



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 133

van **MARTINE FOURNIER**

datum: 27 oktober 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Leerlingenvervoer - Mogelijke inzet taxi's

Heel wat leerlingen en hun ouders rekenen voor het woon-schoolverkeer op de bus of de tram. De start van het schooljaar leidde tot bijkomende drukte op het openbaar vervoer. Op bepaalde trajecten volstond de capaciteit van De Lijn niet om een veilige verplaatsing van de schoolgaande jeugd te garanderen. Enkele weken geleden hebben we in de commissie Mobiliteit de discussie gevoerd over de inzet van de autocarbedrijven voor het buitengewoon onderwijs. Collega Karin Brouwers brak toen een lans om ook de taxisector te betrekken in dit verhaal.

De minister antwoordde toen: "Ik neem uw vraag om ook de taxisector hierbij te betrekken zeker mee. Dat is ook een sector die het op dit ogenblik economisch heel moeilijk heeft. Omdat het een specifieke doelgroep is, moeten we wel altijd rekening houden met de begeleiding die vanuit het departement Onderwijs naar voren wordt geschoven. Ik neem de bekommernissen rond die taxisector alleszins mee en zal kijken of zij kunnen worden ingeschakeld, minstens met hun minibusjes."

Ondertussen is de inzet van private busmaatschappijen bekend voor zowel het bijzonder als het gewoon onderwijs en het blijkt dat sommige gebieden toch echt onderbedeeld zijn. Zeker voor het gewoon onderwijs is er in bepaalde gebieden weinig initiatief genomen, zo bijvoorbeeld in de Westhoek. Nauwelijks enkele lijnen worden daar extra bediend. In die gebieden rijdt er vaak slechts één bus naar school. Zit de bus te vol, dan heeft men geen volgende.

Het is dan ook in het belang van alle leerlingen (zowel van het gewoon als van het buitengewoon onderwijs) om kort op de bal te spelen.

1. Is er ondertussen overleg geweest met minister van Onderwijs Weyts om het probleem van het overdrukke leerlingenvervoer op te lossen? Werden er ook afspraken gemaakt over de begeleiding en de regels ter zake?
2. Mijn kernvraag blijft het inzetten van de taxi's. De inzet van bijvoorbeeld minibussen tot 9 personen kan zeker een alternatief vormen in gebieden zoals de Westhoek waar een tweede bus misschien niet nodig is, maar één bus wel duidelijk te weinig. Tegelijkertijd is het voor de taxisector ook van belang dat er snel duidelijkheid is.

Welke stappen zijn er gezet om ook de taxibedrijven te betrekken in het leerlingenvervoer?

ANTWOORD

op vraag nr. 133 van 27 oktober 2020

van **MARTINE FOURNIER**

1. In de vorige legislatuur (2017) onder de toenmalige minister van onderwijs, Hilde Crevits, en de toenmalige minister van Mobiliteit, Ben Weyts, is men gestart met een aantal proefprojecten naar aanleiding van de conceptnota die twee jaar daarvoor op de Vlaamse Regering werd gebracht.

In de conceptnota 'Leerlingenvervoer: buitengewoon onderwijs' uit 2015 wordt gesteld om een nieuwe aanpak te onderzoeken die beter wil inspelen op de noden van leerlingen.

Het leerlingenvervoer is geen eenvoudig verhaal gezien de problematiek waar verschillende jongeren mee kampen. Men kan niet zomaar leerlingen met verschillende typologieën onder elkaar mengen in een bus of op een wachtlocatie of eenzelfde klas, ... Daarom ook dat er steeds busbegeleiders aanwezig zijn op de bussen om de goede gang van zaken te regelen maar ook om op een gepaste wijze te reageren richting de leerlingen.

Gezien de ingewikkeldheid waren er daarom ook proefprojecten nodig om onder meer duidelijk in beeld te krijgen wat de impact is van het nieuwe concept en waar bijsturing nodig is. Een idee snel implementeren blijkt niet zo eenvoudig te zijn in deze doelgroep.

Op het einde van de vorige legislatuur, in 2019, besliste de Vlaamse Regering om het proefproject te verlengen tot eind juni 2022. Er wordt immers gewerkt met de meest kwetsbare leerlingen. Zo'n ingrijpende verandering in het leerlingenvervoer vereist een goede voorbereiding en een grondig overzicht van alle effecten. Daarbij werd ook besloten om naast een stedelijke en landelijke regio, ook te testen of de nieuwe aanpak van het leerlingenvervoer werkt in een grootstedelijke regio. Daarom werd de regio Antwerpen-Schilde-Schoten-Brasschaat toegevoegd aan het proefproject.

