

Advies over de bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs'

Vlaamse Onderwijsraad

Kunstlaan 6 bus 6
BE-1210 Brussel

T +32 2 219 42 99
F +32 2 219 81 18

www.vlor.be
info@vlor.be

Wijs beleid door overleg

Adviesvrager: Hilde Crevits, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs en Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn op 28 augustus 2015

Uitgebracht door de Algemene Raad op 22 oktober 2015 met eenparigheid van stemmen

Voorbereiding: gemeenschappelijke vergadering van de commissie Buitengewoon Basisonderwijs en de commissie Buitengewoon Secundair Onderwijs onder het voorzitterschap van Annemie Jennes. De commissies vergaderden op 1 en 8 oktober 2015.

Werden geconsulteerd: de Raad Basisonderwijs op 14 oktober 2015 en de Raad Secundair Onderwijs op 15 oktober 2015.

Dossierbeheerder: Laura De Soomer

1 Situering

De bisconceptnota 'Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs', goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 juli 2015, geeft aan dat het bestaande regelgevende kader van het leerlingenvervoer voor leerlingen uit het buitengewoon onderwijs verouderd is en aan coherentie heeft verloren. Er is dus nood aan een fundamenteel andere visie op het concept van leerlingenvervoer. De minister van Onderwijs Hilde Crevits en minister van Mobiliteit Ben Weyts vragen hierover advies aan de Vlor.

2 Wetenschappelijk onderzoek over leerlingenvervoer

De conceptnota verwijst naar het onderzoek 'Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden' van de KU Leuven.¹ De Vlor betreurt dat het onderzoek niet werd toegelicht aan zijn leden in de voorbereiding van het advies. Daarnaast wil de Vlor aangeven dat het onderzoek via een voorafname op het huidige onderwijslandschap een blinde vlek heeft gecreëerd. Het onderzoek alsook de conceptnota gaan namelijk uit van leerlingenvervoer naar een school uit een onderwijsnet van eigen keuze. Het verwijzen naar het onderwijsnet is een verenging van de wet op het buitengewoon en geïntegreerd onderwijs van 6 juli 1970. Correct zou zijn om de definitie van deze wet over te nemen en te spreken over het voorzien van vervoer naar een geschikte onderwijsinstelling binnen een groepering naar keuze.²

Ook vanuit het beleidsdomein Welzijn werd onderzoek gedaan naar de impact van multifunctionele centra op zonaal leerlingenvervoer. In de bisconceptnota die voorligt, zijn die inzichten en insteek echter niet vervat. In plaats van dat een gezamenlijk concept wordt uitgedacht over vervoer voor personen met specifieke noden inzake mobiliteit, zal nu het beleid vanuit Onderwijs en Mobiliteit later moeten sporen met het beleid vanuit Welzijn.

3 Belangrijke uitgangspunten

3.1 Nood aan acties op korte termijn en een uitgewerkte totaalvisie

De Vlor stelt vast dat het uitgangspunt van de conceptnota, nl. de nood aan de fundamenteel andere visie op leerlingenvervoer, degelijke uitwerking mist in het vervolg van de tekst. Wat inhoudelijk van belang is of zou moeten zijn in een nieuw concept van leerlingenvervoer, komt niet ten gronde aan de orde.

¹ Zie bijlage bij de bisconceptnota leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs: onderzoeksrapport van de KU Leuven 'Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en randvoorwaarden'.

² Groepering: een indeling van scholen en vestigingsplaatsen in het buitengewoon basisonderwijs en het buitengewoon secundair onderwijs, naargelang ze behoren tot het gemeenschapsonderwijs, het gesubsidieerd officieel onderwijs, het gesubsidieerd vrij onderwijs naargelang van de onderscheidene godsdiensten, of het gesubsidieerd vrij niet-confessioneel onderwijs.

De raad vindt het erg belangrijk dat er **op korte termijn** werk wordt gemaakt van nieuwe regelgeving voor het leerlingenvervoer. Hij pleit er echter voor om een nieuw concept leerlingenvervoer te formuleren vanuit een **totaalvisie op de specifieke noden van leerlingen en de daaraan gekoppelde rechten of tegemoetkomingen**. Hierbij spelen vier sleutelementen, die ook in het onderzoek van de KU Leuven benoemd worden, een rol. De manier van organiseren van het buitengewoon onderwijs (1) en de wijze van het lokaal organiseren van het leerlingenvervoer (2) beïnvloeden elkaar. Het samenspel tussen beide heeft op zijn beurt een belangrijke invloed op de invulling van het recht op leerlingenvervoer (3) en de te voorziene verschillende vervoersmodi (4) om het leerlingenvervoer uit te voeren.

