

## **NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING**

- Betreft:**
- **Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs”**
  - **Ontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs”**
  - **Definitieve goedkeuring**

### **1. INHOUDELIJK**

#### **1.1 Situering**

Het Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs” en het Voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs” werd door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 30 november (VR 2018 3011 DOC.1362/1, VR 2018 3011 DOC.1362/2, VR 2018 3011 DOC.1362/3 en VR 2018 3011 DOC.1362/4).

#### **1.2 Samenvatting van de context en inhoud van de nieuwe regelgeving**

##### **1.2.1 Situering**

De Vlaamse Regering keurde op 17 juli 2015 de bisconceptnota ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’ goed. Deze nota formuleert een voorstel tot uitwerking van een nieuw concept leerlingenvervoer. Dit voorstel werd ingediend door de minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Leerlingenvervoer is immers een gedeelde bevoegdheid tussen beide beleidsdomeinen. De nood aan een nieuwe concept leerlingenvervoer vloeit voort uit de problemen die het huidig concept en regelgevend kader kennen. In het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen bestaat het recht op leerlingenvervoer voor elke leerling die de dichtstbijzijnde school bezoekt van het onderwijsnet naar zijn of haar keuze. Het regelgevend kader van dit vervoersysteem is echter verouderd en staat voor heel wat uitdagingen waar het geen antwoord op kan bieden. Ontwikkelingen binnen verschillende beleidsdomeinen, zoals de ontwikkelingen rond MFC’s en PVF binnen Welzijn, basisbereikbaarheid binnen Mobiliteit en het M-decreet binnen Onderwijs, vragen een meer flexibele inzet van het leerlingenvervoer. Hier kan echter niet altijd correct op gereageerd worden. De busritten duren vaak erg lang en zijn van lage kwaliteit. Deze lange ritduur is te wijten aan de toenemende verkeerscongestie en andere mobiliteitsproblemen, maar ook aan de capaciteitsproblematiek in de buitengewone scholen. Daarbij zijn er door de jaren heen zoveel uitzonderingen ontstaan dat het huidige regelgevend kader aan coherentie verloren heeft. Met

andere woorden: het huidig vervoersysteem heeft geen optimaal regelgevend kader en genereert geen kwalitatief vervoer van – en naar school voor de leerlingen die hier nood aan hebben.

In functie van een optimale voorbereiding van een nieuw regelgevend kader, dat mogelijks wel een antwoord kan bieden op deze uitdagingen, kozen de minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit voor een nieuwe aanpak, waarbij volgende pijlers centraal staan:

- een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer, waarbij getracht wordt alternatieven te ontwikkelen voor het criterium 'afstand', die rekening houden met de (zorg)noden van de leerlingen;
- buitenschoolse opvang voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs;
- een opdeling van Vlaanderen in verzorgingsgebieden, waarbij de financiële verantwoordelijkheid voor de organisatie van het vervoersysteem en de bepaling van het recht samenvallen. (Beheersmodel)

Het nieuwe concept leerlingenvervoer wordt niet meteen Vlaanderenbreed uitgerold. Sinds 6 maart 2017 loopt er een pilootproject in twee pilootgebieden: pilootgebied Leuven en pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster. Dit pilootproject heeft als doelstelling om op beperkte schaal in te schatten wat de implicaties zijn van het gebruik van dit nieuwe concept leerlingenvervoer. Het pilootproject kon éénmaal verlengd worden indien de haalbaarheid voor een uitrol over Vlaanderen en alle toepassingsvoorwaarden niet verzekerd waren. Deze verlenging werd op 25 mei 2018 meegedeeld aan de Vlaamse regering door ministers Hilde Crevits en Ben Weyts.

Het pilootproject heeft ons in beide gebieden al heel wat geleerd. Zo blijkt bijvoorbeeld het werken met centrale opstapplaatsen een sterke tijds winst op te leveren, evenals het gebruik van een minimumperimeter en een maximumperimeter voor de toegang tot het collectief leerlingenvervoer. De mogelijkheid tot kinderopvang is in beide pilootprojecten ook aanwezig, ieder ingebed op een bottom-up manier in samenwerking met lokale partners. Dit is voor veel kinderen een kwalitatievere oplossing dan het collectief leerlingenvervoer. Er wordt in het pilootproject in beide pilootgebieden sterk de nadruk gelegd op de noden van het kind. De definitieve evaluatie door het aangestelde expertenpanel en het eindrapport van het Mobi-lab worden eind maart verwacht.

## 1.2.2 Nood aan een nieuw pilootproject

### 1.2.2.1 Ontwikkelingen binnen Mobiliteit: basisbereikbaarheid

Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering voor de eerste maal het decreet Basisbereikbaarheid principieel goed. In dit decreet wordt het Vlaamse mobiliteitsbeleid ingrijpend hertekend.

Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers – en financiële middelen. Een multimodale organisatie van het vervoer staat centraal. Om basisbereikbaarheid te realiseren, wordt Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's: Aalst, Antwerpen, Brugge, Gent, Kortrijk, Kempen, Leuven, Limburg, Mechelen, Oostende, Roeselare, Rond Brussel, Sint-Niklaas, Vlaamse Ardennen, Westhoek<sup>1</sup>. Deze vervoerregio's worden geleid door een vervoerregioraad. De vervoerregioraad is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan, dat verantwoordelijk is voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan. Dit regionaal mobiliteitsplan vormt de basis van de multimodale mobiliteitsorganisatie in de vervoerregio. Het vervoermodel wordt hierbij hiërarchisch gestructureerd en is samengesteld uit volgende optimaal afgestemde lagen:

- Treinnet.
- Kernnet.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage voor een geografische representatie van de vervoerregio's en de verdeling van scholen voor buitengewoon onderwijs.

