



Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer - fase 2

01

Context

De huidige problematieken inzake het leerlingenvervoer en introductie van het pilootproject.

02

Evaluatie van de piloten

Overzicht van de aangewende elementen in de pilootregio's.

03

Data-analyse

Inzichten in de gegevens van de opstaptijden van de pilootregio's.

04

Personae en customer journeys

Onderzoeken van enkele case studies die de problematieken en oplossingen in kaart brengen vanuit het perspectief van het kind, ouders en andere betrokkenen.

05

Conclusies

Overzicht van de voornaamste conclusies op basis van het geëvalueerde pilootproject.

06

Vooruitblik

Volgende stappen met betrekking tot de formulering van beleidsaanbevelingen.

De huidige problematieken inzake het leerlingenvervoer en introductie van het pilootproject

Uitdagingen leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs

De aanzienlijke uitdagingen waarmee het leerlingenvervoer voor buitengewoon onderwijs ook vandaag nog geconfronteerd wordt:

- **Lange busritten**
Rittijden van 1,5 à 2 uur zijn geen uitzondering.
- **Gebrekkige communicatie**
Wanneer de bus te laat komt of niet opdaagt worden de leerlingen en hun ouders soms niet - of niet tijdig – verwittigd.
- **Basiscomfort**
Weinig mogelijkheden tot eten, drinken en toiletbezoek.
- **Busbegeleiding**
Is niet steeds voldoende opgeleid of geschikt voor deze taak.
- **Infrastructuur**
Bussen niet steeds aangepast aan specifieke noden leerlingen.

Bisconceptnota Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs (2015)

De bisconceptnota stelt dat het nieuwe leerlingenvervoer volgende principes/pijlers dient centraal te stellen:

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

De nota introduceerde ook het pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs waarin de pilootregio's Roeselare en Leuven in 2017, en Antwerpen in 2019 van start gingen.

Volgende elementen werden in de pilootregio's angewend en zijn geëvalueerd in het evaluatierapport.

Concepten

Mobicoaching

Fiets- en wandelpools

Kleinere voertuigen

Inclusieve kinderopvang in woongemeente

Kinderopvang op school

“Raketkaart”

Gegevensverzameling

Centrale opstapplaatsen

Overtapparkings

Inschakeling maatwerkbedrijf

Actoren

Regio-coördinator

Beroepscommissie

Commissie

Criteria

Perimeters busvervoer

Openstaande vraagstukken

Digitalisering informatiedoorstroming

Zou kunnen leiden tot vermindering planlast en efficiëntere ritplanningen.

Voldoende gekwalificeerde busbegeleiding

Tekort aan voldoende geschikt personeel omwille van verloning en werkuren.

Regelgeving taxi's en minibusjes

Onduidelijkheid over:

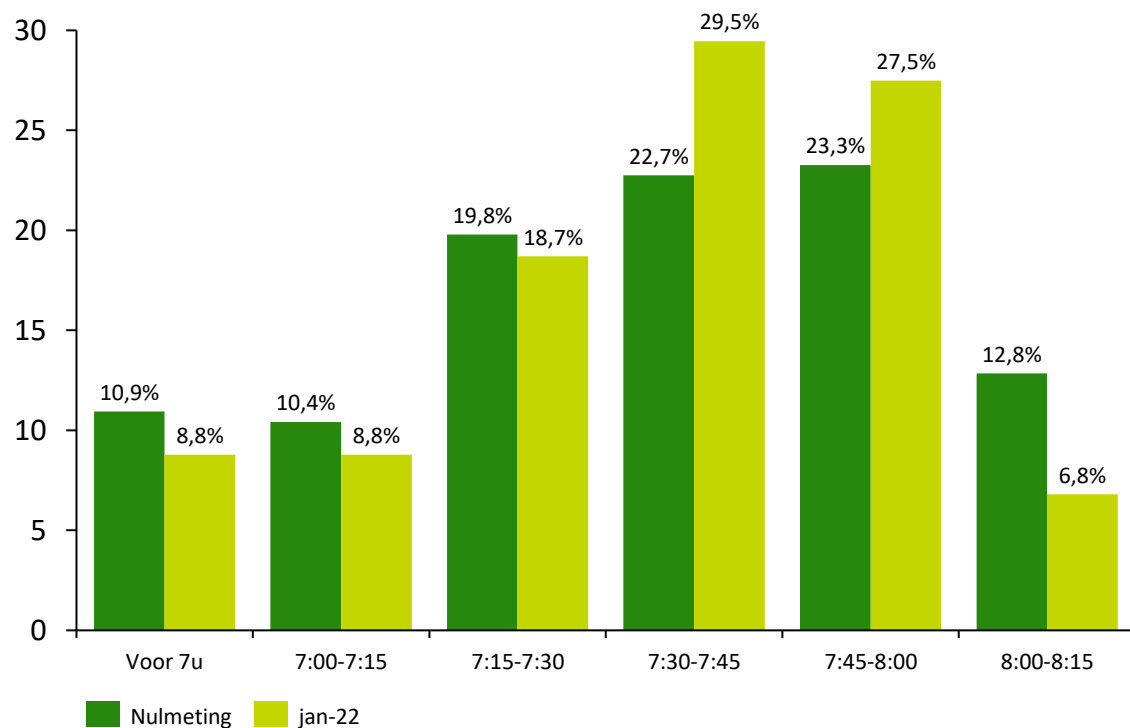
- Busbegeleiding op minibusjes en taxi's;
- Bevoegdheid en financiering (Onderwijs of Mobiliteit?);
- Welke leerlingen recht hebben op taxi of minibus.

De definitie van het recht op vervoer

Geen significante afwijking van de definitie in de piloten.

MIDWEST

De evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO binnen de regio MIDWEST, nulmeting (schooljaar 16-17), januari 2022**

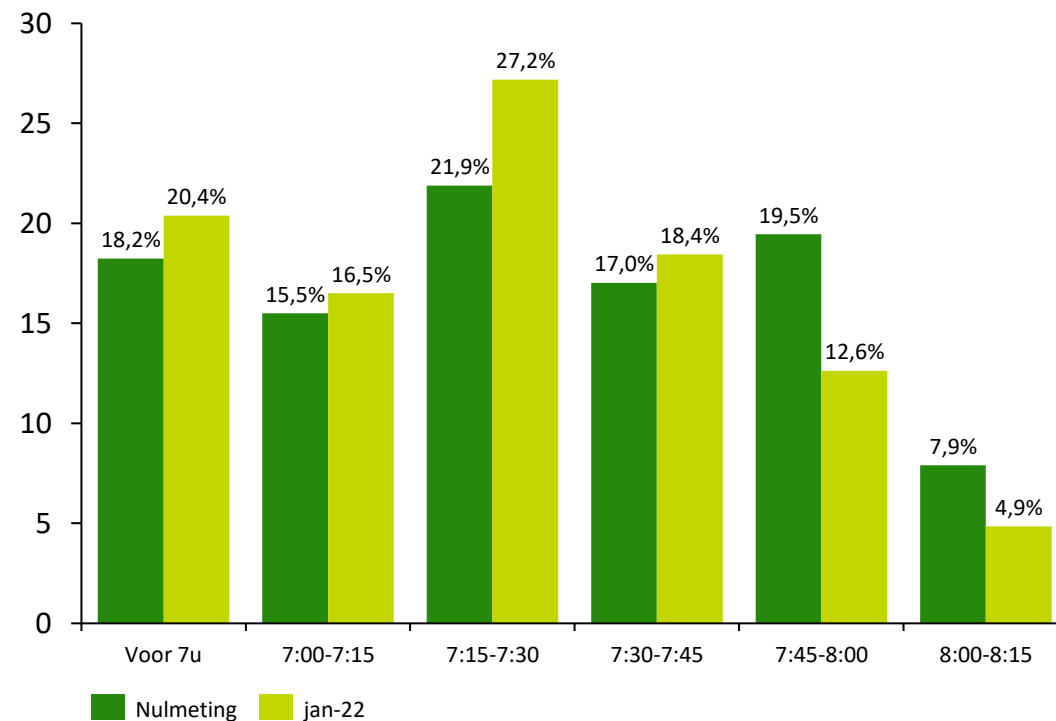


- **BuBaO:** relatief minder vroege en meer late opstappers

Mogelijke interpretatie: omwille van de leeftijd wordt er niet vaak overgeschakeld naar andere modi maar er zijn wel kortere busritten waardoor leerlingen later opstappen.

MIDWEST

De evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio MIDWEST, nulmeting (schooljaar 16-17), januari 2022**

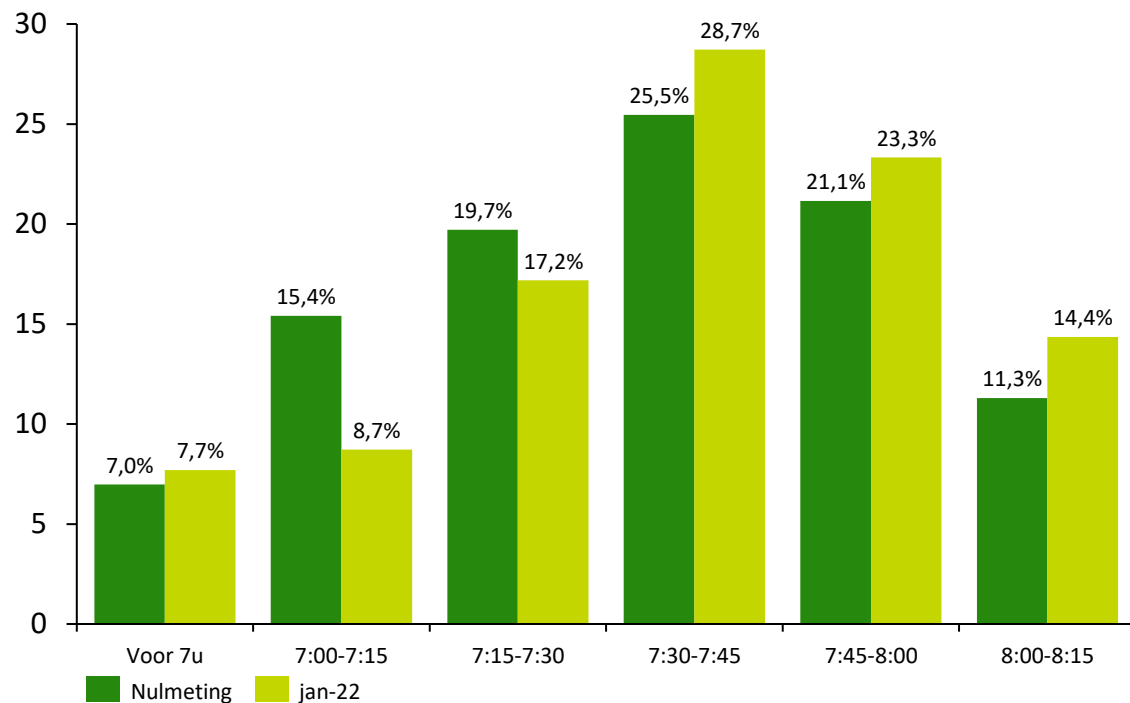


- **BuSo:** relatief meer vroege en minder late opstappers

Mogelijke interpretatie: leerlingen zijn wat zelfstandiger en degenen die dichtbij de school wonen schakelen over naar andere modi en aandeel leerlingen die veraf stijgt hierdoor.

Leuven

*De evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO binnen de regio Leuven, nulmeting (schooljaar 16-17), januari 2022**

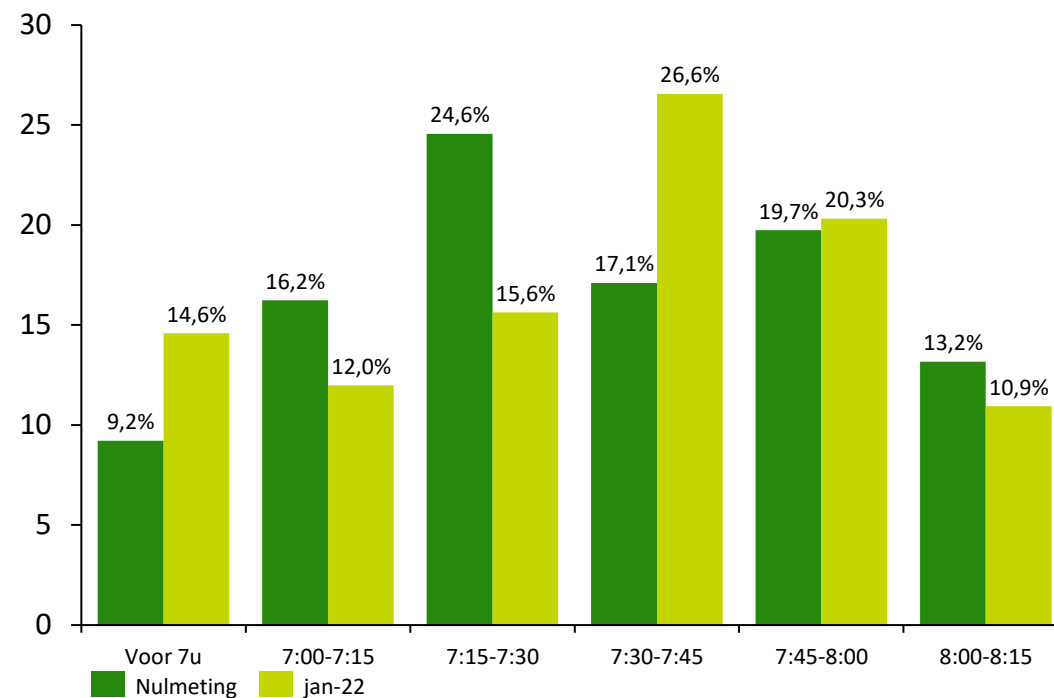


- **BuBaO:** relatief minder vroege en meer late opstappers (zoals in pilootregio MIDWEST).

Mogelijke interpretatie: omwille van de leeftijd wordt er niet overgeschakeld naar andere modi maar er zijn wel kortere busritten waardoor leerlingen later opstappen.

Leuven

*De evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio Leuven, nulmeting (schooljaar 16-17), januari 2022**

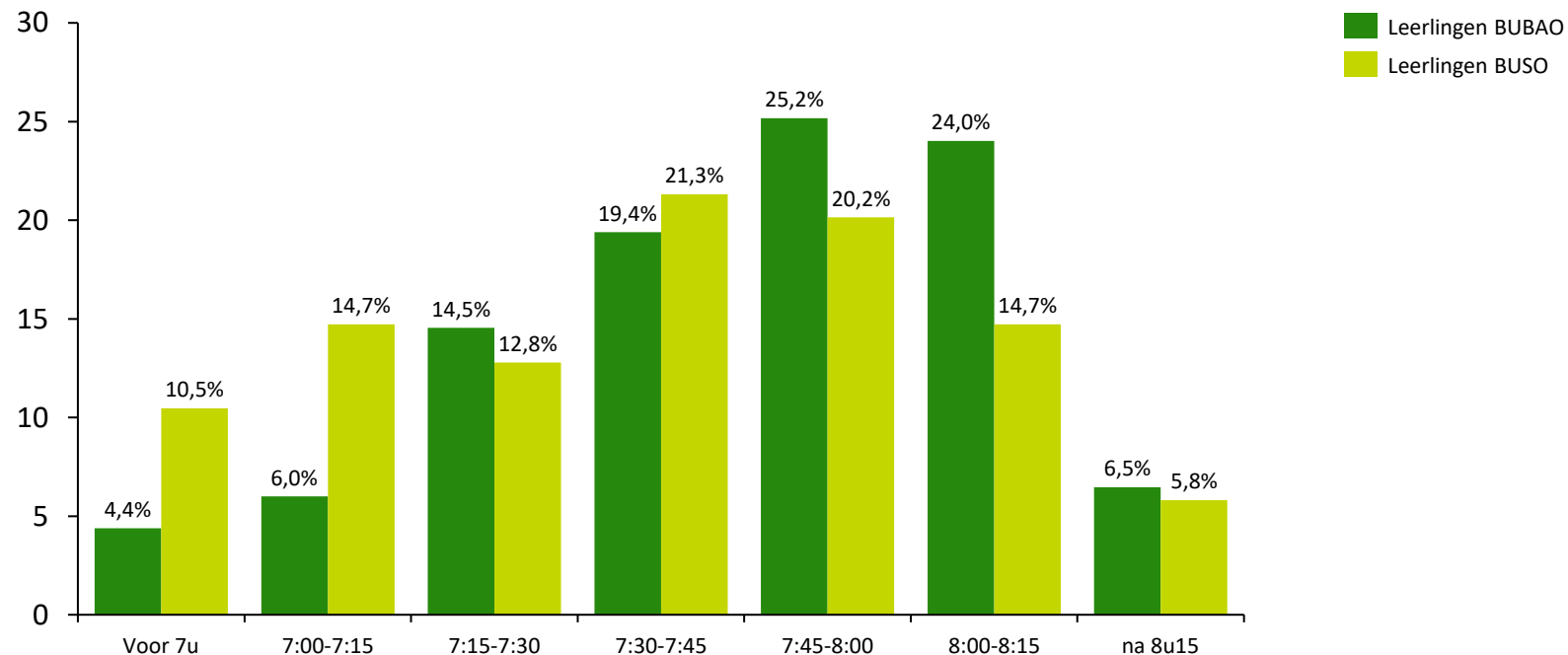


- **BuSo:** relatief minder vroege en meer late opstappers (in tegenstelling tot MIDWEST).

Mogelijke interpretatie: over het algemeen kortere busritten maar ook overschakeling naar andere modi, maar minder voor leerlingen die afgelegen wonen waardoor hun relatieve aandeel stijgt.

Antwerpen*

*Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen binnen de regio Antwerpen, januari 2022***



- **BuBaO:** relatief beperkt aantal leerlingen dat vroeg opstapt en relatief groot aantal leerlingen dat later opstapt.

Mogelijke interpretatie: Leerlingen basisonderwijs gebruiken omwille van hun leeftijd veelal de bus, ongeacht de afstand, waardoor er relatief gezien een kleiner aandeel vroeg moet opstappen (maar niet noodzakelijk in absolute cijfers).

- **BuSo:** relatief meer vroege en minder late opstappers in vergelijking met BuBaO

Mogelijke interpretatie: Leerlingen die nabij school wonen gebruiken vaker andere modi, leerlingen die afgelegen wonen gebruiken de bus waardoor hun aandeel in de vroegste tijdsblokken relatief groot is.

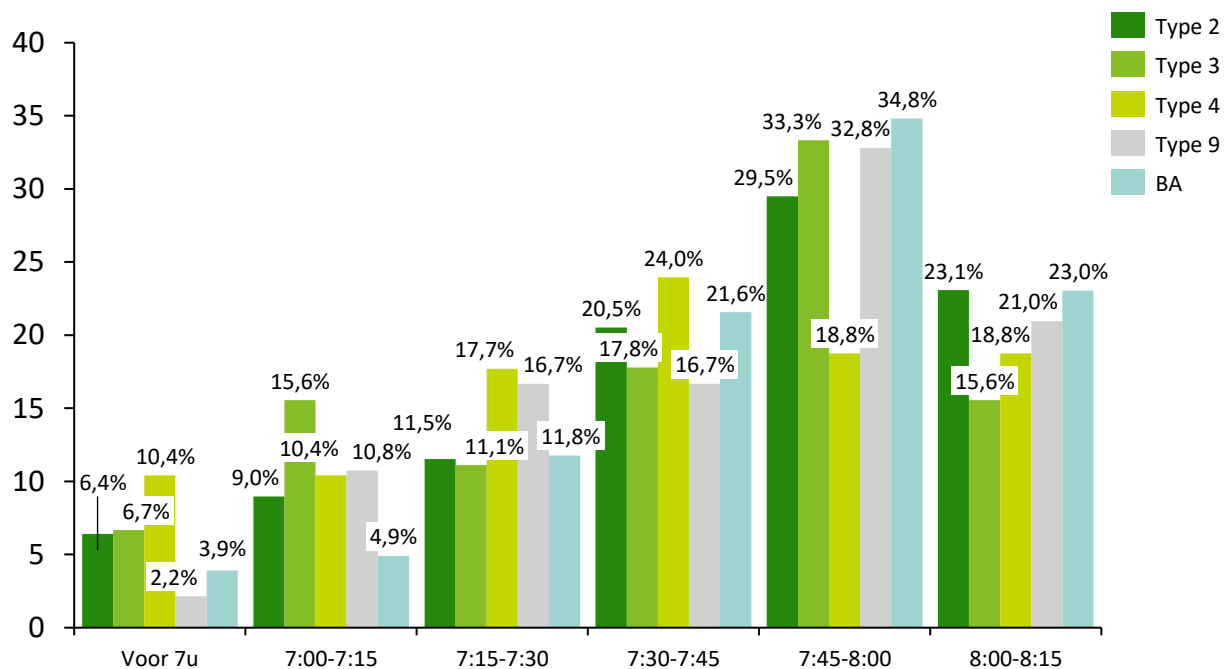
*Er is geen nulmeting beschikbaar voor regio Antwerpen omdat deze pas in 2019 tot het pilootproject toetrad, een eigen nulmeting is terug te vinden in bijlage 4.

**Deze cijfers fungeren als indicatie, aangezien voor Antwerpen 742 van de 3530 opstaptijden opgenomen werden (wat neerkomt op 21%).

Een deepdive in één van de types in BuBaO

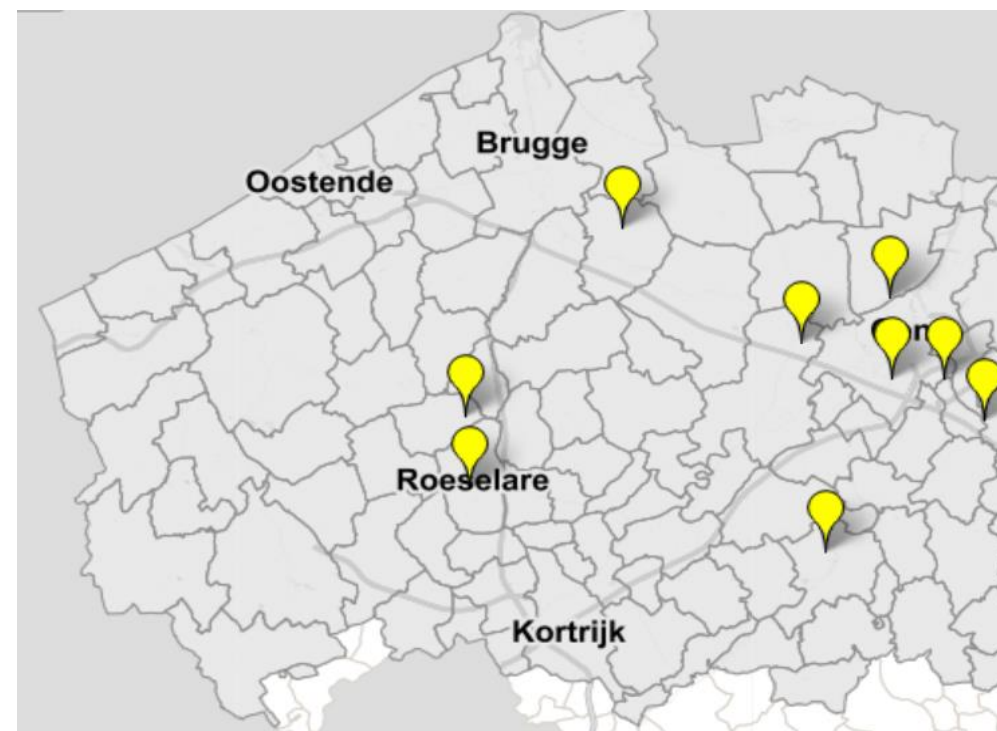
MIDWEST

Een momentopname van de opstarttijden van leerlingen in het BuBaO binnen de regio Roeselare volgens type, januari 2022*



MIDWEST

Spreading basisscholen type 4 West-Vlaanderen



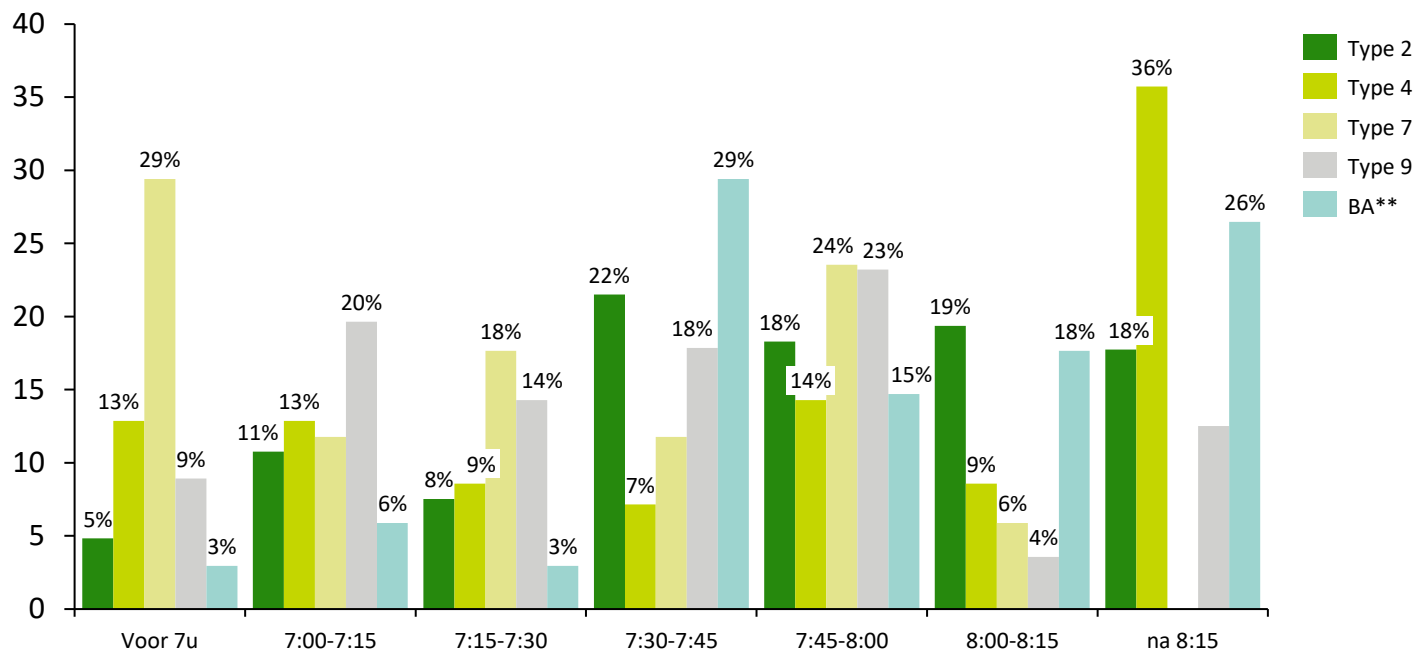
Leerlingen uit **type 4** kennen over de tijd heen de meest gelijk verdeling en sterke vertegenwoordiging in de vroege opstarttijden.

- **Bepaalde mobiliteit** van de leerlingen (fysieke beperking) waardoor ze minder gebruik maken van alternatieve modi.
- **Bepakt aanbod** van de scholen van type 4 in West-Vlaanderen.

Een deepdive in één van de types in BuSo

Antwerpen

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio Antwerpen volgens type, januari 2022*



Leerlingen uit secundair onderwijs **type 7** kennen de vroegste opstaptijden: 29% stapt voor 07u op en slechts 6% na 08u.

- **Lange afstanden moeilijk te overbruggen** voor de leerlingen (auditieve beperkingen en spraakstoornissen) waardoor er van de schoolbus gebruik gemaakt wordt.
- **Kleinere afstanden wel te overbruggen** met auto of zelfstandig.
- **Beperkt aanbod** van de scholen van type 7 in Antwerpen (en rest van Vlaanderen)

*Deze cijfers fungeren als indicatie, aangezien voor Antwerpen 742 van de 3530 opstaptijden opgenomen werden (wat neerkomt op 21%).

04 Personae en customer journeys

Per pilootregio werd een workshop met stakeholders georganiseerd rond drie van de basispersonae die in de specifieke context van de piloten werden geplaatst.

	BuBaO		BuSo		
	Emma	Jasper*	Isaac	Hélène	Fien
Leeftijd	5j	11j	13j	15j	16j
Onderwijsvorm	Kleuter	Lager	OV3	OV1	OV4
Typologie	Type 4	Type BA & type 3	Type 7	Type 2	Type 9
SES	Laag - Alleenstaande moeder	Hoog	Laag -Anderstalige ouders	Hoog – Gescheiden ouders	Hoog
Afstand	Afgelegen	Dorpskern	Centrum stad	Afgelegen	Afgelegen
School	Op 25 km, centrum	Op 5 km, centrum nabije stad	Op 5 km, zelfde stad	Op 10 km, buiten centrum	Op 8 km, centrum
Opvang	Geen opvang	In gemeente	Op school	Geen opvang	Geen opvang
	MIDWEST, Leuven	Leuven, Antwerpen	Antwerpen, Leuven	MIDWEST, Antwerpen	MIDWEST

Keuze school

Toekenning recht

Planning vervoer

Van en naar school

Voor piloot

In piloot

Ervaring

Evaluatie

Aanbeveling

Allen krijgen van het CLB verslag (M-decreet) dat toegang geeft tot school van hun type en onderwijsvorm. Ouders kiezen vervolgens welke school. Busvervoer aan huis vaak als “verzachtende omstandigheid” voorgesteld door scholen en CLB’s voor doorverwijzing.

Allen: CLB informeert ouders over pilootproject en maakt verslag op met extra luik zelfredzaamheid/mobiliteit. Niet alle CLB’s buiten pilootproject die doorverwijzen naar piloot-scholen doen dit echter.

Allen: Gecreëerde verwachtingen bij ouders en leerlingen over busvervoer leiden soms tot frustraties bij later intake-gesprek. Tevredenheid omdat leerlingen veelal naar school van keuze kunnen gaan.

Allen: Inzetten op informeren, analyse van de context en intake gesprek leidt tot een mindshift bij de scholen, CLB’s en ouders.
Emma: Beperkt aanbod type 4 in W-VL, weinig alternatieven mogelijk.

Allen: Mindshift m.b.t. busvervoer doorzetten bij doorverwijzende CLB’s en scholen.
Emma: Screening van spreiding aanbod kleine types.

Allen volgen les aan de dichtstbijzijnde school en vallen binnen de parameters en krijgen recht op vervoer wat automatisch een schoolbus aan op de verschillende woonadressen inhoudt.

Emma: Lage zelfredzaamheid, grote afstand dus recht op busvervoer: afhankelijk van mogelijkheden vanaf centrale opstapplaats.
Hélène: Tijdelijk recht op busvervoer en alternatieven (evt. mobicoach) onderzoeken.
Fien: Tijdelijke toekenning en mobicoach. Mogelijkheden ouders verder bekijken.

Allen: idee van automatisch recht op busvervoer dat niet ingewilligd wordt, moet uitgelegd worden bij intake / inschrijving. Dit leidt soms tot frustraties, zeker bij zij die het voordien wel hadden.

Allen: mindshift bij alle stakeholders stevig ingezet.

Allen: Naar recht op kwaliteitsvolle en veilige verplaatsing ipv recht op (bus)vervoer. Ondersteun, begeleid en communiceer hier duidelijk over mindshift met betrokkenen.

Allen: Planning op basis van ophaling op woonadres(sen).
Emma: Er wordt een aangepaste bus voorzien bij de planning van het vervoer.

Emma: Opvang met opstapplaats (mama heeft vast patroon).
Hélène en Fien: (Centrale) opstapplaats afhankelijk van mogelijkheden leerling.
Hélène: Aanmelding fiets- of wandelpool.

Allen: Frustraties over gebrek aan flexibiliteit, moderne communicatietools en goed uitgeruste opstapplaatsen.
Allen: Geraken op veilige manier naar school met vervoer op maat en ondersteuning.

Allen: Verhoogde planlast drempel voor betrokkenen om vervoers-maatwerk aan te bieden aan leerlingen. Administratieve uren planningsproces niet mee ingerekend voor BuBaO.

Allen: Digitalisering van ritplanning vermindert planlast aanzienlijk.
Cruciale rol regio-coördinator: biedt inhoud en overzicht, en heeft brugfunctie.
Emma: Biedt minibus aan voor afgelegen leerlingen met lage zelfredzaamheid.

Allen: Nemen quasi altijd de bus naar school
Hélène en Fien: Geen opvang, verhindert soms ouders hun dochter zelf te brengen/halen.

Allen: Bij problemen met vervoer mogelijkheid tot wijziging na bespreking in commissie.
Fien en Hélène: Opvang weinig aanwezig voor secundair, tijdelijk busvervoer en mobicoaching
Hélène: Fiets- of wandelpool voor adres papa i.s.m. Weerwerk VZW.

Hélène: Positieve ervaringen met wandel- en fietspools en verhoogde zelfredzaamheid.
Hélène en Fien: mobicoaching verhoogt zelfredzaamheid en zelfvertrouwen.

Allen: ritplanning wordt niet altijd gevolgd en busrit leidt tot vermoeidheid.
Hélène en Fien: mobicoaching werkt goed maar vergt tijd, vertrouwen en mogelijkheid om terug op busvervoer over te schakelen.

Hélène: Verder op lokale diensteneconomie inzetten voor fiets- en wandelpools, mobicoach (evt. busbegeleiding)
Hélène en Fien: Creëer meer alternatieven en ondersteuning om ouders te overtuigen. Leer alle leerlingen omgaan met vervoersapps.