In het uitwerken van deze totaalvisie moet de **kwaliteit en veiligheid** van het vervoer en een **kortere reistijd** van leerlingen steeds voorop staan.

Ten slotte is de raad tevreden dat de huidige regelgeving betreffende leerlingenvervoer wordt aangepakt. De Vlor staat dan ook positief ten opzichte van het gebruik van pilootprojecten omdat zij op korte termijn inzichten kunnen bieden over een nieuw concept. De raad vraagt om een nieuw concept leerlingenvervoer te modelleren vanuit de totaalvisie op de vier sleutelementen en vanuit de praktijkervaringen van de pilootprojecten. Hierbij moet in acht genomen worden dat evoluties elders in het onderwijsbeleid (bv. uitrol M-decreet, veranderingen inschrijvingsdecreet, ...) een impact kunnen hebben op het nieuwe concept.

3.2 Bezorgdheid over randvoorwaarden

De raad is bezorgd over het innemen van standpunten zonder de achterliggende totaalvisie op het breder concept van specifieke noden te kennen. Daarom formuleert hij een aantal randvoorwaarden. Die randvoorwaarden kunnen eveneens inspiratie bieden om de focus van pilootprojecten (zie 4.4) van nieuwe concepten leerlingenvervoer scherp te stellen.

4 Nieuw concept leerlingenvervoer: inhoudelijk voorstel

4.1 Recht op leerlingenvervoer

Elk kind heeft het recht om op een kwaliteitsvolle en veilige manier naar school vervoerd te worden. Het recht op leerlingenvervoer moet gelinkt worden aan de ondersteuningsnoden, de thuiscontext en sociaal-economische status van de leerling. Die context vormt de basis voor het bepalen van het recht, ongeacht de plaats waar het kind school loopt.

De raad stelt dat het recht op leerlingenvervoer moet voortvloeien uit de totaalvisie (zie 3.1) op wat specifieke noden van leerlingen zijn en welke rechten of tegemoetkomingen hiertoe worden voorzien, ongeacht of deze leerling school loopt in het buitengewoon of het gewoon onderwijs. Dit is enkel mogelijk wanneer de ondersteuningsnoden van de leerlingen eenduidig geformuleerd worden, binnen de contouren van het M-decreet. De ondersteuningsnoden en -rechten moeten worden vastgesteld, zonder overbodige planlast te veroorzaken. Het debat over deze totaalvisie moet daarom ten gronde gevoerd worden. Pilootprojecten kunnen op korte termijn een belangrijke voorafgaandelijke stap zijn in het ontwikkelen van deze totaalvisie en kunnen een zekere input geven voor het herbekijken van het recht op leerlingenvervoer (zie ook 4.4.1).

Het recht op leerlingenvervoer kan op geen enkele manier tornen aan het recht op vrije schoolkeuze voor ouders en leerlingen. Een nieuw concept leerlingenvervoer en daarbij het bepalen van het recht op leerlingenvervoer moet ervoor garant staan dat een leerling niet zal gedwongen worden om naar een welbepaalde school vervoerd te moeten worden. Nogmaals moet erop gewezen worden dat de conceptnota alsook het bijgevoegde wetenschappelijk onderzoek steeds verwijzen naar het recht op vervoer naar een onderwijsinstelling van het net van eigen keuze, en niet naar een groepering van eigen keuze (zie ook punt 2 en voetnoot 2).

4.1.1 Concretisering van het recht op leerlingenvervoer

4.1.1.1 Generieke criteria voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer

Om ongelijkheden in het recht op leerlingenvervoer tussen verzorgingsgebieden te vermijden, pleit de raad voor een kaderstellende regelgeving voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer (zie ook verder in 4.2.2.1). Deze decretale regelgeving moet generieke criteria aanreiken waardoor men bij de bepaling van het recht op leerlingenvervoer op een gelijke manier rekening zal houden met de specifieke noden van een leerling, de sociaal-economische situatie van een leerling en de thuiscontext.

