

**Verenigde commissies voor Mobiliteit en Openbare Werken, voor Onderwijs, en voor Welzijn,
Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding**

01/02/2024 - 14 uur - Antoon Van Dyckzaal - 2e verdieping

Voorzitter: Karolien Grosemans

14uur: Hoorzitting over het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs, met:

- Mher Ghazarian, coördinator pilootproject leerlingenvervoer regio Midwest
- Bart Malfliet, coördinator pilootproject leerlingenvervoer regio Leuven
- Jan De Vos, coördinator pilootproject leerlingenvervoer regio Antwerpen
- Caroline Vrijens, kinderrechtencommissaris

16uur : Gedachtewisseling over het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs, met:

- Hilde Crevits, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand
- Lydia Peeters, minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Inleidend

- Het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs is voor het KRC altijd een heel erg belangrijk thema geweest.
- We vinden deze hoorzitting heel belangrijk. We kennen eigenlijk al lang de problemen. En er is een pad uitgestippeld naar structurele oplossingen
- Het KRC heeft al heel wat initiatieven genomen om aandacht te vragen voor deze structurele oplossingen. Toen we begin dit schooljaar opnieuw veel meer klachten kregen, besloten we, 10 jaar na onze knelpuntennota, werk te maken van een meer uitgebreid advies. Want: Wanneer wordt eindelijk de bocht genomen naar vervoersondersteuning op maat?
- Bij beslissingen met een impact op kinderen moet volgens het Kinderrechtenverdrag het belang van het kind steeds een van de belangrijkste overwegingen zijn. Van daaruit zijn we verplicht om grondig te bekijken wat de oorzaken van deze problemen zijn en wat het beleid hieraan kan doen. We kunnen niet ontkennen dat zeker ook externe oorzaken een rol spelen, zoals het toenemend aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs en het gegeven dat de capaciteitsproblematiek velen van hen verplicht voor een verder van huis gelegen school te kiezen. Maar we moeten ook het onderliggende uitgangspunt – dat speciaal busvervoer het middel bij uitstek is om leerlingen buitengewoon onderwijs naar school te brengen – in vraag durven stellen.
- We vinden deze hoorzitting heel belangrijk. We hebben daarnet de coördinatoren van de pilootprojecten gehoord. Over de oplossingen die ze uitwerkten, de drempels waarop ze botsen. We vinden het heel belangrijk dat deze verenigde commissie plaatsvindt en dat straks 3 ministers samen van gedachten zullen wisselen.
- Het collectief busvervoer is nu al een complex netwerk van veel actoren. Samenwerking tussen die verschillende actoren is nu al van belang om leerlingenvervoer succesvol en efficiënt te organiseren. Met de omslag naar mobiliteitsondersteuning op maat wordt samenwerking tussen beleidsdomeinen en tussen beleidsniveaus nog belangrijker om duurzame oplossingen te realiseren.
- We bedanken de verschillende fracties om ons op voorhand jullie vragen bij ons advies te bezorgen. We hebben onze antwoorden op jullie vragen gebundeld rond een aantal thema's.

Over ons advies als klachtenrapport in het algemeen

Vragen

- Van eind augustus tot begin december 2023 kreeg het kinderrechtencommissariaat 35 meldingen en klachten over het collectief leerlingenvervoer en 4 signalen van bezorgde burgers. Dat is meer dan de voorbije jaren, maar eigenlijk ook maar het topje van de ijsberg. Veel klachten komen terecht bij de scholen, bij De Lijn, etc. We zijn ondertussen eind januari. Zijn er nog klachten binnengekomen?
- Krijgt het KRC ook klachten vanuit de pilootregio's leerlingenvervoer? Zo ja, welke?

Antwoord

- Als KRC houden wij met onze klachtenlijn de vinger aan de pols over waar kinderen en jongeren op botsen in Vlaanderen. We zien daar enkel het topje van de ijsberg maar dat geeft onze wel goede indicaties over waar het misloopt. Er zijn over het leerlingenvervoer heel wat klachten binnengekomen bij de scholen, De Lijn, de dienst leerlingenvervoer van het Departement Onderwijs en Vorming en de kabinetten van de ministers van Mobiliteit en Onderwijs.
- Wij hebben in de weken na ons advies, de weken voor en na de kerstvakantie nog 5 nieuwe meldingen en klachten ontvangen:
 - o Drie kwamen van scholen
 - Scholen melden ons dat de vaste chauffeur van een rit enkele weken afwezig is en de firma vindt geen oplossing voor de ganse periode. De school plaatst ons mee in cc in de communicatie met de busfirma en De Lijn. We zien dat busfirma's puzzelen en vaak schakelen om de leerlingen toch elke dag op school te krijgen. Maar dat lukt niet altijd en stelt ouders natuurlijk voor problemen.
 1. We verwijzen naar ons beleidsadvies: KRC begrijpt dat het voor de firma en De Lijn zoeken is. We vinden het belangrijk dat er heldere draaiboeken zijn om in noodgevallen zo snel als mogelijk te schakelen naar een plan B.
 2. KRC is bij een langdurige afwezigheid eerder voorstander van een ad hoc oplossing waarbij De Lijn tijdelijk een eigen chauffeur laat rijden of de school zelf tijdelijk een firma inschakelt (en de factuur regelt met De Lijn). Eerder dan alle leerlingen nog eens te gaan herverdelen over de ritten. Daardoor zullen de ritten voor verschillende kinderen (nog) langer worden. Sommigen zullen (tijdelijk) langer dan 90 minuten onderweg.
 - 2. Een BuSO-school signaleert ons de impact van de uitrol van basisbereikbaarheid. Er werden enkele reguliere buslijnen die landelijke gemeenten verbinden doorgeknipt en er verdwenen bushaltes in een aantal gemeenten waar leerlingen vandaan komen. De nieuwe busregeling voorziet in heel wat extra overstappen, wat voor een heel aantal leerlingen te moeilijk is. De school ziet dat leerlingen die zelfstandig naar school kwamen met het openbaar vervoer terug een aanvraag doen voor het collectief busvervoer. Of ouders die zich in bochten wringen om hun kind met de wagen te brengen. We bekijken momenteel hoe we deze school kunnen ondersteunen om dit verder aan te kaarten.
 - o Twee klachten kwamen van ouders die na de kerstvakantie signaleren dat de busuren erg waren gewijzigd waardoor hun kinderen nu opeens veel langer onderweg zijn, al blijft de rit wel binnen de 90 minuten. We bieden een luisterend oor, maar hieraan hebben we niet veel kunnen doen. We merken wel dat de school en De Lijn toch bekijken of een alternatieve oplossing, een minder lange rit mogelijk is.
- Klachten uit pilootregio's
 - o Dit schooljaar kregen we 1 melding over busvervoer naar een school voor buitengewoon onderwijs (type 4), gelegen in een pilootregio. De klacht ging niet over de werking van de pilootregio, maar had te maken met het moeilijk vinden en houden van busbegeleiders. Daarover kregen we wel meer signalen. Wanneer De Lijn bijstuurt en ervoor zorgt dat ritten korter worden, zijn scholen bevreesd dat busbegeleiders zullen afhaken omdat ze nog

