

## Joker voor

### Decreet ter bekrachtiging van het BVR betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'

## 1 Gegevens van het advies

### 1.1 Gegevens van de regelgeving

nummer taal- en wetgevingstechnisch advies	Advies 2018-511 (BVR) Advies 2018-512 (Bekrachtigingsdecreet)
bevoegde minister(s) van de regelgeving	Hilde Crevits, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaamse minister van Onderwijs Ben Weyts, Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
RIA	N.V.T.
JoKER	JA
armoedetoets	N.V.T.
link naar de regelgevingsagenda	N.V.T.

### 1.2 Gegevens van de aanvrager

e-mailadres	elke.cromphout@ond.vlaanderen.be
organisatie	Vlaamse Overheid
beleidsdomein	Departement Onderwijs en Vorming
entiteit	Afdeling Basisonderwijs en Deeltijds Kunstonderwijs

## 2 Titel en fase



**Titel:** "Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het tijdelijk project "Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs"

**Fase:** Eerste principiële goedkeuring van de Vlaamse Regering verkregen op 30 november 2018.

**Titel:** Ontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van XXXXXX betreffende het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'

**Fase:** Eerste principiële goedkeuring van de Vlaamse Regering verkregen op 30 november 2018.

### 3 Samenvatting

Het Kinderrechtencommissariaat organiseerde op 23 oktober 2013 een 'Krunch', waarbij het leerlingenvervoer centraal stond. Hierbij kwamen kinderen die op het leerlingenvervoer zitten, zelf aan het woord. Zij gaven aan dat het vroege opstaan en late thuiskomen, de lange busrit en de sfeer op de bus zwaar op hen wegen. De Minister van Onderwijs en de Minister van Mobiliteit en Openbare werken nemen de verzuchtingen van leerlingen (en ouders) omtrent de reistijd zeer serieus. Leerlingenvervoer is een gedeelde bevoegdheid tussen beide beleidsdomeinen. Daarom werkten beide ministers in onderlinge samenwerking twee schooljaren geleden op basis van wetenschappelijk onderzoek een nieuwe concept leerlingenvervoer uit. Kinderen zitten inderdaad vaak nog te lang op de bus in niet altijd comfortabele omstandigheden. Daar willen beide ministers een antwoord op bieden. Het is de bedoeling om de busrittijden op termijn korter te maken en het vervoer meer aan te passen aan de leerlingen. 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.

De nood aan een nieuwe concept leerlingenvervoer vloeit voort uit de problemen die leerlingen op de bus aangeven, maar het huidige concept en regelgevend kader kennen nog meer problemen. 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, zoals eerder aangehaald, 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. Daarnaast zijn er door de jaren heen zoveel uitzonderingen ontstaan dat het huidige regelgevend kader aan coherentie verloren heeft.

Met andere woorden: het huidige vervoersysteem heeft geen optimaal regelgevend kader en genereert geen kwalitatief vervoer van – en naar school voor de leerlingen die hier nood aan hebben. De impact hiervan op de jongeren op de schoolbus is niet gering, vaak zijn zij al uitgeput van de lange busrit alvorens zij hun klas binnenkomen. 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 en Openbare Werken 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. We werken met de meest kwetsbare doelgroepen in het Vlaamse onderwijs. Om te verzekeren dat het nieuwe concept leerlingenvervoer effectief een kwalitatiever leerlingenvervoer tot gevolg heeft, waar leerlingen voordeel uit halen, werd er een pilootproject gestart. 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 voor alle betrokken partijen. 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.

In voorliggend ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' wordt een vernieuwing van dit pilootproject georganiseerd vanaf schooljaar 2019-2020. Ondertussen ontwikkelden zich enkele uitdagingen, bvb. rond basisbereikbaarheid, waar het huidig leerlingenvervoer opnieuw geen antwoord op kan bieden. Er wordt een vernieuwing van het pilootproject vooropgesteld, zodat er ook op deze nieuwe evoluties een antwoord gezocht kan worden binnen het nieuwe concept leerlingenvervoer. We werken in dit pilootproject met de meest kwetsbare doelgroepen in het onderwijs. Omwille van deze doelgroep is het belangrijk om niet over één nacht ijs te gaan en een weldoordacht, duidelijk nieuw concept leerlingenvervoer te ontwikkelen alvorens we Vlaanderenbreed uitrollen. Het zou immers niet in het belang van de leerling zijn om het huidig leerlingenvervoer te hervormen op korte termijn om dan, eens basisbereikbaarheid uitrolt in Vlaanderen in december 2020, een nieuwe hervorming te moeten uitvoeren. Deze vernieuwing gebeurt in onderling overleg tussen de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit. Een tweede argument voor vernieuwing is dat ondanks alle inspanningen, in het kader van het pilootproject dat heeft gelopen van maart 2017 tot juni 2019 nog niet voldoende duidelijkheid is over alle pijlers van het nieuw concept leerlingenvervoer voor een Vlaanderenbrede uitrol. Opnieuw is het hier van belang om doordacht te werk te gaan en geen overhaaste hervormingen door te voeren. Zo blijven beide pilootgebieden worstelen met een nieuw criterium voor de lokale bepaling van het recht op collectief leerlingenvervoer, werd het pilootproject nog niet uitgetest in een grootstedelijke regio en is het nog niet duidelijk wat de impact zal zijn van het nieuwe concept basisbereikbaarheid. De 2 bestaande pilootgebieden zetten bij een vernieuwing dan ook hun werking verder en er zal een (door de minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de minister van Onderwijs te bepalen) nieuw pilootgebied worden toegevoegd in een (groot)stedelijke omgeving.

