

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



Zitting 2006-2007

27 juni 2006

VERZOEKSCHRIFT

over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs

HOORZITTING

met de eerste ondertekenaar van het verzoekschrift

GEDACHTEWISSELING

**met mevrouw Kathleen Van Brempt,
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen,
en de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
uitgebracht door mevrouw Kathleen Helsen**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Monica Van Kerrebroeck.

Vaste leden:

de heer Werner Marginet, de dames Katleen Martens, An Michiels, Marie-Rose Morel, Linda Vissers;

de dames Cathy Berx, Kathleen Helsen, Sabine Poleyn, Monica Van Kerrebroeck;

de heer Ludo Sannen, mevrouw Anissa Tamsamani, de heer Robert Voorhamme;

de heer Karlos Callens, de dames Stern Demeulenaere, Laurence Libert.

Plaatsvervangers:

mevrouw Marijke Dillen, de heren Pieter Huybrechts, Stefaan Sintobin, de dames Greet Van Linter, Gerda Van Steenberge;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Veerle Heeren, de heren Jan Laurys, Luc Martens;

de heren Dirk De Cock, Chokri Mahassine, Joris Vandenbroucke;

de dames Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Vera Van der Borgh.

Toegevoegde leden:

de heer Jef Tavernier;

de heer Kris Van Dijk.

INHOUD

	Blz.
I. Hoorzitting van 3 mei 2007 met de eerste ondertekenaar van het verzoekschrift	4
1. Toelichting door de heer Albert De Geyter, eerste ondertekenaar	4
2. Vragen van de leden	8
II. Gedachtewisseling van 21 juni 2007 met mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming	10
1. Toelichting door de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming	10
2. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	12
3. Vragen van de leden	13

DAMES EN HEREN,

Op 3 mei 2007 vond in de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie een hoorzitting plaats naar aanleiding van het verzoekschrift van de heer Albert De Geyter en mevrouw Kristien Buyle over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs waarbij een door meer dan 15.000 Vlamingen ondertekende petitie werd gevoegd (Verzoekschrift nr. 20 (2006-07)).

Op 21 juni 2007 organiseerde de commissie over dit verzoekschrift een gedachtewisseling met mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en de heer Frank Vandembroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming.

I. HOORZITTING VAN 3 MEI 2007 MET DE EERSTE ONDERTEKENAAR VAN HET VERZOEKSCHRIFT

1. Toelichting door de heer Albert De Geyter, eerste ondertekenaar

De heer Albert De Geyter, eerste ondertekenaar: Ik vertegenwoordig een groep ouders van een kind met een beperking en vraag aandacht voor het collectieve leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Dit probleem sleept al jaren aan en veel individuele vragen werden vroeger afgewezen met de belofte van een herstructurering. Door middel van een petitie ondertekend door 37.658 mensen hebben we de sector bewust gemaakt van dit probleem en zijn we in contact gekomen met ouders en scholen in heel Vlaanderen die met gelijksoortige problemen kampen.

De tekst is het resultaat van een reflectie op basis van alle ontvangen informatie over de organisatorische problemen van het collectieve leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs zowel op pedagogisch, logistiek als financieel vlak. Vooraleer we de specifieke materie aansnijden wil ik de situatie van het buitengewoon onderwijs eventjes opfrissen en de belangrijkheid van het leerlingenvervoer binnen deze sector aantonen.

De schoolbevolking in het buitengewoon onderwijs is zeer divers. Daarom organiseert het ministerie van Onderwijs het buitengewoon onderwijs in acht types. Type 1 is voor kinderen met een lichte mentale handicap. Type 2 voor kinderen met een middelmatige tot ernstige mentale handicap al dan niet samen met een fysieke handicap. Type 3 is voor kinderen met ernstige emotionele gedragspatronen. Type 4 is voor

kinderen met een fysieke handicap. Type 5 is voor kinderen die opgenomen zijn in een ziekenhuis of die op medische gronden verblijven in een preventorium. Type 6 is voor kinderen met een visuele handicap. Type 7 is voor kinderen met een auditieve handicap. Type 8 is voor kinderen met ernstige leerstoornissen.

Deze typologie is enigszins verouderd: er is bijvoorbeeld geen type voor leerlingen met autismespectrumstoornissen. De huidige minister van Onderwijs is zich daarvan bewust en werkt momenteel aan een voorstel voor reorganisatie van het buitengewoon onderwijs. Wij willen het hier niet over het nieuwe project De Leerzorg hebben. Het zoeken naar een oplossing voor de huidige vervoerproblemen van onze kinderen kan niet wachten op De Leerzorg van 2009. Bovendien zullen ook na het invoeren van De Leerzorg dezelfde leerlingen naar hun scholen vervoerd moeten worden. Wij vragen een dringende oplossing voor de specifieke problematiek, met respect voor het kind en de ouders, en een antwoord dat kwaliteitsvol en duurzaam is. We zijn ervan overtuigd dat door minimale ingrepen op korte termijn al heel wat praktische beslommingen kunnen worden opgelost.

Een ouder van een buitengewoon kind wil net als een ouder van een gewoon kind de beste school voor zijn kind. Omdat het over zijn zorgkind gaat, gaan ouders dikwijls nog met meer toewijding op bezoek naar verschillende scholen binnen een redelijke diameter van hun woonplaats, om daarna hun keuze te bepalen. Waarom kiest een ouder voor een bepaalde school? Een ouder zoekt kwaliteit en het meest geschikte antwoord op de orthopedagogische behoeften van zijn kind. Factoren als de schoolvisie, de schoolcultuur, de schoolpopulatie, de kleinschaligheid, een semi-internaat of bepaalde opties binnen het schoolwerkplan bepalen zijn voorkeur. Een kind uit het buitengewoon onderwijs is in vele gevallen beperkt in zijn zelfstandigheid en meestal niet bekwaam om autonoom naar school te gaan. Vandaar dat onze kinderen, indien geen eigen vervoer door de ouders mogelijk is, volledig aangewezen zijn op de georganiseerde dienstverlening van het collectief leerlingenvervoer van hun school.

De provinciale entiteiten van De Lijn organiseren in samenwerking met de scholen het collectief leerlingenvervoer. In de praktijk organiseren verschillende scholen, al dan niet over de verschillende netten heen het collectief leerlingenvervoer. Een rekruteringsgebied voor een ophaaldienst leerlingenvervoer wordt een zone voor gemeenschappelijk leerlingenvervoer genoemd. Een zone heeft een bepaald ophaalgebied dat bepaald wordt door het geheel van de rechthebbende leerlingen van de deelnemende scholen.

Alle leerlingen in het buitengewoon onderwijs kunnen in aanmerking komen voor gratis leerlingenvervoer op voorwaarde dat ze de dichtstbijzijnde erkende school van het net dat zij kiezen, bezoeken. Wie niet de dichtstbijzijnde school bezoekt kan mits betaling en bij wijze van uitzonderingsmaatregel toch nog gebruik maken van leerlingenvervoer. Hierover beslist de organisator van het leerlingenvervoer, met name De Lijn. Zo worden de leerlingen opgesplitst in twee groepen: rechthebbende (RH) en niet-rechthebbende (NRH) leerlingen. Het zal je maar overkomen dat je bewust kiest voor een bepaalde school, maar omdat je 500 meter dichter bij een andere school van hetzelfde net woont je geen recht hebt op collectief leerlingenvervoer.

In de tekst die volgt worden de verschillende problemen kort toegelicht. Daarna formuleren we telkens onze vraag voor verbetering. Er wordt soms verwezen naar een bijlage. Alle bijlagen zijn reacties die we kregen van ouders en directies of leraars van scholen van het buitengewoon onderwijs en worden rondgedeeld.

De problemen die ik vandaag onder de aandacht wil brengen, zijn pedagogische bezorgdheden, logistieke problemen, financiële lacunes, de taalgrens en de internaatskinderen.

Onze pedagogische bezorgdheid is dat er geen vrije schoolkeuze is in zones met een breed scholenaanbod. In bepaalde dichtbevolkte stedelijke gebieden is er vanwege de hogere nood een vrij groot aanbod van scholen van hetzelfde type binnen hetzelfde net. Dat is het geval in het Gentse waar bijvoorbeeld in een driehoek van 9,2 kilometer bij 10,2 kilometer bij 12,6 kilometer drie type 2-scholen van het vrij gesubsidieerd onderwijs gevestigd zijn. Daar waar alle type 2-scholen op papier gelijk zijn, bewijst de praktijk het tegendeel want over de jaren heeft elk van deze scholen een eigen profiel ontwikkeld. Door de ontwikkelde professionaliteit speelt het schoolteam in op de behoeften van zijn eigen schoolbevolking. Ook de eigen schoolcultuur die de identiteit van de school typeert, maakt het verschil tussen de scholen.

Het feit dat een ouder bijvoorbeeld 200 meter dichter bij een school dan bij de ander woont, verplicht hem zijn kind in deze school in te schrijven, wil hij kunnen genieten van het leerlingenvervoer. Daar is dus helemaal geen sprake van een vrije schoolkeuze binnen hetzelfde net.

Het leerlingenvervoer van deze drie scholen haalt ook leerlingen van BLO-scholen van een ander type op en komt daardoor in veel gevallen voorbij de deur van de leerlingen die voor de type 2-school niet-rechthebbend zijn. Praktisch is er dus geen probleem om deze leerlingen op te halen, maar de regelgeving verbiedt het.