minder loon zullen overhouden. Elke school ondervindt moeilijkheden om extra busbegeleiders te vinden. In die specifieke casus stelden we vast dat dit de inzet van bijkomende bussen in de weg stond.

- In het verleden, voor corona, kregen we wel enkele klachten over de werking van de pilootprojecten. Die klachten verwezen we door naar de coördinator en volgden we op. Het ging dan over het toekennen van het recht op vervoer of discussies over de beschikbaarheid van voor- en naschoolse opvang. We stelden toen vast dat de pilootprojecten erin slaagden om uiteindelijk een passende ondersteuning te realiseren. KRC zat in het verleden ook samen met de beleidsondersteuner op de pilootprojecten leerlingenvervoer van het departement onderwijs om klachten toe te lichten en te linken aan de pilootprojecten.

Over de 90 minuten

Vragen

- De minister koos ervoor om als streefdoel voor maximale ritduur 90 minuten (anderhalf uur) enkele rit te kiezen. Wat vindt het KRC van deze keuze?

Antwoord

- Het waarmaken van de 90 minuten-ambitie zien we als een tussenstap naar het streven naar een 60 minuten-norm.
- We weten ook waar we vandaan komen:
 - Jarenlang werd er een interne norm van 110 minuten gehanteerd door De Lijn.
 - En toen kwam corona en steeg de gehanteerde norm naar 150 minuten enkele rit. KRC trok daarvoor in het begin van het schooljaar 2020-2021 aan de alarmbel.
 - Dat kwam toen door een coronamaatregel: lagereschoolkinderen moesten in een andere bus dan secundaire scholieren.
 - Onze vraag destijds: Waren die verschillende bussen voor basis en secundair onderwijs echt nodig? Kon de norm van 2,5 uur voor een enkele rit niet terug naar het vroegere maximum van 110 minuten?
 - De ministers van Onderwijs en van Mobiliteit reageerden snel en ook De Lijn en de scholen konden snel schakelen. Leerlingen van basis- en secundair onderwijs hoefden niet langer in aparte bussen. Dat had een positieve impact op heel wat kinderen en jongeren. Toch bleven sommige scholen het hele schooljaar wel nog kiezen voor gescheiden vervoer als voorzorgsmaatregel tegen corona of ze vroegen ouders om zoveel mogelijk zelf hun kinderen naar school te brengen.
 - In het daaropvolgende schooljaar 2021-2022 investeerde de Vlaamse Regering extra middelen
 - Eerste keer begin september 2021 in 32 extra bussen
 - Een tweede keer in december 2021 in nog bijkomende bussen, minibussen en taxidiensten en extra busbegeleiders.
 - Toen werd het streefdoel op 90 minuten enkele rit gelegd.
- Dus sinds 2021-2022 is het streefdoel 90 minuten.
 - Voor de zomer van 2022 maakte de minister van Mobiliteit bekend dat ze voor het schooljaar 2022-2023 ook bijkomende middelen vrijmaakte voor extra ritten. Samen met De Lijn konden scholen opnieuw een aangepast aanbod uittekenen. Zo wilde de minister de ambitie van de 90 minuten enkele rit blijven garanderen.
- KRC heeft in overlegmomenten en in onze jaarverslagen
 - Onze waardering uitgedrukt voor deze belangrijke inspanningen.
 - En tegelijkertijd hebben wij steeds benadrukt dat we al veel langer vragen om een maximale duur van 60 minuten decretaal te verankeren.

- Van kinderen en jongeren, ouders, scholen en ook vanuit het beleid kregen we doorheen de jaren ook steeds het signaal dat 90 minuten enkele rit nog steeds lang is.
- We kregen ook enkele vragen over de 60 minuten-norm. Daarop gaan we dadelijk verder in.

Vragen

- In hoeverre wordt de ambitie van 90 minuten momenteel waargemaakt?
- Bovendien blijkt dat de ambitie van 90 minuten lang niet altijd gehaald wordt. Begin september zat 5% van de leerlingen langer dan 90 minuten op de bus; eind november ging het om 6%. Hoe komt het, volgens het KRC, dat sommige kinderen nog steeds langer dan 90 minuten op de bus zitten, en dat hun aandeel zelfs stijgt?
- Welke oplossingen op korte termijn ziet het KRC voor deze kinderen?
- Welke stappen kunnen we al op korte termijn zetten om ervoor te zorgen dat leerlingen vlot en op tijd op school raken?