04 One-pager customer journeys Leuven

Piloot Leuven: bespreking resultaten, ervaringen en aanbevelingen met alle stakeholders

	Keuze school	Toekenning recht	Planning vervoer	Van en naar school
Voor piloot	<p>Allen krijgen van het CLB een verslag dat toegang geeft tot school van hun type en onderwijsvorm. Ouders kiezen school.</p>	<p>Emma en Isaac volgen les aan de dichtstbijzijnde school en krijgen recht op vervoer wat automatisch een schoolbus aan op de verschillende woonadressen inhoudt.</p> <p>Jasper woont in Waals Gewest en is niet-rechthebbende.</p>	<p>Allen: Planning op basis van ophaling op woonadres(sen).</p> <p>Emma: Er wordt een aangepaste bus voorzien bij de planning van het vervoer.</p>	<p>Allen: Nemen quasi altijd de bus naar school.</p> <p>Isaac: Rol voor busbegeleiding in voorkomen en melden pestgedrag. Ortho's en klusteam bieden ondersteuning aan busbegeleiding hierin.</p>
In piloot	<p>Allen: CLB informeert ouders over pilootproject en maakt verslag op met extra luik zelfredzaamheid/mobiliteit. CLB's en scholen beschouwen schoolbus als last resort en CLB overloopt met ouders alle mogelijkheden om op school te geraken.</p> <p>Jasper: School deelt mee dat er geen recht zal zijn omwille van woonplaats buiten VL.</p>	<p>Allen: Mobiliteitsdossier (intake) wordt ingevuld door orthopedagoog of bus-coördinator en op basis hiervan toekenning recht door projectcoördinator of commissie.</p> <p>Jasper: Niet-rechthebbende omwille van woonplaats, ouders moeten vervoer zelf betalen, toekenning mogelijk vanaf VL. grondgebied</p> <p>Isaac: Tijdelijke toekenning en mobicoach</p>	<p>Allen: Verdere verwerking mobiliteits-dossier en bepaling opstapplaats en uur.</p> <p>Jasper: Ouders moeten vervoer zelf in orde brengen. Busvervoer of mobicoaching mogelijk vanaf VL.</p> <p>Isaac: Evt. zelf Lijnbus laten nemen.</p>	<p>Emma en Jasper: Opvang op school uitgebreid.</p> <p>Isaac: Buitenschoolse opvang in eigen gemeente quasi onbestaande voor secundair.</p>
Ervaring	<p>Emma: Frustratie over beperkt aanbod bij ouders.</p>	<p>Jasper: teleurstelling en frustratie omwille van niet toekenning recht op vervoer.</p>	<p>Isaac: Onzekerheid over aansluitingen en tijdigheid van openbaar vervoer bij ouders en Isaac.</p>	<p>Isaac: Onvoorspelbaarheid van openbaar vervoer mogelijk bron van stress maar verhoogd zelfvertrouwen door mobicoach.</p>
Evaluatie	<p>Allen: Inzetten op informeren, analyse van de context en intake gesprek leidt tot een mindshift bij de scholen, CLB's en ouders.</p> <p>Allen: Bus-coördinatoren veel verwerkings-last (intake invullen/verzamenen, ...).</p> <p>Emma: Klein aanbod aan type 4 scholen dus sowieso langere rit.</p>	<p>Allen: Toekenning recht gebeurt met nagaan van mogelijkheden en context ouders en leerlingen. Zo veel mogelijk maatwerk.</p> <p>Allen: Bus-coördinatoren veel verwerkings-last (Sharepoint aanvullen, goedkeuring Agodi vragen, ...)</p>	<p>Allen: Bus-coördinatoren veel verwerkings-last (De Lijn contacteren voor ritplanning, abonnementen aanvragen en opvolgen, ...). Veel planlast voor De Lijn.</p> <p>Emma: Overstappen verlengen reistijd maar verminderen aantal bussen en verminderen overlast en onveiligheid aan scholen.</p>	<p>Emma: Minibus en taxi's leveren grote tijdsinstaat en kwaliteitsvollere rit op voor afgelegen leerlingen. Vraagstuk over begeleiding.</p> <p>Zeer grote tevredenheid over samenwerking met gemeente Herent en de opvang- en opstapinitiatieven daar.</p>
Aanbeveling	<p>Allen: Mindshift m.b.t. busvervoer doorzetten bij doorverwijzende CLB's en scholen.</p> <p>Emma: Screening van spreiding aanbod kleine types en meer gebruik van mini-busjes en of taxi's.</p>	<p>Allen: Brede context meenemen bij toekenning recht (opvang, mogelijkheden ouders, ...) Website waar ouders mobiliteitsdossier kunnen indienen.</p>	<p>Isaac: Administratie rond abonnementen openbaar vervoer makkelijker maken.</p> <p>Jasper: Aparte type 3 bussen en begeleiding.</p> <p>Allen: Combinatiejobs voor busbegeleiding, opvang en functie op school.</p>	<p>Opvang met opstapplaats: Lokale kinderopvang met nabije opstapplaats zoals in gemeente Herent levert grote tijdsinstaat op.</p> <p>Minibus: Afgelegen leerlingen ophalen met minibusjes en taxi's.</p>

Keuze school

Toekenning recht

Planning vervoer

Van en naar school

Voor piloot

Allen krijgen van het CLB een verslag dat toegang geeft tot school van hun type en onderwijsvorm. Ouders kiezen school.
Isaac: mogelijkheid inclusief traject overwegen vooraleer doorverwijzing BUO.

Allen: Eerder vaste criteria voor langdurig busvervoer aan huis dan gesprek over mogelijkheden en mobiliteitsopties.
Allen: Gratis tolk bij intake.

Allen: Scholen nemen in praktijk planning over van De Lijn om o.a. met veranderlijke context rekening te houden.

Allen: Nemen quasi altijd de bus naar school.
Isaac: rol voor busbegeleiding in ondersteuning met school om pestgedrag aan te pakken.

In piloot

Allen: CLB maakt verslag op en informeert/sensibiliseert ouders over pilootproject en maakt reeds bij aanvang duidelijk dat keuze bepaalde school samenhangt met bepaalde (on)mogelijkheden voor verplaatsing.

Allen: Breed intakegesprek voor een beeldvorming die gericht is op bepalen van gepaste ondersteuning. Vertrekt vanuit info gegeven door CLB en ouders en wordt ondersteund door tools als Raket-kaart, brochure en website. Out-of-the box en nieuwe ideeën op maat leerling en ouders.
Isaac: mogelijkheden en moeilijkheden bespreken met ouders.
Jasper en Isaac: Tijdelijke toekenning busvervoer, Buzzy Pazz en mobicoaching voorstellen.

Jasper: vervoer op maat: busvervoer in de week en mobicoaching om verplaatsing op vrijdag aan te leren. Fietspool en ouders samen kinderen laten brengen zijn ook mogelijkheden.
Isaac: Mobicoaching inschakelen voor aanleren zelfstandig fietsen of gebruik openbaar vervoer.

Hélène: Gecombineerd traject: ene week inzetten op wandelen, andere week op schoobus. Wandeltraject aanleren met mobicoach en/of netwerk leerling inschakelen voor wandeltraject.
Isaac en Jasper: Gedeeltelijk zelfstandig naar school.

Ervaring

Isaac: teleurstelling over doorverwijzing naar buitengewoon onderwijs

Allen: Mindshift vlot bij nieuwe ouders, moeilijker bij ouders die reeds aanspraak maakten op busvervoer. Ook bij scholen en bus-coördinatoren nog niet altijd aanwezig.

Allen: Frustraties over wachtlijsten voor mobicoaching.

Allen: verhoogde zelfredzaamheid en zelfvertrouwen door mobicoaching.

Evaluatie

Allen: Spreiding scholen (vooral OV4) zorgt voor erg lange reistijden. Anderzijds valt op dat in Antwerpen vaker gesproken wordt over integratie in gewoon onderwijs.

Allen: Goed intake gesprek cruciaal om ouders te overtuigen en mogelijkheden van leerlingen ten volle te benutten.

Allen: Gebrek aan digitalisering leidt tot veel planlast en inefficiënties in ritten. Te weinig personeel bij De Lijn om ritplanning goed te doen.

Allen: Samenwerking met onderaannemers De Lijn verloopt niet goed. Bussen zijn oud en personeel niet steeds geschikt om met leerlingen met zorgnoden om te gaan.

Aanbeveling

Isaac: Meer inzetten op ondersteuning voor en toegankelijker maken van gewoon onderwijs. Zo kan er met een individueel aangepast curriculum naar een school in de buurt worden gegaan en worden lange verplaatsingen vermeden.

Allen: Recht bepalen door middel van een gesprek: hyperindividuele aanpak en alle opties overwegen om tot beste oplossing te komen.

Jasper: Ouders (financieel) ondersteunen bij het naar school begeleiden van leerlingen.
Allen: Efficiënter vervoer door meer samenwerking tussen scholen. Basisplanning schooljaar gefinaliseerd begin juli voor vlot leerlingenvervoer tegen 1 sept. Platform voor betrokkenen ritplanning.

Allen: Ander statuut busbegeleiding creëren, opleiding verplichten en meldpunt vragen inrichten. Ook klachtenbank voor ouders over bussen, chauffeurs en begeleiders inrichten. Uitgebreidere rol van lokaal bestuur bij opvang en bereikbaarheid scholen voor alle modi.

1. Multimodale organisatie van het leerlingenvervoer

> Mobiliteitscoaching en fiets- en wandelpools

- Reduceert aantal leerlingen op collectief busvervoer maar brengt niet sowieso aanzienlijke vermindering in de reistijd voor betrokken leerling wegens afhankelijkheid openbaar vervoer.
- Erg populair en vrij groot aantal leerlingen komt in aanmerking (vnl. OV3 en OV4). Er zijn wachtlijsten voor mobi-coaching waardoor een weging nodig is.
- Zelfvertrouwen en zelfredzaamheid leerlingen neemt toe.
- Verkeerseducatie en de aanwezigheid van fietsinfrastructuur op school zijn noodzakelijk voor succes.
- De fiets- en wandelpools hebben telkens begeleiders nodig, ook wanneer de route gekend is.
- Verkeersveilige context op route en rondom school cruciaal.

> Minibusjes en taxi's

- Grote tijdsinstellingen voor leerlingen want schoolbus moet niet langs afgelegen locaties rijden.
- Veiligere rit voor leerlingen met specifieke zorgnoden en antwoord op onverwachte vervoersaanvragen.
- Een wegingstool is een noodzaak gezien de kostprijs en beperkte middelen.
- Bestek met duidelijke kwaliteitsvoorwaarden leidt tot hoge tevredenheid over dienstverlening.

- > **Digitale tools** worden gebruikt in de verschillende fasen: informeren ouders, communiceren onder stakeholders, planning, follow-up en monitoring.
- Data die structureel verzameld, opgeslagen en verdeeld wordt vormt basis voor digitale tools. Afspraken over tijdige aanlevering, kwaliteit en uniforme indeling ervan zijn hier cruciaal.
 - Uniform platform waarop stakeholders gegevens kunnen ingeven, doorsturen en verwerken voor toekenning recht en de ritplanning leidt tot efficiëntere ritten, minder fouten en een vermindering in de taaklast
 - Raket-kaart ondersteunt de keuze voor vervoersmodi tijdens het intakegesprek en informeert ouders over de vervoersmogelijkheden en in hun schoolkeuze. Ze vergemakkelijkt ook de ritplanning zelf en stemt deze beter af op de praktijk.
 - Website bundelt informatie en verspreidt deze op een heldere en eenduidige manier onder de stakeholders. Dit is ook cruciaal in het bekomen van een mindshift bij de betrokken partijen.
 - Communicatietool (app) waar actuele informatie kan worden doorgegeven over opstapplaatsen, tijdigheid bussen en leerlingen tussen betrokken partijen

Deze digitale en online beschikbare tools zijn volgens alle actoren uit de piloot de grootste prioriteit. Een grote frustratie is immers niet alleen de reistijd van de leerlingen, maar ook de soms mank lopende communicatie tussen de betrokkenen en de zeer hoge planlast voor de scholen.

2. Lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer

- > De **toekenning van het recht op vervoer** vereist solide centraal decretaal kader, maar dient verder lokaal toegekend te worden.
 - Scholen beter niet bevoegd voor de toekenning wegens wervingsstrategie.
 - Tijdens het pilootproject controleerden de regio-coördinatoren of het door de scholen toegekende recht op vervoer voldoende onderbouwd was.

- > **Generieke criteria** werden in de piloten ingevoerd met het oog op een shift weg van collectief busvervoer.
 - Invoering van afstandspereimeters en centrale opstapplaatsen voor busvervoer.
 - Niet structureel afgeweken van het dichtstbijzijnde school-principe.

- > **Handvaten** werden ontwikkeld om houvast te bieden in de toekenning van het recht op vervoer.
 - Interactieve Raket-kaart

- > **Individuele aanpak** vertrekkende vanuit de mogelijkheden van de leerling en zijn/haar context.
 - Intakegesprek waarbij de mogelijkheden van de leerling in brede zin werden overlopen.
 - Commissie en beroepscommissie om specifieke uitzonderingen mogelijk te maken.

3. Buitenschoolse opvang

- > **Kortere busritten** kunnen niet los gezien worden van een uitbreiding van kinderopvang: de lange busrit deed in de praktijk voor veel leerlingen dienst als (gratis) opvang.

- > **Kinderopvang op school** laat ouders toe buiten hun werkuren zelf hun kind te brengen en / of op te halen.
 - Het is ook een meer geschikte opvang voor leerlingen met een hogere zorgnood gezien de specifieke infrastructuur en kennis op de school.
 - Voor kinderen die zeer veraf wonen is dit een minder goede oplossing.

- > **Inclusieve lokale kinderopvang** goede oplossing voor ouders die niet in staat zijn de afstand tot de school te overbruggen.
 - Samenwerking met lokale besturen en scholen essentieel voor de inrichting, zowel voor expertise rond inclusie als voor de nodig infrastructuur en omkadering. In piloot Leuven nam de regio-coördinator dit op zich en in piloot Antwerpen werkte men met inclusiviteitscoaches.
 - De grootste uitdaging is het vinden van geschikt personeel.

- > **Budgettaire impact en gebrek aan kennis** voornaamste redenen voor tekort aan plaatsen in buitenschoolse kinderopvang.
 - Wordt vanuit het perspectief van het kind als een noodzakelijke investering beschouwd.
 - Kan eventueel als betalend dienst georganiseerd worden (met tussenkomst sociale voorzieningen waar nodig).

4. Beheersmodel

- > **Centraal juridisch kader** over de bevoegdheidsverdeling en allocatie van de middelen tussen Onderwijs, Welzijn en Mobiliteit dringt zich op.
 - Onderwijs vaak aangehaald als toekomstige verantwoordelijke leerlingenvervoer omwille van:
 - De spreiding van het aanbod aan scholen in het buitengewoon onderwijs;
 - De inclusie van leerlingen buitengewoon onderwijs binnen het gewoon onderwijs
 - Betere spreiding van aanbod en inclusie geen oplossing op korte termijn en verantwoordelijkheid voor aanbod ligt bij de inrichtende machten. De oplossingen om lange ritten tegen te gaan liggen dan ook niet alleen bij het beleidsdomein Onderwijs maar ook bij Welzijn en Mobiliteit waardoor een goede samenwerking cruciaal is.

- > **Delegeren van bepaalde bevoegdheden** naar lokaal niveau is noodzakelijk.
 - Toekenning van het recht
 - Planning van vervoer
 - Samenwerkingsverbanden met de lokale diensteneconomie en lokale besturen
 - Actor die een brugfunctie vervult en een inhoudelijk aanspreekpunt vormt aangaande alle kwesties van het lokale leerlingenvervoer. In de piloten nam de regio-coördinator deze rol in. Daarnaast ook controle op toekenning van het recht op vervoer en vermindering planlast scholen.

5. Knelpunten

- > Het **gebrek aan voldoende opgeleid personeel** is een zeer groot knelpunt:
 - Vaak gebrek aan kennis en vaardigheden en soms verkeerde attitudes.
 - Beperkte mogelijkheid om klachten en problemen in kaart te brengen en geen goede opvolging van de klachten.
 - Statuut busbegeleiders leidt tot ontevredenheid, wat bijdraagt aan personeelstekorten.

Mogelijke pistes die in de piloten naar boven kwamen om deze problematieken aan te pakken zijn:

- Samenwerking met vzw's of met organisaties in de lokale sociale economie;
- Inzet busbegeleiders voor andere, aansluitende taken binnen de scholen of de lokale besturen.

- > **Afstemming tussen De Lijn en scholen** schiet vaak tekort
 - Aantal leerlingen neemt toe maar budgetten De Lijn blijven gelijk.
 - Dit leidt tot de inzet van grotere bussen.
 - Volzette scholen leiden ook tot verdere verplaatsingen voor leerlingen.
 - Theoretische ritplanning verschilt vaak van ritplanning in de praktijk door o.a. verkeerscontext en leerlingen met meerdere opstapplaatsen.
 - Tijdigheid en kwaliteit data zijn cruciaal in het opstellen van ritplanning.
 - Samenbrengen stakeholders voor afstemming over planning en uitvoering vervoer.

6. Opportuniteiten

6.1 Concrete acties

- > **De samenwerking met maatwerkbedrijven en vrijwilligers** biedt een opportuniteit in de aanpak van de structurele personeelstekorten.
 - Maatwerkbedrijf Weerwerk met betrekking tot fiets- en wandelpools en mobi-coaching werd als erg positief beschouwd.
 - Functie ingevuld met verschillende mensen wat continuïteit en flexibiliteit garandeert.
 - Mogelijk uit te breiden naar busbegeleiding en kinderbegeleiding.

- > **Een goede samenwerking tussen onderwijsnetten en –koepels en hun scholen en CLB's**, kan voor ouders en leerlingen een verschil maken.
 - Bij doorverwijzing naar buitengewoon onderwijs, of bij de intakegesprekken, worden ouders geïnformeerd over de dichtstbijzijnde school van hun keuze en moeten ze ook kunnen uitmaken welke school de best bereikbare is.
 - Ook ritplanning is makkelijker te organiseren vertrekkend van de woonplaats / wijk van de gebruiker, eerder dan vanuit het perspectief van het net of de inrichtende macht.

Wanneer men het vervoer per regio organiseert en de lokale besturen hierin een coördinerende rol toekent, kan deze net-overschrijdende samenwerking in principe vlot georganiseerd worden.

6. Opportuniteiten

6.2 Mindshift

- > **'Recht op ondersteuning'** in plaats van 'recht op vervoer': betrokkenen in pilootregio's beschouwen busvervoer aan huis niet langer als evidente dienst maar als een laatste optie.
 - Is in het belang van de zelfredzaamheid van de leerlingen.
 - Het maakt organisatie minder lange busritten mogelijk.
 - Creëert meer budget voor andere vervoersmodi.

- > **Perspectief van de rechten van het kind** als criterium. Er wordt steeds geredeneerd vanuit de bestaande context en niet disruptief vanuit perspectief van het kind. Het kan tenslotte niet alleen de bedoeling zijn een leerling te vervoeren, hij of zij moet bij aankomst ook in staat zijn goed te participeren aan de lesactiviteiten.
 - Vastleggen aanvaardbare maximumritduur waaruit doelstellingen voor organisatie leerlingenvervoer volgen.
 - Minimale eisen inzake comfort, veiligheid en welzijn.

- > **Verschuivingen in het onderwijslandschap** zelf door een betere spreiding van het aanbod en meer inclusie op bestaande campussen.
 - Screening huidige aanbod en het bestuderen van nieuwe mogelijkheden op het gebied van de inrichting van het buitengewoon onderwijs.



Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer - fase 2

Eindrapport | 30 maart 2022

01

Context

Overzicht met de huidige situatie wat betreft het (leerlingenvervoer) buitengewoon onderwijs alsook de verwachte toekomstige ontwikkelingen

02

Probleemstelling

Benoemen van de huidige problematieken inzake het leerlingenvervoer, incl. het identificeren van de voornaamste oorzaken ten gronde hiervan

03

Evaluatie van de piloten

Algemene inzichten over de werking van de piloten, incl. bevindingen m.b.t. beproefde concepten

04

Personae en customer journeys

Onderzoeken van enkele case studies die de problematieken en oplossingen in kaart brengen vanuit het perspectief van het kind, ouders en andere betrokkenen

05

Conclusies

Overzicht van de voornaamste conclusies op basis van het geëvalueerde pilootproject

06

Beleidsaanbevelingen

Algemene beleidsaanbevelingen zoals benoemd door het expertenpanel

Wat is de huidige situatie en welke relevante ontwikkelingen brengt de toekomst?

De situatie vandaag

Leerlingen in het buitengewoon onderwijs hebben recht op vervoer naar de dichtstbijzijnde school van het net naar keuze die het onderwijs aanbiedt waar het verslag M-decreet van de leerling naar verwijst.

- > In schooljaar 2020-21 maakten 37.848 leerlingen buitengewoon onderwijs gebruik van het collectieve vervoer en 9.950 leerlingen van het individuele leerlingenvervoer (1.).
- > Het budget voor leerlingenvervoer bedraagt 106,9 miljoen* euro:
 - 71 miljoen bij MOW voor het collectieve vervoer (2.)
 - 33 miljoen bij OV voor de busbegeleiding (1.)
 - 2,9 miljoen bij OV voor het individuele leerlingenvervoer (1.)

**Exclusief de 12,8 miljoen euro die Vlaams Minister Peeters toevoegde aan het budget voor schooljaar 2021-22*

Een blik op de toekomst

- > Een verwachte sterke **stijging in het aantal leerlingen** in het buitengewoon onderwijs. Schooljaar 2020-21 telt 50.587 leerlingen in het buitengewoon onderwijs, een stijging met meer dan 8% tegenover schooljaar 2017-18 (3.).

Gesteld dat we de concepten uit de conceptnota uitrollen:

- > Een omschakeling naar een **multimodale organisatie** van (leerlingen)mobilititeit met minibuses, zelfstandig of begeleid fietsen, wandelpools, fietsdelen, taxi's, ... steeds rekening houdend met de zelfredzaamheid en de zorgnood van de leerlingen.
- > Opdeling van Vlaanderen in **verzorgingsgebieden**, die de financiële verantwoordelijkheid voor de organisatie van het vervoersysteem en de verantwoordelijkheid voor de bepaling van het recht verenigen.
- > De interactie met de principes van **Basisbereikbaarheid** als Vervoer op Maat en de Hoppincentrale.

1. Bron: AGODI

2. Bron: antwoord op een parlementaire vraag 387 (06/12/21) aan Minister Lydia Peeters

3. Bron: Dataloop

De Kinderrechtencommissaris wees in een eerste uitvoerig rapport in 2013 op de aanzienlijke uitdagingen waarmee het leerlingenvervoer voor buitengewoon onderwijs ook vandaag nog geconfronteerd wordt.

Lange reistijden collectief busvervoer

Leerlingen buitengewoon onderwijs die gebruik maken van collectief leerlingenvervoer doen er erg lang over om van hun woonplaats op school te geraken. Ritten van 1 à 2 uur per traject, zijn geen uitzondering, zo blijkt uit de analyse van de opstaptijden en de interviews met stakeholders. Veel leerlingen zitten nog steeds 3 uur per dag en meer op de schoolbus. De kinderrechtencommissaris geeft aan dat een rit van 60 minuten het maximum zou moeten zijn; maar vandaag hanteert men inderdaad een maximum van 90 minuten, dat in bepaalde gevallen ook niet gehaald wordt.

- **Lange busritten** leiden er toe dat leerlingen erg vroeg moeten opstaan en vermoeid op school aankomen. Na school hebben ze ook minder tijd voor huiswerk en hobby's.
- **Wanneer de bus te laat komt of niet opdaagt worden de leerlingen en hun ouders soms niet - of niet tijdig - verwittigd**, waardoor leerlingen lange tijd buiten moeten wachten en/of te laat komen op school.

Slechte beleving busrit

De collectieve busrit zelf wordt door de leerlingen vaak als onaangenaam en vermoeiend ervaren.

- **Basiscomfort:** weinig mogelijkheden om nog iets te eten, even te drinken of naar het toilet te gaan, al is daar soms echt nood aan.
- **Busbegeleiding:** de busbegeleider is niet steeds op de hoogte van de zorgnoden van de leerlingen en is meestal onvoldoende opgeleid om met kinderen met een beperking om te gaan. Soms spreekt de begeleider de onderwijstaal van de leerlingen niet, maar ook op andere vlakken blijkt deze pedagogisch vaak tekort te schieten, zoals blijkt uit talrijke getuigenissen (weinig kindvriendelijk, niet accuraat reageren op vragen en situaties). Hetzelfde geldt voor de chauffeurs.
- **Infrastructuur:** de bussen zijn niet altijd aangepast aan de specifieke noden van de leerlingen inzake comfort en veiligheid.



Leerlingen in het buitengewoon onderwijs komen vermoeid en overprikkeld aan op school wat hun leervermogen onder druk zet

Verschillende oorzaken van de problematieken van het huidige leerlingenvervoer voor buitengewoon onderwijs

Organisatie van collectief leerlingenvervoer

Vaste keuze voor grote bussen door De Lijn en weinig inzet van andere modi. Om de bus te vullen worden grote lussen gemaakt. Dit leidt tot langere ritten en tijdsverlies.

Vastgeroeste overtuiging, zowel bij organisatoren als ouders: de schoolbus van deur tot deur als enige en beste vervoersoplossing voor het vervoer.

Positie ouders: veel ouders hebben niet de middelen of de tijd om hun kind naar school te brengen. Velen aarzelen ook om hun kind zelfstandig naar school te laten gaan omwille van ongerustheid of omwille van gebrek aan kennis over de verschillende vervoersmogelijkheden voor hun kind.

Ruimtelijke inrichting

Aanwezigheid scholen: voor bepaalde types is het aanbod beperkt en de spreiding zeer ongelijk. Kleine types zijn niet talrijk en hebben een beperkt aantal scholen in Vlaanderen waardoor de afstanden tussen school en woonst leerling vaak groot zijn. (zie kaarten in bijlage) Brede types kennen de grootste absolute stijging in aantal leerlingen en bijgevolg ook een tekort aan plaatsen waardoor leerlingen noodgedwongen een verder afgelegen school kiezen.

Verkeerscontext in Vlaanderen verhoogt de reistijd en zet stiptheid onder druk.

Welzijnslandschap

Het gebrek aan en de prijs van inclusieve kinderopvang in de scholen en de woongemeentes maken het voor ouders moeilijker om hun kind zelf van en naar de school te brengen. Dit bestendigt de keuze voor collectief busvervoer.

Wijzigingen in het welzijnslandschap (bv. overgang naar MFC's) hebben een invloed op de populatie in het leerlingenvervoer en hun verplaatsingen.

Gebrekkig kader

Er is **geen decreet leerlingenvervoer**, er zijn slechts losstaande stukjes wetgeving, decreetgeving en omzendbrieven die leerlingenvervoer voor buitengewoon onderwijs beslaan. Een aantal betrokkenen, zoals De Lijn, hebben kaders die niet afgestemd zijn op de werking van het onderwijs en blijven zo met steeds terugkerende problemen zitten.

Gebrek aan digitalisering

Ritplanningen worden vaak geïsoleerd en op papier opgesteld. Dit verhindert dat de input van alle betrokkenen tijdig samengebracht wordt om efficiënte ritten op te stellen. Het laat ook weinig ruimte voor de flexibilisering van ritten.

Real-time communicatie tussen scholen, buschauffeurs, ouders en begeleiders om laattijdige bussen, wijzigingen en afgelastingen te melden is momenteel zeer beperkt.

Beperkte samenwerking

Tussen scholen en De Lijn voor de opmaak van de ritplanning.

Tussen OND en MOW voor de organisatie van leerlingenvervoer en het aanpakken van de knelpunten. Een goede samenwerking met WVG (Welzijn) kan ook voor oplossingen zorgen.

Tussen de verschillende onderwijsnetten en –koepels en hun scholen: zowel bij de doorverwijzing van leerlingen als bij de organisatie van het vervoer zelf. Delen van gegevens over leerlingen m.b.t. de planning van busritten, zou het efficiënt en flexibel organiseren van het vervoer vergemakkelijken.

We hebben interviews afgenomen, een documentenanalyse uitgevoerd en werksessies gehouden om overzicht en diepere inzichten te krijgen in de vooruitgang en de openstaande vraagstukken in de pilootprojecten.

We hebben **volgende stappen** ondernomen om de evaluatie tot een goed einde te brengen:

- > Een **kwantitatieve evaluatie** van de toegepaste concepten in de piloten
- > Een **data-analyse** van de vertrekuren binnen de piloten
- > Vijf **verschillende personae** opgesteld rekening houdend met alle specifieke noden en context van de totale leerlingenpopulatie.
- > De **customer journeys** opgesteld die de relevante personae doorlopen in elke pilootcontext door middel van werksessies met alle lokale stakeholders.

We deden hiervoor beroep op **volgende methoden**:



DOCUMENTENONDERZOEK

- Knelpuntnota Kinderrechtencommissaris (2013)
- Bisconceptnota Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs (2015)
- Evaluatierapport fase 1 (UHasselt & Thomas More, 2019)
- Financiële overzichten, inhoudelijke rapporten en interne evaluaties pilootprojecten
- Geanonimiseerde datasets leerlingenvervoer piloten Leuven, MIDWEST en Antwerpen



WERKSESSIES

Stakeholders pilootprojecten MIDWEST, Leuven en Antwerpen (Directies, De Lijn, bus-coördinatoren, mobiliteitscoach, regio-coördinatoren, uitvoerders fiets- en wandelpools)

We hebben interviews afgenomen een documentenanalyse uitgevoerd en werksessies gehouden om overzicht en diepere inzichten te krijgen in de vooruitgang en de openstaande vraagstukken in de pilootprojecten.



INTERVIEWS

- Coördinatoren pilootprojecten voor DMOW en DOV
 - Regio-coördinatoren piloten Leuven, Antwerpen en MIDWEST
 - Mobiliteitscoach piloot Antwerpen
 - Uitvoerder mobi-coaching en fiets- en wandelpools MIDWEST
 - Agentschap Opgroeien, afd. Geïntegreerd Gezinsbeleid
 - CLB Gemeenschapsonderwijs & vrije net
 - Verantwoordelijke verkeersveiligheid piloot Antwerpen
 - Kinderrechtencommissaris
 - Departement MOW i.k.v. basisbereikbaarheid
- Penhouder pilootproject MIDWEST
 - Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap
 - Directeur Competence Center operaties, Team leader leerlingenvervoer en project manager De Lijn
 - Gemeentebestuur Herent
 - Koepel van Ouderverenigingen van het Officieel Gesubsidieerd Onderwijs
 - GO!Ouders
 - Ouderkoepel van het vrij onderwijs (VCOV)

03 Piloten

Overzicht pilootprojecten

MIDWEST	Leuven	Antwerpen
Landelijke context	Stedelijke context	Grootstedelijke context
Roeselare, Hooglede, Izegem, Ingelmunster (sinds 2017), Tielt, Torhout en Moorslede (sinds 2019)	Leuven	Grootstedelijk Antwerpen, Brasschaat, Schilde en Schoten
Beperkte samenwerking met lokale besturen	Beperkte samenwerking met lokale besturen	Structurele samenwerking met lokaal bestuur
Veel vrijheid binnen pilootproject om te experimenteren	Veel vrijheid binnen pilootproject om te experimenteren	Striktere procedures om bestedingen i.k.v. pilootproject te verantwoorden
2.000 – 2.500 leerlingen	1.800 – 2.000 leerlingen	5.500 leerlingen
Sinds 2017 (fase 1 & 2) - gedeeltelijk tijdens covid-19	Sinds 2017 (fase 1 & 2) - gedeeltelijk tijdens covid-19	Sinds 2019 (fase 2) - volledig tijdens covid-19

Inzichten in de opstaptijden in de verschillende pilootregio's

We trachtten onze kwalitatieve inzichten te toetsen aan een data-analyse van de opstaptijden van leerlingen die gebruik maken van het collectief zonaal leerlingenvervoer. We voerden een analyse uit van:

- > De **evolutie van de opstaptijden** van leerlingen BuSo en BuBaO tussen schooljaar 2016-17 en januari 2022 voor pilootregio's MIDWEST en Leuven;
- > De **opstaptijden van de leerlingen** BuSo en BuBaO in januari 2022 in pilootregio Antwerpen;
- > De **opstaptijden per type** van leerlingen BuSo en BuBaO in januari 2022 voor alle pilootregio's;
- > De **opstaptijden per onderwijsvorm** van leerlingen BuSo in januari 2022 voor alle pilootregio's.



OPMERKINGEN

Voor al volgende grafieken dient te worden opgemerkt dat:

- De metingen m.b.t. de cijfers van januari 2022 plaatsvonden voor de invoering van de nieuwe maatregelen waarover in december 2021 werd beslist.
- De cijfers van de pilootregio's ook het zonaal collectief leerlingenvervoer bevatten vanuit de MFC's naar de scholen en terug.
- Ongeveer 60% van de leerlingen in de pilootregio's gebruik maken van het zonaal collectief leerlingenvervoer in 2022.*
- Voor piloten Leuven en MIDWEST de werkelijke opstaptijden werden gebruikt en voor piloot Antwerpen de theoretische.**
- De cijfers met betrekking tot de opstaptijden in januari 2022 met grote omzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd daar deze vertekend zijn door de coronapandemie, onder meer door:
 - Gesloten scholen
 - Mondmaskerplicht op bus
 - Minder plaatsen op bus omwille van afstandsregels
 - Extra bezorgdheid ouders
 - Extra coronabussen
 - ...

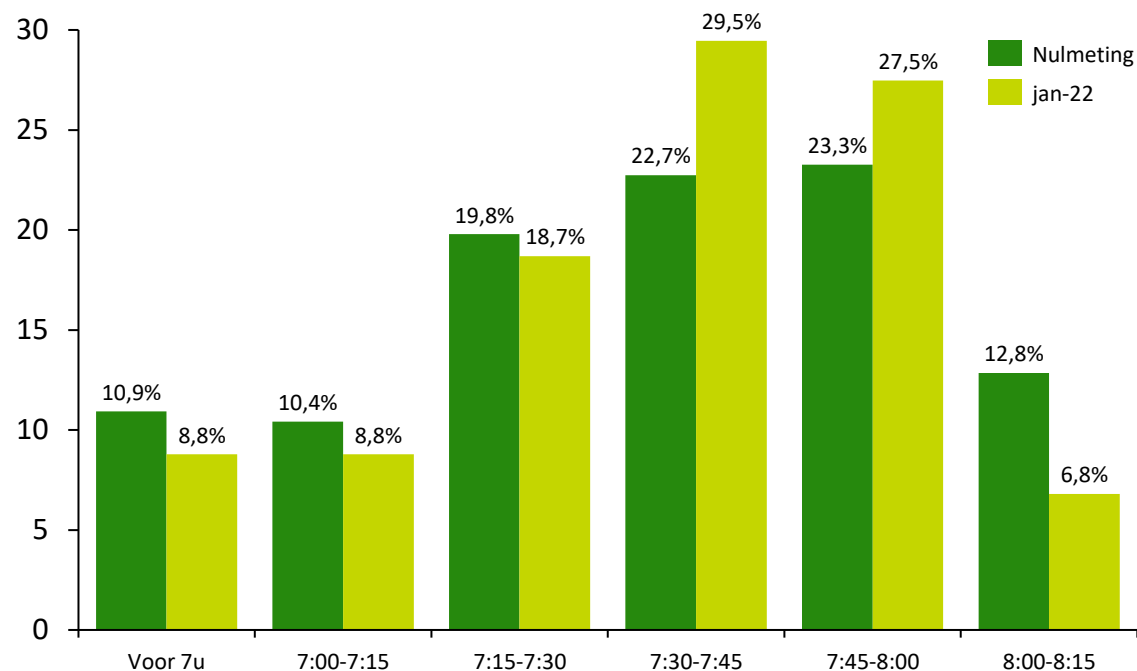
*Voor piloot Leuven waren er geen concrete gegevens beschikbaar over het aandeel van de leerlingen die gebruik maken van het zonaal collectief leerlingenvervoer.

**De regio-coördinator van piloot Antwerpen gaf aan dat gezien de coronapandemie en de theoretische opstaptijden is het zeer moeilijk om kwalitatieve inzichten aan de data van Antwerpen te linken.