Een ander treffend voorbeeld is een BLO type 1-school die vanwege leerlingtoename een nieuwe vestiging opent in dezelfde stad, die om administratieve redenen als een tweede volwaardige school functioneert met een permanent samenwerkingsverband tussen beide. Deze beide scholen die behoren tot eenzelfde inrichtende macht en op vier kilometer van elkaar gelegen zijn, worden als concurrentiële scholen beschouwd. Binnen de schoolbevolking van beide scholen een aantal gezinnen die behoren tot een maatschappelijk zwakke groep en daardoor ook veelvuldig van woonst veranderen. Indien het nieuw domicilie dicht bij de andere school moet deze leerling van school veranderen om te blijven genieten van het leerlingenvervoer. Dat kan in sommige gevallen in beide scholen tot een viertal keer gebeuren binnen de schoolloopbaan van één kind.

Laat ons eens voor één moment veronderstellen dat dezelfde strikte regel van recht op vervoer uitsluitend naar de dichtstbijzijnde school ook voor het gewoon onderwijs zou gelden. In om het even welke Vlaamse stad rijdt een bus van De Lijn of een tram met schoolkinderen door de stad. Bij elke halte aan een school moeten alle leerlingen afstappen die het onderwijsniveau volgen dat deze school aanbiedt. Verder meerijden naar een volgende school mag niet want dat is verkwisting van middelen. Wat zouden de ouders van deze normaalbegaafde kinderen jammeren om het gebrek aan vrije schoolkeuze. En terecht. Waarom hebben kinderen uit het buitengewoon onderwijs niet datzelfde recht op vrije schoolkeuze binnen een redelijke diameter rond hun domicilie?

Wij vragen dat leerlingen die wonen binnen een ophaalgebied van een zone van het leerlingenvervoer mogen kiezen voor een school die behoort tot het ophaalgebied van deze zone. Wij vragen dat type 2, type 4 en heel jonge leerlingen altijd aan huis opgehaald en teruggebracht worden ook al zijn ze niet-rechthebbend. Wij vragen dat twee scholen van hetzelfde type en van dezelfde inrichtende macht die dicht bij elkaar gelegen zijn, als niet concurrentiële scholen beschouwd worden voor het leerlingenvervoer.

Onze tweede pedagogische bezorgdheid is de continuïteit in de schoolloopbaan. In een basisschool waar leerlingen als rechthebbend ingeschreven zijn op kleuterniveau, worden diezelfde leerlingen plots niet-rechthebbend bij hun overstap naar het lager onderwijs binnen dezelfde school. Het inschrijvingsrecht van 1 september 2006 bepaalt dat deze leerlingen ingeschreven mogen blijven in dezelfde school tot einde basisschool maar het recht op vervoer is hiermee niet compatibel.

Als een rechthebbende leerling binnen een school naar een ander niveau verwezen wordt, bijvoorbeeld

van opleidingsvorm 2 naar opleidingsvorm 1, kan het dat deze leerling niet-rechthebbend wordt omdat een andere school die ook opleidingsvorm 1 aanbiedt dichterbij gelegen is bij zijn domicilie. Dus wordt deze leerling verplicht om zijn schoolomgeving te verlaten.

Indien de dichtstbijzijnde school volzet is, krijgt een leerling een attest van volzetting, daarmee moet hij ingeschreven worden in de volgende dichtstbijzijnde school als rechthebbende leerling. Dit attest geldt slechts voor één schooljaar. Het schooljaar daarop moet deze leerling zich terug aanbieden voor inschrijving in de eerste school. Dat verbreekt alle continuïteit in de schoolloopbaan van deze leerling, met alle gevolgen van dien.

Wij vragen dat de regelgeving van het leerlingenvervoer tegen het begin van het schooljaar 2007-2008 aangepast wordt aan het inschrijvingsrecht dat gewijzigd werd op 1 september 2006. Indien een leerling wegens een attest van volzetting van de dichtstbijzijnde school in de volgende dichtstbijzijnde school ingeschreven is, vragen wij dat deze leerling het recht op inschrijving versus vervoer voor zijn hele schoolloopbaan kan behouden.

Beperkingen in de logistiek bepalen de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Het aantal niet-rechthebbende leerlingen per zone wordt beperkt. Niet-rechthebbende leerlingen kunnen enkel gebruik maken van het zonale leerlingenvervoer als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan: het schriftelijk akkoord van de directie van de dichtstbijgelegen school, het betalen van een bijdrage aan de kosten en ten derde moet er voldoende plaats zijn op de bus en zijn omwegen uitgesloten.

In Gent besloot De Lijn een stop te zetten op het toelaten van nieuwe niet-rechthebbende leerlingen op de schoolbussen in een paar zones die in reorganisatie waren. Deze zones zijn in september 2005 en september 2006 gerationaliseerd. Er zijn minder bussen ingezet dan vroeger. Het zou logisch zijn dat deze stop nu opgeheven wordt. Niettegenstaande blijft die van kracht. Op basis waarvan? Volgens De Lijn vanwege het hoog percentage NRH-leerlingen die vervoerd worden. Nochtans staat er niets over percentages van toegelaten NRH-leerlingen in de regelgeving. Hoeveel jaar blijft deze stop nog van kracht? Mag De Lijn daar zomaar over beslissen? We vragen een pedagogisch onderlegd persoon die per provincie de beslissingen van De Lijn mee coördineert.

Een ander aspect is de dienstverlening van de vervoersmaatschappij: de kwaliteit van het voertuig, de kwaliteit van de chauffeurs en het contract met de

vervoersmaatschappij. De Lijn schrijft openbare aanbestedingen uit voor de schoolritten aan particuliere vervoersmaatschappijen. De bussen moeten ten eerste aan de voorgeschreven technische keuring voldoen en ten tweede mogen ze niet ouder dan 15 jaar zijn. Dat zijn de enige eisen. In de praktijk leidt dat tot vervoercontracten met de vervoersmaatschappijen die het laagste bod doen en daardoor ook de laagste kwaliteit bieden. Alhoewel er ook nieuwe bussen zijn ingeschakeld de laatste jaren, blijven de zones zitten met verouderde busmodellen, zonder veiligheidsriemen, zonder airconditioning, met ramen die niet open kunnen of een motor die op de parking niet afgezet kan worden anders krijgt de chauffeur hem niet meer gestart. Sommige bussen hebben een halfwerkende verwarmingsinstallatie of een gloeiend hete verwarmingsbak onder de zetels, waaraan de leerlingen hun benen verbranden bij aanraking. Op 18 januari 2007 is tijdens een windstorm te Gent een deel van het dak van een schoolbus gewaaid. De vervoersmaatschappijen zetten de bussen in die zij niet meer kunnen gebruiken voor toerisme. We vragen dat er meer en hogere eisen gesteld worden aan de kwaliteit van de bussen.

Bij bepaalde vervoersmaatschappijen voldoen sommige chauffeurs niet aan de minimumvereisten. Ze kennen de weg niet. Ze maken racistische of vernederende opmerkingen over de kinderen. Ze begrijpen soms geen Nederlands of nemen in het bijzijn van de busbegeleider diens rol over. We vragen dat de chauffeurs net als de busbegeleiders aan minimumvereisten voldoen in de omgang met de leerlingen.

Eind december, dus midden in het schooljaar, worden de contracten van de bussen hernieuwd, wat een reorganisatie met zich meebrengt. In de praktijk leidt dat tot andere opstapuren en opstapplaatsen voor heel wat leerlingen, wijziging van chauffeur en busbegeleiding midden in het schooljaar. Dat heeft als gevolg dat bepaalde buitenhuiswerkende ouders zich opnieuw moeten richten tot hun werkgever om een aanpassing van werkuren te verkrijgen. We vragen dat de aanbestedingen gebeuren bij het begin van een nieuw schooljaar in plaats van in januari.

De dienstverlening van De Lijn verloopt op een heel verschillende manier in de verschillende provincies. Sommige provinciale diensten zijn uiterst strak in het toepassen van de regels en hebben geen oren naar menselijke redenen. Andere provinciale diensten zijn eerder soepel. Haaks daartegenover staan bijvoorbeeld de praktijk van De Lijn in Gent en in Hasselt, waar blijkbaar andere criteria gehanteerd worden. We vragen dat de taakafbakening van De Lijn uniform bepaald wordt over alle provincies heen. Wij vragen uniforme antwoorden op de vragen van de ouders op logistiek en structureel vlak en een empathische dienstverlening.

De busbegeleiders krijgen jaarlijks een contract voor 10 maanden: van september tot juni. In juli en augustus worden zij verwezen naar de werkloosheidsuitkering. Dat gaat zo, jaar in jaar uit. Deze manier van werken strookt niet met de sociale wetgeving: je mag maximaal vier opeenvolgende arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur met dezelfde werkgever afsluiten. De totale duur van de opeenvolgende overeenkomsten mag niet langer zijn dan twee jaar. De busbegeleiders verdienen 8,33 euro bruto per uur, plus 0,2551 euro standplaats of 0,5101 euro haardtoelage. Tijdens de schoolvakanties zijn zij technisch werkloos maar worden daar niet voor vergoed.

