

www.uhasselt.be/imob
Instituut voor Mobiliteit | Universiteit Hasselt
Wetenschapspark 5 bus 6 | 3590 Diepenbeek
T +32 (0)11 26 91 11 | E-mail: imob@uhasselt.be

imob
INSTITUUT VOOR MOBILITEIT

▶▶ **UHASSELT**

THOMAS
MORE

Evaluatie pilootproject leerlingenvervoer

PROJECT TEAM

PROJECT COÖRDINATOR

Instituut voor Mobiliteit (IMOB) - Universiteit Hasselt
Wetenschapspark 5 bus 6, B-3590 Diepenbeek

PROJECT PARTNERS

Mobilab & Care - Thomas More Kempen
Kleinhoefstraat 4, B-2440 Geel

INHOUDSTAFEL

| | |
|--|-----------|
| Figuren | 10 |
| Tabellen | 12 |
| Aanleiding en achtergrond | 20 |
| 1. Pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs | 20 |
| 1.1. Algemene aanpak pilootproject in beide regio's | 21 |
| 1.1.1. Pilootregio Leuven-Heverlee | 21 |
| 1.1.2. Pilootregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem | 22 |
| 1.2. Verlenging en uitbreiding van het pilootproject | 24 |
| 2. Huidig leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs | 25 |
| 2.1. Buitengewoon onderwijs Vlaanderen | 25 |
| 2.1.1. Buitengewoon kleuter-, lager en secundair onderwijs | 26 |
| 2.1.2. Aantal leerlingen buitengewoon onderwijs | 28 |
| 2.2. Leerlingenvervoer in buitengewoon onderwijs | 30 |
| 2.2.1. Recht op leerlingenvervoer | 30 |
| 2.2.2. Collectief leerlingenvervoer | 32 |
| 2.2.3. Individueel leerlingenvervoer | 32 |
| 2.2.4. Problemen met de huidige regelgeving | 33 |
| 2.2.5. Onderzoek naar mogelijkheden en voorwaarden van leerlingenvervoer | 35 |
| 3. Conceptnota leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs | 37 |
| 3.1. Multimodale organisatie leerlingenvervoer | 37 |
| 3.2. Lokale bepaling van het recht op leerlingenvervoer | 38 |
| 3.3. Buitenschoolse kinderopvang | 38 |
| 3.4. Beheermodel | 39 |
| 4. Doelstellingen & opbouw rapport | 39 |
| 4.1. Doelstellingen van het onderzoek | 39 |
| 4.2. Opbouw van het rapport | 40 |
| Evaluatievragen | 41 |
| 1. Context van de pilootregio's | 41 |
| 2. Organisatorische en onderwijskundige-pedagogische evaluatie | 41 |
| 2.1. Bepaling recht op leerlingenvervoer | 41 |
| 2.2. Organisatie en financiële aspecten per vervoersmodus en buitenschoolse opvang | 42 |
| 2.3. Inzet van voertuigen en personeel | 43 |
| 2.4. Communicatie | 43 |

| | |
|---|-----------|
| 2.5. Aanleren en ondersteunen van mobiliteit _____ | 44 |
| 2.6. Veiligheid van de verschillende vervoersmodi _____ | 44 |
| 2.7. Effect van de vervoersmodi of buitenschoolse opvang op de leerling _____ | 44 |
| 3. Verkeerskundige evaluatie _____ | 45 |
| 3.1. Vervoerswijzekeuze _____ | 45 |
| 3.2. Impact op de reisduur, vertrek- en aankomsttijden van het collectief leerlingenvervoer _____ | 45 |
| 3.3. Reisduur, vertrek- en aankomsttijden van de alternatieve vervoersmodi _____ | 46 |
| 4. Organieke implementatie _____ | 46 |
| Onderzoeksaanpak _____ | 47 |
| 1. Kwantitatieve dataverzameling en -verwerking _____ | 47 |
| 1.1. Data van Ministerie Onderwijs & Vorming _____ | 47 |
| 1.1.1. Dataverzameling Ministerie Onderwijs & Vorming _____ | 47 |
| 1.1.2. Dataverwerking _____ | 48 |
| 1.2. Bijkomende kwantitatieve data _____ | 49 |
| 1.2.1. Bijkomende dataverzameling alternatieve modi _____ | 49 |
| 1.2.2. Dataverwerking bijkomende data _____ | 51 |
| 1.3. Beschrijving van dataset _____ | 51 |
| 1.3.1. Leerlingen volgens onderwijsnet _____ | 53 |
| 1.3.2. Leerlingen volgens onderwijsniveau _____ | 54 |
| 1.3.3. Leerlingen volgens leeftijd _____ | 55 |
| 1.3.4. Leerlingen volgens opleidingsvorm _____ | 56 |
| 1.3.5. Verdeling volgens onderwijstype _____ | 58 |
| 1.3.6. Leerlingen volgens verblijfsregeling _____ | 59 |
| 1.3.7. Leerlingen volgens afstand tot school _____ | 60 |
| 1.3.8. Bijkomende verzamelde data _____ | 61 |
| 2. Kwalitatieve dataverzameling en -verwerking _____ | 62 |
| 2.1. Opzet _____ | 62 |
| 2.2. Plan van aanpak semigestructureerde interviews _____ | 62 |
| 2.3. Plan van aanpak focusgroep-interviews _____ | 62 |
| 2.3.1. Steekproefselectie focusgroep-interviews _____ | 62 |
| 2.3.2. Opstellen topiclijst _____ | 63 |
| 2.3.3. Focusgroep-interview directies, schoolbesturen en CLB's _____ | 64 |
| 2.3.4. Focusgroep-interview schoolpersoneelsleden _____ | 64 |
| 2.3.5. Focusgroep-interviews begeleiding vervoer en buitenschoolse opvang _____ | 65 |
| 2.3.6. Focusgroep-interviews ouders _____ | 65 |
| 2.3.7. Focusgroep-interview leerlingen _____ | 66 |

| | |
|---|-----|
| 2.3.8. Samenvattende tabellen | 68 |
| 2.4. Plan van aanpak dataverwerking | 69 |
| 3. Triangulatie van gegevens | 70 |
| Context van de pilootregio's | 72 |
| 1. Mate van verstedelijking | 72 |
| 2. Afstanden tot de scholen | 74 |
| 3. Omgevingscontext | 76 |
| 4. Achtergrond ouders en context van kinderen | 78 |
| Organisatorische en onderwijskundig-pedagogische evaluatie | 81 |
| 1. Bepaling van het recht op leerlingenvervoer | 81 |
| 1.1. Pilootregio Leuven-Heverlee | 82 |
| 1.1.1. Intake | 83 |
| 1.1.2. Bepaling vervoersmodus en beslissing omtrent recht op collectief leerlingenvervoer | 85 |
| 1.1.3. Uitzonderingen en klachten | 86 |
| 1.1.4. Evaluatie | 88 |
| 1.2. Pilootregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem | 89 |
| 1.2.1. Intake | 90 |
| 1.2.2. Bepaling vervoersmodus en beslissing omtrent recht op collectief leerlingenvervoer | 91 |
| 1.2.3. Uitzonderingen en klachten | 94 |
| 1.2.4. Evaluatie | 95 |
| 1.3. Huidige problemen met bepaling van recht op leerlingenvervoer | 96 |
| 1.4. Decentralisatie | 97 |
| 1.5. Huidige aanpak bij bestaande leerlingen in beide pilootregio's | 98 |
| 2. Organisatie en financiële aspecten per vervoersmodus en buitenschoolse opvang | 99 |
| 2.1 Collectief leerlingenvervoer | 99 |
| 2.1.1. Pilootregio Leuven-Heverlee | 99 |
| 2.1.2. Regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem | 101 |
| 2.1.3. Financiële aspecten collectief leerlingenvervoer voor de ouders | 102 |
| 2.2. Openbaar vervoer | 103 |
| 2.2.1. Financiële aspecten openbaar vervoer voor de ouders | 103 |
| 2.3. Auto en carpool | 103 |
| 2.3.1. Financiële aspecten auto en carpool voor de ouders | 104 |
| 2.4. Te voet, fiets, wandel- en fietspool | 105 |
| 2.4.1 Financiële aspecten te voet, Fiets, wandel- en fietspool voor de ouders | 106 |
| 2.5. Buitenschoolse opvang | 106 |

| | |
|---|-----|
| 2.5.1. Financiële aspecten buitenschoolse opvang voor de ouders | 110 |
| 2.5.2. Gebruik buitenschoolse opvang: Algemeen | 111 |
| 2.5.3. Gebruik buitenschoolse opvang volgens leeftijd | 112 |
| 2.5.4. Gebruik buitenschoolse opvang volgens onderwijstype | 112 |
| 2.5.5. Gebruik buitenschoolse opvang volgens opleidingsvorm | 113 |
| 2.5.6. Gebruik buitenschoolse opvang volgens afstand tot school | 113 |
| 3. Veiligheid | 114 |
| 3.1. Algemeen | 114 |
| 3.2. Gepercipieerde veiligheid van de verplaatsing | 115 |
| 3.2.1. Collectief vervoer | 115 |
| 3.2.2. Openbaar vervoer | 115 |
| 3.2.3. Auto/carpool | 115 |
| 3.2.4. Fiets | 116 |
| 3.2.5. Te voet | 116 |
| 4. Aanleren en ondersteunen van mobiliteit | 116 |
| 4.1 Werken rond mobiliteit op school | 116 |
| 4.1.1. Gebruik van technologie ter ondersteuning van de mobiliteit | 120 |
| 4.1.2. Andere ondersteunende maatregelen | 121 |
| 4.2 Versterken van de mobiliteit door het gezin en derden | 121 |
| 4.3 Mobiliteitscoach | 122 |
| 5. Inzet van voertuigen en personeel | 123 |
| 5.1. Aantal voertuigen & personeel voor collectief busvervoer | 123 |
| 5.2. Bepalen van recht op vervoer | 125 |
| 5.3. Buscoördinatoren | 127 |
| 5.4. Inzet van leerkrachten | 128 |
| 5.5. Ondersteunend personeel | 129 |
| 5.6. Opvangpersoneel | 130 |
| 5.7. Andere personen buiten de school | 132 |
| 6. Communicatie | 132 |
| 6.1. M.b.t. het pilootproject | 132 |
| 6.1.1. Communicatie tussen scholen en ouders m.b.t. het pilootproject | 133 |
| 6.2. Collectief vervoer | 134 |
| 6.2.1. Communicatie over het collectief leerlingenvervoer | 134 |
| 6.2.2. Communicatie tussen scholen m.b.t. het collectief leerlingenvervoer | 134 |
| 6.2.3. Communicatie tussen scholen en De Lijn m.b.t. het collectief leerlingenvervoer | 135 |
| 6.2.4. Communicatie tussen scholen en busbegeleiders | 135 |
| 6.2.5. Communicatie tussen busbegeleiders en ouders | 135 |

| | |
|--|-----|
| 6.3. Alternatieve vervoersmodi | 136 |
| 6.4. Buitenschoolse opvang | 136 |
| 7. Effect van de vervoersmodus of buitenschoolse opvang op de leerling | 137 |
| 7.1. Effect op emotioneel welbevinden | 137 |
| 7.1.1. Collectief leerlingenvervoer | 137 |
| 7.1.2. Alternatieve vervoersmodi | 138 |
| 7.2. Effect op fysiek welbevinden | 139 |
| 7.3. Effect op sociaal welbevinden | 139 |
| 7.4. Effect op vermoeidheid | 139 |
| 7.5. Effect op zelfredzaamheid | 140 |
| 7.6. Effect op participatie en inclusie | 141 |
| Verkeerskundige evaluatie | 142 |
| 1. Vervoerswijzekeuze | 142 |
| 1.1. Bepalende factoren voor de vervoerswijzekeuze | 142 |
| 1.1.1. De leerling | 142 |
| 1.1.2. Het gezin en de familie | 144 |
| 1.1.3. De school | 146 |
| 1.1.4. De samenleving | 147 |
| 1.2. Vervoerswijzekeuze | 148 |
| 1.2.1. Vervoerswijzekeuze algemeen | 148 |
| 1.2.2. Vervoerswijzekeuze volgens leeftijd | 150 |
| 1.2.3. Vervoerswijzekeuze volgens onderwijsniveau | 154 |
| 1.2.4. Vervoerswijzekeuze volgens onderwijstype | 157 |
| 1.2.5. Vervoerswijzekeuze volgens opleidingsvorm | 167 |
| 1.2.6. Vervoerswijzekeuze volgens afstand tot school | 172 |
| 1.2.7. Vervoerswijzekeuze volgens verblijfsregeling | 174 |
| 1.2.8. Vervoerswijzekeuze nieuwe leerlingen | 175 |
| 1.2.9. Vervoerswijzekeuze bij gebruik van buitenschoolse opvang | 178 |
| 1.3. Longitudinaal: Evolutie vervoerswijzekeuze | 179 |
| 1.3.1. Evolutie nulmeting – vervolgmeting 1 | 179 |
| 1.3.2. Evolutie nulmeting – vervolgmeting 2 | 183 |
| 2. Impact op de reisduur, vertrek- en aankomsttijden van het Collectief busvervoer | 187 |
| 2.1 Efficiëntie van de draaiboeken | 188 |
| 2.2. Reisduur in de ochtend | 189 |
| 2.2.1. Reisduur in de ochtend algemeen | 189 |
| 2.2.2. Reisduur in de ochtend volgens pilootregio | 192 |
| 2.2.3. Reisduur in de ochtend volgens onderwijsniveau | 194 |

| | |
|--|-----|
| 2.2.4. Reisduur in de ochtend volgens onderwijstype | 197 |
| 2.2.5. Reisduur in de ochtend volgens opleidingsvorm | 199 |
| 2.2.6. Reisduur in de ochtend volgens afstand school | 202 |
| 2.2.7. Reisduur in de ochtend volgens verblijfsregeling | 205 |
| 2.3. Vertrek- en aankomstuur in de ochtend | 207 |
| 2.3.1. Vertrek- en aankomstuur in de ochtend volgens pilootregio | 207 |
| 2.3.2. Vertrek- en aankomstuur in de ochtend volgens leeftijd | 210 |
| 2.3.3. Vertrek- en aankomstuur in de ochtend volgens onderwijsniveau | 215 |
| 2.3.4. Vertrek- en aankomstuur in de ochtend volgens onderwijstype | 217 |
| 2.3.5. Vertrek- en aankomstuur in de ochtend volgens opleidingsvorm | 221 |
| 2.3.6. Vertrek- en aankomstuur in de ochtend volgens afstand tot school | 223 |
| 2.4. Reisduur in de avond | 227 |
| 2.4.1. Reisduur in de avond algemeen | 227 |
| 2.4.2. Reisduur in de avond volgens pilootregio | 229 |
| 2.5. Aankomstuur in de avond | 231 |
| 2.5.1. Aankomstuur in de avond volgens pilootregio | 231 |
| 2.5.2. Aankomstuur in de avond volgens onderwijsniveau | 232 |
| 2.5.3. Aankomstuur in de avond volgens onderwijstype | 233 |
| 2.5.4. Aankomstuur in de avond volgens opleidingsvorm | 235 |
| 2.5.5. Aankomstuur in de avond volgens afstand tot school | 237 |
| 2.6. Gebruik van centrale opstapplaatsen | 240 |
| 2.6.1. Centrale opstapplaats volgens pilootregio | 240 |
| 2.6.2. Centrale opstapplaats volgens leeftijd | 241 |
| 2.6.3. Centrale opstapplaats volgens opleidingsvorm | 241 |
| 2.6.4. Centrale opstapplaats volgens onderwijsniveau | 242 |
| 2.6.5. Centrale opstapplaats volgens onderwijstype | 242 |
| 3. Reisduur, vertrek- en aankomstrijden van de alternatieve vervoersmodi | 243 |
| 3.1. Vervoerswijzekeuze bijkomende data | 243 |
| 3.2. Reisduur in de ochtend volgens vervoerswijze | 244 |
| 3.3. Vertrek- en aankomstijden in de ochtend volgens vervoerswijze | 246 |
| 3.4. Aankomstuur in de avond volgens vervoerswijze | 248 |
| Organieke implementatie | 250 |
| 1. Kostenefficiëntie | 250 |
| 1.1. Coördinator | 250 |
| 1.1.1. Pilootregio Leuven | 251 |
| 1.1.2. Pilootregio Roeselare | 251 |
| 1.2. Alternatieve vervoersmodi en buitenschoolse opvang | 252 |

| | |
|--|-----|
| 1.2.1. Pilootregio Leuven | 252 |
| 1.2.2. Pilootregio Roeselare | 254 |
| 1.3. Kostprijs van het vervoer | 255 |
| 2. Draagvlak van en weerstand tegen het nieuwe concept leerlingenvervoer | 256 |
| 2.1. Directies en schoolpersoneelsleden | 256 |
| 2.1.1. Pilootregio Leuven-Heverlee | 256 |
| 2.1.2. Pilootregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem | 257 |
| 2.2. Busbegeleiding | 258 |
| 2.3. Ouders | 259 |
| 2.4. Algemeen besluit | 260 |
| 3. Randvoorwaarden implementatie en uitrol Vlaanderen | 261 |
| 3.1. Algemeen | 261 |
| 3.2. sensibiliseren en Informeren | 262 |
| 3.2.1. Ouders | 262 |
| 3.2.2. Professionele actoren | 263 |
| 3.3. Tijd en middelen voor implementatie | 263 |
| 3.4. Ondersteuning bij gebruik van alternatieve vervoersmodi | 264 |
| 3.4.1. Mobiliteitscoach | 265 |
| 3.5. Veiligheid | 265 |
| 3.6. Return on investment | 266 |
| 3.7. Financiële haalbaarheid | 266 |
| 3.8. Gebruiksgemak | 267 |
| 3.8.1. Gebruiksgemak collectief vervoer | 267 |
| 3.8.2. Openbaar vervoer | 268 |
| 3.8.3. Carpool | 269 |
| 3.8.4. Buitenschoolse opvang | 269 |
| 3.9. Duidelijkheid | 270 |
| 3.9.1. Duidelijkheid over verantwoordelijkheid | 270 |
| 3.9.2. Duidelijkheid bij onverwachte situaties | 271 |
| 3.10. Begeleiding | 272 |
| 3.10.1. Het statuut voor busbegeleiding | 272 |
| 3.10.2. Opleiding | 273 |
| 3.10.3. Continuïteit in de begeleiding | 274 |
| 3.11. Samenwerking | 274 |
| 3.12. Vaardigheden | 275 |
| 3.12.1. Benodigde competenties van leerlingen | 275 |
| 3.13. Kwalitatieve buitenschoolse opvang in scholen en in de directe woonomgeving. | 276 |

| | |
|--|-----|
| 3.14. Basisconcept voor de bepaling van het recht op vervoer, aangepast aan lokale kenmerken | 276 |
| 3.15. Lokale autonomie bij de bepaling van het recht, mits monitoring | 277 |
| 3.16. Differentiatie tussen onderwijstypes | 277 |
| 3.17. Aangepast vervoer | 278 |
| (Beleids)aanbevelingen | 279 |
| 1. Continueren van pilootproject & versterken van initiatieven | 279 |
| 2. Meer en duidelijke communicatie | 280 |
| 2.1. Communicatie naar ouders | 280 |
| 2.2. Communicatie naar professionele actoren | 281 |
| 2.3. Communicatie omtrent collectief busvervoer | 281 |
| 3. Meer en duidelijke monitoring | 282 |
| 4. Bepaling van het recht op vervoer | 283 |
| 5. Focus op de leerling en de context | 283 |
| 6. Optimalisatie en ondersteunen van vervoersalternatieven | 284 |
| 7. Optimalisatie van collectief busvervoer | 285 |
| 8. Buitenschoolse opvang in de scholen en in de woonomgeving | 286 |
| 9. Voldoende tijd en middelen voor implementatie van het nieuwe concept | 287 |
| 10. Samenwerkingsverbanden in kader van Basisbereikbaarheid | 287 |
| Beleidssamenvatting | 290 |
| Bijlage 1: Overzicht deelnemers focusgroepen | 314 |
| Bijlage 2: A-priori codeerschema | 321 |
| Bijlage 3: Intakeformulier pilootregio Leuven | 323 |
| Bijlage 4: Intakeformulier pilootregio Roeselare | 331 |

FIGUREN

| | |
|---|-----|
| Figuur 1: Buitengewoon onderwijs - Evolutie naar type | 30 |
| Figuur 2: Overeenkomst matrix kappa-coëfficiënt pilootproject leerlingenvervoer | 69 |
| Figuur 3: Mixed methods design tijdslijn..... | 70 |
| Figuur 4: Mixed methods design..... | 71 |
| Figuur 5: flowchart bepaling recht op collectief leerlingenvervoer | 83 |
| Figuur 6: Flowchart bepaling recht op leerlingenvervoer | 89 |
| Figuur 7: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school | 114 |
| Figuur 8: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens leeftijd .. | 152 |
| Figuur 9: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens leeftijd | 152 |
| Figuur 10: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 (relatief en absoluut) volgens leeftijd | 152 |
| Figuur 11: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens leeftijd en regio | 153 |
| Figuur 12: : Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens leeftijd en onderwijsniveau | 154 |
| Figuur 13: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijsniveau en regio | 156 |
| Figuur 14: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens onderwijstype | 158 |
| Figuur 15: : Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens onderwijstype | 159 |
| Figuur 16: : Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 (relatief en absoluut) volgens onderwijstype | 159 |
| Figuur 17: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype en regio | 161 |
| Figuur 18: Vervoerswijzekeuze volgens onderwijstype en onderwijsniveau | 166 |
| Figuur 19: Vervoerswijzekeuze volgens opleidingsvorm en regio | 169 |
| Figuur 20: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens afstand tot school | 173 |
| Figuur 21: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens afstand tot school en regio... | 174 |
| Figuur 22: Vervoerswijzekeuze van leerlingen die wel/niet gebruik maken van opvang | 179 |
| Figuur 23: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau – regio Roeselare | 196 |
| Figuur 24: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau – regio Leuven..... | 196 |
| Figuur 25: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijstype – regio Leuven..... | 199 |
| Figuur 26: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijstype – regio Roeselare | 199 |
| Figuur 27: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm | 201 |
| Figuur 28: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm | 201 |

| | |
|--|-----|
| Figuur 29: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm | 201 |
| Figuur 30: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens afstand tot school | 203 |
| Figuur 31: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens afstand tot school | 204 |
| Figuur 32: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 (relatief en absoluut) volgens afstand tot school | 204 |
| Figuur 33: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens afstand tot school – regio Leuven | 204 |
| Figuur 34: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens afstand tot school – regio Roeselare | 205 |
| Figuur 35: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens leeftijd | 213 |
| Figuur 36: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens leeftijd | 213 |
| Figuur 37: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens leeftijd | 214 |
| Figuur 38: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens leeftijd | 215 |
| Figuur 39: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijstype – regio Leuven | 220 |
| Figuur 40: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijstype – regio Roeselare | 221 |
| Figuur 41: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype | 235 |
| Figuur 42: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm | 237 |
| Figuur 43: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school | 239 |
| Figuur 44: Bijkomende dataverzameling: vervoerswijzekeuze volgens regio | 244 |
| Figuur 45: Bijkomende dataverzameling; reisduur in de ochtend volgens vervoerswijze | 246 |
| Figuur 46: Bijkomende dataverzameling: vertrektijdstip in de ochtend volgens vervoerswijze..... | 247 |
| Figuur 47: Bijkomende dataverzameling: aankomsttijdstip in de ochtend volgens vervoerswijze..... | 248 |
| Figuur 48: Bijkomende dataverzameling: aankomsttijdstip in de avond volgens vervoerswijze..... | 249 |
| Figuur 49: Organisatie en actoren collectief vervoer..... | 282 |