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio MIDWEST

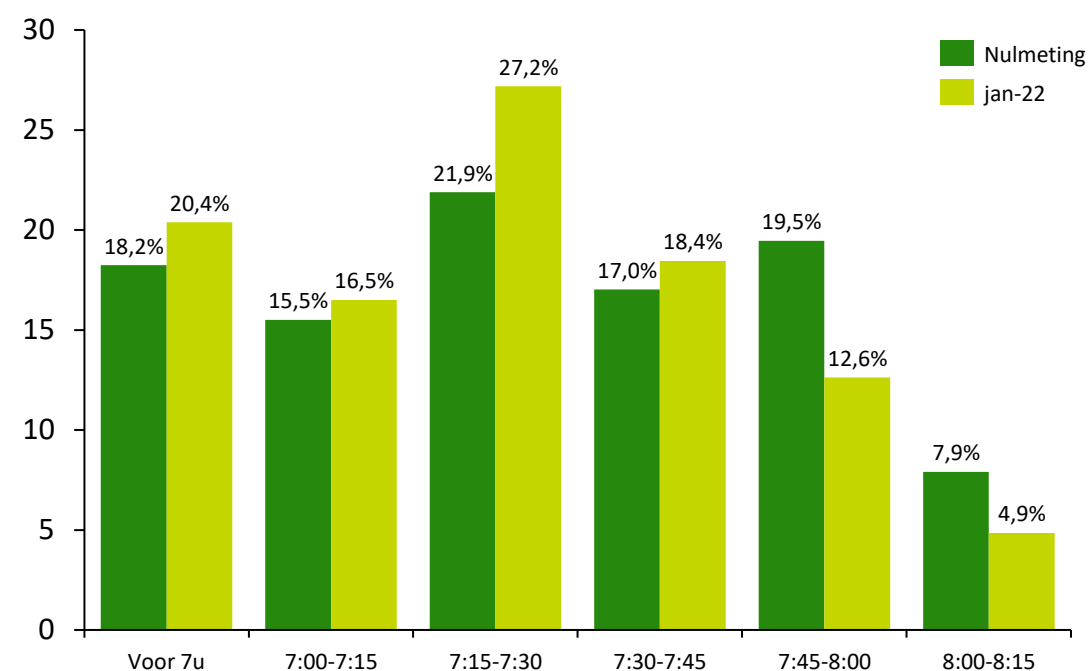
MIDWEST

*De evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO binnen de regio MIDWEST, nulmeting (schooljaar 16-17), januari 2022***



MIDWEST

*De evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio MIDWEST, nulmeting (schooljaar 16-17), januari 2022***

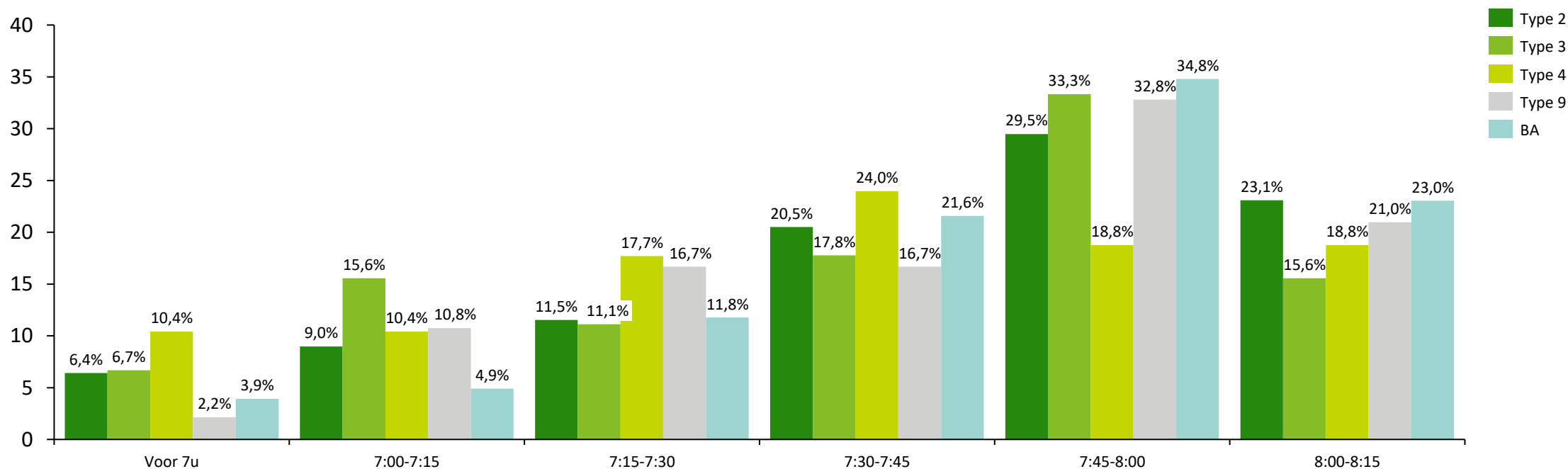


Deze grafieken geven een indicatie van de **evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO en BuSo in de pilootregio MIDWEST**. Leerlingen in het BuBaO in pilootregio MIDWEST namen volgens de nulmeting in 41,1% van de gevallen de bus voor 07u30 terwijl dit in januari 2022 in 36,3% van de gevallen was; een daling van 4,8%. In het BuSo in pilootregio MIDWEST is er een omgekeerde beweging: daar neemt in januari 2022 een groter aandeel leerlingen (64,1%) de bus voor 7u30 in vergelijking met de nulmeting (55,6%). MIDWEST breidde in 2019 uit met extra gemeentes (Tielt, Torhout en Moorslede) met in Moorslede een extra BuSo-school die slecht bereikbaar is, wat bijdraagt aan de stijging in het aantal leerlingen BuSo die vroeg de bus nemen. Daarnaast sloot er gedurende het pilootproject ook een school in Ronse waardoor deze leerlingen veelal overschakelden naar een school in Roeselare met hetzelfde aanbod, al houdt dit voor velen van hen een langere reistijd in. De daling in het aandeel leerlingen BuSo tussen 07u45 en 08u15 kan te wijten zijn aan een overschakeling naar alternatieve modi.

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio MIDWEST

MIDWEST

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO binnen de regio MIDWEST volgens type, januari 2022*



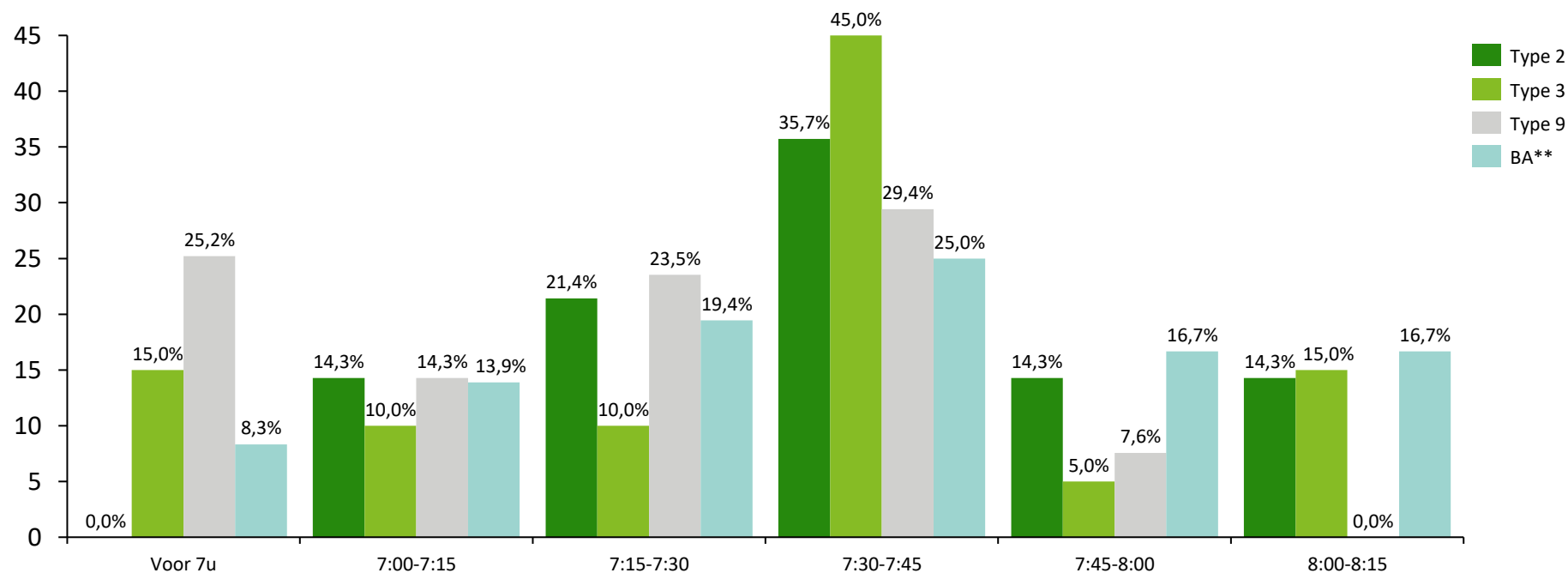
Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de **leerlingen van het BuBaO per type in piloot MIDWEST** de bus opstappen. Het grootste deel van de leerlingen in piloot MIDWEST neemt de bus na 7u30 terwijl slechts een relatief beperkt deel voor 7u opstapt. Leerlingen uit type 4 kennen over de tijd heen de meest gelijk verdeling en zijn oververtegenwoordigd in de vroege opstaptijden. Dit kan verklaard worden door de beperkte mobiliteit van de leerlingen (fysieke beperking) waardoor ze minder gebruik maken van alternatieve modi, alsook door een beperkt aanbod van de scholen type 4 in West-Vlaanderen (zie kaarten in bijlage 2).

*Deze cijfers fungeren als indicatie, aangezien voor MIDWEST 456 van de 1739 opstaptijden opgenomen werden (wat neerkomt op 27%).

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio MIDWEST

MIDWEST

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio MIDWEST volgens type, januari 2022*



Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de leerlingen van het BuSo per type in piloot MIDWEST de bus opstappen. Meer dan een kwart van de leerlingen uit type 9 in het BuSo stapt voor 7u op de bus waar dit in het BuBaO slechts 2,2% is. Slechts 7,6% van de type 9 leerlingen in het BuSo stapt na 7u45 op, wat er op zou kunnen wijzen dat de leerlingen die dichtbij hun school wonen gebruik maken van alternatieve modi. Een deel zou te wijten kunnen zijn aan de slechte bereikbaarheid van scholen die een bepaald type aanbieden, zoals voor Ter Sterre in Moorslede die type 9 aanbiedt, en door de sluiting van een school in Ronse die ook type 9 aanbod. Een andere verklaring is te vinden in de grote verscheidenheid aan richtingen binnen OV4, dat relatief veel type 9 leerlingen volgen, en wat grotere verplaatsingen impliceert.

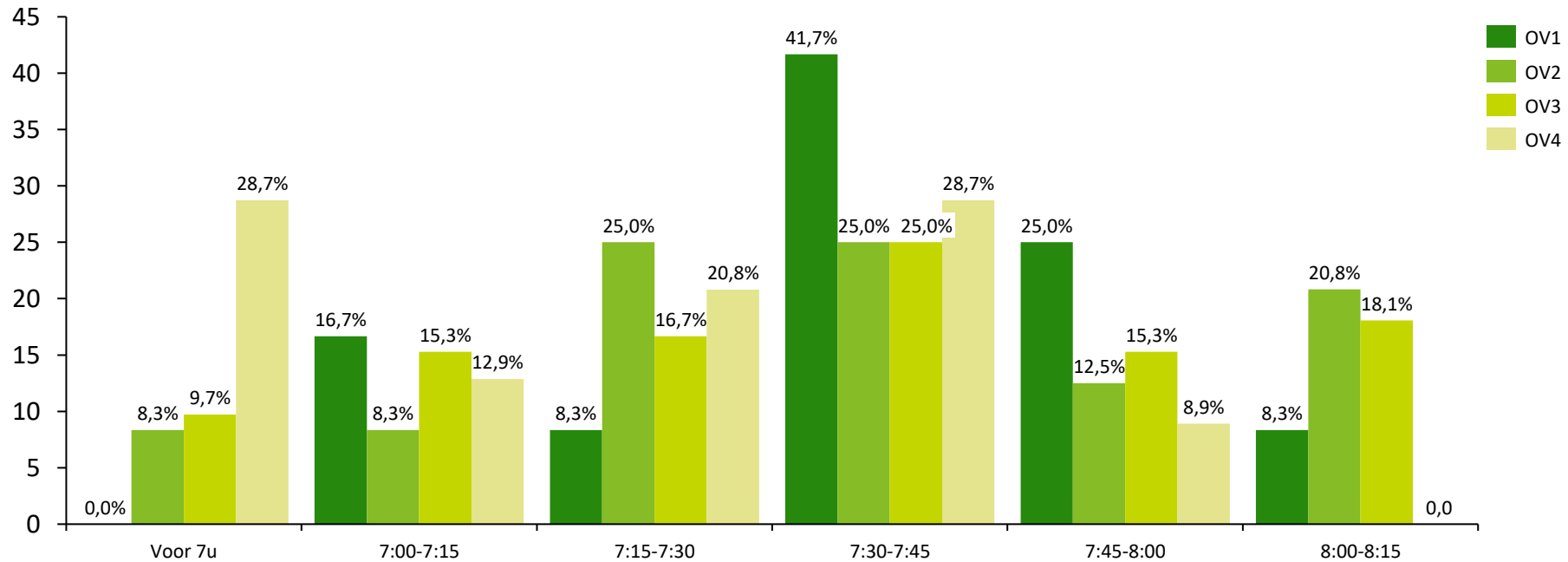
*Deze cijfers fungeren als indicatie, aangezien voor MIDWEST 456 van de 1739 opstaptijden opgenomen werden (wat neerkomt op 27%).

**Type 4 werd niet opgenomen, aangezien hier slechts 4 datapunten van de opstaptijden beschikbaar waren ondanks de aanwezigheid van type 4 scholen in de pilootregio.

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio MIDWEST

MIDWEST

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio MIDWEST volgens OV, januari 2022*

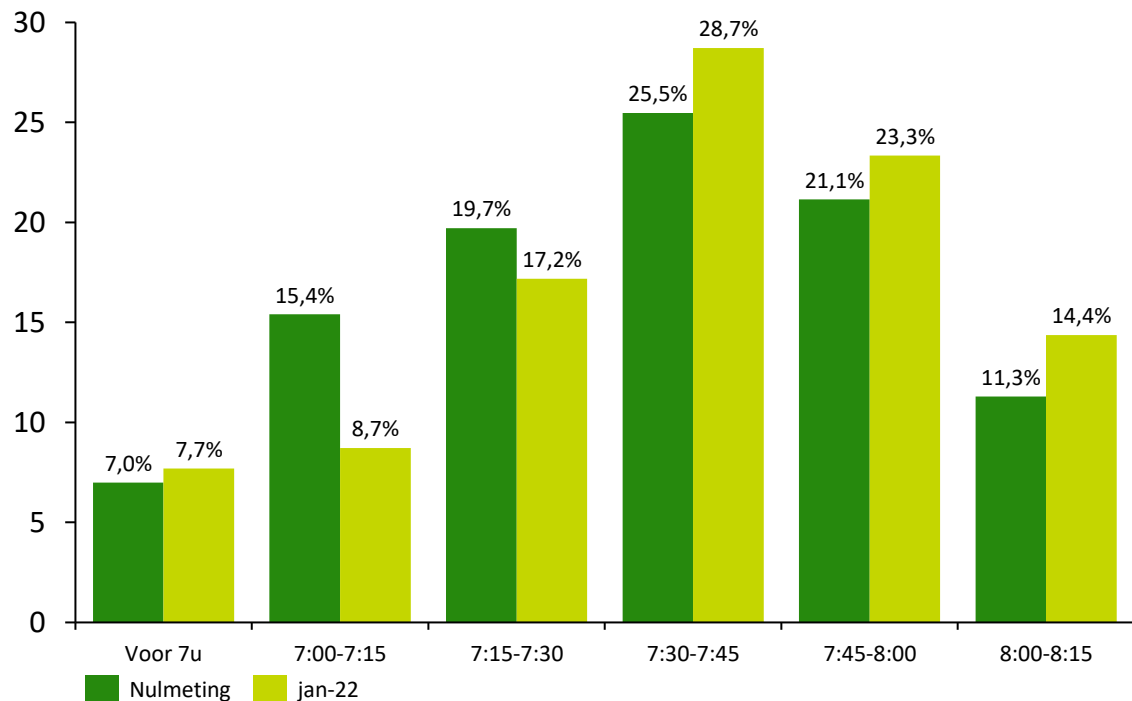


Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de leerlingen van het BuSo per onderwijsvorm in piloot MIDWEST de bus opstappen. Leerlingen uit OV4 kennen een relatief laag aantal opstappers na 7u45 (8,9%) wat er op zou kunnen wijzen dat leerlingen die in de buurt van de school wonen minder van het collectief busvervoer gebruik maken. Anderzijds neemt 28,7% van hen ook de bus voor 7u en zijn ze hier dus oververtegenwoordigd. Leerlingen uit OV1 zijn daarentegen ondervertegenwoordigd voor 7u (0,0%) en oververtegenwoordigd in de tijdsblok (41,7%) van 7u30 tot 7u45. Een deel van de verklaring voor de vroege opstaptijden van OV4 zou de grote verscheidenheid aan richtingen binnen OV4 onderwijs kunnen zijn waardoor leerlingen ver moeten reizen naar de school met de richting van hun keuze.

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio Leuven

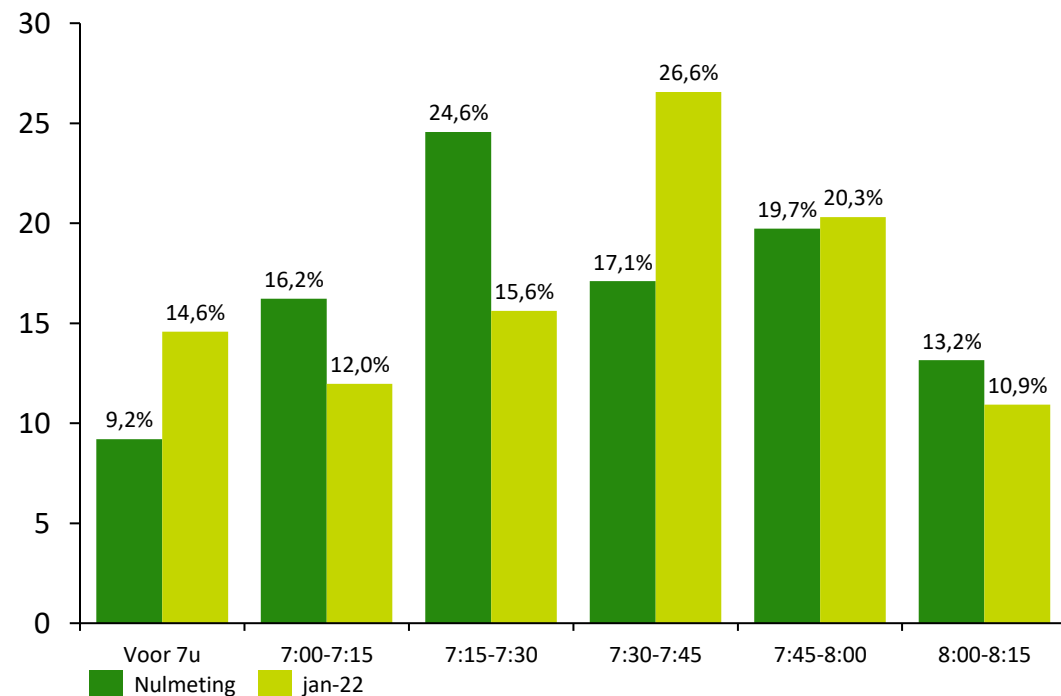
Leuven

De evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO binnen de regio Leuven, nulmeting (schooljaar 16-17), januari 2022*



Leuven

De evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio Leuven, nulmeting (schooljaar 16-17), januari 2022*



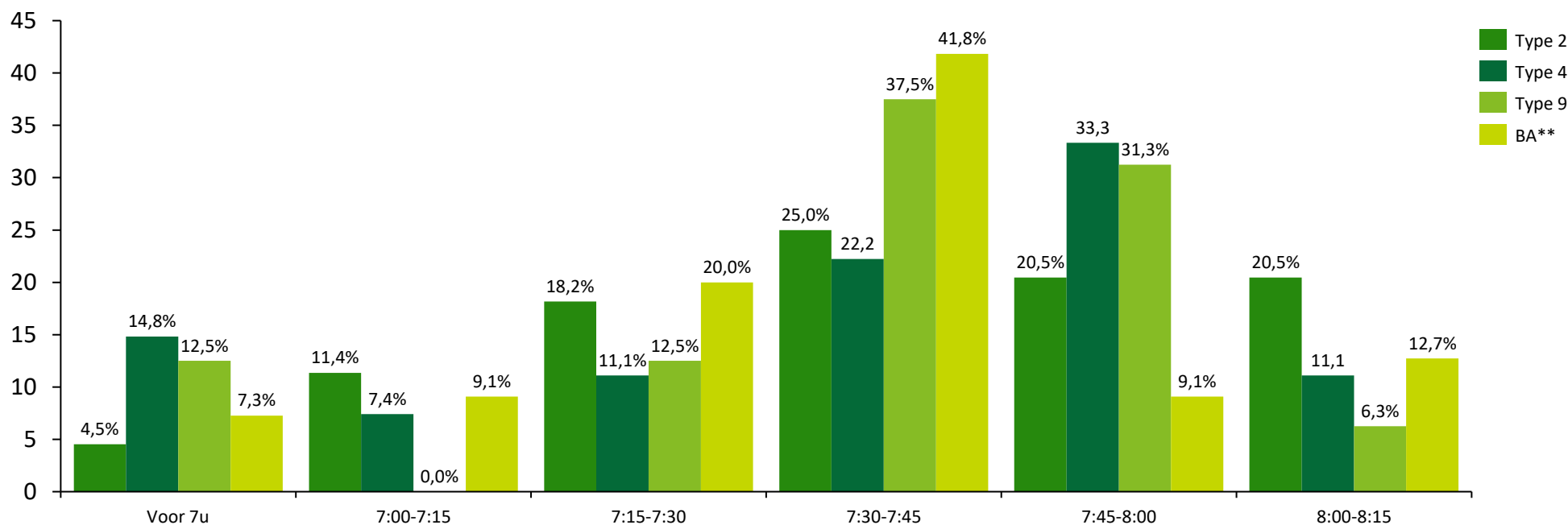
Deze grafieken geven een indicatie van de **evolutie van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO en BuSo in de pilootregio Leuven**. In het BuBaO is er een duidelijke trend: in vergelijking met de nulmeting uit 2016-17 nemen leerlingen in januari 2022 minder vaak de bus voor 07u30 en vaker de bus na 07u30. In vergelijking met de nulmeting is er in januari 2022 een daling met 8,5% in het aantal leerlingen dat voor 07u30 opstapt. In het BuSo in pilootregio Leuven vertoont er zich een gelijkaardige trend maar is er wel een stijging met 5,4% in het aantal leerlingen dat voor 07u de bus neemt.

*Deze cijfers fungeren als indicatie, aangezien voor MIDWEST 456 van de 1739 opstaptijden opgenomen werden (wat neerkomt op 27%), terwijl dit voor Leuven 591 op een totaal van 959 opstaptijden bedroeg (62%).

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio Leuven

Leuven

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO binnen de regio Leuven volgens type, januari 2022*

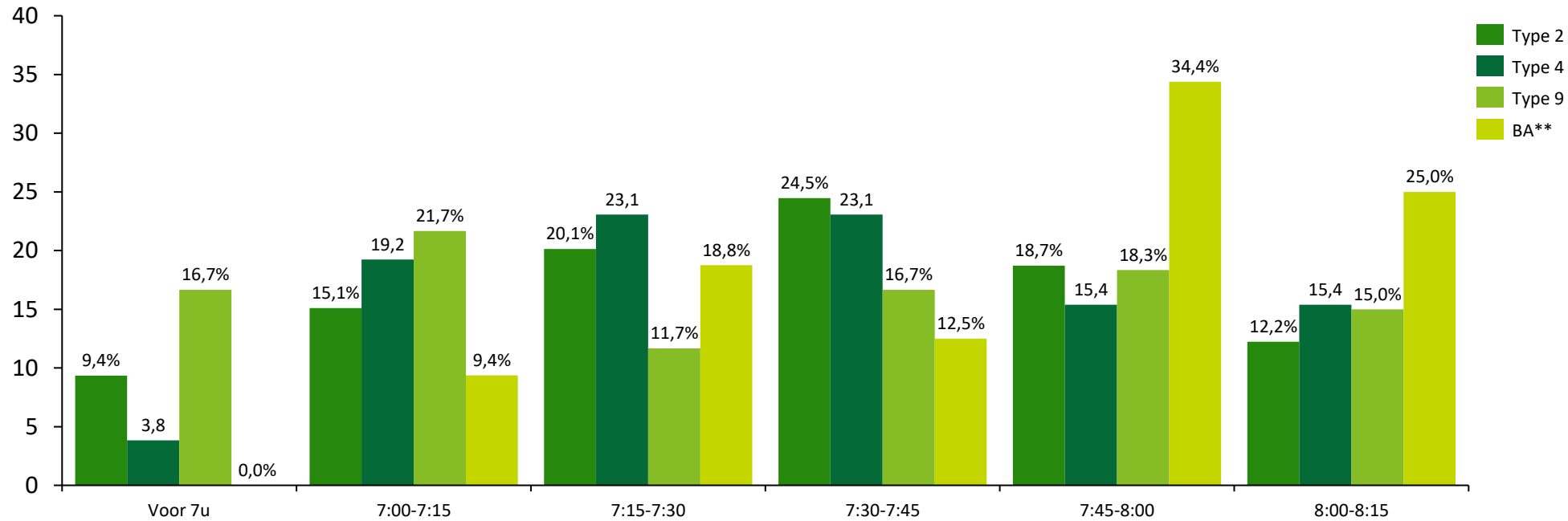


Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de leerlingen van het BuBaO per type in piloot Leuven de bus opstappen. 14,8% van de leerlingen uit het buitengewoon basisonderwijs type 4 stappen in piloot Leuven vroeger dan 7u op de bus, 12,5% van type 9, 7,3% van type BA en 4,5% van type 2.

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio Leuven

Leuven

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio Leuven volgens type, januari 2022*

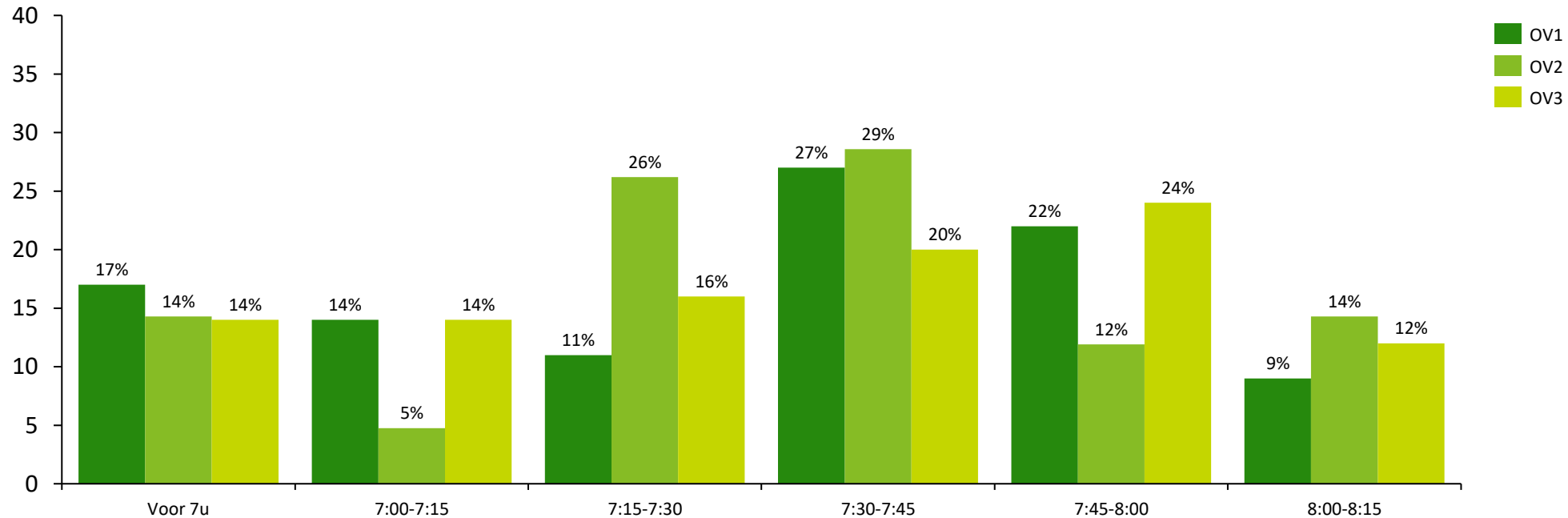


Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de leerlingen van het BuSo per type in piloot Leuven de bus opstappen. 16,7% van de leerlingen uit het buitengewoon basisonderwijs type 9 stappen in piloot Leuven vroeger dan 7u op de bus, 9,4% van type 2 en 3,8% van type 4.

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio Leuven

Leuven

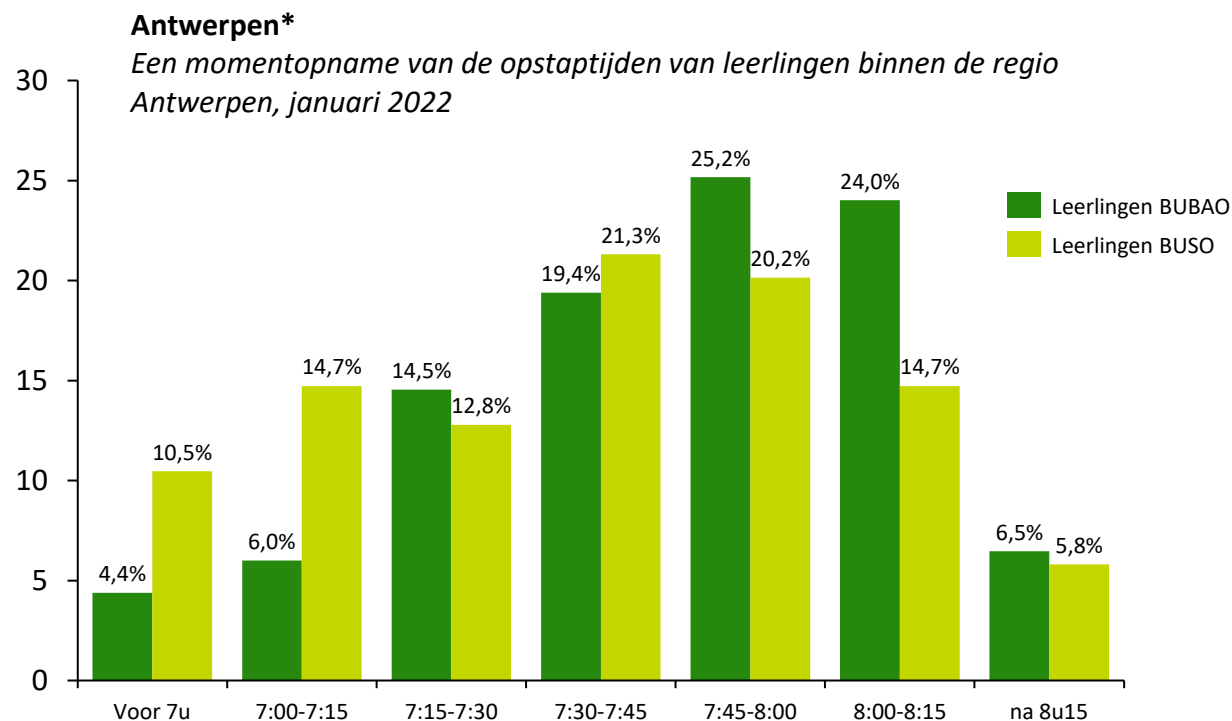
Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio Leuven volgens OV, januari 2022*



Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de leerlingen van het BuSo per onderwijsvorm in piloot Leuven de bus opstappen. In vergelijking met de andere piloten wijzen de gegevens van piloot Leuven er op dat er een groot aantal leerlingen vroeg en een beperkter aantal leerlingen laat de bus neemt. Volgens de gegevens van piloot Leuven maken slechts 2 leerlingen van OV4 gebruik van het zonaal collectief leerlingevervoer. Dit kan verklaard worden door de specifieke regels in piloot Leuven: vanaf het eerste jaar van de kwalificatiefase van opleidingsvorm 3 of het vierde leerjaar van opleidingsvorm 4 hebben deze in principe geen recht meer op zonaal collectief leerlingevervoer en moeten de leerlingen zich dus zelfstandig naar de school of het (semi-)internaat/MFC begeven. Daarbij zet OV4-school Don Bosco Plus bewust erg in op het niet op het collectief leerlingevervoer laten van haar leerlingen, ook al zitten ze in de eerste drie leerjaren.

*Deze cijfers fungeren als indicatie, aangezien voor Leuven 591 van de 959 opstaptijden opgenomen werden (wat neerkomt op 62%).

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio Antwerpen



Deze grafieken geven een indicatie van het tijdstip waarop de leerlingen van het BuBaO en BuSo in pilootregio Antwerpen de bus opstappen.. Zo zien we dat in Antwerpen 38% van de BuSo-leerlingen voor 7u30 de bus opstappen, en dus minstens een uur op de bus zitten, in vergelijking met 25% van de BuBaO-leerlingen. Het merendeel van de Antwerpse leerlingen neemt de bus tussen 7u30 en 8u15 (voor BuBaO 69% en voor BuSo 56%). In Antwerpen merken we ook op dat voor zowel BuSo als BuBaO ongeveer 6% van de leerlingen pas na 8u15 de bus opstapt.

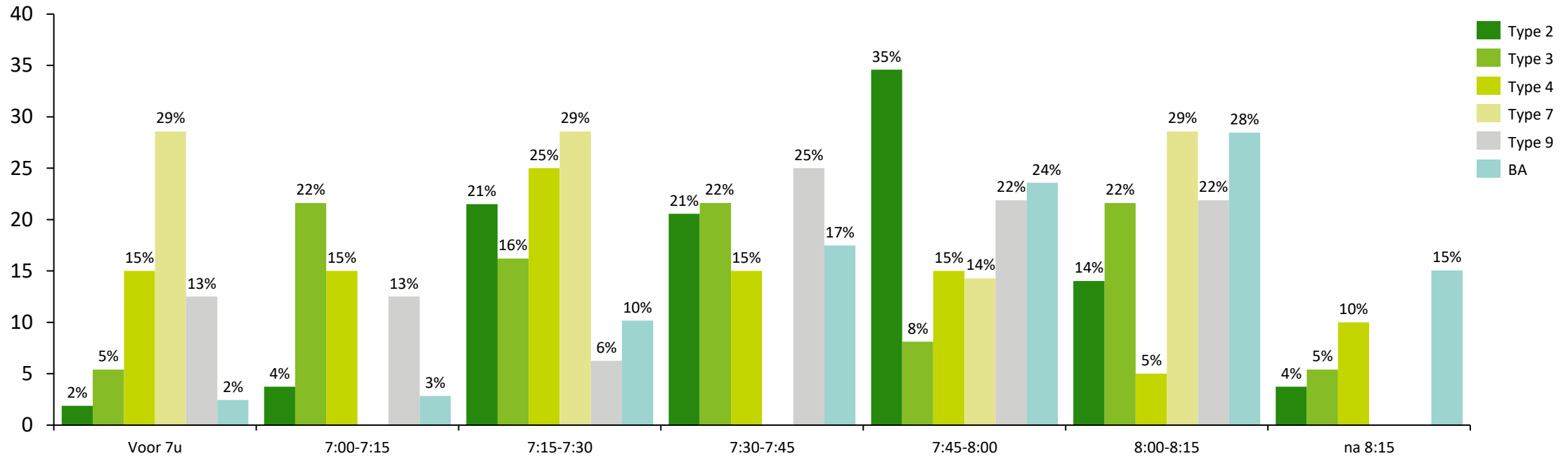
*Er is geen nulmeting beschikbaar voor regio Antwerpen van schooljaar 2016-17 omdat deze pas in 2019 tot het pilootproject toetrad. Er is door pilootregio Antwerpen wel een eigen nulmeting gemaakt in schooljaar 2019-20, die terug te vinden is in bijlage 4.