Mensen haken af door dit soort systeem van betaling. Door deze financiële beperkingen is het zeer moeilijk nieuwe busbegeleiders aan te trekken. Een alleenstaand persoon krijgt meer werkloosheidsuitkering dan wat hij als busbegeleider kan verdienen. Verwijzend naar onze inleiding is het eveneens essentieel dat de pedagogische kwaliteit van de busbegeleiders hoogstaand is om te kunnen inspelen op de diversiteit van de leerlingen.

Wij vragen continuïteit – een doorlopend contract – in een nieuw statuut voor busbegeleiders met een degelijke beloning zodat ook pedagogisch geschoolde mensen zich aanbieden als kandidaten, zo wordt een bijkomende bijscholing overbodig. Waar moeten scholen anders kandidaat-busbegeleiders vandaan blijven halen? Een mogelijke oplossing voor het vinden van vervangers bij ziekteverloven zou het creëren van een vervangingspool voor busbegeleiders over de zones heen kunnen zijn.

In bepaalde zones zijn de rijtijden te lang. Sommige kinderen moeten veel te vroeg opstappen, of komen veel te laat afgepeigerd thuis en kunnen zo niet meer deelnemen aan therapeutische of naschoolse activiteiten. Heel jonge leerlingen worden door deze heel lange daginvulling ontregeld in hun bioritme. Ze vallen in slaap op de bus. Op woensdagmiddag kunnen ze pas om 14.00 uur middagmalen. In Torhout stappen kinderen op de bus om 6.35 uur om de lessen te beginnen om 8.40 uur en komen pas om 18.16 uur thuis.

Wachttijden op overstapplaatsen maken bepaalde ritten nog langer. Het overstappen van een bus op een andere zou voor minder mobiele leerlingen vermeden moeten worden. Niet alle bussen beschikken over een lift of mogelijkheden om een rolstoelleerling te vervoeren. Zo zijn er rolstoelleerlingen die tijdens het weekend zonder hun rolstoel naar huis worden gestuurd omdat de tweede bus geen lift heeft.

In Evergem zijn de busritten van het gemeenschaps-onderwijs dank zij de bijkomende budgetten korter

gemaakt maar het opstapuur blijft hetzelfde. De leerlingen zijn dan een uur te vroeg op school, leerkrachten moeten worden ingeschakeld voor bijkomende opvang en de schooldag blijft even lang als vroeger voor de leerlingen. Wie is gebaat met zo een oplossing?

Wij vragen dat leerlingen niet mogen opstappen op de schoolbus voor 7.30 uur en terug thuis komen na 17.30 uur. Een mogelijkheid is het inschakelen van de Dienst Aangepast Vervoer (DAV). Ook hier zou een plaatselijke coördinator samen met de ouders naar een oplossing kunnen zoeken. We vragen een beter georganiseerde opstart in september.

Niet-rechthebbende leerlingen die het equivalent van een Buzzy Pass betalen om te mogen meerijden met het leerlingenvervoer, krijgen geen Buzzy Pass in handen. Niet-rechthebbende leerlingen die effectief beschikken over een Buzzy Pass kunnen die niet gebruiken op het leerlingenvervoer. Als er binnen hetzelfde gezin meerdere kinderen zijn die het tarief Buzzy Pass betalen voor dezelfde aanvangsdatum en dezelfde geldigheidsperiode, worden volgende kortingen toegestaan in het gewoon onderwijs: 20 percent op de tweede Buzzy Pass en 100 percent vanaf de derde Buzzy Pass. Deze reductie geldt niet voor de niet-rechthebbende leerlingen van het buitengewoon onderwijs. Gaat het hier om een vergetelheid in de omzendbrief?

Wij vragen dat niet-rechthebbende leerlingen over een Buzzy Pass kunnen beschikken. Wij vragen dat niet-rechthebbende leerlingen die over een Buzzy Pass beschikken niet nog eens moeten betalen voor het leerlingenvervoer. Kan de toegekende korting in het gewoon onderwijs ook van toepassing gemaakt worden in het buitengewoon onderwijs?

Belangrijke lacunes in de financiering beperken de kwaliteit van de busbegeleiding. Elk schooljaar opnieuw laat de prefinanciering op zich wachten en wordt het een zogenaamde postfinanciering zo halfweg november. De scholen die niet over extra middelen kunnen beschikken zijn toch verplicht eind september en eind oktober hun busbegeleiders uit te betalen. In januari doet deze situatie zich nog eens over. De tweede schijf van de prefinanciering is tegen eind januari nog niet gestort. Wie blijft dit voorschieten? In Oudenaarde bijvoorbeeld staakten de busbegeleiders van de vrije scholen op 8 februari 2007 omdat het schoolbestuur geen geld had om hun salaris van januari voor te schieten. Een bevraging bij zes BuSO-scholen van het vrij gesubsidieerd net in Oost-Vlaanderen bracht aan het licht dat deze scholen samen al meer dan 255.000 euro voorgeschoten hadden voor de eerste drie maanden van het schooljaar 2006-2007 voor de financiering van de busbegeleiders. We vragen dat er in september een

voorschot gegeven wordt op basis van de cijfers van het vorig schooljaar zodanig dat er niet geput moet worden uit de werkingstoelagen van de scholen. Wij vragen dat de tweede schijf voor eind januari gestort zou worden.

De financiering voorziet in de beloning van de busbegeleiders, haard- en standplaats en RSZ van de werkgever. De scholen zijn wettelijk verplicht om met eigen middelen de verworven anciënniteit bij te passen en de wettelijk verplichte ongevallenverzekering, de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk en het woonwerkverkeer te betalen. De financiering voorziet in een vergoeding van maximum drie ziektedagen per busbegeleider per schooljaar. Als een busbegeleider wegens griep een week thuis is dan overschrijdt deze afwezigheid al het aantal gesubsidieerde ziektedagen. De vervangers voor de ziektedagen moeten met de werkings-toelage door de school worden betaald.

Elke zone heeft een coördinator nodig die de administratie en de organisatie van de routes van het leerlingenvervoer op zich neemt en de kwaliteitsopvolging doet. Deze job wordt in vele gevallen uitgevoerd door een schoolhoofd, als extra belasting op zijn reeds zware functie. In andere scholen worden uren onttrokken aan een technisch adviseur of opvoeder van een BuSO-school, of een administratieve functie van een BLO-school. Bij deze laatste situatie stellen de inspecteurs van de doorlichting dan weer vragen. Er is een uniforme kwalitatieve oplossing voor alle zones in Vlaanderen nodig.

We vragen dat de financiering breder berekend zou worden zodat alle onkosten in verband met de busbegeleiders gedekt worden. Kan een subsidie worden betaald om de organisatie van het leerlingenvervoer binnen een zone uit te voeren? Dat wordt nu uitgevoerd door personeel van de scholen die daardoor hun eigen opdracht gedeeltelijk moeten verwaarlozen.

Vlaamse leerlingen die over de taalgrens wonen, komen niet in aanmerking voor leerlingenvervoer. Ook mensen die in een faciliteitengemeente wonen, hebben daarmee te maken. Het domiciliëadres van de ouders is bepalend voor het leerlingenvervoer. Ouders zijn bereid om hun kind naar een ophaaladres te brengen over de taalgrens en het vervoer te betalen. Ook dan nog worden die mensen geweigerd. Ombudsdiensten en De Lijn zelf verwijzen naar de regelgeving van het departement Onderwijs. Met andere woorden, de grap van RTBF over de onafhankelijkheid van Vlaanderen met het openbaar vervoer dat stopt aan de taalgrens is in deze situatie harde realiteit.

Leerlingen die in een internaat verbonden aan de

school verblijven, worden op maandagmorgen thuis opgehaald en op vrijdagavond naar huis gebracht. Leerlingen die in een internaat verblijven en vandaar naar een andere school vervoerd worden, hebben tijdens de week recht op vervoer van het internaat naar de school, maar worden in het weekend niet naar huis gebracht terwijl de bussen toch rijden. Kan er weekendvervoer georganiseerd worden voor deze internaatskinderen?

Ik wil afsluitend bedanken dat u ons uitnodigde voor deze hoorzitting. Zoals u ziet hebben wij heel wat bedenkingen en vragen geformuleerd, alles gebaseerd op getuigenissen van ouders en schoolpersoneel. De problematiek van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs is niet eenvoudig maar vraagt wel een dringende verbetering op korte termijn. Wij hopen dat er met deze inbreng rekening gehouden zal worden bij de komende herstructureeringen. Wij wensen vooral dat ook de ouders als volwaardige partners uitgenodigd worden om mee te werken aan het verbeteren van leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs op parlementair en/of ministerieel vlak.

2. Vragen van de leden

Mevrouw Cathy Berx: Het was een boeiende en goed gedocumenteerde uiteenzetting. Het is goed dat verwezen wordt naar concrete voorbeelden. Ik begriep de verontwaardiging en apprecieer de constructieve houding. Er worden concrete voorstellen gedaan. In mijn korte politieke carrière ben ik al geconfronteerd met heel wat geïsoleerde gevallen. Ik heb geprobeerd er vragen over te stellen maar het is niet evident om dit probleem op te lossen. Veel heeft te maken met een moeilijke dialoog tussen mobiliteit, onderwijs en welzijn.

