

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Conceptnota: “Naar een nieuw concept woon-  
schoolverplaatsingen in het buitengewoon onderwijs”**

## Samenvatting

**Deze nota formuleert een nieuw concept voor de woon-schoolverplaatsingen van leerlingen in het buitengewoon onderwijs.**

In het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen bestaat er (recht op kosteloos) leerlingenvervoer voor elke leerling die de dichtstbijzijnde school met het gepaste type en opleidingsaanbod van het net van de keuze van de ouders (of andere) keuze bezoekt. Een aantal trends in de samenleving laat zich steeds sterker voelen in de ritduur van de leerlingen en ondergraaft de kwaliteit van het schoolvervoer met als gevolg veel te lange ritduurtijden voor vele leerlingen. Er is dus nood aan een grondige hervorming van het systeem, die resulteert in een geïntegreerde en toekomstbestendige oplossing voor deze belangrijke problematiek.

We vertrekken van de fundamentele doelstelling om maximaal onderwijskansen te bieden aan de individuele leerling in het buitengewoon onderwijs. Om dit te bereiken kiezen we voor een visie die de **zelfredzaamheid** van de individuele leerling maximaal verhoogt en de (overblijvende) zorgnood maximaal lenigt. Om dit te doen heeft de leerling **recht op kwalitatieve ondersteuning**. Het hele systeem baseert zich op een **indicatiestelling** die de mate van zelfredzaamheid en zorgnood inschat en de zelfredzaamheid van de individuele leerling ondersteunt en verhoogt. Op basis van de verschillende stappen van indicatiestelling kan dan voor elke leerling een **traject op maat** voorzien worden.

Om dit te realiseren wordt een traject opgezet dat werkt op **drie sporen** die evenwaardig bijdragen tot een optimalisatie van de organisatie voor de woon-schoolverplaatsingen van leerlingen in het buitengewoon onderwijs : 1/ **recht op ondersteuning** (Vlaams kader en toekenning) 2/ Uitrol van het recht op ondersteuning op **het meest geschikte en nabije niveau voor de leerling** 3/ **Optimalisatie van het vervoersvraagstuk** (stop-principe, kwaliteitskader, collectiever verzamelen en opstapplaatsen, opvang, ..).

Dit allemaal binnen de bestaande budgetten van onderwijs en dmow en met de nodige aandacht voor communicatie, digitalisering, sensibilisering in het kader van de mindshift.

Voorstel is om **via externe ondersteuning** de operationele onderzoeksvragen verder te definiëren en een coördinator aan te stellen in overleg tussen de verschillende ministers die op basis

van deze conceptnota een concreet stappenplan opstelt met het oog op implementatie tegen het schooljaar 2024-25.

## 1. SITUERING: NOOD AAN EEN GRONDIGE EN GEÏNTEGREERDE HERVORMING

In het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen bestaat er een kosteloos leerlingenvervoer voor elke leerling die naar de dichtstbijzijnde school met het gepaste opleidingsaanbod (type in het basisonderwijs en type en opleidingsvorm in het secundair onderwijs) van het net van keuze gaat. Dit recht op leerlingenvervoer kan collectief of individueel uitgeoefend worden.

Zonaal collectief leerlingenvervoer is georganiseerd en gefinancierd busvervoer. Een bus pikt rechthebbende leerlingen op aan een vaste opstapplaats (= woonplaats, verblijfplaats, opvangadres, halte van De Lijn ...) en brengt ze naar de school of vestigingsplaats, en omgekeerd. Individueel leerlingenvervoer omvat twee vervoersvormen: eigen vervoer en openbaar vervoer. Ouders kunnen rekenen op een tussenkomst van de Vlaamse overheid in deze individuele vervoerskosten.

Een algemene vaststelling is dat de ritduur voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs veel te lang is/was.

Het recht op leerlingenvervoer is vervat in artikel 20 van de Wet op het buitengewoon en geïntegreerd onderwijs van 6 juli 1970<sup>1</sup>. Sindsdien werden er uitzonderingen aan de regeling toegevoegd als gevolg van evoluties in de maatschappij en binnen het buitengewoon onderwijs die terug te vinden zijn in de algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer (NO/2008/02). Ook het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, specifiek artikel 3, derde lid en de wet van 15 juli 1983 houdende de oprichting van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer, artikel 5, §2 zijn in deze relevant. Mede door het toevoegen van al deze uitzonderingen heeft de regeling aan coherentie verloren.