Het pilootproject zoals voorgesteld in dit BVR loopt gedurende een periode van 3 schooljaren (2019-2020, 2020-2021, 2021-2022). De doelstelling van dit pilootproject is drieledig:

- een antwoord bieden op de vandaag bestaande knelpunten, zoals benoemd in de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015;
- de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren voor de implementatie van een nieuwe Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer in kaart brengen;
- samenwerkingsverbanden ontwikkelen in functie van het 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 bij het voorliggend BVR.

De doelstellingen van het pilootproject zijn gericht op de voorbereiding van een eventuele wijziging van de onderwijswetgeving met het oog op het ontwikkelen van specifieke maatregelen voor jongeren in het buitengewoon onderwijs, en een betere organisatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs met het oog op een kwalitatievere busrit voor de leerlingen. Het besluit treedt in werking op 1/9/2019 en zal buiten werking gesteld worden op 31/8/2022.

Gelijktijdig wordt ook het voorontwerp van decreet ter bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het tijdelijk project 'leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' voorgelegd. Dit voorontwerp van decreet bevestigt en bekrachtigt de manier van werken zoals voorgesteld in de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015.



## 4 Probleembeschrijving

Het collectief leerlingenvervoer wordt georganiseerd voor alle leerlingen uit het buitengewoon onderwijs die kiezen voor de dichtstbijzijnde school van het net naar zijn/haar keuze en waarvoor hij/zij een attestering heeft. Dit wordt georganiseerd voor alle kinderen van 3 t.e.m. 18 jaar, eventueel zelfs t.e.m. 25 jaar indien de leerling een verlengde schoolloopbaan in het buitengewoon onderwijs loopt. In 2013 werden er dagelijks 1564 ritten georganiseerd waarbij 40.628 kinderen en jongeren werden vervoerd. Naar schatting 20% van die ritten duren langer dan 220 minuten (3u40min). Dit betekent uiteraard niet dat alle kinderen de gehele rit moeten uitzitten. Toch zit ongeveer 2% van de kinderen en jongeren de hele tijd of bijna de hele tijd de busrit uit. Concreet betekent dit: minstens 1u50min in de ochtend en 1u50min in de avond. Vooral in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, waar de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen zich bevinden, is het probleem zeer groot. Naarmate de fileproblematiek toeneemt, neemt ook de ritduur toe.

De problemen met het huidig leerlingenvervoer zijn ernstig en hebben meerdere oorzaken. Ten eerste heeft de organisatie van het buitengewoon onderwijs een impact op het leerlingenvervoer en de reistijd, omdat ouders het recht hebben om het onderwijsnet vrij te kiezen. Daarnaast is het zo dat niet elke school alle types buitengewoon onderwijs aanbieden, waardoor de afstand ook nog groter kan worden. Bovendien kampen scholen met capaciteitsproblemen waardoor ze genoodzaakt zijn kinderen door te verwijzen naar verder gelegen scholen. Ten tweede is het zo dat het leerlingenvervoer georganiseerd moet worden tijdens de spitsuren, waardoor de reistijd beïnvloed wordt door verkeerscongestie. Ten derde is de financiële omkadering voor de organisatie van het leerlingenvervoer beperkt en is het belangrijkste criterium voor de gunning van een opdracht in openbare aanbesteding voor de exploitatie van het leerlingenvervoer het financiële argument, waardoor de kwaliteit van het busvervoer zich beperkt tot de minimale vereisten en niet altijd overeenkomt met de behoeftes. Dat laatste heeft ook een impact op het type bus dat wordt ingezet. Hierbij komt ook nog dat er weinig financiële incentives worden voorzien om de reistijd beperkt te houden. Ten vierde houdt het criterium afstand geen rekening met andere criteria, zoals bvb. reistijd. Er is op vlak van reistijd of afstand geen beperking ingesteld, en het recht van elk kind op leerlingenvervoer is even groot, ongeacht de problematiek van het kind, de thuissituatie, de afstand van de opstapplaats naar de school, enzovoort. Ten vijfde is er een cluster aan organisationele elementen die een rechtstreekse of onrechtstreekse impact hebben op de organisatie van het leerlingenvervoer en daardoor soms ook op de reistijd:

- het aantal betrokken actoren en de soms moeizame samenwerking daartussen;
- de complexe regelgeving omdat er ook een grote flexibiliteit aan de dag gelegd wordt in het toekennen van het recht op vervoer. Ouders en scholen verwachten ook flexibiliteit in het toekennen van het recht;
- leerlingenvervoer in de praktijk is weinig flexibel omdat het in se georganiseerd wordt als collectief leerlingenvervoer;
- onrechtstreeks van belang is dat de busbegeleiding pedagogische achtergrond mist wat een impact kan hebben op de beleving van de reistijd;

Tot slot is er sprake van een grote hoeveelheid praktische problemen: gebrek aan buitenschoolse kinderopvang, opstapplaatsen voor kinderen, moeilijk bereikbare huizen, nodige opstaptijd voor kinderen met bepaalde problemen, taal buschauffeurs en begeleiders, kinderen met alternerend verblijf, enzovoort.

Het pilootproject tracht om op deze knelpunten in te spelen volgens de werkwijze die in de conceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' voorop gesteld wordt (zie 'Samenvatting'). In principe eindigt het pilootproject 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' in juni 2019. Een vernieuwing van de pilootprojecten is echter noodzakelijk, omwille van onderstaande redenen.



- Het inschrijven van wat reeds goed werkt in Leuven en Roeselare is zeer moeilijk. De regelgeving voor het leerlingenvervoer is versnipperd, wat maakt dat er niet op één plaats is ingeschreven kan worden. Er zouden meerdere decreten, wetten en omzendbrieven aangepast moeten worden.
- Er zijn nog heel wat initiatieven lopende in Roeselare en in Leuven waarvan de impact nog niet duidelijk is. Zo loopt er in Leuven een project met de gemeente Herent om een inclusieve opvang op te starten. In het pilotgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster zou men graag enkele scholen toevoegen aan het pilotproject binnen de grenzen van de vervoerregio Roeselare.
- Ondanks alle inspanningen is in het kader van dit pilotproject nog niet voldoende duidelijkheid over alle pijlers van het nieuw concept leerlingenvervoer voor een Vlaanderenbrede uitrol. Zo blijven beide pilotgebieden worstelen met een nieuw criterium voor de lokale bepaling van het recht op collectief leerlingenvervoer.
- Het pilotproject werd nog niet getest in een grootstedelijke regio (Gent of Antwerpen), een zorg die zowel OVSG als VLOR reeds aanhaalde. Nu we wat ervaring hebben met het pilotproject, lijkt het ons een noodzaak om een grootstedelijk gebied toe te voegen aan het pilotproject.
- Het is nog niet duidelijk welke invloed de ontwikkelingen omtrent basisbereikbaarheid binnen het beleidsdomein Mobiliteit zullen hebben op het leerlingenvervoer. Het pilotproject leerlingenvervoer kan hierbij een vervoerregioraad bijstaan en omgekeerd; deze samenwerking is noodzakelijk en dient uitgetest te worden alvorens een Vlaanderenbrede uitrol van het nieuw concept leerlingenvervoer gebeurt.
- Indien het pilotproject niet vernieuwd zou worden, blijven de knelpunten zoals bovenstaand omschreven gelden. De reistijden zullen wellicht lang blijven en de realisatie van een kwalitatief leerlingenvervoer zal uitblijven.