Op een paar momenten heb ik me afgevraagd of de juiste toon wordt aangenomen. Het is waar dat een slechte organisatie van het vervoer ervoor zorgt dat de vrije keuze niet gewaarborgd is. Ouders kunnen wel degelijk kiezen voor een bepaalde school maar dat heeft soms zware gevolgen voor het vervoer. Op zich wordt de vrije keuze niet geschonden. Er is immers geen verbod om zich in school x of y in te schrijven, maar het kan wel tot gevolg hebben dat de ouders zelf het vervoer of de verschillende randvoorwaarden moeten regelen.

Laat ons de tijd om een en ander grondig te onderzoeken. We sturen de indieners niet met een kluitje in het riet. Het is cruciaal dat we vooruitgang boeken. Vandaag kunnen we echter niet zeggen hoe we het probleem zullen oplossen. Ik denk dat de commissies voor Mobiliteit, Onderwijs en Welzijn samen moeten komen om dit probleem te bespreken

met alle verantwoordelijken.

De heer Jef Tavernier: Ik apprecieer het ook dat heel wat voorstellen geformuleerd worden. Regels zijn altijd algemeen. In de geschetste problemen merk ik een zekere nuancering tussen stedelijke en landelijke gebieden. In het Gentse voorbeeld over de vrije schoolkeuze gaat het om een afstand van 500 meter. In landelijke gebieden gaat het volgens mij wellicht over ettelijke kilometers en dat vergt een andere benadering. Kunnen we niet beter de bevoegdheid overhevelen naar een coördinator die op basis van overleg met alle betrokkenen naar gedifferentieerde oplossingen zoekt? Nieuwe regels zullen volgens mij ook te algemeen zijn. Anderzijds is een te uitgebreide vrije keuze onbetaalbaar. Het Vlaams Parlement moet uiteindelijk ook toezien op de kosten.

Mevrouw Christine Bauwens, mede-indiener: Deze opmerking is terecht. Precies daarom hebben wij het over een redelijke diameter rond het domicilie. We beseffen goed dat er grenzen zijn. Belangrijk is echter dat een instantie in het leven wordt geroepen om problemen op te lossen. In bepaalde streken worden alle problemen opgelost dankzij een goede dialoog. Jammer genoeg is die dialoog in heel wat plaatsen onbestaande. Ouders lopen er met hun hoofd tegen de muur. In onze uiteenzetting hebben we het vooral over die gevallen gehad.

De heer Dirk De Cock: De knelpunten zijn op een heel professionele manier opgelijst. De problemen vallen onder de verantwoordelijkheid van Onderwijs en Mobiliteit. Uit de uiteenzetting blijkt dat een en ander schort bij Mobiliteit. Bestaat de indruk dat de mensen die de regels toepassen en bewaken dat te strikt doen? Ik heb alvast soms die indruk. Misschien is de regelgeving niet fout maar moet ze op een menselijke manier toegepast worden. Men durft zich al eens achter de regels verstoppen en onvoldoende flexibiliteit aan de dag leggen. Ik ben het eens met het standpunt van de heer Tavernier. Er is een verschil tussen stedelijke en landelijke gebieden. We moeten daarover waken. De informatie is goed onderbouwd. We zijn zoals mevrouw Berx zegt verplicht alles grondig door te nemen om na te gaan wat we in deze commissie en in de commissie voor Mobiliteit kunnen oplossen.

De voorzitter: Uit de non-verbale communicatie leid ik af dat men het eens is met de heer De Cock.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Scholen proberen de duur van de ritten in te perken door kinderen die eerst werden opgepikt ook als eerste naar huis te brengen. Wordt dit systeem toegepast in de aangehaalde voorbeelden?

Mevrouw Christine Bauwens: Dat kan een oplossing zijn. In de aangehaalde voorbeelden is dat het geval niet. In de aangehaalde voorbeelden moeten de kinderen zowel 's morgens als 's avonds extra lang op de bus zitten.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Hangt dat niet af van de schooldirectie? Eventueel in samenspraak met de vervoersmaatschappij.

Mevrouw Christine Bauwens: Niet altijd. Alles hangt af van het contact tussen directie en De Lijn. Als dat contact goed verloopt, dan hebben de kinderen geluk. Als dat contact niet goed verloopt, dan hebben de kinderen pech.

De heer Albert De Geyter: Het sluit aan bij wat de heer Tavernier heeft gezegd. Er is behoefte aan goede coördinatie tussen ouders, schooldirectie en De Lijn. Er zijn samenwerkingsverbanden nodig. Uiteindelijk is het niet zo moeilijk om die op te zetten.

Mevrouw An Michiels: Het Vlaams Belang dankt de indieners voor de gedocumenteerde uiteenzetting. Wij wisten al dat het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs voor moeilijkheden zorgt. Dat de toestand zo schrijnend is, is echter nieuw. Bij een aantal zaken hebben wij ernstige vragen.

We hebben heel wat informatie gekregen. Dat zal leiden tot vragen aan de bevoegde ministers. Als oppositiefractie kunnen wij veel beloven. De realisatie van deze beloftes hangt echter niet alleen van ons af. We kunnen alleen beloven dat we bij alle bevoegde ministers zullen aandringen op een snelle oplossing. We moeten zeker minister Van Brempt aanspreken want uit de uiteenzetting leid ik af dat een groot deel van het probleem bij De Lijn ligt. Een aantal maatregelen zou een en ander vereenvoudigen. We moeten over de beleidsgrenzen en over de partijgrenzen werk maken van een degelijke oplossing voor het welzijn van de kinderen.

Mevrouw Kathleen Helsen: Ik dank de indieners voor de informatie. Ik heb de indruk dat de voorbeelden vooral uit het Gentse komen. Ik denk dat het probleem echter overal voorkomt. We zijn allemaal al geconfronteerd met mensen die concrete problemen aankaarten. Er loopt een aantal proefprojecten om het leerlingenvervoer te verbeteren. Hebben de indieners al reacties ontvangen op deze proefprojecten? Leiden deze projecten tot verbetering?

Mevrouw Christine Bauwens: Er wordt vaak verwezen naar het proefproject. Er is ons nog nooit uitgelegd wat dat proefproject precies inhoudt. We weten niet welke scholen betrokken zijn. We weten niet om welke busritten het precies gaat. Volgens ons gaat het maar om een theoretisch model.

De heer Albert De Geyter: Wat zijn de randvoorwaarden van het theoretische model? Wat zijn de indicaties? Experimenteert men met normale kinderen of met gehandicapte kinderen? We zijn geïnteresseerd in alle details. Ik benadruk heel sterk dat wij het hebben over kinderen uit het buitengewoon onderwijs. De minister heeft ons enkele maanden geleden gezegd dat alle scholen gelijk zijn. Dat is absoluut niet waar.

Mevrouw Christine Bauwens: Het gaat absoluut niet om een Gents probleem. Wij hebben elkaar wel gevonden door problemen in het Gentse. Wie de getuigenissen doorneemt, zal merken dat elke provincie aan bod komt.

Mevrouw Cathy Berx: Zijn er scholen die vrijwilligers inzetten als busbegeleider? Welk resultaat levert dat op? Kan dat overigens?

Mevrouw Martina Danckaert: Soms springen leerkrachten in als de begeleiders ziek zijn. In sommige regio's worden de leerkrachten daar niet voor betaald. Worden ze er wel voor betaald, dan gebeurt dat met geld uit de werkingsmiddelen. Werkingsmiddelen zijn eigenlijk bestemd voor de leerlingen.

Mevrouw Sabine Poleyn: Heeft men ervaring met de Dienst Aangepast Vervoer?

Mevrouw Christine Bauwens: Neen. We schuiven dat gewoon naar voren als suggestie.

De heer Albert De Geyter: Ik benadruk dat we 'een beroep doen op DAV' als suggestie naar voren schuiven.

De voorzitter: Ik dank het panel voor de verhelderende uiteenzetting. Ze hebben de knelpunten duidelijk geschetst. We zullen de twee bevoegde ministers op de hoogte moeten brengen. We zullen tijdens een volgende vergadering terugkomen op dit verzoekschrift. Na de inbreng van alle fracties kunnen we de bevoegde ministers vragen een en ander recht te zetten. We moeten op korte termijn voor een oplossing zorgen.

II. GEDACHTEWISSELING VAN 21 JUNI 2007 MET MET MEVROUW KATHLEEN VAN BREMPT, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, SOCIALE ECONOMIE EN GELIJKE KANSEN, EN DE HEER FRANK VANDENBROUCKE, VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN WERK, ONDERWIJS EN VORMING

1. Toelichting door de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming

Minister *Frank Vandenbroucke* zegt dat de commissie Onderwijs al verschillende keren van gedachte gewisseld heeft over het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs. De minister verwijst onder meer naar de vragen om uitleg van Carl Decaluwe, Kathleen Helsen, Gilbert Van Baelen, Jan Laurys enzovoort.

Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Kathleen Helsen van 12 oktober 2006 heeft de minister de leden van de commissie overigens de nota bezorgd die al de knelpunten bij de organisatie van het leerlingenvervoer opsomt. Ook het verzoekschrift dat werd ingediend op 27 februari 2007 en de daaropvolgende hoorzitting maken gewag van vergelijkbare knelpunten.