De huidige bevoegdheidsverdeling is als volgt:

- De minister van Onderwijs is verantwoordelijk voor de regelgeving, het bepalen van het recht op vervoer en het uitbetalen van de subsidies voor individueel vervoer en busbegeleiding. Deze opdrachten worden opgenomen door het Agentschap voor Onderwijsdiensten.
- De minister van Mobiliteit staat in voor de organisatie van het zonaal collectief leerlingenvervoer en vertrouwt deze opdracht toe aan De Lijn, die hiervoor een budget krijgt van ca 74 miljoen euro. De Lijn staat onder meer in voor het vastleggen van de reisroutes voor de rechthebbende leerlingen en het in eigen beheer of via uitbesteding uitvoeren van de busdiensten.

---

<sup>1</sup> Besluit van de Vlaamse Regering betreffende codificatie sommige bepalingen voor het onderwijs van 28 oktober 2016 (B.S. 29/12/2016)

- Verder zijn ook de ministers van Welzijn Binnenlandse aangelegenheden en in subsidiaire orde Jeugd betrokken bij de ondersteuning en omkadering van leerlingenvervoer.

Diverse maatschappelijke ontwikkelingen hebben een invloed op de ritduur en beïnvloeden de vervoerskwaliteit:

- De recente hernieuwde groei van het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs vanaf schooljaar 2018-2019;
- De toenemende mobiliteitsuitdagingen, o.a. door stadsplannen en de verkeerscongestie;
- De groeiende vraag naar flexibele vervoersregelingen (bv. verschillende op- en afstapplaatsen tgv gezinssituatie).
- ...

Bijkomend stellen zich uitdagingen zoals:

- De spreiding van de scholen, types en opleidingsvormen van het BUO over Vlaanderen en het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad;
- De ligging van de scholen t.o.v. woonkernen in bepaalde regio's
- Capaciteitsproblematiek in de scholen;
- Onvoldoende (inclusieve) buitenschoolse opvang voor kinderen met een beperking in de woonplaats van de kinderen en bij de scholen
- Omvorming van traditionele Medisch Pedagogische Instituten (MPI's) tot multifunctionele centra (MFC) met als gevolg een verhoogde vraag naar meer flexibel vervoer;
- De nood aan nieuwe (communicatie)tools die de efficiëntie kunnen verbeteren;
- Onvoldoende middelen voor het inzetten van extra busvervoer
- Maatwerk van de busbegeleiding
- Vraag en aanbod problematiek van zowel personeel als voertuigen om het collectief leerlingenvervoer te organiseren

*Financieel overzicht DE LIJN en aantal dagelijkse ritten, aantal dagelijkse leerlingen die vervoerd worden door De LIJN en totaal aantal km 2016:*

Jaar	Dotatie Llnv	# Ritten	#Linn	KM
2016	69 750	1 622	38 074	21 155 473
2017	70 569	1 624	37 516	19 983 035
2018	70 744	1 639	38 252	19 658 727
2019	70 343	1 643	39 325	19 972 137
2020	70 200	1 645	38 951	15 840 475
2021*	72 251	1 676	39 058	21 570 303

\* 2021: Inclusief bedrag preciaire ritten

**Overzicht aantal instellingen BuBaO provincie en type**

Aantal instellingen BuBaO naar provincie en type (februari 2022)									
	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6	Type 7	Type 9	Type BA	Eindtotaal
Antwerpen	37	16	17	4	2	7	49	35	167
Limburg	22	14	9			2	2	39	115
Vlaams-Brabant	11	7	2	2	2			15	56
West-Vlaanderen	34	17	6	2	4		6	40	142
Oost-Vlaanderen	35	16	12	2			3	36	135
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	4	1	2		2		4	4	19
Eindtotaal	143	71	48	10	12	22	183	145	634

## 2. HISTORIEK

### De Kinderrechtenlunch (KRunch) 2013

In 2013 organiseerde de toenmalige kinderrechtencommissaris een Kinderrechtenlunch (KRunch) rond het leerlingenvervoer en de lage vervoerskwaliteit. Dit event was voor het beleid de aanleiding om aan de slag te gaan met het leerlingenvervoer.