TABELLEN

| | |
|---|----|
| Tabel 1: Evolutie schoolbevolking per onderwijsniveau | 29 |
| Tabel 2: Buitengewoon onderwijs naar onderwijsniveau, type en opleidingsvorm. 2017-2018..... | 29 |
| Tabel 3: Overzicht ritduur van het collectief leerlingenvervoer..... | 34 |
| Tabel 4: Overzicht betrokken scholen in pilootproject leerlingenvervoer | 52 |
| Tabel 5: Aantal leerlingen (gewogen resultaten) in de nulmeting volgens pilootregio .. | 53 |
| Tabel 6: Aantal leerlingen (gewogen resultaten) in vervolgmeting 1 volgens pilootregio | 53 |
| Tabel 7: Aantal leerlingen (gewogen resultaten) in vervolgmeting 2 volgens pilootregio | 53 |
| Tabel 8: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijsnet | 53 |
| Tabel 9: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens onderwijsnet | 54 |
| Tabel 10: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens onderwijsnet | 54 |
| Tabel 11: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijsniveau | 55 |
| Tabel 12: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau | 55 |
| Tabel 13: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau | 55 |
| Tabel 14: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens leeftijd | 55 |
| Tabel 15: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens leeftijd..... | 56 |
| Tabel 16: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens leeftijd..... | 56 |
| Tabel 17: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens opleidingsvorm | 56 |
| Tabel 18: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm | 57 |
| Tabel 19: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm | 57 |
| Tabel 20: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens opleidingsvorm – regio Leuven.... | 57 |
| Tabel 21: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens opleidingsvorm – regio Roeselare | 57 |
| Tabel 22: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijstype | 58 |
| Tabel 23: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype..... | 58 |
| Tabel 24: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype..... | 58 |
| Tabel 25: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijstype – regio Leuven | 59 |
| Tabel 26: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijstype – regio Roeselare.. | 59 |
| Tabel 27: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens verblijfsregeling | 59 |
| Tabel 28: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens verblijfsregeling | 60 |
| Tabel 29: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens verblijfsregeling | 60 |
| Tabel 30: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens afstand tot school..... | 60 |
| Tabel 31: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school | 61 |
| Tabel 32: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school | 61 |
| Tabel 33: Overzicht focusgroep-interviews..... | 68 |
| Tabel 34: Samenvatting deelnemers en drop-out semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews | 68 |
| Tabel 35: Overzicht triangulatie | 70 |
| Tabel 36: Tevreden over aanbod openbaar vervoer (%) – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare | 72 |
| Tabel 37: Verdeling van leerlingen volgens afstand – regio Leuven | 74 |
| Tabel 38: Gemiddelde afstand tot school volgens type en opleidingsvorm – regio Leuven | 75 |

| | |
|--|-----|
| Tabel 39: Verdeling van leerlingen volgens afstand – regio Roeselare | 75 |
| Tabel 40: Gemiddelde afstand tot school volgens type en opleidingsvorm – regio Roeselare | 76 |
| Tabel 41: Vervoersmiddelenbezit: aandeel (%) van inwoners dat in het gezin over minstens 1 wagen, motor of bromfiets beschikt – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare | 76 |
| Tabel 42: Vervoersmiddelenbezit: aandeel (%) van inwoners dat in het gezin over minstens 1 fiets of elektrische fiets beschikt – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare | 77 |
| Tabel 43: Duurzaam verplaatsingsgedrag: aandeel (%) van inwoners dat voorbij jaar de fiets heeft genomen voor korte afstanden – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare | 77 |
| Tabel 44: Veilig verplaatsen voor kinderen: aandeel (%) van inwoners dat het voor kinderen veilig vindt om zich te verplaatsen in de gemeente – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare | 77 |
| Tabel 45: Armoede: gemiddeld inkomen per inwoner – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare | 78 |
| Tabel 46: Kansarmoede-index: % geboorten in kansarme gezinnen – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare | 79 |
| Tabel 47: Onderwijskansarmoede-index: aantal van 4 leerlingkenmerken die kunnen leiden tot onderwijskansarmoede, gesommeerd voor alle leerlingen en gedeeld voor totale aantal leerlingen – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare | 79 |
| Tabel 48: Stand van de bevolking: evolutie van aantal inwoners van buitenlandse herkomst t.o.v. totale aantal inwoners – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare..... | 79 |
| Tabel 49: Uitzonderingsaanvragen Leuven 2018-2019 | 88 |
| Tabel 50: Klachten Leuven 2018-2019 | 88 |
| Tabel 51: Aanbod en kostprijs buitenschoolse opvang | 106 |
| Tabel 52: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1 volgens school | 111 |
| Tabel 53: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 2 volgens school | 112 |
| Tabel 54: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1/2 volgens leeftijd | 112 |
| Tabel 55: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1/2 volgens onderwijstype | 112 |
| Tabel 56: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1/2 volgens opleidingsvorm | 113 |
| Tabel 57: Aantal ingezette bussen, chauffeurs en busbegeleiders volgens regio en schooljaar | 124 |
| Tabel 58: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens regio | 149 |
| Tabel 59: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens regio | 149 |
| Tabel 60: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens regio | 149 |
| Tabel 61: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens leeftijd | 151 |
| Tabel 62: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens leeftijd | 151 |
| Tabel 63: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens leeftijd | 151 |
| Tabel 64: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijsniveau en regio | 155 |
| Tabel 65: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau en regio .. | 155 |
| Tabel 66: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau en regio .. | 156 |
| Tabel 67: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype | 157 |
| Tabel 68: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype | 158 |
| Tabel 69: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype | 158 |
| Tabel 70: Gemiddelde afstanden volgens type en opleidingsvorm per regio | 161 |

| | |
|---|-----|
| Tabel 71: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype in kleuteronderwijs | 162 |
| Tabel 72: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype in kleuteronderwijs..... | 163 |
| Tabel 73: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype in kleuteronderwijs..... | 163 |
| Tabel 74: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype in lager onderwijs | 163 |
| Tabel 75: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype in lager onderwijs | 164 |
| Tabel 76: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype in lager onderwijs | 164 |
| Tabel 77: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype in secundair onderwijs | 165 |
| Tabel 78: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype in secundair onderwijs | 165 |
| Tabel 79: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype in secundair onderwijs | 166 |
| Tabel 80: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens opleidingsvorm | 168 |
| Tabel 81: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm..... | 168 |
| Tabel 82: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm..... | 168 |
| Tabel 83: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens type en opleidingsvorm – deel 1 | 170 |
| Tabel 84: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype en opleidingsvorm – deel 1 | 170 |
| Tabel 85: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype en opleidingsvorm – deel 1 | 170 |
| Tabel 86: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens type en opleidingsvorm – deel 2 | 171 |
| Tabel 87: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype en opleidingsvorm – deel 2 | 171 |
| Tabel 88: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype en opleidingsvorm – deel 2 | 171 |
| Tabel 89: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens afstand tot school | 172 |
| Tabel 90: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school | 173 |
| Tabel 91: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school | 173 |
| Tabel 92: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens verblijfsregeling | 174 |
| Tabel 93: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens verblijfsregeling..... | 175 |
| Tabel 94: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens verblijfsregeling..... | 175 |
| Tabel 95: Vervoerswijzekeuze bij nieuwe leerlingen in vervolgmeting 1 | 176 |
| Tabel 96: Vervoerswijzekeuze bij nieuwe leerlingen in vervolgmeting 2..... | 176 |
| Tabel 97: Nieuwe leerlingen in basisonderwijs volgens onderwijstype in vervolgmeting 1 | 177 |
| Tabel 98: Nieuwe leerlingen in basisonderwijs volgens onderwijstype in vervolgmeting 2 | 177 |
| Tabel 99: Nieuwe leerlingen in secundair onderwijs volgens onderwijstype en opleidingsvorm in vervolgmeting 1 | 177 |

| | |
|--|-----|
| Tabel 100: Nieuwe leerlingen in secundair onderwijs volgens onderwijstype en opleidingsvorm in vervolgmeting 2 | 178 |
| Tabel 101: Vervoerswijzekeuze van leerlingen die gebruik maken van buitenschoolse opvang..... | 178 |
| Tabel 102: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1...180 | |
| Tabel 103: Longitudinaal gebruik van alternatieve modi in nulmeting – vervolgmeting 1 | 180 |
| Tabel 104: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1 volgens leeftijd | 181 |
| Tabel 105: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm | 181 |
| Tabel 106: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1 volgens type | 182 |
| Tabel 107: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1 volgens afstand..... | 182 |
| Tabel 108: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2...183 | |
| Tabel 109: Longitudinaal gebruik van alternatieve modi in nulmeting – vervolgmeting 2 | 184 |
| Tabel 110: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2 volgens leeftijd | 184 |
| Tabel 111: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm | 185 |
| Tabel 112: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2 volgens type | 185 |
| Tabel 113: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2 volgens afstand..... | 186 |
| Tabel 114: Gemiddelde reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting | 190 |
| Tabel 115: Gemiddelde reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 | 191 |
| Tabel 116: Gemiddelde reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 | 191 |
| Tabel 117: Gemiddelde reisduur in de ochtend in nulmeting/vervolgmeting1/2 volgens regio..... | 192 |
| Tabel 118: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens regio...193 | |
| Tabel 119: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio | 193 |
| Tabel 120: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio | 194 |
| Tabel 121: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijsniveau | 195 |
| Tabel 122: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau | 195 |
| Tabel 123: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau | 195 |
| Tabel 124: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype | 197 |
| Tabel 125: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype | 198 |

| | |
|--|-----|
| Tabel 126: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype | 198 |
| Tabel 127: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm | 200 |
| Tabel 128: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm | 200 |
| Tabel 129: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm | 200 |
| Tabel 130: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school | 202 |
| Tabel 131: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school | 203 |
| Tabel 132: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school | 203 |
| Tabel 133: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens verblijfsregeling | 206 |
| Tabel 134: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens verblijfsregeling | 206 |
| Tabel 135: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens verblijfsregeling | 206 |
| Tabel 136: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens regio | 208 |
| Tabel 137: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio | 208 |
| Tabel 138: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio | 208 |
| Tabel 139: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens regio | 209 |
| Tabel 140: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio | 209 |
| Tabel 141: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio | 209 |
| Tabel 142: Overzicht begin- en einduren van scholen in pilootproject..... | 210 |
| Tabel 143: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens leeftijd | 212 |
| Tabel 144: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens leeftijd | 212 |
| Tabel 145: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens leeftijd | 212 |
| Tabel 146: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens leeftijd | 213 |
| Tabel 147: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens leeftijd | 214 |
| Tabel 148: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens leeftijd | 214 |
| Tabel 149: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijsniveau | 216 |

| | |
|---|-----|
| Tabel 150: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau | 216 |
| Tabel 151: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau | 216 |
| Tabel 152: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijsniveau | 217 |
| Tabel 153: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau | 217 |
| Tabel 154: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau | 217 |
| Tabel 155: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype | 218 |
| Tabel 156: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype | 219 |
| Tabel 157: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype | 219 |
| Tabel 158: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype | 219 |
| Tabel 159: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype | 220 |
| Tabel 160: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype | 220 |
| Tabel 161: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm | 222 |
| Tabel 162: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm | 222 |
| Tabel 163: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm | 222 |
| Tabel 164: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm | 223 |
| Tabel 165: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm | 223 |
| Tabel 166: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm | 223 |
| Tabel 167: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school | 225 |
| Tabel 168: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school | 225 |
| Tabel 169: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school | 226 |
| Tabel 170: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school | 226 |
| Tabel 171: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school | 227 |
| Tabel 172: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school | 227 |
| Tabel 173: Reisduur in de avond met de schoolbus in de nulmeting | 228 |

| | |
|---|-----|
| Tabel 174: Reisduur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 | 229 |
| Tabel 175: Reisduur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 | 229 |
| Tabel 176: Reisduur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens regio | 230 |
| Tabel 177: Reisduur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio. | 230 |
| Tabel 178: Reisduur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio. | 230 |
| Tabel 179: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens regio | 231 |
| Tabel 180: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio | 231 |
| Tabel 181: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio | 232 |
| Tabel 182: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijsniveau | 232 |
| Tabel 183: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau | 233 |
| Tabel 184: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau | 233 |
| Tabel 185: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype | 234 |
| Tabel 186: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype | 234 |
| Tabel 187: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype | 235 |
| Tabel 188: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm | 236 |
| Tabel 189: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm | 236 |
| Tabel 190: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm | 237 |
| Tabel 191: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school | 238 |
| Tabel 192: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school | 238 |
| Tabel 193: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school | 239 |
| Tabel 194: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens regio | 240 |
| Tabel 195: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens leeftijd | 241 |
| Tabel 196: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens opleidingsvorm | 242 |
| Tabel 197: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens onderwijsniveau | 242 |
| Tabel 198: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens onderwijstype | 242 |
| Tabel 199: Bijkomende dataverzameling: vervoerswijzekeuze volgens regio | 244 |
| Tabel 200: Bijkomende dataverzameling; reisduur in de ochtend volgens vervoerswijze | 245 |

| | |
|---|-----|
| Tabel 201: Bijkomende dataverzameling: vertrektijdstip in de ochtend volgens vervoerswijze..... | 247 |
| Tabel 202: Bijkomende dataverzameling: aankomstijdstip in de ochtend volgens vervoerswijze..... | 248 |
| Tabel 203: Bijkomende dataverzameling: aankomstijdstip in de avond volgens vervoerswijze..... | 249 |
| Tabel 204: Overzicht uitgaven pilootregio Leuven schooljaar 2017-2018 | 253 |
| Tabel 205: Overzicht uitgaven pilootregio Roeselare schooljaar 2017-2018..... | 254 |

AANLEIDING EN ACHTERGROND

1. PILOOTPROJECT LEERLINGENVERVOER BUITENGEWOON ONDERWIJS

Het huidige systeem van leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs is erg complex. De organisatie gebeurt centraal waarbij het Agentschap voor Onderwijsdiensten het recht op leerlingenvervoer toekent, en waarbij De Lijn instaat voor de ritten. Vaak zitten leerlingen (te) lang op de schoolbus.

In het pilootproject leerlingenvervoer wordt een nieuwe aanpak, met de klemtoon op lokaal overleg, voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs uitgetest. Scholen, centra voor leerlingenbegeleiding en ouders krijgen hierbij meer ruimte om samen een beter aangepast vervoer te organiseren. De organisatie van het leerlingenvervoer wordt gedecentraliseerd en er worden in heel Vlaanderen verzorgingsgebieden gevormd, i.e. afgebakende gebieden waarbinnen het leerlingenvervoer autonoom/lokaal georganiseerd zal worden. Verschillende principes staan centraal in deze verzorgingsgebieden:

- Decentralisatie: meer autonomie voor het lokale niveau om het best mogelijke vervoer te regelen voor elke leerling
- Multimodale vervoersorganisatie: gebruik van carpoolen, fietsen, taxi's, etc.
- Uitbouw van buitenschoolse kinderopvang
- Beheermodel: organisatie van vervoer en verankering verantwoordelijkheden

Vanuit organisatorische en financiële overwegingen wordt het nieuwe concept niet meteen grootschalig in geheel Vlaanderen uitgerold, maar wordt het getest in twee pilootgebieden met als doel in te schatten wat de implicaties op beperkte schaal zijn en waar bijsturing noodzakelijk is. Door de gefaseerde invoering kunnen de centrale principes stapsgewijs en in overleg met de lokale stakeholders geïmplementeerd en geëvalueerd worden, waarbij de budgettaire haalbaarheid van een ruimere implementatie correcter kan ingeschat worden.

Het pilootproject vindt plaats in de **pilootregio's Leuven-Heverlee en Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem** sinds 6 maart 2017. In beide projectregio's wordt lokaal bepaald welke leerlingen recht hebben op vervoer naar welke school en op welke manier. De zorg, vervoersnood en thuiscontext zijn bepalend. Het lokale niveau krijgt dus meer autonomie om voor elke leerling het best mogelijke vervoer te organiseren. Het zoeken naar zowel de juiste keuze als de beste verplaatsingsmogelijkheid gebeurt in overleg tussen de ouders, het CLB en de school. De leerlingen die in het verleden al het recht op vervoer verworven hebben, behouden dat.

Het pilootproject wordt geëvalueerd in functie van beleidsleren voor een mogelijke structurele implementatie in heel Vlaanderen. De 2 pilootregio's moeten m.a.w. duidelijk maken wat de impact is van het nieuwe concept en waar bijsturing nodig is.

In beide regio's wordt vanaf schooljaar 2017-2018 het recht op leerlingenvervoer volgens nieuwe criteria toegekend voor nieuwe leerlingen die vanaf maart 2017 inschrijven in een school binnen het pilootproject. De leerlingen die in het verleden al het recht op vervoer verworven hebben, behouden dat, maar worden gestimuleerd om andere vervoerswijzen dan het collectief vervoer te gebruiken.

De pilootgebieden werden geselecteerd op basis van de beheersbaarheid van het aantal scholen, de reeds bestaande samenwerkingsverbanden, een landelijk versus een stedelijk gebied, een evenwichtige verdeling van verschillende types en opleidingsvormen, en het engagement om mee te werken aan het pilootproject. Vanaf september 2016 startte de voorbereiding van de uitrol in beide projecten, o.a. door overleg en samenwerking tussen alle relevante stakeholders en de centrale stuurgroep. Tijdens de effectieve uitrol van het pilootproject, dus vanaf maart 2017, werd het concept verder uitgewerkt.

De aanpak in de pilootgebieden wordt lokaal ontwikkeld, waarbij het concreet toekennen van leerlingenvervoer kan verschillen. De lokale bepaling maakt het immers mogelijk om lokaal meer specifieke criteria vast te leggen, op maat van de betrokken scholen en de vervoermogelijkheden binnen de lokale regio. De zorgnood van het kind is steeds het uitgangspunt, waardoor het operationaliseren van het nieuwe concept als gevolg heeft dat het recht op leerlingenvervoer voor twee vergelijkbare kinderen in de twee pilootgebieden verschillend kan ingevuld worden – wat een ruim beeld aan faciliterende factoren en drempels zal opleveren. Na het pilootproject dient bepaald te worden of deze vrijheid (waarbij de oplossingen niet voor elk kind hetzelfde zijn) aanvaardbaar is in Vlaanderen¹.

1.1. ALGEMENE AANPAK PILOOTPROJECT IN BEIDE REGIO'S

Hieronder wordt beknopt een algemene aanpak van het pilootproject in beide regio's toegelicht. Een uitgebreide toepassing van hoe het pilootproject in de pilootregio's wordt vormgegeven, is terug te vinden in het hoofdstuk 'Bepaling recht op leerlingenvervoer' bij het deel Organisatorische en onderwijskundige-pedagogische evaluatie.

1.1.1. PILOOTREGIO LEUVEN-HEVERLEE

In pilootregio Leuven-Heverlee is in het schooljaar 2017-2018 het huidige principe van dichtstbijzijnde school losgelaten om te werken met best bereikbare school. Dit had als gevolg dat de ritduur voor de leerlingen van het collectief leerlingenvervoer verlengd werd; waardoor men vanaf schooljaar 2018-2019 teruggegrepen heeft naar het principe van dichtstbijzijnde school.

Voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer worden er in pilootregio Leuven-Heverlee verschillende stappen doorlopen. Eerst worden enerzijds de ouders van nieuwe leerlingen door het CLB geïnformeerd over het voorwaardelijk recht op collectief

¹ Commissievergadering Commissie voor Onderwijs, 6 juli 2017. *Vraag om uitleg over de pilootprojecten leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs van Ingeborg De Meulemeester aan minister Hilde Crevits. Nr 2449 (2016-2017).*

leerlingenvervoer in het kader van het pilootproject. Anderzijds brengt het CLB de zelfredzaamheid van de leerling en diens gezin in kaart.

Ten tweede gebeurt er een intake op school waarbij de leerling en de ouders bevroegd worden aan de hand van een uitgebreid intakeformulier. Het intakeformulier bestaat uit 8 luiken: algemene gegevens, zelfredzaamheid: fysiek, psychosociaal en gezin, verplaatsingsmogelijkheden, hefbomen, criteria, synthesedocument, advies & beslissing en aanvraag CLLV met motivering.

Ten derde wordt de beslissing omtrent het recht op leerlingenvervoer genomen. Deze beslissing wordt steeds genomen door een commissie. In eerste instantie wordt de beslissing op recht op leerlingenvervoer strikt op basis van de lokale criteria genomen. Daarbij is het de algemene regel dat de leerling recht krijgt op collectief leerlingenvervoer vanaf een opstapplaats als hij/zij binnen de straal van 35 km, maar buiten de minimale perimeter van 1,5 of 4 km woont. Slechts in tweede instantie kunnen ouders, indien ze niet voldoen aan de lokale criteria van afstand, maar toch van mening zijn dat ze een bijzondere context, situatie of hulpvraag hebben, een uitzondering op de toepassing van de lokale criteria aanvragen of een klacht neerleggen tegen de eerste beslissing. De commissie bekijkt elke vraag naar uitzondering of klacht vervolgens vanuit de context van het kind, waarbij er dieper wordt ingegaan op de informatie omtrent zelfredzaamheid en verplaatsingsmogelijkheden van de leerling; zoals beschreven in het intakeformulier. Daarnaast gaat de commissie na of het toekennen van het recht op collectief leerlingenvervoer aan de leerling een grote impact heeft op de ritduur. De afweging van beide aspecten bepaalt de beslissing van de commissie. Uitzonderingen toegestaan door de commissie waarbij de leerling ondanks het niet voldoen aan de criteria toch gebruik mag maken van het collectief vervoer, zijn altijd geldig voor één schooljaar. Elke uitzondering wordt op het einde van het schooljaar, 30 juni, opnieuw bekeken omdat de situatie van de leerling veranderd kan zijn.

Als men zich niet kan vinden in de beslissing van de commissie, kan men sinds 1 november 2018 in hoger beroep gaan bij de beroepscommissie, bestaande uit onafhankelijke personen.

Leerlingen uit het BuBaO hebben in pilootregio Leuven-Heverlee recht op collectief leerlingenvervoer tot het einde van het onderwijsniveau (12-14 jaar). Het recht op collectief leerlingenvervoer van de BUSO-leerlingen is daarentegen slechts voor één schooljaar. Bij deze leerlingengroep wordt het recht op collectief leerlingenvervoer jaarlijks geëvalueerd door de klassenraden. De klassenraden gaan met hun expertise na of de leerling het afgelopen schooljaar voldoende vaardigheden heeft ontwikkeld om over te stappen naar een alternatieve vervoersmodi.

1.1.2. PILOOTREGIO ROESLARE-HOOGLEDE-INGELMUNSTER-IZEGEM

In deze pilootregio is men in de BUSO-scholen afgestapt van het principe van dichtstbijzijnde school. In het basisonderwijs wordt er wel nog vastgehouden aan het principe van dichtstbijzijnde school.

Voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer worden in pilotregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem gelijkaardige stappen doorlopen als in pilotregio Leuven-Heverlee.

Ten eerste worden de leerling en de ouders geïnformeerd over het leerlingenvervoer door het CLB. Daarnaast vormt het CLB een beeld van de fysieke zelfredzaamheid, psychosociale zelfredzaamheid en de zelfredzaamheid van het gezin van de leerling in het kader van mobiliteit.

Ten tweede gebeurt bij de inschrijving op school in het kader van mobiliteit ook een intake met de ouders en de leerling. Voor deze intake werd er tijdens schooljaar 2017-2018 en 2018-2019 gebruik gemaakt van een intakeformulier van vier pagina's waarin volgende aspecten aan bod komen: algemene gegevens, zelfredzaamheid: fysieke zelfredzaamheid, psychosociale zelfredzaamheid en thuiscontext, verplaatsingsmogelijkheden en beslissing van de directie met motivatie. Momenteel wordt dit intakeformulier leerlingenvervoer geïntegreerd in het algemeen inschrijvingsformulier van de scholen.

Ten derde wordt de beslissing omtrent het recht op leerlingenvervoer genomen. In deze pilotregio vertrekt men hierbij vanuit de visie dat de zelfredzaamheid van de leerling en het gezin bepalend zijn voor de mogelijke vervoersmodi. Aan de hand van de beeldvorming door het CLB en het intakeformulier bepaalt de directie van de school waar de leerling zich inschrijft welke vervoersmodus de beste optie is volgens de noden van de leerling en diens context. Indien het collectief leerlingenvervoer de beste optie is voor de leerling, wordt er nagegaan of de leerling voldoet aan de lokale criteria voor recht op collectief leerlingenvervoer. Op basis van deze informatie wordt door de directie van de school beslist of de leerling toegang krijgt tot het collectief leerlingenvervoer of niet. Deze beslissing wordt dan ook gemotiveerd.

Wanneer ouders niet akkoord zijn met de voorgestelde vervoersvorm kunnen zij een uitzondering aanvragen of een klacht neerleggen. De regiocoördinator legt dan het dossier met informatie over de zelfredzaamheid en context voor aan de commissie. De commissie dient onmiddellijk unaniem te beslissen of een klacht gegrond is of niet. Men kan hierbij ook advies inwinnen bij medewerkers van het Ministerie Onderwijs & Vorming of het departement Mobiliteit en iemand van De Lijn. De officiële beslissing met motivatie wordt door de regiocoördinator meegedeeld aan de ouders. Wanneer er een uitzondering wordt toegekend, worden hieraan meestal uitzonderingsvoorwaarden met termijn gekoppeld.

Het recht op collectief leerlingenvervoer is niet oneindig in pilotregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem, maar kan op specifieke momenten wijzigen:

- Bij de overgang van basisonderwijs naar secundair onderwijs of bij de overgang van observatiejaar naar opleiding;
- Wanneer de leerling progressie maakt;
- Wanneer er een negatieve evolutie is in de fysieke en/of psychosociale zelfredzaamheid van de leerling;
- Bij een wijzigende gezinssituatie of verhuis;
- Bij een rechterlijke beslissing.

In het basisonderwijs heeft een leerling recht op collectief leerlingenvervoer tot het einde van het onderwijsniveau (12 à 14 jaar). In het secundair onderwijs wordt er in de eerste graad vaak nog een voorwaardelijk recht op collectief leerlingenvervoer toegekend. In principe hebben leerlingen vanaf de tweede graad in het secundair onderwijs geen recht meer op het collectief leerlingenvervoer, uitzonderingen zijn mogelijk. Jaarlijks wordt dit voorwaardelijk recht op collectief leerlingenvervoer op de klassenraden van juni voor elke leerling gerevalueerd. Men wil deze methode van evaluatie in de nabije toekomst ook toepassen in het basisonderwijs.

1.2. VERLENGING EN UITBREIDING VAN HET PILOOTPROJECT

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 23/12/2016 dat het pilootproject regelt, trad buiten werking op 30/06/2018, en kon éénmaal verlengd worden indien de haalbaarheid voor uitrol over Vlaanderen en alle toepassingsvoorwaarden niet verzekerd waren.

In de commissie Onderwijs van het Vlaams parlement op 11/12/2018 werd door Vlaams minister van Onderwijs Hilde Crevits de verlenging en uitbreiding van het pilootproject aangekondigd, principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 30/11/2018². De voornaamste redenen hiervoor waren de mogelijkheid om samenwerking te ontwikkelen met het concept basisbereikbaarheid; het ontbreken van een grootstedelijk gebied met een andere dynamiek in grootstedelijke context en met de uitdagingen die dit met zich mee brengt (waarbij vervoersregio Gent of Antwerpen nu zal worden toegevoegd als derde gebied); en dat er in kader van het huidig pilootproject nog niet voldoende duidelijkheid is over alle pijlers van het nieuw concept leerlingenvervoer voor een Vlaanderenbrede uitrol. Zo zijn er binnen het pilootproject nog een aantal lopende initiatieven (waaronder in pilootgebied Leuven een samenwerking met gemeente Herent wordt opgezet met als doel inclusieve opvangmogelijkheden aan te bieden en wachtplaatsen in te richten; en in pilootgebied Roeselare de samenwerking met de CLB's op punt wordt gezet, de rol van de klassenraad wordt geëvalueerd en er een mobiliteitscoach wordt aangeworven), die nog niet voldoende lang lopen om hier al lessen uit te kunnen trekken. Beide pilootgebieden blijven nog worstelen met de bepaling van het recht op leerlingenvervoer, en het nieuwe criterium voor het recht op leerlingenvervoer is nog niet duidelijk. Er is eveneens een timingprobleem waarbij pilootgebieden Leuven en Roeselare het regelluw kader, dat hen in staat stelt om af te wijken van de omzendbrief Zonaal Leerlingenvervoer (Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de tijdelijke organisatie van het pilootproject 'leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs', zoals goedgekeurd op 10 november 2016), verliezen indien er gewacht wordt op voorliggend eindrapport van het huidige onderzoek.

Het pilootproject in de twee bestaande pilootgebieden wordt verlengd, waarbij het pilootproject in regio Roeselare wordt uitgebreid met scholen uit Torhout en Moorslede.

² Vlaamse Regering. De Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (2018). *Nota aan de Vlaamse Regering. Betreft: Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"; Voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"; Principiële goedkeuring.*

Er komt een derde pilootregio in een grootstedelijk gebied, nl. vervoersregio Gent of Antwerpen. Er wordt een Vlaanderenbrede uitrol vanaf september 2022 vooropgesteld, waarbij het regelgevend kader omtrent het nieuw concept leerlingenvervoer uitgewerkt dient te worden tegen maart 2022, wanneer de leerlingen zich inschrijven voor het schooljaar 2022-2023.

De huidige evaluatiestudie in dit rapport handelt over het huidige pilootproject van 2017 t.e.m. juni 2019, waarbij de evaluatie t.e.m. februari 2019 omvat. Het voorliggend rapport gaat dus niet over deze verlenging en uitbreiding van het pilootproject.

2. HUIDIG LEERLINGENVERVOER IN HET BUITENGEWOON ONDERWIJS

2.1. BUITENGEWOON ONDERWIJS VLAANDEREN

Het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen is er voor leerlingen die leermoeilijkheden hebben in het gewone onderwijs, of die een (lichamelijke of mentale, tijdelijke of blijvende) handicap hebben die een aangepaste leefomgeving vereist. Het buitengewoon onderwijs maakt gebruik van geïndividualiseerde programma's die rekening houden met de behoeften en het leerritme van elke leerling³. In een school voor buitengewoon onderwijs is gespecialiseerde hulp aanwezig, waarbij o.a. therapeuten, opvoeders, artsen en orthopedagogen er het schoolteam versterken. Leerlingen krijgen in buitengewoon onderwijs aangepast onderwijs en aangepaste opvoeding, verzorging en behandeling.

