



Vlaams
Parlement

stuk **2402** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 29 januari 2014 (2013-2014)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Marijke Dillen

betreffende een verbetering van het leerlingenvervoer
in het buitengewoon onderwijs

TOELICHTING

Elke dag nemen meer dan 40.000 kinderen in het buitengewoon onderwijs kosteloos de bus naar school. Dat is een indrukwekkende inspanning en een erg goede zaak voor de Vlaamse overheid. Elke leerling krijgt van de overheid het recht op vervoer naar de dichtstbijzijnde school van het net van de vrije keuze die het type en/of de opleidingsvorm aanbiedt waarnaar het attest van de leerling verwijst. Maar jammer genoeg loopt dat vervoer niet voor iedereen op wieltjes. Er doen zich vanuit het oogpunt van de kinderrechten en van de kinderen verscheidene dringende vragen voor.

Voor al over de lange duur van de busrit zijn er klachten. Sommige kinderen zitten elke ochtend en elke avond een busrit uit van anderhalf à twee uur. Soms zijn er ook vragen over de kwaliteit van de begeleiders en de chauffeurs. Meer vorming is nodig. Ouders klagen soms over een gebrek aan communicatie: zij krijgen niet altijd eenduidige informatie. Ook is er behoefte aan garanties voor de continuïteit van de schoolloopbaan en voor het welzijn van de kinderen in de bus. Alle betrokkenen moeten samen ‘meer bus maken’. Het probleem is al jaren bekend en de situatie werd al herhaaldelijk aangeklaagd. Het Kinderrechtencommissariaat heeft er recentelijk een interessant dossier over opgesteld, dat de aandacht verdient.

De volgende aspecten komen aan bod bij klachten:

- een te lange duur van de verplaatsing;
- de problematiek van niet-rechthebbenden;
- de beperking van vrije schoolkeuze;
- de pedagogische kwaliteit van de begeleiders.

Om te trachten de problemen te beheersen, sloten het Departement Onderwijs, het Departement Mobiliteit en De Lijn een samenwerkingsovereenkomst af. Er kwam een overlegstructuur waarin, naast leden van de twee departementen en De Lijn, ook de onderwijskoepels en de ouders vertegenwoordigd zijn. Daar zou worden gewerkt aan nieuwe busritten om rittijden te verkorten, en aan het statuut van de busbegeleider. Maar op het terrein is er niets veranderd. Dat is betreurenswaardig. Vlaanderen moet daar aandacht aan besteden. Internationale verdragsregels ondersteunen dat.

Het Verdrag inzake de Rechten van het Kind bevat een aantal artikelen van bijzonder belang.

Ten eerste mogen kinderen niet gediscrimineerd worden (artikel 2): alle rechten zijn van toepassing op alle kinderen zonder enige uitzondering. Het is de verplichting van de Staat om kinderen tegen elke vorm van discriminatie te beschermen. De Staat mag geen enkel recht schenden en moet positieve acties ondernemen om alle rechten te bevorderen.

Ten tweede moet de Staat in alle acties met betrekking tot het kind ten volle rekening houden met zijn of haar belang (artikel 3). De Staat is verplicht adequate zorgen te verlenen wanneer ouders of andere verantwoordelijken ter zake in gebreke blijven.

Specifiek wat onderwijs betreft, stelt artikel 28 onder meer:

- “a) primair onderwijs verplicht te stellen en voor iedereen gratis beschikbaar te stellen;
- b) de ontwikkeling van verschillende vormen van voortgezet onderwijs aan te moedigen, met inbegrip van algemeen onderwijs en beroepsonderwijs, deze vormen voor ieder kind beschikbaar te stellen en toegankelijk te maken, en passende maatregelen te nemen zoals de invoering van gratis onderwijs en het bieden van financiële bijstand indien nodig;

(...)

- d) informatie over en begeleiding bij onderwijs- en beroepskeuze voor alle kinderen beschikbaar te stellen en toegankelijk te maken;
- e) maatregelen te nemen om regelmatig schoolbezoek te bevorderen en het aantal kinderen dat de school vroegtijdig verlaat, te verminderen.”.