- Aanvullend net.
- Vervoer op maat.

In de conceptnota 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag', goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 december 2015, staat dat men een geïntegreerd systeem wil ontwikkelen teneinde een optimale inzet van materieel, middelen en personeel te bekomen. In dit geïntegreerd systeem worden de aanvullende systemen, gericht op een specifieke vervoersvraag, onder het 'vervoer op maat' geplaatst. Het leerlingenvervoer is één van deze aanvullende systemen.

De verschillende vormen van het vervoer op maat wordt beslist door de vervoerregioraad. Deze dient rekening te houden met het recht op gratis leerlingenvervoer. De koppeling van verschillende noden aan vervoer op maat kan echter significante synergiën met zich meebrengen. De verschillende types van vervoer op maat zullen gecoördineerd worden door één grote Vlaamse mobiliteitscentrale. De Lijn blijft het huidige leerlingenvervoer onverminderd uitvoeren tot op het moment dat er door de vervoerregio alternatieven worden aangereikt en opgestart. Wanneer er een Vlaanderenbrede uitrol van het concept basisbereikbaarheid komt in 2020, zal het leerlingenvervoer hier echter ook haar plaats in moeten krijgen.

Aanpassingen aan het huidige aanbod en de uitbouw van performante vervoerregio's worden door middel van proefprojecten uitgetest. Deze proefprojecten werden gecoördineerd door het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De geselecteerde vervoerregio's voor deze proefprojecten waren Mechelen, Aalst, de Westhoek en Antwerpen. In de proefregio's basisbereikbaarheid werd het leerlingenvervoer tot dusver niet betrokken. Op 31 maart 2018 liep het regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid af.

De kruisbestuiving van de expertise uit de proefregio's basisbereikbaarheid en uit het pilootproject leerlingenvervoer kan een grote meerwaarde bieden. De proefprojecten basisbereikbaarheid hebben ervaring met het (multimodaal) organiseren van het vervoer in een regio. Het pilootproject leerlingenvervoer heeft dan weer expertise in het multimodaal organiseren van leerlingenvervoer. Beide projecten hebben nu een voldoende maturiteitsniveau bereikt waardoor dit een uitgelezen kans is om van elkaar te leren en een samenwerking te ontwikkelen i.f.v. de Vlaanderenbrede uitrol van het concept basisbereikbaarheid. Het pilootproject kan in deze context gebruikt worden om in te schatten welke impact samenwerkingsverbanden kunnen hebben op de organisatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer en het concept basisbereikbaarheid.

### **1.2.2.2 Ontbreken van een grootstedelijk gebied**

In het pilootproject leerlingenvervoer werd geopteerd voor een landelijk gebied (Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster) en een verstedelijkt gebied (Leuven). Dit stelt de Vlaamse Regering in staat in te schatten wat het nieuwe concept leerlingenvervoer teweeg zou brengen in twee soorten omgevingen.

De stuurgroep van deze pilootprojecten drukte echter meermaals zijn bezorgdheid uit over het ontbreken van een grootstedelijk gebied. Ook de VLOR gaf in haar advies op de conceptnota leerlingenvervoer (AR-AR-ADV-1516-007) aan dat de pilootprojecten getest dienen te worden in een grootstedelijke regio. Eén van de uitdagingen voor het huidig concept leerlingenvervoer is de toenemende verkeerscongestie. Leuven is 56,63 km<sup>2</sup> groot en telde 101 396 inwoners op 1 oktober 2018. Roeselare is 59,79 km<sup>2</sup> groot en telde 62 301 inwoners op 1 oktober 2018. Alhoewel beide gebieden representatief zijn voor een stedelijk en een landelijk gebied en te maken krijgen met verkeerscongestie, is dit niet vergelijkbaar met grootstedelijke gebieden zoals Gent of Antwerpen. De dynamiek in een grootstedelijke context (bijvoorbeeld: groot aantal scholen, enorme diversiteit in de leerlingenpopulatie) en de uitdagingen die dit met zich meebrengt, ontbreken eveneens in het pilootproject leerlingenvervoer zoals dit georganiseerd werd van maart 2017 tot juni 2019.

Met een Vlaanderenbrede uitrol in het achterhoofd, dient het nieuwe concept leerlingenvervoer getest te worden in een grootstedelijke context. In haar advies van oktober 2015 benadrukte de VLOR reeds dat het pilootproject maximale kansen moet krijgen alvorens er conclusies aangereikt kunnen worden, opdat dit op een goed onderbouwde manier kan gebeuren, die het beleid in staat stelt zich voor te bereiden op de uitdagingen en moeilijkheden die een Vlaanderenbrede uitrol met zich meebrengt. Indien nodig, kan het concept bijgevolg tijdig bijgestuurd worden opdat het kan inspelen op deze uitdagingen.

### **1.2.2.3 Verder uitwerken van het nieuw concept leerlingenvervoer**

De doelstelling van het pilootproject leerlingenvervoer zoals georganiseerd van maart 2017 tot juni 2019, was om het nieuwe concept leerlingenvervoer uit te werken en op beperkte schaal in te schatten wat de implicaties zijn van het gebruik van dit nieuwe concept.