Om een kind in het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen te kunnen inschrijven, is een verslag voor toegang tot het buitengewoon onderwijs nodig, wat opgemaakt wordt door de Centra voor Leerlingenbegeleiding (CLB). Ouders kunnen zelf naar het CLB stappen, of de school kan de vraag voor een verslag aan het CLB doorgeven. Het verslag moet ervoor zorgen dat alleen leerlingen die het echt nodig hebben naar het buitengewoon onderwijs gaan. Een dergelijk inschrijvingsverslag bevat:

- Of buitengewoon onderwijs noodzakelijk is voor de leerling;
- Naar welk onderwijstype men de leerling verwijst (men kan immers alleen inschrijven in het type dat het verslag vermeldt).

Met de steun van het buitengewoon onderwijs kunnen leerlingen met leerstoornissen in sommige gevallen gewoon onderwijs volgen (gedeeltelijk of volledig), via een individueel aangepast curriculum (IAC). Een geïntegreerd onderwijsprogramma wordt georganiseerd op advies van de CLB's en de betrokken partijen (leraars, ouders, etc.). Leerlingen krijgen via een verslag toegang tot een school voor buitengewoon onderwijs, of tot een IAC in een gewone school, als blijkt dat redelijke aanpassingen niet mogelijk of niet voldoende zijn om het kind het gemeenschappelijk curriculum te laten volgen in een gewone school, m.a.w. wanneer het kind een individueel aangepast leertraject nodig heeft.

³ https://www.belgium.be/nl/Leren/onderwijs/buitengewoon_onderwijs

In 2014 werd het M-decreet (decreet van 21 maart 2014 betreffende maatregelen voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften) bekrachtigd, als rechtstreeks gevolg van het VN-verdrag inzake de Rechten Personen met een Handicap. Dit decreet geeft aan hoe scholen in Vlaanderen moeten omgaan met leerlingen die door een beperking de lessen in een gewone school niet zomaar kunnen volgen. De doelstelling is inclusief onderwijs, met meer leerlingen in het gewoon onderwijs (met de hulp van redelijke aanpassingen onder de vorm van middelen of begeleiding) en dus minder leerlingen die naar scholen voor buitengewoon onderwijs dienen te gaan. 'M' staat hierbij voor Maatregelen voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften. Een school bouwt een zorgcontinuüm uit en gaat samen met de leerkracht(en), ouders en het CLB na welke redelijke aanpassingen of maatregelen een leerling met specifieke onderwijsbehoeften nodig heeft om de lessen te kunnen volgen. Een leerling met specifieke onderwijsbehoeften heeft dus het recht om in te schrijven in een gewone school waarbij hij/zij ofwel het gemeenschappelijk curriculum volgt (mits hij/zij voldoet aan de toelatingsvoorwaarden voor gewoon onderwijs en een gemotiveerd verslag heeft); ofwel een IAC volgt (mits een verslag voor toegang tot buitengewoon onderwijs). In het M-decreet is collegiale ondersteuning door leerkrachten en paramedisch personeel uit het buitengewoon onderwijs opgenomen, en ook op andere manieren is er ondersteuning⁴.

Het advies van het CLB m.b.t. buitengewoon onderwijs is niet bindend. Na het verslag buitengewoon onderwijs kunnen ouders toch beslissen om hun kind gewoon onderwijs te laten volgen. Indien men het niet eens is met de noodzaak of inhoud van het verslag, is er de mogelijkheid om beroep te doen op de Vlaamse bemiddelingscommissie.

2.1.1. BUITENGEWOON KLEUTER-, LAGER EN SECUNDAIR ONDERWIJS

Het buitengewoon basisonderwijs (nl. kleuter- en lager onderwijs) wordt ingericht voor kinderen die, tijdelijk of permanent, speciale hulp nodig hebben omwille van:

- een lichamelijke of geestelijke handicap;
- ernstige emotionele problemen of gedragsproblemen;
- ernstige leerstoornissen⁵.

In het **buitengewoon kleuteronderwijs** kan een kind vanaf 2,5 jaar tot 6 jaar naar school. Het buitengewoon kleuteronderwijs bestaat uit 7 onderwijstypes, volgens de speciale zorg die de kinderen nodig hebben⁶:

- Type 2: kinderen met een matige of ernstige mentale handicap
- Type 3: kinderen met emotionele of gedragsproblemen
- Type 4: kinderen met een fysieke handicap
- Type 5: kinderen die zijn opgenomen in een ziekenhuis of preventorium
- Type 6: kinderen met een visuele handicap
- Type 7: kinderen met een auditieve handicap

⁴ <http://onderwijs.vlaanderen.be/grote-lijnen-van-het-m-decreet>

⁵ <https://www.vlaanderen.be/nl/onderwijs-en-wetenschap/onderwijsaanbod/buitengewoon-basisonderwijs>

⁶ <http://onderwijs.vlaanderen.be/naar-het-buitengewoon-kleuteronderwijs>

- Type 9: kinderen met een autismespectrumstoornis die geen mentale beperking hebben (sinds september 2015)

De overstap naar het **buitengewoon lager onderwijs** gebeurt standaard op 6 jaar. Het is mogelijk om te beslissen als ouder om je kind een jaar vroeger reeds te laten instappen, op basis van voorgaand advies door het CLB en de klassenraad. Het is ook mogelijk om de overstap uit te stellen met 2 jaar, dus tot het jaar waarin het kind 8 jaar wordt.

Het buitengewoon lager onderwijs is eveneens ingedeeld in onderwijstypes⁷:

- Type 1: kinderen met een lichte mentale handicap (in afbouw)
- Type 2: kinderen met een matige of ernstige mentale handicap
- Type 3: kinderen met emotionele of gedragsproblemen
- Type 4: kinderen met een fysieke handicap
- Type 5: kinderen die zijn opgenomen in een ziekenhuis of preventorium
- Type 6: kinderen met een visuele handicap
- Type 7: kinderen met een auditieve handicap
- Type 8: kinderen met ernstige leerstoornissen (in afbouw)
- Type 9: kinderen met een autismespectrumstoornis die geen mentale beperking hebben (sinds september 2015)
- Type basisaanbod (BA): voor kinderen met specifieke onderwijsbehoeften voor wie het gemeenschappelijk curriculum met redelijke aanpassingen niet haalbaar is in een school voor gewoon onderwijs. Dit type vervangt vanaf september 2015 geleidelijk de types 1 en 8.

Het buitengewoon lager onderwijs duurt in principe 7 jaar, waarbij het kind maximaal 9 jaar kan doorbrengen. Voor elk kind van 13 jaar (los van het aantal jaar buitengewoon lager onderwijs dat het al volgde), gaan het CLB en de klassenraad na of het zinvol is om het nog verder buitengewoon lager onderwijs te laten volgen, en geven hierover advies aan de ouders die tenslotte beslissen. Op de leeftijd van 14 jaar gebeurt dit opnieuw; op 15 jaar is het niet langer mogelijk om in het buitengewoon lager onderwijs te blijven.

Een aantal kinderen uit het buitengewoon lager onderwijs sluit nadien aan bij het gewoon onderwijs, vaak beroeps-secundair of technisch secundair onderwijs. Andere leerlingen gaan naar het **buitengewoon secundair onderwijs (BUSO)**. Het BUSO is ingedeeld in onderwijstypes (ingedeeld volgens de beperking van de leerling, gelijkaardig aan de types in het basisonderwijs) en opleidingsvormen (die elk een bepaalde doelstelling nastreven)⁸:

- Type 1: jongeren met een lichte mentale handicap (in afbouw)
- Type 2: jongeren met een matige of ernstige mentale handicap
- Type 3: jongeren met emotionele of gedragsproblemen
- Type 4: jongeren met een fysieke handicap
- Type 5: jongeren die zijn opgenomen in een ziekenhuis of preventorium
- Type 6: jongeren met een visuele handicap
- Type 7: jongeren met een auditieve handicap
- Type 9: jongeren met een autismespectrumstoornis die geen mentale beperking hebben (sinds september 2015)

⁷ <http://onderwijs.vlaanderen.be/nl/naar-het-buitengewoon-lager-onderwijs>

⁸ <http://onderwijs.vlaanderen.be/nl/naar-het-buitengewoon-secundair-onderwijs>

- Type basisaanbod (BA): voor jongeren met specifieke onderwijsbehoeften voor wie het gemeenschappelijk curriculum met redelijke aanpassingen niet haalbaar is in een school voor gewoon onderwijs. Dit type vervangt vanaf september 2015 geleidelijk het type 1.

In de 4 opleidingsvormen kunnen jongeren uit verschillende types terecht:

- Opleidingsvorm 1 (OV1): maatschappelijke participatie en eventueel arbeidsdeelname in een omgeving met ondersteuning
 - Algemene en sociale vorming gericht op: maatschappelijk functioneren en participeren in een omgeving met ondersteuning; en (voor zover mogelijk) arbeidsdeelname in een omgeving met ondersteuning.
 - Kan georganiseerd worden voor de types 2, 3, 4, 6, 7 en 9.
- Opleidingsvorm 2 (OV2): maatschappelijke participatie en tewerkstelling in een omgeving met ondersteuning
 - Algemene en sociale vorming en een arbeidstraining gericht op: maatschappelijk functioneren en participeren in een omgeving met ondersteuning; en werken in een omgeving met ondersteuning.
 - Kan georganiseerd worden voor de types 2, 3, 4, 6, 7 en 9.
- Opleidingsvorm 3 (OV3): maatschappelijke participatie en tewerkstelling in het gewone werkomgeving
 - Algemene, sociale en beroepsvorming gericht op: maatschappelijk functioneren en participeren; en werken in een gewone werkomgeving.
 - Kan georganiseerd worden voor de types 1, 3, 4, 6, 7 en 9.
 - Keuze tussen verschillende opleidingen.
- Opleidingsvorm 4 (OV4): algemeen, beroeps-, kunst- en technisch onderwijs
 - Gericht op: Maatschappelijk functioneren en participeren, eventueel in een omgeving met ondersteuning; en vervolgonderwijs of werken in een gewone werkomgeving, eventueel met ondersteuning.
 - Kan georganiseerd worden voor de types 3, 4, 5, 6, 7 en 9.
 - Keuze tussen verschillende studierichtingen, die overeenkomen met de studierichtingen uit het voltijds gewoon secundair onderwijs.

De maximumleeftijd voor het buitengewoon secundair onderwijs is 21 jaar, maar de klassenraad kan een verlenging toestaan.

2.1.2. AANTAL LEERLINGEN BUITENGEWOON ONDERWIJS

Tabel 1 toont de schoolpopulatie van het buitengewoon onderwijs per onderwijsniveau (aantal leerlingen op 1 februari). De invoering van het M-decreet in 2015 zorgde voor een daling van het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs. Het M-decreet heeft eveneens een modernisering van het buitengewoon onderwijs gebracht met nieuwe types basisaanbod (BA, dat de uitdovende types 1 en 8 vervangt) en type 9. Type 9 werd specifiek ingericht voor leerlingen met een autismespectrumstoornis die geen mentale beperking hebben: deze leerlingen hadden voordien geen specifieke plaats in het buitengewoon onderwijs en werden in andere types ondergebracht, die niet echt overeen kwamen met hun specifieke onderwijsbehoeften. Het aantal leerlingen in onderwijstype 9 kent een groei, overeenkomstig de doelstelling om leerlingen met ASS met een normale begaafdheid een aangepaste leeromgeving te bieden. Sinds schooljaar 2018-2019 (cijfers niet weergegeven) is er een lichte stijging van het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs, voornamelijk bij leerlingen van onderwijstype 9.

Tabel 1: Evolutie schoolbevolking per onderwijsniveau

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 | 2017-2018 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Voltijds onderwijs | | | | | | |
| KLEUTERONDERWIJS | | | | | | |
| Gewoon | 265.953 | 269.197 | 268.453 | 267.756 | 266.379 | 263.789 |
| Buitengewoon | 2.023 | 2.042 | 2.000 | 1.984 | 1.967 | 1.986 |
| Totaal | 267.976 | 271.239 | 270.453 | 269.740 | 268.346 | 265.775 |
| LAGER ONDERWIJS | | | | | | |
| Gewoon | 392.351 | 399.729 | 411.097 | 422.911 | 432.291 | 438.779 |
| Buitengewoon | 28.481 | 28.307 | 27.483 | 25.578 | 24.645 | 24.380 |
| Totaal | 420.832 | 428.036 | 438.580 | 448.489 | 456.936 | 463.159 |
| Totaal basisonderwijs | 688.808 | 699.275 | 709.033 | 718.229 | 725.282 | 728.934 |
| SECUNDAIR ONDERWIJS | | | | | | |
| Gewoon | 418.817 | 417.469 | 416.847 | 418.228 | 419.207 | 421.975 |
| Buitengewoon | 20.177 | 20.495 | 20.661 | 20.333 | 20.130 | 20.331 |
| Totaal secundair onderwijs | 438.994 | 437.964 | 437.508 | 438.561 | 439.337 | 442.306 |

Bron: Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming, Departement Onderwijs en Vorming (2018). *Vlaams onderwijs in cijfers 2017-2018*.

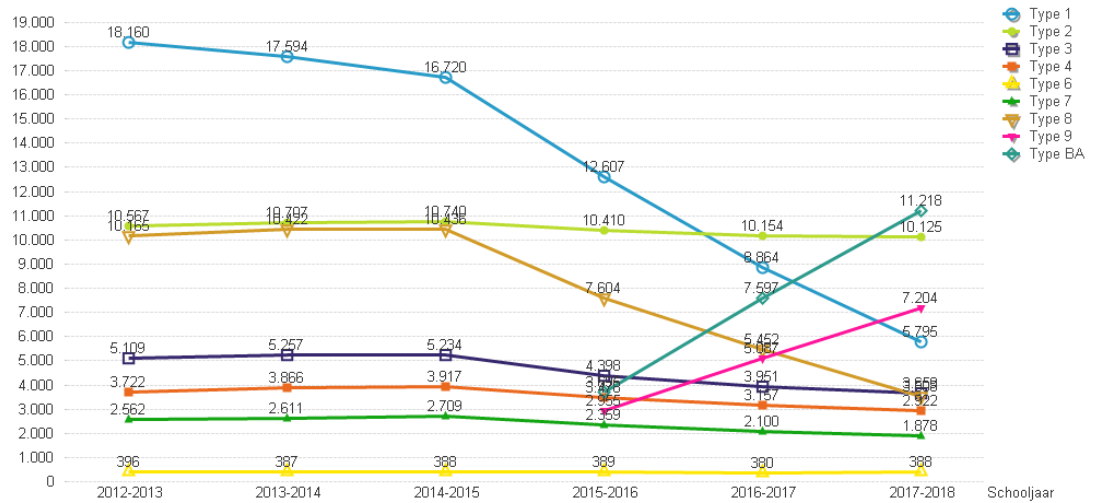
Tabel 2 toont aan dat de meeste leerlingen buitengewoon onderwijs zich in type 2 (matige of ernstige mentale handicap), type 9 (autismespectrumstoornis) of type BA bevinden.

Tabel 2: Buitengewoon onderwijs naar onderwijsniveau, type en opleidingsvorm. 2017-2018

| Onderwijsniveau | Opleidingsvorm | Onderwijstype | | | | | | | | | Totaal |
|----------------------------------|----------------|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | | Type 1 | Type 2 | Type 3 | Type 4 | Type 6 | Type 7 | Type 8 | Type 9 | Type BA | |
| Buitengewoon kleuteronderwijs | | | 974 | 90 | 202 | 13 | 218 | | 489 | | 1986 |
| Buitengewoon lager onderwijs | | 2460 | 3604 | 1740 | 1133 | 119 | 1143 | 3508 | 3483 | 7190 | 24380 |
| Buitengewoon secundair onderwijs | OV1 | | 3188 | 201 | 889 | 207 | 139 | | 419 | | 5043 |
| | OV2 | | 2359 | 141 | 190 | 16 | 64 | | 217 | | 2987 |
| | OV3 | 3335 | | 1037 | 140 | 2 | 204 | | 887 | 4028 | 9633 |
| | OV4 | | | 450 | 368 | 31 | 110 | | 1709 | | 2668 |
| Totaal | | 5795 | 10125 | 3659 | 2922 | 388 | 1878 | 3508 | 7204 | 11218 | 46697 |

Bron: Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming. Inschrijvingen buitengewoon onderwijs. <http://onderwijs.vlaanderen.be/nl/nl/onderwijsstatistieken>

De evolutie van het aantal leerlingen per type, zoals weergegeven in Figuur 1, toont aan dat het aantal leerlingen in types 1 en 8 afneemt sinds 2015, gezien deze geleidelijk worden vervangen door type basisaanbod. Vanaf 2015 is type 9 geïntroduceerd, wat ook een stijgende toename kent de afgelopen schooljaren.



Figuur 1: Buitengewoon onderwijs - Evolutie naar type⁹

2.2. LEERLINGENVERVOER IN BUITENGEWOON ONDERWIJS

2.2.1. RECHT OP LEERLINGENVERVOER

In het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen bestaat (recht op) leerlingenvervoer voor elke leerling die de dichtstbijzijnde school met het gepaste type en opleidingsaanbod van het net van eigen keuze bezoekt¹⁰. De voorwaarden hiervoor zijn:

- De leerling volgt de lessen in de dichtstbijzijnde school van het net van keuze, tot op het niveau van de vestigingsplaats. Dit is een school van ofwel het vrij onderwijs naargelang de onderscheiden godsdiensten, het gemeenschapsonderwijs, het provinciaal en gemeentelijk onderwijs of het niet-confessioneel onderwijs.
- Dit moet eveneens een school zijn die de opleiding aanbiedt waarnaar het verslag van de leerling verwijst:
 - Het type in buitengewoon basisonderwijs;
 - De opleidingsvorm, het type en de opleiding in buitengewoon secundair onderwijs.

Een inschrijving in een bepaalde school garandeert niet automatisch het recht op leerlingenvervoer, net zoals het recht op leerlingenvervoer omgekeerd niet automatisch een inschrijving in een school garandeert. Enkel onder bepaalde voorwaarden (zoals hierboven aangegeven) heeft de leerling recht op leerlingenvervoer. Een ouder kan er eveneens voor kiezen om een andere school te kiezen (die niet voldoet aan deze voorwaarden), maar dan heeft de leerling geen recht op leerlingenvervoer.

⁹ Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming. Inschrijvingen buitengewoon onderwijs. <http://onderwijs.vlaanderen.be/nl/nl/onderwijsstatistieken>

¹⁰ Algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer. <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/edulex/document.aspx?docid=13979>

Leerlingen behouden de status van rechthebbende standaard tot het einde van de studies die zij hebben aangevat op het niveau (basisonderwijs of secundair onderwijs), op voorwaarde dat de opstapplaats van de leerling niet wijzigt, waarvoor het recht op vervoer werd verleend.

Bij het meten van de afstand naar de dichtstbijzijnde school wordt rekening gehouden met een marge van maximaal 10% bij het toekennen van het recht op kosteloos vervoer. Leerlingen die twee of meer scholen vinden binnen deze marge van 10% kunnen het recht op vervoer krijgen naar elk van deze scholen. Dit recht op vervoer geldt enkel voor het woon-schoolvervoer. Het vervoer naar stage- of andere plaatsen dan de school of het (semi-)internaat/MFC valt buiten het zonaal leerlingenvervoer.

De tool 'Vind de meest nabije school voor buitengewoon onderwijs' geeft informatie over de afstand tussen de woon- of opstapplaats, en de dichtstbijzijnde scholen per gekozen net. Deze informatie kan gebruikt worden door ouders, CLB's en andere bij het kiezen van een school voor leerlingen. Via deze tool kan informatie aangevraagd worden, maar niet het recht op vervoer zelf¹¹.

De leerling kan gebruik van zonaal collectief, ofwel individueel leerlingenvervoer. Deelname aan collectief vervoer sluit in principe een deelname aan individueel vervoer uit. Een combinatie van beide rechten is enkel toegestaan binnen één traject: een leerling kan het 1^{ste} stuk van het traject gebruik maken van zijn recht op individueel vervoer en vervolgens het traject voortzetten door gebruik te maken van recht op collectief vervoer.

De aanvragen voor het recht op (collectief of individueel) leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs kunnen enkel door de scholen ingediend worden, via de webapplicatie 'Recht op leerlingenvervoer'. Indien er geen afwijking wordt aangevraagd, wordt het recht op leerlingenvervoer automatisch verwerkt door de applicatie; indien er wel een afwijking nodig is, wordt de aanvraag manueel verwerkt door het team Leerlingenvervoer van het ministerie van Onderwijs en Vorming¹².

Afwijkingen op het leerlingenvervoer kunnen in bepaalde gevallen verleend worden, bv. bij broers en zussen (mits tegen betaling, dezelfde opstapplaats en dezelfde campus); bij co-ouderschap (ook combinatie collectief en individueel leerlingenvervoer mogelijk); als de dichtste school volzet is; indien ouders kiezen voor een internaat/verblijf/IPO; indien ouders kiezen voor een semi-internaat/dagopvang (MFC); bij verhuis tijdens het lopende schooljaar; bij plaatsing door de jeugdrechtbank/gemandateerde voorziening/crisismeldpunt; binnen het observatiejaar van OV3; binnen het eerste leerjaar A of B van OV4; bij een tweede op-/afstapplaats; en bij een Tijdelijk Gewijzigde Opstapplaats (TGO). Voor elk van deze afwijkingen zijn wel specifieke voorwaarden die dienen vervuld te zijn.

¹¹ Vind de meest nabije school voor buitengewoon onderwijs. <https://onderwijs.vlaanderen.be/node/3675>

¹² Webapplicatie leerlingenvervoer. <https://eid.rechtopleerlingenvervoer.be/app/>

2.2.2. COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

Zonaal collectief leerlingenvervoer is georganiseerd busvervoer, onder de bevoegdheid van het Ministerie Onderwijs en Vorming en De Lijn. Een bus pikt rechthebbende leerlingen op aan een vaste opstapplaats (woonplaats, verblijfplaats, opvangadres, halte van De Lijn, etc.) en brengt ze naar de school of vestigingsplaats, en omgekeerd. Een begeleider helpt de kinderen bij het in- en uitstappen¹³.

Voor een effectieve deelname aan het zonaal collectief leerlingenvervoer, dient de school de goedgekeurde aanvraag per mail te bezorgen aan de provinciale entiteit van De Lijn. De Lijn contacteert vervolgens de beherende school met vermelding van de instapdatum: onmiddellijke toegang bij voldoende capaciteit en aanwezigheid van vervoer; ofwel is de instapdatum van een aantal factoren afhankelijk zoals beschikbare budgetten, de duurtijd voor het inleggen van een nieuwe rit of het inzetten van een liftvoertuig, etc. De leerling wordt toegevoegd aan de ritplanning van de bus, en de school brengt de ouders op de hoogte van het tijdstip van op- en afstappen.

Een leerling waarvoor het recht op vervoer werd toegekend, moet binnen de eerste twee trimesters volgend op de datum van goedkeuring effectief hebben deelgenomen aan dit vervoer. Indien de leerling gedurende 2 opeenvolgende trimesters geen enkele keer heeft deelgenomen aan het zonaal collectief vervoer, vervalt het toegekende recht en wordt het zitje op de bus niet meer voorbehouden. Om alsnog gebruik te maken van dit vervoer, dient de school het recht op collectief leerlingenvervoer dus opnieuw aan te vragen.

Vanaf het 1ste jaar van de kwalificatiefase van OV3 of het 4de leerjaar van OV4 wordt verwacht dat de leerlingen zelfstandig (met een eigen vervoermiddel of met het openbaar vervoer) naar de school of het (semi-)internaat/MFC gaan. Die leerlingen hebben dus standaard geen recht op zonaal collectief leerlingenvervoer, behalve in specifieke gevallen.

In schooljaar 2017-2018 werden in het buitengewoon onderwijs (basis- en secundair onderwijs samen) in totaal 37.516 leerlingen vervoerd met collectief leerlingenvervoer¹⁴.

2.2.3. INDIVIDUEEL LEERLINGENVERVOER

Individueel leerlingenvervoer omvat twee vervoersvormen¹⁵:

- Eigen vervoer: de ouder brengt de leerling zelf met de wagen naar school
- Openbaar vervoer: de leerlingen gaat met het openbaar vervoer naar school, bv. via de NMBS, De Lijn, MIVB of TEC

¹³ Zonaal collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs.

<https://onderwijs.vlaanderen.be/nl/zonaal-collectief-leerlingenvervoer-in-het-buitengewoon-onderwijs>

¹⁴ Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming, Departement Onderwijs en Vorming (2018). Aantal vervoerde leerlingen naar vervoersvorm. *Vlaams onderwijs in cijfers 2017-2018*.

¹⁵ Individueel leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs.

<https://onderwijs.vlaanderen.be/nl/individueel-leerlingenvervoer-in-het-buitengewoon-onderwijs>

Indien een leerling voor het woon-schoolverkeer gebruik maakt van een van beide vervoersvormen, kunnen de ouders onder bepaalde voorwaarden rekenen op een tussenkomst van de Vlaamse Overheid in de individuele vervoerskosten.

Als de aanvraag is goedgekeurd, dient de school contact op te nemen met de openbare vervoermaatschappij voor een abonnement openbaar vervoer, waarbij de leerling vervolgens het abonnement ontvangt. De tussenkomst van een treinabonnement van de NMBS bedraagt het tarief van een schooltreinkaart 2^{de} klas, de tussenkomst van een abonnement van De Lijn is gelijk aan het tarief van de Buzzy Pass van De Lijn, en de tussenkomst van een abonnement van de MIVB bedraagt het tarief van een schoolabonnement MIVB.

Bij ouders die ervoor kiezen om hun kind(eren) zelf met de wagen naar de dichtstbijzijnde school te brengen, dient de school contact te nemen met het Ministerie van Onderwijs en Vorming om een subsidie voor het school-woonvervoer met de eigen wagen per trimester aan te vragen. Het team Leerlingenvervoer betaalt na elk trimester de subsidie aan de school, die dit vervolgens doorstort aan de betreffende ouders. Het bedrag van de subsidie komt overeen met 75% van het tarief van het jaarabonnement van een treintrajectkaart 2de klas NMBS bij dagelijks vervoer (5 dagen per week, 2x per dag); 1/5de van het tarief van het jaarabonnement van een treintrajectkaart 2de klas NMBS bij weekendvervoer (enkel maandagmorgen en vrijdagavond); of een percentage van bovenvermeld tarief a rato van het aantal verplaatsingen in andere gevallen, zoals bv. bij co-ouderschap.

In schooljaar 2017-2018 werden in het buitengewoon onderwijs (basis- en secundair onderwijs samen) in totaal 9.866 leerlingen vervoerd met individueel leerlingenvervoer¹⁶.

Als we kijken naar collectief en individueel leerlingenvervoer samen, dan werden in schooljaar 2017-2018 26.554 kinderen in het basisonderwijs vervoerd, en 18.440 leerlingen in het secundair onderwijs¹⁷. Dit komt overeen met ongeveer 96% van het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs, meer specifiek met 99% in buitengewoon basisonderwijs en 91% in buitengewoon secundair onderwijs.