**Deze cijfers fungeren als indicatie, aangezien voor Antwerpen 742 van de 3530 opstaptijden opgenomen werden (wat neerkomt op 21%).

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio Antwerpen

Antwerpen

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuBaO binnen de regio Antwerpen volgens type, januari 2022*

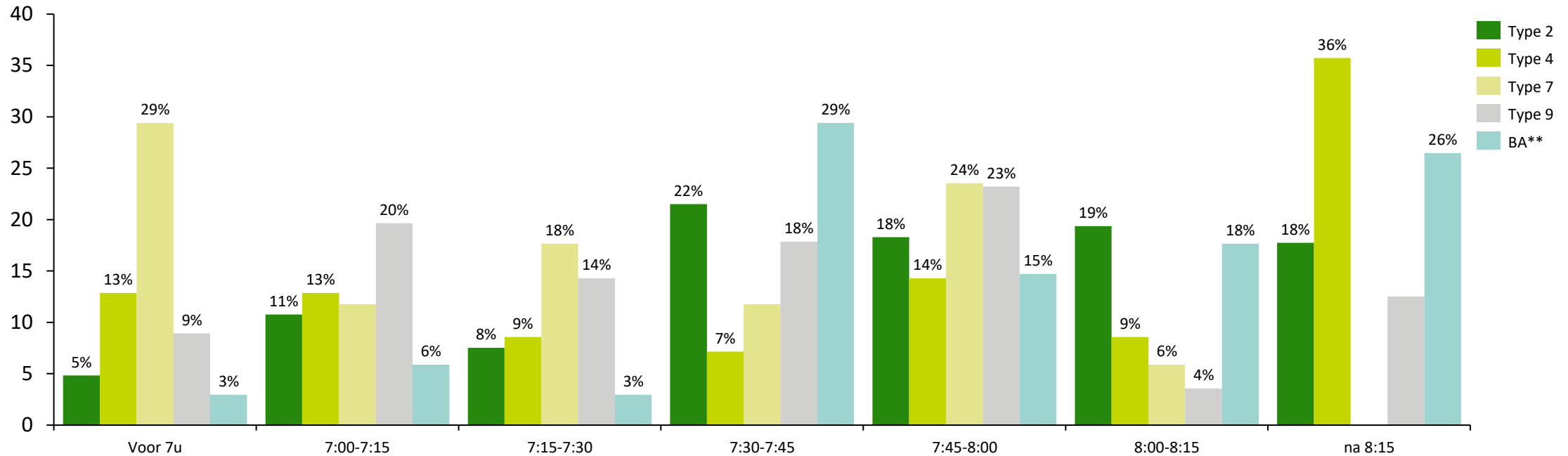


Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de leerlingen van het BuBaO per type in piloot Antwerpen de bus opstappen. We kunnen over Antwerpen constateren dat een relatief groot aantal leerlingen uit de kleinere types 7 en 4 erg vroeg (voor 7u) opstappen. Een relatief groot aantal leerlingen in de bredere types BA en 9 stappen later (na 7u30) op de bus in vergelijking met de andere types. Van de type 3 leerlingen stapt ook een aanzienlijk deel (43%) voor 7u30 op. Het grootste deel (77%) van de leerlingen die ingedeeld werden in type 2 stappen op tussen 7u15 en 8u.

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio Antwerpen

Antwerpen

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio Antwerpen volgens type, januari 2022*



Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de **leerlingen van het BuSo per type in piloot Antwerpen** de bus opstappen. Ook hier kunnen we over pilootregio Antwerpen constateren dat een relatief groot aantal leerlingen (29%) uit het kleinere type 7 erg vroeg (voor 7u) moet opstappen en dat slechts 6% van hen na 08u opstapt. Een relatief groot aantal leerlingen in het bredere type BA stapt later (na 7u30) op de bus en de groep is ondervertegenwoordigd in de tijdsblokken voor 07u30. Van de type 9 leerlingen stapt ook een aanzienlijk deel (43%) voor 7u30 op. Het grootste deel (77%) van de leerlingen die ingedeeld werden in type 2 stappen op na 7u30.

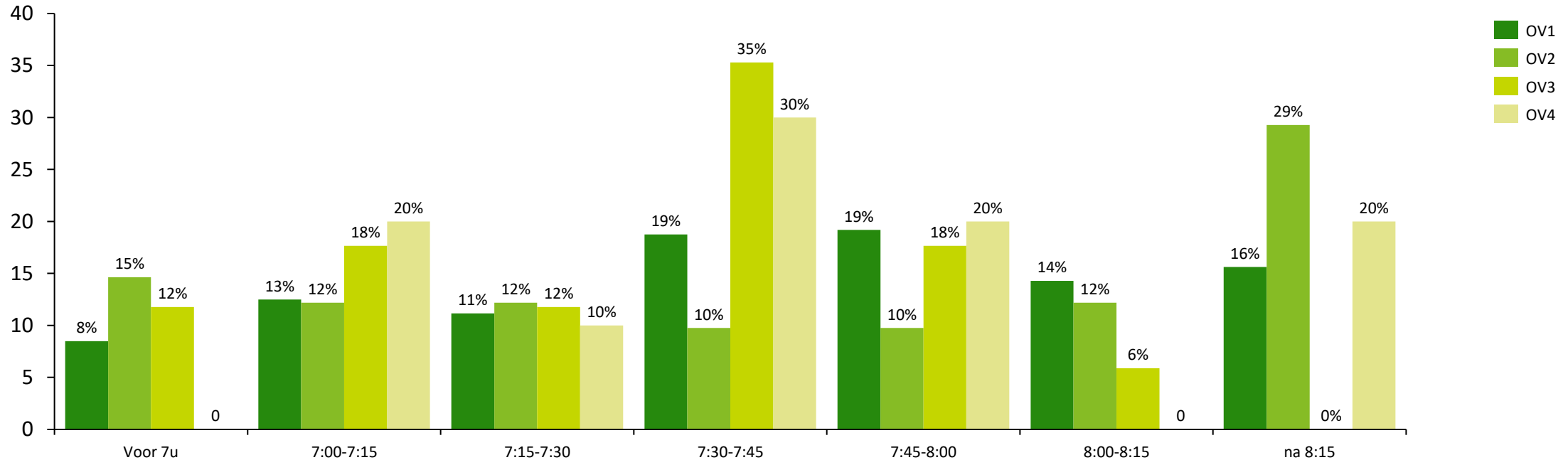
*Deze cijfers fungeren als indicatie, aangezien voor Antwerpen 742 van de 3530 opstaptijden opgenomen werden (wat neerkomt op 21%).

© 2022 Deloitte Consulting & Advisory ** Type 3 is niet opgenomen in de grafiek aangezien hier slechts één datapunt voor beschikbaar was.

Inzicht in de opstaptijden van leerlingen binnen de pilootregio Antwerpen

Antwerpen

Een momentopname van de opstaptijden van leerlingen in het BuSo binnen de regio Antwerpen volgens OV, januari 2022*



Deze grafiek geeft een indicatie van het tijdstip waarop de leerlingen van het BuSo per onderwijsvorm in piloot Antwerpen de bus opstappen. We kunnen over het buitengewoon secundair onderwijs Antwerpen constateren dat er een redelijk gelijke verdeling is in de opstaptijden van onderwijsvormen 1 en 2. Leerlingen in OV1 en OV2 kennen een vrij gelijke spreiding over de opstapuren wat erop kan wijzen dat een groot deel van deze leerlingen, ongeacht de afstand of duur, de schoolbus neemt. OV3 en OV4 zijn oververtegenwoordigd in de opstaptijden tussen 7u30 en 7u45 maar OV3 is na 8u ondervertegenwoordigd.

Volgende **concepten** werden toegepast in de piloten (1/8)

Mobi-coaching

MIDWEST, Leuven en Antwerpen

Leerlingen worden geleerd zelfstandig naar school te gaan. Het betreft voornamelijk leerlingen uit het secundair onderwijs, uit OV2 en OV3, van het type BA en type 9, met een redelijke zelfstandigheid. In pilootgebied Antwerpen komt men vaker los van deze types en streeft men ambitieuzere doelen na. Leerlingen leren vnl. zelf de weg van thuis naar school te voet en/ of met het openbaar vervoer af te leggen. De meeste leerlingen hebben voldoende aan minder dan 10 begeleidingsmomenten van de mobi-coach om vervolgens zelfstandig het traject af te leggen. Binnen de piloten overstijgt de vraag naar mobi-coaching het aanbod.

Evaluatie/impact

Reistijd: Voor een deel van de leerlingen houdt dit een verkorting van de reistijd in, afhankelijk van de mogelijkheden van het openbaar vervoer in hun woonplaats. De globale reistijd in het pilootgebied verkort er wel door, omdat minder leerlingen de collectieve bus nemen. In pilootproject Leuven ging in 20-21 80% van de gecoachte leerlingen voortaan zelfstandig naar school, wat 20 leerlingen minder op het collectief busvervoer inhoudt. In MIDWEST schakelden in hetzelfde jaar 20 van de 22 leerlingen over naar zelfstandig vervoer.

Organisatie: Een mobi-coach dient een beperkte agogische en verkeerskundige vorming te hebben en coacht gemiddeld gezien een week een leerling en werkt hiervoor vnl. voor en na de schooluren (60% VTE). Leerlingen kunnen dus beroep doen op de mobiliteitscoach om hun persoonlijk traject uit te zoeken en in te oefenen.

Om zo kostenefficiënt mogelijk leerlingen te begeleiden, doen de scholen en de mobiliteitscoach eerst een selectie van de leerlingen die persoonlijke coaching zullen krijgen. Dit reduceert het aantal begeleidingsmomenten en verhoogt de kans op succes

De beste resultaten werden behaald in scholen waar mobiliteit in de opleiding, met het oog op een integratie in het leef- en werkmilieu, is geïntegreerd. De aanpak van de scholen in verkeerseducatie speelt dus een cruciale rol in de meerwaarde die mobicoaching kan bieden. De ene school gaat bijvoorbeeld frequent met de leerlingen op stap, met openbaar vervoer, de andere minder.

Mobicoaching kan als zelfstandige functie worden uitgerold en verankerd in een lokaal bestuur of verzorgingsgebied, door de 'mobiliteitscoach' die voor meerdere scholen werkt. Kan ook als breder concept worden geïnterpreteerd waarbij de scholen de mobi-coaching inpassen in hun curriculum en met de leerlingen waar mogelijk een traject inoefenen.

Welbevinden leerling: Verhoogde zelfredzaamheid en zelfvertrouwen bij de leerling. We noteren dat ook vanuit de scholen dit als een belangrijke doelstelling gezien wordt: het volledig integreren van de jongeren met een beperking in de maatschappij. De voornaamste hindernissen voor leerlingen zijn de onvoorspelbaarheid van openbaar vervoer en de slechtere aansluitingen op woensdagnamiddagen. Belangrijk voor de leerlingen dat de Lijn een toegankelijk aanbod heeft.

Volgende concepten werden toegepast in de piloten (2/8)

Kleinere voertuigen

MIDWEST, Leuven, Antwerpen

Minibusjes (7+1 plaatsen) en taxi's kunnen in bepaalde gevallen grotere schoolbussen vervangen. Ze worden o.m. ingezet voor leerlingen die afgelegen wonen maar ook voor leerlingen met specifieke zorgnoden (vooral type 4) en om flexibel om te gaan met onverwachte omstandigheden. *Opgelet: de piloten gingen hiermee van start lang voor de experimenten op verschillende plaatsen in Vlaanderen sinds januari 2022.*

Evaluatie/impact

Reistijd: Voor de leerlingen die met de minibus of taxi vervoerd worden vermindert de reistijd vaak aanzienlijk aangezien deze leerlingen met het collectieve busvervoer vaak als eerst werden opgehaald en als laatste 's avonds werden afgezet. Met de kleinere vervoersmodi kunnen meer 'directe' trajecten gereden worden en minder 'lussen' of omwegen. De inzet van minibusjes en taxi's vermindert daardoor ook de globale reistijd voor leerlingen op het collectieve busvervoer in de betreffende regio aangezien er minder haltes en minder afgelegen haltes moeten aangedaan worden. Anderzijds wordt binnen piloot Leuven ook aangegeven dat de taxibusjes 1 à 2 keer per week te laat komen omdat deze overdag nog andere ritten aannemen.

Organisatie: Minibusjes en taxi's zijn relatief dure vervoersoplossingen: de kostprijs voor een minibus met chauffeur voor 3 leerlingen wordt op basis van gegevens van Leuven en MIDWEST geraamd op 31K à 33K euro per jaar. Antwerpen heeft een bestek uitgeschreven met criteria inzake prijs, kwaliteit en veiligheid om de algemene kwaliteit van de uitvoerende maatschappij te verhogen. Omwille van de prijs werd er binnen het pilootproject in Antwerpen steeds uitgegaan van de tijdelijkheid van de toekenning hiervan in functie van de evoluerende context en mogelijkheden van de leerling. Er dient geen begeleider aanwezig te zijn in taxi's en minibusjes. Openstaande vraagstukken bij een Vlaanderen-brede uitrol zijn de kostprijs en de afwezigheid van een begeleider op het vervoer.

Welbevinden leerling: Positief voor de leerling die er gebruik van maakt vanwege een kortere reistijd. Daarnaast verbetert het ook het welbevinden van leerlingen met een specifieke zorgnood die baat hebben bij een prikkelarme omgeving of extra voorzichtige rijstijl.

Fiets- en wandelpools

MIDWEST, Leuven en Antwerpen

Begeleiders halen leerlingen thuis of in de leefgroep op en fietsen/wandelen met hen naar school. Er werd hiervoor samengewerkt met begeleiders uit de leefgroepen, vrijwilligers en een maatwerkbedrijf.

Evaluatie/impact

Reistijd: De reistijd van de individuele fietsende/wandelende leerling hangt af van de context. De globale reistijd voor busvervoer vermindert omdat er minder leerlingen moeten worden opgehaald.

Organisatie: Er is per wandelpool van 5 leerlingen 1 begeleider nodig en per fietspool zijn er vanaf 2 leerlingen 2 begeleiders nodig. (dit gaat niet in stijgende lijn; men rekent één begeleider vooraan de groep en één om de 'achterblijvers' te zien of te helpen indien nodig). Deze begeleiders worden vergoed en krijgen een (beperkte) opleiding. Voor de fietspools wordt er gewerkt met een busje waarmee de leerlingen bij slechte weersomstandigheden mee vervoerd werden. Afhankelijk van de partners waarmee men hiervoor samenwerkt verschilt de prijs. Piloot MIDWEST werkte hiervoor nauw samen met maatwerkbedrijf Weerwerk en ervaarde deze samenwerking als erg positief. Verder werd er ook ingezet op vrijwilligers die de leerlingen begeleiden en een vrijwilligersvergoeding hiervoor verkregen. Er werd soms ook gevraagd aan begeleiders uit de leefgroepen om met de leerlingen mee naar school te wandelen. Het aantal leerlingen dat deel uitmaakte van een fiets- en wandelpool bleef binnen de pilootprojecten echter vrij beperkt, zo namen in 20-21 slechts 7 leerlingen deel aan de wandelpool binnen piloot MIDWEST. Er wordt vanuit de piloten gewezen op de noodzaak van een centraal kader dat de mogelijkheid van fiets- en wandelpools creëert met een nauwe samenwerking tussen scholen, ouders en begeleiders en een lokale invulling van de fiets- en wandelpool begeleiders. In Antwerpen werden ook speciale fietsen ter beschikking gesteld door een G-sportvereniging.

Welbevinden leerling: Het wandelen/fietsen is goed voor de zelfredzaamheid en gezondheid van de leerlingen.

Volgende **concepten** werden toegepast in de piloten (3/8)

Inclusieve kinderopvang in woongemeente

Leuven (Herent) en Antwerpen

Lokale, betalende buitenschoolse opvang nabij woonkernen die met de inzet van extra begeleiders en enkele aanpassingen ook leerlingen uit het buitengewoon onderwijs kan ontvangen, samen met leerlingen uit het gewoon onderwijs. Herent creëerde zo 16 inclusieve plaatsen in 2 bestaande opvangen.

Evaluatie/impact

Reistijd: Kinderopvang in de woongemeente betekent kortere reistijd indien er dichtbij een centrale opstapplaats voor de bus is. Leerlingen worden verzameld in de kinderopvang waardoor er een lager aantal haltes wordt aangedaan, wat resulteert in lagere rittijden.

Organisatie: De voornaamste kost is de inzet van extra kinderbegeleiders. In de gemeente Herent financierde het lokale bestuur zelf 4 extra kinderbegeleiders en ook Antwerpen voegde zelf budget toe. Andere, kleinere kosten betreffen de inrichting van prikkelarme ruimtes en de aankoop van aangepast speelgoed. Herent gaf aan dat de kostprijs voor investeringen in inclusieve kinderopvang voor hen geen drempel vormden. Het lokaal bestuur van Herent beschouwde langer werkende ouders als een economische meerwaarde en vond de investering daarom zinvol. Minder en kortere ritten tussen Herent en Leuven zorgden ook voor een gunstig budgettair resultaat voor de pilootregio. De begeleidende en informerende rol van regio-coördinator was voor Herent cruciaal bij inrichting inclusieve kinderopvang. De pilootcoördinatoren en andere stakeholders gaven tijdens interviews aan dat lokale besturen vaak niet weten hoeveel kinderen met bijzondere zorgnoden op hun grondgebied wonen.

Welbevinden leerling: In een inclusieve opvang kan een kind iets eten of drinken, even rusten en naar het toilet gaan. De leerlingen komen minder moe op school toe. Ook de kortere rittijden zijn aangener. Voor de ouders is dit ook een goede en geruststellende oplossing: ze kunnen vaker zelf hun kind brengen en of afhalen.

Kinderopvang op school

MIDWEST, Leuven en Antwerpen

Voor- en naschoolse opvang voor BUO-leerlingen op de school zelf waar ouders hun kinderen afzetten en ophalen. De opvang op school vormt ook een oplossing voor leerlingen met een hoge zorgnood die niet altijd terecht kunnen in inclusieve kinderopvang in de woongemeente wegens onaangepaste infrastructuur en tekort aan specifieke expertise.

Evaluatie/impact

Reistijd: Kinderopvang op school betekent dat meer ouders hun kinderen buiten hun werkuren zelf kunnen komen ophalen. Deze leerlingen hoeven niet op het collectief vervoer. De opvang op school wordt door een beperkt aantal leerlingen en voornamelijk na de schooluren gebruikt. De impact op de globale reistijd is binnen het pilootproject dus relatief bescheiden.

Organisatie: In de pilootprojecten worden er per school twee begeleiders vrijgemaakt voor de voor- en naschoolse opvang. Kostprijs is afhankelijk van openingsuren opvang waarbij een deel van de uren werden gesubsidieerd vanuit de piloot. De opvang is betalend voor ouders maar met ondersteuning vanuit OCMW waar nodig. Tekort aan personeel ook hier een uitdaging.

Welbevinden leerling: In de opvang op school kan net zoals de opvang in de woongemeente gegeten, gedronken, gespeeld, geslapen en naar het toilet gegaan worden. Een bijkomend voordeel is dat de school specifieke kennis over de leerlingen heeft en dat leerlingen in een vertrouwde en volledig aangepaste omgeving opgevangen worden. Verder zijn kortere rittijden ook voordelig voor welbevinden kinderen. Anderzijds kunnen leerlingen er ook door hun ouders gebracht worden, als deze de tijd en de mogelijkheid hebben. Gebruik maken van de opvang op school kan voor de organisatie van het vervoer een voordeel zijn, voor het kind zelf houdt het mogelijks in dat het nog steeds vroeg moet opstaan.

Volgende **concepten** werden toegepast in de piloten (4/8)

Overstapparkings

MIDWEST, Leuven en Antwerpen

Er wordt tijdens de busrit naar school overgestapt naar een andere bus om zo een efficiënter busvervoer mogelijk te maken. Dit werd ook reeds elders in Vlaanderen toegepast en is dus niet eigen aan de pilootprojecten.

Evaluatie/impact

Reistijd: De impact op de reistijd hangt af van de context waarin het busvervoer plaatsvindt. Een overstap kan in tijd verschillen afhankelijk van de mogelijkheden van de leerlingen en de afstemming van busritten. In combinatie met centrale opstapplaatsen kan dit een tijds winst inhouden.

Organisatie: Er dient een overkoepelende samenwerking te zijn tussen verschillende scholen om leerlingen van woonkernen naar een overstapplaats te brengen waarna ze op hun specifieke schoolbussen overstappen.

Het totaal aantal uren waarop er bussen rijden wordt gereduceerd waardoor dit een kostenreductie kan inhouden. Het afstemmen met de verschillende bussen en scholen impliceert wel een grotere taaklast.

Welbevinden leerling: zeer gemengd beeld. Het overstappen kan door leerlingen afhankelijk van de tijd die het inneemt en hun beperkte mogelijkheden als hinderlijk beschouwd worden. Langs de andere kant kan het systeem van overstappen een kortere reistijd inhouden wat als positief beschouwd wordt.

Centrale opstapplaatsen

MIDWEST, Leuven en Antwerpen

De leerlingen stappen op de bus aan één of meerdere centrale opstapplaatsen. Dit kan zowel een locatie zijn waar slechts één leerling wordt opgehaald maar die beter bereikbaar is voor de bus zoals een straathoek, als een locatie waar meerdere leerlingen tegelijk worden opgehaald zoals een parking of gemeenschapscentrum.

Evaluatie/impact

Reistijd: Globale reistijd op de bus verkort want kleinere afstanden en minder haltes. De gemeente Herent ging voor bepaalde buslijn van 20 verschillende naar 1 centrale opstapplaats en hierdoor verminderde de totale reistijd van 95 min naar 50 min. De opgebouwde wachttijden aan de opstapplaatsen zijn hierdoor ook beperkter. De combinatie lokale kinderopvang en centrale opstapplaats wordt als erg interessante piste beschouwd om de reistijd op kwaliteitsvolle manier te verkorten. Kanttekening dat leerlingen wel op de centrale opstapplaats dienen te geraken en deze zich dus dicht genoeg bij concentraties leerlingen dient te bevinden om tijds winst ervan niet teniet te doen.

Organisatie: Vereist nauwe samenwerking, accurate planning en constante gegevensuitwisseling tussen scholen, ritplanners en uitvoerders. Vergt voornamelijk planning op niveau leerling, minder planning voor de busmaatschappij. Is in praktijk alleen mogelijk met gezamenlijk informatiesysteem met alle betrokken partijen. Lokale besturen zijn cruciale partners om leerlingen een veilige opstapplaats aan te bieden. Impact op de kostprijs is complexer om te berekenen, dit hangt immers af van factoren als opvang en eventueel aanvullende modi om op de centrale opstapplaats te geraken. De inrichting van de opstapplaats kan eventueel een kost zijn. Ouders worden geacht bij hun kind te blijven indien er geen opvang is.

Welbevinden leerling: Inkorting rittijden is goed voor het welbevinden van de leerlingen op voorwaarde dat de bussen punctueel zijn en er actuele communicatie is over de bussen. De opstapplaatsen dienen voldoende uitgerust te zijn (warm, beschut, verlicht, ...). Gemeente Herent gebruikt o.a. een sporthal en gemeenschapscentrum als opstapplaats, waar leerlingen nog even kunnen rusten of spelen, eventueel iets eten, naar het toilet gaan, etc.

Volgende **concepten** werden toegepast in de piloten (5/8)

Gegevensverzameling

Antwerpen

De verzameling, verwerking en verdeling van data maakt efficiëntere en flexibelere ritplanning en real-time communicatie over busvervoer mogelijk

Evaluatie/impact

Reistijd: Het verzamelen, verwerken en delen van data laat toe om efficiëntere ritten te organiseren door bv. leerlingen te clusteren wat leidt tot kortere reistijden. De data kunnen in combinatie met een track and trace systeem ook gebruikt worden om bussen in real-time te volgen en betere afstemming en communicatie tussen alle betrokkenen mogelijk te maken

Organisatie: Het veilig verzamelen, verwerken en opslaan van data impliceert een aantal acties, investeringen en een juridisch kader. Het werken met gegevensverzameling stelde de piloot in Antwerpen wel in staat meer maatwerk te leveren en op die manier vermindert de reistijd en aantal leerlingen op busvervoer en dus de kostprijs van busvervoer. De vraag naar een gebruiksvriendelijke tool voor de organisatie van het vervoer is groot. In theorie is dit makkelijk schaalbaar. Het vereist investeringen in verzamelen, verwerken en opslaan data en in ontwikkeling van tools, de kaarten en verzamelen van data en koppeling met scholen. Een bijkomende kost is de professionalisering van de personeelsleden die ermee zullen werken en het onderhoud van de tools.

Welbevinden leerling: Geen directe impact maar betere organisatie busvervoer leidt tot kortere ritten. Tracking bussen leidt er toe dat leerlingen minder lang buiten moeten wachten op hun bus, zal ook onnodige 'informele pauzes' verhinderen.

“Raketkaart”

Antwerpen

Digitale kaart waarop woonplaatsen, opstapplaatsen, inclusieve opvang en scholen aangeduid zijn, om zo ouders te begeleiden bij hun school- en vervoersmodi-keuze (zie bijlage). Er was ook een korte samenwerking met Route2School om verkeerveilige schoolroutes in de kaart te integreren.

Evaluatie/impact

Reistijd: Door een meer geïnformeerde keuze, kiezen ouders minder voor de bus met lange reistijd, of voor scholen die moeilijker bereikbaar zijn. De school kan ook beter identificeren welke leerlingen andere modi zouden gebruiken dan de schoolbus. Men kan bijvoorbeeld zien welk groepje leerlingen samen een fietspool zou kunnen vormen.

Organisatie: Het ontwikkelen en onderhouden van de dynamische kaart vraagt tijd en middelen, maar bevordert een efficiënte organisatie op grote schaal. Het vermindert de reistijd en het aantal leerlingen op het collectief busvervoer, wat dan weer een gunstig effect heeft op de kosten. De kaart zelf is in theorie makkelijk schaalbaar naar rest Vlaanderen maar steunt op data van verschillende actoren die verzameld, verwerkt en opgeslagen moeten worden. De kaart is zeer gebruiksvriendelijk, makkelijk te vergelijken met de kaartenapp van de meeste smartphones, waarmee je een route kan plannen.

Welbevinden leerling: Beter welbevinden door kortere ritten en meest geschikte vervoerskeuze (vb. openbaar vervoer na mobi-coaching).

Volgende **actoren** werden betrokken in de piloten (6/8)

Regio-coördinator

MIDWEST, Leuven en Antwerpen

Coördinerende persoon die brugfunctie had tussen alle betrokken partijen in piloten (De Lijn, lokale besturen, scholen, CLB's, opvang ...) en ook de toekenning van het recht op vervoer controleerde. Daarnaast is de regio-coördinator ook een belangrijke inhoudelijke kracht die de lokale besturen informeert en ondersteunt bij de implementatie van centrale opstapplaatsen, overstapplaatsen en inclusieve kinderopvang.

Evaluatie/impact

Reistijd: De impact van de regio-coördinator op de reistijd is indirect maar positief. Hij/zij/hen controleert of er niet te soepel wordt omgesprongen met toekenning van busvervoer en faciliteert de inzet van tijdbesparende vervoersoplossingen. De coördinator heeft geen belang bij de toekenning of niet toekenning van het vervoer.

Organisatie: De regio-coördinatoren zijn voltijdse medewerkers die door het pilootproject gefinancierd worden. Hun rol wordt in de piloten als cruciaal beschouwd omwille van de brugfunctie tussen alle lokale en centrale betrokken partijen. De regiocoördinator creëerde samenwerkingsverbanden die tot *best practices* geleid hebben. Er wordt aangegeven dat de lokale besturen die in dit verhaal hun rol opnamen nood hadden aan dergelijke inhoudelijke ondersteuning.

Welbevinden leerling: Ook hier is de impact indirect maar positief omdat er mede dankzij zijn/haar coördinerende rol meer leerlingen alternatieve vervoersmiddelen gebruiken, meer wordt ingezet op inclusieve kinderopvang en er kortere reistijden zijn voor een aantal leerlingen.

Inschakeling maatwerkbedrijf

MIDWEST

Het maatwerkbedrijf Weerwerk vzw werd in piloot MIDWEST ingeschakeld om mobi-coaching en fiets- en wandelpoolbegeleiding aan te bieden. Zij trachten mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt te begeleiden en coachen naar een baan binnen het normale economische circuit, onder meer door praktijkervaring op te doen.

Evaluatie/impact

Reistijd: De mensen die vanwege het maatwerkbedrijf aangesteld worden, voeren mobi-coaching uit en begeleiden fiets- en wandelpools. Deze initiatieven hebben een positieve impact op de reistijden.

Organisatie: Er is een nauwe samenwerking tussen de scholen en het maatwerkbedrijf om de specifieke context van de leerlingen te begrijpen. Verder wordt door scholen aangegeven dat Weerwerk continuïteit en flexibiliteit kan bieden die vaak ontbreekt wanneer de functie wordt toegedeeld aan één persoon. Het vormt in deze context een deel van de oplossing voor hun personeelstekort. Ook is Weerwerk een inhoudelijk partner in het uitbouwen van het concept mobi-coaching. Er wordt aangegeven dat de rol die Weerwerk speelt in MIDWEST eventueel kan worden uitgebreid naar busbegeleiding of een combinatie van verschillende rollen. Weerwerk begeleidt mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en zowel de begeleider (45 euro/u) als de uitvoerende personen (20 euro/u) worden vergoed voor hun rol in het pilootproject. Voor 21-22 wordt de kost voor hun rol in fiets- en wandelpoolbegeleiding geraamd op 30K euro en voor mobi-coaching op 25K euro.

Welbevinden leerling: De samenwerking met Weerwerk wordt positief bevonden door de betrokken partijen.

Volgende actoren werden betrokken in de piloten (7/8)

Commissie

MIDWEST, Leuven, Antwerpen

Een commissie oordeelt, op vraag van de school, of leerling per uitzondering toch recht op collectief vervoer kan bekomen wanneer hij/zij/hen volgens de opgestelde richtlijnen niet rechthebbend is. De commissie bestaat uit directies scholen, De Lijn, lokaal bestuur, regio-coördinator, ... Deze commissie moet een objectieve beoordeling garanderen, daar waar de schooldirectie soms bepaald belang kan hebben bij de toekenning.

Evaluatie/impact

Reistijd: Heeft een negatieve impact op de reistijd aangezien de mogelijkheid wordt gecreëerd op extra leerling in het busvervoer.

Organisatie: De directie van de school in kwestie pleit in het voordeel van de leerling voor een uitzondering op de regels. Dit is bijv. het geval wanneer een leerling niet binnen de perimeter woont om recht te hebben op collectief busvervoer maar gezien zijn specifieke situatie er wel nood aan heeft. Er wordt vanuit de piloten aangegeven dat de commissieleden steeds redeneren vanuit een zo beperkt mogelijke inzet van collectief busvervoer; wat het belang van een mindshift onder de betrokken partijen onderstreept. Er wordt door de commissie steeds naar een oplossing gezocht met een zo beperkt mogelijke impact op het reeds bestaande (bus)vervoer door de leerling bijv. te vragen zich naar een centrale opstapplaats te verplaatsen of door een tijdelijke toekenning van recht op busvervoer. Wanneer de ouders het niet eens zijn met de uitspraak van de commissie kunnen ze beroep aantekenen bij de beroepscommissie.

Welbevinden leerling: Gemengd beeld. Het is voordelig voor de leerling wanneer deze dit omwille van zijn context inderdaad nodig heeft. Het zou kunnen zijn nadelig voor de leerling wanneer deze wel zelf naar school zou kunnen gaan.

Beroepscommissie

MIDWEST, Leuven, Antwerpen

Beroepscommissie komt samen op vraag van de ouders wanneer deze niet akkoord zijn met de beslissing omtrent de toekenning van het recht. Het oordeel van deze beroepscommissie is finaal.

Evaluatie/impact

Reistijd: Voor de betrokken leerling kan dit positief zijn. Kan mogelijks een negatieve impact op de globale reistijd teweegbrengen aangezien de mogelijkheid wordt gecreëerd op een extra leerling in het busvervoer.

Organisatie: Om de neutraliteit te waarborgen bestaat de beroepscommissie grotendeels uit geïnformeerde niet-lokale actoren. In piloot Leuven bestond de beroepscommissie bijv. uit een oud-directeur BUO, een ouderkoepelvereniging, een mobiliteitsvereniging, vertegenwoordiger Onderwijs, ... De regio-coördinator maakt ook steeds deel uit van de beroepscommissie. De beroepscommissie wordt niet vergoed en komt in de pilootprojecten zelden samen omwille van uitgebreide intakegesprekken en de eerder vernoemde commissie. Het oordeel is gebaseerd op de richtlijnen die zijn opgesteld binnen het pilootproject en de extra argumenten van de ouders en kan eventueel afwijken van de bestaande regels. De piloten geven aan dat een centraal Vlaanderen-breed kader om het oordeel op te baseren aangewezen is.

Welbevinden leerling: Ook gemengd beeld. Het is voordelig voor de leerling wanneer deze dit omwille van zijn context inderdaad nodig heeft. Het zou kunnen zijn nadelig voor de leerling wanneer deze wel zelf naar school zou kunnen gaan. De piloten geven echter aan dat de beroepscommissie slechts beperkt oordelen in het voordeel van busvervoer wanneer de bredere context van de leerling andere mogelijkheden laat.

Volgend **criterium** werd toegepast in de piloten (8/8)

Perimeters busvervoer

MIDWEST, Leuven, Antwerpen

Dichtstbijzijnde school principe wordt behouden met toevoeging van buitenperimeter voor recht op busvervoer die 35 km bedraagt in vogelvlucht en de binnenperimeter die 1,5km voor BuBaO en 4km voor BuSo (in Antwerpen is dit 1,5km) bedraagt. Verder geldt recht ook vanaf opstapplaats die tot 500m van woonplaats kan liggen. Uitzonderingen wel mogelijk.

Evaluatie/impact

Reistijd: Positieve impact daar er minder leerlingen recht hebben op busvervoer en de leerlingen op beter bereikbare plaats worden opgehaald. Kanttekening dat leerlingen wel nog tot de opstapplaats dienen te geraken.

Organisatie: De criteria zijn relatief makkelijk toe te passen. Perimeters dienen grotendeels uniform te zijn over Vlaanderen met beperkte aanpassingen aan de lokale context zoals bijvoorbeeld in grootstedelijke contexten. Er worden minder kilometers afgelegd door schoolbussen maar qua kostprijs is er een beperkte impact.