### Studie KU Leuven 2014 'Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden'

Deze studie concludeerde dat een reistijdreductie een alomvattende aanpak vereist. De beleidsaanbevelingen hadden betrekking op:

- Diversifiëring door het verlenen van meer autonomie aan de ouders en de scholen om in overleg het leerlingenvervoer te bespreken.
- Rechten toekennen op een meer flexibele grondslag, zodat reistijd net als de vrije keuze van de school mee in de overweging komt.
- Effectief gereden route overlaten aan de autonomie van de vervoerders.
- Uitwerken van schoolvervoerplannen op niveau van de scholen.

### Eerste conceptnota 2015

De studie resulteerde in een conceptnota (VR 2015 1707 DOC.0825/1BIS) met een nieuw concept leerlingenvervoer in het BUO. De belangrijkste conceptuele vernieuwing was een decentrale organisatie via de vorming van verzorgingsgebieden waarbinnen het leerlingenvervoer autonoom/lokaal georganiseerd wordt. Centrale elementen zijn:

- Multimodale organisatie van het leerlingenvervoer;
- Lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- Buitenschoolse opvang;
- Beheersmodel.

### Pilootprojecten 2017-juni 2022

Het nieuwe concept (m.u.v. het beheersmodel) werd uitgebreid getest in een pilootproject, met oorspronkelijk Roeselare (en omgeving) en Leuven (en omgeving) als verzorgingsgebieden. De pilootgebieden zijn gestart in 2017 en werden in 2019 geëvalueerd, met als resultaat een reeks beleidsaanbevelingen (zie verder). Het pilootproject werd verlengd en uitgebreid met Antwerpen als grootstedelijk verzorgingsgebied alsook uitbreiding van het gebied in Roeselare.

Vanaf 2019 gingen de drie piloten aan de slag op basis van de informatie en de beleidsaanbevelingen uit de voorgaande periode. De beleidsaanbevelingen werden geclusterd in volgende thema's:

- Toekenning van het recht op leerlingenvervoer;
- Samenwerking tussen Onderwijs en Mobiliteit;

- Optimalisering van het collectief vervoer;
- Alternatieve vervoersmodi;
- Buitenschoolse opvang;
- Inzet van middelen;
- Communicatie;
- Monitoring;
- Timing en toekomst van het pilootproject.

Gedetailleerde informatie is te vinden in de teksten van de eerste studie, de conceptnota van 2015, de evaluatienota en de beleidsaanbevelingen van 2019.

Het Vlaams parlement nam de Resolutie voor een kwaliteitsvol collectief leerlingenvervoer en alternatieven voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs aan op 25 november 2021.

#### Beleidsaanbevelingen eindrapport pilootprojecten Deloitte

De beleidsaanbevelingen van het expertenpanel werden opgenomen en geïntegreerd in het rapport Deloitte. De aanbevelingen liggen in het verlengde van vorige studie en geclusterd in volgende thema's:

- Het beheersmodel met een centraal decretaal kader met het recht op ondersteuning bij de verplaatsing van en naar school
- Lokale bepaling van het recht op ondersteuning en de operationalisering daarvan
- Regelmatige herevaluatie van het recht op ondersteuning
- Multimodale organisatie van het leerlingenvervoer incl optimalisatie
- Ondersteuning via fiets en wandelpools en mobicoaching
- Buitenschoolse opvang aan de school en opvang in de buurt van de woonplaats met daarbij de nodige kwaliteitseisen
- Communicatie en digitalisering
- Sensibilisering en mindshift bij de toekenning van het recht
- Rollen en middelen
- Betere spreiding, meer inclusie scholen

### **3. HUIDIGE ACTIES EN TRAJECT**

Bij de aanvang van het schooljaar 2021 – 2022 maakte de Vlaamse regering voor de meest precare ritten 1,8 miljoen euro vrij om zo de ergste nood te lenigen en werd er een werkgroep opgericht om een duurzame oplossing aan te reiken.

Op 21 december 2021 maakte de Vlaamse regering 11 mio euro extra vrij om op korte termijn vervoer op maat in te zetten door middel van bussen, minibusjes en taxidiensten voor het resterende schooljaar 2021-2022. Van dit budget werd 8 miljoen euro behouden voor De Lijn, voor de organisatie en de uitvoering van het schoolvervoer en 3 miljoen euro voor de scholen, voor busbegeleiding.