De minister wil de knelpunten niet herhalen maar wel, samen met minister Van Brempt, uitleggen wat het voorbije schooljaar aan het probleem gedaan is, en welke concrete verbeterpunten voor volgend schooljaar gepland zijn.

De minister heeft al eerder gezegd dat dit schooljaar de regio Oost-Vlaams-Brabant gebruikt is als test-case voor een theoretische oefening over het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Het doel van de oefening was om samen met de scholen van de betrokken regio de verschillende problemen te analyseren en tot verbeterpunten te komen. De voorgestelde oplossingen moesten leiden tot vermindering van de ritduurtijden en tot transparante en duidelijke regels.

Tijdens de verschillende vergadermomenten kwamen drie grote thema's aan bod. In eerste instantie werd gezocht naar een consensus over de algemene principes van de organisatie van het leerlingenvervoer. Vervolgens werd – binnen het kader van de algemene principes – een oplossing gezocht voor de moeilijkheden over de ophaalgebieden. Ten derde werd de rol van de betrokken partijen – de scholen,

De Lijn, de ouders, de provincies – besproken.

Uit dit overleg kwamen heel wat concrete voorstellen. Heel wat verbeterpunten kunnen gerealiseerd worden door een goede of betere samenwerking tussen de scholen en De Lijn. Bijvoorbeeld: als scholen in overleg met De Lijn hun begin- en einduren goed op elkaar afstemmen, heeft dat positieve effecten op de ritduur.

Als scholen op een duidelijke wijze met de ouders communiceren over de spelregels in het leerlingenvervoer kunnen heel wat klachten worden vermeden. Organisatorisch is De Lijn bereid om te onderzoeken of het afzonderlijk ophalen van kinderen met een zwaardere handicap, die meestal ook ver van de school wonen, geen positief effect kan hebben op de ritduurtijden.

Dergelijke verbeterpunten vergen geen nieuwe regels, maar wel goed overleg en de bereidheid om tot afspraken te komen.

Over een aantal regels was iedereen het eens dat een bijsturing op korte termijn al tot heel wat verbetering zou kunnen leiden. Het wat grondiger aanpakken van de organisatie van het vervoer zal iets meer tijd vergen. In de loop van beide uiteenzettingen zullen de ministers het onderscheid tussen de korte en langere termijn aanhouden.

In ieder geval wil minister Vandenbroucke samen met minister Van Brempt op basis van de resultaten van de theoretische oefening en van de suggesties die onder andere uit de hoorzitting kwamen, komen tot een beter leerlingenvervoer.

Op langere termijn – liever middellange termijn – wil de minister komen tot duidelijk afgebakende ophaalzones voor iedere school, ieder type, iedere opleidingsvorm. De communicatie met de ouders over de regeling moet duidelijk zijn zodat de school en de ouders vóór de inschrijving weten wat de mogelijkheden zijn op het vlak van leerlingenvervoer. Daarom vallen de ophaalgebieden ook het best samen met de grenzen van fusiegemeenten of waar nodig deelgemeenten. Het per leerling telkens weer moeten berekenen van de afstand tussen woonplaats en school kan in dergelijk systeem wegvallen. Het uittekenen van de ophaalgebieden moet gebeuren in samenspraak met de scholen en De Lijn. Dat zal dus enige tijd in beslag nemen. Tegelijkertijd moet in een ophaalgebied ook een redelijke ritduur kunnen worden gegarandeerd. Het streefdoel op termijn is hier maximum drie uur per dag.

Op korte termijn, dat wil zeggen volgend schooljaar, kunnen ook al heel wat kleinere verbeteringen worden aangebracht. De minister somt er vijf op.

Een kind dat in buitengewoon basis- of secundair onderwijs start en tijdens de loopbaan van type of opleidingsniveau verandert, loopt het risico het statuut van rechthebbende leerling te verliezen omdat er dichterbij een andere school is die ook dat type of die opleidingsvorm aanbiedt. Soms wordt een kind rechthebbend in de verder gelegen school via een afwijking, bijvoorbeeld omdat de dichtstbijzijnde school volzet is. Dergelijke afwijkingen moeten ieder jaar opnieuw worden toegestaan, waarbij ook zo'n leerlingen de kans lopen om het statuut van rechthebbende leerling te verliezen. Dat heeft veel begrijpelijke klachten en onbegrip tot gevolg.

Dat probleem wil de minister oplossen door te stellen dat wie ingeschreven is in een school als rechthebbende leerling daar ook rechthebbend kan blijven tot ofwel het einde van het buitengewoon basisonderwijs ofwel het einde van het buitengewoon secundair onderwijs. Voorwaarde is uiteraard dat de leerling ondertussen niet verhuist of van school verandert. Het statuut van de leerling mag echter niet meer wijzigen door exogene factoren.

Nu wordt voor het bepalen van de rechthebbendheid gekeken naar de woonplaats van het kind. Het komt voor dat een kind niet thuis op de bus stapt maar bijvoorbeeld bij de grootouders. Voor het bepalen van de rechthebbendheid kan men in de toekomst rekening houden met de opstapplaats van het kind.

Om rechthebbend te zijn moet de leerling de dichtstbijzijnde school van het net van keuze bezoeken, in functie ook van type of opleidingsvorm. Sommige leerlingen wonen tussen twee scholen in en willen soms naar de school die iets verder gelegen is. Dat leidt tot heel wat discussies en ongenoegen over de wijze waarop de afstand wordt berekend. Ouders hebben weinig begrip voor deze regeling en vinden dat zij toch mogen kiezen voor de 'beste school' ook al ligt die 200 meter verder enzovoort.

Zodra de ophaalgebieden duidelijk worden bepaald, rijst dat probleem niet meer. Wie in een ophaalzone opstapt, zal gratis meekunnen met het vervoer, wie er buiten woont niet. In afwachting van de uittekening van de ophaalzones, zal voor het bepalen van de meest nabije school een marge worden gehanteerd. De regeling wordt dus iets soepeler. Als de ouders een school kiezen die maximaal 10 percent verder ligt dan de meest nabije school, zou het kind dan toch kosteloos vervoerd worden. Die 10 percent zal beperkt worden tot een afstand in kilometers.

Om het noodzakelijke overleg tussen het onderwijsveld, de ouders, De Lijn en het departement Onderwijs en Vorming mogelijk te maken, wordt een commissie opgericht. De commissie zal advies geven over de ophaalgebieden, het overleg over de organi-

satie van het leerlingenvervoer organiseren en zorgen voor voldoende afstemming tussen zones op Vlaams niveau. Voorts zal de commissie advies geven over initiatieven die de kwaliteit van het vervoer bevorderen, over administratieve vereenvoudiging, over de communicatie met scholen en ouders. De commissie zal zich, zoals gezegd, ook buigen over afwijkingen. De opdrachten van de commissie zijn geen limitatieve lijst.

Voor de kwaliteit van het vervoer is de busbegeleiding heel belangrijk. Ook op dat vlak wil de minister de nodige inspanningen doen. De in 2006 terug opgestarte vorming voor busbegeleiders gaat ook de volgende jaren door. Daarvoor is een jaarlijks budget van 200.000 euro beschikbaar. Dat zal zeker de kwaliteit van de busbegeleiding ten goede komen.

Ook het tijdig ter beschikking stellen van de middelen aan de scholen is een knelpunt. Door de subsidies voor busbegeleiding anders uit te betalen, zullen scholen die tijdig een dossier indienen niet meer moeten prefinancieren. De minister wil de toelagen zelf ook verhogen, onder meer voor een beter statuut voor de begeleiders. Daarvoor is een budget van 3,7 miljoen euro op jaarbasis vrijgemaakt. Binnen de toelagen wil de minister ook middelen geven aan de scholen die nu de coördinatie van het vervoer en van de begeleiding op zich nemen. Dat is een extra opdracht van een aantal scholen.

2. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat een grondige hervorming van het leerlingenvervoer op langere termijn de bedoeling is. Het aanbod moet hoogstaand, kwalitatief en voor iedereen aanvaardbaar zijn.

Ook op korte termijn wil de minister een aantal initiatieven nemen. Ze benadrukt dat ook haar bevoegdheidsdomein niet heeft stil gezeten. De laatste tijd en zeker sinds 2006 zijn er heel wat inspanningen gedaan voor de beperking van de ritduur. Dat is niet iets om fier over te zijn, de situatie was immers dermate dramatisch voor een niet onbelangrijk deel van de ritten. Toch vindt de minister het belangrijk om te overlopen wat er ondertussen gebeurd is.

Om de ritduur in te perken, zijn extra middelen nodig. In 2006 is daarvoor voor het eerst een budget van 5,6 miljoen euro vrijgemaakt. Die middelen worden stapsgewijs ingezet. De doelstelling is om tegen 1 januari de ritduur van alle ritten van langer dan vier uur per dag, te reduceren. De cijfers bewijzen dat die niet uitzonderlijk zijn: het ging over 173

ritten of 12,96 percent van het totale aantal ritten. Dat wordt in fasen aangepakt. Op 1 september 2006 werden de eerste 51 ritten in tijd gereduceerd. Op 1 januari 2007 werden 36 ritten aangepakt. Op 1 september 2007 zijn er 43 ritten gepland, de 43 laatste op 1 januari 2008. Een rit van 240 minuten is nog steeds lang, maar er zijn wel degelijk al heel belangrijke budgettaire inspanningen gebeurd.