Welbevinden leerling: Kortere ritten voordelig. Welbevinden ook afhankelijk van infrastructuur en wachttijden aan centrale opstapplaats. Verschillende uitzonderingen op regels en beroepsmogelijkheden vermijden toepassing ervan bij niet-rechthebbende leerlingen

Openstaande vraagstukken binnen de pilootprojecten: de pilootcoördinatoren en andere stakeholders formuleerden tijdens de interviews enkele vragen en onopgeloste problemen. Een opsomming van de gedeelde items:

Digitalisering informatiedoorstroming betrokken partijen wordt aangegeven als cruciaal doch niet volledig gerealiseerd binnen de pilootregio's. Het gebrek aan digitalisering in de informatiedoorstroming tussen de betrokken partijen, waarbij vooral de digitalisering bij De Lijn tekortschiet, draagt bij tot volgende problemen die men binnen de pilootregio's niet opgelost kreeg:

- De planlast voor betrokken partijen is binnen de pilootregio's aanzienlijk. De workload voor de lokale toekenning en de lokale financiering zijn quasi voltijdse taken voor de schooldirecties en de coördinatoren maar ook voor De Lijn vergt dit veel werk;
- Ritplanningen worden niet steeds efficiënt opgesteld en uitgevoerd omwille van verouderde informatie.

Het feit dat ze dit niet konden aanpakken, zorgde bij de betrokkenen in Leuven en MIDWEST voor een frustratie.

Voldoende goed opgeleide en gekwalificeerde busbegeleiding vinden is in alle pilootregio's een grote uitdaging, nochtans dient er op elke bus in het kader van het zonaal collectieve leerlingenvervoer voor buitengewoon onderwijs een busbegeleider aanwezig te zijn. Niet alleen is er een tekort aan busbegeleiders, het is bovendien bijzonder moeilijk personeel aan te werven dat voldoende gekwalificeerd is om met leerlingen met specifieke zorgnoden om te gaan.

In de pilootregio's wordt verwezen naar de relatief lage en erg tijdsgebonden verloning, alsook naar de onderbroken werkdag als redenen voor het tekort aan personeel. Men heeft hiervoor naar oplossingen gezocht door samen te werken met verenigingen van vrijwilligers (okra in MIDWEST) en met een maatwerkbedrijf, maar dit stelde hen niet in staat helemaal af te rekenen met het probleem.

Regelgeving taxi's en minibusjes kent nog tekortkomingen en stoot daardoor op enkele vraagstukken:

- Busbegeleiding is momenteel niet verplicht op minibusjes, dient dit in de toekomst wel zo te zijn?
- Individueel leerlingenvervoer valt onder de bevoegdheid en financiering van Onderwijs. Zodra de leerlingen gebruik maken van het collectief leerlingenvervoer, betaalt Mobiliteit, via De Lijn, voor het eigenlijke vervoer en Onderwijs voor de busbegeleiding. Hoe zullen we dit regelen voor andere modi? Met andere woorden: wie wordt bevoegd voor de inzet van taxi's en minibusjes?
- Hoe wordt, gezien beperkte middelen, bepaalt welke leerlingen hier recht op hebben? Pilootregio Antwerpen ontwikkelt in deze context een wegings-instrument met verschillende gerangschikte criteria (zie bijlage 3) om deze beslissing te onderbouwen.

Openstaande vraagstukken binnen de pilootprojecten: de pilootcoördinatoren en andere stakeholders formuleerden tijdens de interviews enkele vragen en knelpunten. Een opsomming van de gedeelde items:

De definitie van het recht op vervoer op basis van het dichtstbijzijnde school van het onderwijsnet naar keuze-principe creëert in sommige gevallen lange reistijden, maar omwille van de grondwettelijke verankering is het onmogelijk ervan af te wijken. In piloot Leuven heeft men getracht het criterium te wijzigen naar snelst bereikbare school maar dit was omwille van verkeerscongestie moeilijk te bepalen en leidde in de praktijk tot een groter aantal leerlingen dat gebruik maakte van het collectief busvervoer. Er werd daarom na verloop van tijd teruggekeerd naar het oorspronkelijke criterium van dichtstbijzijnde school. Piloot MIDWEST liet voor leerlingen secundair het dichtstbijzijnde school-principe los en dit leidde niet tot een significant wijziging in de schoolkeuze. Het blijft een vraag voor de pilootprojecten of er aan deze criteria voor de definitie van het recht op vervoer überhaupt veel kan gewijzigd worden en of dit wel zinvol is.



Werksessies customer journeys

MIDWEST – 08/02

- Regio-coördinator
- Penhouder pilootproject
- Lokale medewerker De Lijn
- Coördinator Weerwerk mobicoaching en fiets- en wandelpools
- Directie BuBaO school De Hagewinde/de Parel
- Directie BuBaO school Dominiek Savio
- Bus-coördinator St. Idesbald BuSo en BuBaO
- Beleidsmedewerker Directie en Bus-coördinator MPI Sterrebos

Antwerpen – 09/02

- Regio-coördinator
- Medewerker Vrij CLB
- Mobiliteitscoach
- Overkoepelend coördinator vervoer scholen De Leerexpert
- Directeur multifunctioneel centrum Dennenhof
- Centraal Katholiek Schoolcomité van Antwerpen
- Lokale medewerker De Lijn
- Team Leader De Lijn

Leuven – 10/02

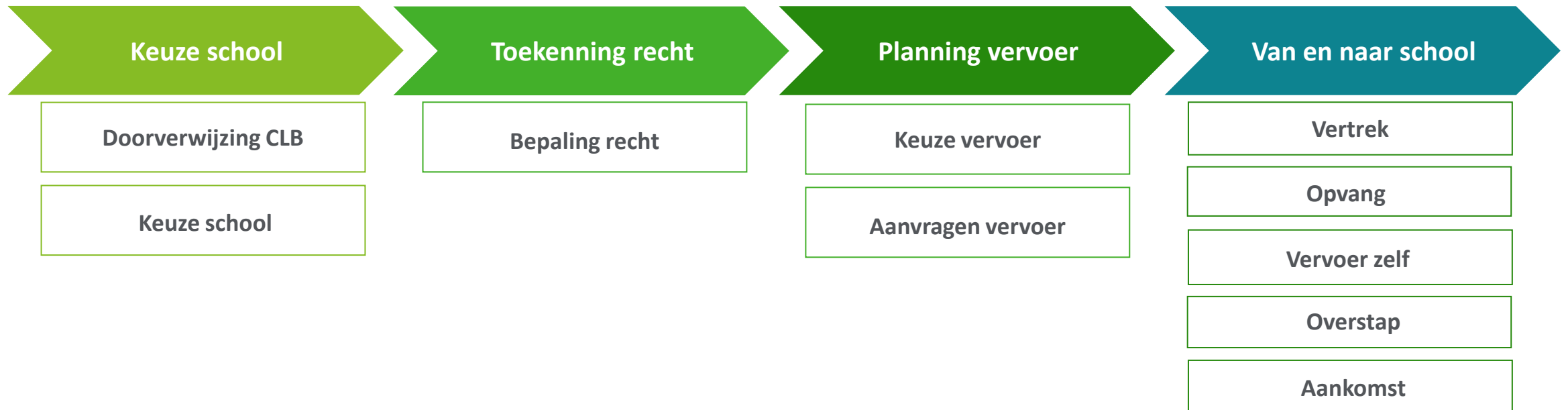
- Regio-coördinator
- Directie BuBaO school Ter Banck
- Directie BuSo-school Windekind
- Lokaal medewerker De Lijn
- IBSO Woudlucht
- Coördinator buitenschoolse opvang
- Mobiliteitscoach

04 Customer journeys

Werksessies

We brengen de verschillende expertise van de stakeholders van elke pilootregio samen om de ervaringen van de personae in hun regio te doorgronden.

Schets richtinggevende processtappen werksessies



De werksessies dienen om de customer journeys verder in te vullen waaruit dan verdere evaluaties en beleidsaanbevelingen volgen

	BuBaO		BuSo		
	Emma	Jasper	Isaac	Hélène	Fien
Leeftijd	5j	11j	13j	15j	16j
Onderwijsvorm	Kleuter	Lager	OV3	OV1	OV4
Typologie	Type 4	Type BA	Type 7	Type 2	Type 9
SES	Laag - Alleenstaande moeder	Hoog	Laag - Anderstalige ouders	Hoog – Gescheiden ouders	Hoog
Afstand	Afgelegen	Dorpskern	Centrum stad	Afgelegen	Afgelegen
School	Op 25 km, centrum	Op 5 km, centrum nabije stad	Op 5 km, zelfde stad	Op 10 km, buiten centrum	Op 8 km, centrum
Opvang	Geen opvang	In gemeente	Op school	Geen opvang	Geen opvang
	MIDWEST, Leuven	Leuven, Antwerpen	Antwerpen, Leuven	MIDWEST, Antwerpen	MIDWEST

“Welke stappen doorloopt persona ‘Emma’ wanneer ze zich in piloot MIDWEST van haar verblijfplaats naar school en terug verplaatst, hoe ervaart ze die en wat kan beter?”

Per pilootregio werd een workshop met stakeholders georganiseerd rond drie van de basispersonae die in de specifieke context van de piloten werden geplaatst.

MIDWEST	Leuven	Antwerpen
<p>Emma is 5 jaar en woont met haar broertje en alleenstaande mama in Ruiselede. Ze gaat in Roeselare naar een school met aanbod type 4. De mama van Emma heeft geen auto en moet dagelijks om 8u aan de slag als administratieve kracht bij een bedrijf in Ruiselede. Ze werkt tot 17u en fietst dan naar huis. Ze kan Emma dus niet brengen of ophalen. Emma neemt dus dagelijks de bus naar school om 7u. Ze komt rond 17u30 thuis.</p>	<p>Emma is 5 en woont met haar broertje en alleenstaande mama in Wezemaal (op 15km). Ze gaat in Leuven naar een school met aanbod type 4. Haar mama heeft geen auto en moet dagelijks om 8u aan de slag als administratieve kracht bij Danone in Rotselaar. Ze werkt tot 17u en fietst dan naar huis. Ze kan Emma dus niet brengen of ophalen. Emma neemt dus dagelijks de bus naar school om 7u. Ze komt rond 17u30 thuis</p>	<p>Jasper is 11 jaar en woont in Edegem, nabij Antwerpen. Zijn ouders hebben een bakkerij, op maandag en dinsdag is deze dicht, maar op andere dagen zijn ze reeds om 7u aan het werk. De school ligt op een tiental km in Antwerpen (de dichtstbijzijnde in Hove in volzet). Eigenlijk wil Jasper graag met de fiets gaan, maar hij mag dit niet alleen doen van zijn ouders.</p>
<p>Hélène is 15 jaar en heeft een verstandelijke beperking. Ze loopt school in Sterrebos te Roeselare (OV1). Haar ouders zijn gescheiden. De ene week is ze bij haar mama in Meulebeke (13km), waar ze opgehaald wordt met de bus. Haar mama vertrekt elke ochtend naar het werk om 7u30 met de auto in de richting van Waregem. De andere week is ze bij haar papa in Roeselare, die werkt in shiften. Soms kan hij haar brengen, soms niet. Hij woont op wandelafstand (15 minuten) van de school.</p>	<p>Jasper is 11 jaar en woont in Beauvechain, net over de taalgrens (Bevekom). Zijn ouders hebben een bakkerij, op maandag en dinsdag is deze dicht, maar op andere dagen zijn ze reeds om 7u aan het werk. Jasper zit in het basisonderwijs type 3. Eigenlijk wil Jasper graag samen met zijn buurmeisje de TEC-bus nemen naar Leuven, niet de schoolbus, want daar komt hij vaak in problemen met de busbegeleider en heeft hij al enkele waarschuwingen gekregen. Maar zijn ouders zijn bezorgd over de laatste etappe van het station naar de school en omgekeerd: zal hij 's avonds zonder kleerscheuren thuisraken?</p>	<p>Isaac is 13 jaar oud en heeft afasie. Hij woont nabij Park spoor Oost en volgt les in het centrum van Antwerpen, OV3, type 7, basis bouw. Zijn ouders hebben het Nederlands nog niet goed onder de knie en voelen zich onzeker over wat voor hun zoon het beste is. Zijn mama laat hem niet graag alleen de tram nemen. De schoolbus is een oplossing, maar Isaac vindt de rit een kwelling: hij wordt vaak door andere leerlingen gepest en kan niet uitleggen aan de busbegeleider dat hij zich slecht voelt.</p>
<p>Fien is 16 jaar en woont in Westrozebeke, op een 9km van Roeselare. In Moorslede was er ook een school met een aanbod dat ze graag wou volgen: Stem-technieken (OV4, Type 9, TSO). Maar helaas is de school volzet. Haar ouders werken in hun eigen zaak in Kortrijk. Ze kiezen voor het collectief busvervoer naar Roeselare, omdat ze vrezen dat Fien het openbaar vervoer niet aankan.</p>	<p>Isaac is 13 jaar oud. Hij woont in Leuven, niet ver van het station. Hij volgt les in Ter Bank, buiten het centrum van Leuven, OV2, type 9. Zijn ouders hebben het Nederlands nog niet goed onder de knie en voelen zich onzeker over wat voor hun zoon het beste is. Zijn mama laat hem niet graag alleen de bus nemen. De schoolbus is een oplossing, maar Isaac vindt de rit een kwelling: hij wordt vaak door andere leerlingen gepest en komt heel moe en zenuwachtig op school aan. Ook 's avonds wanneer hij thuiskomt, is hij helemaal op.</p>	<p>Hélène is 15 jaar en heeft een verstandelijke beperking. Ze loopt school in de Parcival Steinerschool te Antwerpen in de Lamorinièrestraat (OV1). Haar ouders zijn gescheiden. De ene week is ze bij haar mama in Schoten (10km), waar ze opgehaald wordt met de bus. Haar mama vertrekt elke ochtend naar het werk om 7u30 met de auto in de richting Lier. De andere week is ze bij haar papa in Antwerpen, die werkt in shiften. Soms kan hij haar brengen, soms niet. Hij woont in Berchem op wandelafstand (15 minuten) van de school.</p>

Piloot MIDWEST: bespreking resultaten, ervaringen en aanbevelingen met alle stakeholders

Keuze school

Toekenning recht

Planning vervoer

Van en naar school

Voor piloot

In piloot

Ervaring

Evaluatie

Aanbeveling

Allen krijgen van het CLB verslag (M-decreet) dat toegang geeft tot school van hun type en onderwijsvorm. Ouders kiezen vervolgens welke school. Busvervoer aan huis vaak als “verzachtende omstandigheid” voorgesteld door scholen en CLB’s voor doorverwijzing.

Allen: CLB informeert ouders over pilootproject en maakt verslag op met extra luik zelfredzaamheid/mobiliteit. Niet alle CLB’s buiten pilootproject die doorverwijzen naar piloot-scholen doen dit echter.

Allen: Gecreëerde verwachtingen bij ouders en leerlingen over busvervoer leiden soms tot frustraties bij later intake-gesprek. Tevredenheid omdat leerlingen veelal naar school van keuze kunnen gaan.

Allen: Inzetten op informeren, analyse van de context en intake gesprek leidt tot een mindshift bij de scholen, CLB’s en ouders.
Emma: Beperkt aanbod type 4 in W-VL, weinig alternatieven mogelijk.

Allen: Mindshift m.b.t. busvervoer doorzetten bij doorverwijzende CLB’s en scholen.
Emma: Screening van spreiding aanbod kleine types.

Allen volgen les aan de dichtstbijzijnde school en vallen binnen de parameters en krijgen recht op vervoer wat automatisch een schoolbus aan op de verschillende woonadressen inhoudt.

Emma: Lage zelfredzaamheid, grote afstand dus recht op busvervoer: afhankelijk van mogelijkheden vanaf centrale opstapplaats.
Hélène: Tijdelijk recht op busvervoer en alternatieven (evt. mobicoach) onderzoeken.
Fien: Tijdelijke toekenning en mobicoach. Mogelijkheden ouders verder bekijken.

Allen: idee van automatisch recht op busvervoer dat niet ingewilligd wordt, moet uitgelegd worden bij intake / inschrijving. Dit leidt soms tot frustraties, zeker bij zij die het voordien wel hadden.

Allen: mindshift bij alle stakeholders stevig ingezet.

Allen: Naar recht op kwaliteitsvolle en veilige verplaatsing ipv recht op (bus)vervoer. Ondersteun, begeleid en communiceer hier duidelijk over mindshift met betrokkenen.

Allen: Planning op basis van ophaling op woonadres(sen).
Emma: Er wordt een aangepaste bus voorzien bij de planning van het vervoer.

Emma: Opvang met opstapplaats (mama heeft vast patroon).
Hélène en Fien: (Centrale) opstapplaats afhankelijk van mogelijkheden leerling.
Hélène: Aanmelding fiets- of wandelpool.

Allen: Frustraties over gebrek aan flexibiliteit, moderne communicatietools en goed uitgeruste opstapplaatsen.
Allen: Geraken op veilige manier naar school met vervoer op maat en ondersteuning.

Allen: Verhoogde planlast drempel voor betrokkenen om vervoers-maatwerk aan te bieden aan leerlingen. Administratieve uren planningsproces niet mee ingerekend voor BuBaO.

Allen: Digitalisering van ritplanning vermindert planlast aanzienlijk.
Cruciale rol regio-coördinator: biedt inhoud en overzicht, en heeft brugfunctie.
Emma: Biedt minibus aan voor afgelegen leerlingen met lage zelfredzaamheid.

Allen: Nemen quasi altijd de bus naar school
Hélène en Fien: Geen opvang, verhindert soms ouders hun dochter zelf te brengen/halen.

Allen: Bij problemen met vervoer mogelijkheid tot wijziging na bespreking in commissie.
Fien en Hélène: Opvang weinig aanwezig voor secundair, tijdelijk busvervoer en mobicoaching
Hélène: Fiets- of wandelpool voor adres papa i.s.m. Weerwerk VZW.

Hélène: Positieve ervaringen met wandel- en fietspools en verhoogde zelfredzaamheid.
Hélène en Fien: mobicoaching verhoogt zelfredzaamheid en zelfvertrouwen.

Allen: ritplanning wordt niet altijd gevolgd en busrit leidt tot vermoeidheid.
Hélène en Fien: mobicoaching werkt goed maar vergt tijd, vertrouwen en mogelijkheid om terug op busvervoer over te schakelen.

Hélène: Verder op lokale diensteneconomie inzetten voor fiets- en wandelpools, mobicoach (evt. busbegeleiding)
Hélène en Fien: Creëer meer alternatieven en ondersteuning om ouders te overtuigen. Leer alle leerlingen omgaan met vervoersapps.

04 One-pager customer journeys Leuven

Piloot Leuven: bespreking resultaten, ervaringen en aanbevelingen met alle stakeholders

	Keuze school	Toekenning recht	Planning vervoer	Van en naar school
Voor piloot	<p>Allen krijgen van het CLB een verslag dat toegang geeft tot school van hun type en onderwijsvorm. Ouders kiezen school.</p>	<p>Emma en Isaac volgen les aan de dichtstbijzijnde school en krijgen recht op vervoer wat automatisch een schoolbus aan op de verschillende woonadressen inhoudt.</p> <p>Jasper woont in Waals Gewest en is niet-rechthebbende.</p>	<p>Allen: Planning op basis van ophaling op woonadres(sen).</p> <p>Emma: Er wordt een aangepaste bus voorzien bij de planning van het vervoer.</p>	<p>Allen: Nemen quasi altijd de bus naar school.</p> <p>Isaac: Rol voor busbegeleiding in voorkomen en melden pestgedrag. Ortho's en klasteam bieden ondersteuning aan busbegeleiding hierin.</p>
In piloot	<p>Allen: CLB informeert ouders over pilootproject en maakt verslag op met extra luik zelfredzaamheid/mobiliteit. CLB's en scholen beschouwen schoolbus als last resort en CLB overloopt met ouders alle mogelijkheden om op school te geraken.</p> <p>Jasper: School deelt mee dat er geen recht zal zijn omwille van woonplaats buiten VL.</p>	<p>Allen: Mobiliteitsdossier (intake) wordt ingevuld door orthopedagoog of bus-coördinator en op basis hiervan toekenning recht door projectcoördinator of commissie.</p> <p>Jasper: Niet-rechthebbende omwille van woonplaats, ouders moeten vervoer zelf betalen, toekenning mogelijk vanaf VL. grondgebied</p> <p>Isaac: Tijdelijke toekenning en mobicoach</p>	<p>Allen: Verdere verwerking mobiliteits-dossier en bepaling opstapplaats en uur.</p> <p>Jasper: Ouders moeten vervoer zelf in orde brengen. Busvervoer of mobicoaching mogelijk vanaf VL.</p> <p>Isaac: Evt. zelf Lijnbus laten nemen.</p>	<p>Emma en Jasper: Opvang op school uitgebreid.</p> <p>Isaac: Buitenschoolse opvang in eigen gemeente quasi onbestaande voor secundair.</p>
Ervaring	<p>Emma: Frustratie over beperkt aanbod bij ouders.</p>	<p>Jasper: teleurstelling en frustratie omwille van niet toekenning recht op vervoer.</p>	<p>Isaac: Onzekerheid over aansluitingen en tijdigheid van openbaar vervoer bij ouders en Isaac.</p>	<p>Isaac: Onvoorspelbaarheid van openbaar vervoer mogelijk bron van stress maar verhoogd zelfvertrouwen door mobicoach.</p>
Evaluatie	<p>Allen: Inzetten op informeren, analyse van de context en intake gesprek leidt tot een mindshift bij de scholen, CLB's en ouders.</p> <p>Allen: Bus-coördinatoren veel verwerkings-last (intake invullen/verzamenen, ...).</p> <p>Emma: Klein aanbod aan type 4 scholen dus sowieso langere rit.</p>	<p>Allen: Toekenning recht gebeurt met nagaan van mogelijkheden en context ouders en leerlingen. Zo veel mogelijk maatwerk.</p> <p>Allen: Bus-coördinatoren veel verwerkings-last (Sharepoint aanvullen, goedkeuring Agodi vragen, ...)</p>	<p>Allen: Bus-coördinatoren veel verwerkings-last (De Lijn contacteren voor ritplanning, abonnementen aanvragen en opvolgen, ...). Veel planlast voor De Lijn.</p> <p>Emma: Overstappen verlengen reistijd maar verminderen aantal bussen en verminderen overlast en onveiligheid aan scholen.</p>	<p>Emma: Minibus en taxi's leveren grote tijds winst en kwaliteitsvollere rit op voor afgelegen leerlingen. Vraagstuk over begeleiding.</p> <p>Zeer grote tevredenheid over samenwerking met gemeente Herent en de opvang- en opstapinitiatieven daar.</p>
Aanbeveling	<p>Allen: Mindshift m.b.t. busvervoer doorzetten bij doorverwijzende CLB's en scholen.</p> <p>Emma: Screening van spreiding aanbod kleine types en meer gebruik van mini-busjes en of taxi's.</p>	<p>Allen: Brede context meenemen bij toekenning recht (opvang, mogelijkheden ouders, ...) Website waar ouders mobiliteitsdossier kunnen indienen.</p>	<p>Isaac: Administratie rond abonnementen openbaar vervoer makkelijker maken.</p> <p>Jasper: Aparte type 3 bussen en begeleiding.</p> <p>Allen: Combinatiejobs voor busbegeleiding, opvang en functie op school.</p>	<p>Opvang met opstapplaats: Lokale kinderopvang met nabije opstapplaats zoals in gemeente Herent levert grote tijds winst op.</p> <p>Minibus: Afgelegen leerlingen ophalen met minibusjes en taxi's.</p>

Keuze school

Toekenning recht

Planning vervoer

Van en naar school

Voor piloot

Allen krijgen van het CLB een verslag dat toegang geeft tot school van hun type en onderwijsvorm. Ouders kiezen school.
Isaac: mogelijkheid inclusief traject overwegen vooraleer doorverwijzing BUO.

Allen: Eerder vaste criteria voor langdurig busvervoer aan huis dan gesprek over mogelijkheden en mobiliteitsopties.
Allen: Gratis tolk bij intake.

Allen: Scholen nemen in praktijk planning over van De Lijn om o.a. met veranderlijke context rekening te houden.

Allen: Nemen quasi altijd de bus naar school.
Isaac: rol voor busbegeleiding in ondersteuning met school om pestgedrag aan te pakken.

In piloot

Allen: CLB maakt verslag op en informeert/sensibiliseert ouders over pilootproject en maakt reeds bij aanvang duidelijk dat keuze bepaalde school samenhangt met bepaalde (on)mogelijkheden voor verplaatsing.

Allen: Breed intakegesprek voor een beeldvorming die gericht is op bepalen van gepaste ondersteuning. Vertrekt vanuit info gegeven door CLB en ouders en wordt ondersteund door tools als Raket-kaart, brochure en website. Out-of-the box en nieuwe ideeën op maat leerling en ouders.
Isaac: mogelijkheden en moeilijkheden bespreken met ouders.
Jasper en Isaac: Tijdelijke toekenning busvervoer, Buzzy Pazz en mobicoaching voorstellen.

Jasper: vervoer op maat: busvervoer in de week en mobicoaching om verplaatsing op vrijdag aan te leren. Fietspool en ouders samen kinderen laten brengen zijn ook mogelijkheden.
Isaac: Mobicoaching inschakelen voor aanleren zelfstandig fietsen of gebruik openbaar vervoer.

Hélène: Gecombineerd traject: ene week inzetten op wandelen, andere week op schoobus. Wandeltraject aanleren met mobicoach en/of netwerk leerling inschakelen voor wandeltraject.
Isaac en Jasper: Gedeeltelijk zelfstandig naar school.

Ervaring

Isaac: teleurstelling over doorverwijzing naar buitengewoon onderwijs

Allen: Mindshift vlot bij nieuwe ouders, moeilijker bij ouders die reeds aanspraak maakten op busvervoer. Ook bij scholen en bus-coördinatoren nog niet altijd aanwezig.

Allen: Frustraties over wachtlijsten voor mobicoaching.

Allen: verhoogde zelfredzaamheid en zelfvertrouwen door mobicoaching.

Evaluatie

Allen: Spreiding scholen (vooral OV4) zorgt voor erg lange reistijden. Anderzijds valt op dat in Antwerpen vaker gesproken wordt over integratie in gewoon onderwijs.

Allen: Goed intake gesprek cruciaal om ouders te overtuigen en mogelijkheden van leerlingen ten volle te benutten.

Allen: Gebrek aan digitalisering leidt tot veel planlast en inefficiënties in ritten. Te weinig personeel bij De Lijn om ritplanning goed te doen.

Allen: Samenwerking met onderaannemers De Lijn verloopt niet goed. Bussen zijn oud en personeel niet steeds geschikt om met leerlingen met zorgnoden om te gaan.

Aanbeveling

Isaac: Meer inzetten op ondersteuning voor en toegankelijker maken van gewoon onderwijs. Zo kan er met een individueel aangepast curriculum naar een school in de buurt worden gegaan en worden lange verplaatsingen vermeden.

Allen: Recht bepalen door middel van een gesprek: hyperindividuele aanpak en alle opties overwegen om tot beste oplossing te komen.

Jasper: Ouders (financieel) ondersteunen bij het naar school begeleiden van leerlingen.
Allen: Efficiënter vervoer door meer samenwerking tussen scholen. Basisplanning schooljaar gefinaliseerd begin juli voor vlot leerlingenvervoer tegen 1 sept. Platform voor betrokkenen ritplanning.

Allen: Ander statuut busbegeleiding creëren, opleiding verplichten en meldpunt vragen inrichten. Ook klachtenbank voor ouders over bussen, chauffeurs en begeleiders inrichten. Uitgebreidere rol van lokaal bestuur bij opvang en bereikbaarheid scholen voor alle modi.

De invulling binnen de piloten van het principe uit de bisconceptnota inzake multimodaal vervoer: *'Elk verzorgingsgebied zal de taak krijgen om voor elke rechthebbende leerling te bepalen welke vervoersvorm ingezet kan worden.'*

1. Multimodale organisatie van het leerlingenvervoer

Binnen de piloten werd er geëxperimenteerd met verschillende vervoersmodi. Andere vervoersmodi, vaak in combinatie met centrale opstapplaatsen, opvang en goede afspraken, leiden voor een grote groep leerlingen tot meer comfort en vaak ook tot kortere reistijden. Een kortere reistijd is echter geen zekerheid en heeft een kostprijs. Bovendien heeft men in de pilootregio's niet alle middelen ingezet (of kunnen inzetten) op maatwerk met de taxi's en minibusjes, omdat men met de beschikbare subsidie ook heel wat andere principes van de bisconceptnota moest uitwerken. Voor een omschakeling naar een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer is de mindshift bij alle betrokkenen (ouders, CLB, school, ...) naar een recht op ondersteuning in plaats van een recht op busvervoer een conditio sine qua non.

De conclusies per modus en ondersteunende tool:

- > **Mobiliteitscoaching en fiets- en wandelpools** verminderen het aantal leerlingen op het collectief busvervoer en verhogen de zelfredzaamheid en zelfvertrouwen van de leerlingen in kwestie. Door de coaching leren leerlingen hun weg vinden in het openbaar vervoer. Dit zorgt niet altijd voor een aanzienlijke vermindering in de rittijden voor de betrokken leerling, daar de reistijd dan bepaald wordt door het aanbod van het openbaar vervoer. Het reduceert echter wel het totaal aantal leerlingen in het collectief vervoer. De piloten rapporteren wachtlijsten voor mobi-coaching waardoor een weging nodig is (zie bijlage). Door het gebruik van deze modi ervaren leerlingen ook meer vrijheid en meer comfort. Hun zelfvertrouwen neemt toe. Voor de leerlingen OV2 en OV3, voor wie sociale integratie een belangrijke doelstelling is, is dit zeer betekenisvol, zo geven directeurs aan tijdens de interviews. Het is echter belangrijk aan deze modi ook de nodige aandacht te besteden op school: verkeerseducatie en de aanwezigheid van fietsparkings zijn noodzakelijk. Aangezien niet alle scholen hierop even sterk inzetten, kan ook daar nog vooruitgang geboekt worden, zodat niet alle vragen bij de coach terecht komen. De fiets- en wandelpools hebben om veiligheidsredenen meestal begeleiders nodig, dagelijks, ook wanneer de route gekend is. Het voordeel van deze modi is dat ze voor veel meer leerlingen een goede optie zijn. Een verkeersveilige context rondom de school is ook een aandachtspunt.
- > **Minibusjes en taxi's** bieden de grootste tijdswinsten voor leerlingen. Niet alleen biedt het een oplossing voor leerlingen die afgelegen wonen maar het vermindert ook aanzienlijk de reistijd van andere leerlingen op de bus, aangezien deze minder omwegen moet maken, of minder ver van de school moet starten met de ophaling. Het biedt daarnaast ook een veiligere rit voor leerlingen met specifieke zorgnoden en kan een antwoord bieden op onverwachte vervoersaanvragen. Een wegingstool om te bepalen welke leerlingen hier het meeste nood aan hebben is gezien de kostprijs een noodzaak (zie bijlage, nr.). In de piloot Antwerpen heeft men voor de diensten van de minibussen en taxi's een bestek uitgeschreven, ten einde duidelijke voorwaarden te kunnen stellen aan de aanbieders. De tevredenheid over de dienstverlening is groot.

De invulling binnen de piloten van het principe uit de bisconceptnota inzake multimodaal vervoer: *'Elk verzorgingsgebied zal de taak krijgen om voor elke rechthebbende leerling te bepalen welke vervoersvorm ingezet kan worden.'*

De multimodale en flexibele organisatie van leerlingen vervoer is alleen mogelijk op voorwaarde dat de juiste digitale tools worden gebruikt in de verschillende fasen: informeren ouders, communiceren onder stakeholders, planning, follow-up en monitoring.

- > **Data** vormen de basis voor de verschillende digitale tools en dienen structureel verzameld, opgeslagen en gedeeld te worden onder de betrokken partijen om een efficiënt busvervoer mogelijk te maken. Belangrijk hierbij zijn duidelijke afspraken over de tijdige aanlevering van de data en over de kwaliteit en uniforme indeling van de data.
- > **Uniform platform** waarop alle stakeholders gegevens kunnen ingeven, doorsturen en verwerken met betrekking tot de toekenning van het recht en de ritplanning leidt tot aanzienlijk efficiëntere ritten, minder fouten en een vermindering in de taaklast van de betrokkenen. Men vraagt een gebruiksvriendelijke tool, efficiënter dan de sharepoint die er vandaag is.
- > **Raket-kaart** ondersteunt de keuze voor vervoersmodi tijdens het intakegesprek en informeert ouders over de vervoersmogelijkheden en in hun schoolkeuze. Ze vergemakkelijkt ook de ritplanning zelf en stemt deze beter af op de praktijk. Deze tool is een best practice die Vlaanderen breed kan uitgerold worden. Een kaart per regio zal de planning vergemakkelijken.
- > **Website** bundelt informatie en verspreidt deze op een heldere en eenduidige manier onder de stakeholders. Dit is ook cruciaal in het bekomen van een mindshift bij de betrokken partijen. Informatie over alle mogelijkheden kan mensen overtuigen voor een andere optie te kiezen dan het collectief vervoer. Aangezien bepaalde informatie voor alle leerlingen in Vlaanderen nuttig is, zou de website voor heel Vlaanderen kunnen dienen, met pagina's per regio, waarop specifieke informatie en kaarten te vinden zijn.
- > **Communicatietool (app)** waar actuele informatie kan worden doorgegeven over opstapplaatsen, tijdigheid bussen en leerlingen tussen betrokken partijen, is een vraag van alle betrokkenen die we interviewden. De ontwikkeling van gebruiksvriendelijk een app die toegang geeft aan de gebruikers van het vervoer en de planners, de chauffeur, de ouders en de begeleiders is een eenmalige investering, die centraal kan bekostigd en uitgewerkt worden (te vergelijken met apps van andere vervoersmaatschappijen).

Samengevat: werk maken van degelijke digitale en online beschikbare tools is volgens alle actoren uit de piloot de grootste prioriteit. Men begrijpt niet dat er nog geen werk van gemaakt werd. Een grote frustratie is immers niet alleen de reistijd van de leerlingen, maar ook de soms mank lopende communicatie tussen de betrokkenen en de zeer hoge planlast voor de scholen.