Antwoord:

- KRC gaat verder op de informatie die de minister hierover gaf aan het parlement. We kijken ook naar onze eigen klachten. En er was ook de bevraging van Katholiek Onderwijs Vlaanderen waarnaar we verwijzen in ons advies.
- Minister in het parlement:
 - Begin september 2023 vervoerde De Lijn zo'n 45 000 lln. 5% was nog langer dan 90min onderweg. Het ging over zo'n 2000 lln (3% > 110min). Voor die 2000 lln ambieerde de minister een oplossing om hen niet langer dan 90min onderweg te laten zijn.
 - Van september 2023 tot november 2023 zijn er 500 leerlingen bij gekomen in het BuO die recht hebben op vervoer. In de commissie Mobiliteit van 14 december 2023 gaf de minister aan dat er toen zo'n 2400 kinderen langer dan 90 minuten onderweg zijn. De minister herhaalt steeds de ambitie om voor die leerlingen een oplossing te vinden.
 - We stellen dus vast dat op basis van deze cijfers de 90-minuten nog niet voor elk kind wordt waargemaakt.
- KRC stelt in klachtenonderzoeken vast dat
 - De Lijn effectief voor een verbetering van de situatie zorgde door leerlingen anders te verdelen over de ritten, door bepaalde lange ritten te splitsen in twee ritten, door extra bussen in te leggen, minibusjes in te zetten,... Dit zijn dus oplossingen die op korte termijn mogelijk zijn.
 - Maar dat wil niet zeggen dat voor iedereen snel oplossingen werden gevonden.
 - En sommige leerlingen blijven op papier wel onder de 90 minuten maar in werkelijkheid zijn ze langer onderweg.
 - We stellen in enkele cases vast dat bij het gebruik van een overstapparking de wachttijd, overstaptijd en resterende reistijd niet altijd in rekening worden gebracht.
 - We stellen ook vast dat de wachttijd niet wordt meegerekend wanneer leerlingen buitengewoon basisonderwijs na school in de bus zitten te wachten tot ook voor de leerlingen van een nabijgelegen school voor buitengewoon secundair onderwijs de lessen gedaan zijn en zij ook de bus opstappen. De 90 minuten beginnen maar te tellen wanneer de volle bus vertrekt, terwijl de kinderen van de basisschool soms al 25 minuten in de bus zitten te wachten. Scholen maken hier niet altijd een probleem van, waardoor ouders die dit aankarten niet altijd serieus worden genomen.
 - Voor het Kinderrechtencommissariaat kan in de bus zitten wachten tot de bus vertrekt, geen alternatief zijn voor opvang.
 - De Lijn bevestigde dat dit niet de bedoeling is en dat de reistijd moet gerekend worden vanaf het vertrek op de vaste opstapplaats tot bij aankomst aan de school. En omgekeerd, vanaf vertrek aan de school tot bij de vaste afstapplaats van de

leerling. De Lijn beseft dat er lokaal soms nog anders wordt gewerkt. KRC vraagt De Lijn om dit actief te monitoren en bij te sturen.

Over de 60 minuten

Vragen

- Het KRC blijft pleiten voor een meer ambitieuze maximale ritduur van een uur. Waarom is dit volgens het KRC zo belangrijk?
- Hoe begrijpen jullie de 60min/rit nu echt concreet? Is dat deur-tot-deur voor elke mogelijke vorm van vervoer? Wat dan met bv. collectieve opstapplaatsen, fiets- en wandelpools of voor- en naschoolse opvang? Gelden die ook als “onderweg”? Kan een te nauwe interpretatie van die maximale tijdsduur niet leiden tot een beknotting van deze alternatieven uit de pilootprojecten? Waarom zo vasthouden aan een bepaalde tijdslimiet?

Antwoord

- KRC stelt inderdaad als ambitie voorop dat kinderen maximaal 60 minuten onderweg zijn (enkele rit). We vinden het erg belangrijk om te benadrukken dat we dit zien in combinatie met de transitie van een recht op zonaal collectief leerlingenvervoer naar een recht op vervoersondersteuning.
- Vanuit kinderrechtenperspectief staat dan de vraag voorop: Wat heeft een kind en zijn context (gezin, voorziening, ...) nodig om op school te geraken? Hoe kan de meest passende vervoersondersteuning worden gerealiseerd? Die ondersteuning is toegankelijk, comfortabel, veilig én beperkt in reistijd.
- Het kan immers niet alleen de bedoeling zijn een leerling naar school en terug naar huis te brengen, de leerling moet bij aankomst ook in staat zijn goed te participeren aan het geheel van de onderwijsactiviteiten, zonder al bij aankomst overprikkeld of vermoeid te zijn.
- We menen dus dat maximaal 60 minuten onderweg zijn, beter beantwoordt aan de noden van het kind en de kinderrechten beter respecteert
 - o op rust en vrije tijd: niet te vroeg moeten opstaan, tijd voor hobby
 - o op onderwijs en zorg: niet al overprikkeld
 - o op integriteit: impact op psychische kwetsbaarheid
 - o op eerbiediging van gezins- en familielevens
 - o de menselijke waardigheid: niet opnieuw een pampers moeten aandoen
- We zien de 60 minuten als onderweg zijn van deur tot schoolpoort. De tijd die een kind doorbrengt in een opvang – op school of buitenschools – tellen we daar niet bij. Kinderen kunnen in die opvang spelen, krijgen er zorg, kunnen huiswerk maken, rusten, ... We verwijzen ook naar onze reportage uit 2021 over de inclusieve opvang als collectieve opstapplaats en de impact daarvan op het verminderen van het aantal stopplaatsen en verkorting van de duur van de rit.
- Wij vragen inderdaad al langer om een maximale duur van 60 minuten decretaal te verankeren, met uitzondering van ritten op maandag en vrijdag voor kinderen die op internaat verblijven.
- We beseffen dat dit een scherpe norm is, maar we zien die in de eerste plaats als een hefboom daar waar die norm structureel overschreden wordt.
 - o Het is een hefboom om te onderzoeken waar er bijkomende capaciteit BuO nodig is, al dan niet via complementaire wegen naar inclusie.
 - o Om te kijken waar een verbeterd aanbod openbaar vervoer nodig is.
 - o Waar de organisatie van collectieve opstapplaatsen en opvang nog beter kan gerealiseerd worden.
 - o ...

Over het recht op onderwijs

Over aankomen na de start van de lessen

Vragen

- Een bevraging van Katholiek Onderwijs toont aan dat honderden leerlingen elke dag te laat op school aankomen. Wellicht meer dan duizend leerlingen overkomt het minstens een keer per week. Dat is een schending van hun recht op onderwijs. Vindt het KRC dat op tijd op school komen, naast de maximale ritduur, ook expliciet als ambitie geformuleerd moet worden? Waarom wel / niet?
- Hoe zorgen we ervoor dat leerlingen op tijd op school aankomen, maar niet heel vroeg moeten vertrekken?