Voor het schooljaar 2022-2023 wordt er opnieuw gestreefd naar ritten van maximum 90 minuten en maakt minister Peeters 26,6 mio euro vrij zodat er opnieuw oldoende maatwerk kan worden aangeboden.

Minister Weyts investeert ook reeds sterk in de nodige bijkomende capaciteit in het buitengewoon onderwijs.

De voormalige pilootprojecten werken verder in een regelluw kader zodat uit de geleerde goede praktijken kunnen worden verdergezet.

Wat de middellange termijn betreft (vanaf schooljaar 2024-25) willen we met deze nota een grondige hervorming van het leerlingenvervoer realiseren. Belangrijk is om te wijzen op de noodzakelijke **integrale aanpak** van de diverse voorstellen willen we komen tot een duurzame verandering.

## 4. VISIE EN DOELSTELLINGEN VAN DE HERVORMING

Rekening houdend met bovenstaande alsook de maatschappelijke visie om meer aandacht te hebben voor de zelfredzaamheid van de leerlingen in plaats van de beperking dringt een nieuw conceptueel kader voor het leerlingenvervoer zich op steeds rekening houdend met de grondwettelijk **gewaarborgde vrijheid van keuze** (binnen de vrijheid **van onderwijs**). Er is nood aan een grondige hervorming van het systeem met oog op een geïntegreerde en toekomstbestendige oplossing op maat inzake vervoer waarbij rekening wordt gehouden met de vrijheid van onderwijs en de vrije schoolkeuze.

De problematiek van de woon-school verplaatsingen is vooral een gevolgproblematiek (schoolkeuze, spreiding, fileproblematiek, etc). Hierin nemen we onze verantwoordelijkheid. Om dit te realiseren vertrekken we van **het recht op ondersteuning voor de woon-school verplaatsingen voor het kind en zijn omgeving**, in functie van de zelfredzaamheid en zorgnood van de individuele leerling in plaats van recht op leerlingenvervoer. Dat recht op ondersteuning voor woon-schoolverplaatsingen kan op verschillende manieren tot uiting komen, bijvoorbeeld via voor- of buitenschoolse opvang, ondersteuning bij verplaatsingen, busvervoer, ....

**Het verhogen van de zelfredzaamheid en het lenigen van de zorgnood bij de woon-schoolverplaatsingen van de leerling** in het buitengewoon onderwijs **primeren**. Daarnaast zijn er nog de volgende andere doelstellingen zoals het bieden van kwalitatieve ondersteuning voor woon-schoolverplaatsingen van leerlingen buitengewoon onderwijs, het verhogen van de kwaliteit van het vervoer en de begeleiding, het verbeteren van de communicatie en digitalisering en het nodige maatwerk in het ondersteuningsaanbod.

Om dit te realiseren wordt volop ingezet op **ondersteuning voor de woon-school verplaatsing (opvang, gemeenschappelijke opstapplaatsen, ondersteuning bij verplaatsingen,...)**, waarbij ook mobiliteits- en duurzaamheidsargumenten meegenomen worden in de keuze voor het type ondersteuning. Het samenspel van de diverse vormen van ondersteuning is een essentiële voorwaarde om het recht op vervoer te kunnen hervormen.

**Indicatiestelling**

Het hele systeem baseert zich op een **indicatiestelling** die de mate van zelfredzaamheid en zorgnood inschat en de zelfredzaamheid van de individuele leerling ondersteunt en verhoogt.

Om deze indicatiestelling mogelijk te realiseren moeten de diverse kaders worden samengebracht tot één globale aanpak. De toekenning van het recht op ondersteuning moet bovendien gebeuren volgens het gelijkheidsbeginsel. Ook moet er gezorgd worden voor een handig toepasbaar instrumentarium (checkboxen).

Sommige leerlingen van het BUO maken vandaag gebruik van het collectief leerlingenvervoer terwijl ze voldoende zelfredzaam zijn en met de juiste ondersteuning op meer zelfstandige basis naar school zouden kunnen komen (openbaar vervoer (OV), fiets, te voet).