Het pilootproject heeft ons, in beide pilootgebieden, reeds heel wat bijgeleerd. Alhoewel het pilootproject bottom-up ontwikkeld werd, zijn ook enkele gelijkenissen zichtbaar. Deze gelijkenissen kunnen de basis vormen van een aantal richtlijnen in een Vlaanderenbrede uitrol van het nieuw concept leerlingenvervoer. Enkele voorbeelden:

- Door het werken met een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer, wordt er veel meer rekening gehouden met de noden van de leerling en eventuele veranderingen in deze noden. Met andere woorden: het is een voorwaardelijke, lokale toekenning.
- Werken met centrale opstapplaatsen levert een ritduurverkorting op.
- Het werken met een minimale en een maximale perimeter levert een ritduurverkorting op.
- Buitenschoolse opvang is een hefboom in het opvangen van jongeren op een kwalitatieve manier in het buitengewoon onderwijs. Voor sommige ouders is 30 minuten opvang voldoende om hun kind te komen ophalen. Dit betekent vaak dat het kind daardoor de bus niet op moet. Dit levert een ritduurverkorting op, maar zorgt ook voor een kwalitatievere oplossing voor het kind.
- De mogelijkheid om indien ouders niet akkoord zijn, beroep aan te tekenen of vragen om de casus van hun kind te heroverwegen.

Daarnaast is het pilootproject sterk ingebed in de lokale scholen. In beide pilootgebieden zijn alle directies van de scholen vertegenwoordigd in een werkgroep, die de bepaling van het recht op leerlingenvervoer ieder op zijn eigen manier invult. Er wordt bijvoorbeeld in pilootgebied Leuven met de hulp van een mobiliteitscoach intensief gewerkt aan het traject van – en naar school met leerlingen die starten in het buitengewoon secundair onderwijs in OV3 en OV4.

Het pilootproject heeft ook nog heel wat lopende initiatieven. Binnen pilootgebied Leuven wordt bijvoorbeeld een samenwerking opgezet met de gemeente Herent. Deze samenwerking heeft als doel een aantal inclusieve opvangmogelijkheden aan te bieden binnen de gemeente Herent en een aantal wachtplaatsen in te richten, waar ouders veilig en rustig met hun kind kunnen wachten op de bussen. Binnen pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster wordt de samenwerking met de CLB's op punt gezet, wordt de rol van de klassenraad geëvalueerd en wordt er een mobiliteitscoach aangeworven.

Ondanks alle inspanningen, is in het kader van het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen nog niet voldoende duidelijkheid over alle pijlers van het nieuw concept leerlingenvervoer voor een Vlaanderenbrede uitrol. Zo blijven beide pilootgebieden worstelen met de bepaling van het recht op leerlingenvervoer. Eén van de pijlers in het nieuwe concept leerlingenvervoer is de lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer, waarbij getracht wordt alternatieven te ontwikkelen voor het criterium 'afstand', die rekening houden met de (zorg)noden van de leerlingen. In pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster wordt voor het buitengewoon secundair onderwijs afstand volledig losgelaten en gewerkt met een aantal criteria omtrent zelfredzaamheid. Dit valt echter moeilijk te objectiveren. In pilootgebied Leuven

verdubbelde de reistijd op het moment dat het criterium 'afstand' losgelaten werd. Alhoewel er binnen de pilotgebieden door de lokale bepaling flexibel omgegaan kan worden met de nood aan vervoer van leerlingen, is 'het' nieuwe criterium nog niet duidelijk. De rol van de buitenschoolse opvang kan daarbij ook versterkt worden; de initiatieven in gemeente Herent in het pilotgebied Leuven kan een prachtig initiatief zijn, maar dit start pas in maart 2019. Dit is nog niet voldoende lang om hier al lessen uit te trekken.

De definitieve evaluatie door het aangestelde expertenpanel en het eindrapport van het Mobi-lab worden eind maart 2019 verwacht. Hier stelt zich een timingprobleem: indien er gewacht moet worden op de eindevaluatie, verliezen pilotgebied Leuven en pilotgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster het regelluw kader dat hen in staat stelt om af te wijken van de omzendbrief Zonaal Leerlingenvervoer (Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de tijdelijke organisatie van het pilotproject 'leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs', zoals goedgekeurd op 10 november 2016). Dit betekent dat de inspanningen die tot dan toe geleverd zijn, verloren gaan. Er zal terug gewerkt worden met het criterium 'afstand' (zonder dat de nood van de leerling hierbij in beeld komt) en de ritduur zal wellicht terug verlengen. Daarnaast betekent dit dat veel van de lopende initiatieven stopgezet dienen te worden.

### 1.2.3 Ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering: artikelsgewijze toelichting

**Artikel 1** bevat een definiëring van de veelvoorkomende begrippen in dit ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering: conceptnota, pilotproject en de vervoerder.

**Artikel 2** benoemt het schooljaar 2019-2020 als startjaar voor het pilotproject. Concreet betekent dit dat de startdatum van het pilotproject 1 september 2019 zal zijn. De voorwaarden zoals lokaal bepaald in het pilotproject zijn van toepassing op inschrijvingen vanaf 1 maart 2019.

**Artikel 3** omschrijft de doelstelling van het pilotproject. De doelstellingen van het pilotproject zijn gericht op de voorbereiding van een eventuele wijziging van de onderwijswetgeving met het oog op het ontwikkelen van specifieke maatregelen voor bepaalde doelgroepen, en een betere organisatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs.