Antwoord:

- KRC is daarover heel duidelijk. De doelstelling van het leerlingenvervoer mag niet alleen zijn om een leerling enkel naar school te brengen en terug. Een kind moet op tijd op school zijn én bij aankomst ook in staat zijn goed te participeren aan de lessen.
- In enkele van onze klachten zagen we inderdaad dat bussen systematisch te laat aankomen. Veel leerlingen missen hierdoor de start van de lessen. Voor de leerlingen zorgt dat voor extra stress, bovenop de stress door de vaak al lange busritten.
- Het is niet alleen een probleem als leerlingen systematisch te laat komen. Het is ook een probleem als kinderen niet voltijds naar school kunnen. Soms kiezen ouders daar noodgedwongen voor. Het leerlingenvervoer kan soms te belastend worden voor een kind. In veel situaties zien we ouders zoeken naar manieren om hun kind een of enkele lange busritten per week te besparen. Ouders beslissen om (tijdelijk) minder te gaan werken of maken afspraken met hun werkgever zodat ze een dag in de week vroeger kunnen vertrekken. Vaak merken we dat grootouders een rit voor hun rekening proberen nemen. Tegelijkertijd is het belangrijk te blijven beklemtonen dat niet elk gezin in deze mogelijkheid is of een netwerk heeft om op terug te vallen!
- Het recht op leerlingenvervoer ondersteunt het recht op onderwijs. Scholen voor buitengewoon onderwijs liggen nu eenmaal vaak verder van huis of voorziening dan gewone scholen. Voor heel veel kinderen en jongeren en ouders is mobiliteitsondersteuning noodzakelijk. Het recht op vervoer, het recht op mobiliteitsondersteuning staat ten dienste van het recht op onderwijs en op bijzondere zorg voor deze kinderen en jongeren.
- Op tijd op school komen vinden we met zijn allen bijzonder belangrijk. We verwachten dat van kinderen en jongeren in het gewoon onderwijs. Scholen spreken kinderen en jongeren en ouders erop aan als ze te laat komen. Terecht. Dan mogen we toch niet van de overheid verwachten dat dit voor kinderen en jongeren met bijzondere noden minder belangrijk zou zijn.
- Hoe zorgen we er dus voor dat leerlingen op tijd op school aankomen, maar niet heel vroeg moeten vertrekken?
 - o Binnen het huidige model is het belangrijk dat De Lijn samen met buschauffeurs en busfirma's, en samen met busbegeleiders en buscoördinatoren van de school heel actief monitort of kinderen op tijd komen op school. En niet alleen wacht tot er klachten komen van ouders, scholen of andere professionals.
 - o Als het gaat over bussen die systematisch te laat komen, dan moet er gekeken worden hoe dat komt en wat een passende oplossing is in het belang van de kinderen: ritten opsplitsen al dan niet met kleinere vervoersmiddelen, herverdelen over bestaande ritten, zoeken naar alternatieve opstapplaatsen,...
 - We kunnen hierbij opmerken dat in het evaluatierapport van de pilootprojecten ook zeer duidelijk de vraag staat om werk te maken van digitale en online tools. Een grote frustratie is immers niet alleen de reistijd van de leerlingen, maar ook de soms mank lopende communicatie tussen de betrokkenen en de zeer hoge planlast voor de scholen. *(Mogelijks komt dit ook aan bod in de presentatie van de pilootprojecten. Dan daarnaar verwijzen)*

- En nogmaals, we zien dit realiseerbaar binnen de omslag naar vervoersondersteuning op maat. Dus waar ouders en kinderen en jongeren echte alternatieven hebben om op tijd op school te geraken. Waar ze ook kunnen kiezen voor voor- en naschoolse opvang, waar er een toegankelijk en bruikbaar openbaar vervoer is en waar we jongeren helpen om het openbaar vervoer te leren gebruiken, enz.
- En om leerlingen op tijd op school te laten aankomen, zonder te vroeg te moeten vertrekken, is het noodzakelijk om de school voor deze kinderen dichterbij huis te brengen. Door verder in te zetten op inclusie in het gewoon onderwijs. Door buitengewoon onderwijs geografisch beter te spreiden, bijvoorbeeld door kleine vestigingsplaatsen van scholen voor buitengewoon onderwijs in te bedden in campussen van scholen voor gewoon onderwijs. Dat brengt ons bij inclusief onderwijs waarover we ook een aantal vragen kregen.

Over inclusief onderwijs

Vragen

- Het Kinderrechtencommissariaat geeft aan dat de druk op het leerlingenvervoer verminderd kan worden door in te zetten op meer inclusief onderwijs? Welke aanbevelingen doen ze om het onderwijs meer inclusief te maken?
- Het Kinderrechtencommissariaat vraagt om ook leerlingen die een inclusietraject volgen, te ondersteunen op het vlak van mobiliteit. Welke concrete voorstellen schuiven ze naar voren?
- Daarnaast vraagt het KRC ook een betere geografische spreiding van het buitengewoon onderwijs. Wil het KRC in eerste instantie inzetten op meer scholen voor buitengewoon onderwijs, of meer samenwerking tussen gewoon en buitengewoon?
- Het KRC wijst op specifieke problemen voor leerlingen met een handicap die een inclusietraject volgen. Krijgt het KRC signalen dat sommige leerlingen niet voor inclusie kiezen door vervoersproblemen? Zo ja, hoe kunnen we dat vermijden?