Een mogelijke piste om verder te onderzoeken is om in het proces van de indicatiestelling verschillende stappen te onderscheiden. We denken hierbij bijvoorbeeld aan het beantwoorden van volgende vragen:

1. Moet deze leerling naar buitengewoon onderwijs?
2. Zo ja, heeft deze leerling recht op ondersteuning?
3. Zo ja, hoe groot is de ondersteuningsbehoefte (in categorieën, bv. heel groot, groot, beperkt, heel beperkt)?
4. Hoe wordt het recht op ondersteuning (stap 2) en de ondersteuningsbehoefte (stap 3) vertaald naar een concrete ondersteuning voor de individuele leerling (opvang, mobicoach, begeleiding door vrijwilliger, minibus, ...)?

Op basis van de verschillende stappen van indicatiestelling kan dan voor elke leerling een **traject op maat** voorzien worden. Er wordt verder onderzocht of en hoe dit geoperationaliseerd kan worden.

Om dit te realiseren wordt een traject opgezet dat werkt op **drie sporen** die evenwaardig bijdragen tot een optimalisatie van de organisatie voor de woon-schoolverplaatsingen van leerlingen in het buitengewoon onderwijs:

### **1/Recht op ondersteuning - Vlaams kader en toekenning.**

We kiezen voor een recht op ondersteuning dat aangepast is aan de zelfredzaamheid, de zorgnoden en de groei van de leerling. Dit betekent dat het recht op meerdere momenten in de schoolcarrière kan wijzigen. Eventueel wordt per onderwijstype en -niveau een procedure uitgedacht, waarbij rekening wordt gehouden met de soms grote verschillen binnen één type op het vlak van zelfredzaamheid en zorgnoden.

Het kader voor de toekenning van het recht op ondersteuning bij de verplaatsing van en naar school is, over de onderwijsniveaus heen, gekoppeld aan **3 mogelijke factoren**.

1. Zorgnood (nood op medisch, fysisch of cognitief vlak die maakt dat een leerling zich al dan niet zelfstandig van-en-naar de school kan verplaatsen)
2. Sociale nood (leerling ervaart hoge drempel om zelfstandig naar school te komen omwille van contextfactoren, bv. plaatsing door jeugdrechtbank);

3. Gebrek aan vaardigheden om zich veilig te verplaatsen (enkel in het secundair onderwijs)

Hierbij wordt ervoor gezorgd dat er geen bijkomende planlast wordt gerealiseerd voor de scholen.

Er wordt verder onderzocht hoe dit geconcretiseerd kan worden tot een werkbaar kader waarbij gekeken wordt wie de ondersteuningsnood bepaalt en op basis van welke criteria.

## 2/ Uitrol van het recht op ondersteuning

Het Vlaams kader voor **het recht op ondersteuning** geeft de klijtlijnen, maar de concrete toepassing van dit kader wordt voorzien **op het meest geschikte en nabije niveau voor het kind** zodat waar nodig maatwerk voorzien kan worden.

De toekenning van het recht op ondersteuning gebeurt centraal, maar de concrete invulling ervan gebeurt op het meest geschikte niveau zo dicht mogelijk bij de leerling. Zo laten we maximaal maatwerk toe. Het intakegesprek met de leerling zal daarom de omslag moeten maken door te kijken welke mogelijkheden de leerling wél heeft, dit evenwel met oog op het realiseren van het recht op onderwijs van het kind. Er wordt verder onderzocht welke rol lokale besturen<sup>2</sup>, scholen, regio's of andere lokale actoren kunnen spelen om dit recht op ondersteuning praktische invulling te geven.

De pilootprojecten hebben aangetoond dat samenwerking op lokaal niveau het maatwerk bevordert. Om deze operationele toekenning en begeleiding te realiseren moeten de diverse kaders worden samengebracht tot één globale aanpak. Ook moet er gezorgd worden voor een handig toepasbaar instrumentarium (checkboxen).

Er wordt verder onderzocht hoe dit geconcretiseerd kan worden tot een werkbaar kader.

## 3/ Optimalisatie van het vervoersvraagstuk

Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat de rittenplanning van het leerlingenvervoer wordt georganiseerd door de Hoppincentrale. De implementatie van het leerlingenvervoer staat momenteel gepland op september 2024.

