

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999

10 september 1999

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen en de heren Joachim Coens, Eric Van Rompuy
en Gilbert Vanleenhove –**

betreffende goedkoper leerlingenvervoer

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De scholieren van nu bepalen de mobiliteitsgewoonten van de toekomst. Die doelgroep verdient daarom de grootste aandacht, zowel met betrekking tot de voorzieningen voor langzaam verkeer (voet- en fietspaden) als met betrekking tot het openbaar vervoer. Wie in zijn jeugd niet heeft geleerd de stap te zetten om de fiets of de bus te gebruiken, zal dat later veel moeilijker doen. Het regeerakkoord besteedt daar terecht aandacht aan. Nochtans worden scholieren momenteel door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn weinig verwend. Is leerlingenmobiliteit wel een prioriteit voor het beleid?

Scholieren, een trouw publiek

Van elke tien lijnabonnees zijn er zes schoolgaand. De verkoop van schoolabonnementen bracht De Lijn in 1998 om en bij de 750 miljoen fr. op, tegenover slechts 620 miljoen fr. voor de gewone abonnementen en de stadsabonnementen. Scholieren vormen al jaren het meest trouwe publiek van De Lijn. Desondanks kent de overheid de leerlingen die gebruik maken van het openbaar vervoer slechts weinig voordelen toe.

Dure schoolabonnementen voor alle jongeren

Jongeren hebben leerplicht tot 18 jaar en moeten dus dagelijks veelal met de bus naar school. Het Gewest draagt slechts een beperkt gedeelte van hun transportkosten. Scholieren die gebruik maken van een schoolabonnement krijgen van De Lijn maximaal een korting van 33%, terwijl hun verplaatsing niet eens leidt tot een arbeidsinkomen.

Ter vergelijking : werknemers met een woon-werkabonnement op tram of bus krijgen ongeveer 54% terugbetaald door de werkgever. Het toegekende voordeel is zelfs groter bij werknemers jonger dan 25 jaar : zij moeten slechts 32% van de kosten van het abonnement zelf dragen. Die verplichtingen voor de werkgever worden door de overheid opgelegd.

Het Vlaamse Gewest laat na voor scholieren een gelijkwaardige inspanning te doen. Resultaat : een schoolabonnement kost soms dubbel zoveel als het werkabonnement van een broer of zus jonger dan 25 jaar !

Ouders, vooral met meerdere schoolgaande kinderen, worden met erg zware kosten geconfronteerd. Zeker wanneer leerlingen een bewuste keuze maken voor een bepaalde studierichting of deeltijds onderwijs volgen, kan de afstand tot de school groot zijn. De prijs van het schoolabonnement kan zo hoog oplopen. Een schoolabonnement voor een busafstand van ongeveer 20 km kost aan het meest voordelige tarief jaarlijks ongeveer 13.700 fr. Gezinnen komen zo in het begin van het schooljaar voor hoge kosten te staan. Ouders die voor hun kinderen een jaarabonnement van De Lijn nemen, betalen daarenboven voor een volledige periode van 12 maanden. Nochtans wordt tijdens de schoolvakanties amper van het abonnement gebruikgemaakt en is ook het aantal bussen navenant verminderd. Een mogelijkheid van spreiding van betaling bestaat niet bij De Lijn. Wanneer ouders om financiële redenen opteren voor een driemaandelijks abonnement zien ze hun korting terugvallen tot amper 13%.

Weinig flexibiliteit in verminderingssystemen : vooral nadelig voor leerlingen deeltijds, technisch en beroepsonderwijs

De huidige schoolabonnementen zijn steeds gebaseerd op frequente verplaatsingen op éénzelfde vast traject. Leerlingen uit het deeltijds, technisch of beroepsonderwijs die werken of regelmatig stage lopen buiten de schoolmuren in het kader van hun opleiding, worden geconfronteerd met extra vervoerskosten. Voor die categorie van leerlingen bestaat geen aangepast flexibel abonnement : zij betalen voor een eventueel abonnement dat slechts voor de helft gebruikt kan worden evenveel. Geen enkel van de vele bestaande systemen geeft hen dezelfde kostprijs per rit als andere leerlingen. Daarbovenop moeten zij nog de kosten dragen voor de verplaatsingen naar de stageplaatsen. Deze leerlingen en hun ouders moeten een ware zoektocht ondernemen naar het meest voordelige combinatiesysteem, vaak wisselend van maand tot maand.