Met het nieuw concept leerlingenvervoer wordt getracht tegemoet te komen aan de knelpunten van het huidige systeem van leerlingenvervoer. Deze knelpunten worden benoemd in de conceptnota in de bijlagen. Allereerst wordt het pilotproject gebruikt om in te schatten wat de implicaties zijn van de uitwerking van de conceptnota leerlingenvervoer op basis van volgende pijlers:

- een lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- een decentralisatie die de vorming van een aantal verzorgingsgebieden in heel Vlaanderen omvat;
- een verdere uitbouw van buitenschoolse opvang.

Door dit met het pilotproject verder uit te testen, komen we aan de tweede doelstelling tegemoet: in kaart brengen wat de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren zijn voor de implementatie van een nieuwe Vlaanderenbreed concept rond leerlingenvervoer. In dit kader is er nood aan het uittesten van het pilotproject in een landelijk gebied, een stedelijk gebied en een grootstedelijk gebied.

Een derde en laatste doelstelling die aan het pilotproject toegedicht wordt, is het ontwikkelen en opzetten van samenwerkingsverbanden in kader van de uitrol van het nieuwe concept basisbereikbaarheid zoals gedefinieerd in de op 18 december 2015 goedgekeurde conceptnota van de Vlaamse Regering 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag', toegevoegd als bijlage. Het voornaamste samenwerkingsverband is datgene tussen de vervoerregioraad van de vervoerregio van de pilotgebieden en het pilotproject leerlingenvervoer. Daarnaast kan

bijvoorbeeld samengewerkt worden met scholen uit de vervoerregio, partners in kinderopvang en partners in vervoer, ... Het pilootproject wordt in deze context gebruikt om in te schatten welke impact deze samenwerkingsverbanden kunnen hebben op de organisatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer en het concept basisbereikbaarheid.

**Artikel 4** omvat de afbakening van de geografische gebieden die geselecteerd worden voor het pilootproject. Alle scholen buitengewoon onderwijs die in dit geografisch gebied gevestigd zijn, nemen deel.

Het pilootproject wordt georganiseerd in de pilootgebieden die reeds ervaring hebben met het pilootproject leerlingenvervoer dat georganiseerd werd van september 2017 tot juni 2019; pilootgebied Leuven – Heverlee en pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster. Er wordt voor deze gebieden gekozen omwille van volgende redenen:

- delen van expertise omtrent multimodale organisatie van leerlingenvervoer in een samenwerkingsverband met de vervoersregioraad van de vervoerregio van de pilootgebieden;
- bestaande initiatieven verder ontwikkelen (bijvoorbeeld: initiatief inclusieve kinderopvang te Herent in pilootproject Leuven).
- erkennen van de inspanning van de voorbije twee schooljaren en vermijden dat de pilootprojecten terug moeten naar het criterium afstand en een niet-multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- aanpakken van hiaten in beide pilootprojecten, bijvoorbeeld: samenwerking met het regulier onderwijs, i.f.v. leerlingen met een vervoersnood die via het M-decreet een inclusief traject lopen.

Het pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster wordt uitgebreid binnen de grenzen van de vervoerregio Roeselare. Zowel grondgebied Moorslede als grondgebied Torhout worden toegevoegd aan het pilootgebied. Dit gebeurt op vraag van de scholen in beide grondgebieden. Dit maakt dat pilootgebied bestaat uit volgende grondgebieden: Hooglede – Izegem – Ingelmunster – Roeselare – Moorslede – Torhout. De Vlaamse Regering kan beslissen dat de pilootgebieden uitgebreid worden met andere gemeenten binnen de grenzen van de vervoerregio's.

De Vlaams minister bevoegd voor Onderwijs en de Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken worden belast met het selecteren van eventuele andere pilootgebieden. Dit dient telkens in onderling akkoord te gebeuren. Hierbij is de eerste prioriteit het selecteren van een grootstedelijk pilootgebied: Gent of Antwerpen.

Indien er pilootgebieden worden toegevoegd, dienen deze te voldoen aan de volgende criteria:

- beheersbaarheid van het aantal scholen;
- bestaande samenwerkingsverbanden tussen scholen buitengewoon onderwijs;
- evenwichtige spreiding tussen landelijk en stedelijk gebied;
- evenwichtige verdeling van de verschillende types, opleidingsvormen en onderwijsnetten;
- het engagement van het pilootgebied om tijdens het pilootproject mee te werken aan de uitwerking van de conceptnota;
- respecteren van de grenzen van de vervoerregio's zoals bepaald in bijlage 3 van het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering. het pilootgebied mag met andere woorden de grenzen van de vervoerregio niet overschrijden, men werkt binnen de grenzen van de vervoerregio's.

**Artikel 5** stelt dat dit pilootproject een voorbereiding is van een Vlaanderenbrede uitrol van het nieuwe concept leerlingenvervoer. Het vervoer op maat, waar het leerlingenvervoer geplaatst wordt binnen het concept basisbereikbaarheid, zou op het terrein uitrollen vanaf december 2020-januari 2021. Indien we rekening willen houden met de samenwerkingsverbanden die het pilootproject vooropstelt en de impact van deze samenwerkingsverbanden in kader van basisbereikbaarheid, is een start op 1 september 2021 te vroeg. Daarom wordt er gekozen voor een Vlaanderenbrede uitrol

vanaf september 2022. Dit betekent evenwel dat het regelgevend kader omtrent het nieuw concept leerlingenvervoer uitgewerkt dient te worden tegen maart 2022, wanneer de leerlingen zich inschrijven voor het schooljaar 2022-2023.

