wenselijkheid van een organieke implementatie”.



Concreet betekent dit dat in de loop van het schooljaar 2019-2020 een expertenpanel wordt opgericht dat het pilootproject evalueert. Deze opvolging mondt uit in een evaluatie van het pilootproject in het schooljaar 2021-2022. Het expertenpanel evalueert het pilootproject op het vlak van haalbaarheid, wenselijkheid van een organieke implementatie en van de uitwerking van de pijlers van de conceptnota ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’. Het geheel van de evaluatieresultaten maakt het voorwerp uit van een rapport dat opgemaakt is onder de verantwoordelijkheid van de centrale stuurgroep, en dat aan de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, wordt bezorgd.

Het expertenpanel is samengesteld uit:

- 1° twee afgevaardigden van het Vlaams ministerie van Onderwijs en Vorming, waarvan één afgevaardigde het voorzitterschap vervult;
- 2° één afgevaardigde van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 3° één afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 4° één afgevaardigde van de onderwijsinspectie;
- 5° één afgevaardigde van het Gemeenschapsonderwijs;
- 6° één afgevaardigde van het Provinciaal Onderwijs Vlaanderen;
- 7° één afgevaardigde van het Onderwijssecretariaat van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- 8° één afgevaardigde van het Katholiek Onderwijs Vlaanderen;
- 9° één afgevaardigde van het Overleg Kleine Onderwijsverstrekkers;
- 10° één afgevaardigde van de representatieve vakorganisaties;
- 11° één afgevaardigde van de vervoerder;
- 12° één afgevaardigde van het CLB;
- 13° afgevaardigden van de ouderbelangenverenigingen en de ouderkoepels van de verschillende onderwijsnetten.

Elke geleding duidt haar vertegenwoordiger(s) aan.

13 Consultatie

De centrale stuurgroep van het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen werd geconsulteerd over een eventuele vernieuwing van het pilootproject. Eén van de opmerkingen hierbij was dat



dit zeer tijdsintensief is en veel energie vraagt van de onderwijspartners. Het pionierswerk dat bij een pilootproject hoort, is inderdaad een bijzonder tijdsintensieve taak die heel wat energie vraagt. Dit is echter eigen aan een pilootproject, hier kan zeer weinig aan tegemoet gekomen worden. Indien er een Vlaanderenbrede uitrol komt van het pilootproject, zal er aandacht besteed worden aan de tijdsbesteding die die van de onderwijspartners vergt. De centrale stuurgroep begreep de nood aan een vernieuwing van het pilootproject.

De VLOR wordt geconsulteerd in het besluitvormingsproces. Het BVR zal aangepast worden naar het advies van de VLOR indien nodig. De VLOR wordt eveneens betrokken in de onderhandelingen met een derde, grootstedelijke regio en wordt geconsulteerd in deze keuze door de minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Voor verdere consultatie geldt dat er een centrale stuurgroep en een centrale klankbordgroep wordt opgericht. De centrale stuurgroep wordt belast met de opvolging van het pilootproject en de wijze van begeleiding en ondersteuning. De pilootcoördinatoren geven in dit orgaan regelmatig een update over de stand van zaken in het pilootgebied. Indien zij vragen hebben, kunnen zij deze in de centrale stuurgroep stellen aan de onderwijspartners. De onderwijspartners kunnen op hun beurt de pilootcoördinatoren bevragen en kunnen hun bemerkingen meegeven in de stuurgroep. Zo wordt deze centrale stuurgroep een vorm van permanent overleg met de partners. De centrale stuurgroep wordt geconsulteerd indien er wijzigingen in het pilootproject nodig zijn ter begeleiding en ondersteuning. Hun belangrijkste taak is, zoals eerder gesteld, het opvolgen en eventueel zelfs sturen van de pilootprojecten. De stuurgroep is samengesteld uit:

- 1° de afgevaardigden van de kabinetten Onderwijs, Mobiliteit en Welzijn;
- 2° de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;
- 3° de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 5° de afgevaardigden van het Gemeenschapsonderwijs en van de representatieve verenigingen van de schoolbesturen of inrichtende machten;
- 6° de afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 7° de coördinatoren van de lokale werkgroepen;
- 8° de afgevaardigde van het Centrum Leerlingenbegeleiding;
- 9° de afgevaardigde van de vervoerder;
- 10° de afgevaardigde van Kind en Gezin;
- 11° de afgevaardigde van het Agentschap Jongerenwelzijn.

De leden van de centrale stuurgroep zijn veelal dezelfde leden als voor het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen. Er wordt een afgevaardigde van het Agentschap Jongerenwelzijn gevraagd om mee aan tafel te schuiven. Het doel van het pilootproject is immers een kwalitatief leerlingenvervoer te bekomen voor de kinderen en jongeren uit het buitengewoon onderwijs.

Er wordt een klankbordgroep opgericht, waar de pilootcoördinatoren eveneens op regelmatige basis de sociale partners op de hoogte brengen van ontwikkelingen binnen het pilootgebied. De partners kunnen binnen dit orgaan ook hun bemerkingen en vragen meegeven aan de pilootcoördinatoren. Er wordt gekozen voor twee organen opdat het aantal leden van de centrale stuurgroep niet te groot zou zijn. De taken van de twee organen verschillen; waar de centrale stuurgroep werkelijk 'stuurt' en ondersteunt, wordt de klankbordgroep geïnformeerd en om (vrijblijvend) advies gevraagd. De klankbordgroep is samengesteld uit:

- 1° de afgevaardigden van de kabinetten Onderwijs, Mobiliteit en Welzijn;
- 2° de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;

- 3° de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 5° de afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 6° de coördinatoren van de lokale werkgroepen;
- 7° de afgevaardigde van de vervoerder;
- 8° de afgevaardigde van het Kinderrechtencommissariaat;
- 9° de afgevaardigde van het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH);
- 10° de afgevaardigden van de ouderkoepels;
- 11° de afgevaardigden van de vakorganisaties.

14 Contactinformatie

Voor meer informatie, contacteer Elke Cromphout (02/553 05 30, elke.cromphout@ond.vlaanderen.be).