2.2.4. PROBLEMEN MET DE HUIDIGE REGELGEVING

Het regelgevende kader van het huidige vervoerssysteem (nl. op basis van de parameter afstand) is verouderd. Het collectief leerlingenvervoer stoot op diverse problemen¹⁸:

- Leerlingen
 - (Te) lange reistijden, waarbij de ritduur afhankelijk is van de afstand naar school, het aantal kinderen op de bus, het traject dat wordt afgelegd, het feit dat bussen uit de regio vaak naar een verzamelpunt rijden waar de

¹⁶ Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming, Departement Onderwijs en Vorming (2018). Aantal vervoerde leerlingen naar vervoersvorm. *Vlaams onderwijs in cijfers 2017-2018*.

¹⁷ Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming, Departement Onderwijs en Vorming (2018). Aantal vervoerde leerlingen per niveau en per net. *Vlaams onderwijs in cijfers 2017-2018*.

¹⁸ Kinderrechtencommissariaat & Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding (Unia) (2013). *Knelpuntnota leerlingenvervoer bijzonder onderwijs*.

leerlingen moeten overstappen op een andere bus (met soms een half uur wachten hierop) die hen naar de scholen brengt, etc.

Tabel 3: Overzicht ritduur van het collectief leerlingenvervoer.

| Overzicht ritduur (gegevens schooljaar 2011-2012) | | | | | |
|--|---------------|-------------------|------------------|----------------------|--------------|
| Entiteit | Aantal ritten | Aantal leerlingen | Ritten > 220 min | Leerlingen > 220 min | % leerlingen |
| Antwerpen | 413 | 11.006 | 137 | 503 | 4.57% |
| Vlaams-Brabant | 234 | 5.208 | 41 | 64 | 1.23% |
| Limburg | 238 | 6.839 | 31 | 57 | 0.83% |
| Oost-Vlaanderen | 369 | 8.888 | 49 | 128 | 1.44% |
| West-Vlaanderen | 310 | 8.687 | 55 | 139 | 1.60% |
| TOTAAL | 1.564 | 40.628 | 313 | 891 | 2.19% |

bron: De Lijn

De gegevens omtrent de ritduur (gegevens schooljaar 2011-2012) uit de Knelpuntnota leerlingenvervoer bijzonder onderwijs¹⁹ tonen aan dat ongeveer 20% van de ritten langer duren dan 220 minuten, waarbij ongeveer 2% van de leerlingen ook effectief langer dan 220 minuten in de bus zitten (die m.a.w. bijna de hele tijd of de hele tijd in de bus zitten tijdens de rit). De gegevens tonen interessante verschillen tussen de provincies aan: waarbij in Limburg en Vlaams-Brabant ongeveer 1% van de leerlingen langer dan 220 minuten onderweg is (respectievelijk 0,83% en 1,23%), zit in Oost- en West-Vlaanderen gemiddeld 1,5% van de leerlingen langer dan 220 minuten op de bus (respectievelijk 1,44% en 1,60%), en loopt dit zelfs op tot 4,57% van de leerlingen in Antwerpen.

Hierbij dient rekening gehouden te worden met het onderscheid tussen ritten die dagelijks of wekelijks worden aangelegd. Indien een leerling dagelijks een rit aflegt met een lange ritduur, heeft dit een grotere impact dan wanneer dit een wekelijkse rit (bv. op maandagochtend en vrijdagavond) betreft bij leerlingen die op internaat zitten.

- Leerlingen
 - Vroeg opstaan en laat thuiskomen, met als gevolg vermoeidheid, mogelijk impact op de schoolprestaties, geen trek om zo vroeg te ontbijten thuis (hoewel ze vaak niet mogen eten op de bus), stress omdat de leerlingen vaak meteen de klas in moeten zonder een moment om bij te komen, etc.
 - Vervelende sfeer tijdens de busrit, omdat leerlingen vaak stil moeten zijn en niet mogen eten onderweg (afhankelijk van de busbegeleider).
 - Weinig ruimte voor zorg en ondersteuning van de leerlingen.

¹⁹ Kinderrechtencommissariaat & Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding (Unia) (2013). *Knelpuntnota leerlingenvervoer bijzonder onderwijs*.

- Ouders
 - Praktische organisatie, met vaak onzekerheid over het exacte moment van ophalen/afzetten van kinderen (wegens onvoorspelbaarheid verkeer), wat leidt tot impact op het gezinsleven.
 - Gebrek aan real-time communicatie met bv. chauffeurs of busbegeleiders
 - Onduidelijk bij wie ze moeten aankloppen bij problemen, met niet altijd eenduidige informatie door de verschillende partijen
 - Beperking van vrije schoolkeuze, aangezien de keuze tot een school vaak ook afhankelijk is of het kind op school geraakt
- Chauffeurs
 - Tijdsdruk, busvertragingen door congestie of plaatselijke factoren
 - Verloop van buschauffeurs, met elk eigen gewoontes en gebruiken wat aanpassing vraagt bij de kinderen, soms ook anderstalig
- Busbegeleiders
 - Onaantrekkelijke uren, moeten beschikken over vereiste kwaliteiten om met kinderen met een beperking of moeilijkheden om te gaan, weinig ruimte om veel zorg en ondersteuning te bieden wegens veel kinderen
 - Pedagogische kwaliteit van de begeleiders soms ondermaats
 - Gebrekkige vorming, staan er vaak alleen voor waardoor ze beslissingen kunnen nemen die niet altijd het welzijn van kinderen bevorderen, nood aan een aanspreekpunt voor de begeleiding

De dagelijkse reistijd hangt sterk af van verschillende factoren: de woonplaats (wisselend in geval van kinderen van gescheiden ouders), de locatie waar onderwijs van het gepaste type wordt aangeboden, de rijtijd (i.f.v. congestie), het begin en einde van schooluren, de volgorde van ophalen van kinderen, de mogelijkheid om ritten voor meerdere scholen te combineren, beschikbaar aantal bussen met capaciteit, beschikbaar aantal chauffeurs.

Er zijn verschillende aspecten die nu en in de toekomst bovendien een bijkomende impact zullen hebben op de gemiddelde busritduur, waaronder: het stijgend aantal leerlingen met zorgnood, de capaciteitsproblematiek, stijgende verkeerscongestie, de onevenwichtige spreiding van scholen buitengewoon onderwijs, tekort aan middelen voor de inzet van extra busritten, tekort aan buitenschoolse opvang voor kinderen met een beperking, omvorming van traditionele Medisch Pedagogische Instituten (MPI's) tot multifunctionele centra (MFC) met als gevolg een verhoogde vraag naar meer flexibel ingezet vervoer, en invoering van het M-Decreet. Omwille van de combinatie van deze factoren, is een betere, transparante organisatie van het leerlingenvervoer noodzakelijk.

2.2.5. ONDERZOEK NAAR MOGELIJKHEDEN EN VOORWAARDEN VAN LEERLINGENVERVOER

Om gefundeerde maatregelen te kunnen treffen aan deze problemen op het terrein zelf, werd door het Ministerie van Onderwijs en Vorming in 2013 een onderzoek uitgeschreven naar de mogelijkheden en voorwaarden van leerlingenvervoer in Vlaanderen, uitgevoerd door Broucker et al., 2014. Uit dit wetenschappelijk onderzoek bleek dat, op basis van een Vlaamse probleemanalyse en internationale vergelijking (Nederland en Schotland), de lange reistijd voornamelijk het gevolg is van (de invulling van) de organisatie van het buitengewoon onderwijs en het leerlingenvervoer, de afbakening van het recht op

leerlingenvervoer, de verkeerssituatie en beschikbare middelen. Het huidige criterium afstand werd onderzocht vanuit een verkeerskundig, organisatorisch en onderwijskundig perspectief, waarbij knelpunten werden geïdentificeerd en aanknopingspunten voor een verdere aanpak werden opgespoord. Volgende punten kwamen hierbij o.a. naar voren: het belang van aangepast vervoer voor facilitering van schoolparticipatie, het koppelen van leerlingenvervoer aan de noden van kinderen met specifieke onderwijsbehoeften, concept 'redelijke pendelafstand', rationele vervoerskeuzes o.b.v. schoolvervoerplannen, en het invoeren van een redelijke reistijdverhouding voor gelijke woon-school afstand.

Als beleidsvoorstellen werden binnen dit wetenschappelijk onderzoek door Broucker et al.²⁰ op korte termijn aanpassingen van het huidige criterium voorgesteld: behoud van het afstandscriterium, dus status quo (vervoer naar de dichtstbijzijnde school); gebruik van het criterium snelheid (vervoer naar de snelst bereikbare school); gebruik van schoolverzorgingsgebieden van het geschikte type (waarbij niet per se de dichtstbijzijnde school dient gekozen te worden, al dan niet mits positief advies van het CLB); en vervoer binnen een maximale pendelafstand binnen het verzorgingsgebied mits positief advies van het CLB. Op basis van deze aanpassingen zouden echter de fundamentele oorzaken van de reistijd nauwelijks worden aangepakt met naar verwachting dus slechts beperkte verbetering op vlak van reistijd voor de leerlingen.

Een **algemene reistijdreductie vereist dan ook een omvattende aanpak** volgens hetzelfde wetenschappelijk onderzoek, waarbinnen reistijd wordt gezien als een effect van verschillende structurele elementen. Beleidsvoorstellen op middellange en lange termijn omvatten o.a. een differentiatie van vervoersoplossingen, responsabilisering van ouders en personeelsleden in het zoeken naar alternatieven, aanpassingen in de schoolstructuur, afbakening van het recht op leerlingenvervoer, decentralisatie en samenwerkingsverbanden, en aanpassen van financiële incentives.

De voornaamste parallellen van de beleidsvoorstellen binnen dit onderzoek zijn²¹:

- Diversifiëring van de huidige situatie, door meer autonomie aan ouders en scholen te verlenen om in overleg het leerlingenvervoer te bespreken naast het onderwijskundige aspect van een school. Er wordt gesuggereerd om af te stappen van het criterium afstand, maar het recht toe te kennen op een flexibelere basis, zodat reistijd mee in overweging kan worden genomen, net als vrije schoolkeuze.
- Het overlaten van de effectief gereden route aan de autonomie van de vervoerders en de chauffeurs om verwarring hierover te vermijden, maar ook flexibiliteit tijdens de dagelijkse ronde toe te laten in functie van het aantal leerlingen en de te rijden route.
- Scholen laten samenwerken met schoolvervoerplannen waarbij leerlingenvervoer duidelijk besproken wordt en waarbij wordt aangegeven welk vervoer binnen de regio mogelijk is en voor wie.

²⁰ KU Leuven Instituut voor de Overheid – Public Governance Institute, SADL, KU Leuven Onderzoekseenheid Gezins- en Orthopedagogiek (2014). *Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden. Eindrapport.*

²¹ KU Leuven Instituut voor de Overheid – Public Governance Institute, SADL, KU Leuven Onderzoekseenheid Gezins- en Orthopedagogiek (2014). *Leerlingenvervoer in Vlaanderen: mogelijkheden en voorwaarden. Eindrapport.*

Samengevat kan gesteld worden dat uit het wetenschappelijk onderzoek bleek dat enkel sleutelen aan het huidige regelgevend kader geen kwalitatieve oplossingen meer kon garanderen, maar dat een **nieuw concept van leerlingenvervoer noodzakelijk** was.

3. CONCEPTNOTA LEERLINGENVERVOER BUITENGEWOON ONDERWIJS

Op basis van deze wetenschappelijke studie en de hierin opgenomen aanbevelingen werd een nieuw concept leerlingenvervoer uitgewerkt door de Vlaamse ministers van Onderwijs en Mobiliteit, goedgekeurd op 17 juli 2015 door de Vlaamse Regering²².

In deze nota wordt de nieuwe werkwijze voor de toekenning van leerlingenvervoer aan leerlingen buitengewoon onderwijs beschreven, met de klemtoon op lokaal overleg. De organisatie van het leerlingenvervoer wordt hierbij gedecentraliseerd en er worden in heel Vlaanderen verzorgingsgebieden gevormd, i.e. afgebakende gebieden waarbinnen het leerlingenvervoer autonoom/lokaal georganiseerd zal worden. Verschillende principes staan centraal in deze verzorgingsgebieden.

3.1. MULTIMODALE ORGANISATIE LEERLINGENVERVOER

Naast collectief busvervoer zullen, afhankelijk van de specifieke situatie van de leerling en op basis van generieke criteria binnen eenzelfde financieel kader, andere vervoersmodi in overweging genomen worden. Elk verzorgingsgebied zal de taak krijgen om voor elke rechthebbende leerling te bepalen welke vervoersvorm kan ingezet worden, met als doel om het juiste voertuig met de juiste capaciteit in te schakelen op de juiste plaats. Hierbij dient ondersteuning aangeboden te worden door scholen om verplaatsingen van en naar school haalbaar te maken.

Enkele concrete voorbeelden van deze mogelijke alternatieve vervoersmodi zijn:

- Fietsen, of het organiseren van een fietspool waarbij leerlingen onder begeleiding naar school komen. Schoolroutekaarten, die de veiligste routes van/naar school aangeven en via foto's illustreren waar je op bepaalde plaatsen op moet letten, kunnen hierbij ondersteuning bieden.
- Wandelen, of het organiseren van een wandelpool onder begeleiding. Door het inoefenen van de weg naar school kunnen de vaardigheden getraind worden, zodat op termijn de leerling deze route mogelijk zelfstandig kan afleggen. Ook hier kunnen schoolroutekaarten of het gebruik van hulpmiddelen zoals assistieve technologieën, ondersteuning bieden.

²² Vlaamse Regering. De Vlaamse minister van Onderwijs. De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn (2016). *Conceptnota betreffende leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs*.

- Assistieve technologieën zoals smartphoneapplicaties/apps kunnen de zelfstandigheid van leerlingen verbeteren. Een voorbeeld is Viamigo, waarbij ouders, leerkrachten of vertrouwenspersonen als coach de route kunnen opvolgen vanop afstand, en automatisch een signaal krijgen indien de leerling afwijkt van de schoolroute, te lang blijft stilstaan, etc. Dergelijke apps kunnen zowel het zelfvertrouwen van de leerling zelf als van het netwerk verhogen.
- BlueAssist, een hulpmiddel voor leerlingen die geen eenvoudige vraag kunnen of durven stellen, kan de zelfredzaamheid van leerlingen vergroten. Door hun vraag via een kaartje of een app te tonen aan voorbijgangers, kunnen ze eenvoudig aangeven welke nood of vraag ze hebben. Zowel Viamigo als BlueAssist kunnen gebruikt worden als ondersteuning bij verplaatsingen te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, etc.
- Het aanleren van verplaatsingen met het openbaar vervoer, al dan niet zelfstandig of met hulp van apps, kan ervoor zorgen dat bepaalde leerlingen hun verplaatsingen met de lijnbus of trein kunnen afleggen (rekening houdend met een halte op wandel- of fietsafstand).
- Schoolpool, een carpooledienst van Taxistop, helpt om gemakkelijk contact te maken met andere ouders uit de buurt om samen naar school te rijden.
- Indien sommige leerlingen geen school dichtbij hebben die aangepast is aan de zorgnood (vooral type 4), kan het inzetten van aangepast vervoer mogelijk een oplossing bieden. Door het grote ophaalgebied in de regio kunnen ritten met collectief busvervoer hierdoor immers zeer lang zijn.
- Collectief georganiseerd busvervoer kan voor een bepaalde groep leerlingen blijven bestaan, indien ze niet zonder ondersteuning op school geraken.

3.2. LOKALE BEPALING VAN HET RECHT OP LEERLINGENVERVOER

Bij de bepaling van het recht op leerlingenvervoer zal het mogelijk zijn om af te stappen van het huidige afstandscriterium, maar kunnen de effectieve zorgnood van de leerlingen, de mogelijke alternatieve vervoersmodi, het vervoer naar scholen voor gewoon onderwijs, de thuiscontext, e.a. meegenomen worden bij de bepaling. Zo kunnen de mogelijkheden van de ouders en de leer- en ontwikkelingsmogelijkheden van kinderen (bv. mogelijkheid om openbaar vervoer te leren gebruiken) een bepalende rol gaan spelen. Ouders zouden bijvoorbeeld ook recht kunnen hebben op vervoer naar een verder gelegen school als die hun kind beter kan helpen. Binnen het verzorgingsgebied dient bepaald te worden of het recht op vervoer gegarandeerd moet blijven, of dat dit ook voor bepaalde leerlingen niet meer automatisch moet toegekend worden. Voor leerlingen die bv. lessen volgen in het gewoon onderwijs, cfr. de implementatie van het M-decreet, dient binnen het gebied nagegaan te worden of deze leerlingen recht moeten krijgen op leerlingenvervoer.

3.3. BUITENSCHOOLSE KINDEROPVANG

Het is van belang dat de uitbouw van een multimodaal vervoersconcept geflankeerd wordt met een verdere uitbouw van buitenschoolse opvang voor kinderen met een beperking, al dan niet binnen het buitengewoon onderwijs of in de nabijheid van een school hiervan. De organisatie van (al dan niet gratis) voor- en naschoolse opvang kan ertoe leiden dat ouders hun eigen werkrooster minder moeten aanpassen, wat een grote impact heeft op

het gezinsleven. Terwijl bij het collectief busvervoer de leerlingen aansluitend op de schooltijd worden afgezet en opgehaald, kan het zijn dat ze bij gebruik van alternatieve vervoersmodi vroeger aankomen of later opgehaald worden op de school, waardoor begeleiding of (uitbreiding van de) buitenschoolse opvang in de scholen noodzakelijk wordt. Dit is in vele gevallen een belangrijke voorwaarde alvorens over te schakelen op alternatieve vervoerswijzen. Indien de buitenschoolse opvang onderbemand is en de leerlingen niet kan vergezellen tot de opstapplaats, kan dit een drempel vormen.

3.4. BEHEERMODEL

Binnen het verzorgingsgebied dient niet alleen het recht op vervoer bepaald te worden, maar dient het vervoer ook effectief georganiseerd te worden. Scholen, centra voor leerlingenbegeleiding en ouders krijgen meer ruimte om samen beter aangepast vervoer te organiseren. Dit betekent dat de financiële verantwoordelijkheden (deels) lokaal zullen moeten verankerd worden. Er dient beoordeeld te worden wie deze verantwoordelijkheden lokaal zal opnemen (bv. lokaal bestuur, school of vzw). Tot slot wordt er nagegaan of en hoe er centrale controle moet plaatsvinden.

4. DOELSTELLINGEN & OPBOUW RAPPORT

4.1. DOELSTELLINGEN VAN HET ONDERZOEK

De algemene doelstellingen voor het pilootproject vanuit de Ministeries Onderwijs & Vorming en Mobiliteit zijn enerzijds het zoeken naar een nieuwe manier voor het bepalen van het recht op leerlingenvervoer, en anderzijds het verhogen van de kwaliteit van het vervoer. Hoe deze doelstellingen praktisch vertaald worden, is regioafhankelijk.

Het doel van deze evaluatieopdracht is dan ook om te bepalen hoe het model van het leerlingenvervoer in de praktijk wordt gebracht en ervaren, door na te gaan wat het effect is van de uitwerking van de centrale principes van de conceptnota Leerlingenvervoer op beperkte schaal, met name in beide pilootgebieden; en door na te gaan of een organieke implementatie hiervan in Vlaanderen haalbaar en wenselijk is.

Er wordt bepaald of de pijlers van de Conceptnota Leerlingenvervoer gerealiseerd zijn, of deze doeltreffend en bruikbaar zijn, en op welke manier deze (al dan niet) bijgestuurd moeten worden. Deze pijlers van de Conceptnota Leerlingenvervoer bestaan uit:

- Decentralisatie: enerzijds de lokale criteria voor de bepaling van het recht op vervoer en anderzijds de lokale bepaling van het recht op vervoer zelf
- Een multimodale vervoersorganisatie
- De uitbouw van buitenschoolse opvang
- De afbakening van verzorgingsgebieden
- Het beheermodel (organisatie vervoer en verankering verantwoordelijkheden)

De algemene aanpak van beide pilootgebieden (criteria om recht toe te kennen, effectieve organisatie van vervoersalternatieven, etc.) wordt op basis van verkennende gesprekken en voorhanden zijnde gegevens in kaart gebracht: hiermee kan de mate van realisatie van de pijlers bepaald worden. Voor de doeltreffendheid en bruikbaarheid van de pijlers,

wordt zowel vanuit een verkeerskundige, als vanuit organisatorische/onderwijskundige invalshoek gekeken.

4.2. OPBOUW VAN HET RAPPORT

Dit evaluatierapport wordt opgebouwd als volgt. Als eerste stap in de evaluatie van het pilootproject worden de doelstellingen geoperationaliseerd in **Evaluatievragen**, om zo te bepalen hoe het concept leerlingenvervoer in de praktijk wordt gebracht en ervaren. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de diverse evaluatievragen, en de operationalisering ervan, vanuit verschillende invalshoeken.

Vervolgens wordt de **Onderzoeksaanpak** toegelicht, bestaande uit een kwantitatieve en kwalitatieve dataverzameling en -verwerking, alsook de triangulatie van beide. De opzet van de verschillende dataverzamelingsmethoden wordt hierbij in detail toegelicht.

Het volgende hoofdstuk geeft een **Beschrijving van de pilootregio's**. Hier wordt de context van beide pilootregio's toegelicht.

Hierna volgt de evaluatie van het pilootproject vanuit verschillende invalshoeken. Er wordt gestart met de **Organisatorische en onderwijskundige-pedagogische evaluatie**. Hierbij wordt er eerst gekeken naar hoe het recht op leerlingenvervoer bepaald wordt in beide pilootregio's. Vervolgens wordt er weergegeven hoe de verschillende vervoersmodi en buitenschoolse opvang georganiseerd worden, met inbegrip van de financiële aspecten voor de ouders. Daarnaast wordt er o.a. gekeken naar de inzet van vervoer en personeelsleden, communicatie, het aanleren en ondersteunen van mobiliteit, de veiligheid van de vervoersmodi, en het effect van de vervoersmodi en buitenschoolse opvang op de leerling. Dit wordt gevolgd door een **Verkeerskundige evaluatie**, waarbij wordt gekeken wat de impact is van het pilootproject op de vervoerswijzekeuze, reisduren en vertrekuren van collectief vervoer en alternatieve vervoersmodi, etc.

Vervolgens wordt de wenselijkheid en haalbaarheid van een **Organieke implementatie** van het pilootproject besproken. Hierbij wordt er gekeken naar de kostenefficiëntie en het draagvlak van het pilootproject in beide regio's, gevolgd door de randvoorwaarden van een organieke implementatie. Het evaluatierapport eindigt met een bespreking van de **(Beleids)aanbevelingen** en met een **beleidssamenvatting**.

EVALUATIEVRAGEN

Een eerste belangrijke stap in de evaluatie van het pilootproject is het operationaliseren (i.e., vertalen in concrete meetbare termen) van evaluatievragen/doelstellingen om zo een antwoord te kunnen bieden op de vraagstelling hoe het concept leerlingenvervoer in de praktijk wordt gebracht en ervaren. De evaluatievragen zijn vanuit verschillende invalshoeken opgesteld, waarbij de leerling zoveel als mogelijk centraal staat.

1. CONTEXT VAN DE PILOOTREGIO'S

De specificiteit of context van de pilootregio's is geen evaluatiecriterium op zichzelf. Het is echter van belang om de context van de pilootregio's ook mee in beschouwing te nemen, aangezien deze een belangrijke rol speelt in de keuzes die in beide pilootregio's gemaakt zijn. Hierbij zijn volgende aspecten van belang:

- **Mate van verstedelijking:** In het pilootproject leerlingenvervoer werd voor een landelijk (Roeselare-Hooglede-Izegem-Ingelmunster) en verstedelijkt gebied (Leuven-Heverlee) gekozen, om op die manier in te schatten wat het nieuwe concept leerlingenvervoer teweeg brengt in verschillende soorten omgevingen. Zowel de organisatie als het aanbod aan (openbaar) vervoer is immers verschillend naargelang de verstedelijkingsgraad, alsook het type mobiliteitsproblematiek zoals de verkeerscongestie (gelinkt aan de bereikbaarheid).
- **Afstanden tot de scholen:** Het aantal scholen, en de mate van (mogelijke) concurrentie wat betreft nieuwe leerlingen, kan een rol spelen in de keuzes die gemaakt worden m.b.t. het recht op leerlingenvervoer.
- **Omgevingscontext:** Een belangrijke pijler van de conceptnota is een multimodale organisatie van leerlingenvervoer, waarbij wordt ingezet op andere vervoersmodi. Een vlak of heuvelachtig gebied kan het gebruik van niet-gemotoriseerde vervoerswijzen (zoals te voet of met de fiets) beïnvloeden.
- **Achtergrond van ouders en context van kinderen:** De cultuur en mentaliteit van betrokken ouders, gelinkt aan de ecologie van de leerling, speelt een grote rol in de zelfredzaamheid van de leerling en de mate waarin alternatieve modi mogelijk zijn.

2. ORGANISATORISCHE EN ONDERWIJSKUNDIGE-PEDAGOGISCHE EVALUATIE

2.1. BEPALING RECHT OP LEERLINGENVERVOER

De concrete bepaling van het recht op leerlingenvervoer en de bepaling van de lokale criteria hangen samen met de doelstellingen van de regio m.b.t. het leerlingenvervoer. Per pilootregio worden deze doelstellingen nagegaan.

Wat betreft de intake van leerlingen wordt o.a. gekeken naar welke informatie van andere bronnen wordt gebruikt, welk intake-instrument concreet gebruikt wordt, wat de parameters van dit instrument zijn, of de parameters volledig objectief zijn, wat de duurtijd van afname van het instrument is, of er een onderscheid is volgens onderwijsniveau en wie het intake-instrument afneemt.

Voor de bepaling van de vervoersmodus en beslissing omtrent het recht op leerlingenvervoer wordt er gekeken wie de vervoersvorm bepaalt, welke lokale criteria er worden toegepast, of deze eenduidig definieerbaar en toepasbaar zijn en of er rekening gehouden wordt met leeftijd of onderwijsniveau. Wat betreft de beslissing omtrent recht op leerlingenvervoer en/of collectief busvervoer, inclusief centrale opstapplaatsen, wordt eveneens onderzocht welke instantie de beslissing neemt en kennis heeft over de leerling, en wie de betrokken partners of stakeholders zijn en wat hun specifieke rol is. Verder dient ook onderzocht te worden hoe de mening van leerlingen en ouders zelf wordt meegenomen bij de bepaling van het recht en de vervoersvorm, en hoe wordt omgegaan met ouders die tegen de beslissing ingaan.

Daarnaast wordt er nagegaan of ouders een uitzondering kunnen aanvragen of een klacht kunnen neerleggen indien ze tegen de beslissing willen ingaan. Daarbij wordt nagegaan hoe ouders dit kunnen doen en hoe deze uitzonderingen en/of klachten behandeld worden. Indien er binnen de pilootregio('s) met uitzonderingen en/of klachten gewerkt wordt, worden het aantal klachten/uitzonderingen in kaart gebracht. Eveneens wordt er onderzocht hoe de evaluatie van de bepaling van het recht doorheen de tijd gebeurt. Vervolgens wordt er nagegaan welke uitdagingen of hiaten de nieuwe manier om het recht op leerlingenvervoer te bepalen nog heeft.