Toch is het verantwoord om te streven naar de verdere inkorting van de ritduur. Ook op dat vlak hebben de ministers niet stilgezeten. Ze hebben samen aangedrongen om in de huidige begrotingscontrole opnieuw bijkomende middelen vrij te maken. Dat is ook gebeurd. De budgetcontrole heeft gezorgd voor een budget van 2,79 miljoen euro voor een volgende stap: de aanpak van de ritten tussen de 240 en de 220 minuten per dag. Het gaat om 147 ritten of een goede 10 percent van het aanbod. In totaal wordt dus een op vier van de ritten aangepast.

Ook in de tweede ronde is de aanpak stapsgewijs. In eerste instantie zal de tijdsduur van de ritten die in de loop van dit jaar al verkort zullen worden, ineens beperkt worden tot 220 minuten. Het is nogal evident om de ritduur niet eerst tot 240 en dan tot 220 in te korten. Op drie momenten worden er ook nieuwe ritten ingevoerd: in 2007 11, in januari 2008 11 en in september 2008 52 ritten. Dan zal de maximale duurtijd van de rit 220 minuten per dag zijn.

Er zal ook een afstemming gebeuren met de eerder geplande ritduurbeperingen. Voor de ritten die op 1 september 2007 en 1 januari 2008 worden aangepakt, wordt dus meteen gestreefd naar een maximale duurtijd van 220 minuten. Dat kan door bovenop de in 2006 vrijgemaakte middelen een deel van de in 2007 verkregen middelen in te zetten. Bovenop de 43 extra ritten die zowel op 1 september 2007 als op 1 januari 2008 worden gepland, worden er dus 11 ritten ingelegd.

Minister Van Brempt gaat voorts in op een aantal andere suggesties in de hoorzitting. Als kinderen die 's morgens eerst worden afgehaald 's avonds ook eerst worden afgezet, betekent dat dat er een lusvormige route gevolgd wordt. Dat kan er inderdaad voor zorgen dat de reistijd per individu meer gelijk zou zijn. Het klinkt logisch. Waar het kan, zal het ingevoerd worden. De minister waarschuwt echter voor overdreven optimisme over die oplossing. Het huidige scholenaanbod en de sterke spreiding van de leerlingen die de scholen frequenteren, verhinderen in de meeste gevallen de lusvormige busroute. Dat zou immers een groot effect kunnen hebben op de totale rittijd. Om de ritduur enigszins binnen de perken te houden is het nodig om met lineaire busroutes te werken tussen de verst wonende leerling en de school. Dat betekent in praktijk dat de leerling die

verst woont, 's morgens eerst wordt afgehaald en 's avonds laatst afgezet.

Een ander belangrijk punt is de kwaliteit van de schoolbussen en de dienstverlening van de chauffeurs. De Lijn werkt al met strikte kwaliteits- en technische eisen. Zo dienen alle voertuigen technisch gecontroleerd te worden en uiteraard, conform de wettelijke en reglementaire bepalingen, in goede staat te zijn. Ze moeten beschikken over een groen keuringsbewijs. Het voertuig mag niet ouder zijn dan 15 jaar. Het moet een bepaalde minimumcapaciteit hebben. Er zijn ook normen voor de temperatuur in het voertuig. Die eisen staan in het typebestek van De Lijn.

De minister kan begrijpen dat er ondanks die eisen soms te weinig kwaliteit is. De scholen melden die problemen te weinig aan De Lijn. Daarom zal het op te richten overlegplatform ook nagaan hoe de kwaliteit van de schoolbussen verbeterd kan worden zodat de ritten aangenamer kunnen verlopen. Een extra opleiding van de buschauffeurs behoort ook zeker tot de mogelijkheden. Ook dat zal het overlegplatform bekijken.

Een van de opmerkingen was dat de vijf entiteiten van De Lijn de reglementering verschillend toepassen. De entiteiten gaan in de mate van het mogelijke op zoek naar menselijke oplossingen. De minister is voorstander van het toepassen van de regels. De mate waarin de entiteit uitzonderingen toestaat, heeft te maken met haar budgettaire marge. De ene entiteit heeft meer mogelijkheden om efficiëntiebevorderende maatregelen toe te passen dan de andere. Die verschillen hebben natuurlijk een invloed op de behandeling van de leerlingen. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat de bestaande en nieuwe afspraken door de verschillende entiteiten strikt maar ook gelijk worden toegepast. Er komen versoepelingen. Het wordt mogelijk om meer rechthebbenden toe te laten, maar opnieuw volgens duidelijk afgebakende criteria, die goed worden toegepast door de entiteiten. Alles moet echter passen in de budgettaire mogelijkheden.

In het proefproject Oost-Vlaams-Brabant is het de bedoeling om de begrippen niet-rechthebbende en rechthebbende niet langer te hanteren. Vanaf 1 september 2008 zal elke leerling in het voor hem geldende ophaalgebied beroep kunnen doen op een of andere vorm van vervoer die gesubsidieerd wordt door de Vlaamse overheid. Het kan gaan om collectief maar ook individueel vervoer. In die optiek is het niet nuttig om nu de reglementen van de Buzzy Pazz aan te passen.

Kortom, er zijn al heel wat inspanningen gebeurd, vaak in nauwe samenwerking tussen departement

Onderwijs, De Lijn, de twee kabinetten, de onderwijskoepels en de scholen. Er zijn een aantal maatregelen uitgewerkt die per 1 september 2007 ingevoerd worden en er zijn fundamentele hervormingen op middellange termijn op komst. Er is nog een hele weg af te leggen. Dat kan alleen maar in nauwe samenwerking met de commissie.

3. Vragen van de leden

Mevrouw *Kathleen Helsen* vindt het positief dat minister *Vandenbroucke* rekening houdt met veel opmerkingen van de ouders en op korte termijn oplossingen aanbiedt. Een leerling kan voortaan, zelfs met een afwijking, rechthebbend blijven in dezelfde school tot het einde van het lager of secundaire onderwijs. Kan een leerling die in die school bijzonder lager onderwijs gevolgd heeft, in dezelfde school bijzonder secundair onderwijs volgen? Geldt de afwijking dus voor de volledige schoolloopbaan? Of worden de rechten van de leerling herbekeken bij de aanvang van het bijzonder secundair onderwijs?

Kan de minister garanderen dat leerlingen type 2 en 4 zeker aan huis opgehaald worden?

Er zullen inspanningen worden geleverd om het statuut van de busbegeleiders te verbeteren. Daar is een budget voor. In onderwijsdecreet XVII is er daarover al een en ander goedgekeurd, onder meer een extra toelage voor busbegeleiders tijdens de vakantieperiode. Blijft het daartoe beperkt of is een grondigere regeling de bedoeling?

Hoe ver staat het met de evaluatie van het proefproject Oost-Vlaams-Brabant? Kunnen er al conclusies worden getrokken?

Minister *Van Brempt* wil bekijken of vorming van chauffeurs mogelijk is. Wat bestaat er momenteel al en vanaf wanneer wil de minister het aanbod uitbreiden? Waarom legt de minister geen strengere kwaliteitseisen op in plaats van de scholen te vragen problemen sneller te melden? De klachten hebben te maken met minimaal comfort, zeker als kinderen drie uur per dag op de bus doorbrengen.

In de hoorzitting is gezegd dat de contracten met de vervoersmaatschappijen in januari vernieuwd worden. Dat is een ongelukkige periode, want valt midden in het schooljaar. Ouders moeten zich aanpassen aan eventuele nieuwe ophaaluren. Is het mogelijk om dat probleem op te lossen?

De heer *Dirk De Cock* heeft een vraag namens de heren *Van Nieuwkerke* en *Maes*. Het gemeenschapsonderwijs beschikt over vier opvangcentra, De Haan, Koksijde, Leopoldsburg en Neder-Over-

Heembeek, waar leerlingen uit het buitengewoon onderwijs die niet naar huis kunnen tijdens de schoolvakanties en weekends, worden opgevangen. De internaten waar de kinderen tijdens het schooljaar en de week verblijven, zijn dan gesloten. Het vervoer tussen de internaten en de opvangcentra is een probleem. De instellingen vragen dat De Lijn dit vervoer op zich neemt. Dat is conform de onderwijsregeling, namelijk kinderen hebben recht op vervoer van verblijfplaats, hier het internaat, naar instituut en opvangcentra en omgekeerd. Leerlingen die geplaatst zijn door de jeugdrechter of de bijzondere jeugdbijstand, hebben recht op kosteloos vervoer.

De Lijn redeneert dat het gaat om vervoer van internaat naar internaat en weigert dat vervoer te organiseren voor De Haan en Koksijde. Voor Leopoldsburch en Neder-Over-Heembeek staat De Lijn wel in voor het vervoer. In afwachting dat de dienst Leerlingenvervoer en De Lijn een oplossing uitwerken, werd beslist dat het vervoer van en naar de opvangcentra vanaf 8 september 2006 volledig ten laste van de toeleverende school komt. De opvangcentra van De Haan en Koksijde halen momenteel met eigen bussen de kinderen van de meeste internaten op. Sommige internaten brengen of halen hun kinderen zelf en sturen dan de factuur door. Sommige internaten betalen en andere weigeren. Het is schrijnend dat net het vervoer van die groep heel kwetsbare kinderen, die noch tijdens de week, noch in het weekend, noch tijdens de vakantie naar huis kunnen, zo'n twistpunt blijft.