Welke actoren betrokken zijn bij de toekenning van het recht op leerlingenvervoer, hangt af van de opdracht en rol van de verzorgingsgebieden (zie verder in 4.2.2.2). Er moet een bijzondere aandacht zijn voor het verhaalrecht en de thuiscontext van ouders en leerlingen. Zij moeten gehoord worden bij het bepalen van de ondersteuningsnoden inzake mobiliteit en op de hoogte zijn van de gehanteerde criteria in het bepalen van het recht op leerlingenvervoer. Daarnaast moeten ouders kunnen rekenen op het recht op ondersteuning en begeleiding hierbij. Indien het clb hierin specifieke verantwoordelijkheden krijgt toebedeeld, moeten hiervoor de nodige middelen en mankracht voorzien worden en moet de bijkomende planlast beperkt worden.

4.1.1.2 Alternatieve vervoersmodi kunnen tegemoet komen aan noden van het kind en de jongere

Aangezien leerlingen een verschillende zorgvraag hebben en er dus verschillende vervoersnoden bestaan, acht de Vlor het evident dat er alternatieve vervoersmodi worden opgenomen in het nieuwe concept leerlingenvervoer. De wijze van vervoeren van de leerlingen moet afhangen van de noden van het kind en de jongere. Enkel op die manier kan leerlingenvervoer veilig en kwaliteitsvol worden verzorgd op maat van de leerling.

Indien begeleiding bij het vervoer nodig wordt geacht, is het belangrijk om de vereisten te bepalen waarover de begeleider moet beschikken. Betreffende het al dan niet begeleiden van een leerling in vervoer is het vanzelfsprekend dat de leerling hierover zelf een stem krijgt en dat de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van die leerling in rekening wordt gebracht.

4.1.1.3 Verantwoordelijkheden in de uitvoering van het recht op leerlingenvervoer

De verschillende verantwoordelijkheden op decentraal en centraal niveau in de uitvoering en organisatie van het recht op leerlingenvervoer moeten uitgeklaard en afgebakend worden (zie ook 4.2).

Per verzorgingsgebied is er organisatorische en financiële coördinatie nodig. Om de lokale context hierop voor te bereiden en deze opdracht te laten opnemen, moeten de nodige middelen

en mankracht voorzien worden. Hierbij wil de raad echter waarschuwen voor het meer en meer versnipperen van middelen.

Wie de coördinatie van het verzorgingsgebied lokaal moet opnemen, zal afhangen van de lokale context en van lokale stakeholders in het gebied. De raad benadrukt dat scholen sowieso een te betrekken partner zijn bij de lokale organisatie en uitvoering van het recht op leerlingenvervoer. Elke school die deel uitmaakt van een verzorgingsgebied moet in dit platform een stem krijgen.

4.2 Beheersmodel: decentralisatie versus centrale aansturing

4.2.1 Kansen om beter tegemoet te kunnen komen aan noden

De Vlor is afwachtend in haar oordeel over decentralisatie in afwachting van de uitkomsten van de pilootprojecten. De raad ziet via decentralisatie kansen om tegemoet te komen aan de specifieke vervoersnoden en vervoersmogelijkheden op lokaal niveau en om de betrokkenheid van de lokale onderwijs- en mobiliteitspartners bij de problematiek te verhogen. De implicaties van een decentrale organisatie zullen echter pas duidelijk worden na het uitvoeren van de pilootprojecten en moeten dan ook geëvalueerd worden (zie 4.4.1).

4.2.2 Randvoorwaarden bij een decentrale uitvoering en organisatie

4.2.2.1 Pleidooi voor kaderstellende regelgeving

De Vlor pleit voor een duidelijke decretale kaderstellende regelgeving die enerzijds generieke criteria voor de toekenning van het recht op leerlingenvervoer, de organisatie en uitvoering van het vervoer voorziet: we willen immers geen ongelijkheid creëren tussen de leerlingen uit verschillende lokale vervoersgebieden. Anderzijds moet dit kader voldoende ruimte laten om lokaal veel flexibeler in te spelen op de vervoersnoden en -mogelijkheden dan de ruimte die het huidige kader voor leerlingenvervoer biedt. Ook moet het kader tegemoet komen aan de nieuwe doelstellingen die moeten worden uitgewerkt in de totaalvisie.