We werken in dit pilotproject met de meest kwetsbare doelgroepen in het onderwijs. Omwille van deze doelgroepen is het belangrijk om niet over één nacht ijs te gaan en een weldoordacht, duidelijk nieuw concept leerlingenvervoer te ontwikkelen alvorens we Vlaanderenbreed uitrollen. Er wordt een vernieuwing van het pilotproject opgestart, zodat er ook op bovenstaande uitdagingen een antwoord gezocht kan worden binnen het nieuwe concept leerlingenvervoer. Het zou immers niet in het belang van de leerling zijn om het huidig leerlingenvervoer te hervormen op korte termijn om dan, eens bvb. basisbereikbaarheid uitrolt in Vlaanderen, een nieuwe hervorming te moeten uitvoeren. In pilotgebied Leuven gaan momenteel ongeveer 1200 leerlingen naar de deelnemende scholen. In pilotgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster gaan zijn dit 1350 leerlingen. Leerlingen die reeds recht op vervoer hadden, behouden in Roeselare hun recht op vervoer. Enkel nieuwe leerlingen moeten hier de pilotregels volgen. Het gebruik van centrale opstapplaatsen e.d. geldt echter ook voor hen. In Leuven werd door de lokale werkgroep beslist dat de pilotregels gelden voor alle leerlingen. Beide regio's zullen in het nieuwe pilotproject hun werking continueren. Aangezien het nieuwe, grootstedelijke pilotgebied nog bepaald moet worden, is nog niet in te schatten voor hoeveel leerlingen de pilotregels in dit gebied gelden. Het derde pilotgebied krijgt ook een voorbereidend schooljaar (zoals Leuven en Roeselare-Hooglede-Izegem-Ingelmunster in het eerste pilotproject), om de verschillende elementen van de conceptnota uit te werken. Dit betekent dat de pilotvoorwaarden in het derde pilotgebied slechts gelden vanaf maart 2020, voor de inschrijvingen die starten in september 2020.

## 5 Beleidsdoelstelling

De Vlaamse Regering wil tegen 1 september 2022 een nieuw concept leerlingenvervoer uitrollen dat een kwalitatief leerlingenvervoer beoogt waarbij aandacht is voor de noden van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs, rekening houdende met de nieuwe ontwikkelingen rond basisbereikbaarheid binnen Mobiliteit, de knelpunten van het huidig leerlingenvervoer en de evaluatie van het pilotproject in verschillende contexten (stedelijk, landelijk, grootstedelijk).

Dit nieuw concept leerlingenvervoer steunt op de volgende pijlers:



- 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)

## 6 Opties

### → Nuloptie: voorzetting van een bestaande toestand

*Stoppen met pilootprojecten en teruggaan naar de huidige regelgeving*

De nuloptie is in dit geval dat men de pilootprojecten stopzet en teruggaat naar de huidige regelgeving en het huidige systeem leerlingenvervoer. Een continuering van de pilootprojecten is immers niet mogelijk, aangezien hun toestemming om af te wijken van de regelgeving kadert in het decreet betreffende de organisatie van de tijdelijke projecten (en dit zou wegvallen indien het pilootproject stopgezet wordt). In dit geval blijft het criterium 'afstand' gelden en heeft iedere leerling die naar de dichtstbijzijnde school voor buitengewoon onderwijs gaat van het net naar zijn/haar keuze recht op leerlingenvervoer (mits correcte attestering).

### → Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

*Verderzetten van de pilootprojecten en een Vlaanderenbrede uitrol voorzien voor 1 september 2022*



De tweede optie is dat er een vernieuwing van het pilootproject georganiseerd wordt. In deze vernieuwing kunnen pilootgebied Leuven en pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster hun werking voortzetten. Er wordt een grootstedelijk gebied toegevoegd aan het pilootproject, opdat we de noodzakelijke randvoorwaarden en de kritische succesfactoren voor de implementatie van een nieuwe Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer verder in kaart kunnen brengen. Dit geeft eveneens de kans om verder na te denken over de uitwerking van de verschillende pijlers zoals benoemd in de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015, met bijzondere aandacht voor het ontwikkelen van een alternatief criterium voor 'afstand'. Daarnaast kan men in de drie pilootgebieden samenwerkingsverbanden ontwikkelen in functie van het 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 bij het voorliggend BVR. Deze samenwerkingsverbanden maken het mogelijk in te schatten wat de gevolgen zullen zijn van de Vlaanderenbrede uitrol van basisbereikbaarheid.

### → Optie 3: nieuwe beleidsmaatregel(en)

*Stoppen met pilootprojecten en de regelgeving uit de pilootprojecten Vlaanderenbreed uitrollen voor 1 september 2019*

De laatste optie is dat het pilootproject stopgezet wordt en dat er meteen een Vlaanderenbrede uitrol opgestart wordt voor 1 september 2019. In principe eindigt het pilootproject 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' immers in juni 2019. De principes waarvan in de pilootprojecten duidelijk is dat deze werken, worden verankerd in regelgeving en gelden onmiddellijk Vlaanderenbreed.



## 7 Analyse van de effecten

### Doelgroepen

Kinderen en jongeren in het buitengewoon onderwijs die gebruik maken van het collectief leerlingenvervoer.