De nieuwe Hoppincentrale zal instaan voor de routeplanning en de meest optimale uitvoering van georganiseerd vervoer. Dit betekent een digitaal IT-platform voor het recht op collectief leerlingenvervoer (onderdeel van het recht op ondersteuning) dat optimaal zorgt voor een ideale planning van het leerlingenvervoer, inclusief communicatie met ouders en leerlingen.

- STOP/C principe

---

<sup>2</sup> Voor het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad is de Vlaamse Gemeenschapscommissie het vervangende Vlaamse lokaal bestuur.



Voor wat betreft leerlingenvervoer BUO zijn er vijf hoofdtypen woon-schoolverplaatsingen: te voet, per fiets, met het OV, met privé-vervoer en met het collectief leerlingenvervoer, waarbij het bekende STOP-principe dus uitgebreid wordt tot het STOP/C principe.

We kiezen binnen het nieuwe systeem expliciet voor een multimodale benadering, waarbij we de autonome en meest duurzame verplaatsingen prefereren boven anderen.. Verder is het ook noodzakelijk dat de vervoersregio's<sup>3</sup> in overleg met DE LIJN nagaan hoe bepaalde scholen BUO beter ontsloten kunnen worden via het openbaar vervoer.

- **Collectieve verzamel- en opstapplaatsen**

Vandaag worden leerlingen– zelfs diegene die zeer dicht bij elkaar wonen - aan de deur opgehaald, waardoor de bus meermaals moet stoppen. Nochtans laat de zelfredzaamheid van heel wat leerlingen toe om te werken met gemeenschappelijke opstapplaatsen die een positieve impact hebben op de rittijd, zoals ook blijkt uit de pilootprojecten. Deze opstapplaatsen werden in de pilootprojecten lokaal bepaald.

Het uitgangspunt is dat er zoveel mogelijk met centrale opstapplaatsen wordt gewerkt waar leerlingen zelfstandig of begeleid naartoe gaan. Deze opstapplaats kan bijvoorbeeld gekoppeld zijn aan een buitenschoolse opvang in de gemeente waar de leerling woont/verblijft. Ook de Hoppinpunten kunnen hier in de toekomst een rol inspelen.

Aangezien er in de toekomst niet enkel meer ingezet wordt op collectief vervoer, kunnen deze plaatsen ook fungeren als verzamelplaats voor de leerlingen waarna ze samen de verplaatsing naar school kunnen maken via het meest geschikte vervoersmiddel.

Als de specifieke situatie van het kind het noodzaakt, blijft een begeleiding voor de woon-schoolverplaatsing mogelijk.

- **Kwaliteitskader voor het collectief vervoer**

Om de kwaliteit van de verplaatsingen via collectief vervoer te garanderen, ontwikkelen we een Vlaams kwaliteitskader. We stemmen de timing hiervan af op de uitrol van de Hoppincentrale.

Een eerste, minimale voorwaarde is dat de bussen van aanbieders van collectief leerlingenvervoer moeten beantwoorden aan minimale kwaliteitseisen. We onderzoeken eveneens op welke manier het vervoer van leerlingen op de beste manier in de markt gezet kan worden, rekening houdend met de specifieke noden van de doelgroep en dit kwaliteitskader.

Het collectief leerlingenvervoer dat wordt voorzien moet kwaliteitsvol, toegankelijk, comfortabel, veilig zijn en beperkt in reistijd cfr. de resolutie.

Kwaliteitsvolle busbegeleiding:

In navolging van CAO XII wordt een werkgroep MVD+ "Busbegeleiding" opgericht die tegen het einde van deze legislatuur zal uitklaren op welke manier het arbeidscontract van deze personeelsleden kan worden opgewaardeerd naar een volwaardig arbeidscontract.

---

<sup>3</sup> Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is geen Vlaamse vervoersregio. Een specifieke maatregel voor het vervoer in deze regio is noodzakelijk (zie punt 6. Verder traject).

- **Opvang op of in de buurt van de school en/of in de buurt van de woonplaats**

Het gericht organiseren van opvang op school of in de gemeente is ook één van de maatregelen van de hervorming. Belangrijk hierbij is de lokale afstemming, met ook aandacht voor betaalbaarheid, toegankelijkheid en ondersteuning. Het gericht organiseren van de opvang voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs in (de strikte nabijheid van) de school dient ouders meer dan nu in staat te stellen om hun kinderen zelf naar (de buurt van) de school te brengen en op te halen.