4.2.2.2 Onduidelijkheid over gebruik, inhoud, afbakening en opdracht van verzorgingsgebieden

In het onderwijslandschap bestaan al verschillende decentralisaties en deelgebieden naast de voorgestelde verzorgingsgebieden: onderwijszones, LOP-gebieden, rekruteringsgebieden, ... Ook binnen de welzijnssector zijn er specifieke manieren om gebieden in te delen. Hoe verhouden de verzorgingsgebieden zich ten opzichte van de bestaande gebieden?

Hoe de grenzen van verzorgingsgebieden zullen worden afgebakend, is eveneens onduidelijk. Hiervoor bestaan verschillende methodes van afbakening die moeten onderzocht worden. De afbakening van een verzorgingsgebied is namelijk cruciaal aangezien die de geografische afstand van mogelijk vervoer en impliciet ook de mogelijke vervoersmodi en de organisatie van het landschap buitengewoon onderwijs zal beïnvloeden. Er is dan ook nood aan duidelijkheid over de manier van afbakenen.

Daarnaast is het voor de Vlor onduidelijk welke opdrachten aan een verzorgingsgebied zullen worden toegekend. Wie neemt de coördinatie en eindverantwoordelijkheid voor de organisatie van leerlingenvervoer in een verzorgingsgebied lokaal op? Is er centrale coördinatie en/of samenwerking voorzien over de verzorgingsgebieden heen (zie ook 4.2.2.1 en de vraag naar een kaderstellende regelgeving)? Op welke manier zullen de gebieden geresponsabiliseerd worden

om zelf te bepalen welke leerlingen recht hebben op leerlingenvervoer naar welke school, en op basis van welke generieke criteria?

Belangrijk is dat de deelgebieden in de decentrale organisatie kunnen inspelen op de noden van meer verspreide doelgroepen (de leerlingen uit de zogenaamde 'kleinere types' zoals type 6 of type 7). Voor hen moet bekeken worden of de indeling in verzorgingsgebieden toereikend is om het vervoer kwaliteitsvol en veilig te organiseren.

4.2.2.3 Nood aan financiering

De Vlor acht het noodzakelijk dat wanneer de organisatie en uitvoering van leerlingenvervoer decentraal wordt georganiseerd, de nodige middelen op het decentrale niveau worden voorzien. Opnieuw waarschuwt de raad voor de versnippering van de middelen.

Aangezien de raad pleit voor een kaderstellende regelgeving (over bv. bemiddelen bij regio-overschrijdende problemen, interageren tussen verzorgingsgebieden, monitoring van het globale effect van het nieuwe concept leerlingenvervoer, opvolgen van vervoersmogelijkheden voor doelgroepen waarvoor weinig scholen bestaan, ...), zal ook de nodige financiering voor centrale coördinatie voorzien moeten worden.

Ten slotte is het belangrijk dat de voorziene middelen voor leerlingenvervoer recht evenredig zijn met het aantal leerlingen die er recht hebben. Een gesloten enveloppe is daarom niet het geschikte instrument om de middelen te voorzien.

4.3 Link met de organisatie van buitenschoolse kinderopvang voor leerlingen uit het buitengewoon onderwijs

Ook in het organiseren van buitenschoolse kinderopvang voor leerlingen uit het buitengewoon onderwijs is het belangrijk dat die in functie van de zorgnood van de leerlingen gebeurt. De raad pleit daarom voor het organiseren van een opvang op maat, liefst nabij de school, die voor alle kinderen toegankelijk is en in alle scholen van alle onderwijsnetten op een gelijkaardige wijze kan worden georganiseerd. Dit werd ook al in eerdere adviezen van de Vlor bepleit.³ Hoe de opvang georganiseerd wordt, wordt het best bekeken binnen de bestaande organisatiemogelijkheden. Dit kan bv. gebeuren in samenwerking met MFC's (multifunctionele centra), internaten, semi-internaten en IPO's (internaten met permanente openstelling).

Buitenschoolse kinderopvang kan een oplossing, een aanvulling of alternatief zijn voor de nood aan leerlingenvervoer. Of dit zo is zal afhankelijk zijn van de invulling van verzorgingsgebieden, van de uiteindelijke lokale organisatie van het leerlingenvervoer, van de begin- en eindtijden van de scholen, van de specifieke zorgnoden van de leerling en van de draagkracht van ouders.

³ Zie Vlaamse Onderwijsraad, Raad Basisonderwijs. [Advies de conceptnota 'Krachtlijnen voor een nieuwe organisatie voor de opvang en vrije tijd van schoolkinderen'](#), 30 september 2015, p. 6.