– Zo volgen leerlingen deeltijds onderwijs twee dagen per week les in een school en gaan de andere dagen werken. Die leerlingen maken vanwege het geringe aantal scholen vaak verdere verplaatsingen dan anderen. De Lijn voorziet niet in een reductiesysteem voor schoolverplaatsingen tweemaal per week. De leerlingen betalen – ondanks alle bestaande verminderingssystemen – merklijk meer voor een schoolrit dan andere leerlingen. Het gaat hier nochtans om jongeren die vaak uit

sociaal zwakkere milieus komen en al minder gemotiveerd zijn om naar school te gaan.

– Leerlingen uit bepaalde richtingen uit het TSO en BSO moeten op bepaalde dagen of perioden stage lopen op verschillende plaatsen. Zij worden met hetzelfde probleem geconfronteerd. Daarenboven moeten zij nog trajecten afleggen naar de verschillende stageplaatsen : de extra kosten kunnen voor hen hoog oplopen. Stageleerlingen zijn dus verplicht, wanneer ze een schoolabonnement hebben, nog afzonderlijk de ritten naar de stageplaatsen te betalen.

Goedkoper leerlingenvervoer : belangrijk als omgevingsfactor

Een aantal rapporten en aanbevelingen die de laatste tijd verschenen, pleiten ervoor om het onderwijs – vooral de beroepsopleidingen – te herwaarden en zo goed mogelijk te omkaderen. Alle leerlingen kunnen zo gelijke kansen krijgen. Het gaat dan ook niet op het schoolvervoer voor leerlingen duur en ingewikkeld te maken, zeker niet voor leerlingen van het deeltijds, beroeps en technisch onderwijs, zeker niet voor leerlingen die het sociaal moeilijker hebben.

– De Maatschappelijke Beleidsnota Armoede en sociale uitsluiting stelt dat tot de omgevingsfactoren die ongelijke kansen scheppen onder andere materiële factoren behoren zoals de schoolkosten (Ides Nicaise, Stuk 929 (1997-1998) – Nr. 1).

– De aanbevelingen van de Commissie ad hoc Armoede en Uitsluiting bepalen dat maximaal moet worden toegezien en aangedrongen op kosteloosheid van onderwijs (Stuk 929 (1997-1998) – Nr. 1).

– De discussienota ter voorbereiding van het debat Werkgelegenheid in Vlaanderen van de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden houdt een pleidooi voor meer ervaring op het veld en voeling met de praktijk. Er wordt gepleit voor een herwaardering van het beroepsonderwijs (Stuk 656 (1996-1997) – Nr. 1).

– De resolutie betreffende de werkgelegenheid in Vlaanderen, als afsluiting van het debat daarover, formuleert als conclusie dat de wisselwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven beter moet worden ontwikkeld, met bijzondere aandacht voor stages en deeltijds onderwijs. De hervorming van het technisch onderwijs en beroepsonderwijs moet bekeken worden, onder meer met het oog op het be-

vorderen van de overgang van de school naar de arbeidsmarkt (Stuk 651 (1996-1997) - Nr. 1, aangenomen door het Vlaams Parlement, op 30 april 1997).

– In het Vlaams Actieplan voor de Europese Richtsnoeren werden acties aangekondigd om het systeem van deeltijds leerplichtigen te verbeteren en te promoten (1998).

– De OESO besteedt speciale aandacht aan de problematiek van de jeugdwerkloosheid, waarin ze ervoor pleit het onderwijs en vooral de beroepsopleidingen aantrekkelijker te maken (Employment Outlook, 1999).

– De SERV, in haar kaderaanbeveling over de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt, pleit voor meer en betere stageplaatsen die zoveel mogelijk aspecten van de beroepsuitoefening bestrijken. Ze wil verder een nieuwe dynamiek stimuleren wat betreft deeltijds leren en werken. De Raad pleit ervoor dat wordt gezocht naar oplossingen voor sociaalrechtelijke knelpunten voor de leerlingstages (SERV, kaderaanbeveling, 9/6/99).