#### Nuloptie

##### Effectbeschrijving

Zoals reeds uitgebreid omschreven in de probleembeschrijving, kent het huidig systeem leerlingenvervoer heel wat problemen. Indien de pilootproject stopgezet worden, wordt aan deze problemen niet tegemoet gekomen. Dat men bij een stopzetting niet tegemoet kan komen aan de zorgen en problemen van het huidig systeem leerlingenvervoer, betekent eveneens dat de lange ritduur niet aangepakt zal worden.

##### Vergelijkingstabel van alle effecten

doelgroepen	voordelen	nadelen
	omschrijving	omschrijving
Jongeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ieder kind dat naar de dichtstbijzijnde school gaat van het net naar zijn/haar keuze heeft recht op leerlingenvervoer en heeft gegarandeerd collectief leerlingenvervoer indien hij/zij voldoet aan deze bepaling.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zeer lange reistijden.</li> <li>Weinig kwalitatieve busritten.</li> <li>Voor oudere leerlingen die geen nood hebben aan busvervoer, is dit een optie die hen weinig zelfredzaamheid bijbrengt.</li> <li>Psychosociale invloed en invloed op schoolprestaties van lange busritten.</li> </ul>
Directie en buscoördinatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Huidige werking kan gecontinueerd worden.</li> <li>Minder planlast in de overgangsfase naar een nieuw systeem leerlingenvervoer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geen inbreng over of een kind al dan niet rechthebbend is.</li> <li>Blijvende moeilijke onderlinge communicatie tussen scholen, busbegeleiders en ouders.</li> <li>Versnipperde regelgeving maakt communicatie naar Agodi en het team leerlingenvervoer niet altijd gemakkelijk.</li> </ul>
Ouders	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het kind kan op het gratis collectief leerlingenvervoer terecht.</li> <li>Geen zorgen over een evt. alternatieve manier van vervoer naar school.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kind zit bijzonder lang op de bus, komt vermoeid thuis.</li> </ul>

#### Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

##### Effectbeschrijving

De tweede optie is dat er een vernieuwing van het pilootproject georganiseerd wordt. Pilotgebied Leuven, pilotgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster en een grootstedelijk pilotgebied testen in dit geval de verschillende pijlers zoals benoemd in de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs' zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015 uit. Dit heeft tot effect dat er drie gebieden in Vlaanderen





afwijken van de huidige regelgeving omtrent leerlingenvervoer. Een vernieuwing van het pilootproject stelt ons in staat om een nieuwe, Vlaanderenbrede regelgeving uit te rollen die voldoende wetenschappelijk onderbouwd is. Er zijn nog heel wat initiatieven lopende in Roeselare en in Leuven waarvan de impact nog niet duidelijk is. Zo loopt er in Leuven een project met de gemeente Herent om een inclusieve opvang op te starten. In het pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster zou men graag enkele scholen toevoegen aan het pilootproject binnen de grenzen van de vervoerregio Roeselare. Een vernieuwing van het pilootproject maakt dat ingeschat kan worden wat het effect hiervan zal zijn.

Het is voorlopig nog niet duidelijk welke invloed de ontwikkelingen omtrent basisbereikbaarheid binnen het beleidsdomein Mobiliteit zullen hebben op het leerlingenvervoer. Via de weg van de pilootprojecten kan de invloed van dit concept basisbereikbaarheid op het leerlingenvervoer grondig onderzocht worden, evenals dat er samenwerkingsverbanden opgezet kunnen worden om hierop in te spelen.

*Vergelijkingstabel van alle effecten*

<b>doelgroepen</b>	<b>voordelen</b>	<b>nadelen</b>
	<b>omschrijving</b>	<b>omschrijving</b>
Jongeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijd vermindert mogelijk.</li> <li>• Meer zelfredzaamheid; zelf de bus nemen, nadenken over alternatieven, ...</li> <li>• Eén hervorming van het leerlingenvervoer, niet meerdere.</li> <li>• Zorgnoden staan centraal, niet of je al dan niet dicht genoeg bij de school woont.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen gegarandeerd recht op gratis collectief leerlingenvervoer indien je kiest voor de dichtstbijzijnde school.</li> </ul>
Directie en buscoördinatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Binnen de huidige pilootprojecten kan de werking gecontinueerd worden.</li> <li>• Klachten omtrent lange ritduur worden aangepakt; er wordt werk gemaakt van een nieuw concept leerlingenvervoer dat inspeelt op de knelpunten waar directie en buscoördinatoren dagelijks mee te maken hebben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer planlast in de overgangsfase naar een nieuw systeem leerlingenvervoer voor de pilootgebieden.</li> <li>• Lokale spelers bepalen het recht; mogelijk moet de directeur hier slecht nieuws brengen naar ouders en leerling.</li> </ul>
Ouders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijd van het kind vermindert.</li> <li>• Zorgnoden van het kind staan centraal, niet of je al dan niet dicht genoeg bij de school woont.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen gegarandeerd recht op gratis collectief leerlingenvervoer meer.</li> </ul>





### Optie 3: nieuwe beleidsmaatregel(en)

#### Effectbeschrijving

Indien er Vlaanderenbreed uitgerold moet worden wat er momenteel reeds aanwezig is in pilootgebied Leuven en pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster, zullen we op heel wat praktische problemen stuiten.