Dat het basisonderwijs kosteloos beschikbaar moet zijn, betekent niet per definitie dat het gratis bereikbaar moet zijn. Maar uit de verplichting om het onderwijs beschikbaar te stellen, kan wel worden afgeleid dat het op redelijke afstand bereikbaar moet zijn. Wat redelijk is, moet dan weer in de maatschappelijke context worden beoordeeld.

Artikel 29 bepaalt dat onderwijs voor kinderen gericht moet zijn op de zo volledig mogelijke ontplooiing van de persoonlijkheid, talenten, geestelijke en lichamelijke vermogens van het kind. De vrijheid van onderwijs, zijnde de vrijheid van personen om onderwijs te organiseren en de vrijheid van ouders (en kinderen) om een bepaald type onderwijs te volgen, komt op één plaats expliciet aan bod. Artikel 29.2 bepaalt dat artikel 28 zo moet worden geïnterpreteerd dat het de vrijheid om onderwijsinstellingen op te richten niet aantast. Die vrijheid kan enkel worden beperkt om kwaliteitsredenen en vanwege de beginselen waaraan het onderwijs inhoudelijk volgens het verdrag moet voldoen (zoals de volledige ontplooiing van de leerling, het bijbrengen van eerbied voor fundamentele rechten en vrijheden en dergelijke).

Het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap gaat specifiek in op een aantal rechten van kinderen met een handicap. Het verdrag erkent de noodzaak van een toegankelijke, fysieke, sociale, economische en culturele omgeving en de toegang tot onderwijs om personen met een handicap in staat te stellen alle mensenrechten en fundamentele vrijheden ten volle te genieten.

Artikel 24, §2, gaat specifiek in op het recht op toegankelijk onderwijs:

“Bij de uitoefening van dit recht op onderwijs waarborgen de Staten die Partij zijn dat:

- (a) personen met een handicap niet op grond van hun handicap worden uitgesloten van het algemene onderwijssysteem, en dat kinderen met een handicap niet op grond van hun handicap worden uitgesloten van gratis en verplicht basisonderwijs of van het voortgezet onderwijs;
- (b) personen met een handicap toegang hebben tot inclusief, hoogwaardig en gratis basisonderwijs en tot voortgezet onderwijs en wel op basis van gelijkheid met anderen in de gemeenschap waarin zij leven;
- (c) redelijke aanpassingen worden verschaft naargelang de behoefte van de persoon in kwestie;
- (d) personen met een handicap, binnen het algemene onderwijssysteem, de ondersteuning ontvangen die zij nodig hebben om effectieve deelname aan het onderwijs te vergemakkelijken;
- (e) doeltreffende, aan het individu aangepaste, ondersteunende maatregelen worden genomen in omgevingen waarin de cognitieve en sociale ontwikkeling wordt geoptimaliseerd, overeenkomstig het doel van onderwijs waarbij niemand wordt uitgesloten.”.

In de praktijk blijven er enkele onaanvaardbare knelpunten, meer bepaald:

- de duur van de rit;
- de begeleiding;
- de communicatiestromen;
- de chauffeurs;
- regels die niet aangepast zijn aan de verschillende doelgroepen.

Het Kinderrechtencommissariaat beschrijft die knelpunten op duidelijke wijze in de bovenvermelde nota.

1. *Duur van de rit*

Overzicht ritduur (gegevens schooljaar 2011-2012) Entiteit	Aantal ritten	Aantal leerlingen	Ritten > 220min	Leerlingen > 220 min	% leerlingen
Antwerpen	413	11.006	137	503	4.57%
Vlaams-Brabant	234	5.208	41	64	1.23%
Limburg	238	6.839	31	57	0.83%
Oost-Vlaanderen	369	8.888	49	128	1.44%
West-Vlaanderen	310	8.687	55	139	1.60%
TOTAAL	1.564	40.628	313	891	2.19%

Bron: De Lijn – Nota leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs

De recentste gegevens die De Lijn beschikbaar stelde, tonen aan dat er dagelijks 1564 ritten worden georganiseerd, waarbij 40.628 kinderen en jongeren worden vervoerd. 313 ritten of (20%) duren langer dan 220 minuten (3 uur en 40 minuten). Dat betekent uiteraard niet dat alle kinderen de gehele rit moeten ‘uitzitten’. Toch zitten 891 (2%) van de kinderen en jongeren de hele tijd of bijna de hele tijd de busrit uit. Concreet betekent dat: minstens 1 uur en 50 minuten in de ochtend en 1 uur en 50 minuten in de avond.

Hier spelen verschillende factoren. Ten eerste de afstand naar de school. Verschillende kinderen wonen op een twintigtal kilometer van de school. Twintig kilometer is op zich niet zo veel, maar er wordt een bustraject van gemaakt dat dubbel zo lang is. Maar niet alleen de afstand bepaalt de tijdsduur. Ook het feit dat bussen uit de regio eerst naar een verzamelpunt rijden, waar kinderen overstappen op een andere bus die hen naar de respectieve school voert. Die bussen moeten soms lang op elkaar wachten om alle kinderen voor een specifieke school op te pikken. Tot slot is de tijdsduur van de rit ook afhankelijk van het aantal kinderen dat in de bus zit. Grotere bussen pikken verscheidene kinderen op. Routes worden verlengd om kinderen op te halen. Verschillende kinderen zien hun vertrektijden regelmatig vervroegen omdat er nieuwe kinderen bijkomen. Dat heeft zo zijn gevolgen. Niet alleen voor kinderen. Het heeft een impact op heel het gezin.

2. *Begeleiding*

Een goede busbegeleider draagt veel bij tot de sfeer in de bus en de beleving van de rit zelf. Sommige kinderen hebben een goede band met de begeleider, andere kinderen zien de begeleider eerder als streng en afstandelijk. Alles hangt ook af van de manier waarop de begeleider zijn rol invult. In de bus gelden een aantal regels. In de omzendbrief staat bij de algemene bepalingen: “De busbegeleider helpt de kinderen bij het in- en uitstappen en zorgt voor orde en tucht tijdens het vervoer. Zo waakt de busbegeleider erover dat er in de bus niet wordt gedronken, gegeten of gerookt.” (zie punt 4 hierna). Op die regels kan men rigoureuus toezien of er eerder een eigen invulling aan geven, rekening houdend met het welzijn van de kinderen. Ook de beherende school die de concrete taken en verantwoordelijkheden bepaalt van de busbegeleider, speelt een belangrijke rol. De omzendbrief omschrijft ook dat de school aan de busbegeleider meedeelt welke afspraken ze met de ouders maakt.

3. *Communicatiestromen*

Ouders weten bij problemen vaak niet bij wie ze moeten aankloppen. Dus richten sommige ouders zich tot de verschillende betrokken partijen van het leerlingenvervoer: de school, de koepel, De Lijn en de administratie. Ze krijgen daardoor niet altijd eenduidige informatie. De verschillende partijen weten ook niet altijd van elkaar wie wel en wie niet over het probleem werd aangesproken. Dat leidt tot onduidelijkheden en wrevel. De Vlaamse overheid wil nu met de oprichting van het coördinatiepunt een (gecoördineerd) antwoord verschaffen op gesignaleerde problemen.

Daarnaast zijn er de kleinere dagelijkse problemen die bij ouders voor veel ongenoegen kunnen zorgen. De bus die vertraging oploopt, kinderen die onvoorzien te vroeg thuis zijn. Ouders begrijpen vaak niet waarom ze niet op de hoogte gebracht worden zodat ze de nodige schikkingen kunnen treffen voor kinderopvang. Zowat alle ouders beschikken vandaag over een gsm-toestel zodat de busbegeleider de vertraging per sms zou kunnen signaleren. Dat gebeurt soms nu al.

Op het vlak van informatie en communicatie kan er heel wat verbeteren. De begeleiding heeft vaak ook weinig informatie voorhanden. Informatie over gezondheidsrisico's kan door de school niet zomaar aan de begeleiders megedeeld worden omdat dergelijke zaken onder het beroepsgeheim vallen. Daarnaast zien we dat bij onvoorziene omstandigheden de begeleider er soms alleen voor staat om inzicht of informatie te verwerven omdat er voor of na schooltijd op school nog niemand of niemand meer aanwezig is.

Er is behoefte aan een aanspreekpunt voor de begeleiders vanaf het moment dat ze de kinderen begeleiden tot het moment dat de kinderen de bus verlaten.

4. *Chauffeurs*

Een ander probleem is het verloop bij de buschauffeurs. Naast het feit dat die steeds wisselende chauffeurs extra aandacht vragen van de begeleider omdat ze de route niet kennen, vraagt dat ook een aanpassing bij de kinderen. Elke chauffeur heeft zo zijn eigen gewoontes en gebruiken. Een extra probleem is dat de chauffeurs soms anderstalig zijn, waardoor de communicatie met de kinderen bijna onmogelijk wordt.

Kinderen hebben er geen problemen mee dat er regels zijn in de bus. Maar het is dan wel belangrijk dat ook de volwassenen de regels naleven. Zoniet, ervaren de kinderen dat als oneerlijk.

5. *Regels niet aangepast aan de verschillende doelgroepen*

In de bus zitten kinderen en jongeren van verschillende leeftijden en onderwijstypes samen. De busbegeleider staat er alleen voor en kan haast niet anders dan vooral te zorgen voor orde en tucht in de bus. Het is dan ook vrij logisch dat de regels in het teken staan van het bewaren van de kalmte en de rust in de bus. Die regels worden opgelegd door de vervoersmaatschappij, in samenspraak met de school.

Er worden belangrijke aanbevelingen geformuleerd over het feit dat het onaanvaardbaar is dat kinderen elke ochtend en avond urenlang in de bus moeten zitten. Vandaag zou de maximale ritduur bepaald zijn op 240 minuten, terwijl de minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit destijds 220 minuten hadden vooropgesteld. Het feit dat kinderen elke dag meer dan 220 minuten in de bus moeten zitten, is om problemen vragen. Kinderen zijn gespannen als ze op school aankomen, en doodmoe als ze weer naar huis gaan. Zeker als de pedagogische kwaliteit van de begeleider soms te wensen overlaat. 's Avonds blijft er vaak te weinig tijd over om nog een leuke vrijetijdsactiviteit te doen.

Kinderen zouden 's ochtends of 's avonds niet langer dan 60 minuten onderweg mogen zijn. Korte trajecten en kleinere bussen kunnen daarvoor zorgen. Er zou meer gewerkt moeten worden met vervoerzones in plaats van met dichtstbijzijnde scholen.

Een uitzondering kan worden gemaakt voor kinderen die op maandag van heel ver naar een residentiële setting worden gebracht en op vrijdag terug naar huis worden gebracht.

Samen bus maken

De regels in de bus zijn niet aangepast aan de specifieke kenmerken van kinderen met een beperking. Ze zijn te sterk opgesteld vanuit de behoefte aan orde en tucht en houden te weinig rekening met het welzijn van de kinderen. Men kan van kinderen met een beperking niet verwachten dat die zich gedragen als gewone reizigers die functioneel gebruikmaken van het openbaar vervoer.

De omzendbrief Leerlingenvervoer moet een bepaling opnemen die meer rekening houdt met het welzijn van kinderen. Die bepaling moet aansluiten bij de nieuwe visie op wat een handicap is en inhoudt; de vroegere visie is achterhaald sinds de ratificatie van het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Een handicap is niet langer een persoonskenmerk maar een tekort aan afstemming tussen een persoon met een beperking en zijn omgeving. De persoon met een handicap is geen object van zorg meer, maar een individu met dezelfde mensenrechten. In feite moet het idee groeien dat de begeleiding samen met de kinderen van het busvervoer een aangename tijd maken. Een tijd waar, naast het volgen van een aantal regels, voldoende aandacht is voor het welzijn van kinderen. En waar plaats en ruimte is om samen de reistijd zo aangenaam mogelijk te maken: voor de kinderen en voor de begeleiding.

Het zal de nodige tijd vragen om die nieuwe kijk op 'handicap' te laten doordringen in de praktijk. Maar samen met de ouders en de school kan iedereen zijn steentje bijdragen om 'samen bus te maken'.

Vorming busbegeleiding

Artikel 23 van het Verdrag inzake de Rechten van het Kind bepaalt dat kinderen met een handicap het recht hebben op bijzondere zorg, onderwijs en training, bedoeld om hen te helpen. Het lijkt ons een minimum dat de opleiding over handicap, die sinds vorig jaar verstrekt wordt aan busbegeleiders, bestuurders en schoolmedewerkers, structureel verankerd wordt. En dat al wie bij het schoolvervoer betrokken is, een dergelijke opleiding gevolgd heeft. In de opleiding moet onder meer de actuele visie op wat een handicap is en inhoudt, aan bod komen, moeten de oorzaken en gevolgen van een handicap besproken worden, en moeten richtlijnen gegeven worden over het omgaan met personen met een handicap. Naast die verplichting moet ook nagegaan worden of de opleiding niet verder uitgebreid en geprofessionaliseerd moet worden.

Verder is er de constatering dat busbegeleiders, mede door hun beperkte opleiding, er te vaak helemaal alleen voor staan. Een veelheid aan kinderen met verschillende handicaps elke dag begeleiden is geen sinecure. Meer begeleiding per bus is dringend noodzakelijk, zeker op de grotere bussen.

Verbeter communicatie ouders – busbegeleiders

De begeleiding kent niet de medische achtergrond van sommige kinderen. Aangezien die medische informatie onder het medisch beroepsgeheim valt, moet daarvoor een oplossing worden aangereikt op schoolniveau. De school kan de nodige informatie doorspelen naar

de begeleiders in geval van nood. Ook het melden van onvoorziene verkeersproblemen of andere problemen kan beter via de school gecoördineerd worden. Het aanstellen van een aanspreekpunt binnen een school zou veel frustraties kunnen doen verdwijnen. Dat aanspreekpunt moet bereikbaar zijn vanaf het moment dat de schoolbus 's ochtends vertrekt tot op het moment dat het laatste kind 's avonds de bus verlaten heeft.

Ouders weten vaak ook niet waar ze terechtkunnen met hun vragen, suggesties en hun klachten over de busroute. De Lijn handelt naar haar beste vermogen, maar tot op heden vonden we daar geen richtlijnen van terug. Er is behoefte aan extra criteria die bepalen op welke manier vragen, suggesties en klachten moeten worden behandeld, welke garanties moeten worden ingebouwd en waar ouders terechtkunnen met vragen en klachten.

De Vlaamse overheid wil met de oprichting van het coördinatiepunt een (gecoördineerd) antwoord verschaffen op gesignaleerde problemen. Dat is op zich een goede zaak. Het bestaan van zo'n coördinatiepunt moet echter duidelijk gecommuniceerd worden met het oog op de toegankelijkheid.

Kinderen worden van de schoolbus geweerd, soms letterlijk uit de bus gezet, waardoor ze in de onmogelijkheid verkeren om nog op school te geraken. Of kinderen krijgen een extra straf op school omdat ze in de bus voor de nodige problemen hebben gezorgd.

Dergelijke conflicten geven aanleiding tot een moeilijke toegang tot het onderwijs. Er moet een bemiddelende instantie gecreëerd worden om die conflicten op te lossen door degene die het busvervoer organiseert.

Zorg voor goede spreiding van scholen buitengewoon onderwijs

Het blijft een probleem dat voor bepaalde types en opleidingsvormen van onderwijs het aanbod dermate beperkt is dat een langere ritduur onvermijdelijk is (bijvoorbeeld type 6).

Beleidsmatig kan het probleem van het busvervoer gedeeltelijk opgelost worden door enerzijds meer te streven naar inclusief onderwijs. Anderzijds zou ook een betere spreiding van het aantal scholen voor buitengewoon onderwijs een oplossing kunnen bieden.

Garanties voor de continuïteit van de schoolloopbaan

Kinderen die hun opleiding zijn begonnen in een bepaalde school en die gaandeweg georiënteerd worden naar een andere opleidingsvorm, moeten verder naar school kunnen blijven gaan in hun huidige school. Ook al wordt de opleidingsvorm aangeboden in een school die dicht bij huis is. Het gaat hier immers om een kwetsbare groep kinderen voor wie een ingrijpende verandering als het veranderen van school ernstige nadelige gevolgen met zich mee kan brengen.

Het is belangrijk dat Vlaanderen eindelijk initiatieven neemt om het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs te verbeteren in het belang van de kinderen.

Marijke DILLEN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de Knelpuntnota 2013-2014/3 ‘Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs’ van het Kinderrechtencommissariaat;
 - 2° het Verdrag inzake de Rechten van het Kind;
 - 3° het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap;
- vraagt de Vlaamse Regering de nodige initiatieven te nemen om met urgentie positief gevolg te geven aan de aanbevelingen, geformuleerd in de Knelpuntnota 2013-2014/3 ‘Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs’ van het Kinderrechtencommissariaat.

Marijke DILLEN