Voorstel inzake buitenschoolse opvang is dubbel :

- Opvang in of dichtbij de school kan mee zorgen voor inclusieve opvang voor leerlingen buitengewoon kleuter en basisonderwijs.
- Buitenschoolse opvang in de buurt van de woonplaats kan gebruikt worden als collectieve op- en afstapplaats. Ouders brengen kinderen eerst naar de opvang om daarna gebruik te kunnen maken van een efficiënt ingezet traject.

Belangrijk is de aandacht voor geschikt personeel en aangepaste infrastructuur om als kwalitatieve opvang voor kinderen te kunnen fungeren rekening houdend met de hogere zorgnood.

Er wordt verder onderzocht hoe dit geconcretiseerd kan worden.

- **Communicatie, informatie en digitalisering**

De Hoppincentrale zal uitgebaut worden door een professioneel bedrijf gespecialiseerd in vraagafhankelijk vervoer en leerlingenvervoer. De voertuigen gaan op een zeer efficiënte manier worden aangestuurd op basis van tal van algoritmes die elk apart kunnen ingesteld worden. Ook is de communicatie met ouders en leerlingen voorzien. Een voor Vlaanderen aangepaste website en applicatie zal ter beschikking gesteld worden.

De webapplicatie 'Recht op Leerlingenvervoer' zal gemoderniseerd worden ten einde alle betrokkenen op een heldere en eenduidige manier te informeren over het hervormde recht op ondersteuning.

## **5. FINANCIËEL**

Het nieuwe systeem voor de woon-schoolverplaatsingen voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs wordt uitgewerkt binnen de budgetten die in het schooljaar 2022 – 2023 ingezet worden vanuit Onderwijs en MOW. Bij verschuiving van de opdrachten volgt de financiering. Er is geen automatische recurrente meervraag.

Deze conceptnota en haar beslissing houdt geen bijkomende financiële engagementen in.

## **6. VERDER TRAJECT**

Deze conceptnota is de eerste stap in de hervorming. De verschillende acties zoals vermeld in deze nota moeten nu verder uitgewerkt worden.

Om dit proces te ondersteunen zal via een overheidsopdracht zo snel mogelijk externe ondersteuning ingeschakeld worden. Deze zal in eerste instantie volgende vragen moeten beantwoorden (niet exhaustief):

- Welk kind heeft nood aan welk type ondersteuning (incl vervoer)?
- Wie bepaalt de ondersteuningsnood (welke aspecten worden op welk niveau geregeld) en op basis van welke criteria (inclusief systematiek voor individuele afwijkingen)?
- Welke rol kunnen lokale besturen/regio's en/of scholen opnemen in de uitrol van de ondersteuning?
- Op welke manier kan de organisatie van het leerlingenvervoer (concrete vervoersorganisatie voor hen die recht hebben op vervoer) het best georganiseerd worden in de context van basisbereikbaarheid ( waarbij expliciet de mogelijkheid van tendering onderzocht moet worden)?
- Zijn er op korte termijn (nog voor schooljaar 23-24) Quickwins mogelijk? Is bvb een (geleidelijke) uitbreiding van de proefprojecten wenselijk?
- Welke specifieke maatregelen dienen te worden genomen voor kinderen en jongeren, en scholen buitengewoon onderwijs in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad zodat de hervorming ook hier een structurele oplossing biedt?

Om dit project verder te trekken wordt **een coördinator** aangeduid in overleg tussen de verschillende ministers die op basis van deze conceptnota een concreet stappenplan opstelt met het oog op implementatie tegen het schooljaar 2024-25. Hierover zal ook periodiek gerapporteerd worden aan de Vlaamse regering.

Via **een sensibiliseringstraject** dient ingezet te worden op het motiveren en responsabiliseren van leerlingen, ouders en personeelsleden van scholen. Zij moeten geïnformeerd worden over de hervorming en wat dit praktisch voor hen zal betekenen. Dit is een cruciale randvoorwaarde want de 1<sup>STE</sup> lijnstakeholders (CLB's en stakeholders) moeten mee deze verandering uitdragen. Zij moeten als stakeholders tijdig bij dit veranderingsproces betrokken worden.

## 7. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist haar goedkeuring te geven aan voorliggende conceptnota.

Lydia PEETERS

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken