

VISIENOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

De verdere concretisering verloopt dan via een vooraf uitgetekend participatief traject met ouders, scholen, het CLB en andere relevante partners in samenwerking met alle betrokken beleidsdomeinen en de lokale besturen en de VGC. Dit traject wordt opgevolgd door het projectteam onder coördinatie van het departement Onderwijs.

A. BELEIDSDOELSTELLING

Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2024-2029 vermeldt:

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

- Decentralisatie: Vlaanderen wordt opgedeeld in verschillende regio's, die het leerlingenvervoer autonoom/lokaal organiseren.
- Multimodale organisatie van het leerlingenvervoer: naast collectief vervoer worden ook andere vervoersmodi in overweging genomen, zodat voor het meest gepaste alternatief gekozen kan worden, afhankelijk van de specifieke situatie van iedere leerling.
- Ontwikkelingsadequate zelfredzaamheid van de leerling staat centraal bij de bepaling van het recht op vervoer in het buitengewoon onderwijs.
- Samenhang met de buitenschoolse opvang in het buitengewoon onderwijs.

Het pilootproject werd opgestart in twee regio's: regio Leuven – Heverlee en regio Roeselare-Ingelmunster-Izegem-Hooglede en later uitgebreid naar Antwerpen. De pilootprojecten zijn gestart in 2017 en lopen tot en met schooljaar 2027-2028.

- *“Centraal decretaal kader: Alle betrokken partijen vragen een Vlaams decretaal kader voor het recht op ondersteuning bij de verplaatsing van en naar school voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften.*
- *Eén coördinerend beleidsdomein: Er is één coördinerend beleidsdomein binnen de Vlaamse overheid nodig met bijhorend budget.*
- *Recht op ondersteuning bij de verplaatsing van en naar school: er wordt bewust gekozen voor recht op ondersteuning om de verplaatsing van de leerling van en naar de school te faciliteren en niet voor recht op vervoer.*
- *Hoofdverblijfplaats leerling bepaalt bevoegdheid: De hoofdverblijfplaats van de leerling bepaalt welke regio of welk lokaal bestuur bevoegd is voor de ondersteuning van de leerlingen inzake hun verplaatsing van en naar school, ook wanneer deze school zich buiten deze regio bevindt.”*

A. ONTSTAAN VAN HET LEERLINGENVERVOER IN HET BUITENGEWOON ONDERWIJS

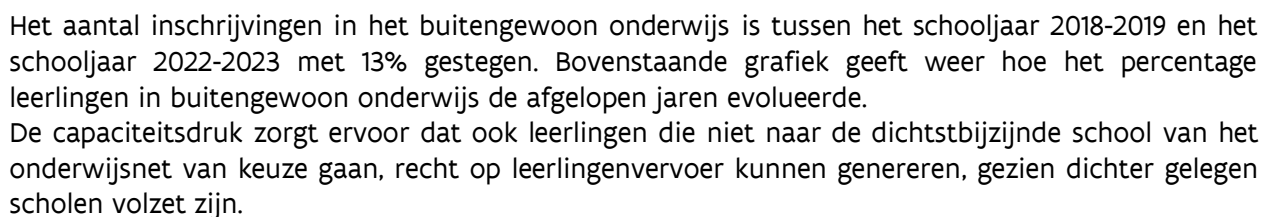
B. HET LEERLINGENVERVOER VANDAAG

1) Collectief busvervoer

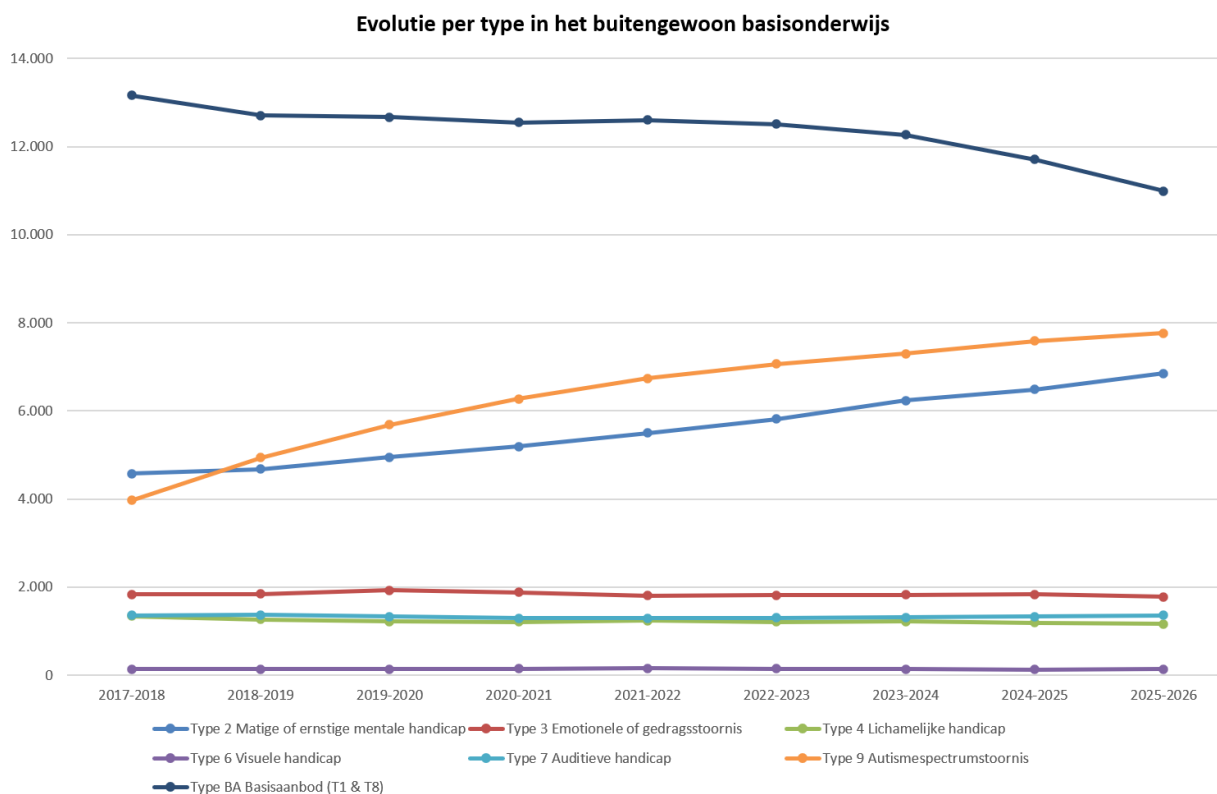
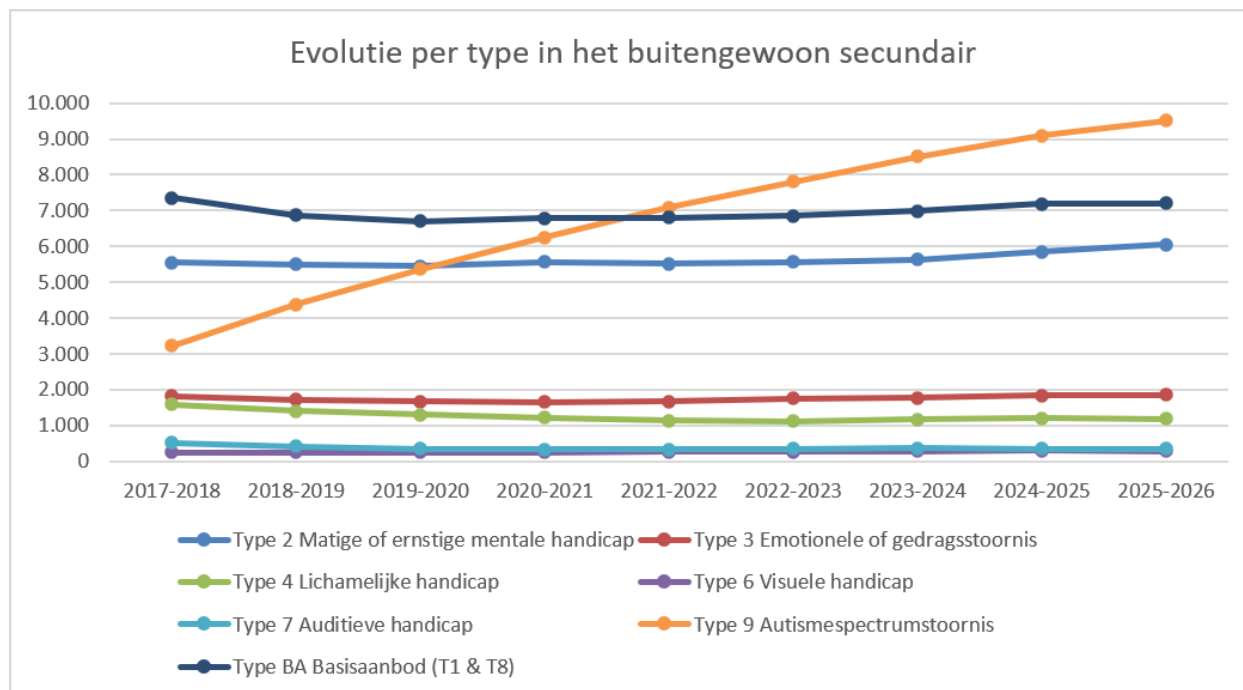
2) **Individueel leerlingenvervoer**, dat kan bestaan uit:

- een financiële tegemoetkoming** wanneer de leerling met de wagen naar school wordt gebracht. Deze tegemoetkoming is afhankelijk van de afstand tussen de woonplaats en de school.
- de **volledige financiering** van een abonnement voor het **openbaar vervoer** wanneer de leerling zich zelfstandig met het openbaar vervoer naar school verplaatst

- ## Stijging leerlingenaantallen in het buitengewoon onderwijs



Evolutie per onderwijsniveau



D. PROBLEEMSTELLING

Er zijn meerdere problematieken die onderling samenhangend zijn:

- Het recht op leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs is quasi absoluut

Elke leerling die zich inschrijft in de dichtstbijzijnde school van het net van keuze die het type of de opleidingsvorm aanbiedt waarnaar het CLB-attest verwijst, heeft recht op leerlingenvervoer (collectief of individueel).

Het recht op leerlingenvervoer geldt ongeacht de afstand van de woonplaats tot de school, de leeftijd van de leerling, de opleidingsvorm of het niveau van zelfredzaamheid.

Het recht blijft behouden gedurende de volledige schoolloopbaan in het buitengewoon onderwijs.⁶ Enkel bij de overgang van het basisonderwijs naar het secundair onderwijs wordt het recht opnieuw beoordeeld.

In het schooljaar 2025–2026 woonden 8.052 leerlingen met recht op collectief leerlingenvervoer (20%) op minder dan 4 km van hun school. Daarvan woonden 1.555 leerlingen (4%) op minder dan 1,5 km van hun school⁷.

- Collectief busvervoer als norm

Wanneer leerlingen zich zelfstandig verplaatsen hebben ze recht op een volledige financiering van het abonnement openbaar vervoer of wordt een financiële vergoeding uitbetaald wanneer ze met de wagen naar school worden gebracht. Ondanks dit alternatief blijkt dat de meerderheid van de leerlingen in het buitengewoon onderwijs kiest voor collectief busvervoer.

Er zijn ook weinig stimuli om andere verplaatsingswijzen in overweging te nemen voor de verplaatsing naar school, terwijl zelfstandige verplaatsingen voor leerlingen die voldoende zelfstandig zijn, de verplaatsingstijd kan inperken.

In het schooljaar 2025-2026 maakt 74% gebruik van collectief busvervoer, 22% van individueel vervoer.

- Het hoge aantal opstapplaatsen

De regelgeving gaat uit van een vaste opstapplaats per leerling. In de praktijk beschikken sommige leerlingen echter over meerdere op- en afstapplaatsen, bijvoorbeeld door co-ouderschap. Voor bepaalde leerlingen loopt dat op tot 3 of meer verschillende locaties. Die veelheid aan opstapplaatsen verhoogt de planningscomplexiteit aanzienlijk en bemoeilijkt een efficiënte organisatie van het leerlingenvervoer.

⁶ Vanaf het eerste jaar van de kwalificatiefase van opleidingsvorm 3 of het vierde leerjaar van opleidingsvorm 4 moeten de leerlingen zich zelfstandig naar de school of het onderwijsinternaat/semi-internaat/MFC/IPO begeven. De verplaatsing gebeurt met een eigen vervoermiddel of met het openbaar vervoer. Deze leerlingen hebben in principe geen recht meer op collectief busvervoer.

⁷ Indicatie op basis van de gekozen opstapplaatsen binnen de aanvragen tot recht op leerlingenvervoer in MOVIS.

Daarnaast wordt vandaag slechts uitzonderlijk gebruikgemaakt van opstapplaatsen die makkelijk bereikbaar zijn met de bus (vb. bushalte van De Lijn). Het gebruik ervan hangt vandaag af van de lokale samenwerking tussen de vervoersmaatschappij en de school, de kwaliteit en veiligheid van de opstapplaats, de fysieke en sociale context van de leerling en de bereidheid van ouders en leerlingen.

- Geen voor- en naschoolse opvang

Voor- en naschoolse opvang in het buitengewoon onderwijs is vandaag quasi onbestaande. In tegenstelling tot het gewoon (basis)onderwijs, waar voor- en naschoolse opvang vaak door de lokale besturen of door scholen zelf georganiseerd wordt op school of in de buurt, kunnen leerlingen uit het buitengewoon onderwijs te weinig terecht in een (inclusief) aanbod dat aansluit bij de noden van deze leerlingen en gezinnen.

Voor veel ouders die werken, zowel vóór als na de schooluren, is er daardoor geen alternatief beschikbaar. Leerlingen stappen na schooltijd onmiddellijk op de bus, ook wanneer ouders hen later op de namiddag zouden kunnen ophalen. Hetzelfde doet zich voor vóór de start van de schooldag.

Het leerlingenvervoer neemt op die manier in de praktijk ook een opvangfunctie op, zonder dat het daarvoor bedoeld of georganiseerd is. Het gebrek aan voor- en naschoolse opvang verhindert ook dat wordt gewerkt met kortere ritten, waarbij bijvoorbeeld wordt gewerkt met kortere ritten waarna leerlingen op school worden afgezet en de bus erna opnieuw vertrekt om andere leerlingen op te halen.

- Het gebrekkig statuut van de busbegeleider

Een busrit kan slechts worden uitgevoerd wanneer een busbegeleider aanwezig is. Het ontbreken van een degelijk en uniform statuut voor busbegeleiders leidt vandaag tot een structureel tekort aan begeleiders en vormt een kwetsbaarheid in de kwalitatieve organisatie van het leerlingenvervoer.

De loons- en arbeidsvoorwaarden van busbegeleiders verschillen naargelang het onderwijsnet. De tewerkstelling gebeurt vaak via contracten van bepaalde duur, in het bijzonder 10-maandencontracten, waardoor er geen inkomenszekerheid is tijdens de schoolvakanties.

Tijdens de zomervakantie zijn busbegeleiders aangewezen op een werkloosheidsuitkering, die in sommige gevallen kan worden gecombineerd met een bestaanszekerheidsvergoeding. Verschillende busbegeleiders vallen tijdens de zomermaanden ook zonder werkloosheidsuitkering

Het gebrek aan een volwaardig statuut staat in schril contrast met de verantwoordelijkheid van de opdracht. Busbegeleiders begeleiden dagelijks grote groepen leerlingen van verschillende scholen, met uiteenlopende en vaak complexe ondersteuningsnoden, in een minder voorspelbare context dan op school. Zij zijn daarbij het eerste en laatste aanspreekpunt van de leerling op een schooldag en nemen deze opdracht doorgaans op met groot engagement en zorg.

Het huidige statuut veroorzaakt bovendien een aanzienlijke administratieve planlast en bijkomende kosten voor scholen. In tegenstelling tot het onderwijspersoneel worden busbegeleiders niet uitbetaald via AGODI, maar via een door de school aangesteld sociaal secretariaat, waarvoor de school zelf instaat. Nadien kan de school voor de tewerkstelling van de busbegeleiders een subsidie aanvragen bij AGODI. Deze omslachtige werkwijze is moeilijk te verantwoorden.

- Regelgeving leerlingenvervoer

Er bestaat geen samenhangend, geactualiseerd juridisch kader voor het leerlingenvervoer. De weinige formele rechtsgronden die bestaan, dateren grotendeels uit de jaren '70 en '80 van de twintigste eeuw en sluiten onvoldoende aan bij de huidige onderwijs- en mobiliteitsrealiteit. De actuele regels voor het busvervoer zijn voornamelijk vervat in de omzendbrief zonaal leerlingenvervoer (NO/2008/02), maar die biedt slechts een beperkte juridische verankering. Er is dan ook nood aan een duidelijke, eenduidige en gemoderniseerde regelgeving die het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs een stevige decretale basis geeft.

E. EEN 5-PUNTENPLAN VOOR TOEKOMSTGERICHT LEERLINGENVERVOER

Het is de absolute ambitie om het leerrecht van de leerlingen in het buitengewoon onderwijs te garanderen en te faciliteren door een kwalitatief leerlingenvervoer. Deze hervorming vertrekt daarom van het uitgangspunt dat niet het vervoermiddel centraal staat, maar wel de leerling. Het doel is een systeem van leerlingenvervoer dat beter aansluit bij de mogelijkheden, ondersteuningsnaden en context van de leerling en diens gezin.

In lijn met het regeerakkoord evolueren we van een absoluut recht op leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs naar een recht op mobiliteitsondersteuning. Daarbij staat niet langer het vervoermiddel centraal, maar de ondersteuning die de leerling in staat stelt zich veilig, haalbaar en op een ontwikkelingsbevorderende manier van en naar school te verplaatsen. Welke ondersteuning het meest aangewezen is, verschilt van leerling tot leerling.

Deze visie wordt uitgewerkt in een 5-puntenplan binnen een context van rechten en plichten. Samen vormen zij de basis voor de verdere uitwerking van de regelgeving, de organisatie van het leerlingenvervoer en toekomstige beleidsinitiatieven in functie van een kwalitatief vervoer voor de leerlingen met bijzondere onderwijsbehoeften in het buitengewoon onderwijs.

De verdere concretisering verloopt dan via een vooraf uitgetekend participatief traject met ouders, scholen, het CLB en andere relevante partners in samenwerking met alle betrokken beleidsdomeinen en de lokale besturen en de VGC. Dit traject wordt opgevolgd door een projectteam onder coördinatie van het departement Onderwijs.

Het doel van deze hervorming is niet om minder middelen in te zetten, maar om ze te evolveren richting kwaliteit, begeleiding en maatwerk. Het budgettaire kader wordt bij de verdere concretisering van de hervorming en de uitwerking van de regelgeving in kaart gebracht en opgevolgd.

1. GERICHTE MOBILITEITSONDERSTEUNING: NAAR EEN MULTIMODALE AANPAK

Leerlingenvervoer wordt in Vlaanderen al jarenlang te vaak gelijkgesteld aan collectief busvervoer. Dat systeem brengt veel leerlingen dagdagelijks naar gespecialiseerde scholen in het buitengewoon onderwijs, maar botst steeds vaker op zijn grenzen. Leerlingen verschillen nochtans sterk in wat ze nodig hebben om op een veilige, haalbare en ontwikkelingsbevorderende manier op school te geraken. Eén uniforme oplossing houdt onvoldoende rekening met die uiteenlopende noden en leidt bovendien tot een complexe organisatie met vaak lange reistijden.

Voor elke leerling die zich inschrijft -of is ingeschreven- in het buitengewoon onderwijs wordt vanuit Onderwijs een mobiliteitsprofiel opgesteld. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de beschikbare data binnen de -Vlaamse- Overheid. Op basis van objectieve, vastgelegde criteria en de kennis vanuit het beleidsdomein Welzijn word(t)(en) (een) vorm(en) van mobiliteitsondersteuning(en) voorgesteld. Samen met haar eigen kennis van de leerling gaat de school hiermee in gesprek met de leerling en de ouders om te bepalen welke vorm van mobiliteitsondersteuning het best aansluit bij de mogelijkheden, ondersteuningsnoden en de context van de leerling.

Waar het collectief busvervoer wordt gebruikt, wordt er ingezet op een structurele kwaliteitsversterking. We willen sterker sturen op kwaliteit en gebruikservaring, zodat vervoerders maximaal inzetten op veilige, betrouwbare en leerlinggerichte dienstverlening. Daarbij wordt onder meer aandacht besteed aan veiligheid, stiptheid, communicatie met ouders en scholen, de staat van het voertuigpark en het comfort van de leerlingen.

Het comfort van de leerlingen krijgt daarbij een volwaardige plaats. De rit van en naar school moet niet alleen veilig en korter, maar ook comfortabel verlopen. We onderzoeken daarom hoe de kwaliteitsvereisten voor de voertuigen in het collectief busvervoer verder kunnen worden versterkt, met oog voor toegankelijkheid, klimaatregeling en gebruikscomfort.

Daarbij hebben we ook aandacht voor de rol van de chauffeur. Samen met de betrokken partners onderzoeken we hoe hun positie, ondersteuning en waardering verder kunnen worden versterkt. Goed opgeleide en ondersteunde chauffeurs zijn immers een belangrijke schakel in kwaliteitsvol leerlingenvervoer.

Pagina 11 van 16

Het aanbod buitenschoolse opvang en activiteiten is momenteel veel in ontwikkeling. De regio aan

Onderwijs, Welzijn en Binnenlands Bestuur stemmen hun trajecten op elkaar af en volgen de verdere uitbouw van het aanbod en activiteitenaanbod gezamenlijk op.

De lokale besturen en de VGC ontvangen via het decreet Buitenschoolse Opvang en Activiteiten (BOA)

Door buitenschoolse en andere activiteiten en leerlingenvervoer beter op elkaar af te stemmen, creëren

3. ROL EN STATUUT BUSBEGELEIDER OPGEWAARDEERD

Busbegeleiders zijn een essentiële factor om de kwaliteit van het leerlingenvervoer structureel te versterken. Om de job van busbegeleider aantrekkelijker te maken, onderzoeken we hoe we de loon – en arbeidsvoorwaarden structureel kunnen verbeteren. Dit gebeurt in overleg met de sociale partners.

We onderzoeken ook of de kernopdracht van busbegeleiding gecombineerd kan worden met aanvullende taken in de schoolcontext.

Dit voorstel laat toe om:

- duurzamere en volwaardige betrekkingen te creëren;
- inzet over een volledige schooldag en -jaar mogelijk te maken;
- gerichte opleiding en professionalisering structureel te organiseren.

4. REGIONALE ANTENNES NEMEN VOORTOUW IN BETERE ORGANISATIE LEERLINGENVERVOER

De ervaringen uit de pilootprojecten in Midwest, Leuven en Antwerpen tonen aan dat oplossingen het best worden ontwikkeld dicht bij de leerling, de school en de lokale context. Deze aanpak leidt tot meer maatwerk en een sterkere ondersteuning van leerlingen en gezinnen.

Op regionale schaal kunnen de noden van leerlingen en gezinnen het best worden ingeschat en kan het aanbod daarop worden afgestemd.

Daarom wordt de lokale en netoverschrijdende manier van samenwerken structureel verankerd binnen de hervorming. Dit doen we door samenwerkingsverbanden tussen scholen in een bepaalde regio financieel te ondersteunen. Door expertise te delen, gezamenlijke initiatieven uit te bouwen en lokale partners te betrekken, kunnen zij sterker inzetten op zelfstandige mobiliteit, begeleiding, opvang, opstapplaatsen, kleinschalige vervoersoplossingen en andere oplossingen die inspelen op de behoeften van leerlingen en gezinnen.

Vanaf het schooljaar 2027-2028 ondersteunt Vlaanderen deze regionale samenwerking via projectsubsidies. Regionale samenwerkingsverbanden kunnen projecten indienen om, binnen de uitgangspunten van de hervorming, lokale mobiliteitsoplossingen uit te werken en te realiseren. Zo krijgen regio's de ruimte om, vertrekkend vanuit hun eigen noden, oplossingen op maat te ontwikkelen.

Om deze samenwerking verder te versterken wordt een regionale coördinatiefunctie ingevoerd. Deze functie heeft als kernopdracht scholen te begeleiden, de samenwerking tussen scholen en lokale partners te versterken, goede praktijken te verspreiden, mogelijke opstapplaatsen in kaart te brengen en de opgebouwde kennis uit de pilootprojecten duurzaam te verankeren. Lokale besturen en de VGC worden hierbij nauw betrokken om deze samenwerking mee te coördineren, op gemeentelijk niveau of via intergemeentelijke samenwerking. Onderwijs en het beleidsdomein, Mobiliteit en Binnenlands Bestuur stemmen hun trajecten hierop af.

PARTICIPATIEF TRAJECT

De verdere uitwerking van bovenstaande 4 pijlers -en bij uitbreiding van de volledige hervorming gebeurt in nauwe samenwerking met ouders, scholen, het CLB en andere relevante partners en in samenwerking met alle betrokken beleidsdomeinen, de lokale besturen en de VGC.

Hun ervaringen en inzichten zijn essentieel om te komen tot een werkbaar, kwaliteitsvol en toekomstgericht systeem van mobiliteitsondersteuning op maat.

Het projectteam staat onder meer -maar niet limitatief- in voor de uitwerking van de eerste vier pijlers, het uittekenen en bewaken van de planning en bijhorend budgettair kader en de organisatie van het participatief traject. Het koppelt hierover periodiek terug naar de bevoegde kabinetten. Een eerste terugkoppelingsmoment wordt in het najaar van 2026 voorzien.

D. FLANKERENDE MAATREGELEN

Digitale toepassingen worden (verder) ontwikkeld om scholen en ouders te ondersteunen bij het bepalen van de meest passende vorm van mobiliteitsondersteuning. Daarbij wordt ingezet op toegankelijke informatie, een betere gegevensdeling en een verdere vereenvoudiging van administratieve processen.

Ook nieuwe technologieën, waaronder artificiële intelligentie, bieden kansen om het leerlingenvervoer verder te verbeteren. We onderzoeken hoe deze toepassingen kunnen bijdragen aan een betere planning, communicatie, ondersteuning en opvolging.

F. PILOOTPROJECTEN

De huidige pilootprojecten worden voor 2 schooljaren verlengd. Tijdens deze periode krijgen zij, elk binnen hun eigen specifieke context, de nodige ruimte om extra accenten te leggen. De pilootprojecten eindigen wanneer de hervorming in werking treedt.

G. TIMING

Schooljaar 2027-2028:

- Samenwerkingsverbanden in heel Vlaanderen kunnen een subsidieaanvraag indienen om lokale mobiliteitsoplossingen uit te werken. Zo worden de samenwerkingsverbanden, geïnspireerd door de succesvolle aanpak van de pilootprojecten, geleidelijk uitgerold over heel Vlaanderen.
- Andere onderdelen van de hervorming worden -indien mogelijk- gefaseerd geïmplementeerd. De concrete uitrol en timing worden tijdig gecommuniceerd, zodat alle betrokken actoren zich hierop kunnen voorbereiden.

Ten laatste vanaf het begin van schooljaar 2028-2029:

- De hervorming treedt officieel in werking voor alle leerlingen

Tot aan de inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving blijft het bestaande systeem van leerlingenvervoer van toepassing. De organisatie van het leerlingenvervoer blijft daarbij de verantwoordelijkheid van De Lijn en de minister bevoegd voor Mobiliteit. Tijdens deze overgangperiode worden geen besparingsmaatregelen doorgevoerd binnen het leerlingenvervoer. Scholen, ouders en leerlingen moeten erop kunnen vertrouwen dat de continuïteit van de ondersteuning gewaarborgd blijft terwijl de hervorming wordt voorbereid en uitgerold.

3. VERDER TRAJECT

De verschillende acties die in deze visienota worden aangekondigd, vereisen elk een eigen traject. Het projectteam staat in voor de voorbereiding en implementatie en bewaakt de coherentie over de verschillende trajecten heen. Het koppelt hierover op regelmatige tijdstippen terug naar de betrokken kabinetten.

Het regelgevend traject voor het decreet over de mobiliteitsondersteuning voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs wordt voorbereid met het oog op inwerkingtreding vanaf schooljaar 2028-2029. Tijdens dit traject wordt het brede onderwijsveld geconsulteerd.

De principes van de hervorming van het leerlingenvervoer worden aan een externe juridische analyse onderworpen.

4. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° Akkoord te gaan met de inhoud van de onderhavige visienota en, in uitvoering van het regeerakkoord, de Vlaamse minister van Onderwijs, samen met de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de Vlaamse minister van Welzijn en Armoedebestrijding, Cultuur en Gelijke Kansen en de Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur, de opdracht te geven om deze visienota verder uit te werken, in samenwerking met de betrokken beleidsdomeinen.

2° Een projectteam aan te stellen dat, onder coördinatie van het departement Onderwijs, de hervorming van het leerlingenvervoer op zo doelmatig en effectief mogelijke manier voorbereidt en het participatietraject met ouders, scholen, het CLB, de lokale besturen, de VGC en andere relevante partners, in samenwerking met alle betrokken beleidsdomeinen, uittekent en opvolgt

De Vlaamse minister van Onderwijs, Justitie en Werk,

Zuhal DEMİR