Het uitwerken van een oplossing met voldoende aandacht voor de specifieke behoeften van die kinderen is dringend. In april vorig jaar heeft de heer Van Nieuwkerke daarover een vraag gesteld aan de minister. Er zou een oplossing worden uitgewerkt. De spreker vraagt aan beide ministers of er over het probleem nog overlegd is tussen De Lijn, het gemeenschapsonderwijs en het departement Onderwijs. Is er een oplossing in de maak? Wat houdt de oplossing in? Kan er een nieuwe regeling ingaan en vanaf wanneer? Als er nog geen oplossing in de maak is, wil de spreker weten welke stappen er op korte termijn ondernomen worden. Wat zal er gebeuren met de opstapelende onbetaalde facturen?

Mevrouw *Cathy Berx* zegt dat het statuut van een leerling niet mag wijzigen door exogene factoren. Als een kind als rechthebbende in een kleuterschool is ingeschreven, blijft het die rechten ook behouden in de basisafdeling van diezelfde school?

Minister *Frank Vandenbroucke* heeft het opvangcentrum in De Haan bezocht naar aanleiding van een benefietconcert voor die instelling. Het is inderdaad een schrijnend probleem. Het is niet eenvoudig om dergelijke opvang te organiseren. Dat zijn droevige

toestanden. Het is ook onduidelijk wie verantwoordelijk is voor welke factuur.

In 1998 heeft men geprobeerd om duidelijkheid te scheppen over welk budget voor welk doel diende. Het gemeenschapsonderwijs had bepaalde budgetten voor leerlingenvervoer, het departement ook. In 1998 is bepaald dat het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs ten laste was van het departement, het niet-zonale leerlingenvervoer, het gewone leerlingenvervoer dus, ten laste van het gemeenschapsonderwijs. Dat kreeg daar ook een dotatie voor. De dotatie voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs werd verminderd en het departement kreeg een budget om dat te organiseren.

Achteraf is gebleken dat het gemeenschapsonderwijs niet alle ritten had overgedragen. Een aantal ritten naar de opvangcentra zijn niet overgedragen. Dat was allicht een vergetelheid. Het resultaat is dat bij de eerstvolgende beleidswijziging, namelijk het overdragen van het departement naar De Lijn van het buitengewoon leerlingenvervoer, ook die ritten niet werden overgedragen. De Lijn heeft zich daar nooit mee beziggehouden want de ritten waren in 1998 niet overgedragen en dus in 2001 ook niet naar De Lijn. Omdat er in het gemeenschapsonderwijs discussie ontstond over wie de factuur moest betalen, is het probleem aan het licht gekomen.

Het departement Onderwijs en Vorming heeft het gemeenschapsonderwijs en De Lijn voorgesteld om de operatie van 1998 opnieuw te corrigeren en bijkomend een aantal ritten en budgetten over te dragen. Het is belangrijk dat het gemeenschapsonderwijs op een exhaustieve manier die ritten in kaart brengt. Dat heeft nogal lang aangesleept, ook wel enigszins tot de verbazing van de minister. Onder-tussen heeft het departement de verschillende departementen gecontacteerd. Als het gemeenschapsonderwijs en De Lijn het eens zijn over het pakket en het budget, zal het departement dat onmiddellijk praktisch uitvoeren. Tot op heden heeft het departement geen antwoord gekregen dat er zo'n akkoord bestaat. De minister heeft wel vernomen dat er een tweede overleg gepland is tussen gemeenschapsonderwijs en De Lijn op 27 juni. De minister gaat ervan uit dat het geregeld kan worden waardoor er ook duidelijkheid ontstaat over wie waarvoor verantwoordelijk is. De minister denkt zo de geschillen tussen scholen en opvangcentra de wereld uit te helpen.

Een afwijking op de bestaande regels van rechthebbendheid wegens een weigering in een school, is een beslissing voor de schoolloopbaan. Het basisonderwijs en het secundair onderwijs zijn aparte loopbanen. Rechthebbend zijn in een basisschool betekent dus niet automatisch rechthebbend zijn voor de se-

cundaire afdeling van dezelfde school. Dat zou immers ingrijpende gevolgen hebben op de verhoudingen tussen de secundaire scholen. De secundaire school in kwestie zou zo heel wat leerlingen aan zich kunnen binden en dat is niet eerlijk voor andere, eventueel naderbij gelegen, secundaire scholen. Dan wordt in belangrijke mate afgeweken van het principe dat rechthebbendheid bepaald wordt door de afstand.

Onderhuids zijn er vaak grote spanningen tussen scholen. De minister zou daar niet graag in roeren maar hoopt zo snel mogelijk over te gaan tot een meer fundamentele hervorming waarbij dat soort problemen verdwijnt. In tussentijd wil hij die drastische stap niet zetten. Hij heeft echter begrip voor een ouder die wil dat het kind in een vertrouwde omgeving blijft.

De minister concludeert uit het experiment in de regio Oost-Vlaams-Brabant dat ophaalzones een goede oplossing zijn. Hij denkt dat er daardoor niet alleen meer duidelijkheid bij de ouders ontstaat, maar ook dat er een rationeler aanbod komt. Er zijn echter een paar gevoelige knopen die nog niet doorgehakt zijn, bijvoorbeeld de praktische organisatie van de vrije keuze. Wat zal er gebeuren met overlappende ophaalzones? Uit het experiment concludeert de minister dat het systeem beter is, maar het is ook erg gevoelig. Een officiële evaluatie daarvan is niet echt gepland. De oefening was eigenlijk theoretisch, de busdiensten zijn in praktijk niet aangepast. De minister heeft vooral veel geleerd uit de discussie daarover met de onderwijssnetten en de scholen.

Als type 2 en 4-kinderen de garantie krijgen dat ze thuis kunnen opstappen, moeten er gefundeerde argumenten voor die uitzondering zijn. Dat is niet evident. De regel is trouwens dat het kind niet op een verzamelpunt, maar thuis of bij grootouders opgehaald wordt. Dat is niet altijd mogelijk. Soms schaadt dat het belang van de groep. Soms wonen kinderen ook dicht bij elkaar. Dat is een onderwerp voor overleg, en dat is een typisch probleem voor de commissie. De minister wil liever geen garanties aan leerlingen van een bepaald type en aan andere niet. Zich verplaatsen naar een opstapplaats kan voor kinderen van alle types een probleem zijn en er zijn allicht geldige, gelijkaardige argumenten om ook kinderen uit andere types thuis op te halen. Over het algemeen worden de kinderen trouwens thuis afgehaald.

De minister heeft geld vrijgemaakt voor het statuut van de busbegeleider. De vraag is wat ermee gebeurt. De aspecten dienaangaande in onderwijsdecreet XVII hebben een oorsprong die niet draait om de busbegeleiders buitengewoon leerlingenvervoer. De cao gaat over het leerlingenvervoer met busbege-

leiders die betaald worden uit de werkingsbudgetten van de school. Met verwijzing naar de cao komt er een rechtsgrond voor de extra toelage in de zomervakantie.

De minister heeft ervoor gezorgd dat de formulering in onderwijsdecreet XVII breder is. Daardoor is het een rechtsgrond om iets in dezelfde aard te doen voor de busbegeleiders van het buitengewoon onderwijs. Daarover staat niets in de cao. Maar een dergelijke wijziging vergt grondig overleg en eventueel een cao. Met de vrijgemaakte middelen kan meer gedaan worden dan alleen maar een extra toelage in de zomervakantie. Het gaat echter om een buitengewoon ingewikkeld kluwen van sociaal recht, sociale zekerheid, arbeidsovereenkomstenwet, werkloosheidsreglementering. De minister heeft het departement opdracht gegeven om een informele werkgroep op te richten. Die moet proberen om praktische verbeteringen te zoeken in dat ingewikkelde kluwen. Dat is een werk van lange adem.

De minister hoopt dus dat onderwijsdecreet XVII zo snel mogelijk toegepast zal worden, niet alleen voor het MVD-personeel en het personeel betaald met de werkingsbudgetten van de gewone scholen, maar ook voor de busbegeleiders in het buitengewoon onderwijs. Het is nog niet helemaal geregeld. De minister hoopt te komen tot een aantal verbetervoorstellen waarvoor het vrijgemaakte geld kan worden ingezet. Dat zal tijd vergen.

Minister *Kathleen Van Brempt* beaamt dat ze een en ander met de nodige omzichtigheid benadert. Het is namelijk zo dat het overleg tussen De Lijn en het departement Onderwijs nog van start moet gaan. De Lijn legt zijn eigen chauffeurs en de exploitanten gelijke regels en criteria op. De lat ligt voor iedereen gelijk. Reizigers mogen het verschil niet merken tussen een bus in eigen regie en een bus in exploitatie. Het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs is bijzonder. De criteria waaraan de chauffeurs van leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs zullen moeten beantwoorden, zullen verschillen van de criteria die gelden voor het reguliere leerlingenvervoer.