- Het proces van het uitrollen van een nieuwe, Vlaanderenbrede regelgeving is nog niet gestart. Een opstart voor 1 september 2019 is bijgevolg onmogelijk.
- We zouden een weinig wetenschappelijk onderbouwd systeem uitrollen; er is nood aan meer onderzoek.
- Er zijn nog heel wat initiatieven lopende in Roeselare en in Leuven waarvan de impact nog niet duidelijk is. Zo loopt er in Leuven een project met de gemeente Herent om een inclusieve opvang op te starten. In het pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster zou men graag enkele scholen toevoegen aan het pilootproject binnen de grenzen van de vervoerregio Roeselare. Deze initiatieven zouden stoppen of zouden minder gestimuleerd worden.
- Ondanks alle inspanningen is in het kader van dit pilootproject nog niet voldoende duidelijkheid over alle pijlers van het nieuw concept leerlingenvervoer voor een Vlaanderenbrede uitrol. Zo blijven beide pilootgebieden worstelen met een nieuw criterium voor de lokale bepaling van het recht op collectief leerlingenvervoer. Er is bijgevolg geen mogelijkheid om een alternatief voor het criterium 'afstand' in te schrijven, wat leidt tot het teruggaan naar 'afstand' voor de pilootgebieden.
- Het pilootproject werd nog niet getest in een grootstedelijke regio (Gent of Antwerpen), een zorg die zowel OVSG als de VLOR reeds aanhaalde.
- Het is nog niet duidelijk welke invloed de ontwikkelingen omtrent basisbereikbaarheid binnen het beleidsdomein Mobiliteit zullen hebben op het leerlingenvervoer. Het is mogelijk dat we een nieuw, Vlaanderenbreed concept leerlingenvervoer zouden uitrollen in 2019 om dit systeem vervolgens opnieuw te moeten hervormen in 2020, wanneer basisbereikbaarheid uitrolt.
- Versnipperde regelgeving maakt het moeilijk om in te schrijven wat nu reeds werkt.

#### Vergelijkingstabel van alle effecten

doelgroepen	voordelen	nadelen
	omschrijving	omschrijving
Jongeren	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reistijd vermindert mogelijk door gebruik alternatieve vervoersmodi of kinderopvang (kan wel ingeschreven worden).</li><li>• Meer zelfredzaamheid; zelf de bus nemen, nadenken over alternatieven, ...</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reistijd neemt mogelijk weer toe indien men niet kiest voor alternatieve vervoersmodi of kinderopvang.</li><li>• Mogelijks nieuwe hervorming in 2020, wanneer basisbereikbaarheid uitrolt.</li><li>• Zeer veel onzekerheid over het leerlingenvervoer: wordt het hervormd? Heb je recht of niet?</li></ul>
Directie en buscoördinatoren	<ul style="list-style-type: none"><li>• Huidige werking kan gecontinueerd worden.</li><li>• Minder planlast in de overgangsfase naar een nieuw systeem leerlingenvervoer.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geen inbreng over of een kind al dan niet rechthebbend is.</li><li>• Blijvende moeilijke onderlinge communicatie tussen scholen, busbegeleiders en ouders.</li><li>• Versnipperde regelgeving maakt communicatie naar Agodi en het team leerlingenvervoer niet altijd gemakkelijk.</li></ul>



Ouders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijd van het kind vermindert mogelijk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijd van het kind neemt mogelijk weer toe.</li> <li>• Geen gegarandeerd recht op gratis collectief leerlingenvervoer meer.</li> </ul>
--------	--	--

## 8 Vergelijking van de opties

Er kan slechts een degelijke vergelijking van de opties naar voren worden geschoven wanneer het pilootproject voldoende lang tijd heeft gehad om de het nieuw concept leerlingenvervoer te ontwikkelen. 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. Bijgevolg is het bijvoorbeeld nog niet mogelijk om in te schatten wat het effect is van het pilootproject in een grootstedelijke regio, het inzetten op kinderopvang, het lokaal bepalen van het recht, ... Er zijn in het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen wel enkele tendensen merkbaar, maar dit is nog niet voldoende om van een grondige effectenanalyse te spreken of om een grondige effectenanalyse op uit te voeren. Het doel van het pilootproject is net in te schatten wat de effecten zijn van een dergelijke werkwijze.