De Lijn en het departement Onderwijs hebben eind augustus samen met mijn kabinet en het kabinet van Onderwijs een draaiboek uitgewerkt zodat alle leerlingen uit het BULO (buitengewoon basisonderwijs) en het BUSO (buitengewoon secundair onderwijs) die gebruikmaken van het leerlingenvervoer, op dagen dat ze naar school moeten, op een veilige manier naar school gebracht konden worden.

Vanuit een grote voorzichtigheid, omdat geweten is dat de doelgroep het moeilijker heeft om een mondkapje te dragen, en na advies van de experts van de GEES, werd de eerste week meteen gestart met de richtlijnen voor 'code oranje': de lagere schoolkinderen en secundaire school-leerlingen werden niet in dezelfde bus vervoerd en er werden 100 extra bussen ingezet. Maar die opsplitsing zorgde ervoor dat alle trajecten werden hertekend en in veel gevallen werd de duurtijd van de rit langer.

De regels rond code oranje houden ook in dat er niet kan gewerkt worden met wisselparkings, waar leerlingen overstappen van de ene rit op de andere, zodat ritten in zijn geheel vlotter gepland kunnen worden. Ook dit maakt dat ritten langer worden.

Een extra bus inzetten betekent niet alleen dat er een bus moet ter beschikking zijn, daarnaast moet er ook een extra chauffeur en busbegeleider gevonden worden tijdens de spitsmomenten. Dit maakt extra inzet van ritten in dit kader bijzonder moeilijk.

De ervaringen van de eerste schoolweek hebben uitgewezen dat die extra voorzichtigheid botste met het comfort van de kinderen: vele kinderen moesten veel vroeger vertrekken en waren langer onderweg. De Vlaamse minister van Onderwijs en ikzelf hebben daarom beslist om vanaf maandag 7 september het leerlingenvervoer te organiseren onder 'code geel', de normale planning, en dus leerlingen van lager en middelbaar onderwijs opnieuw samen te vervoeren. De Lijn is onmiddellijk aan de slag gegaan met het herplannen van alle ritten en trajecten. Sinds maandag 7 september startte het leerlingenvervoer gefaseerd op volgens de code geel regeling van onderwijs. De Lijn heeft ondertussen de plannings herwerkt waar dit gevraagd werd. Een aantal scholen wensten geen herwerking, een aantal zijn terughoudend omdat er nog geen zekerheid is over wat er moet gebeuren bij overschakeling naar code oranje-rood. De meeste plannings zijn ingegaan op 14/9 (met enkele uitzonderingen op 21/09, omdat de scholen de nodige tijd wensen om intern af te stemmen en dan om alle ouders te verwittigen).

Zowel voor als tijdens de start van het schooljaar werden de ritten die gesplitst moesten uitgevoerd worden nagezien. Ritten met een te lange ritduur of waarvan de capaciteit ontoereikend was werden ontdebeld. Momenteel rijden er 180 extra voertuigen in Vlaanderen hiervoor binnen het zonaal leerlingenvervoer. De praktische uitvoering van al de ritten wordt gemonitord en waar nodig worden nog bijkomende ritten ingelegd. Dit is een continu proces zolang de coronamaatregelen van toepassing zijn.

In dat kader past men bij De Lijn het geheel momenteel aan volgens de informatie bekomen uit de rittenbladen en opnieuw op basis van de gewijzigde situatie binnen onderwijs zoals de scholen dit doorgeven.

2. Naar aanleiding van het voorstel werd er eerst gekeken wat er ondertussen van informatie beschikbaar is bij de proefprojecten.