Tot slot wordt er dieper ingegaan op de pijler "Decentralisatie". Er wordt nagegaan wat in beide pilootregio's de mening is omtrent de wenselijkheid en haalbaarheid van het decentraliseren van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer. Tot slot wordt er onderzocht hoe er in beide pilootregio's wordt omgegaan met het leerlingenvervoer van bestaande leerlingen.

2.2. ORGANISATIE EN FINANCIËLE ASPECTEN PER VERVOERSMODUS EN BUITENSCHOOLSE OPVANG

Er wordt onderzocht voor beide pilootregio's hoe de organisatie van het vervoer zelf gebeurt. Per vervoersmodus wordt er o.a. nagegaan wie dit organiseert, welke partners hierbij betrokken zijn, of er hiervoor een samenwerking is tussen scholen en hoe de organisatie verloopt. Daarnaast wordt er per vervoersmodus in kaart gebracht of de ouders een financiële tegemoetkoming krijgen.

Voor het collectief leerlingenvervoer wordt er specifiek nagegaan of er gebruik gemaakt wordt van centrale opstapplaatsen en/of thuisadressen, er wordt nagegaan of er al dan niet een netoverschrijdend vervoer georganiseerd wordt, of er gewerkt wordt met centrale overstapplaatsen, wie de ritten uitschrijft en hoe deze ritten geoptimaliseerd worden.

Bij de alternatieve vervoersmodi wordt er specifiek nagegaan of leerlingen deze al dan niet samen gebruiken, of er carpools, fiets- en/of wandelpools georganiseerd worden en hoe deze georganiseerd worden.

Daarnaast wordt er voor beide pilootregio's onderzocht hoe de buitenschoolse opvang georganiseerd wordt. Er wordt o.a. nagegaan welke scholen buitenschoolse opvang organiseren, hoe dit georganiseerd wordt, of er hiervoor samenwerking is met andere scholen of derden, welke partners hierbij betrokken zijn, welk aanbod aan opvang dat er georganiseerd wordt en wat de kostprijs en financiële tegemoetkomingen zijn bij de buitenschoolse opvang. Tot slot wordt het gebruik van de buitenschoolse opvang in kaart gebracht. Hierbij wordt het algemeen gebruik in kaart gebracht, alsook het gebruik volgens leeftijd, onderwijstype, opleidingsvorm en afstand tot school.

2.3. INZET VAN VOERTUIGEN EN PERSONEEL

Er wordt voor de verschillende alternatieven, en voor de verschillende metingen, bepaald welke en hoeveel voertuigen dienen ingezet te worden, en welk personeel (bv. chauffeurs, busbegeleiders) nodig is en wat hun werklast is. Hierbij dient niet enkel gekeken te worden naar de inzet van voertuigen en personeel bij de uitwerking van de pijlers, maar dient eveneens bepaald te worden wat de (positieve en negatieve) verschillen zijn t.o.v. de nulmeting. De inzet van voertuigen en personeel moet immers beoordeeld worden over de verschillende jaren heen, om te bepalen of er een verbetering opgetreden is.

Voor de inzet van personeel wordt o.a. gekeken naar het aantal intakepersoneel en hun tijdsbesteding, het aantal buscoördinatoren en hun tijdsbesteding, en de inzet van andere personeelskosten (zoals de aanstelling van een mobiliteitscoach). Hierbij dient gekeken te worden wat de werklast is voor de scholen – zowel binnen als buiten de scholen – met betrekking tot de organisatie van collectief busvervoer, wandel- of fietspools, of andere alternatieve vervoersmodi; met betrekking tot training van personeel om alternatieve vervoersmodi te ondersteunen; met betrekking het bepalen van recht op collectief busvervoer; met betrekking van het wijzigen van het recht doorheen de tijd; etc.

De inzet van voertuigen en personeel wordt in kaart gebracht door een bevraging van de deelnemende scholen in beide pilootregio's. Met medewerking van de regiocoördinatoren wordt hierbij een Excel-template bezorgd aan de scholen, met korte instructies, waarbij hen wordt gevraagd om gegevens over de inzet van voertuigen en personeel (aantal voertuigen en personeelsleden (volgens type personeel)) en tijdsbesteding van personeel (o.a. gemiddeld aantal uren per week, gemiddeld aantal personen per school) te bezorgen.

2.4. COMMUNICATIE

In de eerste plaats wordt er onderzocht hoe er in beide pilootregio's naar de verschillende betrokkenen gecommuniceerd is over het pilootproject. Daarbij wordt er dieper ingegaan op de communicatiemethode tussen scholen en ouders met betrekking tot het pilootproject. Ten tweede wordt er nagegaan hoe de communicatie tussen de verschillende betrokkenen bij het collectief leerlingenvervoer verloopt. Hierbij wordt er gekeken naar de communicatie tussen scholen, tussen scholen en De Lijn, tussen scholen en busbegeleiders en tussen busbegeleiders en ouders.

Ten derde wordt er onderzocht hoe er naar ouders gecommuniceerd wordt over (het aanbod van) alternatieve vervoersmodi. Tot slot wordt er nagegaan hoe de communicatie binnen de buitenschoolse opvang verloopt. Er wordt dieper ingegaan op de communicatie tussen scholen en opvangbegeleiders en tussen opvangbegeleiders en ouders.

2.5. AANLEREN EN ONDERSTEUNEN VAN MOBILITEIT

Eenzijds wordt er onderzocht hoe de mobiliteit van de leerlingen versterkt wordt op school en anderzijds, hoe de mobiliteit van de leerlingen versterkt wordt door het gezin en derden.

Binnen dit hoofdstuk wordt in kaart gebracht hoe er rond mobiliteit gewerkt wordt binnen de scholen. Er wordt o.a. gekeken naar de organisatie van mobiliteitslessen, wie organiseert en geeft mobiliteitslessen, welke vervoersmodi worden er op school geoefend, wordt er klassikaal of individueel geoefend, worden er vervoerstrajecten aangeleerd, hoe worden vervoerstrajecten aangeleerd, hoe wordt mobiliteit ondersteund vanuit de scholen, wordt er gebruik gemaakt van technologie ter ondersteuning van mobiliteit, gebruik van andere ondersteunende maatregelen zoals een mobiliteitscoach, etc. Er wordt ook onderzocht welk effect het pilootproject heeft op het werken rond mobiliteit op school.

Daarnaast wordt er gekeken hoe de mobiliteit van de leerlingen versterkt wordt door het gezin en derden. Er wordt o.a. nagegaan welke rol ouders en derden spelen in het versterken van de mobiliteit van de leerling, hoe versterken ouders/derden de mobiliteit van de leerlingen, oefenen ouders/derden vervoerstrajecten met de leerling, etc.

2.6. VEILIGHEID VAN DE VERSCHILLENDE VERVOERSMODI

Wat betreft veiligheid van de verplaatsing moet zowel rekening gehouden worden met zowel de objectieve verkeersveiligheid, als met de (gepercipieerde) sociale veiligheid (bv. door hangjongeren, kans op pestgedrag, etc.). Dit wordt onderzocht voor de verschillende segmenten van de verplaatsing, bv. op de centrale opstapplaats, tijdens de verplaatsing zelf, bij stations of bushaltes in geval van openbaar vervoer, etc.

2.7. EFFECT VAN DE VERVOERSMODI OF BUITENSCHOOLSE OPVANG OP DE LEERLING

Ten eerste wordt er onderzocht wat het effect van de verschillende vervoersmodi en buitenschoolse opvang is op het welbevinden van de leerling. Hierbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen emotioneel welbevinden, fysiek welbevinden en sociaal welbevinden. Ten tweede wordt het effect op de vermoeidheid van de leerling onderzocht.

Ten derde wordt het effect van de vervoersmodi of buitenschoolse opvang op de zelfredzaamheid van de leerling in kaart gebracht. Tot slot wordt er gekeken naar het

effect van de verschillende vervoersmodi en buitenschoolse opvang op de participatie en inclusie van de leerlingen.

3. VERKEERSKUNDIGE EVALUATIE

3.1. VERVOERSWIJZEKEUZE

Er wordt onderzocht welke factoren bepalend zijn voor de vervoerswijzekeuze. Hierbij wordt er gekeken naar factoren zowel van de leerling als in diens (directe) omgeving.

Daarna wordt de evolutie in gebruik van vervoerswijzen, m.a.w. de vergelijking tussen de gegevens van de nulmeting (schooljaar 2016-2017) en deze van de vervolgmetingen (schooljaar 2017-2018 en 2018-2019), bepaald. Dit wordt opgesplitst per leeftijdsklasse, onderwijsniveau, onderwijstype, opleidingsvorm, afstand tot de school, etc.; alsook een relevante combinatie van variabelen. Op deze manier wordt bepaald welk van de aangeboden vervoersmodi bruikbaar is voor welke doelgroep; en welke verschuiving (al dan niet) heeft plaatsgevonden doorheen de jaren.

Bij de vervoerswijzekeuze dient rekening gehouden te worden met het feit dat leerlingen meerdere vervoersmodi kunnen gebruiken, en meerdere verblijfsadressen kunnen hebben (bv. in geval van gescheiden ouders). Zo kan een leerling bijvoorbeeld recht hebben op collectief busvervoer, maar dit slechts 3 dagen per week gebruiken.

Voor de vergelijking tussen de verschillende metingen is het belangrijk om rekening te houden met de context van de evolutie:

- Cross-sectioneel: hierbij observeren we de relatieve aantallen van (groepen van) leerlingen op hetzelfde moment in tijd.
- Longitudinaal: indien er verschillen waarneembaar zijn tussen de nulmeting en de vervolgmeting van dezelfde leerlingen, dan kan onderzocht worden welke onderwijsniveaus, opleidingsvormen, etc. dit betreft.

3.2. IMPACT OP DE REISDUUR, VERTREK- EN AANKOMSTTIJDEN VAN HET COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

Er wordt onderzocht of de toepassing van verschillende pijlers een positieve impact heeft op de reisduur voor leerlingen die gebruik maken van het collectief leerlingenvervoer. Daarnaast wordt ook de efficiëntie van de draaiboeken onderzocht, omdat deze een belangrijke invloed kunnen hebben op de reisduur. Ook het gebruik en effect van centrale opstapplaatsen op de reisduur wordt onderzocht.

Voor de analyse van de reistijd onderzoeken we de opstaptijden en aankomst op school, alsook de omgekeerde richting voor de terugreis na school. Dit wordt eveneens verder opgesplitst volgens leeftijdsklasse, onderwijsniveau, onderwijstype, etc.; of een relevante combinatie van variabelen. Hierdoor kunnen we o.a. onderzoeken of een leerling die

dichterbij school woont altijd een kortere reistijd heeft, of juist een langere omdat hij/zij in het begin van de route thuis wordt opgehaald.

3.3. REISDUUR, VERTREK- EN AANKOMSTTIJDEN VAN DE ALTERNATIEVE VERVOERSMODI

Er wordt per alternatieve vervoersmodus onderzocht wat de reisduur, vertrek- en aankomsttijden zijn in de ochtend en avond. Er wordt specifiek nagegaan hoe de stiptheid van het openbaar vervoer gepercipieerd wordt. Voor de analyse van de reistijd onderzoeken we de vertrek- en aankomsttijden op school, alsook de omgekeerde richting voor de terugreis na school.

4. ORGANIEKE IMPLEMENTATIE

Naast het bepalen van de doeltreffendheid en bruikbaarheid van de pijlers, en de impact voor leerlingen en ouders, dient onderzocht te worden of een organieke implementatie in Vlaanderen wenselijk en haalbaar is. Een eerste belangrijke factor hierbij is de kostenefficiëntie van het pilootproject. Om de kostenefficiëntie te bepalen wordt er eerst onderzocht welk budget het pilootproject leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs ter beschikking had, en hoe deze middelen in beide regio's zijn ingezet. Ten tweede wordt er voor de verschillende pijlers onderzocht wat de financiële kosten zijn. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de vervoerskost van de vervoerswijze zelf, de kost van de organisatie en promotie van alternatieve modi, de kost van (tijds)inzet van het schoolpersoneel, de kost van opvang, etc.

Een andere belangrijke factor hierbij is of er voldoende draagvlak aanwezig is. Om het draagvlak te bepalen, wordt in de semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews gepeild naar het draagvlak van en de weerstand tegen het nieuwe concept leerlingenvervoer bij de verschillende betrokkenen. Verder wordt onderzocht welke factoren randvoorwaarden zijn van een organieke implementatie. Voornamelijk vanuit deze randvoorwaarden worden de beleidsaanbevelingen opgesteld.

ONDERZOEKSAANPAK

1. KWANTITATIEVE DATAVERZAMELING EN -VERWERKING

1.1. DATA VAN MINISTERIE ONDERWIJS & VORMING

1.1.1. DATAVERZAMELING MINISTERIE ONDERWIJS & VORMING

Door het Ministerie Onderwijs & Vorming worden in beide pilootregio's kwantitatieve data verzameld over de betrokken scholen, leerlingen en vervoersgegevens. Een eerste dataverzameling vond plaats in schooljaar 2016-2017, die gebruikt wordt als nulmeting, en de vervolgmetingen vonden plaats in schooljaren 2017-2018 en 2018-2019; waarbij de telling steeds plaatsvond op 1 februari op basis van Discimus. In februari 2018 werd data verzameld enkele maanden na de start van de invoering van het pilootproject, terwijl in 2019 data verzameld werd met het pilootproject op 'kruissnelheid'. De gegevens die worden verzameld, zijn voor elke meting:

- Schoolgegevens: naam, instellingsnummer, adres en net
- Leerlinggegevens: stamboeknummer, geboortedatum, onderwijsniveau, onderwijstype, opleidingsvorm, rolstoelgebruik, woonplaats en verblijfsregeling
- Vervoersgegevens: vervoersmodus, frequentie, afstand tot de school, opstapplaats, op- en afstaptijden (reistijden) bij collectief vervoer

Voor de twee vervolgmetingen werden eveneens specifieke gegevens van het pilootproject verzameld, nl. de datum van inschrijving van nieuwe leerlingen, het recht op collectief vervoer voor nieuwe leerlingen, of leerlingen die het collectief vervoer gebruiken een centrale opstapplaats hebben, en of leerlingen gebruik maken van buitenschoolse opvang.

Op basis van de verzamelde data kan de evolutie in gebruik van vervoersmodi, en de impact op de reistijd van leerlingen, over de schooljaren heen bepaald worden. Door de vervoersgegevens te linken met de leerlinggegevens kunnen we het gebruik van de verschillende vervoersmodi onderzoeken per opleidingsvorm, onderwijsniveau en -type, alsook volgens leeftijd en de afstand tot de school, of een relevante combinatie van voorgaande variabelen. Op die manier kan bepaald worden welke vervoersalternatieven bruikbaar zijn voor welke doelgroep, en in welke mate een verschuiving plaatsgevonden heeft over de jaren.

Deze gegevens werden geanonimiseerd aan de onderzoekers ter beschikking gesteld na de opmaak van een deontologische code. Bij de rapportering worden de gegevens op een geaggregeerd niveau verwerkt en wordt ervoor gezorgd dat cases, door combinatie van variabelen, niet identificeerbaar zijn.

1.1.2. DATAVERWERKING

Vooraleer de data die verzameld werd door het Ministerie Onderwijs & Vorming te kunnen verwerken, diende deze eerst voorbereid (o.a. opgeschoond, gecategoriseerd en verder herwerkt) te worden. Een eerste stap hierbij was het inlezen van de data en het opstellen van een zelfde datastructuur voor de verschillende metingen, zodanig dat de data van de nul- en vervolgmetingen met elkaar vergeleken kon worden.

Het opschonen van de data bestond uit een aantal logische checks om de kwaliteit van de data te verbeteren, bv. door het controleren of er geen reistijden negatief waren (door het foutief omwisselen van het vertrek- en aankomstuur in de data), door het controleren of er geen onrealistische outliers/uitschieters waren (bv. vertrektijdstippen om 14u), etc. Sommige variabelen werden vervolgens ook verder opgedeeld in categorieën, waarbij dan telkens een nieuwe variabele werd aangemaakt. Zo werden o.a. de leeftijden, afstanden, vertrek-, aankomst- en reistijden, etc. gecategoriseerd volgens een aantal relevante categorieën voor een duidelijker weergave van de (vergelijking tussen de) resultaten.

Er werden eveneens gewichten toegekend aan het gebruik van vervoerswijzen. Een van de variabelen in de dataset was de frequentie, waarmee werd aangegeven hoe vaak per week de leerling zich met de specifieke vervoerswijze naar school verplaatst (waaronder dagelijks = voltijds gebruik van een bepaald vervoersmiddel, dus 10 verplaatsingen per week; weekendbus = gebruik collectief vervoer in het weekend, 2 verplaatsingen per week, vooral gebruikt door leerlingen die op internaat verblijven; tweewekelijks = voltijds vervoer week om week, vooral gebruikt bij leerlingen met een co-ouderschapsregeling; < 1 keer per week = 1-malig gebruik van het vervoersmiddel per week; > 1 keer per week = minder dan voltijds gebruik van het vervoersmiddel maar meer dan 1 keer, waarbij de frequentie werd aangeduid; of andere). Op basis hiervan konden we gewichten toekennen aan het gebruik van de vervoerswijze(en), afhankelijk van het aantal dagen dat deze vervoerswijze gebruikt werd om naar school te gaan, om een representatief beeld te verkrijgen over de verschillende vervoerswijzen. Dit was een noodzakelijke stap opdat anders leerlingen met meerdere vervoerswijzen 2x (of meer) zouden meegeteld worden in de analyses. Niet alle frequenties werden echter concreet ingevuld in de dataset. Zo werd de frequentie geregeld toegelicht aan de hand van termen als 'soms', 'enkel tijdens de zomer', 'uitzonderlijk', 'enkel bij mooi weer', 'soms bij mama en soms bij papa', etc. Op basis van een manuele check van de opmerkingen bij deze variabelen werd hierbij steeds een gewicht toegekend volgens een aantal logisch bepaalde standaardregels (bv. gewicht voor uitzonderlijk = 0,1; gewicht voor 1 keer per maand = 0,05; etc.). Bij het toekennen van gewichten werd eveneens rekening gehouden met het feit dat leerlingen meerdere verblijfsadressen kunnen hebben, nl. adressen waar leerlingen gedomicilieerd zijn of blijven slapen (met een maximum van 4 verblijfsadressen in de dataset), bv. in geval van leerlingen die verblijven op internaat of leerlingen met co-ouderschapsregeling. Het toekennen van de gewichten hield dus rekening met zowel meerdere vervoerswijzen, meerdere verblijfsadressen, en minder verplaatsingsdagen omwille van stages of thuis-onderwijs; opdat een representatief beeld van het verplaatsingsgedrag bekomen werd.

Voor de analyses werd steeds gebruik gemaakt van de 'gewogen' gegevens van leerlingen, waardoor er beknopte wijzigingen kunnen zijn met het exacte aantal leerlingen (aangezien sommige leerlingen bv. slechts 1 dag per week de verplaatsing naar school maakten, en hierdoor voor een lager gewicht meetellen in de analyses).

Vervolgens werd het verplaatsingsgedrag van de leerlingen in de pilootregio's doorgrond, door antwoorden te vinden op verschillende verplaatsingsgerelateerde aspecten, zoals wanneer leerlingen zich verplaatsen, van waar naar waar, waarmee, hoelang en hoe ver. Hierbij werd onderzocht wat het aandeel is in gebruik van de verschillende modi, en de evolutie/impact op de reistijden (bij collectief vervoer), waarbij analyses gemaakt werden volgens afstand tot de school, vertrektijdstoppen (bij collectief vervoer), frequenties, etc.

De analyses werden opgesplitst volgens leeftijd, onderwijsniveau, onderwijstype, opleidingsvorm, afstand tot de school, etc., en relevante combinaties van voorgaande variabelen; alsook met onderscheid tussen beide pilootregio's om de link te maken tussen het verplaatsingsgedrag en de gehanteerde pijlers (en de implementatie ervan) uit de Conceptnota Leerlingenvervoer. Door de evolutie over tijd (nl. nulmeting vs. de vervolgmetingen) mee in rekening te nemen, konden we de verschuiving van gebruik van de verschillende modi analyseren, met als doel antwoorden op de evaluatievragen te bieden omtrent de doeltreffendheid en bruikbaarheid van de verschillende pijlers.

1.2. BIJKOMENDE KWANTITATIEVE DATA

1.2.1. BIJKOMENDE DATAVERZAMELING ALTERNATIEVE MODI

Bij de data die verzameld wordt door het Ministerie Onderwijs & Vorming, worden wat betreft de vervoersgegevens de op- en afstaptijden, en dus de reistijden, enkel in kaart gebracht van leerlingen die zich verplaatsen met het collectief vervoer. Het is onduidelijk of een verschuiving in vervoersmodi een positieve invloed heeft op vertrektijdstoppen en reistijden van leerlingen die een andere modus gebruiken (bv. gebracht door ouders met de auto, zelf wandelen of fietsen, gebruik van openbaar vervoer). Om een vergelijking te kunnen maken van de reistijd, tussen leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen en leerlingen die zich met alternatieve modi verplaatsen, wordt bijkomende data verzameld omtrent vertrektijdstop en reistijd van leerlingen die zich met alternatieve vervoersmodi verplaatsen.

Qua onderzoeks aanpak werden hiervoor verschillende pistes onderzocht aan de hand van voor- en nadelen, en in praktische afstemming met de regiocoördinatoren.

- Bevraging van ouders d.m.v. een vragenlijst
 - Aanpak: Een korte vragenlijst wordt verspreid onder de leerlingen, waarbij aan hun ouders gevraagd wordt om korte informatie in te vullen omtrent gebruikte vervoerswijze, vertrektijdstop en aankomsttijdstop op school 's morgens, en vertrektijdstop en aankomsttijdstop thuis na school. Om deze data te kunnen koppelen aan de administratieve data (verzameld door Ministerie Onderwijs & Vorming), worden enkele sleutelgegevens over het kind (naam, geboortedatum, rijksregisternummer) verzameld, alsook de goedkeuring om deze ter beschikking gestelde data te gebruiken in kader van dit onderzoek.
 - Voordelen: mogelijk om een vergelijking te maken tussen de vertrek- en reistijden van het collectief vervoer en leerlingen met een alternatieve modi; en het kunnen koppelen van deze gegevens aan de administratieve data (zodat deze resultaten kunnen onderzocht worden volgens afstand tot de school en andere relevante parameters).

- Nadelen: risico op onderrapportering: het is mogelijk dat maatschappelijk zwakkere ouders of bepaalde doelgroepen (zoals bv. anderstalige ouders) de vragenlijst niet invullen, met als gevolg niet-representatieve gegevens. Verder vergt het verspreiden van de vragenlijst veel inspanningen van zowel de school als de ouders, voor slechts een beperkte doelgroep, aangezien de data over de leerlingen die collectief vervoer gebruiken reeds bekend is. Een ander nadeel is dat de verkregen data van lagere kwaliteit is, gezien in de vragenlijst wordt uitgegaan van zelf-gerapporteerde informatie door ouders. Tenslotte betreft de data slechts een opname van 1 moment in de tijd (qua timing verschillend van de nulmeting en de vervolgmeting), waardoor het niet mogelijk is om de evolutie in reistijden te bepalen.
- Afstemming regiocoördinatoren: in Leuven is slechts weinig ruimte beschikbaar tot afname van vragenlijst (omwille van tijdsinvestering), en uit ervaring vult meestal slechts 30% van de ouders een vragenlijst in (wat leidt tot niet-representativiteit van de gegevens). In Roeselare is er bezorgdheid dat informatie over tijdstippen van kinderen die met de auto worden afgezet heel verschillend zou zijn, en dat de respons beperkt is.
- Bevraging van leerlingen in de klassen zelf
 - Aanpak: in de klassen van secundaire scholen wordt door de leerkracht een korte bevraging gehouden van de leerlingen zelf (zelf-gerapporteerde data) omtrent de vervoerswijze, vertrektijdstip en aankomst op school 's morgens, en vertrektijdstip en aankomst thuis na school. Er wordt geen koppeling gemaakt met de data die verzameld werd door het Ministerie Onderwijs & Vorming. Zowel leerlingen die zich met collectief vervoer verplaatsen als leerlingen die andere modi gebruiken, worden bevraagd, zodanig dat een vergelijking tussen de vertrek- en reistijden mogelijk is door data die via hetzelfde onderzoeksinstrument verzameld is (nl. door zelf-gerapporteerde informatie van alle leerlingen).
 - Voordelen: mogelijk om een vergelijking te maken tussen de vertrek- en reistijden van het collectief vervoer en leerlingen met alternatieve modi. Gezien de relatief kleine grootte van de klassen is het voor de leerkracht mogelijk om deze bevraging snel af te nemen, waarbij de leerkracht zelf een goed beeld heeft over welke leerling met welke vervoerswijze naar school komt en rond hoe laat. In het secundair onderwijs zijn verschillende leerlingen die zelf met de fiets of het openbaar vervoer naar school komen; indien ze in staat zijn om zich op deze manier te verplaatsen, zijn ze ook in staat om de vragen hierover te beantwoorden.
 - Nadelen: de lagere kwaliteit van de data dan de data van Ministerie Onderwijs & Vorming gezien het zelf-gerapporteerde informatie bevat; en afhankelijk van de medewerking van de betrokken leerkrachten (hoewel deze bevraging op een korte tijdsperiode kan worden afgenomen).
 - Afstemming regiocoördinatoren: in beide pilootregio's zouden de meeste leerlingen van het secundair onderwijs in staat moeten zijn om op deze vragen te antwoorden. De leerkrachten hebben weinig inspanningen moeten doen voor het pilootproject, waardoor verwacht wordt dat ze ervoor open staan om deze vragen in hun klas af te nemen.

- Bevraging via focusgroep-interviews
 - Aanpak: voor het kwalitatieve gedeelte (zie Kwalitatieve dataverzameling en -analyse) worden focusgroep-interviews georganiseerd met ouders en leerlingen, rekening houdend met een verdeling van leerlingen die diverse vervoersmodi gebruiken (dus zowel leerlingen met collectief busvervoer als leerlingen die alternatieve vervoersmodi gebruiken). Tijdens deze focusgroep-interviews kan algemene informatie bevestigd worden over de vertrektijdstippen en reistijden van leerlingen met verschillende modi. Hierbij is het echter niet mogelijk om individuele verplaatsingsdata te analyseren wegens de beperkte steekproef (slechts 8-12 deelnemers per focusgroep), waardoor deze piste niet verder onderzocht werd.

Op basis van de voor- en nadelen van elke methode, en de praktische mogelijkheden in beide pilootgebieden, werd beslist om de informatie omtrent vertrektijdstippen en reistijden via de bevraging in de klassen te bevestigen in het secundair onderwijs. De bevraging werd hierbij gehouden in de klassen van het secundair onderwijs waarvan de leerlingen zelf in staat zijn de vragen hierover te beantwoorden (bv. met een voldoende hoog verstandelijk niveau). Hierbij was de inspanning voor de schoolpersoneelsleden en de ouders relatief beperkt, maar kon toch zinvolle informatie bekomen worden tussen de verschillen in vertrek- en reistijden tussen de verschillende vervoersmodi.

De regiocoördinatoren ontvingen een lijst met de gevraagde gegevens met korte instructies, alsook een sjabloon waarop de klasleerkrachten de informatie konden invullen. De bevraging werd afgenomen door de klasleerkrachten in juni 2018.

1.2.2. DATAVERWERKING BIJKOMENDE DATA

Ook de data die bijkomend verzameld werd, diende eerst voorbereid te worden door het opschonen en categoriseren hiervan. Bij het opschonen van de data werden een aantal logische checks uitgevoerd (gelijkaardig aan de werking zoals bij de data verzameld door Ministerie Onderwijs & Vorming), met als doel het verbeteren van de kwaliteit ervan. Ook hier werden verschillende variabelen gecategoriseerd (bv. leeftijden, vertrek- en aankomsturen, reistijden, etc.) omwille van een duidelijkere weergave van de resultaten.

Aangezien hierbij slechts één vervoerswijze werd bevestigd, nl. de vervoerswijze die de leerling het vaakst gebruikte om zich naar school te verplaatsen, dienden er hierbij geen gewichten toegekend te worden aan het gebruik van de vervoerswijzen. Er werd hierbij ook slechts gebruik gemaakt van één verblijfsadres (vanwaar de leerling het vaakste vertrok met de specifieke vervoerswijze) opdat het voor de leerlingen niet te complex zou zijn om te antwoorden op de bevestigde gegevens.

Vervolgens werden de vertrek- en aankomsturen, en reistijden, onderzocht van zowel de leerlingen die zich met het collectief vervoer verplaatsten als van leerlingen die zich met alternatieve modi naar school verplaatsten.

1.3. BESCHRIJVING VAN DATASET

We geven eerst een overzicht van de **data verzameld door Ministerie Onderwijs & Vorming**, zowel voor de nulmeting als de eerste en tweede vervolgmeting. Het betreft hier steeds de gewogen resultaten, m.a.w. rekening houdend met het gewicht van elke leerling op basis van het aantal verplaatsingen naar school.

Tabel 4: Overzicht betrokken scholen in pilootproject leerlingenvervoer

| Regio | Niv | School | Gemeente | Net | Aanbod | Gemafstand |
|-----------|-----------|--------|--------------|-----|--|------------|
| Leuven | Basis | L1 | Heverlee | GO! | type 1 / 8 / BA type 2 type 9 | 10,0 |
| | | L2 | Leuven | GVO | type 1 / BA type 3 type 4 | 13,3 |
| | | L3 | Heverlee | OGO | type 8 / BA type 9 | 6,3 |
| | | L4 | Heverlee | GVO | type 2 type 3 | 11,3 |
| | Secundair | L5 | Heverlee | GO! | type 1 OV 3 / BA OV 3 type 2 OV 1/2 type 4 OV 1/2/3 type 9 OV 1/2/3 | 10,6 |
| | | L6 | Leuven | GVO | type 4 OV 1 | 13,9 |
| | | L7 | Heverlee | GVO | type 2 OV 1/2 type 3 OV 1 type 9 OV 1/2 | 11,0 |
| | | L8 | Heverlee | GVO | type 9 OV 4 | 13,9 |
| Roeselare | Basis | R1 | Rumbeke | GO! | type 1 / 8 / BA type 2 type 4 type 9 | 7,5 |
| | | R2 | Izegem | GVO | type 1 / 8 / BA | 3,4 |
| | | R3 | Ingelmunster | OGO | type 1 / 8 / BA | 4,1 |
| | | R4 | Roeselare | GVO | type 1 / 8 / BA type 3 | 9,1 |
| | | R5 | Roeselare | GVO | type 1 / BA type 2 | 5,3 |
| | | R6 | Gits | GVO | type 4 | 16,4 |
| | Secundair | R7 | Rumbeke | GO! | type 1 OV 3 / BA OV 3 type 3 OV 3 type 4 OV 3 type 9 OV 3 | 8,6 |
| | | R8 | Roeselare | GVO | type 1 OV 3 / BA OV 3 type 3 OV 1/3 type 9 OV 1/3 | 11,8 |
| | | R9 | Roeselare | GVO | type 1 OV 3 type 3 OV 3/4 type 9 OV 4 | 17,4 |
| | | R10 | Gits | GVO | type 4 OV 1/2/4 | 16,8 |

Tabel 4 toont een overzicht van de betrokken scholen in het pilootproject in beide regio's, met aanduiding van het onderwijsniveau, gemeente van de school, onderwijsnet (waarbij GO! = gemeenschapsonderwijs, GVO = gesubsidieerd vrij onderwijs, OGO = officieel

gesubsidieerd onderwijs), aanbod van de school (als combinatie van type en opleidingsniveau), en gemiddelde afstand tot de school (in km).

De (gewogen) dataset van de nulmeting, met data van schooljaar 2016-2017, bestaat uit 2609 leerlingen, waarvan 55% leerlingen in pilootregio Roeselare en 45% leerlingen in pilootregio Leuven. De eerste vervolgmeting omvat 2569 leerlingen waarbij het aandeel van elke pilootregio ongeveer gelijk is gebleven, en waarvan 468 leerlingen nieuw zijn. De tweede vervolgmeting bevat 2548 leerlingen, waarbij de verdeling tussen beide regio's iets meer gelijk is in vergelijking met de vorige metingen, en waarvan er in totaal 554 nieuwe leerlingen zijn.

Tabel 5: Aantal leerlingen (gewogen resultaten) in de nulmeting volgens pilootregio

| NULMETING Locatie | # | % | Cum²³ # | Cum % |
|------------------------------|----------|----------|-------------------------------|--------------|
| Leuven | 1162.4 | 44.55 | 1162.4 | 44.55 |
| Roeselare | 1447 | 55.45 | 2609.4 | 100.00 |

Tabel 6: Aantal leerlingen (gewogen resultaten) in vervolgmeting 1 volgens pilootregio

| VERVOLG 1 Locatie | # | % | Cum # | Cum % |
|------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Leuven | 1169.4 | 45.52 | 1169.4 | 45.52 |
| Roeselare | 1399.3 | 54.48 | 2568.7 | 100.00 |

Tabel 7: Aantal leerlingen (gewogen resultaten) in vervolgmeting 2 volgens pilootregio

| VERVOLG 2 Locatie | # | % | Cum # | Cum % |
|------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Leuven | 1198.95 | 47.05 | 1198.95 | 47.05 |
| Roeselare | 1349.25 | 52.95 | 2548.2 | 100.00 |

1.3.1. LEERLINGEN VOLGENS ONDERWIJSNET

In de dataset zijn alle onderwijsnetten vertegenwoordigd: het vrij gesubsidieerd onderwijs met 55% van de leerlingen, het gemeenschapsonderwijs met 34% van de leerlingen en het officieel gesubsidieerd onderwijs met 11% van de leerlingen. De verdeling tussen deze netten blijft gelijkaardig in de eerste en tweede vervolgmeting, aangezien dezelfde scholen in beide regio's deel uitmaken van het pilootproject.

Tabel 8: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijsnet

| NULMETING Net | # | % | Cum # | Cum % |
|-----------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Gemeenschapsonderwijs | 885.6 | 33.94 | 885.6 | 33.94 |
| Officieel gesubsidieerd onderwijs | 293 | 11.23 | 1178.6 | 45.17 |
| Vrij gesubsidieerd onderwijs | 1430.8 | 54.83 | 2609.4 | 100.00 |

²³ 'Cum' staat hierbij steeds voor cumulatief aantal (#) of cumulatief (%). Hiermee wordt bedoeld dat alle resultaten van de voorgaande rijen bij elkaar opgeteld zijn.

Tabel 9: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens onderwijsnet

| VERVOLG 1 Net | # | % | Cum # | Cum % |
|-----------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Gemeenschapsonderwijs | 891.6 | 34.71 | 891.6 | 34.71 |
| Officieel gesubsidieerd onderwijs | 273 | 10.63 | 1164.6 | 45.34 |
| Vrij gesubsidieerd onderwijs | 1404.1 | 54.66 | 2568.7 | 100.00 |

Tabel 10: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens onderwijsnet

| VERVOLG 2 Net | # | % | Cum # | Cum % |
|-----------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Gemeenschapsonderwijs | 924.2 | 36.30 | 924.2 | 36.30 |
| Officieel gesubsidieerd onderwijs | 266 | 10.45 | 1190.2 | 46.74 |
| Vrij gesubsidieerd onderwijs | 1356 | 53.26 | 2546.2 | 100.00 |

Tijdens de focusgroep-interviews met het schoolpersoneel komt aan bod dat er tussen de verschillende netten sprake is van concurrentie. Deze concurrentie speelt voornamelijk in het basisonderwijs en minder in het secundair onderwijs:

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Er zijn katholieke scholen, er is gemeenschapsonderwijs en er is stedelijk onderwijs. We zijn concurrenten maar we gaan op een heel goede manier met elkaar om."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Maar ik zeg het gewoon al, het feit dat die verschillende directies rond de tafel willen zitten uit verschillende netten, want er blijft nog altijd een grote strijd. Ik denk dat we dat niet moeten onder tafels of stoelen steken, om budget, om geld, om personeel om van alles en nog wat, leerlingen zeker."

1.3.2. LEERLINGEN VOLGENS ONDERWIJSNIVEAU

In het pilootproject zijn leerlingen opgenomen van alle 3 onderwijsniveaus. Het aandeel leerlingen in kleuteronderwijs is hierbij beperkt tot 5%; terwijl het aandeel leerlingen in lager en secundair onderwijs respectievelijk 52% en 43% telt in de nulmeting, 49% en 46% in de eerste vervolgmeting, en 47% voor beide niveaus in vervolgmeting 2.

Tabel 11: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijsniveau

| NULMETING Niveau | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Kleuter | 127 | 4.87 | 127 | 4.87 |
| Lager | 1353 | 51.85 | 1480 | 56.72 |
| Secundair | 1129.4 | 43.28 | 2609.4 | 100.00 |

Tabel 12: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 1 Niveau | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Kleuter | 118.5 | 4.61 | 118.5 | 4.61 |
| Lager | 1260.5 | 49.07 | 1379 | 53.68 |
| Secundair | 1189.7 | 46.32 | 2568.7 | 100.00 |

Tabel 13: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 2 Niveau | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Kleuter | 139 | 5.49 | 139 | 5.49 |
| Lager | 1199.05 | 47.39 | 1338.05 | 52.88 |
| Secundair | 1192.15 | 47.12 | 2530.2 | 100.00 |
| Frequency Missing = 18 | | | | |

1.3.3. LEERLINGEN VOLGENS LEEFTIJD

De leeftijdsverdeling toont aan dat er slechts weinig leerlingen zijn tussen 3-6 jaar in de dataset (3%), omwille van een beperkt aandeel leerlingen in kleuteronderwijs. De meeste leerlingen zijn tussen 7 en 20 jaar oud. Er is een beperkt aantal leerlingen ouder dan 20 jaar (namelijk 4%). De leeftijdsverdeling blijft gelijk bij vervolgmetingen 1 en 2.

Tabel 14: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens leeftijd

| NULMETING Leeftijd | # | % | Cum # | Cum % |
|---------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| 3-6 | 79 | 3.03 | 79 | 3.03 |
| 7-10 | 590 | 22.61 | 669 | 25.64 |
| 11-12 | 514 | 19.70 | 1183 | 45.34 |
| 13-14 | 406 | 15.56 | 1589 | 60.90 |
| 15-16 | 330 | 12.65 | 1919 | 73.54 |
| 17-18 | 383.4 | 14.69 | 2302.4 | 88.23 |
| 19-20 | 200.8 | 7.70 | 2503.2 | 95.93 |
| 21-25 | 106.2 | 4.07 | 2609.4 | 100.00 |

Tabel 15: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens leeftijd

| VERVOLG 1 Leeftijd | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| 3-6 | 84 | 3.27 | 84 | 3.27 |
| 7-10 | 562.5 | 21.90 | 646.5 | 25.17 |
| 11-12 | 451.5 | 17.58 | 1098 | 42.75 |
| 13-14 | 418 | 16.27 | 1516 | 59.02 |
| 15-16 | 330.1 | 12.85 | 1846.1 | 71.87 |
| 17-18 | 362.2 | 14.10 | 2208.3 | 85.97 |
| 19-20 | 246.2 | 9.58 | 2454.5 | 95.55 |
| 21-25 | 114.2 | 4.45 | 2568.7 | 100.00 |

Tabel 16: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens leeftijd

| VERVOLG 2 Leeftijd | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| 3-6 | 99 | 3.89 | 99 | 3.89 |
| 7-10 | 539 | 21.15 | 638 | 25.04 |
| 11-12 | 451.05 | 17.70 | 1089.05 | 42.74 |
| 13-14 | 411.8 | 16.16 | 1500.85 | 58.90 |
| 15-16 | 349.35 | 13.71 | 1850.2 | 72.61 |
| 17-18 | 352 | 13.81 | 2202.2 | 86.42 |
| 19-20 | 230.4 | 9.04 | 2432.6 | 95.46 |
| 21-25 | 115.6 | 4.54 | 2548.2 | 100.00 |

1.3.4. LEERLINGEN VOLGENS OPLEIDINGSVORM

Bij de leerlingen uit het secundair onderwijs volgt het merendeel les in opleidingsvorm (OV) 1 of 3. Het aandeel leerlingen in opleidingsvorm 2 is beperkter. De verdeling tussen de OV's is gelijkaardig voor de nulmeting en beide vervolgmetingen.

Tabel 17: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens opleidingsvorm

| NULMETING OV | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| OV 1 | 351 | 13.45 | 351 | 13.45 |
| OV 2 | 110.4 | 4.23 | 461.4 | 17.68 |
| OV 3 | 460 | 17.63 | 921.4 | 35.31 |
| OV 4 | 208 | 7.97 | 1129.4 | 43.28 |
| Basisonderwijs | 1480 | 56.72 | 2609.4 | 100.00 |

Tabel 18: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 1 OV | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| OV 1 | 349.7 | 13.61 | 349.7 | 13.61 |
| OV 2 | 126 | 4.91 | 475.7 | 18.52 |
| OV 3 | 486.2 | 18.93 | 961.9 | 37.45 |
| OV 4 | 227.8 | 8.87 | 1189.7 | 46.32 |
| Basisonderwijs | 1379 | 53.68 | 2568.7 | 100.00 |

Tabel 19: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 2 OV | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| OV 1 | 352.15 | 13.82 | 352.15 | 13.82 |
| OV 2 | 124.8 | 4.90 | 476.95 | 18.72 |
| OV 3 | 481 | 18.88 | 957.95 | 37.59 |
| OV 4 | 252.2 | 9.90 | 1210.15 | 47.49 |
| Basisonderwijs | 1338.05 | 52.51 | 2548.2 | 100.00 |

De verdeling van de leerlingen volgens opleidingsvorm is verschillend voor Leuven en Roeselare. Aangezien de deelnemende scholen in beide pilotregio's andere types en opleidingsvormen aanbiedt, is het profiel van de leerlingen dan ook verschillend in beide regio's – wat impact kan hebben op de vervoerswijzekeuze. In Leuven bevinden zich relatief meer leerlingen in OV1 en OV2 (respectievelijk 18% en 7% versus 9,5% en 2% in Roeselare); maar minder leerlingen in OV3 en OV4 (respectievelijk 11,7% en 3,5% versus 22,4% en 11,5% in Roeselare). Dit verschil tussen leerlingen in Leuven en Roeselare blijft ongeveer gelijkaardig in de vervolgmetingen.

Tabel 20: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens opleidingsvorm – regio Leuven

| NULMETING Leuven OV | # | % | Cum # | Cum % |
|--------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| OV 1 | 213 | 18.32 | 213 | 18.32 |
| OV 2 | 81.4 | 7.00 | 294.4 | 25.33 |
| OV 3 | 136 | 11.70 | 430.4 | 37.03 |
| OV 4 | 41 | 3.53 | 471.4 | 40.55 |
| Basisonderwijs | 691 | 59.45 | 1162.4 | 100.00 |

Tabel 21: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens opleidingsvorm – regio Roeselare

| NULMETING Roeselare OV | # | % | Cum # | Cum % |
|-----------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| OV 1 | 138 | 9.54 | 138 | 9.54 |
| OV 2 | 29 | 2.00 | 167 | 11.54 |
| OV 3 | 324 | 22.39 | 491 | 33.93 |
| OV 4 | 167 | 11.54 | 658 | 45.47 |
| Basisonderwijs | 789 | 54.53 | 1447 | 100.00 |

1.3.5. VERDELING VOLGENS ONDERWIJSTYPE

De verdeling volgens onderwijstype toont aan dat de meeste leerlingen in het pilootproject type 1, type 2 of type 4 leerlingen zijn, wat respectievelijk leerlingen zijn met een lichte mentale handicap, een matige of ernstige mentale handicap, of een fysieke handicap. Types 1 en 8 zijn in afbouw en worden opgenomen bij type Basisaanbod (BA), waardoor we deze drie categorieën samenvoegen. Deze categorie neemt licht af in vervolgmetingen 1 en 2. In de eerste vervolgmeting zijn er meer leerlingen met type 9 (aangezien dit een nieuw type is sinds 2015); wat verder toeneemt in de tweede vervolgmeting. Voor types 2 3 en 4 blijft de verdeling ongeveer gelijk tussen de nulmeting en de vervolgmetingen.

Tabel 22: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijstype

| NULMETING Type | # | % | Cum # | Cum % |
|-----------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Type 1/8/BA | 1120 | 42.92 | 1120 | 42.92 |
| Type 2 | 458.55 | 17.57 | 1578.55 | 60.49 |
| Type 3 | 262.25 | 10.05 | 1840.8 | 70.54 |
| Type 4 | 519.6 | 19.91 | 2360.4 | 90.46 |
| Type 9 | 249 | 9.54 | 2609.4 | 100.00 |

Tabel 23: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype

| VERVOLG 1 Type | # | % | Cum # | Cum % |
|-----------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Type 1/8/BA | 998.8 | 38.88 | 998.8 | 38.88 |
| Type 2 | 461.8 | 17.98 | 1460.6 | 56.86 |
| Type 3 | 254.6 | 9.91 | 1715.2 | 66.77 |
| Type 4 | 493.1 | 19.20 | 2208.3 | 85.97 |
| Type 9 | 360.4 | 14.03 | 2568.7 | 100.00 |

Tabel 24: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype

| VERVOLG 2 Type | # | % | Cum # | Cum % |
|-----------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Type 1/8/BA | 903.05 | 35.44 | 903.05 | 35.44 |
| Type 2 | 457.7 | 17.96 | 1360.75 | 53.40 |
| Type 3 | 245.6 | 9.64 | 1606.35 | 63.04 |
| Type 4 | 445.25 | 17.47 | 2051.6 | 80.51 |
| Type 9 | 496.6 | 19.49 | 2548.2 | 100.00 |

De verdeling van leerlingen volgens onderwijstype is eveneens verschillend voor Leuven en Roeselare in de dataset. In beide pilootregio's is het aandeel leerlingen in type 1/8/BA het grootste met ongeveer 42-44% van de leerlingen. In de deelnemende scholen van regio Leuven zijn er relatief veel meer kinderen met type 2 (matige of ernstige mentale handicap) en relatief gezien iets meer type 9 dan in de deelnemende scholen van regio Roeselare, terwijl in de deelnemende scholen van regio Roeselare relatief veel meer kinderen met type 3 (emotionele of gedragsproblemen) en type 4 (motorische handicap) zijn. Ook in beide vervolgmetingen blijft dit ongeveer gelijkaardig voor beide pilootregio's.

Tabel 25: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijstype – regio Leuven

| NULMETING Leuven Type | # | % | Cum # | Cum % |
|----------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Type 1/8/BA | 488 | 41.98 | 488 | 41.98 |
| Type 2 | 365.55 | 31.45 | 853.55 | 73.43 |
| Type 3 | 23.25 | 2.00 | 876.8 | 75.43 |
| Type 4 | 147.6 | 12.70 | 1024.4 | 88.13 |
| Type 9 | 138 | 11.87 | 1162.4 | 100.00 |

Tabel 26: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens onderwijstype – regio Roeselare

| NULMETING Roeselare Type | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Type 1/8/BA | 632 | 43.68 | 632 | 43.68 |
| Type 2 | 93 | 6.43 | 725 | 50.10 |
| Type 3 | 239 | 16.52 | 964 | 66.62 |
| Type 4 | 372 | 25.71 | 1336 | 92.33 |
| Type 9 | 111 | 7.67 | 1447 | 100.00 |

Hierbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat er typisch verschillen tussen het publiek van type 2- en type 3-scholen (nl. het publiek in één specifieke school van type 2 kan verschillend zijn met het publiek van hetzelfde onderwijstype in een andere school); waardoor de scholen van het pilootproject niet automatisch veralgemeend kunnen worden naar het buitengewoon onderwijs Vlaanderenbreed.

Verder zijn er ook verschillende leerlingen met meervoudige problematieken, wat o.a. de vervoerswijzekeuze sterk kan beïnvloeden. Voor deze leerlingen met meervoudige problematieken wordt de keuze gemaakt voor het type dat overheersend is, of soms ook voor het type dat aangeboden wordt in een school in de buurt of de school van voorkeur. In de dataset wordt elke leerling slechts met één type aangeduid, maar kan er dus ook een impact zijn van andere (typen van) problematieken.

1.3.6. LEERLINGEN VOLGENS VERBLIJFSREGELING

De meeste leerlingen in het pilootproject, nl. 86%, hebben een externe verblijfsregeling. Deze leerlingen verblijven dus niet op internaat en verplaatsen zich meermaals per week naar school. In de eerste en tweede vervolgmeting zijn er ook leerlingen die 'semi-intern' zijn (die met name voor/na school in de leefgroep verblijven maar elke dag naar huis gaan); dit zijn leerlingen die in de nulmeting ook onder 'extern' gecategoriseerd werden.

Tabel 27: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens verblijfsregeling

| NULMETING Verblijf | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Extern | 2230.6 | 85.55 | 2230.6 | 85.55 |
| Intern | 376.8 | 14.45 | 2607.4 | 100.00 |

Tabel 28: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens verblijfsregeling

| VERVOLG 1 Verblijf | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Extern | 2029.4 | 79.69 | 2029.4 | 79.69 |
| Intern | 362.1 | 14.22 | 2391.5 | 93.91 |
| Semi-intern | 155.2 | 6.09 | 2546.7 | 100.00 |
| Frequency Missing = 22 | | | | |

Tabel 29: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens verblijfsregeling

| VERVOLG 2 Verblijf | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| Extern | 1876.25 | 73.89 | 1876.25 | 73.89 |
| Intern | 315.7 | 12.43 | 2191.95 | 86.32 |
| Semi-intern | 347.25 | 13.68 | 2539.2 | 100.00 |
| Frequency Missing = 9 | | | | |

1.3.7. LEERLINGEN VOLGENS AFSTAND TOT SCHOOL

Bijna 10% van de leerlingen (waaronder ook leerlingen die op internaat verblijven) woont op minder dan 1km van de school. Ongeveer een kwart van de leerlingen verblijft tussen 1-5km van school, en in totaal verblijft 57% in de nulmeting en 54% in de eerste vervolgmeting op minder dan 10km van school. Er is een beperkt aandeel leerlingen (5%) dat verder dan 30km van school woont, wat lichtjes is gestegen in vervolgmeting 1. In de tweede vervolgmeting zijn er opvallend minder leerlingen op minder dan 1km van school in de dataset, en ook minder leerlingen die op minder dan 5km van school verblijven.

Tabel 30: Aantal leerlingen in de nulmeting volgens afstand tot school

| NULMETING Afstand | # | % | Cum # | Cum % |
|------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| < 1 km | 245.2 | 9.40 | 245.2 | 9.40 |
| 1-5 km | 671.9 | 25.75 | 917.1 | 35.15 |
| 5-10 km | 559.5 | 21.44 | 1476.6 | 56.59 |
| 10-15 km | 357.1 | 13.69 | 1833.7 | 70.27 |
| 15-20 km | 301.1 | 11.54 | 2134.8 | 81.81 |
| 20-30 km | 356 | 13.64 | 2490.8 | 95.45 |
| 30-40 km | 93.3 | 3.58 | 2584.1 | 99.03 |
| 40-50 km | 17.3 | 0.66 | 2601.4 | 99.69 |
| >= 50 km | 8 | 0.31 | 2609.4 | 100.00 |

Tabel 31: Aantal leerlingen in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school

| VERVOLG 1 Afstand | # | % | Cum # | Cum % |
|------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| < 1 km | 209.75 | 8.17 | 209.75 | 8.17 |
| 1-5 km | 578.6 | 22.54 | 788.35 | 30.71 |
| 5-10 km | 611.15 | 23.81 | 1399.5 | 54.52 |
| 10-15 km | 342.2 | 13.33 | 1741.7 | 67.85 |
| 15-20 km | 321.6 | 12.53 | 2063.3 | 80.37 |
| 20-30 km | 357.4 | 13.92 | 2420.7 | 94.30 |
| 30-40 km | 104.9 | 4.09 | 2525.6 | 98.38 |
| 40-50 km | 29.6 | 1.15 | 2555.2 | 99.54 |
| >= 50 km | 11.9 | 0.46 | 2567.1 | 100.00 |
| Frequency Missing = 1.6 | | | | |

Tabel 32: Aantal leerlingen in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school

| VERVOLG 2 Afstand | # | % | Cum # | Cum % |
|------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| < 1 km | 61 | 2.46 | 61 | 2.46 |
| 1-5 km | 502.2 | 20.26 | 563.2 | 22.72 |
| 5-10 km | 623.4 | 25.15 | 1186.6 | 47.87 |
| 10-15 km | 398 | 16.05 | 1584.6 | 63.92 |
| 15-20 km | 367.3 | 14.82 | 1951.9 | 78.74 |
| 20-30 km | 372.75 | 15.04 | 2324.65 | 93.77 |
| 30-40 km | 102.6 | 4.14 | 2427.25 | 97.91 |
| 40-50 km | 30.8 | 1.24 | 2458.05 | 99.15 |
| >= 50 km | 21 | 0.85 | 2479.05 | 100.00 |
| Frequency Missing = 69.15 | | | | |

1.3.8. BIJKOMENDE VERZAMELDE DATA

Verplaatsingsinformatie werd verzameld van 417 leerlingen uit het secundair onderwijs, waarvan 172 leerlingen uit Leuven en 245 uit Roeselare. Dit betreft zelf-gerapporteerde informatie door leerlingen op basis van een korte bevraging in de klas door de klasleerkracht omtrent vervoerswijze, vertrektijdstip en aankomst. Niet alle klassen of leerlingen waren hierbij mogelijk om te bevragen, omwille van diverse redenen: niet in staat om te antwoorden op de vraag omwille van te weinig cognitief functioneren of geen tijdsbesef, niet aanwezig in de klas, etc.

2. KWALITATIEVE DATAVERZAMELING EN - VERWERKING

2.1. OPZET

Naast kwantitatieve data met betrekking tot het leerlingenvervoer is het ook belangrijk om zicht te krijgen op de ervaringen van de verschillende stakeholders die op basis van literatuuronderzoek, de semigestructureerde interviews en in overleg met het expertenpanel geïdentificeerd zijn.

