

Datum: 13-12-2023

Volnummer: 2023-2024/08

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken, Commissie voor Onderwijs, Commissie voor Binnenlands Bestuur, Gelijke Kansen en Inburgering en Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding

Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs

Wanneer wordt eindelijk de bocht genomen naar vervoersondersteuning op maat?

Elke dag nemen meer dan 45.000 kinderen en jongeren in het buitengewoon onderwijs de bus naar school. Gratis. Een indrukwekkende inspanning en een erg goede zaak dat de overheid hiervoor instaat. Elke leerling buitengewoon onderwijs krijgt van de overheid het recht op collectief leerlingenvervoer naar de dichtstbijzijnde school van het net naar de keuze van de ouders, die het type en/of opleidingsvorm aanbiedt waarnaar het attest van de leerling verwijst. Maar jammer genoeg loopt dit vervoer niet voor iedereen op wieltjes.

Als Kinderrechtencommissariaat houden wij met onze klachtenlijn de vinger aan de pols over waar kinderen en jongeren op botsen in Vlaanderen. We zien daar enkel het topje van de ijsberg maar dat geeft onze wel goede indicaties over waar het misloopt. Ongetwijfeld zijn er over het leerlingenvervoer heel wat klachten binnengekomen bij de scholen, De Lijn, de dienst leerlingenvervoer van het Departement Onderwijs en Vorming en de kabinetten van de ministers van Mobiliteit en Onderwijs. Volgens De Lijn zat begin december nog 6 procent van de leerlingen die gebruikmaken van het leerlingenvervoer langer dan de vooropgestelde 90 minuten per rit op de bus.

Van eind augustus 2023 tot begin december 2023 ontving het Kinderrechtencommissariaat 35 meldingen en klachten over het collectief leerlingenvervoer en 4 signalen van bezorgde burgers. Dat is heel wat meer dan we in de voorbije jaren over een heel schooljaar kregen. Ons klachtenonderzoek toont situaties waarbij kinderen en jongeren geen passende ondersteuning krijgen. Voor heel wat kinderen en jongeren is het collectief leerlingenvervoer niet toegankelijk, comfortabel, veilig en beperkt in reistijd. De klachten tonen ons opnieuw hoe verschillende kinderrechten zwaar onder druk staan of zelfs geschonden worden, namelijk:

- het recht op en in onderwijs,
- het recht op zorg,
- het recht op integriteit,
- de menselijke waardigheid van het kind,
- het recht op vrije tijd.

Bij beslissingen met een impact op kinderen moet volgens het Kinderrechtenverdrag het belang van het kind steeds een van de belangrijkste overwegingen zijn. Van daaruit zijn we verplicht om grondig te bekijken wat de oorzaken van deze problemen zijn en wat het beleid hieraan kan doen. We kunnen niet ontkennen dat zeker ook externe oorzaken een rol spelen, zoals het toenemend aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs en het gegeven dat de capaciteitsproblematiek velen van hen verplicht voor

een verder van huis gelegen school te kiezen. Maar we moeten ook het onderliggende uitgangspunt – dat speciaal busvervoer het middel bij uitstek is om leerlingen buitengewoon onderwijs naar school te brengen – in vraag durven stellen.

De klachten die ons bereiken, tonen eens te meer aan dat structurele oplossingen nodig zijn. Meer inzetten op inclusief onderwijs, maar ook – als stap daar naartoe – een betere geografische spreiding van het buitengewoon onderwijs maken daar zeker deel van uit. Passende vervoersondersteuning moet ook voor elke leerling met een beperking beschikbaar worden, ook voor hen die een inclusief schooltraject volgen. Uit de pilootprojecten die als sinds 2017 lopen, werd bovendien duidelijk dat voor het vervoer zelf een multimodale omslag nodig is om de problemen ten gronde aan te pakken. Naast speciaal ingelegde bussen moeten ook andere vormen van vervoersondersteuning uitgerold worden, Daarvoor is meer samenwerking tussen de beleidsdomeinen Onderwijs, Mobiliteit, Welzijn, Binnenlandse Aangelegenheden en Jeugd nodig.

Inhoud

1.	Al meer dan 20 jaar klachten.....	4
1.1.	Niet enkel verantwoordelijkheid van Mobiliteit.....	4
1.2.	Kinderrechtenverdrag benadrukt recht op bijzondere zorg met oog op zelfstandigheid	5
2.	Opnieuw stroom aan meldingen en klachten begin schooljaar 2023-2024.....	6
2.1.	Situering.....	6
2.2.	Klachten onderzoeken en bemiddelen waar nodig	7
2.3.	Aard van de klachten die ons (opnieuw) bereiken	8
3.	Ervaren knelpunten	9
3.1.	Moeizame start met MOVIS	9
3.2.	Samenwerking scholen en De Lijn	10
3.3.	90 minuten-ambitie nog niet in orde.....	10
4.	Enkele oorzaken	11
4.1.	Meer leerlingen te vervoeren	11
4.2.	Meer volzetverklaringen vergroot afstanden	12
4.3.	Uitblijven van structurele hervormingen.....	13
5.	Gevolgen: kinderrechten worden geschonden	13
5.1.	Recht op en in onderwijs	13
5.1.1.	Geen of onregelmatig busvervoer in de eerste weken van het schooljaar.....	13
5.1.2.	Aankomen na de start van de lessen.....	15
5.1.3.	Vervoer strookt niet met inclusietraject	15
5.1.4.	Niet voltijds naar school kunnen	16
5.1.5.	Wanneer huiswerk maken?.....	17
5.2.	Recht op zorg, bescherming en veiligheid	18
5.2.1.	Slechte beleving van busrit.....	18
5.2.2.	Te weinig opgeleide busbegeleiders	19
5.2.3.	Weinig comfort.....	20
5.2.4.	Niet altijd kunnen rekenen op buschauffeurs	21
5.2.5.	Continuïteit van zorg onder druk.....	21
5.3.	Recht op vrije tijd en rust.....	23
6.	Aanbevelingen	23
6.1.	Inzetten op inclusie.....	23
6.2.	Buitengewoon onderwijs geografisch beter spreiden	24
6.3.	Uitrollen en decretaal verankeren van het recht op mobiliteitsondersteuning.....	25
6.3.1.	Proefprojecten tonen oplossingen op maat van kinderen en gezinnen, maar Vlaanderen moet opnieuw wachten	25
6.3.2.	Enkele overwegingen en aanbevelingen vanuit de recente meldingen en klachten	26
6.3.3.	Zorg voor een volwaardig decreet mobiliteitsondersteuning	31

1. Al meer dan 20 jaar klachten

1.1. Niet enkel verantwoordelijkheid van Mobiliteit

Al ruim twee decennia krijgt het Kinderrechtencommissariaat klachten over het collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs (hierna afgekort tot het leerlingenvervoer). We namen al verschillende initiatieven om de problemen onder de aandacht te brengen.

De problematiek van het leerlingenvervoer signaleerden we in bijna elk jaarverslag sinds de start van het Kinderrechtencommissariaat in juni 1998.¹

Op 23 oktober 2013 organiseerde het Kinderrechtencommissariaat samen met het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en Racismebestrijding een kinderrechtenlunch (Krunch) om de problematiek te duiden. Samen met afgevaardigden van De Lijn, de onderwijsnetten, de administratie leerlingenvervoer en de kabinetten Onderwijs en Mobiliteit discussieerden we met Vlaamse Volksvertegenwoordigers over de problemen. Op 24 oktober 2013 bezorgden we onze knelpuntennota aan het Vlaams Parlement. We maakten een reportage waarin we Hylke volgden, een jongen met autisme.²

Na de Krunch engageerde het departement Onderwijs en Vorming zich om samen met de betrokken partners 'samen bus te maken'. Ze somden verbeterpunten op, maakten een stand van zaken en koppelden hier actiefiches voor het leerlingenvervoer aan vast.

In 2016 gaven we advies bij de Conceptnota over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. De Vlaamse ministers van Onderwijs en Mobiliteit deden in de conceptnota voorstellen om de problemen op te lossen. De nota formuleerde een voorstel tot uitwerking van een nieuw concept. Drie grote pijlers stonden centraal: multimodale organisatie van het leerlingenvervoer, decentralisatie en opvang.³

In maart 2017 startten er 2 pilootprojecten: een in Leuven en een in de regio Midwest (Hooglede, Izegem, Ingelmunster, Moorslede, Roeselare, Torhout en Tielt). Naast die stedelijke en meer landelijke regio, startte in 2019 een derde pilootproject in de grootstedelijke regio Antwerpen (plus Schilde, Schoten en Brasschaat). De centrale principes van het nieuwe concept werden er stapsgewijs en in overleg met de lokale stakeholders geïmplementeerd en geëvalueerd. Het Kinderrechtencommissariaat volgde de pilootprojecten op via de klankbordgroep.

Bij de start van het schooljaar 2021-2022 trokken we opnieuw aan de alarmbel toen we weer heel wat klachten ontvingen. Over de lange busritten, over de laattijdige communicatie van de busuren, over het toenemend aantal leerlingen die vervoerd worden met hetzelfde aantal bussen.⁴

Op 17 november 2021 presenteerden we ons jaarverslag 'Het wachten moe'. De aanhoudende problemen met het leerlingenvervoer was één van de thema's waar wij opnieuw bijzondere aandacht voor vroegen. Veel gezinnen waren het wachten op betere tijden moe. Het Kinderrechtencommissariaat pleit al langer voor een duurzame omslag naar mobiliteitsondersteuning.

¹ <https://www.kinderrechten.be/over-ons/jaarverslagen>

² <https://www.kinderrechten.be/advies/leerlingenvervoer-buitengewoon-onderwijs>

³ <https://www.kinderrechten.be/advies/leerlingenvervoer-een-lerensweg-tot-aan-de-schoolpoort>

⁴ <https://www.kinderrechten.be/nieuws/leerlingenvervoer-vraagt-dringend-om-oplossing>

Het Kinderrechtencommissariaat zag dat de waaier aan oplossingen binnen de pilootprojecten het mogelijk maakt om op maat van de kinderen en hun gezinnen te werken.

In samenwerking met de pilootprojecten, de Vlaamse Overheid en productiehuis Movich maakten we een reportage waarin we twee oplossingen in beeld brachten: het gebruik van collectieve opstapplaatsen in combinatie met buitenschoolse kinderopvang en de mobiliteitscoach.⁵

Tijdens de eerste Kinderrechtendag in het Vlaams Parlement op 19 november 2021 vroegen de jongeren in hun resoluties Mobiliteit en Onderwijs om een einde te maken aan de lange busritten voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs en om meer aandacht te geven aan de realisatie van inclusief onderwijs.⁶

In december 2021 stemde het Vlaams Parlement een resolutie voor een kwaliteitsvol leerlingenvervoer. Het Vlaams Parlement vroeg de Vlaamse regering om extra inspanningen op korte termijn om de meest problematische situaties in het leerlingenvervoer op te lossen en om een fundamentele hervorming voor het leerlingenvervoer uit te werken, op basis van de pilootprojecten.⁷

De beleidsdomeinen Onderwijs, Mobiliteit, Welzijn, Jeugd en Binnenlandse Aangelegenheden mikten op 1 september 2022 om de fundamentele hervormingen door te voeren. Er werden een werkgroep, een denktank en een stakeholdersgroep actief. Dat resulteerde in een nieuwe conceptnota. Het Kinderrechtencommissariaat nam deel aan het stakeholdersoverleg.

Op 15 juli 2022 keurde de Vlaamse regering de conceptnota 'Naar een nieuw concept woon-school-verplaatsingen in het buitengewoon onderwijs' goed.⁸ In het najaar van 2022 werd het rapport met de evaluatie en de beleidsaanbevelingen van de pilootprojecten vrijgegeven.⁹

De uitrol van de pilootprojecten over Vlaanderen en Brussel werd uitgesteld en voorzien tegen het schooljaar 2024-2025. We hebben in ons vorige jaarverslag, in het Vlaams Parlement en in overlegmomenten met de bevoegde ministers onze teleurstelling daarover uitgedrukt.

Ondertussen begrepen we dat 1 september 2024 ook niet zal gehaald worden.

1.2. Kinderrechtenverdrag benadrukt recht op bijzondere zorg met oog op zelfstandigheid

Artikel 23 Kinderrechtenverdrag

Kinderen met een beperking hebben recht op bijzondere zorg, onderwijs en training, bedoeld om hen te helpen de grootst mogelijke zelfstandigheid te bereiken en een volwaardig en actief leven te leiden in de samenleving.

Kinderen met een beperking zijn zoals alle kinderen; kinderen met recht op participatie, provisie en protectie. Zo nodig moeten ze daarvoor op extra ondersteuning en bijzondere zorg kunnen rekenen.

Het Kinderrechtenverdrag definieert bijzondere zorg als elke vorm van passende ondersteuning voor het kind, zijn ouders of anderen die zorg dragen voor het kind. De ondersteuning is passend als:

⁵ <https://www.kinderrechten.be/nieuws/leerlingenvervoer-buitengewoon-onderwijs-reportage-met-oplossingen-op-maat>

⁶ <https://kinderrechten.be/nieuws/jongeren-nemen-het-vlaams-parlement-even-over-op-kinderrechtendag>

⁷ <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1776899>

⁸ https://www.buitengewoonleerlingenvervoer.be/sites/default/files/2022-10/2022_ConceptnotaVR_NaarNieuwConceptLLVV.pdf

⁹ https://www.buitengewoonleerlingenvervoer.be/sites/default/files/2022-10/20220310_Eindrapport_Evaluatie_Pilootprojecten_Leerlingenvervoer.pdf

- het tegemoetkomt aan de noden van het kind en de omstandigheden van de ouders of anderen die voor het kind zorgen,
- het gericht is op een daadwerkelijke toegang tot onderwijs, opleiding, voorbereiding op een beroep, voorzieningen voor gezondheidszorg en revalidatie, en recreatiemogelijkheden,
- het bijdraagt aan een zo volledig mogelijke persoonlijke ontwikkeling en maatschappelijke integratie van het kind,
- het rekening houdt met de financiële middelen van de ouders of anderen die voor het kind zorgen. Wanneer mogelijk, moet het gratis zijn.

Anders gesteld, het recht op bijzondere zorg is niet exclusief weggelegd voor het kind. Het is een ondersteuning voor het kind en zijn ouders of anderen die voor het kind zorgen. Het is een ondersteuning die tegemoetkomt aan de noden van het kind en de omstandigheden van de ouders of anderen die voor het kind zorgen. En het moet de huidige en toekomstige participatie van het kind aan de samenleving en zijn voorzieningen bevorderen. Artikel 23 schuift geen specifieke ondersteuningsvormen naar voor. Verschillende vormen zijn mogelijk, zoals een budget of financiële bijstand, materiële hulpmiddelen, en/of alle mogelijke vormen van begeleiding, ondersteuning, verblijf, ... Het leerlingenvervoer is een vorm van bijzondere zorg of zou het moeten zijn.

2. Opnieuw stroom aan meldingen en klachten begin schooljaar 2023-2024

2.1. Situering

De Vlaamse regering investeerde de afgelopen schooljaren fors in het leerlingenvervoer. Er kwamen meer middelen voor kleinere bussen, taxi's en extra busbegeleiders. Dat moest ervoor zorgen dat deze kinderen maximum anderhalf uur per rit onderweg zijn. Voor zover de forse daling van het aantal meldingen bij onze Klachtenlijn een goede graadmeter is, lijkt dat het vorige schooljaar ook op veel plaatsen gelukt te zijn.

De voorbije jaren ontvingen we gemiddeld 18 meldingen en klachten per jaar over het leerlingenvervoer. Vanaf eind augustus 2023 en doorlopend in september, oktober en november ontvingen we opnieuw heel wat verontrustende meldingen en klachten. Tot begin december 2023 ontvingen we al 35 meldingen en klachten over het collectief leerlingenvervoer en 4 signalen van bezorgde burgers.

In 18 meldingen en klachten zijn kinderen in het **buitengewoon basisonderwijs** betrokken, met volgende verdeling naar de specifieke zorg die het kind nodig heeft:

- 6 klachten voor Type 9: kinderen met een autismespectrumstoornis, maar zonder verstandelijke beperking
- 5 klachten voor Type 2: kinderen met een verstandelijke beperking
- 3 klachten voor Type 4: voor kinderen met een motorische beperking
- 2 klachten voor Type 7: voor kinderen met een auditieve beperking of een spraak- of taalstoornis
- 1 klacht voor Type basisaanbod: kinderen met specifieke onderwijsbehoeften voor wie het gemeenschappelijk curriculum met redelijke aanpassingen niet haalbaar is in een school voor gewoon onderwijs.
- 1 klacht voor Type 3: voor kinderen met een emotionele of gedragsstoornis, maar zonder verstandelijke beperking

Vier van deze klachten betreffen kleuters. En in 3 klachten gaat het om een kind met een lage sociaal-emotionele ontwikkeling (lage SEO).

17 meldingen en klachten gaan over vervoersproblemen voor jongeren in het **buitengewoon secundair onderwijs**, met volgende verdeling naar de specifieke zorg die de jongere nodig heeft en naar de opleidingsvorm (OV):

- 14 klachten voor Type 9: voor jongeren met een autismespectrumstoornis, maar zonder verstandelijke beperking
 - 11 klachten m.b.t. OV4: algemeen, beroeps-, kunst- en technisch onderwijs
 - 6 jongeren zitten in de eerste graad of in het 1^{ste} leerjaar van de 2^{de} graad
 - 5 jongeren zitten in het 2^{de} leerjaar van de 2^{de} graad of in de 3^{de} graad
 - 3 klachten m.b.t. OV3: maatschappelijke participatie en tewerkstelling in het gewone werksmilieu
 - 2 jongeren zitten in de observatiefase
 - 1 jongere zit in de kwalificatiefase
 - Bij 3 klachten m.b.t. Type 9 ging het over een groep ouders. Elke ouder schreef ons apart met ongeveer dezelfde open brief. Deze meldingen hebben we samen behandeld.
- 2 meldingen voor Type 2: voor jongeren met een verstandelijke beperking
 - 2 meldingen m.b.t. OV1: maatschappelijke participatie en eventueel arbeidsdeelname in een omgeving met ondersteuning
- 1 melding voor Type 4: voor jongeren met een motorische beperking
 - 1 melding m.b.t. OV2: maatschappelijke participatie en tewerkstelling in een omgeving met ondersteuning

Twee van deze klachten betreffen inclusietrajecten, twee jongeren die vanuit het buitengewoon onderwijs een studierichting in het gewoon onderwijs volgen.

Daarnaast ontvingen we 4 signalen: een vraag naar statistieken over het leerlingenvervoer, een open brief met een pleidooi voor klimaatneutrale technologie voor het leerlingenvervoer, een suggestie van een vrijwilliger ziekenvervoer om dat systeem ook toe te passen in het buitengewoon onderwijs en een melding over een kind zonder beperking en de schoolbus in het gewoon onderwijs.

2.2. Klachten onderzoeken en bemiddelen waar nodig

In klachtenonderzoek en bemiddeling toetst het Kinderrechtencommissariaat meldingen en klachten af aan het kinderrechtenverdrag, de regelgeving en het beleid. We onderzoeken de impact op het kind en detecteren kinderrechtenschendingen. We luisteren naar kinderen en jongeren, ouders, scholen, onderwijsnetten, De Lijn en het Departement Onderwijs.

We onderzoeken of de overheid haar ambitie waarmaakt dat geen enkel kind langer dan 1,5 uur of 90 minuten enkele rit onderweg is. Waar nodig ijveren we voor aanpassingen, extra bussen of aangepast vervoer. De rit beperken tot 90 minuten maakt dat veel kinderen minder vroeg moeten opstaan en minder vermoeid en overprikkeld op school en terug thuis komen. Of dat ze geen genoeg hoeven te nemen met een studierichting die hen minder ligt, omdat die dicht bij huis is. Het waarmaken van de 90 minuten-ambitie zien we als een tussenstap naar het streven dat geen enkel kind langer dan 60 minuten onderweg is naar school.

We bespreken met kinderen en jongeren, ouders en scholen welke alternatieven voor de bus al haalbaar zouden zijn of welke andere ondersteuning het vervoer naar de school zou kunnen faciliteren

(of niet). Dat betekent dat we bij concrete vragen en klachten aandacht hebben voor de concrete mobiliteitsmogelijkheden en noden van het kind en zijn gezin.

Het Kinderrechtencommissariaat vraagt ook aandacht voor leerlingenvervoer als collectief goed. We hechten belang aan de impact op de reistijd van de andere kinderen op de bus. We beseffen hoe moeilijk het is om kleine tijdwinsten te realiseren en hoe snel de duur van ritten kan oplopen door extra haltes in te lassen of door verkeersopstoppingen.

In het verleden toonden melders vaak begrip. Ze begrepen dat het leerlingenvervoer niet in een-twee-drie kon verbeteren. Maar de problemen slepen ondertussen al zo lang aan. De uitrol van het nieuwe model werd al uitgesteld van september 2022 naar september 2024. En het zal opnieuw worden uitgesteld. Dit schooljaar horen we nog weinig begrip bij ouders, kinderen, scholen en andere professionals.

2.3. Aard van de klachten die ons (opnieuw) bereiken

Geen passend busvervoer

- Geen vervoer bij de start van het schooljaar en/of in de eerste weken van het schooljaar
- Niet kunnen rekenen op een vervangbus
- Niet meer kunnen rekenen op minibusje of taxi
- Niet op school en/of voorziening geraken
- Structureel te laat op school komen
- Busvervoer onvoldoende afgestemd op inclusietrajecten
- Weinig comfort op de bus

Te lange duur van de verplaatsing

- Ritten die langer dan 90 minuten duren
- De theorie versus de praktijk, verschillen tussen het draaiboek en de gereden ritten
- Het niet correct hanteren van de 90 minuten-norm, bijvoorbeeld bij het gebruik van overstapparking wordt alleen de rit tot aan de overstapparking in rekening gebracht.

Chaotische start

- Communicatie van school naar ouders: laattijdige, beperkte of geen communicatie
- Soms moeizame samenwerking tussen school en De Lijn
- Moeizame start met MOVIS¹⁰ en nood aan meer ondersteuning door Onderwijs
- Wel een chauffeur, maar nog geen busbegeleider
- Wel een busbegeleider, maar nog geen chauffeur

Doorheen dit advies gaan we dieper in op verschillende van onze meldingen en klachten. Ter illustratie alvast twee casussen.

Lange busritten: vroeger opgehaald door de bus dan wat in het draaiboek staat

Trésor is 3 jaar en heeft een verstandelijke beperking. Hij gaat naar een school voor buitengewoon onderwijs Type 2. Half oktober meldt zijn moeder, met ondersteuning van de thuisbegeleidster, dat Trésor elke dag om 6u20 thuis op de bus stapt. Om 18u20 is hij terug thuis. Volgens de draaiboeken van De Lijn wordt hij om 7u04 opgehaald. In werkelijkheid blijkt dat dus veel vroeger te zijn. We contacteren de school. De buscoördinator uitte al bezorgdheden over het ingewikkelde traject van deze rit en de impact op de reistijden van de kinderen. Het Kinderrechtencommissariaat

¹⁰ Movis is het digitaal platform van het Departement Onderwijs en Vorming en van AGODI waarmee scholen het recht op leerlingenvervoer aanvragen en beheren. Het is beschikbaar sinds mei 2023.

ondersteunde bij De Lijn de vraag van de school om een oplossing. In november werkten De Lijn en de school samen: sommige leerlingen werden verwisseld van bus, routes werden aangepast en er werd ook een extra bus ingezet.

Lange busritten: impact op heel wat kinderrechten

Elke is 13 jaar en zit in OV4 van Type 9. Haar ouders contacteren ons begin september. Elke wordt om 6u18 thuis opgepikt. De lessen starten om 9 uur. De busbegeleider meldde dat de rit waarschijnlijk nog langer zal duren door files en wegenwerken. Elke heeft ASS. Door de lange ritten samen met allemaal andere kinderen met noden, raakt ze erg overprikkeld. Elke is pas tegen 18u weer thuis, veel te laat voor haar om nog huiswerk te maken en te studeren. Haar ouders zijn bezorgd en hopen dat er toch nog extra bussen kunnen worden ingezet? Enkele ritten van 135 minuten, meer dan twee uur per rit en meer dan vier uur per dag, zal Elke niet volhouden. We spraken met de moeder en met Elke over wat lange busritten met haar doen, welke impact ze hebben op haar welbevinden, huiswerk kunnen maken, haar hobby op woensdagnamiddag. We spraken ook met de school. Er is een vooruitzicht op een extra bus vanaf eind september voor de samenwerkende scholen. Er is al een bus en een busbegeleider, maar nog geen chauffeur. De school zet sinds vorig schooljaar zelf stappen naar een multimodale omslag. Leerlingen OV3 en OV4 worden vanaf de 2de graad gestimuleerd en actief ondersteund om zelfstandig naar school te komen met de fiets of het openbaar vervoer. De Lijn zet een pendelbus in tussen het treinstation en de school. Ook Elke en haar ouders werken hier naartoe, maar ze willen eerst wennen aan de overstap naar het secundair onderwijs. Vanaf eind september reed de extra bus en zat ook Elke minder dan 90 minuten op de bus.

3. Ervaren knelpunten

3.1. Moeizame start met MOVIS

Scholen moeten het recht op leerlingenvervoer aanvragen en beheren via MOVIS. Dat is het nieuwe digitaal platform van het Departement Onderwijs en Vorming en van AGODI. Verschillende scholen en De Lijn verwijzen naar de moeizame omschakeling naar MOVIS. De bevraging van Katholiek Onderwijs Vlaanderen van eind september 2023 toont dat MOVIS voor 1 op 5 scholen voor dubbel administratief werk zorgde.¹¹

Scholen vertellen ons dat ze met MOVIS heel wat kinderziekten ervaarden, wat voor extra planlast zorgde. Enkele voorbeelden: Alle zittende leerlingen opnieuw activeren, ex-leerlingen (schoolverlaters) onzichtbaar maken, recht op leerlingenvervoer opnieuw moeten aanvragen, ... Hierdoor moesten draaiboeken herhaaldelijk worden aangepast kort voor en na de start van het schooljaar. Sommige leerlingen konden begin dit schooljaar zelfs nog niet mee met de bus omdat hun recht op vervoer nog niet terug in orde was. En dit kwam naast de nieuw ingeschreven leerlingen in de laatste dagen van augustus waarvoor scholen ook het recht op leerlingenvervoer moeten aanvragen. Terwijl scholen ouders graag al een week voor de start van het schooljaar wilden informeren over de busuren van hun kind, kon dat bij veel scholen opnieuw pas erg laattijdig. Laattijdige informatie aan ouders is ook een gekend knelpunt bij de organisatie van het leerlingenvervoer.

Voor schoolmedewerkers was het dus wennen aan het nieuwe platform. Scholen geven aan dat ze meer ondersteuning hadden kunnen gebruiken van het Departement Onderwijs en van AGODI. Scholen kregen een bundel en ze kunnen bij de administratie terecht met vragen. Scholen kregen op hun vragen ook snel een antwoord, maar waren met de informatie niet altijd concreet vooruitgeholpen.

¹¹ Katholiek Onderwijs Vlaanderen, Rapport bevraging leerlingenvervoer, 26 september 2023. Zie ook het persbericht hierover: <https://www.katholiekonderwijs.vlaanderen/katholiek-onderwijs-vlaanderen-vraagt-oplossing-busvervoer-in-buitengewoon-onderwijs>.

Buscoördinator

“Het team leerlingenvervoer antwoordt wel heel snel, maar soms blijft het chinees en dan moet ik het nog zelf uitzoeken.”

Sinds eind november is de handleiding van MOVIS te raadplegen in de bijlagen van de algemene omzendbrief over zonaal leerlingenvervoer.¹²

3.2. Samenwerking scholen en De Lijn

Scholen wensen een nauwere samenwerking met de planners van De Lijn. Ze ergeren zich aan foutieve draaiboeken, niet realistische ritten, te kleine bussen, te lange busritten ... Toch geven de meeste scholen aan een goede samenwerking te hebben met hun provinciale afdeling van De Lijn. Er wordt relatief snel gereageerd en waar nodig samengezeten en gezocht naar oplossingen. Dat wil niet zeggen dat voor iedereen snel oplossingen worden gevonden (zie verder).

In enkele gevallen stelden we vast dat de samenwerking tussen de school en de provinciale afdeling van De Lijn heel stroef verliep. Enkele scholen kregen geen reactie op de problemen die ze herhaaldelijk signaleerden of kregen geen gehoor op hun herhaalde vraag tot overleg. Die bezorgdheden gaven we door aan de centrale diensten van De Lijn. We hoorden veel begrip voor de hoge werkdruk bij De Lijn, maar ondertussen wachten kinderen en ouders wel op een oplossing. En scholen zijn het eerste aanspreekpunt voor ouders met vragen en klachten.

In verschillende dossiers zorgde De Lijn voor een verbetering van de situatie door leerlingen anders te verdelen over de ritten, door bepaalde lange ritten te splitsen in twee ritten, door extra bussen in te leggen, minibuses in te zetten, ...

3.3. 90 minuten-ambitie nog niet in orde

Toch zitten nog heel veel kinderen en jongeren langer dan de vooropgestelde 90 minuten per rit op de bus. En we moeten vaststellen dat hun aandeel toeneemt. Begin september ging het om 5%, wat neerkwam op zo'n 2000 leerlingen (en 3% langer dan 110 minuten). Eind september ging het om 5,5% en eind november om 6% van de leerlingen.¹³ Hoe het percentage leerlingen die langer dan 110 minuten enkele rit op de bus zitten, evolueerde, blijft nog onduidelijk.

Het Kinderrechtencommissariaat vraagt dat voor elke leerling die nog langer dan 90 minuten onderweg is, een oplossing komt. We vragen dat De Lijn bij de busfirma's en bij de scholen actief opvolgt hoe lang elke leerling daadwerkelijk onderweg is.

Het Kinderrechtencommissariaat stelt in klachtenonderzoeken vast dat sommige leerlingen op papier wel onder de 90 minuten blijven maar in werkelijkheid langer onderweg zijn. We stellen vast dat bij het gebruik van een overstapparking de wachttijd, overstaptijd en resterende reistijd niet altijd in rekening worden gebracht.

Overstapparking niet in rekening gebracht

Amy is 8 jaar en heeft een verstandelijke beperking. Ze gaat naar een school Type 2. Ze zit dagelijks heen en terug samen vier uur op de bus. Om 7u wordt ze opgehaald. De lessen starten om 9u. Om

¹² Bijlage 11 – Stappenplan Movis via <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/edulex/document.aspx?docid=13979>. Rechtstreekse link naar het stappenplan: <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/documenten/bestanden/23566.pdf>

¹³ Percentages gegeven door de minister van Mobiliteit in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 27 september 2023, <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1763108/verslag/1763789>, en door De Lijn in mediaberichtgeving van 29 november 2023, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/11/27/lange-ritten-leerlingenvervoer-buitengewoon-onderwijs/>

15u55 eindigt de school en rond 18u is ze terug thuis. Haar school verwees ons naar de coördinerende school. Zes scholen werken samen voor het busvervoer van 550 leerlingen. Er wordt een overstapparking gebruikt. Voor de duur van de rit wordt gerekend vanaf de opstaptijd van het eerste kind tot aan de overstapparking. Zo blijven bijna alle busritten onder de 90 minuten. De wacht- en overstaptijd op de parking bedraagt 15 tot 25 minuten. Die tijd en de resterende reistijd naar de scholen wordt echter niet meegeteld. Voor Amy is het nog een rit van 700 meter van de parking tot haar school. Amy en veel andere kinderen en jongeren zijn in werkelijkheid tot twee uur onderweg van hun opstapplaats tot aan hun school. Ook na school gaat het eerst naar de overstapparking. Amy vertrekt om 16u op school met de bus. Vanaf de overstapparking vertrekken de bussen naar huis om 16u30. Tegen 18u is Amy thuis. We hebben deze situatie aangekaart bij De Lijn en vroegen om te berekenen hoeveel extra bussen nodig zouden zijn als het eerste kind niet voor 7u30 opgehaald zou worden (klacht nog in behandeling).

We stellen ook vast dat de wachttijd niet wordt meegerekend wanneer leerlingen buitengewoon basisonderwijs na school in de bus zitten te wachten tot ook voor de leerlingen van een nabijgelegen school voor buitengewoon secundair onderwijs de lessen gedaan zijn en zij ook de bus opstappen. De 90 minuten beginnen maar te tellen wanneer de volle bus vertrekt, terwijl de kinderen van de basisschool soms al 25 minuten in de bus zitten te wachten. Scholen maken hier niet altijd een probleem van, waardoor ouders die dit aanklaarten niet altijd serieus worden genomen. Voor het Kinderrechtencommissariaat kan in de bus zitten wachten tot de bus vertrekt, geen alternatief zijn voor opvang.

De Lijn bevestigde dat dit niet de bedoeling is en dat de reistijd moet gerekend worden vanaf het vertrek op de vaste opstapplaats tot bij aankomst aan de school. En omgekeerd, vanaf vertrek aan de school tot bij de vaste afstapplaats van de leerling. De Lijn beseft dat er lokaal soms nog anders wordt gewerkt. Het Kinderrechtencommissariaat vraagt De Lijn om dit actief te monitoren en bij te sturen.

Wachttijd niet in rekening gebracht

Ringo is 11 jaar en zit in een rolstoel. Hij gaat naar een school Type 4. De bus zet eerst de leerlingen van het secundair onderwijs af en rijdt daarna naar de basisschool. Die school ligt 500 meter verder. 's Morgens is Ringo op 70 minuten op school. Na school is hij officieel ook op 70 minuten thuis. De bus vertrekt in de school voor secundair onderwijs om 16u50 en Ringo is om 18u thuis. Echter wanneer de bus om 16u50 het schooldomein verlaat, zitten Ringo en de andere kinderen van de basisschool al 25 minuten op de bus. Die tijd wordt niet meegeteld. Ringo's lessen eindigen om 15u50. Daarna kunnen ze voor een verzorgingsmoment terecht in het multifunctioneel centrum (MFC). Dat voorziet opvang tot 16u15. Daarna worden de kinderen begeleid naar de bus en is het wachten tot de lessen in het secundair onderwijs gedaan zijn. De moeder klaagt het niet correct berekenen van de 90 minuten aan. Tegelijkertijd betreurt ze dat de school en het MFC niet méér opvang voorzien. Als de opvang tot bijvoorbeeld 17u zou duren, zou ze haar kind wel elke dag zelf kunnen ophalen in het MFC. Ze zouden dan om 17u30 thuis zijn. En in het MFC zou Ringo al zijn huiswerk kunnen maken en spelen.

4. Enkele oorzaken

4.1. Meer leerlingen te vervoeren

Dit schooljaar steeg opnieuw het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs. Die stijging gaat gepaard met een stijging van het aantal leerlingen dat recht heeft op en nood heeft aan leerlingenvervoer. Op 1 september diende De Lijn vervoer te organiseren voor ruim 45.000 leerlingen, 6.300 meer dan bij de start van het vorige schooljaar. Er kwamen ook nieuwe scholen en extra afdelingen en

vestigingsplaatsen bij. Bijkomend hebben scholen en busmaatschappijen het heel moeilijk om voldoende busbegeleiders en buschauffeurs te vinden.

De minister van Mobiliteit heeft steeds de ambitie uitgesproken dat leerlingen maximaal 90 minuten onderweg zijn. Er waren opnieuw extra middelen nodig om dat te kunnen realiseren (en om de hogere prijzen van de busfirma's op te vangen). In de Septemberverklaring kondigde de Vlaamse regering aan 30 miljoen extra vrij te maken voor het leerlingenvervoer. De Vlaamse regering investeerde de voorbije jaren al extra in het leerlingenvervoer. Het budget voor het leerlingenvervoer komt zo tot en met 2028 op 130 miljoen euro per jaar.

Het Kinderrechtencommissariaat stelt in vraag of dit in het huidige onderwijslandschap, de huidige arbeidsmarkt (krapte aan busbegeleiders en buschauffeurs) en met het huidige model van het leerlingenvervoer zal volstaan om de 90 minuten-ambitie te blijven waarmaken.

Het Kinderrechtencommissariaat stelt als ambitie voorop dat kinderen maximaal 60 minuten onderweg zijn (enkele rit). We vragen om daar naartoe te werken. We zien dat in combinatie met de transitie van een recht op zonaal collectief leerlingenvervoer naar een recht op ondersteuning om de verplaatsing naar de school te faciliteren. Vanuit kinderrechtenperspectief staat de vraag voorop: Wat heeft een kind en zijn context (gezin, voorziening, ...) nodig om op school te geraken? Hoe kan de meest passende vervoersondersteuning worden gerealiseerd? Die ondersteuning is toegankelijk, comfortabel, veilig én beperkt in reistijd. Het kan tenslotte niet alleen de bedoeling zijn een leerling naar school en terug naar huis te brengen, de leerling moet bij aankomst ook in staat zijn goed te participeren aan het geheel van de onderwijsactiviteiten, zonder al bij aankomst overprikkeld of vermoeid te zijn.

4.2. Meer volzetverklaringen vergroot afstanden

Bijna elke school waarmee we spraken, signaleerde een toename van het aantal inschrijvingen door een volzetverklaring van de dichtstbijzijnde school (van het onderwijsnet van voorkeur van de ouders). Ook verschillende van de ouders die ons contacteerden, gaven aan dat ze niet terecht konden in de school die het dichtst bij hun thuis ligt omdat er geen vrije plaats meer was.

De regelgeving bepaalt dat wanneer de dichtstbij zijnde school volzet is, de leerling recht op vervoer krijgt naar de eerstvolgende niet volzette school van het net van zijn keuze en met het aanbod waarnaar zijn attest verwijst.¹⁴

Wanneer kinderen en jongeren steeds verder van huis moeten om naar school te gaan, neemt de nood aan busvervoer toe, worden de routes langer en wordt het moeilijker om via collectief vervoer de ritduur onder de 90 minuten te houden.

Deze capaciteitsproblematiek komt bovenop het gegeven dat het aanbod aan buitengewoon onderwijs geografisch zeer ongelijk gespreid is, waardoor sommige leerlingen sowieso al grote afstanden moeten afleggen om naar een school voor buitengewoon onderwijs te kunnen gaan.

¹⁴ Afwijking 'School volzet' op de voorwaarden voor recht op collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs, in Algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer, <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/edulex/document.aspx?docid=13979>

4.3. Uitblijven van structurele hervormingen

Als voornaamste oorzaak voor de blijvende klachten over het leerlingenvervoer wijst het Kinderrechtencommissariaat op het uitblijven van een brede waaier aan oplossingen. In het laatste deel van dit advies gaan we in op:

- Meer inzetten op inclusie
- Scholen buitengewoon onderwijs geografisch beter spreiden
- Uitrollen en decretaal verankeren van de goede praktijken ontwikkeld binnen de pilootprojecten

5. Gevolgen: kinderrechten worden geschonden

Het leerlingenvervoer biedt niet elk kind een passende ondersteuning. Het is voor heel wat kinderen nog steeds niet toegankelijk, comfortabel, veilig of beperkt in reistijd. De klachten tonen ons opnieuw hoe daardoor verschillende kinderrechten zwaar onder druk staan of zelfs geschonden worden, namelijk :

- Het recht op en in onderwijs (art.28 en 29 IVRK)
- Het recht op zorg (art.23 IVRK)
- Het recht op integriteit (art.24 IVRK)
- De menselijke waardigheid (art.23 IVRK)
- Het recht op vrije tijd (art.31 IVRK)
- Belang van het kind (art.3 IVRK)

5.1. Recht op en in onderwijs

5.1.1. Geen of onregelmatig busvervoer in de eerste weken van het schooljaar

Leerlingenvervoer is voor veel gezinnen een noodzakelijke ondersteuning: scholen voor buitengewoon onderwijs liggen gemiddeld een stuk verder van thuis. Leerlingenvervoer garandeert het recht van veel kinderen met een beperking op bijzondere zorg, onderwijs en training. Als gezinnen dan niet kunnen rekenen op die ondersteuning komt de toegang tot onderwijs ernstig in het gedrang. Veel leerlingen hebben het leerlingenvervoer ook nodig om op internaat of MFC te geraken.

Voor het Kinderrechtencommissariaat was het ongezien dat een school daags voor de start van het schooljaar besloot om geen enkele bus te laten uitrijden. Vanaf begin september ontvingen we daarover klachten. Het duurde tot 10 oktober 2023 vooraleer alle bussen voor deze school reden.

Geen bussen op 1 september

Een school met een aanbod OV3 en OV4 binnen Types 3 en 9 had grote moeilijkheden met de nieuwe toepassing MOVIS waardoor eind augustus niet alle leerlingen met recht op leerlingenvervoer correct in de draaiboeken van De Lijn stonden. Voor een aantal leerlingen moest het recht op leerlingenvervoer zelfs helemaal opnieuw in orde worden gebracht. De school besloot eind augustus om geen enkele van de 17 bussen te laten rijden. 300 leerlingen konden hierdoor op 1 september niet met de bus naar school. Heel wat jongeren geraakten niet op hun internaat of MFC. En ook niet van hun voorziening op school. De communicatie van de school was bijzonder beperkt, wat voor veel verwarring zorgde bij de ouders. Ouders wrongen zich in bochten om hun kind naar school en/of internaat te brengen of zochten hulp bij familieleden en kennissen. De school probeerde ouders te laten carpoolen, maar dit was geen succes. Veel ouders hadden aangegeven hun kinderen te willen laten meerijden, maar te weinig ouders konden zelf rijden. Veel jongeren

geraakten de eerste weken niet of slechts sporadisch op school. Jongeren probeerden met het openbaar vervoer naar school te gaan, terwijl ze daar lang niet allemaal psychosociaal klaar voor waren.

We onderzochten deze klachten en volgden ze van nabij op. We hadden herhaaldelijk contact met ouders, de school en daarnaast ook met het schoolbestuur en De Lijn. We drongen aan op noodoplossingen en op heldere informatie naar de ouders. Vanaf 5 september werd het busvervoer stelselmatig heropgestart. Pas eind september reden 15 van de 17 bussen. Op dat moment waren er nog ruim 50 leerlingen die geen of niet altijd gebruik konden maken van het leerlingenvervoer. Dit vanwege foutieve of geen informatie in MOVIS of vanwege het niet uitrijden van twee bussen. Voor die twee bussen was het dan nog zoeken naar een busbegeleider en/of chauffeur. Pas op 10 oktober reden alle 17 bussen. De Lijn was dan bezig met een optimalisatieronde om elke leerling niet langer dan 90 minuten onderweg te laten zijn. Die oefening moest rond zijn na de herfstvakantie. Half november ontvingen we een nieuwe melding waaruit bleek dat dit zeker nog niet voor elk leerling het geval was. Een 14-jarige jongen bleek 's morgens 110 minuten en 's avonds 120 minuten onderweg te zijn. Op regenachtige dagen liep de busrit 's avonds op tot 150 minuten. We dringen ook voor deze leerling en anderen in dezelfde situatie aan op een redelijke oplossing. De school beseft nu dat het ook veel meer moet gaan inzetten op leertrajecten om hun leerlingen zelfredzamer te maken.

Wanneer een busmaatschappij haar contractuele afspraken niet nakomt, kan De Lijn het contract verbreken. Dan volgt er een nieuwe aanbesteding. Daarvoor bestaat een noodprocedure. Het busvervoer voor kinderen is dan tijdelijk wel onzeker.

Wanneer de bus te laat komt of niet opdaagt, worden de leerlingen en hun ouders soms niet of niet tijdig verwittigd. Wanneer een bus niet rijdt, zijn het in de eerste plaats de ouders die een noodoplossing moeten vinden. Zij moeten zich dan in bochten wringen om hun kind toch op school te krijgen. En moeten soms de hulp van familie en vrienden vragen. Scholen schakelen soms personeelsleden in om kinderen op school en weer thuis te krijgen. En er zijn scholen die in een noodgeval zelf een busmaatschappij inschakelen en de factuur aan De Lijn bezorgen. In een andere klacht meldde de school ons dat De Lijn de kinderen van een weggevalle bus herverdeelde over andere ritten. Hierdoor werden de ritten voor verschillende kinderen (nog) langer. Sommigen zijn hierdoor (tijdelijk) langer dan 90 minuten onderweg.

Het Kinderrechtencommissariaat begrijpt dat het voor De Lijn zoeken is. We vinden het belangrijk dat er heldere draaiboeken zijn om in noodgevallen zo snel als mogelijk te schakelen naar een plan B. We denken aan een noodprocedure waarbij De Lijn eigen bussen en/of chauffeurs ad hoc inzet. Scholen zijn vragende partij voor heldere afspraken wanneer ze zelf een busfirma zouden contacteren.

Moeilijkheden met vervangbus

Siebe is 9 jaar. Hij is cognitief normaal begaafd, heeft ASS en een taalstoornis. Sociaal-emotioneel fungeert hij op de leeftijd van 2 à 3 jaar. Zijn frustratietolerantie en zelfregulatie zijn nog heel laag. Hij gaat naar een school met expertise in Type 9 en Type 7. Die ligt op 35 km van zijn thuis. Als Siebe aan huis zou worden opgehaald, zou hij al om 6u30 op de bus moeten stappen. Hij zou dan veel te vroeg moeten opstaan. Hij heeft meer slaap nodig om de busritten en de schoolweek aan te kunnen. Siebe stapt om 7u30 op de bus bij het thuisadres van een medeleerling. Dat is 10 minuten rijden van zijn thuis. Zijn ouders brengen hem zelf of betalen soms een vrijwilliger. Vanaf 6 september waren er echter problemen met de bus. Het werd wachten op een vervangbus. Tot 16 september reden de ouders in de mate van het mogelijke zelf of ze betaalden een vrijwilliger om twee keer per dag 70km heen-en-weer te rijden tussen thuis en school. Dat weegt financieel heel zwaar. Vanaf 18 september was er een vervangbus. Die kwam Siebe wel 15 minuten vroeger halen op zijn vaste opstapplaats.

Maar ook niet elke dag. Sommige dagen kregen ze heel vroeg bericht dat de vervangbus niet zou rijden. Sommige dagen is er geen oplossing en moet Siebe noodgedwongen thuisblijven. Op andere dagen is hij te laat op school. Siebe doet de ene crisis na de andere omdat het vervoer zo onregelmatig verloopt en zijn dagorde daardoor volledig verstoord wordt. Zijn ouders krijgen regelmatig een mailtje van de orthopedagoge dat Siebe een heel moeilijke dag op school heeft. Ook 's avonds vertoont Siebe vaak heel moeilijk hanteerbaar gedrag. Zijn ouders zijn het beu en contacteren het Kinderrechtencommissariaat.

We contacteren de school en De Lijn. Het frustreert de school dat ze van de busfirma geen duidelijk perspectief krijgen. Op sommige dagen zijn er problemen met verschillende bussen. Voor meer dan 50 leerlingen moeten ouders dan op het laatste moment een oplossing zoeken, niet wetend of de dag nadien de bus wel zal rijden. We vragen De Lijn om oplossingen. De Lijn erkent de problemen. Ze zijn vergevorderd om de rit van Siebe op te splitsen in 2 kleinere bussen. De Lijn herwerkte ook alle draaiboeken voor de twee samenwerkende scholen en realiseerde extra bussen via een andere busfirma. Vanaf half oktober verliep het busvervoer weer regelmatig. Siebe wordt nu op zijn vaste opstapplaats, bij zijn medeleerling als laatste opgehaald en als eerste afgezet. Hierdoor wordt zijn enkele busrit ingekort tot 30 minuten. In totaal is hij nu zo'n 45 minuten enkel onderweg tussen thuis en school. De school reageerde tevreden over de nieuwe draaiboeken en extra bussen.

5.1.2. Aankomen na de start van de lessen

De doelstelling van het leerlingenvervoer mag niet alleen zijn om een leerling enkel naar school te brengen en terug. Een kind moet bij aankomst op school ook in staat zijn goed te participeren aan de lesactiviteiten. In enkele klachten zien we dat bussen systematisch te laat aankomen bij de school. Veel leerlingen missen hierdoor de start van de lessen. Voor de leerlingen zorgt dat voor extra stress, bovenop de stress door de vaak al lange busritten.

De bevraging van Katholiek Onderwijs Vlaanderen van eind september toonde dat honderden leerlingen zo dagelijks de start van de les missen en wellicht meer dan duizend leerlingen overkomt het minstens een keer per week.¹⁵

Te laat op school

In een klachtenonderzoek naar te lange busritten contacteren we eind september een basisschool. Ze bieden Type basisaanbod en Type 9 aan voor 210 leerlingen. 90% van de leerlingen maakt gebruik van het leerlingenvervoer. Er rijden zeven bussen voor deze school. De school ziet dit schooljaar geen logica in hoe de bussen rijden. Op veel plaatsen kruisen verschillende ritten elkaar, doen bussen dezelfde straten aan, ... Het heeft geleid tot veel klachten van ouders. Een twintigtal leerlingen is langer dan 90 minuten onderweg. Vijf van de zeven bussen komen structureel tot 15 minuten te laat aan op school. De school trok in het begin van het schooljaar al aan de alarmbel. De Lijn herbekijkt de situatie. De school hoopte dat de problemen half september al zouden zijn opgelost. Ze rekenen nu op begin oktober. Wanneer we half oktober de school opnieuw contacteren, is de situatie nog ongewijzigd. We geven onze bezorgdheden door aan De Lijn. Op 6 november, na de herfstvakantie, meer dan twee maanden na de start van het schooljaar, startte een nieuwe regeling. De leerlingen komen eindelijk op tijd op school. Geen enkele leerling is nog langer dan 90 minuten onderweg.

5.1.3. Vervoer strookt niet met inclusietraject

Het buitengewoon onderwijs dichterbij huis brengen helpt het probleem van het leerlingenvervoer milderden. Kleine vestigingsplaatsen van scholen voor buitengewoon onderwijs inbedden in campussen van scholen voor gewoon onderwijs is één van de pistes om te komen tot een betere geografische

¹⁵ Katholiek Onderwijs Vlaanderen, Rapport bevraging leerlingenvervoer, 26 september 2023. Zie ook het persbericht hierover: <https://www.katholiekonderwijs.vlaanderen/katholiek-onderwijs-vlaanderen-vraagt-oplossing-busvervoer-in-buitengewoon-onderwijs>.

spreiding van het buitengewoon onderwijs. Het schept meteen ook kansen om stappen naar een inclusief traject te zetten.

In twee meldingen ging het om jongeren die samen met hun ouders heel bewust kozen voor zo'n traject. De 12-jarige Lennert en de 15-jarige Toon zijn elk ingeschreven in een school voor buitengewoon onderwijs OV4 Type 9. Ze volgen een studierichting in een gewone school. Lennert zit in 1A STEM, Toon zit in 3B Organisatie en Logistiek.

Lennert en Toon wonen op respectievelijk 12 km en 11 km van hun school. Ze hebben momenteel nog nood aan leerlingenvervoer. Hun vervoer strookt echter nog onvoldoende met hun inclusietraject.

Geen bus bij achtste lesuur

Toon heeft af en toe een achtste lesuur. Dan is er geen busvervoer. De school had dit vergeten te melden en reikte niet onmiddellijk een oplossing aan. Toons moeder is docent aan de lerarenopleiding. Ze schakelde haar netwerk in. Toon leert nu zelfstandig naar huis te komen wanneer hij een achtste lesuur heeft. Hij stapt 1,5 km naar het treinstation om dan naar zijn gemeente te sporen. De trein leren gebruiken en vooral in het juiste station afstappen zijn een grote uitdaging.

Altijd te laat, altijd vroeger vertrekken

Lennert mist door het leerlingenvervoer systematisch het eerste en laatste lesuur. Zijn bus is dit schooljaar nog geen enkele keer op tijd op school toegekomen. Lennert komt met het leerlingenvervoer om 8u aan op de school voor buitengewoon onderwijs. Hij moet daar wachten tot de andere 7 leerlingen die ook les volgen in dezelfde school voor gewoon onderwijs toekomen met hun bussen. De wachttijd kan oplopen tot 20 minuten. Het traject naar de gewone school is dan nog zo'n 7 km. De Lijn voorziet in het draaiboek daarvoor 5 minuten. Dat is niet realistisch gegeven de ochtendspits. De lessen starten om 8u30, maar de bus komt aan tussen 8u35 en 8u50. Ze missen systematisch 5 tot 20 minuten van het eerste lesuur. En ook het laatste lesuur moeten ze systematisch 15 minuten vroeger vertrekken omdat de bus hen dan al komt ophalen om hen naar de school voor buitengewoon onderwijs te brengen.

We delen de bezorgdheid van Lennert en zijn ouders over het systematisch moeten missen van lessen en de stress die het te laat komen met zich meebrengt. Leerkrachten starten het eerste lesuur met het invullen van de agenda en proberen te wachten met het geven van de les. Als Lennert 20 minuten te laat is, is de les wel al bezig. Lennert mist het gezamenlijk invullen van de agenda of instructies over mee te brengen materiaal of over taken en toetsen. De leerkrachten zetten deze info ondertussen ook op smartschool. De school voor buitengewoon onderwijs lijkt weinig gewicht te geven aan het systematisch te laat komen. De school kijkt vooral op langere termijn en zet in op leerlingen met het openbaar vervoer naar school te laten komen. Lennert en zijn ouders willen daar ook naartoe werken. Maar ze vragen geduld. Lennert is net 12 jaar geworden en ze willen eerst wennen aan de overstap naar het secundair onderwijs en aan het inclusietraject. Voor een gewone lijnbus is het nog te vroeg. Lennert raakt in paniek in te drukke bussen. Het Kinderrechtencommissariaat contacteerde De Lijn en de scholengemeenschap. We vroegen een oplossing zodat deze leerlingen geen les meer moeten missen en ze ook niet langer dan 90 minuten onderweg zijn. Met de wachttijd en de reistijd naar hun school is Lennert 's morgens bijna 120 minuten onderweg. Die lange busritten beginnen te wegen. In de loop van de namiddag is Lennert al erg moe (klacht nog in behandeling).

5.1.4. Niet voltijds naar school kunnen

Soms kiezen ouders er noodgedwongen voor om hun kind niet voltijds naar school te laten gaan. Het leerlingenvervoer kan soms te belastend worden voor een kind: het vroeg opstaan, de lange busritten, de eigen specifieke noden, de drukte van de andere kinderen, elk met hun eigen noden.

In veel situaties zien we ouders zoeken naar manieren om hun kind een of enkele lange busritten per week te besparen. Ouders beslissen om (tijdelijk) minder te gaan werken of maken afspraken met hun werkgever zodat ze een dag in de week vroeger kunnen vertrekken. Vaak merken we dat grootouders een rit voor hun rekening proberen nemen. Dat is niet vanzelfsprekend omdat veel grootouders zelf nog actief zijn op de arbeidsmarkt of hun fysieke paraatheid net belet om de zorg voor het vervoer over te nemen. En niet elk gezin is in deze mogelijkheid of heeft een netwerk om op terug te vallen.

Dinsdag en donderdag thuis

Alexander is 7 jaar en ging de laatste drie jaar bijna niet naar school. Hij onderging verschillende hart- en beenoperaties. Hij heeft een verstandelijke beperking. Hij gaat naar een school Type 2 op 30 km van zijn thuis. De twee busritten van telkens 90 minuten zijn voor hem nog veel te zwaar. Op dinsdag en donderdag blijft hij daarom thuis met een medisch attest. Alexander staat eerste op de wachtlijst van de dichtstbijzijnde school. We overleggen met zijn school en willen mee ijveren voor vervoer dat meer op maat is van zijn zorgnoden. Half oktober laat zijn moeder ons weten dat er een plaats is bijgekomen in de dichtstbijgelegen school. Die school ligt op 600 meter. Hiervoor hebben ze geen busvervoer nodig. Moeder en de school reageren erg opgelucht.

Woensdag thuis

Een thuisbegeleidster signaleert ons de situatie van de 8-jarige Nassim. Een jongen met gedragsproblemen, ADHD, ASS en een hechtingsproblematiek. Zijn school ligt op 21 km van thuis. In het begin van het schooljaar was hij twee uur 's ochtends en twee uur 's avonds onderweg. Daarna werden het ritten van 90 minuten. Die zijn nog veel te zwaar voor Nassim. Het gezin heeft geen wagen en geen netwerk dat kan ondersteunen. Om Nassim extra rust te bieden, blijft hij op woensdag voorlopig noodgedwongen thuis. Hij is op woensdag bijna even lang onderweg als dat hij op school is. De thuisbegeleidster vroeg aan het CLB om te helpen zoeken naar alternatieve dagbesteding voor woensdagvoormiddag.

5.1.5. Wanneer huiswerk maken?

Ouders en leerlingen signaleren hoe moeilijk het is om na een lange busrit nog tijd en energie te vinden om huiswerk te maken en om te studeren. Dit signaal komt vooral van ouders en kinderen die in Type 9 OV4 zitten en van gezinnen met een kind in Type 4. Een aantal andere kinderen en jongeren gaven aan weinig of geen huiswerk te hebben.

Door de lange ritten moeten kinderen en jongeren vroeg opstaan en zijn ze laat terug thuis. Verschillende kinderen en ouders getuigen dat huiswerk maken vooral in het weekend gebeurt. Dat heeft dan weer impact op hun recht op vrije tijd. Ouders en kinderen overwegen soms om te kiezen voor een meer praktijkgerichte opleiding, ook als die richting minder aansluit bij de talenten en mogelijkheden van het kind.

Het is belangrijk dat scholen taken en toetsen goed inplannen en er de leerlingen voldoende tijd voor geven. Dat is nodig want tijdens de week komen deze leerlingen er heel weinig aan toe omdat ze ook even willen ontspannen en vooral omdat ze hun slaap heel erg nodig hebben.

Soms wordt er al eens gesteld dat leerlingen hun huiswerk op de bus kunnen maken. Dat is veel gemakkelijker gezegd dan gedaan. Voor veel leerlingen is het vooral zaak om tijdens de busrit het stressniveau onder controle te houden. Het aantal leerlingen en hun verschillende handicaps zorgt voor veel prikkels. En ook het vele draaien en keren door de bus en het beperkte basiscomfort maakt van de bus geen plaats waar je makkelijk huiswerk kan maken.

Om 5u30 de wekker, om 18u thuis, om 21u naar bed

De 13-jarige Lucas volgt OV4 Type 9. Hij neemt al om 6u20 de bus en is pas om 18u terug thuis. Lucas volgt Wiskunde-Wetenschappen en heeft veel huiswerk. Dat is haast onmogelijk. Hij moet zich wassen, eten en wil nog even kunnen ontspannen vooraleer om 21u te gaan slapen. Zijn wekker staat om 5u30. In de bus probeert hij zich vooral niet overmatig te ergeren aan de trappen in de rugleuning van zijn stoel.

Geen huiswerkbeleid

Lennert volgt een inclusietraject in 1A STEM. Hij heeft veel huiswerk en soms drie toetsen op één dag. Het vroeg opstaan en de lange busritten zijn erg vermoeiend. Lennert heeft 's avonds nog weinig energie om te studeren. In de lagere school (voor buitengewoon onderwijs) kon hij zijn huiswerk zelf organiseren en plannen over een hele week. In het secundair onderwijs houden leerkrachten weinig rekening met het huiswerk dat de leerlingen al op de plank hebben liggen. Lennert en zijn ouders proberen dit bespreekbaar te maken met de school.

5.2. Recht op zorg, bescherming en veiligheid

5.2.1. Slechte beleving van busrit

De rode draad doorheen de meldingen en klachten zijn de lange busritten die kinderen en jongeren als onaangenaam en erg vermoeiend ervaren. Ze ondergaan de ritten.

Verschillende ouders getuigden hoe opgelucht ze waren toen ze vernamen dat ze voor hun kind een plaatsje in het buitengewoon onderwijs konden bemachtigen. Tegelijkertijd waren ze al veel langer erg bezorgd over de mogelijke impact van de busritten. De lange busritten zorgen voor stress bij hun kind en bij henzelf. Veel kinderen zijn erg overprikkeld als ze thuiskomen. In veel gezinnen begint de avond met een crisis. Het busvervoer heeft een impact op het welzijn van het hele gezin.

Alle scholen die we spraken, vinden ritten van 90 minuten nog te lang. Kinderen zijn al overprikkeld wanneer ze op school toekomen. Er zijn kinderen die opnieuw een pampers moeten dragen. Kinderen en jongeren met een zware verstandelijke beperking moeten stevig vastgegespt worden om te voorkomen dat ze met hun hoofd slaan en zich kwetsen. Er zijn kinderen die door de stress epileptische aanvallen krijgen.

Het Kinderrechtencommissariaat ijvert al langer om de maximumduur van een rit decretaal vast te leggen op 120 minuten per dag. Kinderen zouden 's ochtends en 's avonds niet langer dan 60 minuten onderweg mogen zijn. Een uitzondering kan voor kinderen die op maandag van heel ver naar een residentiële setting gebracht worden en op vrijdag terug naar huis.

Vervelend en veel te warm

Mijn zoontje Jordy is 7 jaar. Hij heeft DCD en ASS en is dit jaar gestart in de 3de kleuterklas van het buitengewoon onderwijs. Wij wonen op 10 km van de school. Jammer genoeg wordt hij als eerste opgehaald om 6u40. Hij is om 8u40 op school. Na school wordt hij als laatste afgezet. De school is gedaan om 15u30 en hij is terug thuis om 17u30. Door per dag tot vier uur in totaal in de bus te zitten, gaat hij niet meer graag naar school. Hij plast terug in zijn broek en komt helemaal bezweet thuis. Hij is overprikkeld en erg moe. Is dit nog menselijk? Jordy vertelt ons: "Het is vervelend en veel te warm op de bus."

5.2.2. Te weinig opgeleide busbegeleiders

De leerlingen hebben adequate begeleiding en zorg nodig. Een goede busbegeleider kan de negatieve beleving van een busrit verzachten. Kinderen en jongeren geven aan hoe belangrijk een positieve relatie met hen is en hoe belangrijk het voor hen is om een vaste busbegeleider te hebben. Er is heel veel goede wil bij de overgrote meerderheid van busbegeleiders.

Voor ouders is de busbegeleider de belangrijkste contactpersoon. De meeste ouders hebben een goed contact. Busbegeleiders informeren ouders wanneer busuren wijzigen, wanneer de bus vertraging oploopt of wanneer kinderen onvoorzien vroeger thuis zullen zijn. Busbegeleiders zijn ook belangrijk om problemen te signaleren aan de school. Een vlotte communicatie kan helpen om andere, meer ingrijpende maatregelen te voorkomen.

Nabijheid op afstand

Laurens is 18 jaar en heeft het syndroom van Down. Tijdens de week is hij alleen thuis met zijn moeder. Zijn vader is vrachtwagenchauffeur en van maandagochtend tot vrijdagavond op de baan. Zijn zus zit op kot. Het gezin heeft geen familie die in de buurt woont. Moeder werkt in de zorg. Ze heeft een afspraak met haar werkgever dat ze om 8u kan starten, i.p.v. om 7u. Vorige schooljaren kwam de bus Laurens ophalen om 7u45. Moeder was zo steeds op tijd op haar werk. Dit schooljaar komt de bus om 8u waardoor ze te laat komt. Moeder heeft niemand die bij haar zoon kan blijven. Ze vraagt of de bus Laurens niet vroeger kan komen halen. Ze overweegt zelfs van school te veranderen. Laurens zit 30 minuten op de bus. Op vraag van moeder heeft de school aan De Lijn gevraagd of hij vroeger kan opgehaald worden. Eventueel met een andere rit. Maar hierdoor zou Laurens veel langer onderweg zijn. Of er zou een extra lus moeten gereden worden waardoor de ritduur voor andere kinderen sterk zou oplopen.

Wanneer we spreken met moeder blijkt dat het voor haar heel erg moeilijk is om Laurens alleen te laten. Het lukt hem ook niet altijd om de voordeur goed te sluiten. Daarop blijven ze oefenen.

Moeder gaat Laurens nu toch proberen een kwartiertje alleen thuis te laten wachten. Ze koopt hem voor het eerst een gsm. Ze spreekt met de busbegeleider af dat die moeder en Laurens een bericht stuurt als de bus er bijna is. De eerste dagen houdt moeder via WhatsApp contact met Laurens terwijl hij wacht op de bus. Een overbuurvrouw komt kijken of de deur goed is dichtgetrokken.

Het gebrek aan voldoende en opgeleid personeel is een zeer groot knelpunt. Busbegeleiders zijn niet steeds op de hoogte van de zorgnoden van de leerlingen en zijn meestal onvoldoende opgeleid om ermee om te gaan. Sommige scholen maken zorgfiches per bus: leerlingen die niet naast elkaar of in elkaars buurt mogen zitten, kinderen die extra vastgemaakt moeten worden om hun fysieke integriteit te beschermen, wat te doen bij een epilepsieaanval, te verwittigen personen, ... Sommige begeleiders spreken geen of heel beperkt Nederlands. Dat belemmert de relatie met de leerlingen en de samenwerking met ouders en buschauffeur.

In Vlaanderen bieden 6 hogescholen gratis vorming voor busbegeleiders die al een aanstelling hebben in een school voor buitengewoon onderwijs.¹⁶ Scholen stimuleren hun busbegeleiders om deze vorming te volgen, maar kunnen hen niet verplichten.

Alle scholen signaleren dat er nood is aan meer ondersteuning voor de busbegeleiders. Een aantal scholen signaleren dat ze voor hun doelgroep meer gebaat zijn met een extra busbegeleider om het vervoer op een kwalitatieve manier te laten verlopen. Die vraag horen we bij scholen die werken met leerlingen met een verstandelijke beperkingen of met leerlingen met emotionele of gedragsstoornissen.

¹⁶ <https://onderwijs.vlaanderen.be/nl/directies-administraties-en-besturen/personeelszaken/professionalisering-nascholing-en-begeleiding/vorming-voor-busbegeleiders-buitengewoon-onderwijs>

Het is voor scholen moeilijk om busbegeleiders te vinden en te houden. Scholen vertellen ons dat busbegeleiders kort voor de start van het schooljaar afhaakten omdat hun rit korter werd. Ook wanneer De Lijn bijstuurt en ervoor zorgt dat ritten korter worden, zijn scholen bevreesd dat busbegeleiders zullen afhaken omdat ze nog minder loon zullen overhouden. Elke school ondervindt moeilijkheden om extra busbegeleiders te vinden. In één van onze klachtenonderzoeken stellen we vast dat dit de inzet van bijkomende bussen in de weg stond.

Communicatie van De Lijn

“De Lijn heeft de planning voor de school grondig herbekeken en voorstellen gedaan om bijkomende ritten te voorzien die verbetering zouden kunnen brengen. Evenwel betekent de inzet van bijkomende bussen ook dat er busbegeleiding voor dit voertuig moet zijn. Het is aan de school om te voorzien in busbegeleiding. Wij hebben dit grondig bekeken samen met de school, maar de school heeft uiteindelijk beslist om geen bijkomende ritten in te leggen en het bestaande aantal ritten te behouden. Zonder akkoord van de school en zonder de vereiste busbegeleiding kan De Lijn geen extra bus inleggen. Wij zijn daardoor genoodzaakt u mee te delen dat wij op dit moment, ondanks alle inspanningen, helaas geen andere optie kunnen aanbieden.”

Scholen proberen leerkrachten die deeltijds lesgeven te motiveren om busbegeleiding op te nemen. Leerkrachten haken af wanneer ze merken dat ze amper extra loon overhouden voor die extra werkuren.

Het statuut van busbegeleiders blijft een pijnpunt dat nog steeds om een oplossing vraagt. Het Kinderrechtencommissariaat ondersteunt deze vraag al langer. De wijze waarop busbegeleiders verlood worden, staat haaks op het streven naar kortere busritten. Het statuut kan ook een hefboom zijn om busbegeleiders verder te professionaliseren.

In oktober 2023 werd in het akkoord van de federale regering over de begroting voor 2024 opgenomen dat tewerkstelling via een flexi-job wordt uitgebreid naar nieuwe sectoren waaronder het onderwijs. De uitbreiding van de flexi-jobs zal ingaan op 1 januari 2024. Het onderwijsveld wacht op de verdere richtlijnen van de overheid. Het is voor scholen nog onduidelijk voor welke jobs binnen het onderwijs flexi-jobs zullen kunnen. Scholen zien zeker kansen om hiermee ook nieuwe busbegeleiders aan te trekken. Ze krijgen signalen dat het mensen zou motiveren om zich kandidaat te stellen.

5.2.3. Weinig comfort

De busritten bieden heel weinig comfort. Er zijn weinig mogelijkheden om nog iets te eten en te drinken of naar het toilet te gaan, al is daar soms echt nood aan. In het begin van schooljaar was het nog heel warm. De temperaturen op de bussen liepen heel sterk op. Kinderen en jongeren vertelden ons hoe lastig dit was. Scholen getuigen over kinderen die hierdoor in crisis gingen. Ondertussen zijn de temperaturen fors gedaald. Kinderen signaleren dat het koud is op de bus. Er zijn nog te veel bussen met geen of een slecht functionerende airco en/of verwarming.

Er zijn bussen die in slechte staat verkeren. Directies getuigen over bussen waar het binnen regent, deuren die niet sluiten, veiligheidsgordels die ontbreken, onvoldoende ankerpunten voor rolstoelen of liften die niet naar behoren werken of waarop het nog wachten is.

Wachten op een lift

Een directeur van een BuSO-school met aanbod OV1 en OV2 Type 2 en OV2 Type 9 signaleert: “Wij wachten al twee jaar op een extra liftbus. Die komt er maar niet. Bijgevolg dragen busbegeleider, chauffeur en ouders jongeren in een rolstoel dan maar zo de bus op en af. Dit zorgt voor onveilige

situaties zowel voor de jongeren als voor de mensen die zorg dragen. Wij hebben ook jongeren van 21 jaar die 120 kg wegen.”

Het Kinderrechtencommissariaat vraagt om het recht op een kwaliteitsvolle en veilige verplaatsing centraal te plaatsen i.p.v. recht op busvervoer. We vragen duidelijke kwaliteitseisen voor het busvervoer, waarbij de belangen en noden van de kinderen centraal staan. De Lijn moet ook verder inzetten op het controleren en handhaven van de kwaliteit van het busvervoer. Bij De Lijn horen we ook de wil om meer rekening te kunnen houden met de noden van het kind. Nu weet het alleen of rolstoelvervoer nodig is.

5.2.4. Niet altijd kunnen rekenen op buschauffeurs

Het tekort aan buschauffeurs is ook een gekend knelpunt. Oderaannemers hebben soms geen reserves om zieke chauffeurs te vervangen. De meeste scholen waarmee we spraken, hadden dit schooljaar al te maken met ritten die niet konden uitrijden omdat er geen chauffeur was. Soms bleef het beperkt tot één dag, soms ging het om meerdere opeenvolgende dagen. Ook wanneer De Lijn extra ritten kan inzetten om de 90 minuten-ambitie waar te maken, is het soms wachten tot ze een chauffeur vinden om de extra rit te kunnen opstarten. Soms duurt het een week, twee weken vooraleer een chauffeur wordt gevonden en ondertussen geraken de leerlingen niet op school. Het Kinderrechtencommissariaat vraagt dat De Lijn in zulke gevallen ad hoc een eigen chauffeur inzet.

Chauffeurs zijn vaak anderstalig en beheersen maar beperkt het Nederlands. De communicatie met de busbegeleider loopt dan moeilijk, maar ook met de ouders of kinderen. Scholen signaleren ons buschauffeurs die vloeken en tieren wat voor stress zorgt bij de kinderen. Sommige buschauffeurs menen dat het hun taak is om de orde op de bus te handhaven in plaats van de busbegeleider.

De belangen van de buschauffeur staan ook haaks op het streven naar korte busritten. Een aantal scholen geeft aan dat ze in het recente verleden nog problemen hadden met sommige oderaannemers en hun chauffeurs omdat die wel erg veel tijd verloren onderweg: rookpauzes langs de kant van de weg, langs de bakker gaan, tanken, ... Die scholen meldden dat aan De Lijn en die oderaannemers rijden niet meer voor die scholen. Ze vragen zich wel af of die firma's nu niet voor andere scholen rijden

5.2.5. Continuïteit van zorg onder druk

In het buitengewoon onderwijs krijgen leerlingen specifieke begeleiding, bijvoorbeeld van een logopedist of kinesist. Waar onderwijs- en zorginstelling samen op één campus of dicht bij elkaar liggen, werken ze samen. Leefgroepbegeleiders en leerkrachten begeleiden kinderen en jongeren bij hun verplaatsing tussen beide voorzieningen. Therapeuten verbonden aan het MFC werken ook in de school.

Ouders vinden het belangrijk dat therapieën tijdens de schooluren op school kunnen gebeuren. Sommige scholen signaleren dat de kine en logo die ze kunnen bieden vaak niet toereikend is. Door besparingen werd er doorheen de jaren ook beknipt op dit personeel.

Wanneer er nood is aan bijkomende therapieën buiten de schooluren, is het voor ouders een hele karwei om het allemaal georganiseerd te krijgen. Lange busritten waardoor hun kind laat thuiskomt bemoeilijkt die organisatie. Ook wanneer de uren van thuiskomst een aantal keer wijzigt tijdens de eerste maanden van het schooljaar vergt dat de nodige flexibiliteit van ouders en therapeuten.

Therapie

Roos (19 jaar, OV1 Type 2) heeft nood aan logo en kine zowel binnen als buiten de school. Op school is er maar beperkt tijd voor deze therapieën. Ongeveer een halfuurtje per week. Op woensdagmiddag gaat Roos afwisselend naar kine, logo en blaaskine. Omdat ze steeds later thuis kwam met de bus, kwamen deze therapieën op de helling te staan. Haar moeder is deeltijds gaan werken. Zo kunnen ze de therapieën voor Roos en de vrijetijdsbesteding van Roos en de twee andere kinderen blijven combineren. Haar kinesist signaleert dat ze in haar privépraktijk steeds vaker de vraag krijgt van ouders om pas na 18u te starten. Door de lange busritten wordt het steeds moeilijker om er op een vroeger tijdstip te geraken.

Het Kinderrechtencommissariaat vraagt de beleidsdomeinen Onderwijs en Welzijn om scholen en MFC's te versterken, zodat leerlingen maximaal in de school hun therapie (kine, logo, ...) krijgen. We zien een uitzondering voor gespecialiseerde therapieën.

Voor heel wat kinderen en jongeren in het buitengewoon onderwijs is het van groot belang dat ze tijdens de week in een internaat of MFC kunnen verblijven, om de gepaste hulp te kunnen krijgen. Sommigen hebben lang moeten wachten om een plek te krijgen in een internaat of MFC. Groot is dan de frustratie en ongerustheid als mank lopend leerlingenvervoer alsnog roet in het eten gooit, zo blijkt uit verschillende klachten die we binnenkregen.

Geprioriteerde hulp op de helling

In de school van Julia (13 jaar, 1ste observatiejaar OV3 Type 9) reed er in het begin van het schooljaar geen enkele bus. Haar ouders contacteerden ons eind september. Op maandagochtend en vrijdagavond heeft ze vervoer nodig tussen thuis en de school. Op andere momenten tijdens de week tussen het MFC en de school. Geen van de twee bussen reed in september. Ouders, plusouders en vrienden wisselen af om Julia naar school te brengen. Hierdoor is ze nog niet op het MFC geraakt. Haar voorrang van toegang tot gepaste zorg (het MFC) kwam daardoor in het gedrang. De ouders vreesden dat al hun inzet van vorig schooljaar om Julia in een MFC binnen te krijgen, verloren moeite zal blijken te zijn als er niet snel een oplossing komt. De school zorgde voor een noodoplossing. Leerkrachten vervoerden haar dagelijks tussen het MFC en de school. De ouders zijn deze leerkrachten heel dankbaar, maar hun hoop op busvervoer slinkt. Het Kinderrechtencommissariaat stond al in contact met de school en De Lijn. Vanaf maandag 9 oktober reed eindelijk de bus die Julia van thuis naar de school brengt. Vanaf dinsdag 10 oktober was er ook eindelijk busvervoer tussen het MFC en de school.

Sommige kinderen gaan voorlopig nog niet terug naar school omdat ze residentieel in behandeling zijn. Bij ouders leeft er een grote ongerustheid over de impact van een lange busrit, eenmaal het kind terug naar school kan.

Behandeling teniet?

Sofia-Marie (8 jaar, Type 9, lage sociaal-emotionele ontwikkeling) is momenteel opgenomen in een kinderpsychiatrisch ziekenhuis. Binnenkort zal ze terug naar school kunnen gaan. Haar moeder is erg ongerust over de geplande busuren. Sofia-Marie zou in totaal tot vijf uur per dag in de bus zitten. Ze zal moeten opstappen om 6u30 en pas tegen 19u terug thuis zijn. Haar moeder is erg bezorgd dat de effecten van de behandeling hierdoor teniet zullen gedaan worden. Sowieso heeft haar dochter heel veel slaap en heel veel rust nodig. De lage sociaal-emotionele ontwikkeling leidt immers tot snelle overprikkeling met moeilijk hanteerbaar gedrag tot gevolg. Moeder contacteerde al verschillende keren De Lijn. Haar school verwees door naar het Kinderrechtencommissariaat. We namen deze melding in behandeling.

5.3. Recht op vrije tijd en rust

Elk kind heeft recht op rust en vrije tijd (artikel 31 IVRK). Verschillende kinderen en jongeren in het buitengewoon onderwijs zien hun vertrektijden regelmatig vervroegen omdat er nieuwe leerlingen bijkomen waardoor hun bus langere ritten moet maken. Dit heeft zo zijn gevolgen. Niet alleen voor het kind. Het heeft impact op het ganse gezin. Kinderen geven aan dat ze heel vroeg moeten opstaan en dat is lastig. Sommige kinderen worden al om 5u30 gewekt. Kinderen zijn dan vaak nog erg moe. Kinderen met zorgnoden helpen klaarmaken voor school vraagt vaak meer tijd: om het kind te verzorgen, aan te kleden en te laten ontbijten. Sommige gezinnen krijgen 's morgens ondersteuning van thuisverpleging.

Dat leerlingen nog altijd vroeg hun wekker moeten zetten om naar school te vertrekken, toont ook de bevraging van Katholiek Onderwijs Vlaanderen van eind september 2023. Bijna negen op de tien scholen zeggen dat de eerste leerling vóór 7 uur 's ochtends op de bus stapt. Bij één op de vier is dat zelfs voor 6.30 uur.¹⁷

De busrit zelf ervaren kinderen en jongeren als saai, vervelend en vermoeiend. Sommigen slapen bij op de bus. Voor veel kinderen en jongeren is dat geen optie door de prikkels van andere kinderen, het draaien en keren van de bus, het weinige comfort.

Kinderen en jongeren vinden het belangrijk dat ze even speeltijd hebben om te bekomen. Wanneer de bus te laat op school aankomt en kinderen direct de klas in moeten, kan dat niet. Verschillende kinderen en jongeren geven aan dat ze vermoeid de lessen volgen.

Na thuiskomst van school is er nog maar weinig tijd om te ontspannen of voor hobby's. Om voldoende nachtrust te hebben, gaan de kinderen en jongeren 's avonds vroeg slapen. De wekker staat 's morgens immers ook vroeg. Ouders of familieleden proberen af en toe zelf te rijden zodat hun kind wat kan bijslapen door de week, toch op de hobby geraakt of op vrijdag na school onmiddellijk aan het weekend kan beginnen.

Het weekend staat voor heel wat leerlingen in het teken van huiswerk maken en studeren. Door de lange busritten hebben ze daar tijdens de week weinig tijd voor en zin in. Dat heeft ook tot gevolg dat er in het weekend minder vrije tijd overblijft.

Met moeder naar huis

De moeder van Jordy (7 jaar, ASS en DCD) is in budgetbeheer. Ze heeft een wekelijks te spenderen bedrag. Ook voor benzine. Op woensdag en vrijdag combineert ze afspraken en boodschappen doen met het ophalen van Jordy. Zo bespaart ze hem wekelijks twee lange busritten. Op woensdag komt Jordy zo ook op tijd voor de zwemles. Op vrijdag kunnen ze onmiddellijk na school samen beginnen aan het weekend. Voor Jordy zijn deze twee vaste dagen dat zijn moeder hem ophaalt heel belangrijk.

6. Aanbevelingen

6.1. Inzetten op inclusie

Verschillende ouders kaarten aan dat hun kind eigenlijk terecht zou moeten kunnen in het gewoon onderwijs. Voor hen is de overstap naar het buitengewoon onderwijs een gevolg van het tekortschieten

¹⁷ Katholiek Onderwijs Vlaanderen, Rapport bevraging leerlingenvervoer, 26 september 2023. Zie ook het persbericht hierover: <https://www.katholiekonderwijs.vlaanderen/katholiek-onderwijs-vlaanderen-vraagt-oplossing-busvervoer-in-buitengewoon-onderwijs>.

van het gewoon onderwijs door een gebrek aan kennis, middelen en/of de wil om inclusietrajecten te doen slagen.

Het Kinderrechtencommissariaat vraagt al jaren om ernstig werk te maken van scholen die achterblijven op het vlak van inclusie. We reikten daar ook concrete suggesties voor aan.¹⁸

Het realiseren van meer inclusie is een gedeelde verantwoordelijkheid van het Vlaamse onderwijsbeleid, de onderwijsnetten, de inrichtende machten, de scholen, leersteuncentra en CLB's.

Als er meer inclusie wordt gerealiseerd binnen het gewoon onderwijs dan zal dat het aantal leerlingen verminderen dat dagelijks lange afstanden moet afleggen. Maar er zal wel nog steeds nood zijn aan een gepaste mobiliteitsondersteuning voor de betrokken kinderen en jongeren met een beperking.

Het Kinderrechtencommissariaat vraagt al langer om een systeem van mobiliteitsondersteuning dat toepasbaar is in het veranderend onderwijslandschap dat evolueert naar meer inclusie. Ook leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften die in een gewone school zitten, kunnen nood hebben aan mobiliteitsondersteuning (bv. van een mobiliteitscoach). Het Kinderrechtencommissariaat vraagt om dit recht decretaal te verankeren.

6.2. Buitengewoon onderwijs geografisch beter spreiden

Een al langer bekend knelpunt is het plaatstekort in het buitengewoon onderwijs en de erg ongelijke geografische spreiding van het aanbod van verschillende types buitengewoon onderwijs. Sommige kinderen en jongeren van wie de ouders kiezen voor buitengewoon onderwijs, moeten daardoor een heel eind van huis naar school.

We pleiten daarom al langer voor een betere geografische spreiding van scholen voor buitengewoon onderwijs. Vestigingen van scholen buitengewoon onderwijs inrichten op campussen voor gewoon onderwijs kan daarbij helpen. De school komt voor deze leerlingen dan dicht bij huis te liggen. We zijn in dit verband alvast tevreden dat het nieuwe Leersteundecreet geografische beperkingen om vestigingsplaatsen voor buitengewoon basisonderwijs in te richten op campussen voor gewoon basisonderwijs, opheft.¹⁹

We herhalen ons standpunt dat er verschillende complementaire wegen naar inclusie mogelijk zijn. Een betere geografische spreiding van het aanbod aan buitengewoon onderwijs is daar één van. Hoger toonden we, op basis van de klachten van de 12-jarige Lennert en de 15-jarige Toon, dat het leerlingenvervoer hun inclusietraject nog onvoldoende ondersteunt.

¹⁸ Kinderrechtencommissariaat, Advies conceptnota leersteun, 2021-2022/03, 12 oktober 2021, <https://www.kinderrechten.be/advies/conceptnota-leersteun-stappen-naar-meer-inclusief-onderwijs>

Kinderrechtencommissariaat, Advies Decreet Leersteun: stappen naar meer inclusief onderwijs, 2022-2023/11, 28 maart 2023, <https://www.kinderrechten.be/advies/decreet-leersteun-stappen-naar-meer-inclusief-onderwijs>, pp. 9-11.

¹⁹ Kinderrechtencommissariaat, Advies Decreet Leersteun: stappen naar meer inclusief onderwijs, 2022-2023/11, 28 maart 2023, <https://www.kinderrechten.be/advies/decreet-leersteun-stappen-naar-meer-inclusief-onderwijs>, p. 4.

6.3. Uitrollen en decretaal verankeren van het recht op mobiliteitsondersteuning

6.3.1. Proefprojecten tonen oplossingen op maat van kinderen en gezinnen, maar Vlaanderen moet opnieuw wachten

Het Kinderrechtencommissariaat pleit al langer voor een duurzame omslag naar een recht op mobiliteitsondersteuning. Proefprojecten hebben de afgelopen jaren aangetoond hoe de puzzel voor de mobiliteitsondersteuning voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs gelegd kan worden. Er werd geëxperimenteerd met systemen om het aangewezen traject op maat te bepalen met:

- collectieve opstapplaatsen,
- taxibusjes,
- fiets- en wandelpools,
- inclusieve buitenschoolse opvang,
- voor- en naschoolse opvang
- mobiliteitscoaches.

Consultancy-bureau Deloitte evalueerde de pilootprojecten.²⁰

Evaluatierapport

“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.”²¹

De pilootregio's Antwerpen, Leuven en Midwest (regio Roeselare) zitten ondertussen in een overgangsfase. Zij kunnen blijven voortwerken aan hun waaier aan oplossingen. Ze kregen hiervoor rechtsbasis via het decreet over diverse maatregelen in het onderwijs (juni 2022). De regio's moeten hun werkplan ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse Regering.

De Vlaanderen-brede uitrol was pas voorzien tegen het schooljaar 2024-2025. We hebben in onze jaarverslag 2021-2022, in het Vlaams Parlement en in overlegmomenten met de bevoegde ministers onze teleurstelling uitgedrukt over het feit dat die uitrol zo lang op zich liet wachten. Ondertussen begrepen we dat 1 september 2024 ook niet zal gehaald worden. Het Kinderrechtencommissariaat is hierover zwaar teleurgesteld.

Het Kinderrechtencommissariaat kijkt naar de vijf ministers en beleidsdomeinen die zich in november 2021 samen engageerden om een structurele oplossing voor het leerlingenvervoer uit te werken: Onderwijs, Mobiliteit, Welzijn, Jeugd en Binnenlandse Aangelegenheden. We zijn er meer dan ooit van overtuigd dat samenwerking noodzakelijk is om duurzame oplossingen in heel Vlaanderen en Brussel te realiseren.

²⁰ Deloitte Consulting & Advisory, Managementsamenvatting 30 maart 2022, Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs - fase 2, <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/documenten/bestanden/18955.pdf>

²¹ Deloitte Consulting & Advisory, Managementsamenvatting 30 maart 2022, Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs - fase 2, <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/documenten/bestanden/18955.pdf>, p.66.

6.3.2. Enkele overwegingen en aanbevelingen vanuit de recente meldingen en klachten

Betrekken van ouders en leerlingen

Er wordt snel vanuit gegaan dat bij de ouders de overtuiging leeft dat een bus van deur tot deur de enige en beste vervoersoplossing is voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs. De meeste ouders begrijpen ook dat het om collectief vervoer gaat. De Lijn kiest in eerste instantie ook voor grote bussen en het zet weinig in op andere vervoersmiddelen. Om de bus zoveel mogelijk te vullen worden grote lussen gemaakt. Dit leidt tot langere ritten.

We begrijpen de frustratie van scholen en andere betrokkenen wanneer ouders op wandelafstand van de school wonen en vasthouden aan hun recht op busvervoer. Tegelijkertijd is de vraag of ouders altijd een alternatief hebben? Opvang is voor kinderen met een beperking nog te weinig beschikbaar en/of toegankelijk.

De regelgeving bepaalt niet dat leerlingen aan huis moeten opgehaald worden, maar aan een 'vaste opstapplaats'. Meestal kiezen ouders het thuisadres, maar ook de verblijfplaats, kinderopvang, halte van De Lijn, ... kunnen gebruikt worden om de afstand tot de school te bepalen en het recht op leerlingenvervoer te realiseren.

De meldingen bij onze Klachtenlijn tonen echter dat er ook ouders zijn die concrete voorstellen doen om de busrit van hun kind minder lang te maken. Bijvoorbeeld door mee na te denken over een andere opstapplaats in de buurt of bij hun werkplaats. De mogelijkheden die gezinnen zien naast het thuisadres zouden veel vroeger actief bevestigd moeten worden en meegenomen worden in het zoeken naar de meest passende vervoersondersteuning, al dan niet met busvervoer. We zien het in kaart brengen van de mogelijkheden en noden als een opdracht voor de scholen en de CLB's. Immers, de zorgnoden en de mogelijkheden van de leerling dienen centraal te blijven staan. Ook in het opvolgen en evalueren van busritten is het belangrijk om ouders en kinderen te betrekken.

Andere opstapplaats

Jordy (7 jaar, ASS en DCD) stapt als eerste op en als laatste van de bus. Hierdoor is hij 's morgens en 's avonds telkens 120 minuten onderweg. Jordy heeft een locatietracker op zijn gsm, waarmee zijn moeder de busroute kan volgen. Die stelde vast dat een uur nadat Jordy thuis werd opgehaald, de bus langskomt in een andere deelgemeente op slechts enkele minuten rijden van hun huis. De bus maakt dus eerst een grote lus. Moeder stelt een oplossing voor. Ze vroeg aan de school of Jordy ook in die deelgemeente kan opstappen? De school zei dat dit niet mogelijk is. Het zou haar zoon nochtans 's morgens en 's avonds een uur bus besparen. Het is voor moeder ook mogelijk om Jordy elke dag in die andere deelgemeente af te zetten en op te halen. Het Kinderrechtencommissariaat vroeg de school om samen met de busfirma en De Lijn te bekijken waar de bus in de deelgemeente veilig zou kunnen halt houden. Om vervolgens te bekijken of deze opstapplaats ook recht geeft op busvervoer. Dat was het geval en de school deed de aanvraag via MOVIS.

Thuis of werkplek

Vorig schooljaar stapte Sofia-Marie (8 jaar, Type 9, lage sociaal-emotionele ontwikkeling) om 7u30 in de minibus. Dat deed ze op het werkadres van haar moeder. Ook na schooltijd werd Sofia-Marie afgezet op het werk van haar moeder. De 6 km tussen thuis en de werkplek van moeder legden ze af met de bakfiets. Voor de alleenstaande moeder met ook nog een oudere zoon was dit geen evidente situatie. Ze moest vroeger op haar werk zijn en er ook langer blijven. Dit schooljaar vroegen ze opnieuw busvervoer aan voor zowel het thuisadres als voor het werkadres. Ze kiezen niet meer voor het werkadres omdat het momenteel geen kortere reistijd oplevert voor Sofia-Marie.

Verscheidende ouders wilden weten waar er in hun buurt of gemeente nog kinderen wonen die naar het buitengewoon onderwijs gaan. Ouders willen bekijken of ze onderling het aantal opstapplaatsen zouden kunnen verminderen door te komen tot één of enkele gezamenlijke opstapplaatsen. Ze richten zich tot hun school, maar die beschikt niet altijd over de gegevens van andere kinderen (omdat ze bijvoorbeeld in een andere school en in een andere regio naar school gaan). En ze kan die info ook niet zomaar doorgeven. Ouders die wel met andere ouders in contact kunnen komen, stellen vast dat het heel moeilijk is om verschillende gezinssituaties (zorg voor de kinderen, werksituatie van de ouders) op elkaar af te stemmen en om als ouder zorg te dragen voor meerdere kinderen en jongeren met een handicap.

Het Kinderrechtencommissariaat beschouwt het als een belangrijke rol voor lokale besturen om hun burgers hierin te ondersteunen en te faciliteren. Lokale besturen zijn cruciale partners om leerlingen een veilige opstapplaats aan te bieden.

Minibusjes en taxi's, waar nodig met begeleiding

Minibusjes en taxi's zijn deel van de oplossing. Dat leert ons de evaluatie van de pilootprojecten.

Evaluatierapport

“Minibusjes en taxi's bieden de grootste tijdsinstellingen 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.”²²

In een aantal meldingen en klachten kaarten ouders of scholen aan dat hun kind of hun school vorig schooljaar wel kon rekenen op een minibus of taxirit en nu niet meer. Dat verkortte de reistijd aanzienlijk. Ze werden massaal ingezet vanaf januari 2022 om snel te kunnen schakelen. We begrijpen dat het voor leerlingen en ouders erg moeilijk was toen dit voordeel begin dit schooljaar wegviel en de leerlingen terug mee moesten met een grote bus.

Sommige scholen en ouders gaven aan dat ze zelf geen vragende partij meer waren om minibusjes of taxiriten in te zetten. Scholen en ouders wezen op het belang van de nabijheid van een begeleider voor kinderen en jongeren met een verstandelijke beperking (Type 2) en voor jonge kinderen met een emotionele of gedragsstoornis (Type 3). Bij minibusjes en taxi's is naast de chauffeur geen begeleider voorzien.

Begeleiding nodig (1)

Sofia-Marie (8 jaar, ASS, lage sociaal-emotionele ontwikkeling) stapte in de loop van vorig schooljaar over naar het buitengewoon onderwijs toen er een plaatsje vrijkwam. Ze schreef in voor een verder gelegen school na een volzetverklaring van de dichtstbijzijnde school. Ze kon mee met een minibusje. Maar zonder begeleiding naar school reizen, is voor Sofia-Marie heel moeilijk. Ze raakt snel overprikkeld waardoor ze moeilijk hanteerbaar gedrag vertoont.

Begeleiding nodig (2)

Amir (5 jaar, ASS, lage sociaal-emotionele ontwikkeling) praat nog niet, is nog niet zindelijk, raakt snel overprikkeld en stelt daardoor moeilijk hanteerbaar gedrag. Vorig schooljaar ging hij met een minibusje naar school. Hij was 20 minuten onderweg. Het vervoer zelf bleef moeilijk omdat er geen

²² Deloitte Consulting & Advisory, Managementsamenvatting 30 maart 2022, Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs - fase 2, <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/documenten/bestanden/18955.pdf>, p.39.

begeleider was. Amir wrong zich los, trok aan de deurhendel, stoorde de chauffeur... Een extra gordel bracht meer veiligheid, maar het bleef moeilijk voor Amir.

Het Kinderrechtencommissariaat ijvert ervoor dat minibusjes en taxi's worden ingezet daar waar het de meest passende mobiliteitsondersteuning is. Daarvoor zijn heldere criteria nodig. Als voor de leerling de aanwezigheid van een begeleider nodig is, vinden we dat dit moet worden geboden en gesubsidieerd. De regelgeving moet hiervoor worden aangepast. We vragen dat er bij de uitrol van de pilootprojecten hiervoor ook nodige middelen worden voorzien. Voor voertuigen met enkel een chauffeur, vinden we het aangewezen dat bestuurders een vorming krijgen over de noden van leerlingen in het buitengewoon onderwijs.

Kinderopvang is een must

Ouders vragen betaalbare en inclusieve opvang. In de opvang binnen of buiten de school kan een kind iets eten of drinken, even rusten en naar het toilet gaan. Ze zijn omgeven door zorg. De kinderen kunnen er spelen of huiswerk maken. Voor de ouders is dit een goede en geruststellende oplossing.

Evaluatierapport

“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.”²³

Ouders die relatief dicht in de buurt van de school wonen of werken, verkiezen kinderopvang op school. Ouders die verderaf wonen of die niet in staat zijn zelf hun kind naar de school te brengen, kiezen voor inclusieve lokale kinderopvang. Hier ligt een belangrijk opdracht voor de lokale besturen. In onze reportage uit 2021 toonden we deze oplossing.²⁴

Een school die we spraken in kader van ons onderzoek biedt opvang, langer dan de verplichte gratis 15 minuten voor en na de schooldag. De school geeft aan dat ze de opvang meer zouden kunnen promoten als alternatief voor het busvervoer. Bij inschrijvingen wordt er al snel gewezen op het 'gratis busvervoer'. Hierdoor wordt voor sommige ouders (betalende) opvang minder aantrekkelijk. Momenteel wordt er weinig gebruik van gemaakt. Een andere school organiseerde vroeger opvang, maar stopte ermee toen de ruimte werd omgebouwd tot klaslokaal om meer leerlingen te kunnen inschrijven.

Sommige scholen werken samen met een buitenschools opvanginitiatief, maar stellen vast dat de werkingen nog onvoldoende inclusief zijn (expertise, infrastructuur, omkadering). Kinderen uit het buitengewoon onderwijs voelen zich er daardoor minder goed of zijn er soms niet (meer) welkom. Ook hier kunnen de pilootprojecten inspireren, bijvoorbeeld met de inclusiviteitscoaches die in Antwerpen worden ingezet.

Het ontbreken aan betaalbare en inclusieve opvang bestendigt de keuze voor het leerlingenvervoer met vaak lange busritten. Het Kinderrechtencommissariaat pleit ervoor dat meer scholen buitengewoon onderwijs voor- en naschoolse opvang aanbieden en dat lokale besturen in hun gemeente inclusieve buitenschoolse opvang faciliteren, zodat busvervoer minder nodig is en met kortere ritten georganiseerd kan worden. Scholen, lokale besturen en andere betrokken partners moeten hiervoor de nodige

²³ Deloitte Consulting & Advisory, Managementsamenvatting 30 maart 2022, Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs - fase 2, <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/documenten/bestanden/18955.pdf>, p.63.

²⁴ Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs: reportage met oplossingen op maat, <https://www.kinderrechten.be/nieuws/leerlingenvervoer-buitengewoon-onderwijs-reportage-met-oplossingen-op-maat>

middelen krijgen. Ook leerlingen buitengewoon secundair onderwijs met een zware zorgnood zouden toegang moeten krijgen tot zulke opvang.

De leerweg naar zelfstandigheid

Het kinderrechtenverdrag benadrukt het recht op bijzondere zorg met oog op het bereiken van de grootst mogelijke zelfstandigheid en om een volwaardig en actief leven te leiden in de samenleving. Veel ouders hebben niet de middelen of de tijd om hun kind zelf naar school te brengen. Velen aarzelen ook om hun kind zelfstandig naar school te laten gaan uit ongerustheid of uit gebrek aan kennis over de verschillende vervoersmogelijkheden voor hun kind. Dat is een leerweg en vraagt tijd, zowel van de leerling, de ouders als de school.

In de pilootprojecten spelen de mobiliteitscoaches hierin een erg belangrijke rol. Ze begeleiden een traject met het openbaar vervoer en houden rekening met de zorgnoden. Ze oefenen met de leerlingen zodat ze misschien op langere termijn zelfstandig naar school kunnen gaan. In 2021 brachten we de rol en betekenis van een mobiliteitscoach in beeld.²⁵

Evaluatierapport

“Mobiliteitscoaches 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. Door het gebruik van deze modi ervaren leerlingen ook meer vrijheid en meer comfort. Hun zelfvertrouwen neemt toe.”²⁶

Van scholen met een aanbod OV3 en OV4 mag verwacht worden dat ze hierover een beleid voeren. De regelgeving bepaalt dat leerlingen vanaf het eerste jaar van de kwalificatiefase van OV3 of het vierde leerjaar van OV4 in principe zelfstandig naar hun school of voorziening (onderwijsinternaat, (semi-)internaat, MFC) gaan met een eigen vervoermiddel of met het openbaar vervoer. Deze leerlingen hebben in principe geen recht meer op leerlingenvervoer. Er kan wel afgeweken worden van deze regel.²⁷

We zagen een voorbeeld van een school die beseft dat ze nog te weinig inzet op het aanleren van zelfstandigheid en nog te veel teert op de uitzonderingsmogelijkheden in de regelgeving. Met het nieuwe digitaal platform MOVIS kijkt de overheid meer nauwgezet toe of de aanvragen correct verlopen. We zagen voorbeelden van jongeren waarvoor de school bij de start van het schooljaar het recht op vervoer nog opnieuw moest in orde brengen. Jongeren die soms noodgedwongen het openbaar vervoer moesten nemen, terwijl ze daar helemaal niet op voorbereid waren. De klassenraad, bijgestaan door het CLB, bepaalde dat er elementen van psychosociale aard aanwezig zijn, waardoor het gebruik van het openbaar vervoer een negatieve invloed zou hebben op de leerling. Dit gebeurde conform de regelgeving en dit was nodig omdat de leerling leerlingenvervoer nodig had. We vonden het niet kunnen dat dit gebeurde zonder de ouders en de leerling te informeren over wat er precies gaande was. Sommige schooldirecties vragen duidelijkere criteria waarmee de klassenraad en het CLB afwijkingmogelijkheden zoals ‘elementen van psychosociale aard’ en ‘ernstige motorische handicap’ kunnen beoordelen en beslissingen kunnen motiveren.

²⁵ Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs: reportage met oplossingen op maat, <https://www.kinderrechten.be/nieuws/leerlingenvervoer-buitengewoon-onderwijs-reportage-met-oplossingen-op-maat>

²⁶ Deloitte Consulting & Advisory, Managementsamenvatting 30 maart 2022, Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs - fase 2, <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/documenten/bestanden/18955.pdf>, p.60.

²⁷ Algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer, NO/2008/02 (laatst gewijzigd op 30/11/2023), <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/edulex/document/13979#2-2-1-3>, par. 2.2.1.3.

We zagen ook voorbeelden van scholen die sterk inzetten op zelfstandig naar school komen.

Volop inzetten op alternatieven

Een school OV4 Type 9 in een centrumstad zet sinds haar oprichting 7 jaar geleden heel bewust in op alternatieven voor leerlingenvervoer met de bus en om leerlingen maximaal zelfstandig te maken. Op infomomenten en bij inschrijvingen staan de alternatieven centraal. Het leerlingenvervoer wordt eerder negatief in de kijker gezet door te wijzen op problemen met de lange busritten. De school verwacht evenwel niet dat leerlingen van de eerste graad al op een andere manier dan met de bus naar school komen. De aanpak van de school werkt. De school telt in totaal 200 leerlingen. De 64 leerlingen van de eerste graad hebben recht op leerlingenvervoer; slechts 12 leerlingen maken daar gebruik van. Personeelsleden en leerlingen van de 2de en 3de graad (buddywerking) helpen nieuwe leerlingen om de trein en de lijnbus te leren gebruiken. De school geeft ook zelf fietsen in bruikleen of helpt leerlingen aan een fiets. De leerkracht lichamelijke opvoeding gaat tijdens de les met leerlingen fietsen in de stad om hen vaardig te maken en vertrouwen te laten winnen. De school zet sterk in op overleg met ouders om het “vertrouwen te kneden”. De school kadert dat in de drie stappen die de leerlingen en ouders moeten zetten: 1) de overstap van het lager naar het secundair onderwijs, 2) de keuze voor het buitengewoon onderwijs want de meeste leerlingen volgden voordien gewoon lager onderwijs, en 3) het leren loslaten en kinderen zelfredzaam leren zijn in het verkeer.

Het is belangrijk dat ook het openbaar vervoer verdere stappen zet om maximaal toegankelijk te zijn. Toegankelijkheid is een basisrecht voor iedereen. Enkel zo kunnen kinderen en jongeren, in al hun diversiteit en in verschillende situaties, zich op een veilige en gebruiksvriendelijke manier verplaatsen. Waar nodig moet er gezorgd worden voor redelijke aanpassingen.

Bus met vaste plaatsen geeft houvast

Jasper is 13 jaar. Hij zit in het observatiejaar OV3 Type 9. Tijdens de week verblijft hij in een MFC. Met het leerlingenvervoer is hij nu 70 minuten onderweg vanuit zijn leefgroep tot aan de school. De bus stopt bij nog twee andere leefgroepen. Na jaren van gepest worden, voelt Jasper zich weer veilig op school. Hij komt weer tot leren. Op termijn wil hij ook graag leren met het openbaar vervoer naar school te gaan. Dat zou hem meer vrijheid geven. Maar nu nog niet. De bus met vaste plaatsen geeft houvast. Een gewone lijnbus geeft hem nog te veel prikkels waarmee hij nog moet leren omgaan: de drukte in de ochtend- en avondspits, te veel mensen die te dichtbij komen, de geur van zweet en sigaretten, ... Jasper vindt het heel belangrijk dat bussen goed geventileerd zijn.

Scholen wijzen op het belang van hun samenwerking met het lokale bestuur, bijvoorbeeld voor een veilige schoolomgeving en om goed bereikbaar te zijn en te blijven met het openbaar vervoer. Bij enkele scholen hoorden we een grote frustratie dat ze niet betrokken werden bij nieuwe vervoersplannen in kader van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Deze scholen dreigen een bushalte in de onmiddellijke omgeving van de school te verliezen.

Bushalte aan school dreigt te verdwijnen

“Er is een bushalte op de site en die zou verdwijnen. Dat zou al beslist zijn. We zetten in op het zelfredzaam maken van onze leerlingen met een verstandelijke beperking. Leerkrachten gebruiken die bushalte o.a. wanneer ze de jongeren leren boodschappen doen. Ook schoolpersoneel gebruikt die halte om naar school te komen. Veel andere jongeren, volwassenen en ouderen maken ervan gebruik. In de onmiddellijke omgeving ligt er een sportcentrum, een uitvaartcentrum en een kerkhof. De bushalte zou nu verdwijnen. Er wordt verwezen naar de bushalte 1km verderop. Wij begrijpen die beslissing niet. Voor onze leerlingen is die andere bushalte een onnodige extra drempel. We kaartten dit aan bij het lokaal bestuur.” (schooldirecteur OV1 en OV2 Type 2)

6.3.3. Zorg voor een volwaardig decreet mobiliteitsondersteuning

De pilootprojecten konden op basis van generieke criteria zelf bepalen welke leerlingen recht hebben op mobiliteitsondersteuning en op welke manier. We zagen in deze decentralisatie van in het begin kansen om beter in te spelen op de noden en mogelijkheden van kinderen en hun gezinnen.

In ons advies uit 2016 bij de conceptnota vroegen we echter ook al bijzondere aandacht voor mogelijks negatieve effecten van zo'n decentralisatie op de rechtsbescherming van minderjarigen.²⁸ Er moet over gewaakt worden dat er zich geen willekeur installeert.

Vandaag is er geen decreet leerlingenvervoer. Het Kinderrechtencommissariaat vraagt om een volwaardig decreet mobiliteitsondersteuning dat strookt met artikel 23 van het Kinderrechtenverdrag. Dat benadrukt het recht op bijzondere zorg met oog op zelfstandigheid. Het zal ook in overeenstemming moeten zijn met het Decreet basisbereikbaarheid en het Decreet buitenschoolse opvang.

Zo'n decreet mobiliteitsondersteuning moet uitgangspunten en minimale vereisten vastleggen, zoals o.a.:

- De (zorg)noden van de leerling en zijn gezin en de vrije schoolkeuze primeren.
- Het recht op mobiliteitsondersteuning is van toepassing op alle leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften, dus ook op leerlingen in het reguliere onderwijs.
- Het recht op participatie van de leerlingen en hun ouders wordt verankerd. Hun mobiliteitsmogelijkheden en behoeften moeten grondig in kaart gebracht worden en ze moeten geconsulteerd worden.
- Centraal gedefinieerde criteria zodat er lokaal/regionaal met een referentiekader aan het werk gegaan kan worden.
- Kwaliteitscriteria voor het vervoer, de begeleiding en opvang van de leerlingen, met inbegrip van vereiste normen voor personeel.
- Duidelijkheid over welke beleidsdomeinen en welke actoren bevoegd zijn voor welke taken.
- Het installeren van een toezichtsmechanisme en een klachtenmechanisme die minderjarigen en hun ouders toelaten allerlei problemen aan te kaarten, dus ook over de geboden mobiliteitsondersteuning en het traject daartoe.
- Het vastleggen van de maximumduur van de rit op 120 minuten per dag. Kinderen zouden 's ochtends en 's avonds niet langer dan 60 minuten onderweg mogen zijn. Een uitzondering kan voor kinderen die op maandag van heel ver naar een residentiële setting gebracht worden en op vrijdag van daar terug naar huis.

De evaluatie van de pilootprojecten komt ook tot het besluit dat een centraal decretaal kader nodig is.

Evaluatierapport

“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.”²⁹

²⁸ Kinderrechtencommissariaat, 2016, Leerlingenvervoer: een lersweg tot aan de schoolpoort, <https://www.kinderrechten.be/advies/leerlingenvervoer-een-lersweg-tot-aan-de-schoolpoort>

²⁹ Deloitte Consulting & Advisory, Managementsamenvatting 30 maart 2022, Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs - fase 2, <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/documenten/bestanden/18955.pdf>, p.68.