Op het moment van een structurele aanpassing van de regelgeving zullen de resultaten van het experiment in een reguleringsimpactanalyse worden beschreven en geanalyseerd. Hier zal ook een Joker opgesteld worden, die zich concentreert op de impact en effecten van de gekozen opties op kinderen en jongeren.

## 9 Uitvoering

De pilootgebieden die reeds ervaring hebben met het pilootproject dat gelopen heeft van maart 2017 tot juni 2019 kunnen hun werking continueren. De lokale partners werden uitgebreid betrokken en ingelicht over de vernieuwing van het pilootproject. De pilootcoördinatoren van pilootgebied Leuven en pilootgebied Roeselare – Hooglede – Izegem – Ingelmunster kwamen meermaals samen met het Departement Onderwijs en Vorming om de concrete uitvoering van het nieuwe pilootproject te bespreken. De centrale stuurgroep van het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen werd geconsulteerd over een eventuele vernieuwing van het pilootproject. De betrokken partners zijn dus reeds op de hoogte.

De minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken worden belast met het selecteren van een derde pilootgebied. Dit dient een grootstedelijk gebied te zijn. Hiervoor wordt naar Antwerpen of Gent gekeken. Beide regio's gaven eerder al aan dat zij geïnteresseerd zijn in het pilootgebied en dat zij graag zouden deelnemen. Er zal aan beide regio's gevraagd worden een projectvoorstel op te stellen, waarna er onderhandeld zal worden.

Eind maart wordt er een infodag gepland voor het volledige werkveld van het buitengewoon onderwijs. Op deze infodag zal de evaluatie van het pilootproject dat gelopen heeft van maart 2017 tot juni 2019 toegelicht worden. Hier zal eveneens meegedeeld worden dat er een nieuw pilootproject start, welke regio's hieraan deelnemen, vanwaar de nood aan nieuw pilootproject komt en hoe dat zal verlopen, ... Door het organiseren van deze infodag is het werkveld op de hoogte.



## 10 Administratieve lasten

Geen extra informatieverplichting.



## 11 Handhaving

Er wordt aan het pilootproject een subsidie toegekend voor het inzetten op alternatieve vervoersmodi. Ter controle dienen de pilootcoördinatoren een financieel eindrapport in waarbij zij de uitgaven bewijzen aan de hand van uitgavenbewijsstukken bij een financieel rapport en deze keuzes verantwoorden in een inhoudelijk rapport. Dit wordt gecontroleerd door het Departement Onderwijs en Vorming.



## 12 Evaluatie

De evaluatie van het pilootproject 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”.



Concreet betekent dit dat in de loop van het schooljaar 2019-2020 een expertenpanel wordt opgericht dat het pilootproject evalueert. Deze opvolging mondt uit in een evaluatie van het pilootproject in het schooljaar 2021-2022. Het expertenpanel evalueert het pilootproject op het vlak van haalbaarheid, wenselijkheid van een organieke implementatie en van de uitwerking van de pijlers van de conceptnota ‘Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs’. Het geheel van de evaluatieresultaten maakt het voorwerp uit van een rapport dat opgemaakt is onder de verantwoordelijkheid van de centrale stuurgroep, en dat aan de Vlaamse minister, bevoegd voor het onderwijs, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, wordt bezorgd.

Het expertenpanel is samengesteld uit:

- 1° twee afgevaardigden van het Vlaams ministerie van Onderwijs en Vorming, waarvan één afgevaardigde het voorzitterschap vervult;
- 2° één afgevaardigde van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 3° één afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 4° één afgevaardigde van de onderwijsinspectie;
- 5° één afgevaardigde van het Gemeenschapsonderwijs;
- 6° één afgevaardigde van het Provinciaal Onderwijs Vlaanderen;
- 7° één afgevaardigde van het Onderwijssecretariaat van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- 8° één afgevaardigde van het Katholiek Onderwijs Vlaanderen;
- 9° één afgevaardigde van het Overleg Kleine Onderwijsverstrekkers;
- 10° één afgevaardigde van de representatieve vakorganisaties;
- 11° één afgevaardigde van de vervoerder;
- 12° één afgevaardigde van het CLB;
- 13° afgevaardigden van de ouderbelangenverenigingen en de ouderkoepels van de verschillende onderwijsnetten.

Elke geleding duidt haar vertegenwoordiger(s) aan.