Kwalitatief onderzoek is uitermate geschikt om ervaringen van gebruikers in kaart te brengen. Hiervoor is er gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews met de regiocoördinatoren en focusgroep-interviews bij de verschillende stakeholders. Tijdens de semigestructureerde interviews werd enerzijds de visie en het plan van aanpak voor de implementatie van de pijlers in kaart gebracht en anderzijds werden de belemmerende en de bevorderende factoren in de betreffende fase van het project in beeld gebracht. De focusgroep-interviews dienden om te peilen naar het effect van de implementatie van het concept leerlingenvervoer op verkeerskundig en organisatorisch en onderwijskundig-pedagogisch vlak bij de diverse groepen stakeholders.

2.2. PLAN VAN AANPAK SEMIGESTRUCTUREERDE INTERVIEWS

Op 7 en 13 februari 2018 (periode 1) en op 18 en 20 december 2018 (periode 2) zijn de regiocoördinatoren van Leuven-Heverlee en Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem door middel van een semigestructureerd interview bevestigd. Deze bevestiging op twee verschillende tijdstippen heeft als doel de evolutie en ervaringen mee te nemen in het onderzoek. Door personeelwissels waren de regiocoördinatoren in beide pilotregio's voor periode 1 en periode 2 verschillend van elkaar.

Tijdens de semigestructureerde interviews werd er voornamelijk gefocust op de visie op en implementatie van de verschillende pijlers van het concept leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs, en de randvoorwaarden met daarbij de aandachtspunten in het kader van een uitrol naar Vlaanderen. Het semigestructureerde interview werd telkens afgenomen door één onderzoeker. Elk semigestructureerd interview werd opgenomen met een audiorecorder.

2.3. PLAN VAN AANPAK FOCUSGROEP-INTERVIEWS

2.3.1. STEEKPROEFSELECTIE FOCUSGROEP-INTERVIEWS

De deelnemers aan de focusgroep-interviews zijn geselecteerd op basis van een weloverwogen en systematische steekproeftrekking. Weloverwogen betekent dat niet enkel personen uitgenodigd worden die (on)tevreden zijn over alternatieve vervoersmodi maar dat er geselecteerd is op volgende onafhankelijke variabelen:

- Grootte van de school;
- Type onderwijs;

- Basisonderwijs vs. secundair onderwijs;
- Type buitengewoon onderwijs;
- Opleidingsvorm buitengewoon onderwijs;
- Onderwijsnetten;
- Aanboden/gebruikte vervoersmodi.

Hierdoor is vermeden dat er op voorhand cases geselecteerd werden die een overduidelijke positieve of negatieve score geven op de afhankelijke variabele: tevredenheid over het nieuwe concept leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs.

Naast weloverwogen is de steekproef ook zo systematisch mogelijk getrokken. Een ongeplande of toevallige selectie zorgt voor vertekening in onderzoeksresultaten. De steekproef is samengesteld op basis van de onderzoeksvragen. De samenstelling van de focusgroep-interviews zijn daarnaast -volgens de eigenheid van de methode- gebaseerd op volgende principes:

- Homogeen wat betreft 'rol' of 'functie';
- Samengesteld met een gelijk aantal participanten uit beide pilootgebieden indien interregionaal;
- Qua locatie heterogeen samengesteld: participanten zijn verbonden aan een verschillende school;
- Samengesteld zodat ervaring met de verschillende pijlers en invalshoeken is afgedekt in elke focusgroep;
- Samengesteld met 6-12 deelnemers.

2.3.2. OPSTELLEN TOPICLIJST

Bij elk focusgroep-interview is de topiclijst op dezelfde manier opgesteld:

1. Openingsvragen om iedereen (moderator, notulist en deelnemers) zichzelf te laten voorstellen aan elkaar;
2. Inleidingsvraag die peilt naar de algemene opinie over het onderzoeksonderwerp: 'Wat betekent het project leerlingenvervoer voor jullie?';
3. Transitievragen en sleutelvragen om te peilen naar persoonlijke ervaringen van de respondenten met het nieuwe concept leerlingenvervoer. Voorbeelden van deze vragen zijn: 'Hoe wordt het collectief leerlingenvervoer georganiseerd?', 'Wat is jullie mening over de nieuwe bepaling van het recht op leerlingenvervoer?', 'Hoe efficiënt is het leerlingenvervoer?' en 'Heeft het project leerlingenvervoer een invloed op de werklust?'
4. Besluitende vragen:
 - a. Samenvattende vraag: de moderator geeft een samenvatting van het focusgroep-gesprek en vraagt aan de respondenten of ze het er eens mee zijn
 - b. Overzichtsvraag: er wordt gepeild naar het gewicht dat de respondenten geven aan de verschillende besproken onderwerpen door volgende vraag: 'Van alles wat hier vandaag gezegd is, wat waren voor jullie de belangrijkste dingen?'

- c. Eindvragen om te peilen of er zaken niet aan bod zijn gekomen: 'Hebben jullie nog aanvullingen?' of 'Zijn er nog dingen over het leerlingenvervoer niet gezegd, maar die jullie wel nog willen vertellen?'²⁴

Elk focusgroep-interview werd geleid door één moderator. Daarnaast was er telkens een notulist aanwezig voor het opmaken van het verslag. Elk focusgroep-interview werd ook opgenomen met een audiorecorder.

Zie Tabel 34 voor het aantal deelnemers en drop-outs van de focusgroep-interviews.

2.3.3. FOCUSGROEP-INTERVIEW DIRECTIES, SCHOOLBESTUREN EN CLB'S

Na de weloverwogen en systematische steekproeftrekking werd de volgende steekproef door de regiocoördinatoren via mail of telefoon uitgenodigd voor het focusgroep-interview:

- 3 directieleden van regio Leuven-Heverlee
- 3 directieleden van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem
- 3 leden van schoolbesturen regio Leuven-Heverlee
- 3 leden van schoolbesturen regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem
- 1 CLB-medewerker regio Leuven-Heverlee
- 1 CLB-medewerker regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem

Tijdens onze weloverwogen en systematische steekproeftrekking hebben we er aandacht aan besteed dat er per pilootregio personen van de drie verschillende onderwijsnetten uitgenodigd werden. Daarnaast werd er voor gezorgd dat alle onderwijstypen en opleidingsvormen geïnccludeerd waren. Er werden zowel personen uit het basisonderwijs als het secundair onderwijs uitgenodigd. Uiteraard werd er ook gestreefd naar het zo uitnodigen van directies, schoolbesturen en CLB's dat er kennis aanwezig was over alle aangeboden vervoersmodi (zie ook Bijlage 1 voor een overzicht van de deelnemers van de focusgroep-interviews).

Het focusgroep-interview werd interregionaal georganiseerd in het Vlaams Administratief Centrum te Gent op 18 oktober 2018 tussen 10u00 en 12u00 (zie ook Tabel 33).

2.3.4. FOCUSGROEP-INTERVIEW SCHOOLPERSONEELSLEDEN

Na de weloverwogen en systematische steekproeftrekking werd de volgende steekproef door de regiocoördinatoren via mail of telefoon uitgenodigd voor het focusgroep-interview:

- 2 leerkrachten van regio Leuven-Heverlee
- 2 leerkrachten van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem
- 2 zorgleerkrachten/orthopedagogen van regio Leuven-Heverlee
- 2 zorgleerkrachten/orthopedagogen van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem
- 2 coördinatoren leerlingenvervoer van regio Leuven-Heverlee

²⁴ Mortelmans, D. (2011). *Handboek kwalitatieve onderzoeksmethode*. Leuven, Acco.

- 2 coördinatoren leerlingenvervoer van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem

Tijdens onze weloverwogen en systematische steekproeftrekking hebben we er aandacht aan besteed dat er per pilootregio personen van de drie verschillende onderwijsnetten uitgenodigd werden. Daarnaast werd er voor gezorgd dat alle onderwijstypen en opleidingsvormen afgedekt waren. Er werden personen van zowel het basisonderwijs als het secundair onderwijs uitgenodigd. Uiteraard werd er ook gestreefd naar het uitnodigen van schoolpersoneelsleden zodat er kennis aanwezig was over alle aangeboden vervoersmodi (zie ook Bijlage 1 voor een overzicht van de deelnemers van de focusgroep-interviews).

Het focusgroep-interview werd interregionaal georganiseerd in het Vlaams Administratief Centrum te Gent op 18 oktober 2018 tussen 13u00 en 15u00 (zie ook Tabel 33).

2.3.5. FOCUSGROEP-INTERVIEWS BEGELEIDING VERVOER EN BUITENSCHOOLSE OPVANG

Na de weloverwogen en systematische steekproeftrekking werd in beide pilootregio's de steekproef door de regiocoördinator via mail of telefoon uitgenodigd voor het focusgroep-interview. In regio Leuven-Heverlee werden volgende personen uitgenodigd:

- 2 begeleiders collectief leerlingenvervoer
- 2 begeleiders buitenschoolse opvang
- 2 begeleiders alternatieve vervoersmodi: dit waren twee leerkrachten die deelnemen aan een werkgroep rond alternatieve vervoersmodi

In regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem werden volgende personen uitgenodigd:

- 3 begeleiders collectief leerlingenvervoer
- 3 begeleiders buitenschoolse opvang

In deze pilootregio werden geen begeleiders alternatieve vervoersmodi uitgenodigd voor het focusgroep-interview omdat deze er niet zijn volgens de regiocoördinator.

Daar het busvervoer in Leuven en Roeselare netoverschrijdend georganiseerd is, werden zo de verschillende onderwijsnetten, onderwijstypen en opleidingsvormen geïncorporeerd. Daarnaast werd er voor regio Roeselare respectievelijk een begeleider collectief leerlingenvervoer van Ingelmunster en Izegem uitgenodigd (zie ook Bijlage 1 voor een overzicht van de deelnemers van de focusgroep-interviews).

2.3.6. FOCUSGROEP-INTERVIEWS OUDERS

Om maatschappelijk zwakkere ouders te includeren, werd er aan de regiocoördinatoren expliciet gevraagd om ook deze ouders uit te nodigen voor het focusgroep-interview. Om deelname te motiveren werd het belang van het onderzoek en het belang van hun mening binnen het onderzoek gekaderd. Er werden incentives voorzien. De deelnemende ouders werden ook een aantal dagen voor het focusgroep-interview opgebeld om hen te herinneren aan het focusgroep-interview.

Indien nodig werden er tolken die simultaan tolken voorzien voor anderstaligen en personen met een auditieve beperking. Het taalgebruik werd aangepast aan de deelnemers: duidelijk/concreet taalgebruik, voldoende traag spreken, dialect indien nodig etc. De gesproken taal kon ook ondersteund worden met visueel materiaal, zoals steekwoorden, foto's, pictogrammen, etc. Wanneer de deelnemende ouders nog andere noden hadden dan hier beschreven, werd hier in de mate van het mogelijke op ingespeeld.

Na de weloverwogen en systematische steekproeftrekking werd in beide pilootregio's de volgende steekproef door de regiocoördinatoren via mail of telefoon uitgenodigd voor het focusgroep-interview:

- 10 ouders waarvan er minstens 4 in een van elkaar verschillende ouderraad zetelen

Tijdens de weloverwogen en systematische steekproeftrekking is er aandacht aan besteed dat er per pilootregio ouders van de drie verschillende onderwijsnetten uitgenodigd werden. Daarnaast werd ervoor gezorgd dat alle onderwijstypen en opleidingsvormen geïnccludeerd werden; maar ook dat er zowel personen uit het basisonderwijs als het secundair onderwijs uitgenodigd werden. Tot slot werd er gestreefd dat alle mogelijke vervoersmodi (collectief vervoer, openbaar vervoer, buitenschoolse opvang, te voet, fiets, auto) vertegenwoordigd werden door ten minste één ouder (zie ook Bijlage 1 voor een overzicht van de deelnemers van de focusgroep-interviews).

Echter, tijdens het uitnodigen van de ouders kregen de onderzoekers de feedback vanuit beide pilootregio's dat het onmogelijk was om met alle criteria rekening te houden. Met name ouders die voldeden aan de criteria en hierbij ook nog zetelden in ouderraden was onmogelijk. Na intern overleg hebben de onderzoekers beslist dat de criteria verschillende onderwijstypen/opleidingsvormen, verschillende onderwijsnetten en alle mogelijke vervoersmodi prioritair waren aan deelname ouderraad. Omdat het voor de drie erkende ouderkoepelverenigingen belangrijk was dat zij betrokken werden in de focusgroep-interviews voor ouders hebben zij de vraag gekregen om ouders van hun koepel uit te nodigen die een kind hadden in één van de deelnemende scholen. In de regio Leuven-Heverlee waren er twee ouders die in een ouderraad zetelden aanwezig. In de regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem waren er geen ouders die in een ouderraad zetelden aanwezig.

Het focusgroep-interview werd georganiseerd in Leuven op 15 november 2018 tussen 19u45 en 21u45. In Roeselare werd de focusgroep op 12 november tussen 18u00 en 20u00 georganiseerd (zie ook Tabel 33).

2.3.7. FOCUSGROEP-INTERVIEW LEERLINGEN

Om tegemoet te komen aan de noden van de deelnemende leerlingen werden volgende acties ondernomen:

- Er werden voor alle deelnemers, de moderator en de notulist naamkaartjes voorzien;
- De 'afspraken' werden samen doorgenomen. Deze 'afspraken' werden zowel gevisualiseerd met pictogrammen als in zinnen uitgeschreven;
- De structuur en timing van het gesprek werden overlopen en gevisualiseerd;
- Topics en vragen werden zowel uitgeschreven als gevisualiseerd met foto's of pictogrammen

Het focusgroep-interview bestond uit twee delen met tussentijdse pauze:

- Deel 1:
 - Peilen naar de kennis van vervoersmodi bij de leerlingen
 - Peilen naar de eigen ervaringen bij de leerlingen
 - Peilen naar de ervaringen van de andere leerlingen
- Pauze (15 min.) met drankjes en versnaperingen
- Deel 2:
 - Casussen/stellingen (met foto's en filmpjes) van concrete situaties/problemen

De focusgroepen voor leerlingen werden begeleid door een ergotherapeut en vaste begeleiders mochten aanwezig blijven, indien nodig, om tegemoet te komen aan de specifieke noden en ter ondersteuning van de deelnemende leerlingen zodat er een goede interactie tussen de leerlingen tot stand komt.

Na de weloverwogen en systematische steekproeftrekking werd in beide pilootregio's de volgende steekproef door de regiocoördinatoren via mail of telefoon uitgenodigd voor het focusgroep-interview:

- 8 leerlingen

Tijdens onze weloverwogen en systematische steekproeftrekking hebben we er aandacht aan besteed dat er per pilootregio leerlingen van de drie verschillende onderwijsnetten uitgenodigd werden. Daarnaast werd er voor gezorgd dat alle onderwijstypen en opleidingsvormen geïncorporeerd waren. Er werden zowel leerlingen uit het basisonderwijs als het secundair onderwijs uitgenodigd. Uiteraard werd er ook gestreefd naar het uitnodigen van leerlingen zodat er kennis aanwezig was over alle aangeboden vervoersmodi (zie ook Bijlage 1 voor een overzicht van de deelnemers van de focusgroep-interviews).

Het focusgroep-interview werd in Leuven georganiseerd op 15 november 2018 tussen 09u en 11u00 en in Roeselare op 12 november 2018 tussen 09u00 en 11u00 (zie ook Tabel 33).

2.3.8 SAMENVATTENDE TABELLEN

Onderstaande tabellen geven een overzicht van alle focusgroep-interviews die hebben plaatsgevonden in kader van het onderzoek pilootproject leerlingenvervoer.

Tabel 33: Overzicht focusgroep-interviews

| Stakeholders | Regio | Datum |
|--|-------------------------------------|------------------|
| Directies, schoolbesturen en CLB's | Interregionaal Locatie: VAC Gent | 18 oktober 2018 |
| Schoolpersoneelsleden (leerkrachten, zorgpersoneelsleden, coördinatoren leerlingenvervoer) | Interregionaal Locatie: VAC Gent | 18 oktober 2018 |
| Begeleiders collectief vervoer en buitenschoolse opvang | Leuven | 19 oktober 2018 |
| Begeleiders collectief vervoer en buitenschoolse opvang | Roeselare | 23 oktober 2018 |
| Ouders | Leuven | 15 november 2018 |
| Ouders | Roeselare | 12 november 2018 |
| Leerlingen | Leuven | 15 november 2018 |
| Leerlingen | Roeselare | 12 november 2018 |

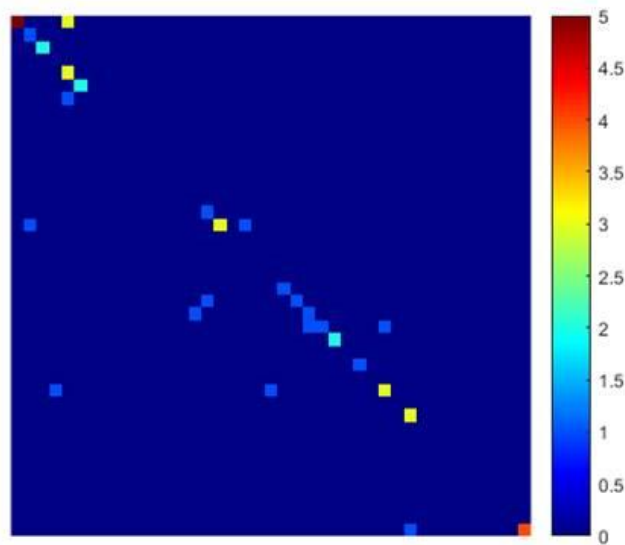
Tabel 34: Samenvatting deelnemers en drop-out semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews

| | N-respondenten | | | |
|---------------------------------------|----------------|----------|-------------|----------|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | Uitgenodigd | Drop-out | Uitgenodigd | Drop-out |
| Semigestructureerde interviews | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Focusgroep directie/schoolbestuur CLB | 7 | 1 | 7 | 2 |
| Focusgroep school-personeel | 6 | 1 | 6 | 2 |
| Focusgroep begeleiding | 6 | 0 | 6 | 1 |
| Focusgroep ouders | 13 | 3 | 13 | 9 |
| Focusgroep leerlingen | 8 | 0 | 7 | 1 |

2.4. PLAN VAN AANPAK DATAVERWERKING

Bij de kwalitatieve dataverwerking werden volgende vijf stappen doorlopen:

- 1) Transcriptie van alle semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews op basis van de audiofragmenten en het verslag;
- 2) Op basis van de onderzoeksvragen en een eerste lezing van de data werd een a-priori codeerschema opgesteld door onderzoekers KB (40 jaar, Rn, MSC) TD (25 jaar, ergotherapeut, MSC); (zie Bijlage 2: A-priori codeerschema)
- 3) Codeurtraining door beide onderzoekers ter voorbereiding van de berekening van de intercoderingsbetrouwbaarheid d.m.v. Cohens Kappa. Cohens Kappa is de maat van objectiviteit om de intercoderingsbetrouwbaarheid te meten. Deze coëfficiënt geeft de overeenstemming tussen twee of meerdere codeurs weer. Een kappawaarde van 1 betekent een perfecte overeenstemming, een kappa waarde van 0 geeft aan dat de waarde van overeenstemming niet beter is dan wat men op grond van toeval kan verwachten. Er is sprake van een goede overeenkomst tussen de codeurs bij een Cohens Kappa > 0.60.²⁵ De Kappa-waarde voor de intercoderingsbetrouwbaarheid berekend in dit onderzoek is 0.7025. Op basis van deze resultaten zijn de "missers" geanalyseerd en is het a-priori codeerschema bijgewerkt.



Figuur 2: Overeenkomst matrix kappa-coëfficiënt pilootproject leerlingenvervoer

- 4) Definitief codeerschema opstellen;
- 5) Codering en verdere analyse van de kwalitatieve data: de analyse werd systematisch uitgevoerd, er werd gebruik gemaakt van een consequente analysetechniek en er werd aandacht besteed aan het objectief en zuiver analyseren van de data.

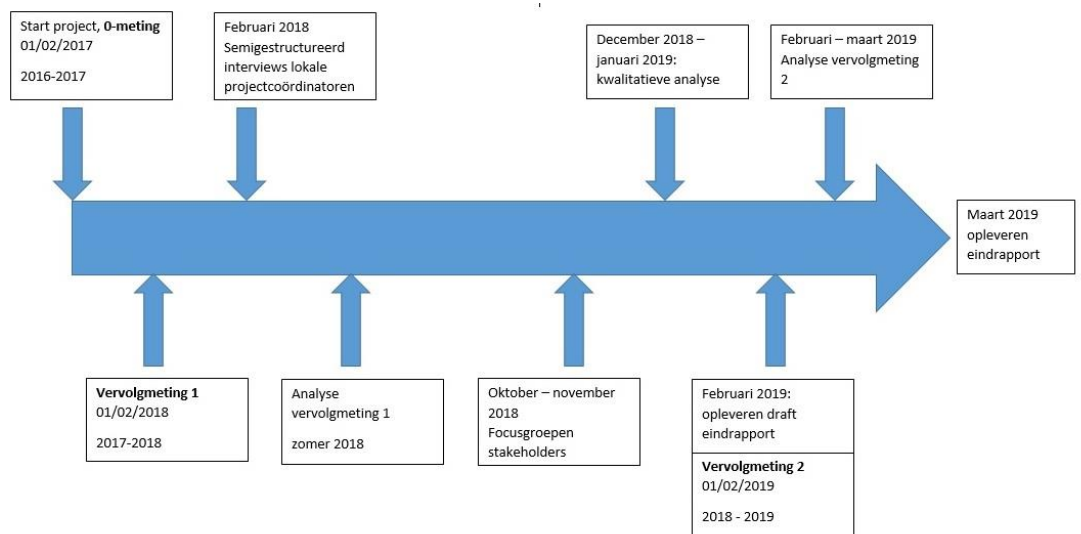
²⁵ Landis JR, Koch GG. *The measurement of observer agreement for categorical data*. Biometrics 1977; 33:159–174. DOI: 10.2307/2529310.

3. TRIANGULATIE VAN GEGEVENS

Onder triangulatie begrijpen we de combinatie van zowel verschillende onderzoeksmethoden alsook de combinatie van verschillende dataverzamelmethode. Door triangulatie zijn de onderzoekers in staat om de beperkingen van één methode op te vangen met de voordelen van de andere methode. Daarnaast komt triangulatie het valideren, interpreteren, verduidelijken en illustreren van de bevindingen ten goede en vergemakkelijkt het herzien van de theorie. In dit onderzoek is er gebruik gemaakt van methodologische triangulatie en triangulatie in de dataverzameling, zie ook Figuur 3²⁶.

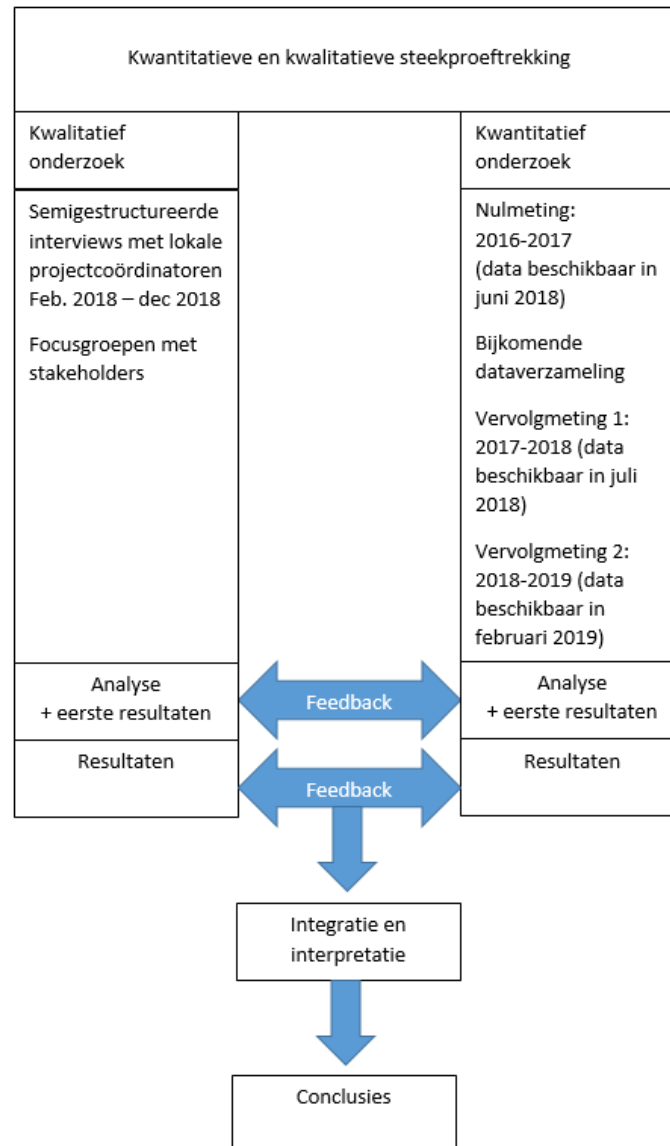
Tabel 35: Overzicht triangulatie

| Methodologische triangulatie | Triangulatie dataverzameling |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Kwalitatieve analyse focusgroep-interviews en semigestructureerde interviews op basis van het zorgvuldig geformuleerd codeboek - Kwantitatieve analyse van data verzameld door Ministerie Onderwijs & Vorming (nulmeting, vervolgmeting 1, vervolgmeting 2) en eigen verzamelde data | <ul style="list-style-type: none"> - Semigestructureerde interviews - Focusgroep-interviews - Dataverzameling kwantitatief |



Figuur 3: Mixed methods design tijdslijn

²⁶ Devillé. *Schuilin in de schaduw: mensen zonder wettig verblijf in de Belgische samenleving: een kwalitatieve multimethod benadering*. Mechelen, 2008, Wolter Kluwer Bussiness



Figuur 4: Mixed methods design

CONTEXT VAN DE PILOOTREGIO'S

1. MATE VAN VERSTEDELIJKING

In het pilootproject werd als pilootregio's voor een landelijk (Roeselare-Hoogdele-Ingelmunster-Izegem) en verstedelijkt gebied (Leuven-Heverlee) gekozen. Zowel de organisatie als het aanbod van vervoer is verschillend in beide soorten van omgevingen. Zo bestaat in Leuven het aanbod aan openbaar vervoer door De Lijn uit 114 lijnen, terwijl dit er in Roeselare 33 zijn. Ook het treinaanbod van de NMBS verschilt tussen beide regio's: terwijl in Leuven lijnen 35, 36, 36N, 53 en 139 het station aandoen, met elke dag 7 verbindingen die minstens 1x/u reizen en op weekdagen 8 bijkomende verbindingen die 1x/u reizen en verscheidende piekurtreinen (14 perrons en gemiddeld 33.090 reizigers op een weekdag); doen in regio Roeselare lijnen 64, 65 en 66 het station van Roeselare aan met elke dag 2 verbindingen die 1x/u reizen en op weekdagen 1 bijkomende verbinding Brugge-Kortrijk (2 perrons en gemiddeld 3.066 reizigers op een weekdag).

In de gemeentemonitor, waarbij voor elke Vlaamse gemeente omgevingsindicatoren in kaart werden gebracht op basis van een grootschalige bevraging, werd ook de vraag gesteld of inwoners vinden dat er voldoende openbaar vervoer in de buurt aanwezig is²⁷⁻²⁸. De resultaten tonen aan dat de tevredenheid over het aanbod openbaar vervoer hierbij opvallend groter is in Leuven t.o.v. Roeselare: 86% in Leuven is tevreden over het aanbod openbaar vervoer versus 66% in Roeselare.