**Artikel 6** stelt het pilootproject vrij van de huidige wettelijke bepalingen omtrent leerlingenvervoer, waarvan de belangrijkste de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer is en Artikel IV.35 van de codificatie sommige bepalingen voor het onderwijs van 28 oktober 2016 zijn. Daarnaast wordt het pilootproject vrijgesteld van de principes die omschreven worden in de algemene omzendbrief 'Zonaal leerlingenvervoer' (NO/2008/02).

Deze afwijkingen zijn noodzakelijk om de doelstellingen van het pilootproject te realiseren. Indien het pilootproject zich moet houden aan deze regelgeving, betekent dit dat zij niet kunnen afwijken van het criterium 'afstand' en gehouden zijn collectief leerlingenvervoer te organiseren voor iedere leerling die kiest voor de dichtstbijzijnde school van het net naar zijn of haar keuze. Dit ondermijnt de lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer, één van de pijlers van het nieuwe concept leerlingenvervoer.

**Artikel 7** benoemt dat bovenstaande afwijking geen invloed heeft op de reglementaire bepalingen, rechten en garanties overeenkomstig met artikel 4 uit het decreet betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2009 en gewijzigd bij het decreet van 16 juni 2017. Deze omvatten:

- 1° de bepalingen inzake het inschrijvingsrecht in het basis- en secundair onderwijs;
- 2° de eindtermen en ontwikkelingsdoelen;
- 3° de bepalingen inzake het minimumlessenrooster of de minimumlessentabel in het secundair en volwassenenonderwijs en in de deeltijdse vormingen in het kader van de deeltijdse leerplicht;
- 4° de bepalingen inzake het minimumaantal wekelijkse lestijden voor leerlingen in het basis-, secundair en volwassenenonderwijs;
- 5° de bepalingen die betrekking hebben op de participatie;
- 6° de bepalingen die betrekking hebben op de erkenning van scholen en centra, met uitzondering van de bepalingen inzake onderwijsstructuur en leerplan;
- 7° de bepalingen die betrekking hebben op het inschrijvingsgeld in het volwassenenonderwijs;
- 8° de bepalingen inzake zorgvuldig bestuur.

Het pilootproject waarborgt, opnieuw overeenkomstig met artikel 4 uit het decreet betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2009 en gewijzigd bij het decreet van 16 juni 2017:

- 1° het recht van de leerling op begeleiding door een centrum voor leerlingenbegeleiding;
- 2° de mogelijkheid tot overstap van een leerling in het begin van het schooljaar of tijdens het schooljaar naar een onderwijsinstelling of opleiding buiten het tijdelijke project;
- 3° de eindbekrachtiging van de studies, met de daaraan verbonden civiele effecten;
- 4° de vigerende verhouding tussen het aantal lessen op jaarbasis enerzijds, en de vakantie- en verlofregeling anderzijds;
- 5° dat in de vormen van onderwijs waar tegen omstrede beslissingen beroep kan worden ingesteld, dat ook in tijdelijke projecten het geval is;
- 6° dat de basisfinanciering of -subsiëring van de scholen en centra in kwestie nooit lager is dan die welke onder identieke omstandigheden buiten het tijdelijke project wordt toegekend;
- 7° de geldelijke loopbaan van de personeelsleden die in tijdelijke projecten fungeren.

**Artikel 8** benoemt de oprichting van een lokale werkgroep die zich buigt over de lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer.

De leden van deze lokale werkgroep worden opgesomd. Naast de lokale partners, wordt een vertegenwoordiging van zowel het departement Onderwijs als het departement Mobiliteit en Openbare Werken afgevaardigd, evenals een afvaardiging van de vervoerder. Dit stelt deze partijen in staat om vinger aan de pols te houden. Indien een pilotgebied een vervoerregioraad heeft, wordt een afvaardiging van de vervoerregioraad toegevoegd aan deze lokale werkgroep.

**Artikel 9** stelt een centrale stuurgroep aan die belast is met de opvolging van het pilotproject en de wijze van begeleiding en ondersteuning.

De samenstelling wordt in dit artikel benoemd. Naast de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit, wordt ook het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin afgevaardigd door een afgevaardigde van het kabinet Welzijn, een afgevaardigde van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, een afgevaardigde van Kind en Gezin en een afgevaardigde van het agentschap Jongerenwelzijn. De afgevaardigden van het Gemeenschapsonderwijs en van de representatieve verenigingen van de schoolbesturen of inrichtende machten vertegenwoordigen de scholen en schoolbesturen. De lokale werkgroep wordt vertegenwoordigd door de coördinatoren van de lokale werkgroepen.

Elke geleding wijst een of meer vertegenwoordigers aan.

**Artikel 10.** Dit artikel behoeft geen verdere uitleg.

**Artikel 11.** De evaluatie van het pilotproject wordt geregeld, overeenkomstig met artikel 6 van het decreet betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs: “In de loop van het laatste werkingsjaar van het tijdelijke project of, in het geval het tijdelijke project langer dan drie jaren duurt, in het derde werkingsjaar, dient een expertenpanel het tijdelijke project te evalueren, in het bijzonder op het vlak van haalbaarheid en wenselijkheid van een organieke implementatie”.

De samenstelling, oprichting en taken van dit expertenpanel, opnieuw overeenkomstig met artikel 6 van het decreet betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, omschreven. De evaluatie van het pilotproject wordt gepland in het schooljaar 2021-2022, aangezien een Vlaanderenbrede uitrol voorzien wordt in september 2022.