Zie Vlaamse Onderwijsraad, Algemene Raad. [Advies over de samenwerking tussen onderwijs en welzijn](#), 26 februari 2015, p. 5.

Indien gebruik wordt gemaakt van buitenschoolse kinderopvang voor leerlingen uit het buitengewoon onderwijs mogen de problemen die zich stellen bij het leerlingenvervoer tussen school en thuis zich niet verplaatsen naar vervoer tussen de school en de buitenschoolse kinderopvang. Daarnaast mag het verschil in aanbod aan buitenschoolse kinderopvang tussen scholen er niet toe leiden dat leerlingen gedwongen worden om in een bepaalde school te lopen: op die manier komt de vrije schoolkeuze in het gedrang.

4.4 Nieuw concept leerlingenvervoer ontwikkelen via pilootprojecten

4.4.1 Ruimte creëren voor pilootprojecten om input te vergaren voor een nieuw concept leerlingenvervoer

De Vlor staat achter het gebruik van pilootprojecten om een nieuw concept van leerlingenvervoer te verkennen en te monitoren. De pilootprojecten moeten minimaal input aanleveren voor/over:

- het ontwikkelen van een achterliggende totaalvisie op het concept leerlingenvervoer;
- de gevolgen van het decentraal organiseren en uitvoeren van leerlingenvervoer;
- het bepalen hoe verzorgingsgebieden moeten worden ingedeeld, wat hun opdracht is, wie de coördinatie opneemt en wie de stakeholders zijn;
- het vastleggen van wat centraal moet aangestuurd worden via een decretale kaderstellende regelgeving;
- het bepalen van de generieke criteria voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- hoe het recht op leerlingenvervoer kan worden gegarandeerd voor alle leerlingen met specifieke noden inzake mobiliteit;
- hoe ondersteuningsnoden inzake mobiliteit zonder bijkomende planlast duidelijk kunnen worden vastgesteld;
- de nood aan middelen en mankracht voor het uitvoeren van een nieuw concept leerlingenvervoer en het effect op de versnippering van middelen;
- belemmerende belendende regelgeving (bv. inschrijvingsrecht, buitenschoolse kinderopvang);
- ...

4.4.2 Randvoorwaarden bij het gebruik van pilootprojecten

4.4.2.1 Duidelijke opdracht en evaluatie

De Vlor vraagt om een duidelijkere en meer concrete omschrijving van de opdracht van pilootprojecten en de contouren waarbinnen dit project kan plaatsvinden. Enkel met een duidelijke opdracht en duidelijke doelstelling van een project is het mogelijk om bij aanvang een nulmeting en bij uitrol van het project een evaluatie te voorzien.

De ruimte voor bijsturing van pilootconcepten moet gegarandeerd worden. Sterker nog: wanneer een project faalt, moet men de durf hebben en ruimte creëren om dit project volledig af te voeren, hoe moeilijk de transitieperiode voor die welbepaalde regio van het pilootproject ook is.

In de timing van de pilootprojecten merkt de Vlor op dat het in deze niet logisch is dat de evaluatie van fase 1 in het project nog loopt, wanneer fase 2 al van start gaat. Daarenboven ontving de Vlor signalen dat de pilootprojecten reeds zijn opgestart, voorafgaand aan het advies van de raad. Logischer zou zijn dat men bij het uittekenen van de pilootprojecten rekening kan houden met de bekommernissen van de Vlor over de bisconceptnota.

De Vlor vraagt om op de hoogte gehouden te worden van de concretisering, aansturing en resultaten van deze projecten.

4.4.2.2 Maximale ruimte

De pilootprojecten moeten maximale kansen krijgen om uit te rollen zodat ze lessen of conclusies kunnen aanreiken. De raad pleit daarom voor het benutten van maximale marges en experimenteeruimte binnen de huidige regelgeving. Ook belangrijk is dat pilootprojecten plaatsvinden binnen duidelijk afgebakende regio's. Deze afbakening mag geen voorafname betekenen op het concept van de uiteindelijke gebiedsomschrijving in een nieuw concept leerlingenvervoer.