– Ook de administratie Onderwijs pleit, naar aanleiding van de regeringsvorming, voor een geïntegreerd sociaal beleid, een echt gelijkekansenbeleid voor alle leerlingen. Zij stelt dat secundair onderwijs voor iedereen beschikbaar en toegankelijk moet zijn en dat alle nodige maatregelen daartoe getroffen moeten worden. Zo moet meer in het bijzonder de kosteloosheid in het secundair onderwijs geleidelijk worden ingevoerd.

– Het regeerakkoord spreekt dan ook terecht van "... een herwaardering van het technisch- en het beroeps-secundair onderwijs. Financiële drempels moeten bovendien zoveel als mogelijk worden weggewerkt.". Bovendien wil de nieuwe regering "de dienstverlening klantvriendelijker maken door het transparant maken en onderling afstemmen van regels en procedures.".

Gezien deze ervaringen, aanbevelingen en beleidsintenties lijkt het niet langer aanvaardbaar dat de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn in haar tariefstructuur zo weinig rekening houdt met de zware vervoerskosten die ouders zelf moeten dragen voor hun schoolgaande kinderen. Daarenboven is een flexibel en doorzichtig verminderingssysteem nodig, zeker voor leerlingen die deeltijds, beroeps- en technisch onderwijs volgen.

Daarom is het dringend nodig dat het Vlaams Parlement zijn verantwoordelijkheid opneemt om voor deze problemen een effectieve oplossing te stimuleren.

Riet VAN CLEUVENBERGEN

Joachim COENS

Eric VAN ROMPUY

Gilbert VANLEENHOVE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– overwegende dat

- 1° financiële drempels in het onderwijs zo veel mogelijk moeten worden weggewerkt ;
- 2° de zelf te dragen kostprijs van het openbaar vervoer voor leerplichtleerlingen veel te hoog is ;
- 3° ouders die, door financiële problemen, gebruik maken van korterdurende verminderingssystemen, uiteindelijk veel meer betalen dan anderen ;
- 4° de huidige verminderingssystemen absoluut niet transparant zijn en het uitzoeken van de meest effectieve regeling vooral voor leerlingen van het deeltijds, technisch en beroeps-onderwijs bijzonder ingewikkeld is ;
- 5° vooral leerlingen van het deeltijds, technisch en beroepsonderwijs door de specificiteit van hun opleiding benadeeld zijn, door een gebrek aan flexibele verminderingssystemen van het openbaar vervoer ;
- 6° recente aanbevelingen en beleidsintenties het niet langer aanvaardbaar maken dat de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn in haar tariefstructuur amper rekening houdt met de eigenheid van het deeltijds, technisch en beroepsonderwijs ;
- 7° het Vlaams Parlement, na het actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar, unaniem aan de minister bevoegd voor mobiliteit vroeg om als eerste prioriteit en op korte termijn de prijs voor schoolabonnementen te verlagen (Motie van aanbeveling tot besluit van het op 20 oktober 1998 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over gratis openbaar vervoer voor kinderen tot twaalf jaar, aangenomen door het Vlaams Parlement op 28 oktober 1998) ;
- 8° ook in de motie van aanbeveling bij de maatschappelijke beleidsnota Mobiliteit erop werd aangedrongen de prijs van schoolabonnementen te verlagen tot op het niveau van de werknemersabonnementen (aangenomen

door het Vlaams Parlement op 17 maart 1999) ;

– vraagt de Vlaamse regering aan de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn voor te stellen om :

- 1° als prioritaire prijsmaatregel inzake openbaar vervoer, de gebruikersprijs voor schoolgaande jongeren drastisch te verlagen, en minstens op het peil te brengen van de gebruikersprijs voor werknemers ;
- 2° een eenvoudig en doorzichtig systeem uit te werken zodat leerlingen die zich voorbereiden op hun beroep door een combinatie van schoollopen, leerstages en werkervaring dezelfde voordelen hebben als de andere leerlingen.

Riet VAN CLEUVENBERGEN

Joachim COENS

Eric VAN ROMPUY

Gilbert VANLEENHOVE