**Artikel 12 en artikel 13** bepalen de start – en einddatum van het pilotproject. De voorgestelde timing houdt rekening met de uitrol van het concept basisbereikbaarheid. Deze uitrol staat gepland vanaf december 2020. De structurele implementatie van een nieuw concept leerlingenvervoer in heel Vlaanderen wordt verder voorbereid in fasen, waarin toegewerkt zal worden naar de implementatie van het nieuwe concept.

### **Fase 1: Voorbereiding van het pilotproject.**

Deze fase start vanaf september 2019. Het project zal aangestuurd worden door een stuurgroep, waarmee de pilotgebieden nauw dienen samen te werken. Deze stuurgroep wordt samengesteld vanaf september 2019. Er wordt in de loop van het schooljaar 2019-2020 een expertenpanel opgericht dat het pilotproject opvolgt.

In deze fase is het cruciaal dat de verschillende elementen van de conceptnota (verder) uitgewerkt worden en dat er een eerste poging tot contact met partners i.f.v. het concept basisbereikbaarheid (bijvoorbeeld: de vervoerregioraad, andere scholen in de vervoerregio, ...) ondernomen wordt. Dit gebeurt in functie van de start van de nieuwe inschrijvingen voor het schooljaar 2020-2021, vanaf 1 maart 2020. De voorbereiding van de uitrol van het pilotproject loopt tot 30 juni 2020. De pilotgebieden Leuven en Hooglede – Izegem – Ingelmunster – Roeselare – Moorslede – Torhout kunnen de werking die ze opgezet hebben in kader van het pilotproject dat van maart 2017 tot juni 2019 liep, continueren.



## **Fase 2: Uitrol van het pilootproject.**

De uitrol van het pilootproject start vanaf 1 maart 2020 wanneer de eerste leerlingen voor schooljaar 2020-2021 inschrijven. Tijdens deze fase zal het concept verder uitgewerkt worden en dienen de samenwerkingsverbanden i.f.v. het concept basisbereikbaarheid geconsolideerd te worden. Hierbij is er minstens een regelmatige informatie-uitwisseling tussen de vervoerregioraad, de relevante stakeholders, de stuurgroep en het pilootproject.

De uitrol van het pilootproject loopt tot 30 juni 2022. Dit geeft de betrokken partijen de kans om het pilootproject grondig uit te werken en te testen. De vervoerregioraad start in principe zijn werking in december 2020-januari 2021. Starten op 1 september 2021 geeft vervoerregioraad en het pilootproject niet voldoende tijd om hun samenwerkingsverband op punt te stellen.

## **Fase 3: Implementatie in heel Vlaanderen.**

Tijdens de uitrol van het pilootproject zal tevens de voorbereiding en het besluitvormingsproces in functie van een structurele implementatie in heel Vlaanderen starten, in samenwerking met de relevante stakeholders en de centrale stuurgroep. De opvolging van het expertenpanel mondt uit in een evaluatie van het pilootproject in het schooljaar 2021-2022. Het evaluatierapport van dit expertenpanel bevat beleidsaanbevelingen die in een Vlaanderen-brede uitrol een belangrijke rol kunnen spelen. De effectieve uitrol van het nieuwe concept leerlingenvervoer in Vlaanderen wordt gepland vanaf 1 maart 2022, wanneer de eerste leerlingen voor schooljaar 2022-2023 inschrijven.

**Artikel 14** gelast de minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken met de uitvoering van dit besluit.

### **1.3 Samenvatting van het advies van de Vlaamse Onderwijsraad**

Het advies van de Vlaamse Onderwijsraad werd aangevraagd op 30 november 2018. De Vlaamse Onderwijsraad liet op 14 december 2018 weten dat zij afziet van advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs” en het Voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs”.

De Raad verwijst naar het advies van 26 mei 2016 over het eerdere ontwerpbesluit betreffende het tijdelijk project leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs dat van september 2017 tot juni 2019 loopt. Zij herhaalt haar principiële bedenkingen en haalt enkele bijkomende opmerkingen aan. De Minister van Onderwijs maakte een antwoord over aan de Raad, waarin zij een antwoord biedt op deze opmerkingen.

In de samenstelling van de lokale werkgroep (art. 8) werd de vertegenwoordiger van het Centrum voor Leerlingenbegeleiding toegevoegd, op expliciete vraag van de VLOR.

### **1.4 Samenvatting van de adviezen van de Raad van State**

De Raad van State verleende haar advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs” en het Voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project “Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs” op 16 januari 2019 (advies 65.026/1).

De Raad van State deed volgende tekstuele voorstellen:

- In artikel 1, 3°, van het ontwerp kunnen de woorden “tot op heden is dit De Lijn” worden geschrapt, wegens gebrek aan normatieve waarde. Eventueel kan in deze bepaling verwezen worden naar “de organisatie die op grond van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale dienst voor Leerlingenvervoer instaat voor de praktische organisatie van het leerlingenvervoer”.
- Het eerste lid van artikel 11 is verwarrend geformuleerd en voldoet niet aan de beginselen van de wetgevingstechniek. De volgende formulering wordt voorgesteld: “In de loop van het schooljaar 2019-2020 wordt, overeenkomstig artikel 6 van het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, een expertenpanel opgericht dat het pilootproject evalueert.”

Beide voorstellen tot aanpassing werden doorgevoerd in het ontwerp van besluit.