De invulling binnen de piloten van het principe uit de bisconceptnota inzake de bepaling van het recht op vervoer: *'Elk verzorgingsgebied zal geresponsabiliseerd worden om op basis van generieke criteria zelf te bepalen welke leerlingen recht hebben op leerlingenvervoer naar welke school.'*

2. Lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer

- > De **toekenning van het recht op vervoer** vereist volgens alle betrokkenen een solide centraal decretaal kader, maar dient verder lokaal toegekend te worden, zodat oplossingen op maat kunnen worden geformuleerd. Niet alleen de pilootcoördinatoren gaven dit unisono aan, maar ook andere betrokkenen zoals directies van scholen en externe stakeholders. Men is zich ervan bewust dat de scholen beter niet bevoegd worden voor de toekenning. In het verleden werd de belofte van de 'gratis bus aan huis' immers al eens gebruikt als wervingsstrategie om meer leerlingen te kunnen inschrijven. Dit soort oneigenlijk gebruik van het collectief vervoer heeft het systeem doen ontsporen en moet vermeden worden. Tijdens het pilootproject controleerden de regio-coördinatoren of het door de scholen toegekende recht op vervoer voldoende onderbouwd was. Ze konden het dossier terugsturen indien dit niet zo was. Vervolgens wordt het dossier doorgestuurd naar AGODI.
- > **Generieke criteria** werden in de piloten ingevoerd met het oog op een shift weg van collectief busvervoer, denk aan de invoering van afstandspereimeters en centrale opstapplaatsen voor busvervoer. Er werd echter niet structureel afgeweken van het dichtstbijzijnde school-principe.
- > **Handvaten** werden ontwikkeld om houvast te bieden in de toekenning van het recht op vervoer zoals een interactieve Raket-kaart en een nog in ontwikkeling zijnde tool om de zelfredzaamheid van een leerling in te schatten.
- > **Individuele aanpak** op maat werd toegepast bij de bepaling van het recht op vervoer door middel van een intakegesprek waarbij de mogelijkheden van de leerling in brede zin werden overlopen. Hierbij werden een commissie en beroepscommissie in het leven geroepen om specifieke uitzonderingen mogelijk te maken.

De invulling binnen de piloten van het principe uit de bisconceptnota inzake opvang: *'Aansluitend bij mogelijke wijzigingen binnen de toekenning van het recht op leerlingenvervoer zal de uitbouw van een multimodaal vervoersconcept geflankeerd dienen te worden door een verdere uitbouw van buitenschoolse opvang voor kinderen met een beperking, al dan niet binnen het buitengewoon onderwijs.'*

3. Buitenschoolse opvang

- > **Kortere busritten** kunnen niet los gezien worden van een uitbreiding van kinderopvang: de lange busrit deed in de praktijk voor veel leerlingen dienst als (gratis) opvang. Voor het welzijn van de leerlingen is opvang in plaats van een lange busrit echter cruciaal. Oververmoeide en overprikkelde kinderen halen nu eenmaal minder uit hun lesdag.
- > **Kinderopvang op school** van de leerling laat ouders toe buiten hun werkuren zelf hun kind te brengen en / of op te halen. Het is ook een meer geschikte opvang voor leerlingen met een hogere zorgnood gezien de specifieke infrastructuur en kennis op de school. Voor kinderen die zeer veraf wonen is dit een minder goede oplossing.
- > **Inclusieve lokale kinderopvang** in de woongemeente biedt een voortreffelijke oplossing voor ouders die niet in staat de afstand tot de school te overbruggen, zeker voor werkende ouders die pendelen of vroeg 's ochtends aan de slag gaan. Samenwerking met lokale besturen en scholen zijn voor de inrichting inclusieve opvang is essentieel, zowel om de expertise rond inclusie op te doen als om voor de nodig infrastructuur en omkadering te kunnen zorgen. De regiocoördinator van Leuven heeft veel tijd besteed aan het informeren van lokale besturen voor het inrichten van inclusieve opvanginitiatieven. In de gemeente Herent met succes. De andere Brabantse gemeenten sprongen niet mee op de kar. Wil de Vlaamse overheid deze piste uitwerken, dan zal het niet bij een vrijblijvend advies mogen blijven. In pilotoregio Antwerpen werd ingezet op inclusiviteitscoaches die vorming aanbieden over hoe men de organisatie inclusiever kan maken. Dat wierp ook vruchten af. De grootste uitdaging is het vinden van personeel. Er wordt aangegeven dat het slechte statuut van kinderbegeleiders hier een grote rol speelt. Bovendien is er nood aan professionalisering van de kandidaat begeleiders.
- > **Budgettaire impact** wordt door de meeste stakeholders die we interviewden als de voornaamste reden gezien waarom er zo weinig plaatsen en initiatieven in buitenschoolse kinderopvang zijn. Allen geven echter toe dat dit vanuit het perspectief van het kind een noodzakelijke investering is. Overigens kan onderzocht worden hoe dit als een betalende dienst kan georganiseerd worden, waarin sociale voorzieningen van de gemeente tussenkomt voor ouders die dit financieel niet aankunnen. Hierbij wordt aangegeven dat een afstemming in de hoogte van de kostprijs en tussenkomst voor de ouders tussen de verschillende kinderopvangs over de gemeentes heen wenselijk is.

De invulling binnen de piloten van het principe uit de bisconceptnota inzake het beheersmodel: *'Binnen elk verzorgingsgebied zal er verantwoordelijkheid moeten worden opgenomen, niet alleen m.b.t. het bepalen van het recht maar ook m.b.t. het effectief organiseren van het vervoer.'*

4. Beheersmodel

- > **Centraal juridisch kader** op te stellen met input en engagement van verschillende beleidsdomeinen: Onderwijs, Welzijn en Mobiliteit. Allen hebben hierin een rol. Afspraken over bevoegdheidsverdeling en allocatie van de middelen dringen zich op. Één van de belangrijkste drijvers van de kost van het leerlingenvervoer, is de spreiding van het aanbod van de scholen voor buitengewoon onderwijs (zie kaarten in bijlage). Ten tweede is er het al dan niet creëren van meer inclusie binnen het gewoon onderwijs (of het creëren van inclusieve schoolcampussen), dat sterk het aantal leerlingen beïnvloedt dat dagelijks lange afstanden moet afleggen. Deze beide oorzaken van de lange reistijden zijn niet gemakkelijk te wijzigen op korte termijn. De verantwoordelijkheid ligt niet alleen bij het centraal onderwijsbeleid, maar ook en vooral bij inrichtende machten van het onderwijs. Deze oorzaken, aanbod en inclusie, verklaren wel waarom een aantal actoren tijdens onze bevraging aangaven dat het domein Onderwijs dan ook maar beter de budgettaire verantwoordelijkheid voor vervoer zou dragen. De mogelijke oplossingen om komaf te maken met te lange ritten liggen anderzijds niet allemaal binnen het domein onderwijs, maar bijvoorbeeld ook bij het domein Welzijn. Om de verschillende uitdagingen te kunnen aanpakken, zal een goede samenwerking tussen alle betrokken beleidsdomeinen echter een *conditio sine qua non* zijn.
- **Delegeren van bepaalde bevoegdheden** is noodzakelijk. We denken aan de toekenning van het recht, de planning van vervoer, de samenwerkingsverbanden met de lokale diensteneconomie en lokale besturen. De piloten geven aan dat deze bevoegdheden best lokaal worden ingevuld. Er heerst consensus bij de betrokken partijen in de piloten dat er een actor dient te bestaan die een brugfunctie vervult en ook een inhoudelijk aanspreekpunt vormt aangaande alle kwesties van het lokale leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. De regio-coördinator vervulde deze rol. De verschillende coördinatoren gaven aan dat ze het best konden werken in hun onafhankelijke positie, van waaruit ze de lokale besturen konden informeren en ondersteunen bij de organisatie van alle noodzakelijke concepten zoals de centrale opstapplaatsen, overstapplaatsen, de inclusieve kinderopvang, de fiets- en wandelpools etc. Zowel de schooldirecties als andere betrokkenen gaven tijdens de interviews aan dat er bij de organisatie van het veilig begeleiden naar school een grote werklust komt kijken en dat het inschakelen van een regiocoördinator geen overbodige luxe is. Ook de kennis van de lokale context is zeer belangrijk om alles georganiseerd te krijgen.

Andere belangrijke thematieken uit de pilootregio's die buiten de verschillende pijlers van de bisconceptnota vallen

5. Knelpunten

- > Het **gebrek aan voldoende opgeleid personeel** is een zeer groot knelpunt. De leerlingen van het buitengewoon onderwijs hebben adequate begeleiding nodig, of het nu tijdens de rit naar school is of in de buitenschoolse opvang. De stakeholders uit de piloten gaven allen unisono aan dat er:
 - Veel goede wil is bij heel wat busbegeleiders en buschauffeurs
 - Ook heel vaak recurrente problemen zijn met busbegeleiders en buschauffeurs, zowel door een gebrek aan kennis en vaardigheden als door een verkeerde attitude. Getuigen hiervan de vele nieuwsberichten over incidenten op de schoolbus. Ouders, scholen en coördinatoren wijzen vaak op problemen zoals: onnodig verlengde rittijden omdat dit voor extra loon zorgt voor begeleiders en chauffeurs, niet-gecommuniceerde beslissingen over het schrappen van de ritten en over vertragingen, bijzonder strenge aanpak van de leerlingen tijdens de ritten.
 - Geen mogelijkheid om klachten en problemen in kaart te brengen en geen goede opvolging van de klachten.
 - Ontevredenheid heerst bij busbegeleiders over hun statuut. De pilootcoördinatoren en schooldirecties bevestigen dit en geven aan dat het hierdoor moeilijk is geschikt personeel te vinden.

Mogelijke pistes die in de piloten naar boven kwamen om deze problematieken aan te pakken zijn:

- Het samenwerken met vzw's of met organisaties in de lokale sociale economie om dit tekort op te vangen;
 - Het inzetten van busbegeleiders voor andere, aansluitende taken binnen de scholen of de lokale besturen.
-
- > **Afstemming tussen De Lijn en scholen** schiet vaak tekort
 - Het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs neemt toe maar de budgetten van De Lijn blijven nagenoeg gelijk, hierdoor worden grotere schoolbussen ingezet. Scholen geraken ook volzet waardoor verdere verplaatsingen nodig zijn.
 - Theoretische ritplanning verschilt vaak van ritplanning in de praktijk omwille van verkeerscontext en leerlingen met meerdere opstapplaatsen. Door wijzigingen tijdens de eigenlijke ritten worden er plaatsen op verschillende bussen vrijgehouden voor dezelfde leerling.
 - Tijdigheid en kwaliteit data zijn cruciaal in het opstellen van ritplanning. Een duidelijk tijds kader voor de toekenning van recht op busvervoer voor het komende schooljaar maakt dat een degelijk basisplanning kan worden opgemaakt tijdens de zomervakantie.
 - Het samenbrengen van de stakeholders om af te stemmen over de planning en uitvoering vervoer is cruciaal om in te spelen op veranderende situaties en efficiënt ritten op te stellen. Zo verschillen onder meer de starturen van de verschillende scholen waardoor er op overstapplaatsen vaak lang moet gewacht worden.

Andere belangrijke thematieken uit de pilootregio's die buiten de verschillende pijlers van de bisconceptnota vallen

6. Opportuniteiten

6.1 Concrete acties

- > **De samenwerking met maatwerkbedrijven en vrijwilligers** biedt een opportuniteit in de aanpak van de structurele personeelstekorten waar de piloten mee te maken hadden. De samenwerking binnen piloot MIDWEST met maatwerkbedrijf Weerwerk met betrekking tot fiets- en wandelpools en mobi-coaching werd als erg positief beschouwd. Het maatwerkbedrijf vult de functie met verschillende mensen in waardoor er continuïteit en flexibiliteit gegarandeerd wordt voor piloot MIDWEST. Er wordt ook aangegeven de samenwerking mogelijk uit te breiden naar busbegeleiding en kinderbegeleiding, functies die ook erg moeilijk in te vullen zijn in de pilootregio's.
- > **Een goede samenwerking tussen onderwijsnetten en –koepels en hun scholen en CLB's**, kan voor ouders en leerlingen een verschil maken. Bij de doorverwijzing naar buitengewoon onderwijs, of bij de intake-gesprekken, moeten ouders kunnen uitmaken welke school de best bereikbare is. Ook bij de planning van de ritten, zou men steeds vanuit het perspectief van de gebruiker moeten vertrekken, niet van de inrichtende machten. Zo zouden kinderen per wijk of per gemeente kunnen opgehaald worden, in plaats van per 'net'. Dit zou in combinatie met het gebruik van overstapplaatsen voor kortere ritten kunnen zorgen. Wanneer men het vervoer per regio organiseert en de lokale besturen hierin een coördinerende rol toekent, kan deze net-overschrijdende samenwerking in principe vlot georganiseerd worden.

6.2 Mindshift

- > Binnen de piloten werd hard gewerkt op een ander belangrijk punt uit de bisconceptnota: realiseer een '**recht op ondersteuning**' in plaats van 'recht op vervoer'. De eerste gesprekspartners, de doorverwijzende school en / of het CLB, moeten als eersten weten dat de schoolbus niet zomaar aan iedereen als een evidente dienst mag aangeprezen worden. De andere opties moeten overlopen worden. Voor veel betrokkenen, ook de ouders, is dit een echte 'mindshift'. De regiocoördinatoren zijn heel tevreden dat ze binnen hun gebied deze mindshift hebben kunnen realiseren: meer kinderen doen fietsen, het openbaar vervoer leren nemen, ... Het is zeker in het belang van de zelfredzaamheid van de leerlingen, maar ook voor de organisatie van minder lange busritten en het overhouden van budget voor andere vervoersmodi.
- > Het **perspectief van de rechten van het kind** als criterium. Het was opvallend dat de meeste geïnterviewden bij het luidop zoeken naar oplossingen steeds redeneerden vanuit de bestaande context op vlak van mobiliteit, budget en onderwijsaanbod. Enkel de kinderrechtencommissaris draaide de redenering om en vertrok vanuit het perspectief van het kind: welke ritduur is haalbaar voor een kind of jongere en welke zijn aanvaardbare omstandigheden? Om doelstellingen inzake reistijd te formuleren is het vastleggen van een aanvaardbare maximum ritduur noodzakelijk, alsook het formuleren van minimale eisen inzake comfort, veiligheid en welzijn. Het kan tenslotte niet alleen de bedoeling zijn een leerling te vervoeren, hij of zij moet bij aankomst ook in staat zijn goed te participeren aan de lesactiviteiten.
- > Een belangrijke opportuniteit zit op de lange termijn in **verschuivingen in het onderwijslandschap** zelf: een betere spreiding van het aanbod en meer inclusie op bestaande campussen. De grafieken met de opstaptijden per type en de kaarten met de spreiding van het aanbod maken dit duidelijk. Stap één is een screening van het huidige aanbod en het bestuderen van nieuwe mogelijkheden op het gebied van de inrichting van het buitengewoon onderwijs.

Met behulp van de Greenhouse methodologie werd door het expertenpanel breed gedragen beleidsaanbevelingen geformuleerd.

Volgende stappen werden chronologisch doorlopen om tot de beleidsaanbevelingen te komen:

Greenhouse-sessie

Vanuit de conclusies van de evaluatie werd er per pijler uit de bisconceptnota leerlingenvervoer verschillende aanbevelingen geformuleerd en ingedeeld volgens het CORD-raamwerk (Challenge, Optimize, Reform, Disrupt). Hierbij werden de voorlopige beleidsaanbevelingen ingedeeld naarmate ze een meer disruptieve verandering van de bestaande situatie inhielden. Het laat de deelnemers toe om voorbij te gaan aan de meest voor de hand liggende oplossingen en stimuleert out-of-the-box denken. Vervolgens werd er door het expertenpanel een opdeling gemaakt tussen beleidsaanbevelingen die als 'must have's' of als 'nice to have's' beschouwd werden. Op basis van de sessie werd een eerste versie voorlopige beleidsaanbevelingen geschreven en gedeeld met het expertenpanel.

Enquête

Een enquête onder het expertenpanel werd georganiseerd op basis van de voorlopige beleidsaanbevelingen uit de eerst Greenhouse-sessie die peilde naar de verwachte complexiteit en de gepercipieerde urgentie van de aanbevelingen.

Online iteratie

De resultaten van de enquête dienden als fundament voor de online iteratie. Door de voorlopige beleidsaanbevelingen te vergelijken met de resultaten uit de enquête werd door het expertenpanel een onderscheid gemaakt tussen openstaande vraagstukken die verder onderzoek verdienen en aanbevelingen die reeds een concrete invulling in een nieuw decreet 'leerlingenvervoer' zullen hebben. Op basis van de sessie werd een tweede versie voorlopige beleidsaanbevelingen geschreven en gedeeld met het expertenpanel.

Finalisering

Gedurende deze laatste samenkomst werden de beleidsaanbevelingen door het expertenpanel verscherpt om zo tot een consensus te komen.

Beheersmodel

Centraal decretaal kader

Alle betrokken partijen willen een centraal/Vlaams decretaal kader voor het 'recht op ondersteuning bij de verplaatsing van en naar school voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften'. Het decreet legt het regelgevend kader vast, bepaalt welke actoren bevoegd zijn voor welke taken. Met de actoren bedoelen we de beleidsdomeinen Onderwijs, Mobiliteit, Welzijn, Binnenlands Bestuur, de scholen, de CLB's, de ouders en de lokale besturen. We dringen aan op een nauwe samenwerking tussen al deze actoren.

Eén coördinerend beleidsdomein

Er is één coördinerend beleidsdomein binnen de Vlaamse overheid nodig met bijhorend budget. Vanuit het perspectief dat Onderwijs de drijver is van de noden inzake begeleiding naar school (o.a. door de geografische spreiding van het aanbod), kan de coördinatie aan dit domein toegeschreven worden.

Recht op ondersteuning bij de verplaatsing van en naar school

We spreken bewust niet van recht op leerlingenvervoer, maar recht op ondersteuning om de verplaatsing van de leerling van en naar de school te faciliteren. Het recht op ondersteuning wordt niet per definitie toegekend aan alle leerlingen in het buitengewoon onderwijs en is ook niet per definitie kosteloos. Dit recht op ondersteuning (1.) dient gekoppeld te zijn aan een nood aan ondersteuning, al dan niet financieel gesteund. Dit recht op ondersteuning moet ook kunnen toegekend worden aan leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften die schoollopen in het reguliere onderwijs.

Er wordt aanbevolen niet alleen aandacht te hebben voor het vervoer van de leerling, maar vooral voor een veilige aanpak van het traject van thuis naar school en terug, volgens het STOP-principe, met inbegrip van de mogelijkheid tot het verblijven in de buitenschoolse opvang. Zoals reeds benadrukt in de conclusies, is het realiseren van een 'mindshift' een belangrijke aanbeveling vanuit de pilootprojecten: zowel in de decreetgeving als bij de implementatie door alle actoren op het terrein moet vertrokken worden van de mogelijkheden van leerling en ouders inzake mobiliteit. Zelfredzaamheid is een belangrijke doelstelling: het zonaal collectief leerlingenvervoer is de laatste optie, ook al is deze transportmodus in de praktijk voor bepaalde leerlingen de enige.

Hoofdverblijfplaats leerling bepaalt bevoegdheid

Na de evaluatie van de pilootprojecten en na kennis genomen te hebben van het Nederlands model, bevelen we aan dat voor de organisatie van de ondersteunende maatregelen vertrokken wordt vanuit de hoofdverblijfplaats van de leerling. De hoofdverblijfplaats van de leerling bepaalt welke regio of welk lokaal bestuur bevoegd is voor de ondersteuning van de leerlingen inzake hun verplaatsing van en naar school, ook wanneer deze school zich buiten deze regio bevindt.

(1.) Binnen dit rapport staat de term 'ondersteuning' los van het ondersteuningsnetwerk en het decreet leersteun. Ondersteuning staat hier telkens voor ondersteuning van de leerling in de verplaatsing van-en-naar school. Om de leesbaarheid van de tekst te verhogen, wordt hier echter niet telkens voluit geformuleerd.

Beheersmodel

Decreet 'recht op ondersteuning bij verplaatsing van en naar school voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften'

De doelstellingen van het decreet 'recht op ondersteuning bij verplaatsing van en naar school voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften' dienen aan te sluiten op de bepalingen in het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 april 2019 en het Decreet houdende de organisatie van buitenschoolse opvang en de afstemming tussen buitenschoolse activiteiten van 3 mei 2019. We denken in het bijzonder aan de betrokkenheid van de Hoppincentrale en het verankeren van inclusieve buitenschoolse opvang voor de leerlingen buitengewoon onderwijs.

Dit decreet legt de minimale vereisten (niet limitatief) vast inzake:

- Het recht op ondersteuning en de bijbehorende criteria.
- Kwaliteitscriteria voor de vervoerders, begeleiding en opvang van de leerlingen, met inbegrip van vereiste normen voor personeel.
- Perimeters voor het afbakenen van het recht op ondersteuning en of vervoer.
- Maximale reistijd voor leerlingen die beroep doen op het vervoer georganiseerd in het kader van het recht op ondersteuning bij de woon-schoolverplaatsing. Men kan zich vinden in het maximum aangegeven door de kinderrechtencommissaris, zijnde 60 minuten per rit. Er zijn uitzonderingen mogelijk op de maximale reistijd voor leerlingen voor wie het gepaste onderwijsaanbod dun gespreid is.

Het decreet 'recht op ondersteuning bij verplaatsing van en naar school voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften' rekent af met de 'bias' die in de loop der jaren opgetreden was, met name dat reeds bij de doorverwijzing naar het buitengewoon onderwijs en de inschrijving op school er eerder vertrokken werd vanuit de locatie van de school. Alle betrokkenen geven aan dat de (zorg)noden van de leerling en de vrije schoolkeuze steeds moeten primeren op de verplaatsingsmogelijkheden naar de school. Het decreet moet dit garanderen.

Wat dient onderzocht te worden in het kader van het beheersmodel?

- Hoe organiseren we de bevoegdheid voor toekenning van het recht aan leerlingen met verschillende verblijfplaatsen?
- Hoe wordt het budget bepaald, wetende dat deze oefening niet noodzakelijk budgetneutraal is, en welk domein betaalt voor welke aspecten van de ondersteuning?

Rollen betrokken actoren en criteria

Mindshift bij toekenning van het recht

Bij de toekenning van het recht moet aan de mindshift gewerkt worden, wanneer in de eerste lijn informatie verstrekt wordt door doorverwijzende scholen en CLB's aan de ouders (en leerlingen). Men peilt in eerste instantie naar de mogelijkheden en context van de leerling en het gezin. Op basis hiervan gaat men na welke ondersteuning (1.) mogelijk en noodzakelijk is voor de leerling om zich van en naar school te verplaatsen. Het is niet de bedoeling meteen de 'gratis schoolbus aan huis' te vermelden.

Rolverdeling:

- Coördinator ondersteuning leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften, aangesteld op regio-niveau, door één of meerdere lokale besturen, is bevoegd voor de lokale toekenning van het recht op ondersteuning en bepaalt welke ondersteuning: vervoer of begeleiding door de mobicoach, in de fiets- of wandelpool, etc. Deze coördinator is onafhankelijk van de scholen en onderwijsverstrekkers en is werkzaam in de regio van de hoofdverblijfplaats van de leerling.
- Scholen en CLB's informeren en verwijzen leerling door naar het lokale bestuur van de hoofdverblijfplaats van de leerling voor meer precieze info over de mogelijkheden tot ondersteuning bij het traject van en naar school (2.).

Deze coördinator moet onafhankelijk zijn van de scholen waarvoor hij toewijst.

Criteria toekenning recht

De (zorg)noden van de leerling en de vrije schoolkeuze primeren steeds in het nieuwe decreet. Ouders dienen eveneens op voorhand de verplaatsing en mogelijke ondersteuning mee in overweging te kunnen nemen bij hun keuze voor een bepaalde school.

De vrije schoolkeuze impliceert echter niet per definitie een recht op kosteloze ondersteuning naar de vrij gekozen school, dit is afhankelijk van criteria.

Uit het pilootproject is onvoldoende gebleken dat afstandspereimeters een geschikt alternatief zijn voor het bestaande dichtstbijzijnde-school-principe.

(1.) Binnen dit rapport staat de term 'ondersteuning' los van het ondersteuningsnetwerk en het decreet leersteun. Ondersteuning staat hier telkens voor ondersteuning van de leerling in de verplaatsing van-en-naar school. Om de leesbaarheid van de tekst te verhogen, wordt dit echter niet telkens voluit geformuleerd.

(2.) Er is één aanspreekpunt per leerling ook als de leerling meerdere verblijfplaatsen heeft.

Rollen betrokken actoren en criteria

Uitzonderingen en tijdelijkheid

Uitzonderingen op deze criteria moeten mogelijk zijn indien zich bij leerlingen een bepaalde nood manifesteert op vlak van zelfredzaamheid, thuiscontext en dergelijke. De regionale coördinator moet dit beoordelen in samenspraak met andere betrokken actoren (ouders, school, CLB).

Het recht op een bepaalde ondersteuning kan wijzigen in functie van de evoluerende mogelijkheden van de leerling en de bredere context (vb. mobicoach is beschikbaar). Het recht op ondersteuning dient dus op regelmatige basis geëvalueerd te worden en niet automatisch worden toegekend voor de volledige schoolloopbaan.

Lokale operationalisering

De pilootprojecten hebben aangetoond dat samenwerking met lokale besturen en andere lokale actoren voordelen kent: de context is bij alle partijen beter gekend en regelmatig overleg is vlotter te organiseren. Daarom bevelen we aan dat de lokale besturen bevoegd zijn voor de organisatie van alle praktische ondersteuningsinitiatieven: opvang, begeleid fietsen en wandelen, en mobiliteitscoaching. Hiertoe kunnen ze dan zelf ook een aantal partners aanduiden en samenwerkingsverbanden aangaan, mogelijk ook met andere lokale besturen, met maatwerkbedrijven, vzw's of verenigingen.

De lokalen besturen dienen hiertoe van de Vlaamse overheid een budget te ontvangen gebaseerd op het aantal leerlingen dat beroep doet op de ondersteunende maatregelen. Hoe het budget verdeeld en toegewezen wordt, is voorwerp van onderzoek.

Deze werkwijze garandeert de lokale besturen een zekere vrijheid in de aanpak en dus ook het nodige maatwerk voor de leerlingen. Anderzijds bevelen we aan dat er lokaal of regionaal samengewerkt wordt voor de organisatie van de ondersteuning en de bijsturing ervan.

Beroepsmogelijkheid en klachtenbehandeling

De decreetgeving voorziet niet alleen criteria voor de toekenning van het recht, maar ook mogelijkheden om in beroep te gaan tegen deze beslissing bij een lokale of regionale beroepscommissie, die onafhankelijk van de coördinator en de scholen alsnog het recht op ondersteuning kan toekennen aan de leerling. De decreetgeving voorziet ook in criteria voor de samenstelling van deze beroepscommissie. Bovendien, wanneer leerlingen, ouders of andere stakeholders over de kwaliteit van de aangeboden ondersteuning (begeleiding, opvang of vervoer) klachten hebben, kunnen ze terecht bij een onafhankelijk centraal meldpunt.

Rollen betrokken actoren en criteria

Wat dient onderzocht te worden in de definitie van de rollen van alle betrokken actoren:

- Hoe kunnen we de rol van de voorzieningen van het VAPH, het agentschap Opgroeien en de internaten inbedden?
- Nemen we nog steeds – cfr. Aanbevelingen na fase 1 – de verzorgingsgebieden als basis voor organisatie op het terrein? Quid referentieregio's, bestaande indelingen in onderwijs en vervoerregio's?
- Zowel het gebruik van het criterium 'dichtstbijzijnde school van de eigen keuze' als de mogelijke vastlegging van minimale en maximale perimeters dienen verder onderzocht te worden. We bevelen een kwalitatief onderzoek aan naar de spreiding van het aanbod en de pendelbewegingen van leerlingen in het buitengewoon onderwijs.

Praktische organisatie ondersteuning

Opvang

Er moeten twee evenwaardige opties aangeboden worden in opvang:

- De inrichting van opvanginitiatieven in of aan de scholen waar de leerlingen schoollopen zijn een noodzaak.
- Lokale besturen moeten erop toezien dat er voldoende opvanginitiatieven zijn voor de leerlingen die niet naar de opvang in hun eigen school kunnen gebracht worden.

We pleiten voor een mindshift betreffende inclusieve kinderopvang voor leerlingen buitengewoon kleuter - en basisonderwijs en wijzen ook op nood aan buitenschoolse opvang voor leerlingen van de eerste graad buitengewoon secundair onderwijs. Waar mogelijk dienen er in de nabijheid van deze opvanginitiatieven centrale opstapplaatsen te worden ingericht.

Kwaliteitseisen in de kinderopvang en opleiding voor kindbegeleiders zijn noodzakelijk. Er moet aandacht besteed worden aan de infrastructuur voor de opvanginitiatieven, professionele ontwikkeling en aan 'inclusie-coaching' voor het personeel. Daarnaast moet ook het statuut van de kindbegeleiders worden opgewaardeerd zodat men vlotter voldoende geschikt personeel vindt.

Voorts bevelen we aan een informatiecampagne uit te werken zodat ouders vlot de weg vinden naar de verschillende ondersteuningsinitiatieven en weten waar ze terecht kunnen voor eventuele ondersteuning.

Fiets- en wandelpools en mobicoaching

Afhankelijk van de afstand en de capaciteiten van de leerlingen, moeten leerlingen sterker gestimuleerd worden gebruik te maken van fiets- en wandelpools. We bevelen aan hier lokaal sterk op in te zetten. We moedigen samenwerking met lokale initiatieven aan, bijvoorbeeld maatwerkbedrijven en lokale verenigingen. We bevelen ook aan zo mogelijk te investeren in fietsen voor kinderen en jongeren met een fysieke beperking (denk aan de samenwerking met G-sport Vlaanderen voor expertise). Ook de investering in fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid rondom de scholen is essentieel.

Naar aanleiding van het succes van de mobicoaches in de pilootprojecten, bevelen we aan hierin te investeren. Ook hier is het belangrijk een zekere flexibiliteit aan de dag te leggen. De mobicoach kan verschillende rollen op zich nemen en ressorteert onder het lokale bestuur/regionaal samenwerkingsverband. Hij / zij / hen werkt nauw samen met alle stakeholders, ook met de scholen, om een goed zicht te krijgen op de mogelijkheden en context van de leerling en het gezin, maar hij / zij / hen is geen personeelslid van de school. Mobicoaching is enerzijds individuele leerlingen aanleren om zelfstandig alternatieve vervoersmodi te gebruiken, anderzijds vervult het een brugfunctie tussen ouders, leerlingen en scholen, is het een aanspreekpunt voor ouders bij het regelen van het vervoer (vb. Buzzy Pazz aanvragen), etc.

Praktische organisatie ondersteuning

Collectief vervoer

Voor de planning van het vervoer en de keuze van het voertuig, moet het principe van de kortst mogelijke reistijd als leidraad dienen.

Bij het toekennen van het vervoersmiddel vertrekt men dan van mogelijkheden en noden van de individuele leerling om te bepalen bij welk soort voertuig hij/zij/hen het meest gebaat is (grootte van het voertuig, extra begeleider, aantal leerlingen op busje, ...).

Kwaliteits- en veiligheidsnormen in aanbesteding vervoerder zijn van cruciaal belang voor een kwalitatieve uitvoering van busritten en dienen te worden opgenomen bij een nieuwe invulling van het 'leerlingenvervoer', zoals vermeld in hoofdstuk 1. Een belangrijke kwaliteitseis is de uitvoering van de rit op zo'n manier dat er een maximale ritduur is voor elkeen van de leerlingen, naar Nederlands model.

Een integratie met basisbereikbaarheid is een conditio sine qua non voor een nieuw concept leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. De Hoppincentrale voorziet in de planning en uitvoering van georganiseerd vervoer en dient dan ook in zeer nauwe afstemming te gebeuren met de andere actoren. Het gebruik van centrale opstapplaatsen kunnen we ook aanbevelen indien deze op een veilige en comfortabele manier worden georganiseerd en ingericht.

Centrale opstapplaatsen die zich aan een inclusieve kinderopvang bevinden zijn een ideale oplossing.

Informatie en communicatie

Alle voorgestelde maatregelen en ingrepen vergen digitale oplossingen om optimaal te functioneren. Zowel een informatieve website als verschillende applicaties voor gebruikers zijn nodig:

- om ouders te informeren over alle opties;
- over waar ze terecht kunnen voor welke dienst;
- om de planlast gerelateerd aan de toekenning van het recht op ondersteuning te beperken;
- om ritten en pools vlotter te kunnen plannen;
- om alle betrokkenen onder elkaar te laten communiceren op dagelijkse basis, enz.

De gegevensdeling die hierbij komt, dient vanzelfsprekend veilig te gebeuren met het oog op de privacy van de ouders en leerlingen.

Praktische organisatie ondersteuning

Wat dient onderzocht te worden in de definitie van de rollen van de praktische ondersteuning:

- Wat is de invloed van een verhoogde inzet van kleinere voertuigen, ten koste van grote schoolbussen, op de verkeersinflux in schoolomgevingen en woonwijken?
- Wat is de haalbaarheid van een mobiliteitsbudget per leerling voor ondersteuning bij verplaatsing van en naar school?
- Wat met buitenschoolse opvang voor leerlingen in de eerste graad van het buitengewoon secundair onderwijs?
- Welke nood aan buitenschoolse opvang bestaat er voor leerlingen buitengewoon secundair onderwijs type 2?
- Buitenschoolse opvang én schoolaanvullende dagopvang: welke maatregelen kunnen voor beide?
- Wat met het statuut van de busbegeleider bij een maximale ritduur op het collectief leerlingenvervoer van 60 minuten?
- Wanneer dient er busbegeleiding en/of specifieke vorming voor de chauffeur te zijn bij kleinere voertuigen (minder dan 7 plaatsen)?
- Welke juridische aspecten dienen te worden opgenomen bij het bepalen van de verantwoordelijkheden voor fiets- en wandelpools?

Beschouwende bepalingen

Met betrekking tot decreet 'recht op ondersteuning bij verplaatsing van en naar school voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften'.

- Kan de ondersteuning betalend gemaakt worden behoudens sterke sociale voorzieningen en andere tussenkomsten?
- Het al dan niet betalend maken hangt onder meer sterk samen met een vrije schoolkeuze los van het dichtstbijzijnde-school-principe.
- De koppeling van financiële ondersteuning voor kinderopvang voor ouders van kinderen uit het buitengewoon onderwijs aan het groeipakket dient onderzocht te worden.
- Het functioneren van de wisselparkings dient verder onderzocht te worden.
- Er dient onderzocht te worden welk instrument gebruikt kan worden om de individuele nood van de leerling juist in te schatten.