Een andere reden voor haar omzichtigheid is de budgettaire impact. De Lijn legt exploitanten criteria op, en controleert de naleving ervan. Behalve in uitzonderlijke omstandigheden, zoals het Veiligheidsplan, leidt De Lijn alleen chauffeurs in eigen regie op. Opleiding is de verantwoordelijkheid van de exploitant. De minister is bereid te onderzoeken of De Lijn toch voor de opleiding kan instaan. Ze zal dat laten onderzoeken.

Bij meldingen over bussen die niet aan de technische vereisten voldoen, moet De Lijn onmiddellijk optre-

den. Er zijn duidelijke eisen over de kwaliteit van het rollend materieel voor al het collectieve vervoer georganiseerd door De Lijn. De criteria voor het rollend materieel voor het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs zullen gelijk zijn aan de criteria voor het leerlingenvervoer binnen het reguliere onderwijs.

De minister verklaart zich niet te verzetten tegen strengere eisen omdat ze tot kwaliteitsverbetering kunnen leiden. Ze benadrukt dat vooraf de budgettaire gevolgen onderzocht zullen worden. Al het rollend materieel uitrusten met airconditioning is een gigantische investering.

De minister zegt dat binnen het platform en in overleg gezocht zal worden naar mogelijke vooruitgang.

De minister zegt dat de contracten met de vervoersmaatschappijen maar in januari worden aanbesteed omdat kinderen in het begin van het schooljaar nog veranderen van school.

Mevrouw *Helga Stevens* zegt dat de kwaliteitscriteria voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs gelijk zijn aan de vereisten voor het leerlingenvervoer in het reguliere onderwijs. Omdat nogal wat kinderen tot drie uur op een bus zit, vraagt zij de installatie van airconditioning op oudere bussen in overweging te nemen.

De spreekster twijfelt of het voorstel om de reisduur te beperken tot 220 minuten een verbetering is. Leerlingen die school lopen in het reguliere onderwijs hoeven vaak maar tweemaal een half uur op de bus. Zij zijn in staat om even recht te staan en de benen te strekken. Kinderen met fysieke en mentale beperkingen moeten tweemaal anderhalf uur stilzitten op een niet al te comfortabele bus. Dat bewijst volgens mevrouw Stevens dat de lat niet gelijk ligt. De vraag naar meer comfort is volgens de spreekster niet overbodig.

Vervolgens gaat de spreekster in op de samenwerking met de diensten voor Aangepast Vervoer, die onder het departement Welzijn valt. Deze dienst kan een oplossing vormen voor leerlingen met een zware fysieke handicap. Door gebruik te maken van deze dienst zal de reisduur voor die groep dalen.

Het feit dat niet-rechthebbende leerlingen geen recht hebben op een Buzzy Pazz of die niet kunnen gebruiken op het leerlingenvervoer zorgt voor verwarring. De spreekster noemt dat een discriminatie in vergelijking met de gewone leerlingen die onbeperkt gebruik kunnen maken van de Buzzy Pazz. Er is geen verschil tussen beide groepen van leerlingen. Hun belangrijkste behoefte is vervoer. Het wegwerken van deze discriminatie houdt bovendien een

administratieve vereenvoudiging in.

Vrije schoolkeuze is een grondwettelijk recht voor elke leerling. Leerlingen met een handicap moeten net zoals de andere kinderen kunnen kiezen voor de beste school. Ophaalzones kunnen voor enige flexibiliteit zorgen. De spreekster dringt erop aan ook met de randgevallen flexibel om te springen. Vlaanderen telt vijf dovenscholen. Slechts één ervan biedt onderwijs in gebarentaal aan. Die school ligt in Brussel. Gratis vervoer is ondergeschikt aan het recht op een goede opleiding.

Mevrouw *Sabine Poleyn* waardeert de inspanningen die geleverd worden om een oplossing te zoeken voor de individuele situaties. Ze sluit zich aan bij de vraag van mevrouw Stevens over de dienst Aangepast Vervoer. Het overlegplatform moet nagaan of samenwerking mogelijk is. Is daar nu al ervaring mee?

In het kader van de nieuwe leezorgvisie zullen op termijn meer leerlingen in het gewoon onderwijs terecht komen. Hoe zal minister Van Brempt het leerlingenvervoer aanpassen aan deze nieuwe visie? Wordt zij betrokken bij de discussie daarover?

Minister *Kathleen Van Brempt* deelt de bezorgdheid van mevrouw Stevens over de kwaliteit van het leerlingenvervoer. De opmerking over de duur van de verplaatsing is terecht. Ze weigert euforisch te doen over de oplossing en geeft toe dat 220 minuten nog altijd ontzettend lang is omdat de duur van verplaatsing centraal staat.

Door de expansie van het algemene openbaar vervoer wordt het rollend materieel voortdurend vervangen. De gemiddelde leeftijd van de bussen gebruikt voor leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs ligt hoger. De minister vermoedt dat daarvoor bussen gebruikt worden van tien tot elf jaar oud. De criteria zijn echter gelijk. De maximumleeftijd is voor alle bussen 15 jaar. De minister is bereid dit punt te bekijken op het overlegplatform. Het overlegplatform moet nagaan wat belangrijk is.

De dienst Aangepast Vervoer valt nog onder het departement Gelijke Kansen maar wordt geïntegreerd in De Lijn. Het gewone openbaar vervoer zal worden uitgebreid met een bijzondere dienstverlening voor mensen met beperkingen. De minister wil dat niet mengen in deze discussie. De uitdaging bestaat erin het aanbod te verbreden omdat het huidige aanbod niet gelijklopend is. De dienst Aangepast Vervoer rijdt vooral 's avonds en 's morgens. De minister verwacht weinig heil van die kant.

Minister Van Brempt vindt het goed dat mensen met beperkingen geïntegreerd worden in het gewone

leven. Wat men nu doet uitbreiden naar het gewone onderwijs is volgens haar onhaalbaar. Een verdere uitbreiding van het woonschoolverkeer vormt een grote uitdaging. Er lopen experimenten. De discussie daarover moet nog ten gronde worden gevoerd.

Minister *Frank Vandenbroucke* ziet een logica achter de Buzzy Pazz. Wie het openbaar vervoer neemt, komt in een verhaal van promotie van het openbaar vervoer terecht. De overheid organiseert openbaar vervoer. De reiziger maakt er gebruik van. Er is een aanbod, zoals de Buzzy Pazz met een algemeen voordeel. Het is niet alleen goedkoop. Men kan er veel mee doen naast de verplaatsing waarvoor men een Buzzy Pazz aanvraagt. Wie gebruik maakt van een bus voor het buitengewone leerlingenvervoer, zit niet op het openbaar vervoer. Dat onderscheid wil de minister handhaven. Het openbaarvervoersbeleid is breder dan het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs met afzonderlijke bussen. De minister begrijpt dat het niet eenvoudig is om iemand uit te leggen waarom hij het tarief betaalt maar toch geen Buzzy Pazz krijgt. Vanuit het standpunt van het beleid, is het onderscheid volgens de minister logisch.

De minister zegt dat moet worden nagegaan hoe flexibel kan worden omgesprongen met de ophaalzones. Grote ophaalzones zorgen voor heel wat overlappingsen en grensconflicten, die op een flexibele manier opgelost moeten worden. Kleine zones zorgen voor een eenvoudiger systeem maar minder flexibiliteit. De minister wil dat niet zomaar beslissen en laat dat nader bekijken.

Leerzorg moet op lange termijn leiden tot verbreding van het aanbod van de scholen in het buitengewoon onderwijs. De scholen in het buitengewoon onderwijs zullen polyvalenter moeten worden en meerdere leerlingentypes moeten aanvaarden. Op die manier zal men de vervoersstroom beter kunnen aanpakken. De minister zegt dat mevrouw Stevens hem in een eerdere discussie over dit thema heeft gewezen op het belang van bijzondere expertise. Ganspoel is de enige school die type 6 aanbiedt. Een blind kind uit Lanaken zal zelfs in een individuele taxi meer dan drie uur onderweg zijn. De limiet van drie uur zorgt voor een probleem in een gebied als Vlaanderen dat met heel wat verkeersproblemen kampt en dat heeft geïnvesteerd in specialisatie in het buitengewoon onderwijs. Leerzorg wil dat scholen minder specialiseren maar botst op waarschuwingen van specialisten.

Als beslist wordt dat kinderen uit het buitengewoon onderwijs, rekening houdend met bepaalde nuances, terecht kunnen in het gewone onderwijs, is het niet mogelijk om voor die groep een afzonderlijk vervoerssysteem te organiseren. Het leerlingenvervoer

voor het gewone onderwijs zal voor een oplossing moeten zorgen. Dat is niet eenvoudig omdat het afhankelijk is van het algemene aanbod van De Lijn.

Mevrouw *Helga Stevens* zegt dat inderdaad gezocht moet worden naar een evenwicht tussen de rechten van ouders en kinderen en de scholen. Inclusief onderwijs betekent inclusief openbaar vervoer. Het omgekeerde gaat ook op. Hoe meer inclusief openbaar vervoer hoe meer inclusief onderwijs.

Mevrouw *Sabine Poleyn* verduidelijkt dat zij niet pleit voor één inclusief systeem voor alle leerlingen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Kathleen
HELSEN

Monica
VAN KERREBROECK