In artikel 1, 1°, wordt verwezen naar de “conceptnota”. In dit geval wordt verwezen naar de bisconceptnota “Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs”. Deze werd opgenomen als bijlage. In artikel 3, eerste lid, 3°, van het ontwerp wordt verwezen naar een andere conceptnota, de conceptnota “Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag”, die ook toegevoegd wordt als bijlage. De Raad van State vraagt dat beide conceptnota’s overeenkomstig de regels van de wetgevingstechniek, in de vorm van een bijlage aan het ontwerpbesluit worden toegevoegd. Beide conceptnota’s worden dan ook toegevoegd als bijlage, zoals de Raad van State vraagt.

Bij het voorontwerp van decreet heeft de Raad van State geen opmerkingen (advies 65.027/1 van 16 januari 2019), behalve het feit dat er op gewezen moet worden dat over het voorontwerp van decreet nog een kind- en jongereneffectrapport (Joker) moet worden opgemaakt, dat samen met het ontwerp van decreet ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd en bij het Vlaams Parlement wordt ingediend. Deze Joker werd opgesteld en toegevoegd aan het dossier dat bij dit voorontwerp van decreet hoort.

## **2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

1 Voor het pilootproject leerlingenvervoer dat georganiseerd werd van september 2017 tot juni 2019, werden geen extra middelen voorzien. Een deel van de reële vervoerskost tijdens het schooljaar 2015-2016 werd toegewezen aan de pilootgebieden om aan te wenden. Er werd dus telkens gewerkt binnen het huidige budget. Voor het pilootproject omschreven binnen deze nota, wordt voorgesteld op dezelfde manier tewerk te gaan. De uitvoering van het pilootproject is met andere woorden budgetneutraal; er wordt gewerkt binnen de huidige budgetten van de Vlaamse Regering.

Een omslag van het centraal toekennen van het recht op leerlingenvervoer naar het decentraal organiseren van leerlingenvervoer (het toekennen van rechten en het daadwerkelijk organiseren van alternatieven) vereist een decentralisering van de middelen. Daarom wordt 5% van de middelen binnen de huidige budgetten voor leerlingenvervoer toegewezen aan de pilootgebieden om aan te wenden voor de kosten die verbonden zijn aan de multimodale organisatie van het leerlingenvervoer (nieuwe alternatieven die binnen de pilootgebieden zijn uitgewerkt en die buiten de reguliere mogelijkheden van collectief vervoer en individueel vervoer vallen) en de organisatie van buitenschoolse opvang. Daarnaast wordt per pilootgebied een coördinator aangesteld die het pilootproject lokaal in goede banen dient te leiden.

2 Voor begrotingsjaar 2019 geldt het volgende:

- Het totale budget voor dit project is beschikbaar op begrotingsartikel FBO-1FGE2GE-WT.
- Het budget voor de aanstelling van een coördinator is beschikbaar op begrotingsartikel 1FGE2GM-WT.

3 Het advies van de Inspectie van Financiën werd aangevraagd op 13 november 2018 voor zowel het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering als het voorontwerp van decreet ter bekrachtiging van dit Besluit van de Vlaamse Regering. De Inspectie van Financiën gaf haar voorwaardelijk gunstig advies op 19 november 2019. De gestipuleerde voorwaarden zijn:

- een lichtere structuur wordt voorzien om de 3 pilootprojecten op te volgen m.a.w. geen 3 verschillende opvolgingsstructuren bevolkt door 52 personen;
- er eveneens kredieten beschikbaar zijn voor het 3e nog op te starten project in (groot)stedelijk gebied. Momenteel is slechts krediet beschikbaar voor de eerste 2 projecten voor in totaal 333k€ op FBO-1FGE2GE-WT.

Aan de eerste voorwaarde kan moeilijk voldaan worden, doordat het pilootproject een tijdelijk project is met een belangrijke rol voor de lokale besturen. De veelheid aan opvolgingsstructuren valt namelijk als volgt te verklaren.

- De bottom-up organisatie van het pilootproject zorgt ervoor dat lokale stakeholders betrokken dienen te worden, wat resulteert in de oprichting van een lokale werkgroep. De leden van deze werkgroep, zoals gedefinieerd in artikel 8 in dit BVR, leiden het project lokaal in goede banen.
- Eén van de doelstellingen van dit pilootproject is in kaart brengen wat de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren zijn voor de implementatie van een nieuw Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer. Het aanstellen van een centrale stuurgroep maakt dat alle partijen die betrokken zijn bij een dergelijke Vlaanderenbrede uitrol, het verhaal van de pilootprojecten kunnen opvolgen en tussentijds adviezen kunnen geven en problemen signaleren die zich mogelijks zullen voordoen bij een Vlaanderenbrede uitrol.
- Het decreet van 9 december 2005 betreffende de organisatie van tijdelijke projecten in het onderwijs, artikel 6, §2, verplicht bij de organisatie van een tijdelijk project zoals dit pilootproject dat er een expertenpanel ingericht wordt, belast met de evaluatie van het tijdelijk project. Hoe deze evaluatie verloopt en welke organisaties deelnemen aan het expertenpanel, staat gedefinieerd in artikel 11 in dit BVR.

Tijdens het pilootproject leerlingenvervoer dat georganiseerd werd van september 2017 tot juni 2019, werd op een gelijkaardige manier gewerkt. Deze eerdere ervaring leert ons dat vooral de lokale werkgroep het pilootproject opvolgt, volgens de bottom-up wijze zoals in het nieuwe concept leerlingenvervoer omschreven. De centrale stuurgroep krijgt regelmatig een stand van zaken, met het oog op de latere Vlaanderenbrede uitrol. Het expertpanel werkt op een autonome manier en staat op zich los van de dagelijkse werking van het pilootproject.