Met betrekking tot het onderwijs voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften (langere termijn)

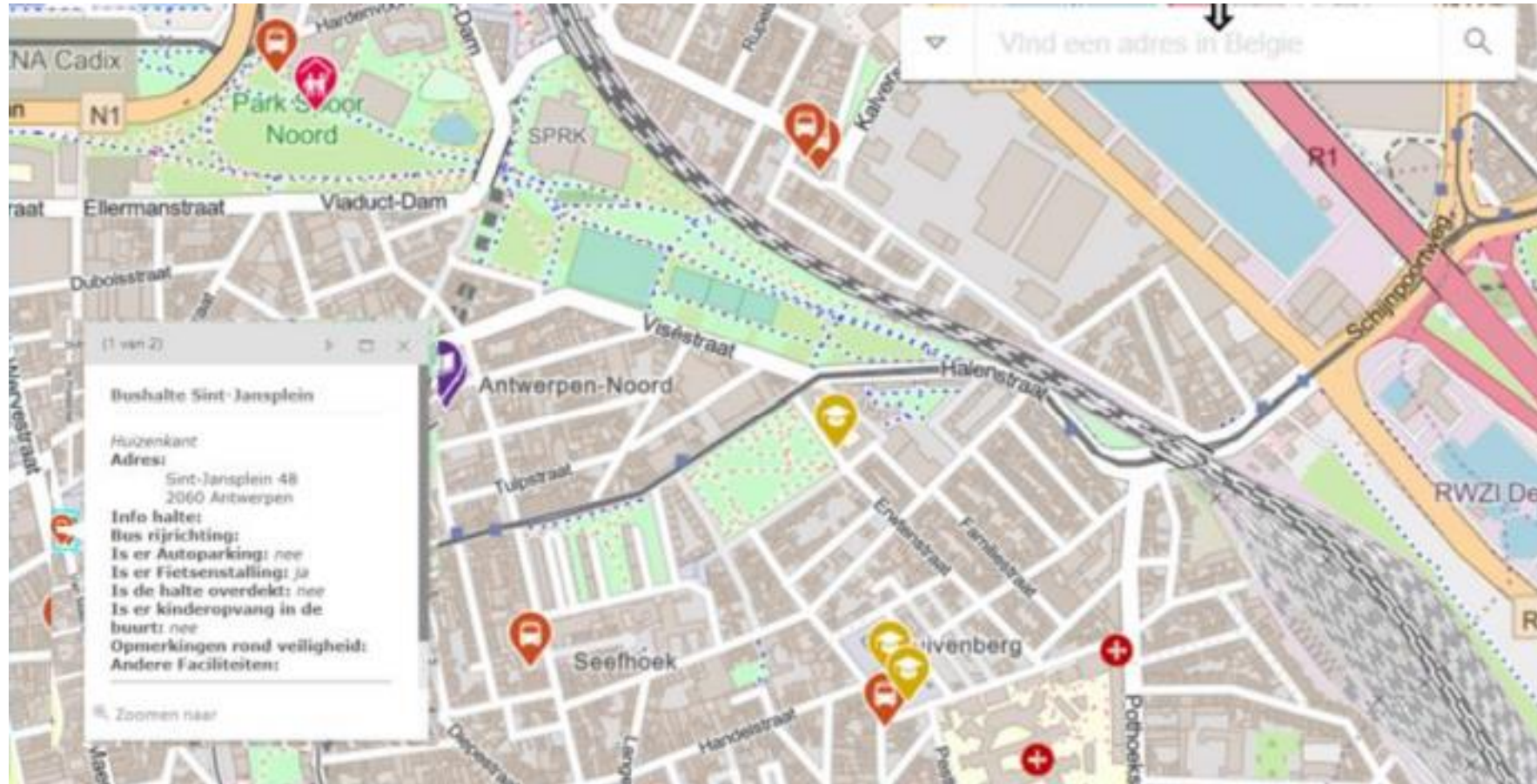
- Creëer meer inclusie in het onderwijs zodat meer leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften dichterbij huis naar school kunnen gaan.
- Onderzoek de spreiding van het onderwijsaanbod.
- Ondersteuning voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften (en hun gezinnen) in brede betekenis: mobiliteit, financiën, welzijn, gezondheid,... als een vorm van gezinsondersteuning. Uiteraard enkel voor diegenen die hier nood aan hebben en enkel voor die aspecten waarvoor het nodig is.
- Optimaliseer het verblijfslandschap: voorzieningen van het VAPH, Opgroeien en onderwijsinternaten.

Het vraagstuk voor het woon-school-vervoer voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften moet opgelost worden in de schoot van de voltallige Vlaamse regering.

Bijlage 1: Raketkaarten Antwerpen

Publieke viewer

Via de website kan iedereen de publieke viewer raadplegen. Daarop staan scholen, centrale op- en afstapplaatsen en opvanglocaties aangeduid.



Bijlage 1: Raketkaart Antwerpen

Schoolkaart

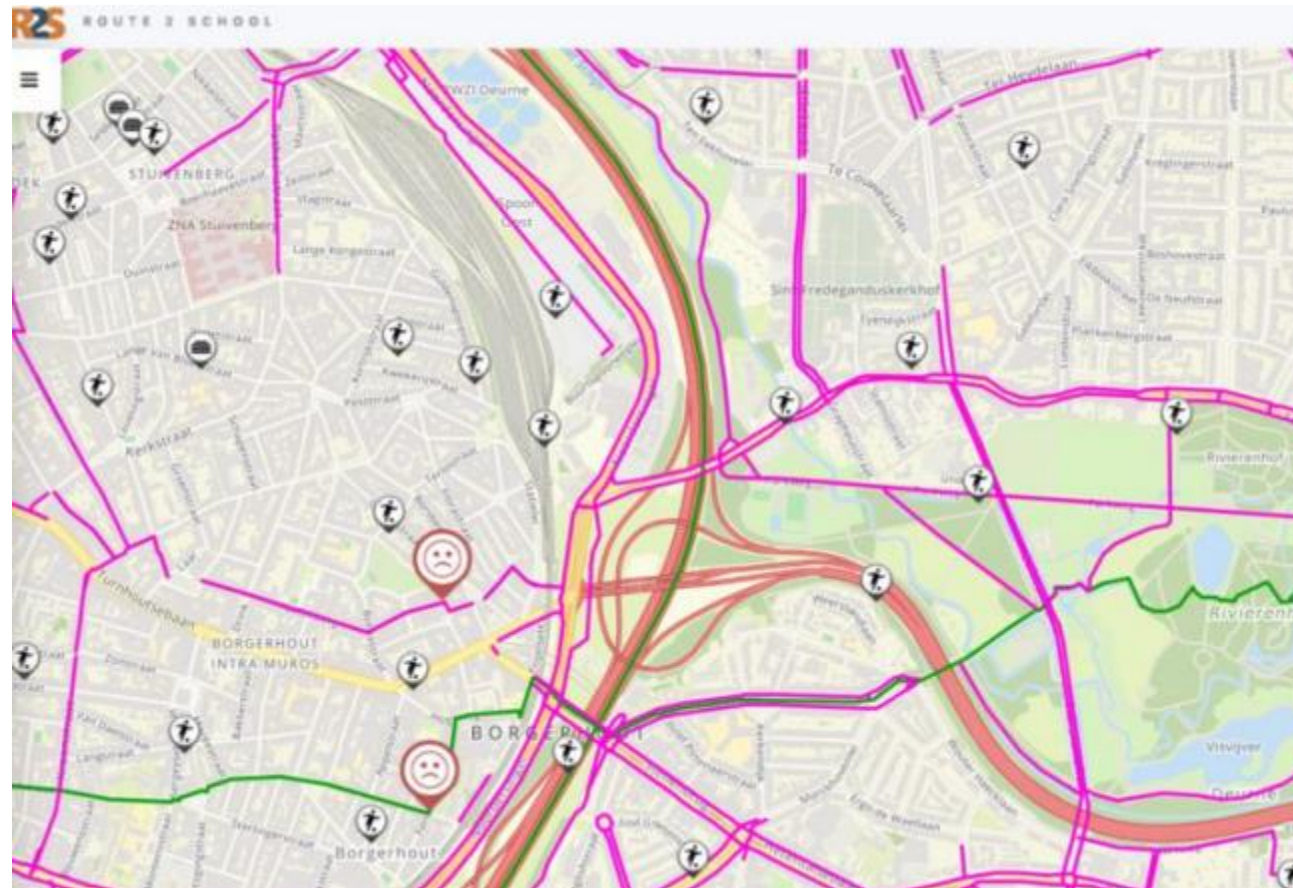
De schoolkaart is bedoeld als extra houvast bij de intake. Deze kaart kan slechts met paswoord (school) worden bekeken en bevat extra gegevens van de leerlingen van die school. Bij de intake stelt deze kaart de school beter in staat om een voorstel te doen van bv. een geschikte op- en afstapplaats of van de optie om met een andere leerling samen te fietsen of wandelen.



Bijlage 1: Raketkaarten Antwerpen

Schoolroutekaart (Route2School)

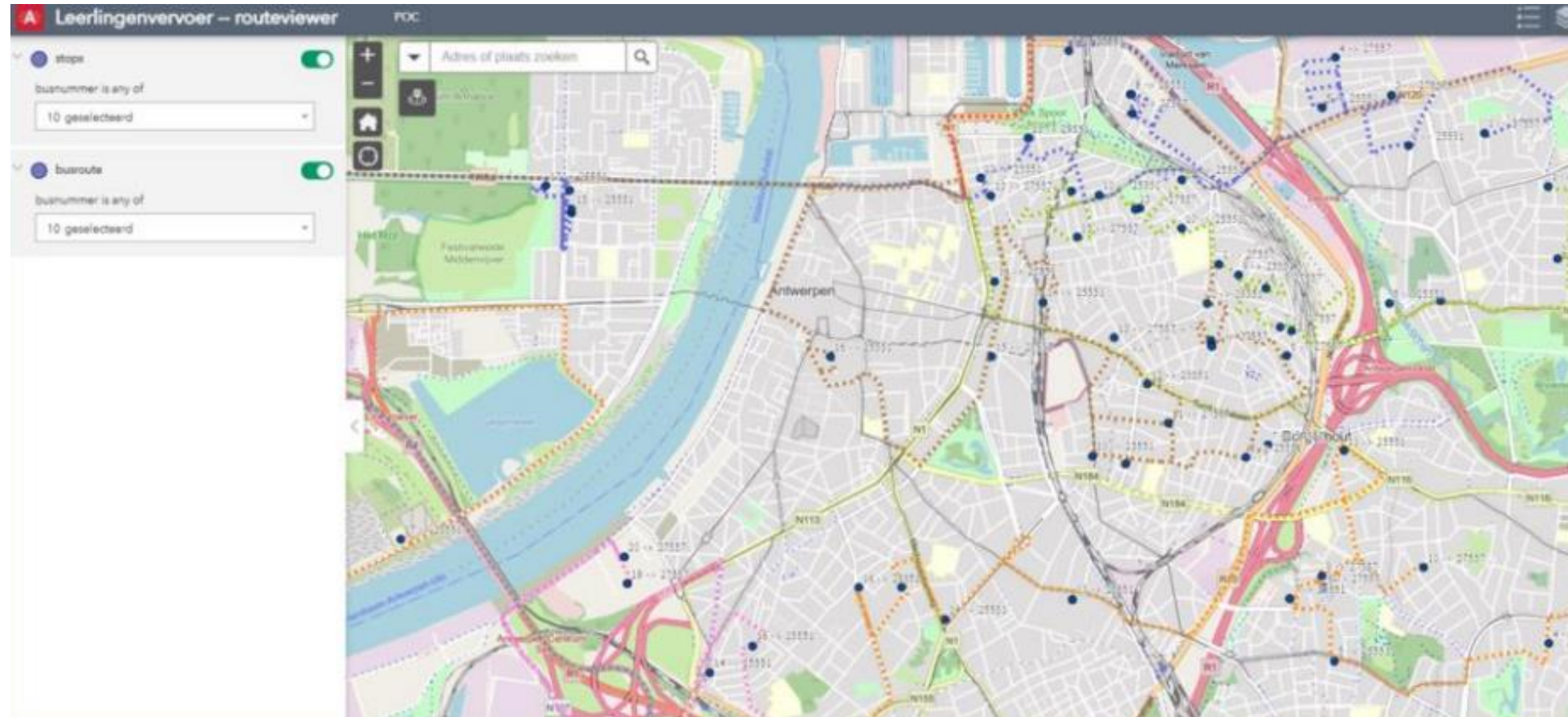
Schoolroutekaarten bevatten kwalitatieve informatie over de schoolomgeving (gevaarlijke oversteek, kruispunten, leuke wandelwegen, enz.). Ze bieden extra houvast om fiets- en wandelroutes te bepalen en om het verkeer aan de school te organiseren (voetgangers, fietsen, schoolbussen, auto's) en veiliger te maken. De kaart wordt extra gevoed door ouders, leerlingen en personeel van de school. Ook data van politie en lokale overheid kan erop verschijnen.



Bijlage 1: Raketkaarten Antwerpen

Kaart met integratie actuele reistijden

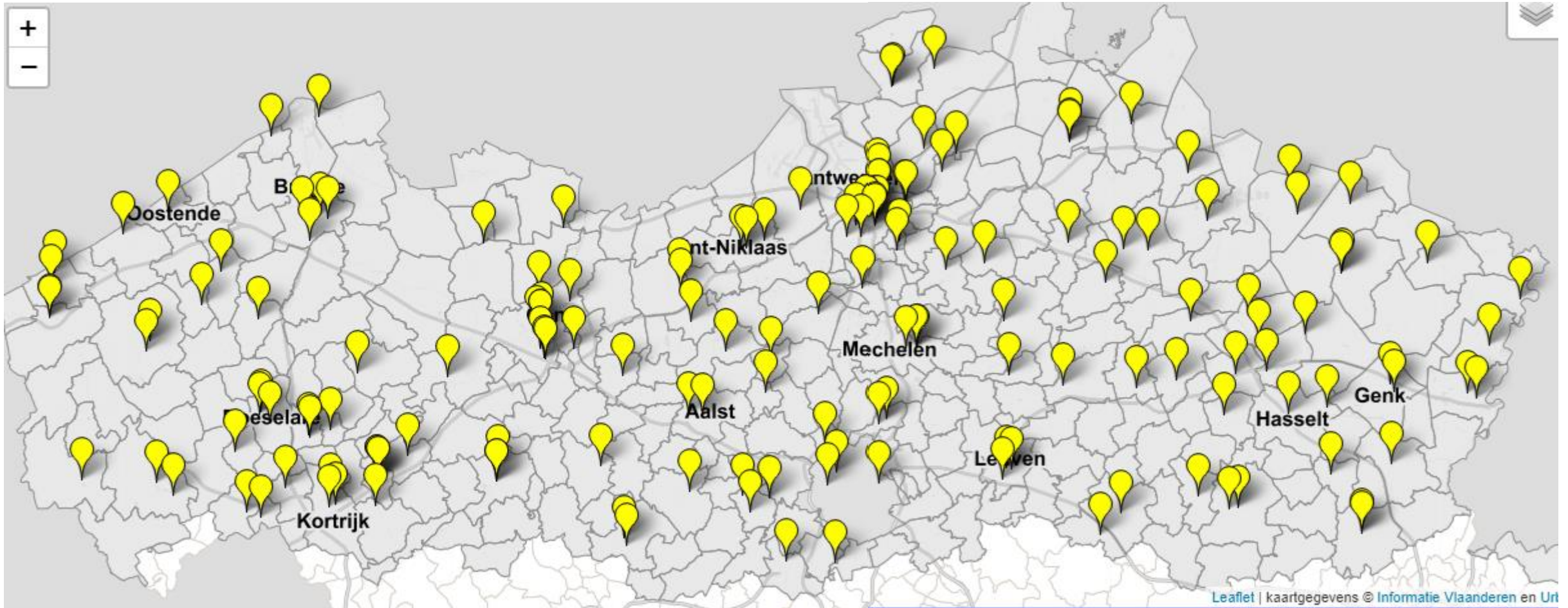
Een nieuwe laag op de kaart die busritten uitzet met realistischere reistijden op basis van SharePoint data en scripts die rekening houden met drukte, files, enz. in de hoop zo nog beter mogelijkheden te zien en oplossingen te vinden.



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuBaO type BA

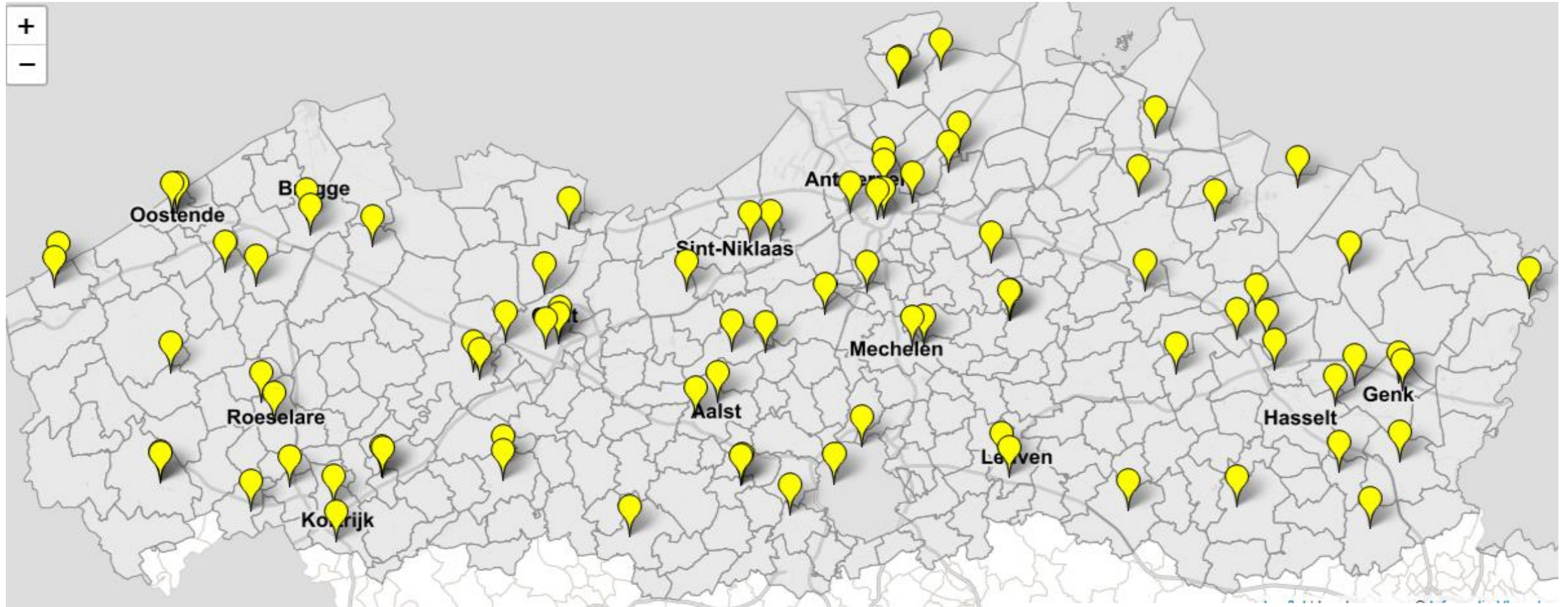
164 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuBaO type 2

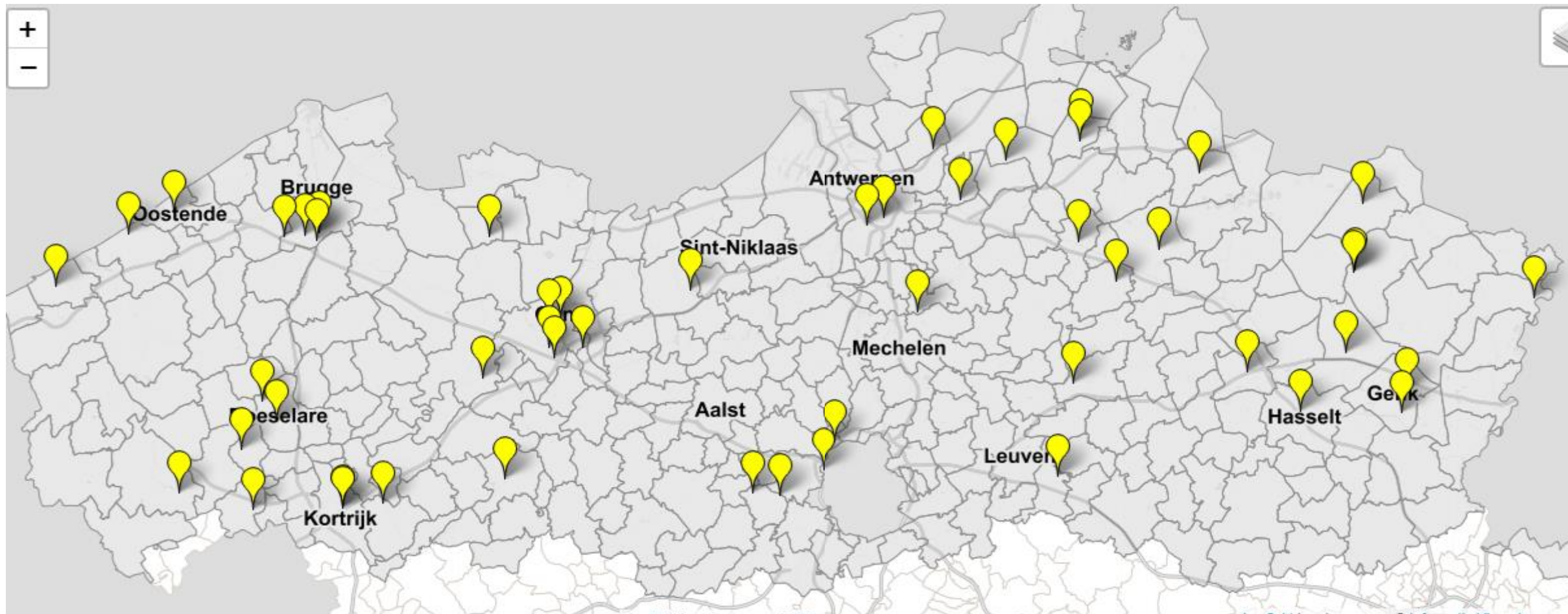
87 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuBaO type 3

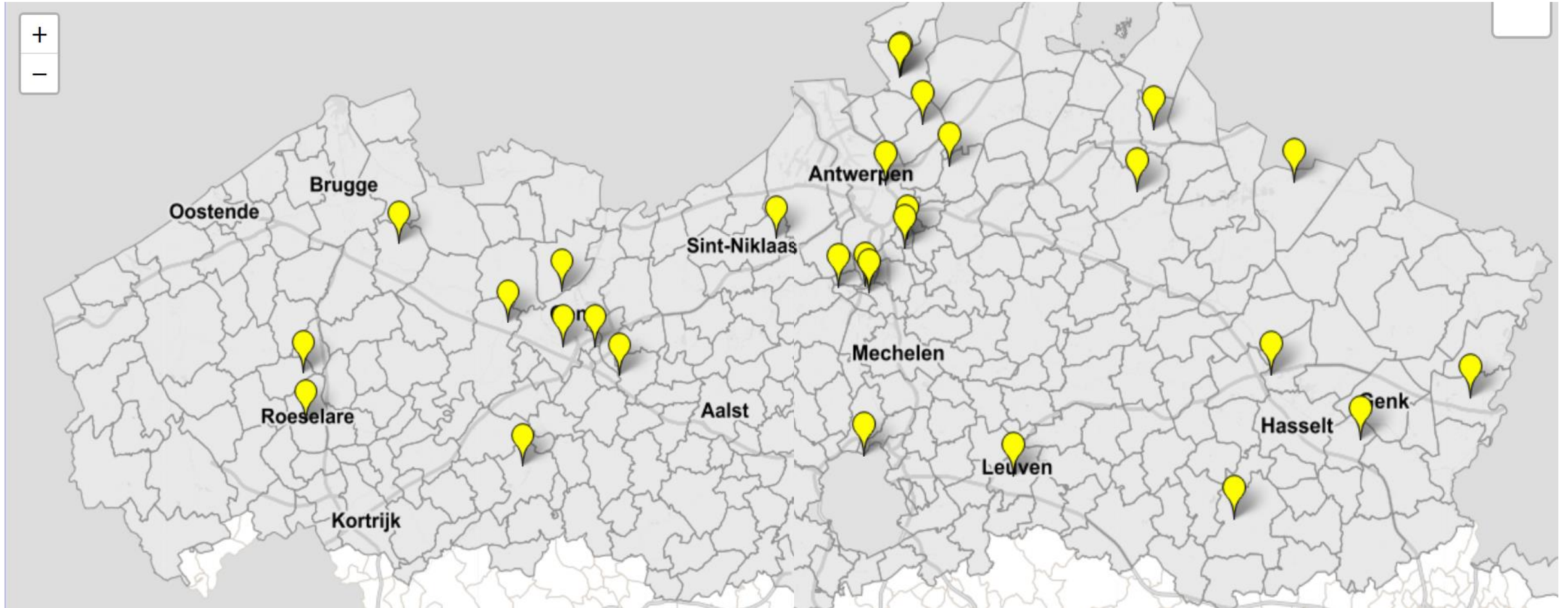
52 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuBaO type 4

29 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuBaO type 6

7 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuBaO type 7

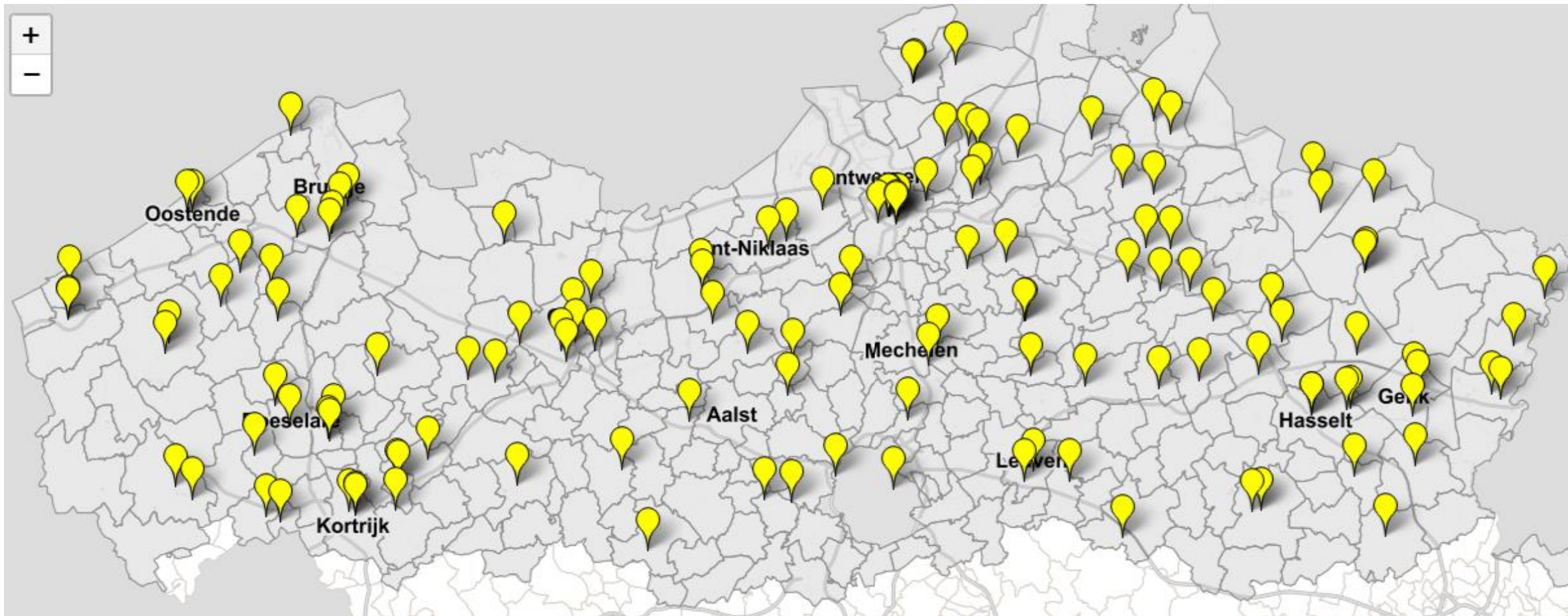
17 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuBaO type 9

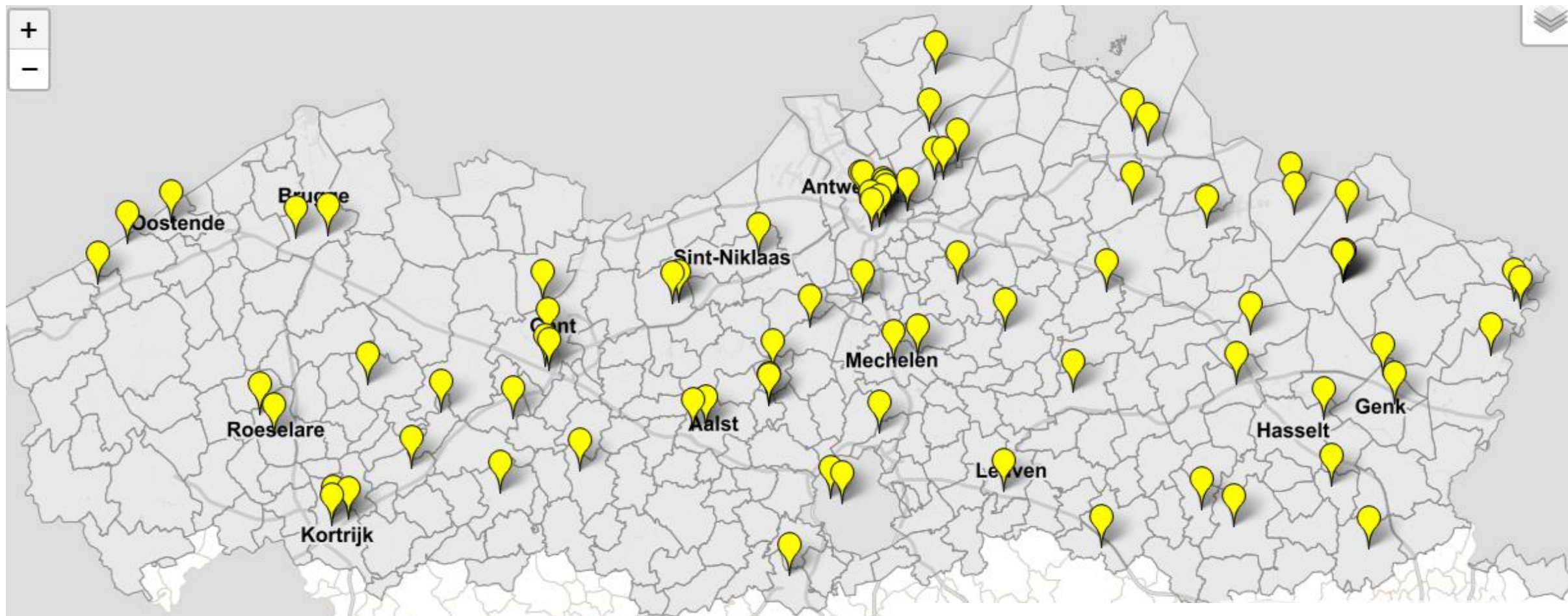
136 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuSo type BA

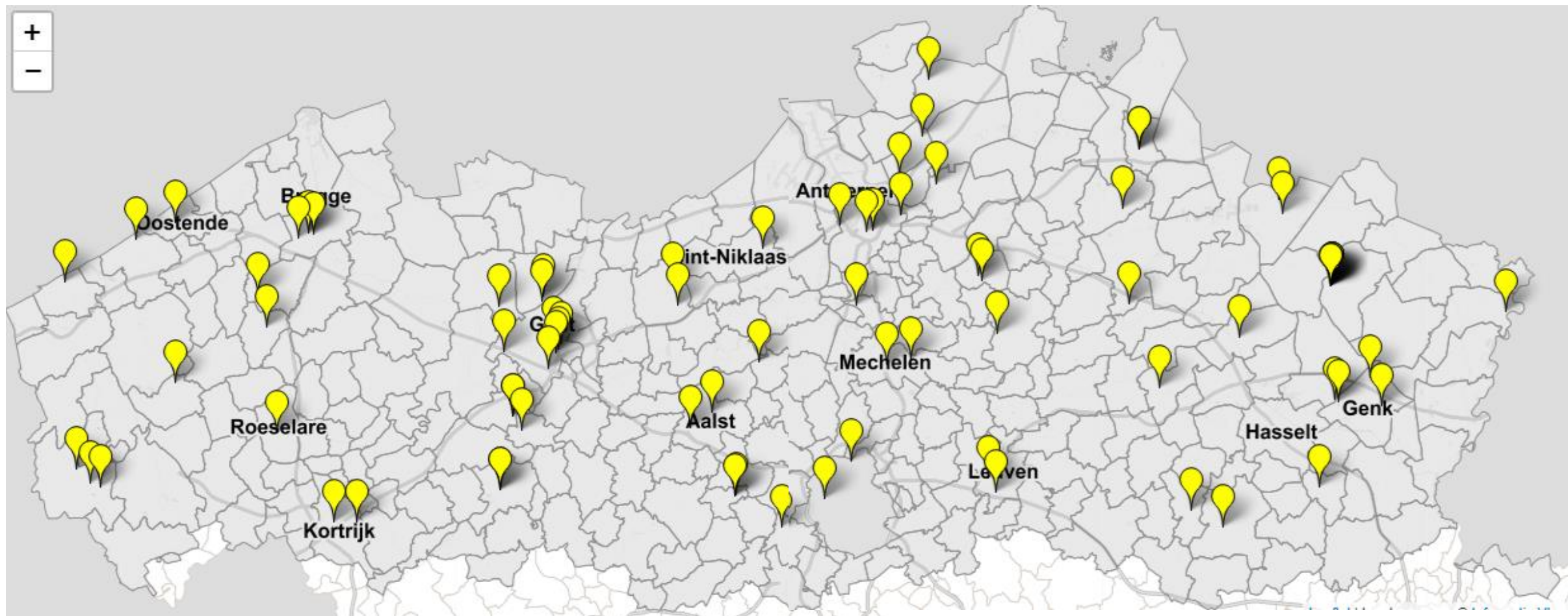
82 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuSo type 2

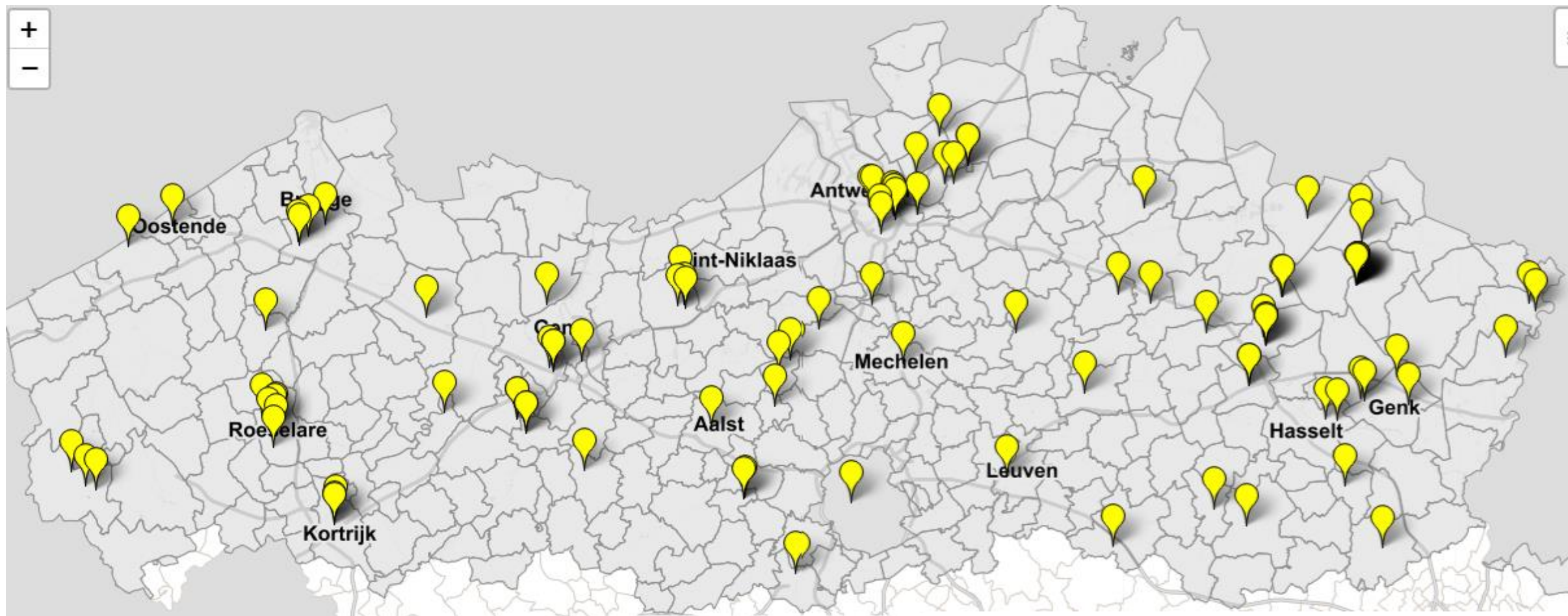
82 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuSo type 3