In het pilootproject Roeselare worden er minibussen ingezet ter aanvulling van de schoolbussen. Dus niet om het openbaar vervoer te ondersteunen, maar wel om het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs (cfr. collectief vervoer) te ondersteunen. Sinds begin dit schooljaar worden 2 minibussen met chauffeur vanuit privéfirma's ingezet binnen pilootproject Roeselare en 1 minibus met chauffeur vanuit de school zelf. Er rijdt 1 minibus in de regio Westhoek om type 4-leerlingen (kinderen met een motorische beperking) van het basisonderwijs op te halen. De andere minibus rijdt voor secundaire leerlingen, vooral type 2 (kinderen met een verstandelijke beperking), in de regio Meulbeke-Tielt-Pittem-Lichtervelde. De projectcoördinator van het pilootproject Roeselare bevestigt hierbij dat de Westhoek het grootste probleem vormt in het openbaar vervoer, waardoor een grote groep leerlingen genoodzaakt zijn om op het collectief vervoer te blijven.

Vorig schooljaar werden in Roeselare 3 minibussen voor 1 maand uitgetest (wel maar met 2 à 3 leerlingen omwille van de veiligheidsmaatregelen) en zijn ze, ondanks de corona-lockdown, tot volgende bevindingen gekomen:

Optimaliseren CLLV: Eerste bevindingen praktijk testcasussen

MINI-BUS MET LEERLINGEN TORDALE, UITGEVOERD DOOR KEOLIS:			MINI-BUS MET LEERLINGEN DE PAREL, UITGEVOERD DOOR HERMAN EN VANDAMME:		
Ophaalpunt en Mini-bus	Reistijd voorheen (in min.)	Reistijd met mini- bus (in min.)	Ophaalpunten Mini-bus	Reistijd voorheen (in min.)	Reistijd met mini- bus (in min.)
Poperinge	+/- 140	+/- 65			
Diksmuide	+/- 140	+/- 25			
Kortemark	+/- 60	+/- 20			
MINI-BUS MET LEERLINGEN DOMINIEK SAVIO, UITGEVOERD DOOR COACHPARTNERS:					
Ophaalpunten Mini-bus	Reistijd voorheen (in min.)	Reistijd met mini-bus (in min.)			
Mesen	+/- 150	+/- 60			
Wijtschate	+/- 135	+/- 50			



Het inzetten van minibussen betekent niet dat deze in volledige vervanging gegaan zijn van de grotere bussen die nog steeds rijden. Het is ook logisch dat als men minder leerlingen moet ophalen met een kleiner voertuig dit ook sneller gaat.

Het uiteindelijk doel moet zijn dat de totale reistijd van de bus omlaag gaat en dit lukt enkel indien de leerling of de leerlingen die het verste wonen opgepikt worden met een minibus of een taxi. Hier zal zich natuurlijk de vraag stellen waar men de grens trekt want uiteindelijk zal er een andere leerling zijn die het langste op de bus zit en natuurlijk ook wil opgepikt worden door een taxi of minibus. Bovendien moet de typologie van de leerling het ook toelaten dat deze zonder begeleiding vervoert wordt.

Dit betekent dat er extra busbegeleiders ter beschikking moeten zijn en dit wordt geregeld door de scholen. De vraag naar de beschikbaarheid van extra busbegeleiders werd aan het departement onderwijs gesteld. Deze informatie werd nog niet bekomen maar dat is begrijpelijk gezien de huidige uitdagingen waar het onderwijs mee kampt door Covid-19.

Daarnaast geef ik u ook de richtlijnen voor de taxisector mee:

"Er moet een minimumafstand van 1,5 meter tussen elke persoon worden aangehouden. Het aantal personen dat kan worden vervoerd, varieert dus afhankelijk van het type voertuig.

Een huishouden of personen die deel uitmaken van "de nauwere contacten" mogen in één wagen, hier is de afstandsregeling niet van toepassing. Het is aangeraden het voertuig regelmatig te verluchten en te reinigen. Als de social distancing regels niet kunnen gegarandeerd worden is het dragen van mond- en neus bedekking verplicht."

Het onder één dak wonen zal quasi nooit van toepassing zijn en gelet op de gevoeligheid rond overvolle bussen kan het zeker niet de bedoeling zijn te gaan naar "overvolle" taxi's wat dan ook weer de impact van deze maatregel verkleint.

Tenslotte kan nog worden meegegeven dat aan het inzetten van taxi's en minibussen ook een prijskaartje vasthangt dat momenteel niet kan ingeschat worden. Door dit uit te testen in proefprojecten kan worden nagegaan wat de kosten-baten zijn.

Bijgevolg worden taxi's momenteel nog niet ingezet voor het leerlingenvervoer, maar wordt dit wel bekeken binnen de proefprojecten.