Uit deze eerdere ervaring blijkt ook dat er geen 52 afzonderlijke individuen zetelen in deze drie opvolgingsstructuren. Voor verschillende organisaties geldt een dubbel mandaat voor hun vertegenwoordiging in het expertenpanel en de centrale stuurgroep.

De Inspectie Financiën vraagt in haar advies dat er eveneens kredieten beschikbaar zijn voor het 3e nog op te starten project in (groot)stedelijk gebied. Eerder werd reeds aangehaald dat 5% van de middelen binnen de huidige budgetten voor leerlingenvervoer toegewezen worden aan de pilootgebieden om aan te wenden voor de kosten die verbonden zijn aan de multimodale organisatie van het leerlingenvervoer. Voor de twee pilootgebieden die ervaring hebben met het pilootproject leerlingenvervoer dat georganiseerd werd van september 2017 tot juni 2019 werden reeds kredieten beschikbaar gesteld op basis van deze berekening voor begrotingsjaar 2019.

Voor het derde pilootgebied kan deze berekening nog niet gemaakt worden, aangezien nog niet beslist is welk grootstedelijk gebied hiervoor aangesproken zal worden (Gent of Antwerpen). Het derde pilootgebied krijgt ook een voorbereidend schooljaar (zoals Leuven en Roeselare-Hoogledelzegem-Ingelmunster in het eerste pilootproject), om de verschillende elementen van de conceptnota uit te werken. Dit betekent dat de pilootvoorwaarden in het derde pilootgebied slechts gelden vanaf maart 2020, voor de inschrijvingen die starten in september 2020. Het is pas op dit moment dat het derde pilootgebied effectief middelen nodig heeft om aan te wenden voor de multimodale organisatie van het leerlingenvervoer. De selectie van dit gebied gebeurt zo spoedig mogelijk en na overleg met de scholen en lokale besturen van beide vervoersregio's, met oog op de begrotingsopmaak van 2020. Indien blijkt dat er toch kredieten nodig zijn voor begrotingsjaar 2019, worden de huidige budgetten herschikt met oog op de begrotingscontrole van 2019. Aldus wordt er voldaan aan de tweede voorwaarde van de Inspectie Financiën. Middelen van het budget leerlingenvervoer (individueel vervoer en busbegeleiding) en van het budget van Mobiliteit en Openbare Werken zullen dan worden overgeheveld naar FBO-IFGE2GE-WT.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 23 november 2018.

### **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

Per pilootproject wordt er een lokale werkgroep opgericht die het pilootproject op het terrein uitrolt, opvolgt en begeleidt. De werkgroep is samengesteld uit:

- een lokale coördinator;
- de directies of afgevaardigden van de deelnemende scholen;
- de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;
- de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- de afgevaardigde(n) van de vervoerder;
- de afgevaardigde van het lokale stadsbestuur;
- de afgevaardigde(n) of experts van de vervoerregio, een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan, verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan;
- de afgevaardigde van het Centrum Leerlingenbegeleiding;
- de afgevaardigde(n) van het platform dat instaat voor de coördinatie van de inschrijvingen;
- de externe experts.

Deze lokale werkgroep vraagt een inspanning van de directie van deelnemende scholen en van het lokale bestuur. Deze inspanning uit zich in:

- participatie aan de lokale werkgroep;
- uitvoeren van het beleid uitgewerkt in de lokale werkgroep in de eigen school;
- afstemming met de vervoerregio van de vervoersregio.

Er is buiten bovengenoemde inspanningen geen impact op de werkingsuitgaven, noch de investeringen en schulden van het lokale bestuur.

### **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

Er is geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

## 5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

1 Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2018-511 van 21 november 2018.

Het bijgaande voorontwerp van decreet ter bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2018-512 van 21 november 2018.

2 Het ontwerp valt buiten het toepassingsgebied van de reguleringsimpactanalyse.

Het betreft hier een pilootproject waarbinnen experimenteeruimte wordt gecreëerd los van de huidige regelgeving om verder uitvoering te geven aan de conceptnota 'leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs', goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015. De essentie van een experiment is net om niet onmiddellijk over te gaan tot wijziging van regelgeving maar om – binnen het decretaal toegestane kader van het proeftuinendecreet – door middel van een project op een gecontroleerde manier, beperkt in tijd en in omvang te evalueren en in te schatten wat de effecten zijn, hoe de verschillende actoren reageren, wat de problemen zijn ... om dan later goed onderbouwde beleidsbeslissingen te kunnen nemen en om in een latere fase regelgeving structureel aan te passen. Op het moment van een structurele aanpassing van de regelgeving zullen de resultaten van het experiment in een reguleringsimpactanalyse worden beschreven en geanalyseerd.

Er werd een kind- en jongereneffectrapport (Joker) opgesteld om de impact van het pilootproject op jongeren die schoollopen in het pilootproject, in kaart te brengen.

## 6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs';
- 2° haar goedkeuring te hechten aan het ontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs';
- 3° de Vlaamse minister, bevoegd voor Onderwijs en de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten voornoemd ontwerp van decreet en de bijhorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

De viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaamse minister van Onderwijs,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het goed te keuren voorontwerp van decreet ter bekrachtiging van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- de memorie van toelichting
- de Joker
- het advies van de VLOR
- de adviezen van de Raad van State