## 13 Consultatie

De centrale stuurgroep van het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen werd geconsulteerd over een eventuele vernieuwing van het pilootproject. Eén van de opmerkingen hierbij was dat



dit zeer tijdsintensief is en veel energie vraagt van de onderwijspartners. Het pionierswerk dat bij een pilootproject hoort, is inderdaad een bijzonder tijdsintensieve taak die heel wat energie vraagt. Dit is echter eigen aan een pilootproject, hier kan zeer weinig aan tegemoet gekomen worden. Indien er een Vlaanderenbrede uitrol komt van het pilootproject, zal er aandacht besteed worden aan de tijdsbesteding die die van de onderwijspartners vergt. De centrale stuurgroep begreep de nood aan een vernieuwing van het pilootproject.

De VLOR wordt geconsulteerd in het besluitvormingsproces. Het BVR zal aangepast worden naar het advies van de VLOR indien nodig. De VLOR wordt eveneens betrokken in de onderhandelingen met een derde, grootstedelijke regio en wordt geconsulteerd in deze keuze door de minister van Onderwijs en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Voor verdere consultatie geldt dat er een centrale stuurgroep en een centrale klankbordgroep wordt opgericht. De centrale stuurgroep wordt belast met de opvolging van het pilootproject en de wijze van begeleiding en ondersteuning. De pilootcoördinatoren geven in dit orgaan regelmatig een update over de stand van zaken in het pilootgebied. Indien zij vragen hebben, kunnen zij deze in de centrale stuurgroep stellen aan de onderwijspartners. De onderwijspartners kunnen op hun beurt de pilootcoördinatoren bevragen en kunnen hun bemerkingen meegeven in de stuurgroep. Zo wordt deze centrale stuurgroep een vorm van permanent overleg met de partners. De centrale stuurgroep wordt geconsulteerd indien er wijzigingen in het pilootproject nodig zijn ter begeleiding en ondersteuning. Hun belangrijkste taak is, zoals eerder gesteld, het opvolgen en eventueel zelfs sturen van de pilootprojecten. De stuurgroep is samengesteld uit:

- 1° de afgevaardigden van de kabinetten Onderwijs, Mobiliteit en Welzijn;
- 2° de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;
- 3° de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 5° de afgevaardigden van het Gemeenschapsonderwijs en van de representatieve verenigingen van de schoolbesturen of inrichtende machten;
- 6° de afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 7° de coördinatoren van de lokale werkgroepen;
- 8° de afgevaardigde van het Centrum Leerlingenbegeleiding;
- 9° de afgevaardigde van de vervoerder;
- 10° de afgevaardigde van Kind en Gezin;
- 11° de afgevaardigde van het Agentschap Jongerenwelzijn.

De leden van de centrale stuurgroep zijn veelal dezelfde leden als voor het pilootproject dat van maart 2017 tot juni 2019 heeft gelopen. Er wordt een afgevaardigde van het Agentschap Jongerenwelzijn gevraagd om mee aan tafel te schuiven. Het doel van het pilootproject is immers een kwalitatief leerlingenvervoer te bekomen voor de kinderen en jongeren uit het buitengewoon onderwijs.

Er wordt een klankbordgroep opgericht, waar de pilootcoördinatoren eveneens op regelmatige basis de sociale partners op de hoogte brengen van ontwikkelingen binnen het pilootgebied. De partners kunnen binnen dit orgaan ook hun bemerkingen en vragen meegeven aan de pilootcoördinatoren. Er wordt gekozen voor twee organen opdat het aantal leden van de centrale stuurgroep niet te groot zou zijn. De taken van de twee organen verschillen; waar de centrale stuurgroep werkelijk 'stuurt' en ondersteunt, wordt de klankbordgroep geïnformeerd en om (vrijblijvend) advies gevraagd. De klankbordgroep is samengesteld uit:

- 1° de afgevaardigden van de kabinetten Onderwijs, Mobiliteit en Welzijn;
- 2° de afgevaardigden van het Departement Onderwijs en Vorming van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming;



- 3° de afgevaardigden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° de afgevaardigden van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin van het Vlaams Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;
- 5° de afgevaardigde van het Agentschap voor Onderwijsdiensten;
- 6° de coördinatoren van de lokale werkgroepen;
- 7° de afgevaardigde van de vervoerder;
- 8° de afgevaardigde van het Kinderrechtencommissariaat;
- 9° de afgevaardigde van het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH);
- 10° de afgevaardigden van de ouderkoepels;
- 11° de afgevaardigden van de vakorganisaties.

## 14 Contactinformatie

Voor meer informatie, contacteer Elke Cromphout (02/553 05 30, [elke.cromphout@ond.vlaanderen.be](mailto:elke.cromphout@ond.vlaanderen.be)).