Antwoord:

- Inzetten op inclusie is deel van een structurele oplossing voor de problemen met het leerlingenvervoer.
 - In ons advies bij het decreet leersteun (maart 2023) hebben we gewezen op de positieve elementen van het decreet die kunnen helpen om scholen voor gewoon onderwijs meer inclusief te maken en kinderen en jongeren die dat nodig hebben, de nodige extra leersteun te bieden.
 - De omvorming van de ondersteuningsnetwerken tot zelfstandige leersteuncentra, met een eigen 'referentiekader kwaliteitsvolle leersteun' en een eigen ambt van 'leerondersteuner', biedt volgens ons de potentie om de externe leersteun in het gewoon onderwijs beter te organiseren.
 - Daarnaast bevat het leersteundecreet nog andere elementen die de uitbouw van inclusief onderwijs kunnen helpen ondersteunen. We verwijzen graag naar ons advies bij het ontwerp van decreet leersteun, zoals enkele bijkomende of meer expliciete opdrachten voor de inspectie, e.d.
 - In de klachten dit schooljaar over het leerlingenvervoer hoorden we verschillende ouders aankaarten dat hun kind eigenlijk terecht zou moeten kunnen in het gewoon onderwijs. Voor hen was de overstap naar het buitengewoon onderwijs een gevolg van het tekortschieten van het gewoon onderwijs door een gebrek aan kennis, middelen en/of de wil om inclusietrajecten te doen slagen.
 - Hiermee verband houdend, vraagt het KRC al jaren om ernstig werk te maken van scholen die achterblijven op het vlak van inclusie. We reikten daar ook concrete suggesties voor aan.
 - We verwijzen daarvoor naar onze advies van 2021 bij de conceptnota leersteun en ons advies van 2023 bij het ontwerp van decreet leersteun.
 - Samengevat vragen we:

- een uitgewerkt plan om scholen voor gewoon onderwijs die achterblijven op het vlak van inclusie beter te monitoren door een knipperlichtfunctie te installeren op basis van beschikbare data en door een centraal meldpunt te organiseren voor 'weigeringen onder de tafel'. De overheid moet niet alleen monitoren hoe scholen de afweging van de proportionaliteit van de gevraagde aanpassingen doen voor leerlingen die onder ontbindende voorwaarde ingeschreven zijn; ze moet ook oog hebben voor de scholen die niet eens tot zo'n inschrijving onder ontbindende voorwaarde overgaan en de betrokken ouders simpelweg wandelen sturen;
 - zodat de onderwijsinspectie, kort op de bal spelend, scholen kan aanspreken om hun werking meer inclusief te organiseren.
- Het realiseren van meer inclusie is een gedeelde verantwoordelijkheid van het Vlaamse onderwijsbeleid, de onderwijsnetten, de inrichtende machten, de scholen, leersteuncentra en CLB's.
- Een ander al langer bekend knelpunt is het plaatstekort in het buitengewoon onderwijs en de erg ongelijkmatige geografische spreiding van het aanbod van verschillende types buitengewoon onderwijs. Sommige kinderen en jongeren van wie de ouders kiezen voor buitengewoon onderwijs, moeten daardoor een heel eind van huis naar school.
- We pleiten daarom al langer voor een betere geografische spreiding van scholen voor buitengewoon onderwijs. Vestigingen van scholen buitengewoon onderwijs inrichten op campussen voor gewoon onderwijs kan daarbij helpen. De school komt voor deze leerlingen dan dichterbij huis te liggen.
 - We zijn in dit verband alvast tevreden dat het nieuwe Leersteundecreet geografische beperkingen om vestigingsplaatsen voor buitengewoon basisonderwijs in te richten op campussen voor gewoon basisonderwijs, opheft.
- We herhalen ons standpunt dat er verschillende complementaire wegen naar inclusie mogelijk zijn. Een betere geografische spreiding van het aanbod aan buitengewoon onderwijs met vestiging van buitengewoon onderwijs op campussen van scholen voor gewoon onderwijs is daar één van.
- Als er meer inclusie wordt gerealiseerd binnen het gewoon onderwijs dan zal dat het aantal leerlingen verminderen dat dagelijks lange afstanden moet afleggen.
- Maar er kan wel nog steeds nood zijn aan een gepaste mobiliteitsondersteuning voor de betrokken kinderen en jongeren met een beperking. KRC vraagt al langer om een systeem van mobiliteitsondersteuning dat toepasbaar is in een veranderend onderwijslandschap dat evolueert naar meer inclusie. KRC vraagt om dit recht decretaal te verankeren.
 - Ook leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften die naar een gewone school gaan, kunnen nood hebben aan mobiliteitsondersteuning.
 - Er werd gevraagd hoe we dat concreet zien
 - In ons advies verwezen we bijvoorbeeld naar ondersteuning door een mobiliteitscoach.
 - We denken dat het belangrijk is dat CLB's in hun handelingsgericht werken ook aandacht hebben voor noden die er bij de leerling en het gezin kunnen zijn op het vlak van op school geraken. Zijn er drempels die kinderen en jongeren ervaren om met de fiets naar school te gaan of om het openbaar vervoer te kunnen gebruiken?
- Ten slotte was er ook nog de vraag of het KRC signalen krijgt dat sommige leerlingen niet voor inclusie kiezen door vervoersproblemen. Zulke signalen kregen we nog niet. Als er niet gekozen wordt voor een inclusie dan gaat het over te grote klasgroepen, te veel prikkels, bezorgdheden dat hun kind niet de gepaste zorg zal krijgen, ... Omgekeerd signaleren scholen ons wel dat ouders terughoudend zijn om bv. in de loop van het schooljaar al over te stappen naar het buitengewoon onderwijs als ze vernemen hoe lang hun kind onderweg zal zijn.

Over het recht op zorg, bescherming en veiligheid

Over busbegeleiding

Vraag

- Een ander knelpunt is het tekort aan opgeleide busbegeleiders. Welke aanbevelingen doet het KRC om voldoende begeleiders aan te trekken? Welke mogelijkheden ziet het KRC om het statuut van busbegeleider aantrekkelijker te maken?

Antwoord

- Busbegeleiders zijn bijzonder belangrijk. Ze moeten onderweg zorgen voor de begeleiding en zorg die kinderen en jongeren nodig hebben. Ze zijn meestal de belangrijkste contactpersoon voor ouders. Het is dus bijzonder belangrijk om het werk van deze mensen correct te waarderen en te faciliteren.
- Het gebrek aan voldoende en opgeleid personeel is echter een zeer groot knelpunt.
 - o Busbegeleiders zijn niet steeds op de hoogte van de zorgnoden van de leerlingen en zijn meestal onvoldoende opgeleid om ermee om te gaan.
 - o Sommige begeleiders spreken geen of heel beperkt Nederlands. Dat belemmert de relatie met de leerlingen en de samenwerking met ouders en buschauffeur.
- Het **statuut** van busbegeleiders blijft een pijnpunt dat nog steeds om een oplossing vraagt.
 - o KRC ondersteunt deze vraag al langer. De wijze waarop busbegeleiders verloned worden, staat haaks op het streven naar kortere busritten. Het statuut kan ook een hefboom zijn om busbegeleiders verder te professionaliseren. Scholen stimuleren hun busbegeleiders om de vorming die hogescholen aanbieden te volgen, maar kunnen hen momenteel niet verplichten. Maar het gaat ook over werkuitrusting: het hebben van een GSM bv.
 - o Dit knelpunt over het statuut gaat ook al heel lang mee.
 - Na onze knelpuntennota van 2013 maakte het departement Onderwijs en Vorming 20 actiefiches op. Daarvan hadden er 4 betrekking op busbegeleiding en hun statuut.
 - Via de bijeenkomsten van de klankbordgroep van de pilootprojecten kregen we updates. De onderhandelingen met de sociale partners daarover liepen, dan werd er weer een stukje vooruitgang geboekt, dan liepen onderhandelingen weer vast.
 - In het evaluatierapport fase 1 van de pilootprojecten, evaluatieonderzoek door U Hasselt en Thomas More uit 2019 werd er hier ook al ruim aandacht aan besteed.
 - Het evaluatierapport fase 2 van Deloitte wijst op pistes die in de pilootprojecten naar boven kwamen om deze problematieken aan te pakken:
 - Het samenwerken met vzw's of met organisaties in de lokale sociale economie om dit tekort op te vangen;
 - Het inzetten van busbegeleiders voor andere, aansluitende taken binnen de scholen of de lokale besturen.
 - *Mogelijks komt dit aan bod in hun presentaties, dan naar verwijzen.*
- In oktober 2023 werd in het akkoord van de federale regering over de begroting voor 2024 opgenomen dat tewerkstelling via **een flexi-job** wordt uitgebreid naar nieuwe sectoren waaronder het onderwijs.
 - o Scholen zien zeker kansen om hiermee ook nieuwe busbegeleiders aan te trekken. Ze krijgen signalen dat het mensen zou motiveren om zich kandidaat te stellen. Tegelijkertijd wijzen scholen terecht ook op het belang van een duurzame relatie tussen begeleider en leerlingen.
 - o Het onderwijsveld wacht op de verdere richtlijnen van de overheid. Het is voor scholen nog onduidelijk voor welke jobs binnen het onderwijs flexi-jobs zullen kunnen. De regelgeving voor onderwijs op Vlaams niveau wordt momenteel verder voorbereid en heeft als ingangsdatum 1 april 2024.

Over de kwaliteit van de busrit

Vraag

- Het KRC vraagt duidelijke kwaliteitseisen voor het busvervoer, waarbij de belangen en noden van de kinderen centraal staan. Welke eisen schuiven ze concreet naar voren? Wat zijn de belangrijkste noden op het vlak van kwaliteit?

Antwoord

- KRC vraagt om het recht op een kwaliteitsvolle en veilige verplaatsing centraal te plaatsen i.p.v. recht op busvervoer.
- We vragen duidelijke kwaliteitseisen voor het busvervoer, waarbij de belangen en noden van de kinderen centraal staan. De Lijn moet ook verder inzetten op het controleren en handhaven van de kwaliteit van het busvervoer. Bij De Lijn horen we ook de wil om meer rekening te kunnen houden met de noden van het kind.
- Concreet gaat het dan bijvoorbeeld om:
 - o Geen bussen toelaten die in slechte staat verkeren. Directies getuigen over bussen waar het binnen regent, deuren die niet sluiten, veiligheidsgordels die ontbreken, onvoldoende ankerpunten voor rolstoelen of liften die niet naar behoren werken.
 - o Een goed functionerende airco en/of verwarming
 - o Gordijntjes/zonnewering die bescherming bieden in de lente en zomer of die kunnen gebruikt worden om de bus te verduisteren zodat sommige kinderen kunnen proberen te slapen op de bus
 - o Bergruimte is nu ook een luxe. Sommige kinderen en jongeren met een motorische beperking moeten een looprekje kunnen meenemen of bv een brace. Op school worden hun hulpmiddelen ook gebruikt of verder afgesteld op de noden van de leerling.
 - o Mogelijkheid geven om nog iets te eten en te drinken (water) of naar het toilet te gaan. Daar is soms echt nood aan.
 - o ...

Over het uitrollen en decretaal verankeren van het recht op mobiliteitsondersteuning

Vragen

- Het Kinderrechtencommissariaat pleit voor een andere kijk op leerlingenvervoer: van een recht op zonaal collectief leerlingenvervoer naar een recht op mobiliteitsondersteuning. Hoe zien ze dat concreet? Betekent dat dat we richting meer ondersteuning op maat gaan, en dus voor sommige leerlingen weg van het collectieve vervoer? Dat we voor sommige leerlingen meer inzetten op begeleiding bij het gebruiken van openbaar vervoer?
- In haar advies schetst het KRC de jarenlange problematiek rond het leerlingenvervoer. De eerste problemen werden al aangekaart bij de start van het KRC in 1998. De pilootprojecten lijken voor een oplossing op maat van de kinderen en hun gezinnen te zorgen. De uitrol van de pilootprojecten werd voorzien tegen het schooljaar va 2024-2025, maar ondertussen lijkt het er ook op dat 1 september 2024 niet zal gehaald worden. Hoe staat het KRC tegenover dit nieuwe uitstel?
- Wat zijn volgens het KRC de redenen dat de uitrol en het decretaal verankeren van de goede praktijken ontwikkeld binnen de pilootprojecten uitblijft?
- Welke praktijken uit de pilootprojecten dragen jullie voorkeur uit? Waar hebben jullie nog bedenkingen bij?

Antwoord:

- Het KRC pleit al langer voor een **duurzame omslag naar een recht op mobiliteitsondersteuning**. Voor ons vloeit die omslag uit de conceptnota over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs uit 2016. Die nota formuleerde een voorstel tot uitwerking van een nieuw concept. Drie grote pijlers stonden centraal: multimodale organisatie van het leerlingenvervoer, decentralisatie en

opvang. Op basis van die nota hebben de 3 pilootprojecten gelopen die we daarnet aan het woord hoorden.

- Vanaf 2017 volgde KRC de pilootprojecten in de eerste plaats op via de klankbordgroep. Wanneer we in de jaren klachten kregen uit pilootregio's hebben we die ook doorgegeven aan de pilootprojectcoördinator en mee opgevolgd. In 2021 hebben we in samenwerking met de pilootprojecten een reportage gemaakt waarin we twee voorbeelden toonden: het gebruik van collectieve opstapplaatsen in combinatie met buitenschoolse kinderopvang en de mobiliteitscoach.
- Proefprojecten hebben de afgelopen jaren aangetoond hoe de puzzel voor de mobiliteitsondersteuning voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs gelegd kan worden. Er werd geëxperimenteerd met systemen om het aangewezen traject op maat te bepalen met. We hebben daarnet de 3 pilootprojecten daarover gehoord.
 - *Eventueel nog eens verwijzen naar enkele goede praktijken die extra in de verf werden gezet door de piloten tijdens hun presentatie (collectieve opstapplaatsen, taxibusjes, fiets- en wandelpools, inclusieve buitenschoolse opvang, voor- en naschoolse opvang, mobiliteitscoaches).*
- **Over de (uitgestelde) uitrol**
 - In 2021 engageerden vijf ministers (Onderwijs, Mobiliteit, Welzijn, Jeugd en Binnenlandse Aangelegenheden) zich om de structurele oplossing te vinden tegen 1 september 2022. De Vlaanderen-brede uitrol werd daarna uitgesteld naar het schooljaar 2024-2025. We hebben in onze jaarverslagen, in het Vlaams Parlement en in overlegmomenten met de bevoegde ministers onze teleurstelling uitgedrukt over het feit dat die uitrol zo lang op zich liet wachten. Ondertussen begrepen we dat 1 september 2024 ook niet zal gehaald worden. Het KRC is hierover zwaar teleurgesteld.
 - Hoe dat komt lijkt ons een vraag voor de ministers.
 - In ons jaarverslag 2020-2021, toen deze beleidsperiode ongeveer halfweg was, schreven we: "Hopelijk wordt het werkjaar 2021-2022 het scharnierjaar voor de mobiliteitsondersteuning voor al die kinderen, jongeren en voor al wie voor hen zorg draagt. We vinden het een gemiste kans dat het leerlingenvervoer niet opgenomen werd als een van de grote werven van het onderwijs." Die grote werven ging over de nieuwe eindtermen, over leerkrachten, ... stuk voor stuk uiteraard bijzonder belangrijke thema's, maar het ging helaas niet over dit probleem dat toch al decennia aansleept.
 - Het evaluatierapport van Deloitte is ondertussen ook al bijna 2 jaar oud.
 - Er ligt heel veel werk op de plank om dit te regelen. We herhalen wat we in onze inleiding al meegaven.
 - Nu is het collectief busvervoer al een complex netwerk van actoren. Samenwerking tussen die verschillende actoren is nu al van belang is om leerlingenvervoer succesvol en efficiënt te organiseren.
 - Met de omslag naar mobiliteitsondersteuning op maat wordt samenwerking tussen beleidsdomeinen en beleidsniveaus om duurzame oplossingen te realiseren nog belangrijker.

Voorkeuren voor/bedenkingen bij praktijken uit de pilootprojecten

- Vanuit kinderrechtenperspectief staat de vraag voorop: Wat heeft een kind en zijn context (gezin, voorziening, ...) nodig om op school te geraken? Hoe kan de meest passende vervoersondersteuning worden gerealiseerd? Die ondersteuning is toegankelijk, comfortabel, veilig én beperkt in reistijd.
- Artikel 23 Kinderrechtenverdrag stelt: Kinderen met een beperking hebben recht op bijzondere zorg, onderwijs en training, bedoeld om hen te helpen de grootst mogelijke zelfstandigheid te bereiken en een volwaardig en actief leven te leiden in de samenleving.
- Als KRC willen we op zich geen enkele vorm van ondersteuning op voorhand uitsluiten. Elk vorm van ondersteuning kan in een bepaalde situatie heel zinvol zijn. Ook carpoolen bijvoorbeeld, al zien we

dat nergens echt van de grond komen. Er zijn veel kinderen die kunnen meerijden, maar weinig kandidaten om te rijden.

- We weten hoe moeilijk het is om de ritduur te verminderen. Meer inzetten op collectieve opstapplaatsen is erg belangrijk.
- De mobiliteitscoaches zijn
- Voor- en naschoolse opvang aanbieden is ook een belangrijke oplossing. Daarover kregen we ook een vraag.
- Instrumenten om van in het begin open in gesprek te gaan met ouders en kinderen over vervoersnoden en vervoersmogelijkheden. Werken aan die mindshift is bijzonder belangrijk.
- Samenwerking met lokale besturen en de oproep om aandacht te hebben voor kinderen en jongeren die in de eigen gemeente wonen en elders naar school gaan. Lokale besturen kunnen cruciale rol spelen in het faciliteren van opvang en andere vormen van collectieve opstapplaatsen.

Over opvang

Vraag

- In het jaarverslag lezen we ook het verhaal van een moeder die zegt dat als er opvang zou zijn in de school tot 17u, zij zelf haar zoon zou kunnen ophalen en hij niet zo lang op de bus hoefde te zitten". Is er volgens het KRC voldoende voor- en naschoolse opvang voor kinderen in het buitengewoon onderwijs? Krijgt het KRC daar vragen of klachten over?

Antwoord

- Het ontbreken aan betaalbare en inclusieve opvang bestendigt de keuze voor het leerlingenvervoer met vaak lange busritten.
- Ouders die relatief dicht in de buurt van de school wonen of werken, verkiezen voor- en naschoolse opvang op school. Ouders die verderaf wonen of die niet in staat zijn zelf hun kind naar de school te brengen, kiezen voor inclusieve lokale voor- en naschoolse opvang. Hier ligt een belangrijk opdracht voor de lokale besturen. In onze reportage uit 2021 toonden we deze oplossing.
- Een school die we spraken in kader van ons onderzoek biedt opvang, langer dan de verplichte gratis 15 minuten voor en na de schooldag. De school geeft aan dat ze de opvang meer zouden kunnen promoten als alternatief voor het busvervoer. Bij inschrijvingen wordt er al snel gewezen op het 'gratis busvervoer'. Hierdoor wordt voor sommige ouders (betalende) opvang minder aantrekkelijk. Momenteel wordt er weinig gebruik van gemaakt. Een andere school organiseerde vroeger opvang, maar stopte ermee toen de ruimte werd omgebouwd tot een klaslokaal om meer leerlingen te kunnen inschrijven.
- Andere scholen werken samen met een buitenschools opvanginitiatief, maar stellen vast dat de werkingen nog onvoldoende inclusief zijn (expertise, infrastructuur, omkadering). Kinderen uit het buitengewoon onderwijs voelen er zich daardoor minder goed of zijn er soms niet (meer) welkom. Ook hier kunnen de pilootprojecten inspireren, bijvoorbeeld met de inclusiviteitscoaches die in Antwerpen worden ingezet.
- KRC pleit ervoor dat
 1. meer scholen buitengewoon onderwijs voor- en naschoolse opvang aanbieden
 2. en dat lokale besturen in hun gemeente inclusieve buitenschoolse opvang faciliteren,
 3. zodat busvervoer minder nodig is en met kortere ritten georganiseerd kan worden.
 4. Scholen, lokale besturen en andere betrokken partners moeten hiervoor de nodige middelen krijgen.
 5. Ook leerlingen buitengewoon secundair onderwijs met een zware zorgnood zouden toegang moeten krijgen tot zulke opvang

Over het decreet mobiliteitsondersteuning

Vraag

- Het KRC pleit voor een decreet mobiliteitsondersteuning, dat leerlingen in het buitengewoon én het gewoon onderwijs meeneemt. Hoe zien de krijtlijnen van zo'n decreet eruit? Wat kunnen we meenemen uit vroegere pilootprojecten?

Antwoord

- De pilootprojecten konden op basis van generieke criteria zelf bepalen welke leerlingen recht hebben op mobiliteitsondersteuning en op welke manier. We zagen in deze decentralisatie van in het begin kansen om beter in te spelen op de noden en mogelijkheden van kinderen en hun gezinnen.
- In ons advies uit 2016 bij de conceptnota vroegen we echter ook al bijzondere aandacht voor mogelijks negatieve effecten van zo'n decentralisatie op de rechtsbescherming van minderjarigen. Er moet over gewaakt worden dat er zich geen willekeur installeert.
- Vandaag is er geen decreet leerlingenvervoer. Het KRC vraagt om een volwaardig decreet mobiliteitsondersteuning dat strookt met artikel 23 van het Kinderrechtenverdrag. Dat benadrukt het recht op bijzondere zorg met oog op zelfstandigheid. Het zal ook in overeenstemming moeten zijn met het Decreet basisbereikbaarheid en met het Decreet buitenschoolse opvang.
- Het evaluatierapport van Deloitte komt ook tot het besluit dat een centraal decretaal kader nodig is.
- In ons advies stellen we dat zo'n decreet mobiliteitsondersteuning de uitgangspunten en minimale vereisten moet vastleggen, zoals o.a.: (*allemaal of enkele opnoemen of gewoon verwijzen naar ons advies*)
 - o De (zorg)noden van de leerling en zijn gezin en de vrije schoolkeuze primeren.
 - o Het recht op mobiliteitsondersteuning is van toepassing op alle leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften, dus ook op leerlingen in het reguliere onderwijs.
 - o Het recht op participatie van de leerlingen en hun ouders wordt verankerd. Hun mobiliteitsmogelijkheden en behoeften moeten grondig in kaart gebracht worden en ze moeten geconsulteerd worden.
 - o Centraal gedefinieerde criteria zodat er lokaal/regionaal met een referentiekader aan het werk gegaan kan worden.
 - o Kwaliteitscriteria voor het vervoer, de begeleiding en opvang van de leerlingen, met inbegrip van vereiste normen voor personeel.
 - o Duidelijkheid over welke beleidsdomeinen en welke actoren bevoegd zijn voor welke taken.
 - o Het installeren van een toezichtsmechanisme en een klachtenmechanisme die minderjarigen en hun ouders toelaten allerlei problemen aan te kaarten, dus ook over de geboden mobiliteitsondersteuning en het traject daartoe.
 - o Het vastleggen van de maximumduur van de rit op 120 minuten per dag. Kinderen zouden 's ochtends en 's avonds niet langer dan 60 minuten (enkele rit) onderweg mogen zijn. Een uitzondering kan voor kinderen die op maandag van heel ver naar een residentiële setting gebracht worden en op vrijdag van daar terug naar huis.

Over voldoende middelen

Vragen

- Zijn de bijkomende investeringen van de Regering (in de Septemberverklaring) voldoende om de problemen op te lossen?
- Is het KRC het eens dat alleen meer middelen naar het leerlingenvervoer het probleem niet structureel oplost?
- Op welke termijn ziet het KRC zo'n hervorming haalbaar? Welk budget is hier volgens het KRC voor nodig?

Antwoord

- In de Septemberverklaring kondigde de Vlaamse regering aan 30 miljoen extra vrij te maken voor het leerlingenvervoer. De Vlaamse regering investeerde de voorbije jaren al extra in het leerlingenvervoer. Het budget voor het leerlingenvervoer komt zo tot en met 2028 op 130 miljoen euro per jaar.
- In ons advies stellen we ook de vraag of dit in het huidige onderwijslandschap, de huidige arbeidsmarkt (krapte aan busbegeleiders en buschauffeurs) en met het huidige model van het leerlingenvervoer zal volstaan om de 90 minuten-ambitie te blijven waarmaken.
- KRC kan moeilijk inschatten wat het nodige budget is om de duurzame multimodale omslag te doen slagen.
- De pilootprojecten toonden dat er ruimte is voor meer maatwerk: inzetten op voor- en naschoolse opvang, het inclusiever maken van opvang, het inzetten van grote en ook kleine vervoermiddelen. Dat leidt echter niet tot lagere budgetten maar eerder tot een verschuiving naar andere budgetposten, bijvoorbeeld voor- en naschoolse opvang.
- En we begrijpen ook dat er nog geen oplossing is voor de stijgende personeelskost onder meer bij CLB's om mobiliteitsnoden in kaart te brengen of voor financiële, administratieve en organisatorische ondersteuning bij het vinden van mobiliteitsoplossingen.