4.4.2.3 Verscheidenheid tussen regio's en doelgroepen

In het uitwerken van de pilootprojecten is het enerzijds belangrijk dat verschillende soorten regio's worden betrokken (landelijk, stedelijk en grootstedelijk). Anderzijds moeten in de projecten verschillende soorten vervoer voor leerlingen met verschillende specifieke noden georganiseerd worden.

4.4.2.4 Financiering enkel voor leerlingenvervoer

De financiering van de pilootprojecten moet enkel en alleen voorzien worden voor het uitwerken van het concept leerlingenvervoer, niet voor het uitwerken van een lokaal aanbod aan buitenschoolse kinderopvang voor leerlingen uit het buitengewoon onderwijs.

Voor de financiering van de pilootprojecten moeten budgetten worden vrijgemaakt zonder dat dit consequenties heeft voor de bestaande budgetten voor het leerlingenvervoer dat niet gevat wordt door de pilootprojecten.

4.4.2.5 Debat opstarten en toetsing van nieuw concept garanderen

Na het afronden en evalueren van pilootprojecten is het noodzakelijk dat het debat over de fundamentele uitgangspunten en vragen van de bisconceptnota opnieuw kan geopend en gevoerd worden met alle betrokken actoren.

Daarenboven is het van groot belang dat de gevolgen van een nieuw concept van leerlingenvervoer getoetst worden aan de realiteit: wat is het gevolg voor de leerling, voor de ouders, voor de school, voor de begeleider van het vervoer, voor de vervoerspartners, ...? Die gevolgen moeten vanuit verschillende invalshoeken (pedagogisch-didactisch, juridisch, organisatorisch, ...) bekeken worden. Pilootprojecten kunnen namelijk niet alles vatten en zullen een aantal blinde vlekken laten bestaan. Dit debat en deze toetsing mogen echter geen al te vertragende factor zijn in het opstellen van nieuwe regelgeving rond leerlingenvervoer.

5 Samengevat

De Vlaamse Onderwijsraad pleit voor het op korte termijn uitwerken van een nieuw concept leerlingenvervoer vanuit een duidelijke totaalvisie op de specifieke noden van leerlingen en de daaraan gekoppelde rechten of tegemoetkomingen en vanuit de praktijkervaringen uit pilootprojecten. In het nieuw concept moeten kwaliteit en veiligheid van vervoer en een kortere reistijd steeds voorop staan.

Vanuit die totaalvisie moet het recht op leerlingenvervoer gelinkt worden aan de ondersteuningsnoden en de thuiscontext van de leerling. Die context vormt de basis voor het bepalen van het recht op leerlingenvervoer, ongeacht waar het kind of de jongere school loopt.

Om verschillen tussen leerlingen uit verschillende verzorgingsgebieden te vermijden, moeten er een aantal generieke criteria bepaald worden voor het recht op leerlingenvervoer en de uitvoering en organisatie ervan. Decretale kaderstellende regelgeving moet vorm geven aan deze criteria, maar moet tegelijkertijd de nodige flexibiliteit bieden om lokaal beter in te spelen op de vervoersnoden en -mogelijkheden. De Vlor ziet namelijk kansen in het decentraal organiseren van het leerlingenvervoer. Daarbij moet wel duidelijkheid komen over hoe verzorgingsgebieden worden afgebakend, wie de stakeholders zijn en welke opdracht zij krijgen toegekend.

De raad vraagt dat voor de uitrol van een nieuw concept leerlingenvervoer (deels centraal en lokaal) de nodige financiering en mankracht wordt voorzien.

De Vlor is van mening dat buitenschoolse kinderopvang op maat van het kind een alternatief of aanvulling kan zijn voor leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Het probleem van leerlingenvervoer mag zich echter niet verplaatsen naar een probleem van vervoer van leerlingen van school naar de buitenschoolse opvang.

De raad staat achter het gebruik van pilootprojecten om in te schatten wat de implicaties zijn van het gebruik van een nieuw concept leerlingenvervoer. Opdat ze voldoende input kunnen leveren voor een aantal fundamenteel uit te klaren zaken, moet hun opdracht duidelijker en concreter omschreven worden en moet er rekening gehouden worden met een aantal randvoorwaarden. Ook pleit de raad ervoor dat na het afronden van de pilootprojecten het debat over een nieuw concept leerlingenvervoer terug kan geopend worden, en dat een nieuw concept vanuit verschillende invalshoeken getoetst wordt aan de realiteit.

Mia Douterlungne
administrateur-generaal

Harry Martens
voorzitter