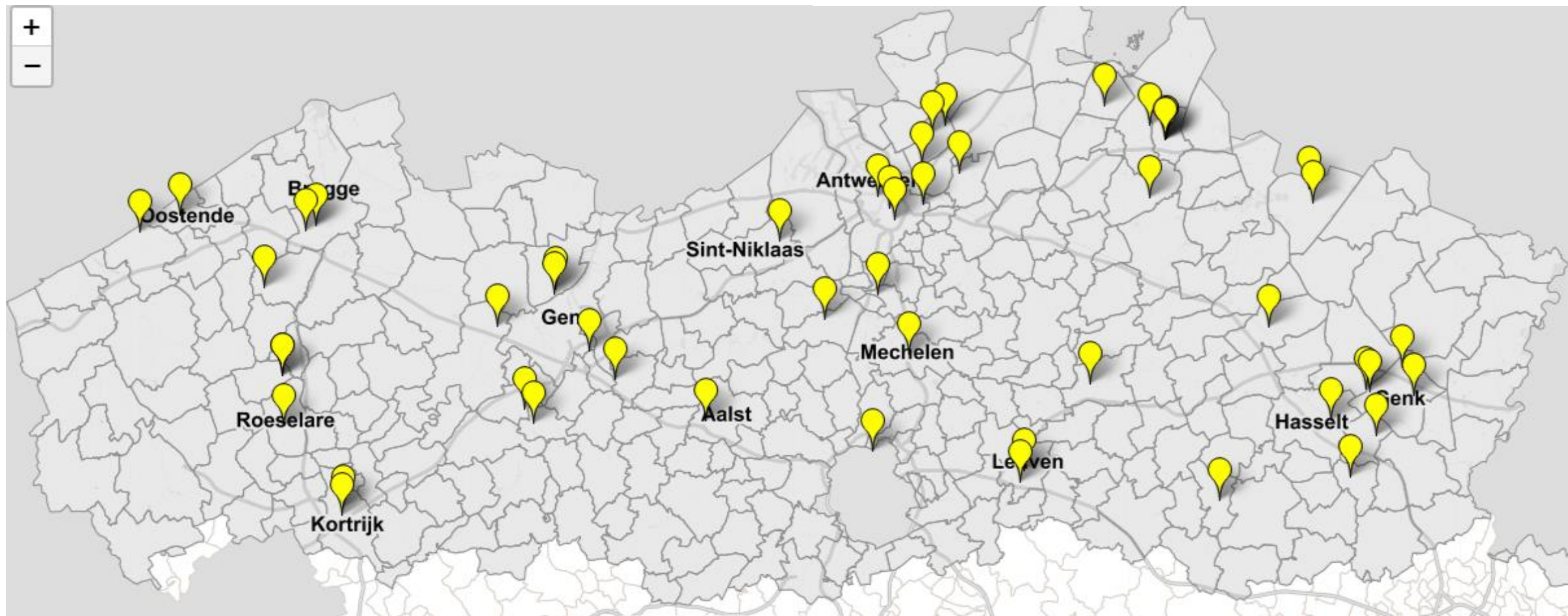
106 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuSo type 4

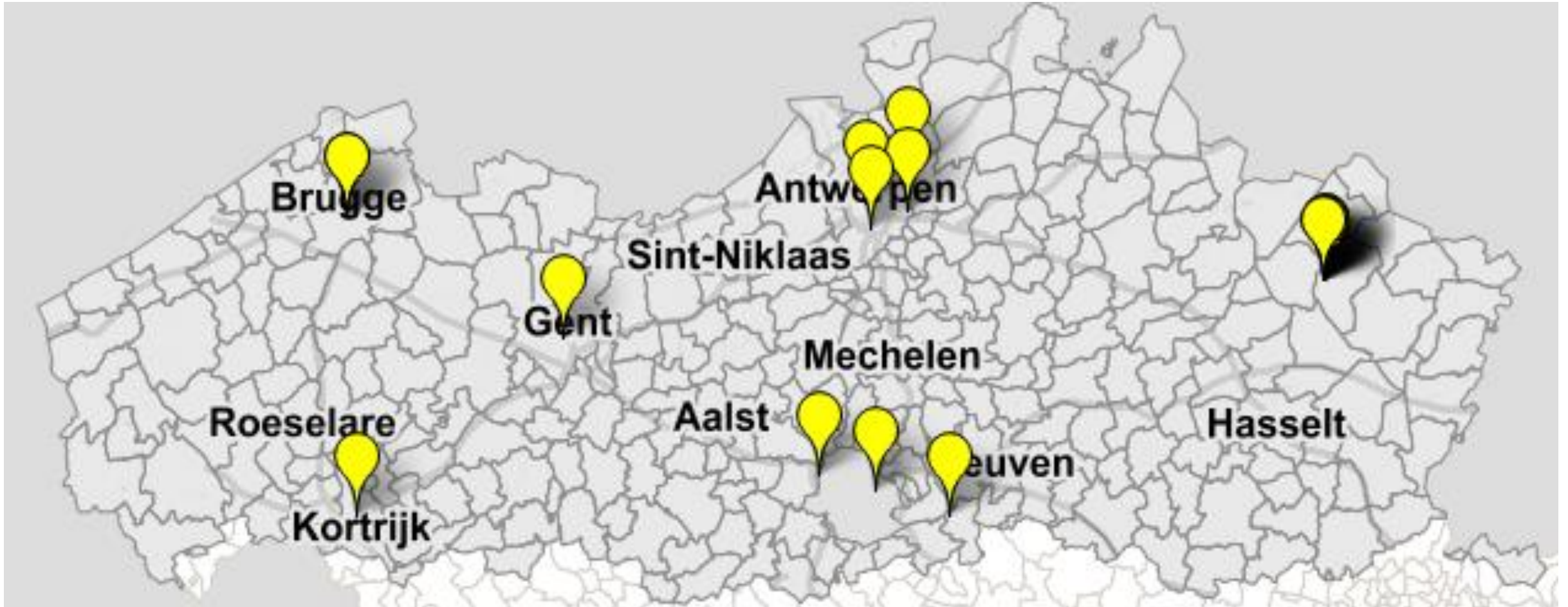
54 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuSo type 6

21 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuSo type 7

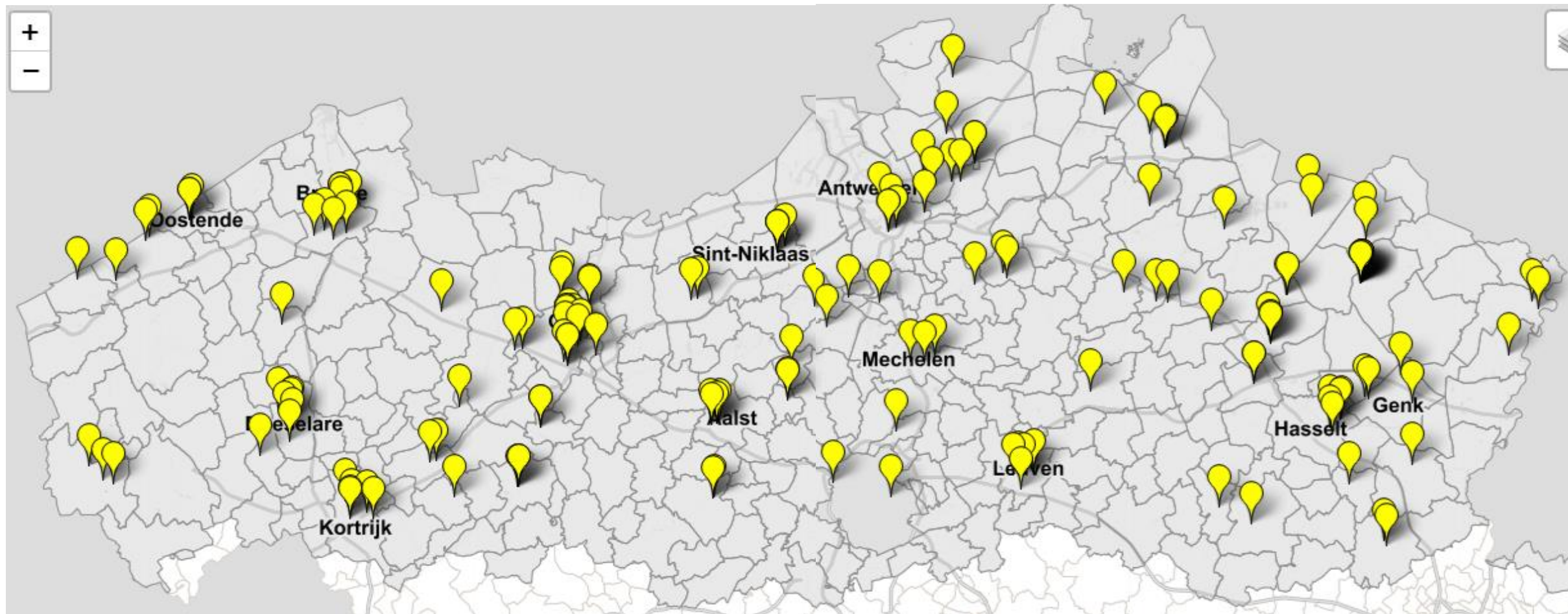
16 vestigingsplaatsen



Bijlage 2: Spreiding scholen

Spreiding scholen BuSo type 9

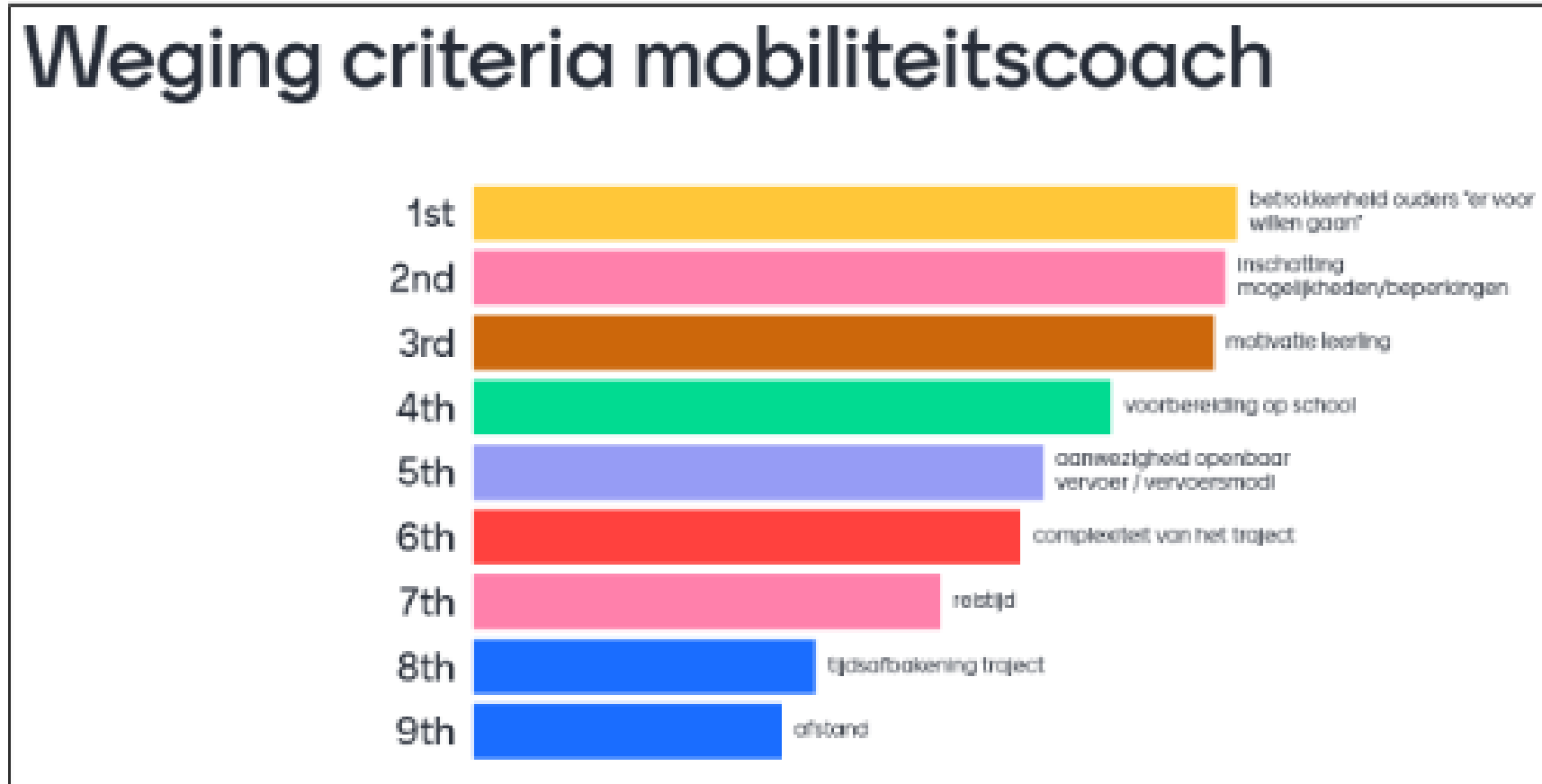
163 vestigingsplaatsen



Bijlage 3: Wegingscriteria

Wegingscriteria mobiliteitscoach (Antwerpen)

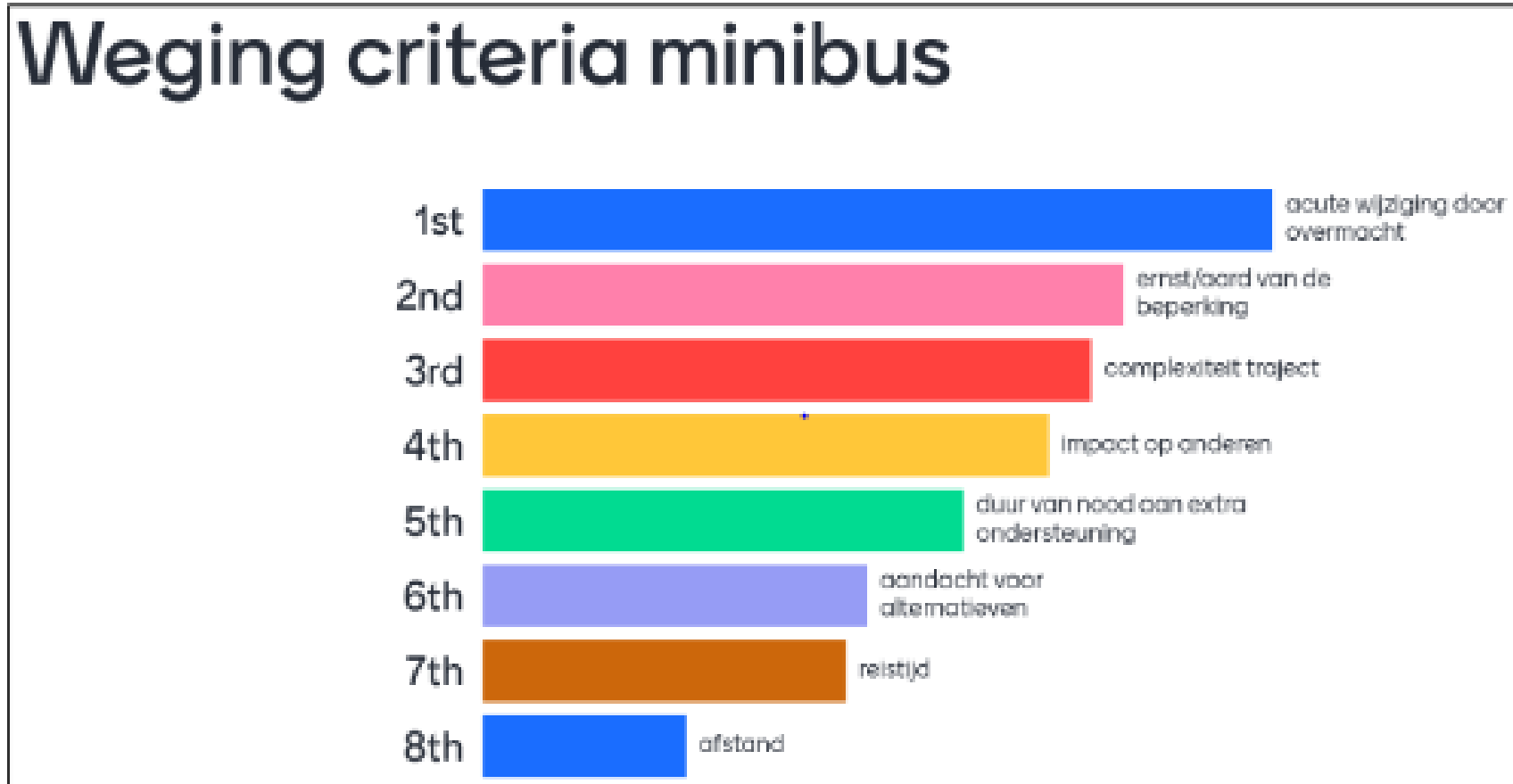
Een voorstel binnen piloot Antwerpen (nog niet definitief) voor de criteria en hun gewicht bij aanvraag mobi-coaching.



Bijlage 3: Wegingscriteria

Wegingscriteria minibus (Antwerpen)

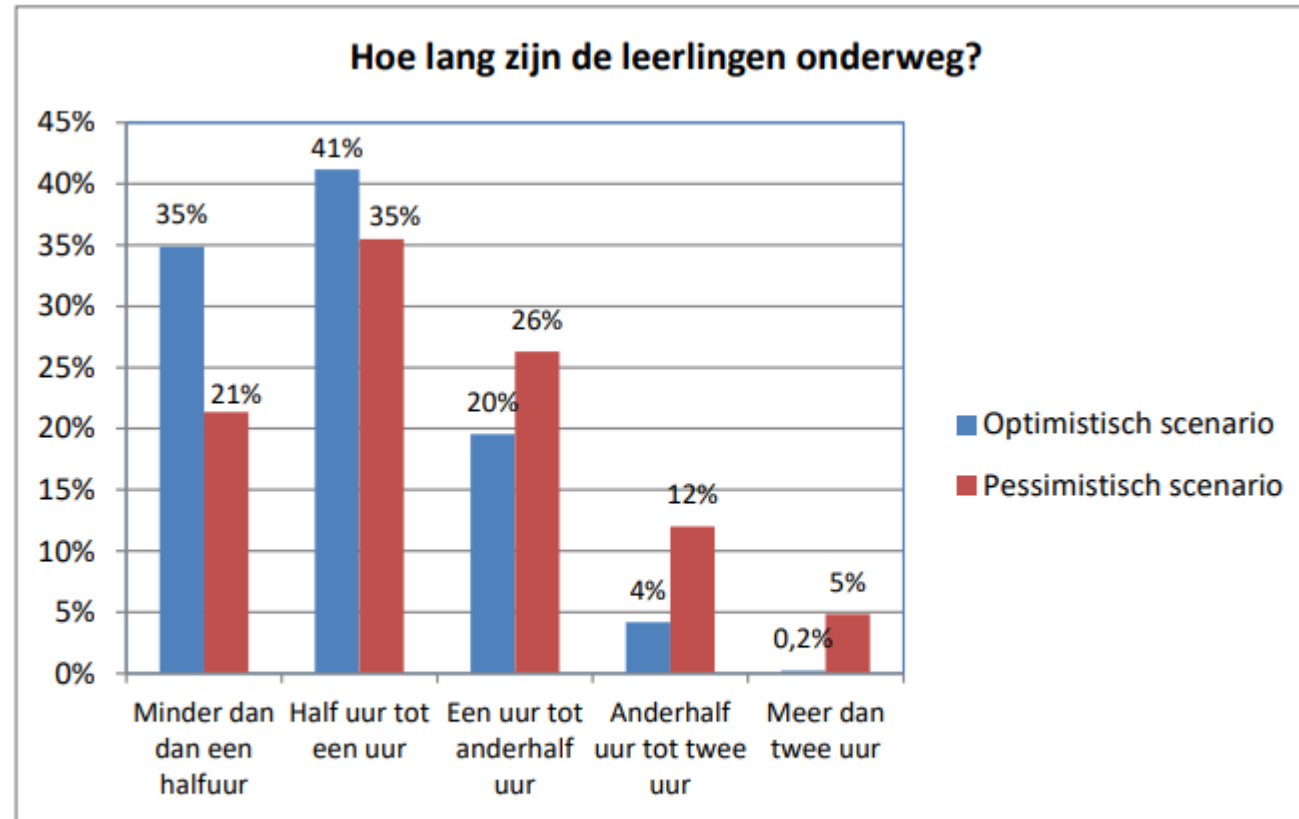
Een voorstel binnen piloot Antwerpen (nog niet definitief) voor de criteria en hun gewicht bij aanvraag minibusjes.



Bijlage 4: Nulmeting Antwerpen

Nulmeting rittijd in pilotregio Antwerpen schooljaar 2019-20

Deze grafiek geeft een indicatie van de enkele rittijd van leerlingen in het buitengewoon onderwijs in pilotregio Antwerpen op een busrit naar school in schooljaar 2019-20. Het optimistische scenario maakt gebruik van een verkeersluw scenario terwijl een pessimistisch scenario uitgaat van een erg drukke verkeerscontext.



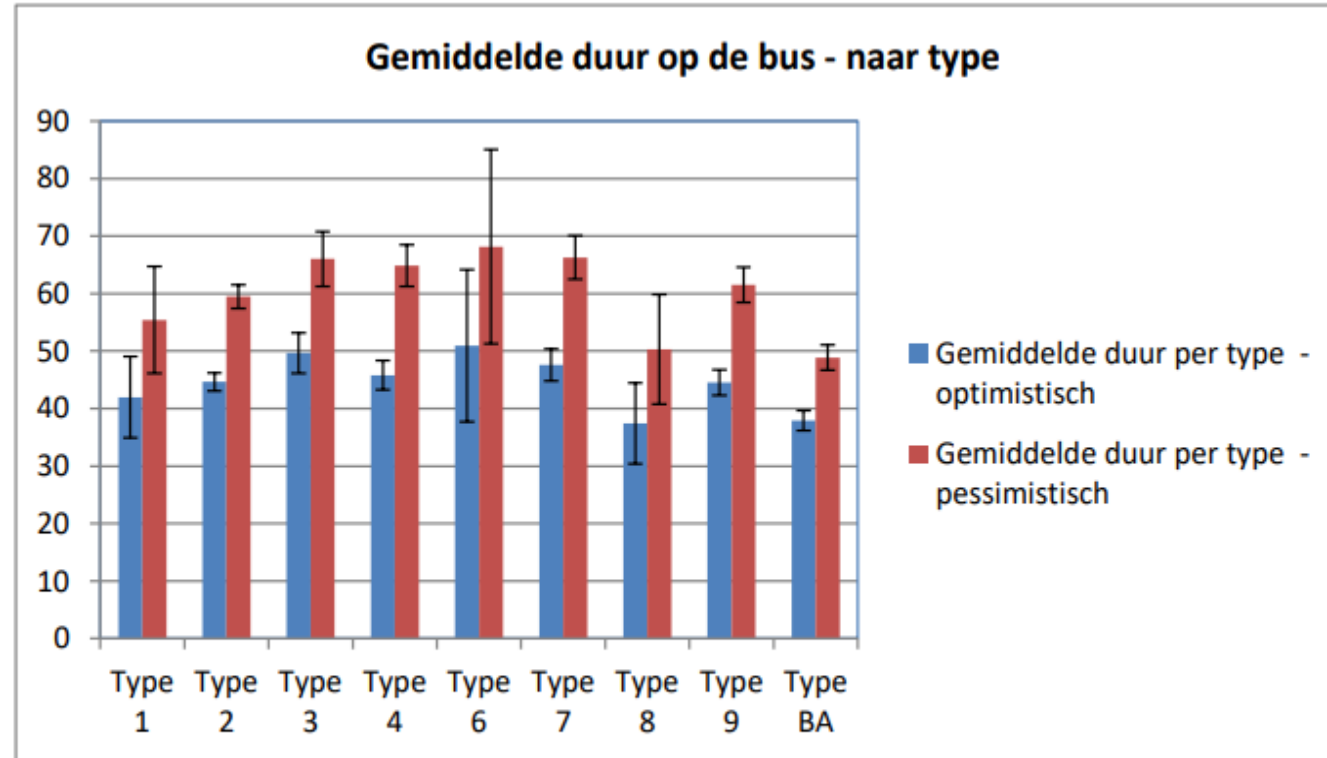
Bron:

Departement Onderwijs, Nulmeting Pilotregio Antwerpen
Bewerkingen door Studiedienst Stad Antwerpen

Bijlage 4: Nulmeting Antwerpen

Nulmeting gemiddelde rittijd per type in pilootregio Antwerpen in schooljaar 2019-20

Deze grafiek geeft een indicatie van de enkele rittijd van leerlingen in het buitengewoon onderwijs in pilootregio Antwerpen op een busrit naar school in schooljaar 2019-20. Het optimistische scenario maakt gebruik van een verkeersluw scenario terwijl een pessimistisch scenario uitgaat van een erg drukke verkeerscontext.



Bron:

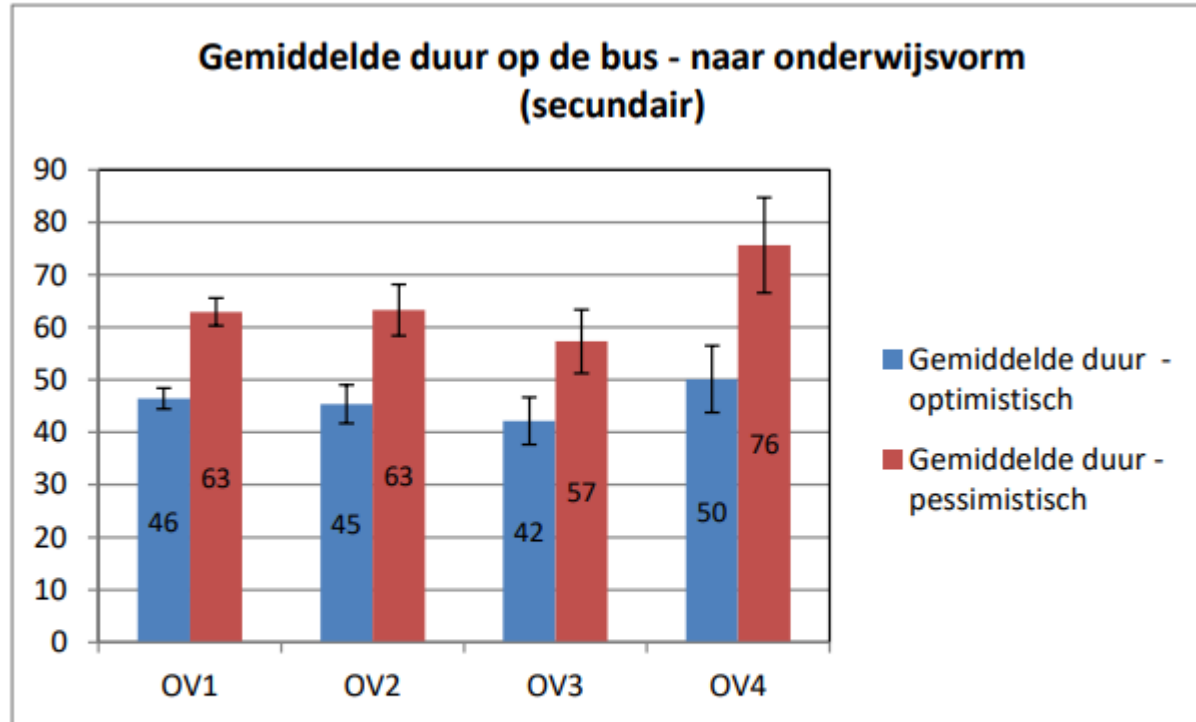
Departement Onderwijs, Nulmeting Pilootregio Antwerpen

Bewerkingen door Studiedienst Stad Antwerpen

Bijlage 4: Nulmeting Antwerpen

Nulmeting gemiddelde rittijd per onderwijsvorm in Antwerpen in schooljaar 2019-20

Deze grafiek geeft een indicatie van de enkele rittijd van leerlingen in het buitengewoon onderwijs in pilootregio Antwerpen op een busrit naar school in schooljaar 2019-20. Het optimistische scenario maakt gebruik van een verkeersluw scenario terwijl een pessimistisch scenario uitgaat van een erg drukke verkeerscontext.



Bron:

Departement Onderwijs, Nulmeting Pilootregio Antwerpen

Bewerkingen door Studiedienst Stad Antwerpen

#

Bijlage 5: Presentatie leerlingenvervoer Rotterdam

Leerlingenvervoer Rotterdam



Leerlingenvervoer

Leerlingenvervoer is voor kinderen die door een beperking niet zelfstandig naar school kunnen reizen. Of voor kinderen die naar een speciale school gaan meer dan zes kilometer van hun woonadres of op een school zitten vanwege hun geloofsovertuiging.



basis

De basis voor het afhandelen van aanvragen en het maken van beschikkingen is de Verordening leerlingenvervoer. Met ingang van het schooljaar 2022/2023 is er een nieuwe Verordening en zijn er ook aanvullende beleidsregels. Nieuw is o.a. *Artikel 4 voor het in gesprek kunnen gaan met ouders/verzorgers over zelfstandigheid en zelfredzaamheid bij de aanvraag.*

Wat doen we als Gemeente Rotterdam:

- Het beoordelen en afhandelen van aanvragen.
- Afhandelen klachten en bezwaarzaken.
- De gemeente is opdracht en de vervoerder TREVVEL is opdrachtnemer.
- Voortgang bewaken vervoer in overleg met scholen, met Trevvel (de vervoerder) en Cliëntenraad.
- Processen verbeteren waar mogelijk, zoals de (digitaal) formulier(en) en de informatie op de website. Scholen bezoek. Projecten. Onderhouden en aanpassen klantinformatiesysteem (Pronexus).
- Casussen in behandeling nemen i.v.m. o.a. uithuisplaatsingen/crisisopvang.
- De criteria voor het vervoer zijn vastgelegd in de Verordening en eventuele aanvullende Beleidsregels.

De overige afspraken, zoals de maximale reistijd van een rit, 75 minuten, zoals ook het aantal leerlingen per busje. (Mini busjes voor 8 personen, taxi's voor max 4 personen en rolstoelvervoer.)

De gemeente Rotterdam heeft een Ombudsman.



Afspraken met Trevvel

In Nederland, wordt het vervoer per gemeente geregeld, sommige gemeentes besteden het aan per regio. centraal regelgevend kader is de modelverordening vanuit de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten. Voor een goede uitvoering van het vervoer zijn onder ander de volgende afspraken vastgelegd in het contract met de vervoerder:

Tijdsduur: Een rit mag niet langer duren dan 75 minuten.

Protocol:

Er is een gezamenlijk protocol met de vervoerder.

Hierin zijn afspraken vastgelegd zoals, wat te doen bij:

- gedragsproblemen van een leerling in een busje.
- niet toelaatbaar gedrag van een ouder, b.v. als een leerling wordt opgehaald in de ochtend of als hij in de middag thuis wordt afgezet
- slecht weer of als het heel heet is in de zomer. Is er ook opvang voor deze kinderen, voor en na de schooluren? (stel: ouders kunnen het kind wel brengen, maar dan wel een uur voor / na de lessen)
- Ouders/verzorgers kunnen gebruik maken van de voorschoolse opvang als dit is geregeld op school.
- Daarnaast worden kinderen in sommige gevallen uit school afgezet bij de BSO. De voorwaarden hiervoor is dat de rit niet meer dan 2 kilometer mag afwijken van de te rijden route. Dit in overleg met de vervoerder.



Het leerlingenvervoer met de huidige vervoerder is aanbesteed voor 7 (school)jaren.

Leerlingenvervoer? Wanneer komt uw kind hiervoor in aanmerking?

- Ouders/verzorgers kunnen bij de gemeente een aanvraag indienen. Dit kan digitaal met DigiD of via een papieren aanvraag. In sommige gevallen helpt de school de ouders met het invullen van de aanvraag.
- Aan de school wordt een vervoersadvies over de (reis) capaciteiten van de leerling gevraagd. Dit nemen we mee in de beoordeling bij het afhandelen van de aanvraag.
- Informatie over de regelgeving van leerlingenvervoer kunt u vinden op de website van de gemeente Rotterdam.
- Daar staat onder andere welke soorten vervoer er zijn en wat de voorwaarden zijn om in aanmerking te komen voor een vervoersvoorziening.
- Een aanvraag indienen kan ook digitaal:
<https://www.rotterdam.nl/loket/leerlingenvervoer/>





Praktijkvoorbeelden uit handreiking Verassend passend leerlingenvervoer



1.

Gemeenten en Samenwerkingsverband trekken samen op in ontwikkeling Passend Onderwijs

Overleg in de regio met gemeenten of er arrangementen op reguliere scholen ingericht kunnen worden die nabij huis gerealiseerd kunnen worden.



3.

Een samenwerking tussen gemeenten en een samenwerkingsverband in het verstrekken van informatie over vervoersmogelijkheden aan ouders

Gemeenten en samenwerkingsverbanden maken in het proces met elkaar afspraken over de informatievoorziening rondom leerlingenvervoer.



5.

Zelfstandig (leren) reizen opleggen of stimuleren

Fietsen en/of reizen met het ov zijn voor een aantal kinderen alternatieven die aan te leren zijn. Dat gaat niet vanzelf en daarin moet geïnvesteerd worden. Wanneer dat lukt, vergroot het de wereld van het kind, hun sociale netwerk, hun zelfvertrouwen en kansen op participatie.



2.

Een oplossing voor het grijze gebied tussen Jeugdwetvervoer en Leerlingenvervoer

Normaliseer de hulp zo veel mogelijk en houd vervoersbudgetten leerlingenvervoer en jeugdwet inzichtelijk.



4.

Leerlingenvervoer en naschoolse opvanglocaties

Een regeling treffen waarbij ouders onder voorwaarden en tegen betaling gebruik kunnen maken van gecontracteerd vervoer. Daarmee blijft de verantwoordelijkheid bij de ouders maar faciliteert de gemeente hen wel.



6.

Samenwerkingsverband organiseert symbiose dicht bij huis

Het is een kwestie van goed organiseren, waardoor kinderen dicht bij huis symbiose-onderwijs kunnen krijgen.



Organisatie Vraagwijzer Team SMA

locatie GGD Leuvehaven

