

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 131

van **KATHLEEN KREKELS**

datum: 22 november 2019

---

aan **BEN WEYTS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ONDERWIJS, SPORT, DIERENWELZIJN EN VLAAMSE RAND

---

*Buitengewoon onderwijs - Leerlingenvervoer*

Leerlingen die naar school gaan in een school voor buitengewoon onderwijs, kunnen gebruikmaken van het recht op gratis leerlingenvervoer. Dit geldt voor elke leerling wanneer die voor de dichtstbijzijnde school kiest met het gepaste type en opleidingsaanbod. Bij dit collectief leerlingenvervoer worden leerlingen opgehaald en teruggebracht met een speciale bus. Als leerlingen geen gebruikmaken van het collectief leerlingenvervoer, dan hebben hun ouders recht op een gratis abonnement van het openbaar vervoer voor de leerling of op een tussenkomst in de eigen vervoerskosten (individueel leerlingenvervoer).

Op 17 juli 2015 werd een conceptnota van de Vlaamse Regering aangenomen over het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs om te voorzien in een structurele oplossing voor het leerlingenvervoer. Het huidige systeem dateert van 1970 en is aan vernieuwing toe. De tijden van de busritten lopen immers hoog op. Er lopen twee proefprojecten in de regio's Leuven en Roeselare. Ook zal er een proefproject komen in een grootstedelijk gebied (Antwerpen).

1. Kan de minister voor de afgelopen 5 schooljaren de relatieve en absolute cijfers bezorgen van het aantal leerlingen dat gebruikmaakt van het collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs? Graag opgedeeld voor het buitengewoon basis- en buitengewoon secundair onderwijs.
2.
  - a) Wat is de gemiddelde duur van een rit naar een school voor buitengewoon onderwijs? Graag opgedeeld voor het buitengewoon basis- en buitengewoon secundair onderwijs.
  - b) Hoeveel van die ritten blijven onder de 120 minuten?
3.
  - a) Kan de minister voor de afgelopen 5 schooljaren de relatieve en absolute cijfers geven van het aantal leerlingen dat - binnen het kader van individueel leerlingenvervoer - kiest voor eigen vervoer en voor openbaar vervoer? Graag opgedeeld voor het buitengewoon basis- en buitengewoon secundair onderwijs.
  - b) Heeft de minister er zicht op hoe vaak de keuze voor het individueel leerlingenvervoer is ingegeven door het niet voldoen aan de voorwaarden voor het collectief vervoer (bv. dichtstbijzijnde school)? Zo ja, kan de minister daar cijfers over bezorgen?
4. Hoe evalueert de minister deze cijfers?

---

*Deze vraag werd gesteld aan de ministers Ben Weyts (131), Lydia Peeters (190).*

**BEN WEYTS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING EN VLAAMS MINISTER VAN ONDERWIJS, SPORT, DIERENWELZIJN EN VLAAMSE RAND

**GECOÖRDINEERD ANTWOORD**

op vraag nr. 131 van 22 november 2019

van **KATHLEEN KREKELS**

Het zonaal leerlingenvervoer is een gedeelde bevoegdheid:

- Als minister van Onderwijs sta ik in voor de regelgeving, voor het bepalen van het recht op leerlingenvervoer en voor het uitbetalen van de subsidies voor individueel vervoer en busbegeleiding.
- De praktische organisatie van het zonaal collectief leerlingenvervoer is een verantwoordelijkheid van de minister van Mobiliteit.

De gevraagde cijfers m.b.t. het collectief leerlingenvervoer kreeg ik aangeleverd door De Lijn. De cijfers m.b.t. het individueel leerlingenvervoer verzamelde het Agentschap voor Onderwijsdiensten (AGODI) in. De raadpleging van de databanken gebeurde op 02/12/2019.

1. Onderstaande tabellen tonen dat het gebruikspercentage van het collectief leerlingenvervoer (= CV) de voorbije schooljaren redelijk constant bleef, met iets meer dan drie vierde van de leerlingen uit het buitengewoon onderwijs die deelnemen aan het busvervoer. Dit gebruikspercentage ligt aanzienlijk hoger in het basisonderwijs, waar 9 op 10 leerlingen naar school gaan met de bus. In het secundair onderwijs daalt dit aantal tot iets minder dan 6 op 10 leerlingen.

- 1.1 Aantal leerlingen dat gebruik maakt van het collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon basisonderwijs

|              | Aantal leerlingen BuBaO | Aantal leerlingen BubaO op CV | Aandeel BuBaO op CV |
|--------------|-------------------------|-------------------------------|---------------------|
| <b>14-15</b> | 29 618                  | 26 669                        | 90%                 |
| <b>15-16</b> | 27 736                  | 25 403                        | 92%                 |
| <b>16-17</b> | 26 777                  | 24 821                        | 93%                 |
| <b>17-18</b> | 26 536                  | 24 258                        | 91%                 |
| <b>18-19</b> | 27 088                  | 24 762                        | 91%                 |

- 1.2 Aantal leerlingen dat gebruik maakt van het collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon secundair onderwijs

|              | Aantal leerlingen BuSO | Aantal leerlingen BuSO op CV | Aandeel BuSO op CV |
|--------------|------------------------|------------------------------|--------------------|
| <b>14-15</b> | 20 925                 | 11 822                       | 56%                |
| <b>15-16</b> | 20 558                 | 11 561                       | 56%                |
| <b>16-17</b> | 20 346                 | 11 566                       | 57%                |
| <b>17-18</b> | 20 531                 | 11 477                       | 56%                |
| <b>18-19</b> | 20 737                 | 11 934                       | 58%                |

1.3 Totaal aantal leerlingen dat gebruik maakt van het collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs

|              | Aantal leerlingen BuO | Aantal leerlingen BuO op CV | Aandeel BuO op CV |
|--------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------|
| <b>14-15</b> | 50 543                | 38 491                      | 76%               |
| <b>15-16</b> | 48 294                | 36 964                      | 77%               |
| <b>16-17</b> | 47 123                | 36 387                      | 77%               |
| <b>17-18</b> | 47 067                | 35 735                      | 76%               |
| <b>18-19</b> | 47 825                | 36 696                      | 77%               |

2. Tijdens schooljaar 2018-2019 bedroeg de gemiddelde duur van een rit over alle provincies heen 93 minuten (= 186 minuten per dag).

|                        | Aantal ritten | Gemiddelde duur per rit |
|------------------------|---------------|-------------------------|
| <b>Antwerpen</b>       | 443           | 107 min.                |
| <b>Vlaams-Brabant</b>  | 251           | 99 min.                 |
| <b>Limburg</b>         | 252           | 83 min.                 |
| <b>Oost-Vlaanderen</b> | 376           | 81 min.                 |
| <b>West-Vlaanderen</b> | 317           | 97 min.                 |
| <b>TOTAAL</b>          | <b>1639</b>   | <b>93 min.</b>          |

Tijdens schooljaar 2018-2019 duurde een meerderheid van de ritten niet langer dan 120 minuten (= 240 minuten per dag). In elke provincie overschrijden verschillende ritten echter toch de grens van 2 uur. De aanbeveling van de Kinderrechtencommissaris om de enkele reistijd te beperken tot maximaal 60 minuten (= 120 minuten per dag) kon slechts voor een minderheid van de ritten gerealiseerd worden.

|                        | Aantal ritten | Ritten < 120 min. per rit | Ritten < 60 min. per rit |
|------------------------|---------------|---------------------------|--------------------------|
| <b>Antwerpen</b>       | 443           | 339                       | 18                       |
| <b>Vlaams-Brabant</b>  | 251           | 189                       | 21                       |
| <b>Limburg</b>         | 252           | 232                       | 23                       |
| <b>Oost-Vlaanderen</b> | 376           | 367                       | 67                       |
| <b>West-Vlaanderen</b> | 317           | 261                       | 15                       |
| <b>TOTAAL</b>          | <b>1639</b>   | <b>1388</b>               | <b>144</b>               |

De Lijn registreert de rittijden niet afzonderlijk voor het basis- en secundair onderwijs, aangezien de planning van ritten vaak niveau- en schooloverschrijdend gebeurt.

3. Onderstaande cijfers hebben betrekking op leerlingen die gesubsidieerd gebruikmaken van een individuele vervoersvorm (= IV). De tabellen tonen een duidelijk verschil in vervoerskeuze tussen het basis- en secundair onderwijs: jongere leerlingen maken vaker gebruik van eigen vervoer (= EV), terwijl oudere leerlingen meer beroep doen op het openbaar vervoer (= OV).

3.1 Aantal leerlingen dat gesubsidieerd gebruik maakt van een individuele vervoersvorm in het buitengewoon basisonderwijs

|              | Aantal leerlingen BuBaO met IV | Aantal leerlingen BuBaO met EV | Aandeel BuBaO met EV | Aantal leerlingen BuBaO met OV | Aandeel BuBaO met OV |
|--------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------|
| <b>15-16</b> | 2 401                          | 2 088                          | 87%                  | 313                            | 13%                  |
| <b>16-17</b> | 2 289                          | 2 025                          | 88%                  | 264                            | 12%                  |
| <b>17-18</b> | 2 296                          | 2 092                          | 91%                  | 204                            | 9%                   |
| <b>18-19</b> | 2 379                          | 2 168                          | 91%                  | 211                            | 9%                   |

3.2 Aantal leerlingen dat gesubsidieerd gebruik maakt van een individuele vervoersvorm in het buitengewoon secundair onderwijs

|              | Aantal leerlingen BuSO met IV | Aantal leerlingen BuSO met EV | Aandeel BuSO met EV | Aantal leerlingen BuSO met OV | Aandeel BuSO met OV |
|--------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------|
| <b>15-16</b> | 7 340                         | 825                           | 11%                 | 6 515                         | 89%                 |
| <b>16-17</b> | 7 198                         | 808                           | 11%                 | 6 390                         | 89%                 |
| <b>17-18</b> | 6 963                         | 803                           | 12%                 | 6 160                         | 88%                 |
| <b>18-19</b> | 6 932                         | 910                           | 13%                 | 6 022                         | 87%                 |

3.3 Totaal aantal leerlingen dat gesubsidieerd gebruik maakt van een individuele vervoersvorm in het buitengewoon onderwijs

|              | Aantal leerlingen BuO met IV | Aantal leerlingen BuO met EV | Aandeel BuO met EV | Aantal leerlingen BuO met OV | Aandeel BuO met OV |
|--------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------|
| <b>15-16</b> | 9 741                        | 2 913                        | 30%                | 6 828                        | 70%                |
| <b>16-17</b> | 9 487                        | 2 833                        | 30%                | 6 654                        | 70%                |
| <b>17-18</b> | 9 259                        | 2 895                        | 31%                | 6 364                        | 69%                |
| <b>18-19</b> | 9 311                        | 3 078                        | 33%                | 6 233                        | 67%                |

De toekenning van het recht op individueel leerlingenvervoer gebeurt volgens dezelfde voorwaarden als de toekenning van het recht op collectief leerlingenvervoer. De toekenning van het recht op individueel vervoer is bovendien gebonden aan de woon- of verblijfplaats, wat niet het geval is voor het recht op collectief vervoer (*leerlingen kunnen ook deelnemen aan het schoolbusvervoer vanuit een vrij te kiezen opstapplaats van waaruit zij wel de dichtstbijzijnde school bezoeken*). De keuze voor een gesubsidieerde vorm van individueel leerlingenvervoer kan bijgevolg nooit ingegeven zijn door het niet voldoen aan de voorwaarden voor het collectief leerlingenvervoer.

Er wordt niet geregistreerd hoeveel leerlingen ongesubsidieerd gebruik maken van een individuele vervoersvorm.

*Twee opmerkingen bij de tabellen:*

- *Voor schooljaar 2014-2015 is niet voldoende documentatie voorhanden om de effectieve verdeling naar individueel vervoerstype te kunnen reconstrueren.*
- *Elk schooljaar maken enkele tientallen leerlingen zowel gebruik van het eigen als het openbaar vervoer. In de tabellen worden deze leerlingen enkel meegeteld bij het eigen vervoer. Dit heeft geen significante invloed op de relatieve cijfers.*

4. De lange reistijden van het collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs zijn een gekend probleem. Verschillende factoren dragen hiertoe bij (verkeerscongestie en andere mobiliteitsproblemen, de capaciteitsproblematiek in scholen, een tekort aan middelen voor het inzetten van extra busritten, ...), maar het is duidelijk dat het huidige regelgevende kader er onvoldoende in slaagt om kwalitatief woon-schoolvervoer te genereren voor de leerlingen die er nood aan hebben.

Daarom werd vanaf 1 september 2019 het pilootproject vernieuwd, dat reeds twee schooljaren lopende was in de pilootgebieden 'Leuven-Heverlee' en 'Roeselare-Ingelmunster-Izegem-Hooglede'. De genoemde regio's kunnen hierdoor samen met een derde, grootstedelijk pilootgebied (Antwerpen) tot het einde van schooljaar 2021-2022 verder werken aan de uitvoering van de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'. Daarbij zal eveneens aandacht besteed worden aan een samenwerking met mobiliteitspartners en de vervoerregioraden in het kader van het

decreet betreffende 'Basisbereikbaarheid'. Het einddoel is de uitrol van een multimodaal vervoerskader (inclusief buitenschoolse opvang) overheen Vlaanderen waarbinnen de effectieve zorgnood van leerlingen centraal staat.

Ik ben ervan overtuigd dat deze doorgedreven inzet op de ontwikkeling van een nieuw regelgevend kader noodzakelijk is om de realisatie van kortere ritten mogelijk te maken. Zo tonen tussentijdse resultaten uit de gemeente Herent (pilootgebied 'Leuven-Heverlee') aan dat het werken met 4 centrale opstapplaatsen (waarvan 2 met voor- en naschoolse opvang voor kinderen met een beperking) ertoe geleid heeft dat de reistijd met de bus gemiddeld gehalveerd werd.