Tabel 36: *Tevreden over aanbod openbaar vervoer (%) – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare*

| 2017 | Oneens | Neutraal | Eens |
|---------------|--------|----------|------|
| Leuven | 7% | 7% | 86% |
| Vlaams Gewest | 24% | 12% | 64% |

| 2017 | Oneens | Neutraal | Eens |
|---------------|--------|----------|------|
| Roeselare | 19% | 15% | 66% |
| Vlaams Gewest | 24% | 12% | 64% |

De organisatie van andere vervoersdiensten is ook verschillend tussen beide regio's. Zo beschikt station Leuven over 76 Blue-bike deelfietsen, terwijl in Roeselare 31 deelfietsen beschikbaar zijn.

De mate van verstedelijking zorgt voor een verschil in filezwaarte tussen beide pilootregio's: Leuven ligt in het invloedsgebied van Brussel en kent een hogere filezwaarte (indicator die de gemiddelde omvang van de files op een bepaalde verzameling (groep) van wegsegmenten aangeeft) dan in pilootregio Roeselare. Het invloedsgebied van Brussel

²⁷ Agentschap Binnenlands Bestuur. Statistiek Vlaanderen (2018). *Jouw gemeente in cijfers. Editie 2018. Leuven.*

²⁸ Agentschap Binnenlands Bestuur. Statistiek Vlaanderen (2018). *Jouw gemeente in cijfers. Editie 2018. Roeselare.*

(nl. de zone rond het grootstedelijk gebied van Brussel, waarvan de grenzen zo gekozen zijn dat het merendeel van de normale structurele congestie op de snelwegen, gerelateerd aan Brussel, omvat is door het gebied) kende in januari 2019 een filezwaarte van 181,63 kilometeruren. De indicator filezwaarte houdt rekening met de duur en de lengte van de files, wat een invloed heeft op de verkeerssnelheid en dus de reistijd van voertuigen. Roeselare is niet gelegen in een specifiek invloedsgebied maar behoort volgens de indeling van het Vlaams Verkeerscentrum tot 'rest Vlaanderen'. Hierbij bedroeg de filezwaarte in januari 2019, dus over dezelfde periode, 14,97 kilometeruren, beduidend minder dan invloedsgebied Brussel. Deze resultaten tonen aan dat de verkeerscongestie in pilootregio Leuven beduidend hoger is dan in pilootregio Roeselare²⁹.

Onderzoek uitgevoerd door VIVES omtrent 'Het fileprobleem in Vlaanderen en de impact op de bedrijfsprestaties' bevestigt deze stelling. In dit onderzoek worden alle gemeenten in Vlaanderen en Brussel opgedeeld volgens urbanisatiegraad, waarbij Leuven als een grootstad gezien wordt en Roeselare als een stad of voorstad. Berekeningen op basis van cijfergegevens van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2017) en het Vlaams Verkeerscentrum (2017) tonen aan dat de tijd die alle voertuigen gemiddeld verliezen op de snelweg(en) (de file-indicator) voor een grootstad 9,75 minuten bedraagt voor 10km tussen 2010-2015, en dat deze tijd voor een stad of voorstad gemiddeld 2,39 minuten bedraagt. Deze gemiddeldes tonen aan dat bestuurders voornamelijk vastzitten in het verkeer in en rond de grootsteden, dus m.a.w. dat in pilootregio Leuven meer tijd wordt verloren omwille van verkeerscongestie, vergeleken met pilootregio Roeselare³⁰.

De mate van verstedelijking komt ook aan bod tijdens de focusgroep-interviews.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"We zitten in Roeselare ook met een zwaar landelijk gebied. De scholen liggen ver uit elkaar of moeilijker bereikbaar met openbaar vervoer, dus die wandel- en fietspool zijn al heel moeilijk."*

Vooraf in Leuven wordt tijdens focusgroep-interviews gesproken over verkeerscongestie.

- **Schoolbestuur Leuven:** *"Op een gegeven moment moeten die bussen in de spits naar Leuven komen en daar loopt het heel vaak vast, ongeacht via welke weg je ook in Leuven wil binnenkomen."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"En dan, ook wel zo een beetje de kritische dingen van, dus dat al die kinderen die van de bus zijn allemaal met de auto gebracht worden, gaat dat verkeersinfarct van Leuven wel groter maken en dat is ook niet zo geweldig goed voor het milieu."*

²⁹ Vlaamse Overheid. Vlaams Verkeerscentrum (2019). *Verkeersindicatoren. Indicator filezwaarte, periode januari 2019.*

³⁰ Baert L, Reynaerts J (2018). *Het fileprobleem in Vlaanderen en de impact op bedrijfsprestaties. VIVES briefing 2018/02.* VIVES, Research Center for Regional Economics, Leuven.

2. AFSTANDEN TOT DE SCHOLEN

De afstanden tot de scholen kunnen een rol spelen in de keuzes die gemaakt worden m.b.t. het bepalen van recht op leerlingenvervoer. In pilootregio Leuven is de gemiddelde afstand 10,3km waarbij de gemiddelde afstand voor het basisonderwijs 10,2km is en de gemiddelde afstand voor secundair onderwijs 12,4km. In pilootregio Roeselare is de gemiddelde afstand tot de school 10km. De gemiddelde afstand voor het basisonderwijs is hier met 7,6km korter dan in Leuven, terwijl de gemiddelde afstand voor secundair onderwijs met 13,7km dan weer hoger is dan in Leuven. De maximale afstanden die leerlingen afleggen om naar school te gaan in het basisonderwijs zijn respectievelijk 42,3km en 44,9km in Leuven en Roeselare. In het secundair onderwijs nemen de maximale afstanden sterk toe, waarbij leerlingen tot 80,7km in Leuven en tot 104,1km afleggen in Roeselare om naar school te gaan.

In pilootregio Leuven verblijft ongeveer 5% van de leerlingen op een afstand van minder dan 1km van de school (waarvan voornamelijk leerlingen die op internaat verblijven). 26,7% van de leerlingen woont op een afstand van maximaal 5km van hun school, en iets meer dan de helft woont op maximaal 10km van school. Ongeveer een vijfde moet zich meer dan 20km verplaatsen om naar school te gaan, waarvan 2,5% (bijna 30 leerlingen) meer dan 30km.

Tabel 37: Verdeling van leerlingen volgens afstand – regio Leuven

| LEUVEN Afstand | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------|-------|-------|--------|--------|
| < 1 km | 60.4 | 5.20 | 60.4 | 5.20 |
| 1-5 km | 250 | 21.51 | 310.4 | 26.70 |
| 5-10 km | 301.9 | 25.97 | 612.3 | 52.68 |
| 10-15 km | 181.6 | 15.62 | 793.9 | 68.30 |
| 15-20 km | 144.2 | 12.41 | 938.1 | 80.70 |
| 20-30 km | 196.4 | 16.90 | 1134.5 | 97.60 |
| 30-40 km | 23.3 | 2.00 | 1157.8 | 99.60 |
| 40-50 km | 1.2 | 0.10 | 1159 | 99.71 |
| >= 50 km | 3.4 | 0.29 | 1162.4 | 100.00 |

De gemiddelde afstanden tot de scholen zijn gelijkaardig tussen de verschillende opleidingsvormen, en variëren ook weinig tussen de verschillende onderwijstypen. Voor leerlingen type 3 OV1 en leerlingen type 4 van het basisonderwijs zijn de gemiddelde afstanden wel iets groter, en zijn er leerlingen die tot (bijna) 60km moeten afleggen om naar school te gaan.

Tabel 38: Gemiddelde afstand tot school volgens type en opleidingsvorm – regio Leuven

| LEUVEN | | Gemiddelde | Mediaan | Min | Max |
|------------------------------|----------------|-------------------|----------------|------------|-------------|
| Afstanden per type/OV | | | | | |
| Type 1/8/BA | OV 3 | 10.2 | 7.6 | 0.6 | 80.7 |
| | Basisonderwijs | 8.2 | 6.1 | 0.5 | 37.6 |
| Type 2 | OV 1 | 9.4 | 7.2 | 0.1 | 40.7 |
| | OV 2 | 10.9 | 8.2 | 0.1 | 38.7 |
| | Basisonderwijs | 11.4 | 9.6 | 0.1 | 35.1 |
| Type 3 | OV 1 | 13.4 | 10.3 | 0.1 | 55.9 |
| | Basisonderwijs | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.8 |
| Type 4 | OV 1 | 11.6 | 9.7 | 0.8 | 29.7 |
| | OV 2 | 7.4 | 7.7 | 4.5 | 9.8 |
| | OV 3 | 12.9 | 9.4 | 1.7 | 32.6 |
| | Basisonderwijs | 14.9 | 12.2 | 0.6 | 33.3 |
| Type 9 | OV 1 | 11.2 | 10.0 | 2.2 | 24.5 |
| | OV 2 | 10.1 | 9.9 | 6.2 | 14.2 |
| | OV 3 | 11.8 | 7.4 | 0.5 | 25.9 |
| | OV 4 | 10.5 | 8.5 | 0.8 | 26.3 |
| | Basisonderwijs | 10.6 | 8.4 | 0.2 | 61.3 |
| Totaal | | 10.3 | 7.8 | 0.0 | 80.7 |

In pilootregio Roeselare verblijft bijna 13% van de leerlingen op een afstand van minder dan 1km van de school, en bijna 30% tussen 1-5km van school. Ongeveer 42% woont dus relatief dichtbij op minder dan 5km van de school, en ongeveer 60% woont op maximaal 10km van de school. In Roeselare zijn wel meer leerlingen die verderaf van de school wonen, aangezien bijna 6% of 90 leerlingen meer dan 30km onderweg zijn, waarvan 20 leerlingen meer dan 40km.

Tabel 39: Verdeling van leerlingen volgens afstand – regio Roeselare

| ROESELARE Afstand | # | % | Cum # | Cum % |
|--------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| < 1 km | 184.8 | 12.77 | 184.8 | 12.77 |
| 1-5 km | 421.9 | 29.16 | 606.7 | 41.93 |
| 5-10 km | 257.6 | 17.80 | 864.3 | 59.73 |
| 10-15 km | 175.5 | 12.13 | 1039.8 | 71.86 |
| 15-20 km | 156.9 | 10.84 | 1196.7 | 82.70 |
| 20-30 km | 159.6 | 11.03 | 1356.3 | 93.73 |
| 30-40 km | 70 | 4.84 | 1426.3 | 98.57 |
| 40-50 km | 16.10 | 1.11 | 1442.4 | 99.68 |
| >= 50 km | 4.6 | 0.32 | 1447 | 100.00 |

In Roeselare moeten leerlingen in OV4, over de verschillende types heen, zich over het algemeen verder verplaatsen met een gemiddelde afstand van 16,7km tot aan de school. Leerlingen van type 1/8/BA en type 2 hebben gemiddeld kortere afstanden tot de school dan de andere types in Roeselare.

Tabel 40: Gemiddelde afstand tot school volgens type en opleidingsvorm – regio Roeselare

| ROESELARE | | Gemiddelde | Mediaan | Min | Max |
|------------------------------|----------------|-------------------|----------------|------------|------------|
| Afstanden per type/OV | | | | | |
| Type 1/8/BA | OV 3 | 9.7 | 7.9 | 0.3 | 38.7 |
| | Basisonderwijs | 4.2 | 3.1 | 0.3 | 43.0 |
| Type 2 | Basisonderwijs | 8.0 | 5.8 | 0.8 | 45.1 |
| Type 3 | OV 1 | 14.9 | 10.4 | 0.4 | 50.5 |
| | OV 3 | 12.4 | 12.8 | 1.2 | 41.1 |
| | OV 4 | 16.0 | 13.3 | 1.4 | 105.9 |
| | Basisonderwijs | 6.1 | 3.8 | 0.6 | 23.7 |
| Type 4 | OV 1 | 13.3 | 9.8 | 0.1 | 40.1 |
| | OV 2 | 12.1 | 10.5 | 1.8 | 32.3 |
| | OV 3 | 7.9 | 5.5 | 0.8 | 23.8 |
| | OV 4 | 16.3 | 14.6 | 1.0 | 44.1 |
| | Basisonderwijs | 11.8 | 9.1 | 0.2 | 39.7 |
| Type 9 | OV 1 | 13.5 | 11.0 | 1.8 | 34.6 |
| | OV 3 | 9.9 | 8.7 | 0.6 | 22.9 |
| | OV 4 | 19.0 | 15.8 | 0.8 | 46.3 |
| | Basisonderwijs | 8.6 | 4.8 | 0.8 | 39.7 |
| Totaal | | 10.0 | 6.2 | 0.1 | 105.9 |

3. OMGEVINGSCONTEXT

Het potentieel van een multimodale organisatie van het leerlingenvervoer is gelinkt aan het gebruik van duurzame modi in het algemeen. De gemeentemonitor toont aan dat het autobezit in Roeselare 20% hoger is, en dat het fietsbezit beperkt hoger is (met 4%), t.o.v. Leuven³¹⁻³².

Tabel 41: Vervoersmiddelenbezit: aandeel (%) van inwoners dat in het gezin over minstens 1 wagen, motor of bromfiets beschikt – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare

| 2017 | Autobezit | Moto/bromfietsbezit |
|---------------|-----------|---------------------|
| Leuven | 79% | 9% |
| Vlaams Gewest | 92% | 12% |

| 2017 | Autobezit | Moto/bromfietsbezit |
|---------------|-----------|---------------------|
| Roeselare | 92% | 13% |
| Vlaams Gewest | 92% | 12% |

³¹ Agentschap Binnenlands Bestuur. Statistiek Vlaanderen (2018). *Jouw gemeente in cijfers. Editie 2018. Leuven.*

³² Agentschap Binnenlands Bestuur. Statistiek Vlaanderen (2018). *Jouw gemeente in cijfers. Editie 2018. Roeselare.*

Tabel 42: Vervoersmiddelenbezit: aandeel (%) van inwoners dat in het gezin over minstens 1 fiets of elektrische fiets beschikt – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare

| 2017 | Fiets | Elektrische fiets |
|---------------|-------|-------------------|
| Leuven | 82% | 15% |
| Vlaams Gewest | 87% | 18% |

| 2017 | Fiets | Elektrische fiets |
|---------------|-------|-------------------|
| Roeselare | 86% | 14% |
| Vlaams Gewest | 87% | 18% |

Uit cijfers omtrent het duurzaam verplaatsingsgedrag in het algemeen blijkt dat inwoners in Leuven vaker de fiets nemen voor korte afstanden (55% wekelijks t.o.v. 43% wekelijks in Roeselare). Dit kan o.a. verklaard worden door het verschil in verstedelijkingsgraad, waarbij in het stedelijke gebied Leuven typisch kortere afstanden dienen afgelegd te worden tussen bestemmingen, dan in een meer landelijk gebied zoals Roeselare. Ook de aanwezigheid van fietsinfrastructuur en het circulatieplan in Leuven (waarbij het verkeer binnen de ring geherorganiseerd werd sinds zomer 2016, het voetgangersgebied werd uitgebreid en een autoluwe zone erbij kwam), kan een reden zijn voor een hoger gebruik van de fiets in Leuven dan in Roeselare. Beide gemeenten denken gelijkaardig over of het veilig is voor kinderen om zich te verplaatsen in de gemeente, waarbij 42-43% het veilig vindt, cijfers die hoger zijn dan gemiddeld in het Vlaams Gewest³³⁻³⁴.

Tabel 43: Duurzaam verplaatsingsgedrag: aandeel (%) van inwoners dat voorbij jaar de fiets heeft genomen voor korte afstanden – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare

| 2017 | Nooit of uitzonderlijke keer | Minstens maandelijks | Minstens wekelijks |
|---------------|------------------------------|----------------------|--------------------|
| Leuven | 33% | 13% | 55% |
| Vlaams Gewest | 39% | 22% | 38% |

| 2017 | Nooit of uitzonderlijke keer | Minstens maandelijks | Minstens wekelijks |
|---------------|------------------------------|----------------------|--------------------|
| Roeselare | 37% | 21% | 43% |
| Vlaams Gewest | 39% | 22% | 38% |

Tabel 44: Veilig verplaatsen voor kinderen: aandeel (%) van inwoners dat het voor kinderen veilig vindt om zich te verplaatsen in de gemeente – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare

| 2017 | Oneens | Neutraal | Eens |
|---------------|--------|----------|------|
| Leuven | 37% | 21% | 42% |
| Vlaams Gewest | 42% | 25% | 33% |

| 2017 | Oneens | Neutraal | Eens |
|---------------|--------|----------|------|
| Roeselare | 36% | 21% | 43% |
| Vlaams Gewest | 42% | 25% | 33% |

Desondanks geeft een respondent van een focusgroep-interview aan dat het heuvelachtig landschap van Leuven het fietsen moeilijk kan maken.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "De omgeving van de scholen is ook belangrijk, namelijk heuvelachtig waardoor fietsen moeilijk is."

³³ Agentschap Binnenlands Bestuur. Statistiek Vlaanderen (2018). *Jouw gemeente in cijfers. Editie 2018. Leuven.*

³⁴ Agentschap Binnenlands Bestuur. Statistiek Vlaanderen (2018). *Jouw gemeente in cijfers. Editie 2018. Roeselare.*

4. ACHTERGROND OUDERS EN CONTEXT VAN KINDEREN

De gemiddelde inkomens per inwoner zijn iets hoger in Leuven t.o.v. Roeselare: zo is het gemiddeld inkomen per inwoner in Leuven in 2015 €20.401 per inwoner, terwijl dit in Roeselare € 18.198 bedraagt.

Tabel 45: Armoede: gemiddeld inkomen per inwoner – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare

| | Leuven | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Netto belastbaar inkomen (x 1 miljoen) | 1.663,581 | 1.709,344 | 1.719,263 | 1.795,162 | 1.885,672 | 1.931,795 | 1.993,180 | 2.025,619 |
| Totale bevolking in jaar x+1 | 94.290 | 95.463 | 96.942 | 97.656 | 97.692 | 98.292 | 98.376 | 99.288 |
| Gemiddeld inkomen per inwoner (in €) | 17.643 | 17.906 | 17.735 | 18.383 | 19.302 | 19.654 | 20.261 | 20.401 |

| | Roeselare | | | | | | | |
|--|-----------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Netto belastbaar inkomen (x 1 miljoen) | 887,968 | 902,566 | 923,790 | 966,766 | 1.011,583 | 1.044,557 | 1.102,697 | 1.110,057 |
| Totale bevolking in jaar x+1 | 56.893 | 57.432 | 58.137 | 58.823 | 59.340 | 59.714 | 60.386 | 60.999 |
| Gemiddeld inkomen per inwoner (in €) | 15.608 | 15.715 | 15.890 | 16.435 | 17.047 | 17.493 | 18.261 | 18.198 |

De kansarmoede-index, nl. het % geboorten in kansarme gezinnen, is echter hoger (en dus nadeliger) in Leuven, nl. 20,2% versus 14,6% in Roeselare. Ook de onderwijskansarmoede-index (OKI-index) is hoger in Leuven, wat erop wijst dat er relatief meer kinderen zijn met 1 van 4 leerlingkenmerken die kunnen leiden tot onderwijskansarmoede (i.e., thuistaal niet-Nederlands, laag opleidingsniveau van de moeder, ontvangen van een schooltoelage, wonend in een buurt met hoge mate van schoolse vertraging) t.o.v. Roeselare³⁵⁻³⁶. De OKI-index bedraagt in Leuven 0,81 versus 0,70 in Roeselare: relatief gezien zijn er in Leuven meer kinderen die minstens 1 van de 4 leerlingkenmerken hebben die tot onderwijskansarmoede kunnen leiden.

³⁵ Agentschap Binnenlands Bestuur. Statistiek Vlaanderen (2018). *Jouw gemeente in cijfers. Editie 2018. Leuven.*

³⁶ Agentschap Binnenlands Bestuur. Statistiek Vlaanderen (2018). *Jouw gemeente in cijfers. Editie 2018. Roeselare.*

Tabel 46: Kansarmoede-index: % geboorten in kansarme gezinnen – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare

| Leuven | | | | | | | | | | | | | |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| 4,6 | 5,5 | 6,3 | 7,2 | 7,9 | 10,5 | 13,5 | 14,6 | 14,8 | 13,3 | 13,8 | 15,1 | 17,7 | 20,2 |

| Roeselare | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| 7,1 | 5,9 | 6,2 | 6,1 | 5,9 | 5,8 | 6,8 | 8,6 | 11,4 | 13,6 | 14,5 | 14,5 | 13,1 | 14,6 |

Tabel 47: Onderwijskansarmoede-index: aantal van 4 leerlingenkenmerken die kunnen leiden tot onderwijskansarmoede, gesommeerd voor alle leerlingen en gedeeld voor totale aantal leerlingen – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare

| | Leuven | | | | | | | |
|-----------|--------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| OKI-index | 0,78 | 0,78 | 0,78 | 0,76 | 0,78 | 0,78 | 0,79 | 0,81 |

| | Roeselare | | | | | | | |
|-----------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| OKI-index | 0,56 | 0,56 | 0,58 | 0,58 | 0,58 | 0,58 | 0,61 | 0,70 |

Het aandeel inwoners van buitenlandse herkomst (EU en niet EU) is ongeveer dubbel zo hoog in Leuven t.o.v. Roeselare: respectievelijk 11,57% en 18,59% in Leuven, versus 5,70% en 7,53% in Roeselare.

Tabel 48: Stand van de bevolking: evolutie van aantal inwoners van buitenlandse herkomst t.o.v. totale aantal inwoners – Gemeentemonitor Leuven & Roeselare

| | Leuven | | | | | | | | | | | |
|---------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % |
| EU | 10.093 | 10,40 | 10.248 | 10,48 | 10.328 | 10,55 | 10.781 | 10,98 | 11.067 | 11,26 | 11.475 | 11,57 |
| Niet EU | 15.645 | 16,12 | 16.273 | 16,65 | 16.779 | 17,14 | 17.063 | 17,38 | 17.610 | 17,91 | 18.436 | 18,59 |

| | Roeselare | | | | | | | | | | | |
|---------|-----------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|
| | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % |
| EU | 1.651 | 2,83 | 1.931 | 3,27 | 2.298 | 3,85 | 2.615 | 4,35 | 3.053 | 5,03 | 3.492 | 5,70 |
| Niet EU | 3.337 | 5,71 | 3.613 | 6,11 | 3.869 | 6,48 | 4.082 | 6,80 | 4.314 | 7,11 | 4.612 | 7,53 |

De respondenten van de focusgroep-interviews hebben het gevoel dat het doelpubliek binnen het buitengewoon onderwijs heel erg divers is: gescheiden of alleenstaande ouders, ouders die zelf uit het buitengewoon onderwijs komen, anderstalige ouders, kwetsbare gezinnen of gezinnen met een problematische opvoedingssituatie.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"We hebben heel veel ouders die de Nederlandse taal niet spreken, heel veel ouders die zelf een beperking hebben, niet goed kunnen lezen of schrijven. Heel veel zeer kwetsbare gezinnen."*
- **Directie Leuven:** *"Bij ons op school heb je de doelgroep Romazigeuners. Het kan goed zijn dat die kinderen niet in aanmerking komen voor de schoolbus, maar dat is zo'n cultuur, die krijg je bijna niet op school."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Ik wil ook nog een keer onderstrepen: aandacht voor de kansarmen. Leerlingen die je op school wilt krijgen, die moeten soms op de schoolbus want dat is de enige manier om ze op school te krijgen."*

Daarnaast geven de respondenten aan dat de meeste leerlingen uit het buitengewoon onderwijs hulp en ondersteuning nodig hebben, ook tijdens hun verplaatsing. Het M-decreet heeft hierop een invloed.

- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Alhoewel dat er misschien ook nog een invloed is vanuit het M-decreet. Kinderen die vroeger misschien op andere vervoersmodi gezet konden worden, zijn eigenlijk nu doorgestroomd naar het gewoon onderwijs. Dus iedereen die overblijft in ons leerlingenbestand heeft hulp nodig."*
- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Er zijn minder leerlingen die geen nood hebben aan hulp."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"De leerlingen die overblijven, hebben hulp nodig want anders zouden ze doorstromen naar het gewoon onderwijs."*

ORGANISATORISCHE EN ONDERWIJSKUNDIG- PEDAGOGISCHE EVALUATIE

1. BEPALING VAN HET RECHT OP LEERLINGENVERVOER

Door het nieuwe concept leerlingenvervoer wordt er in beide pilotregio's gezocht naar een meer gedifferentieerd model met leerlingenvervoer op maat. In dit nieuwe gedifferentieerde model met leerlingenvervoer op maat wordt er bij de bepaling van het recht op leerlingenvervoer, inclusief opstapplaatsen, naar zowel kind-kenmerken als contextkenmerken gekeken. Hierdoor kan er veel meer ingespeeld worden op de (tijdelijke) noden van een leerling en diens gezin.

- **CLB Roeselare:** *"De criteria van het systeem van algemeen recht hebben in het buitengewoon onderwijs waren voor iedereen hetzelfde: eens ingeschreven in het buitengewoon onderwijs waar er een recht op vervoer geldt. Nu zoeken we naar een meer gedifferentieerd model dat men natuurlijk probeert op maat te maken van de leerling."*

Het belang van het meenemen van zowel de voorkeur en zelfredzaamheid van het kind als de context tijdens de bepaling van het recht op vervoer, inclusief de opstapplaatsen, wordt in alle semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews aangehaald. Het recht op leerlingen vervoer moet individueel, kind per kind, bepaald worden door rekening te houden met de kind-kenmerken en contextkenmerken.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Het probleem is dat elke situatie van elke leerling anders is waardoor het gebruiken van strikte criteria niet gemakkelijk is. Elke leerling zal apart bekeken moeten worden alvorens er een beslissing genomen kan worden omtrent het recht op collectief busvervoer."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Het allerbelangrijkste is om te kijken naar de leerlingen zelf en hun context."*
- **Begeleider Roeselare:** *"Ze moeten rekening houden met de situatie van de ouders en de kinderen."*
- **Ouder Roeselare:** *"Je moet altijd kijken naar de situatie van het kind."*

Daarnaast is het in beide pilotregio's mogelijk om het collectief leerlingenvervoer te combineren met alternatieve vervoersmodi. Zo zijn er bijvoorbeeld in beide pilotregio's leerlingen die bij goed weer met de fiets naar school komen, maar bij slecht weer gebruik maken van het collectief leerlingenvervoer.

Volgens de regiocoördinatoren moeten ouders meer gemotiveerd worden om deze leerlingen zowel bij goed als slecht weer met een alternatieve vervoersmodi naar school te laten komen bv. fiets bij goed weer en carpool/auto/openbaar vervoer bij slecht weer. Het flexibel wisselen tussen alternatieve vervoersmodi en het collectief leerlingenvervoer

legt namelijk een druk op het collectief vervoer omdat er voor leerlingen die af en toe gebruik maken van het collectief vervoer ook een plaats gereserveerd moet worden. Daarnaast verhoogt het flexibel wisselen tussen de verschillende vervoersmodi de kans op misverstanden.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"We hebben leerlingen die in de zomermaanden met de fiets naar school komen en die dan eigenlijk de overstap maken naar openbaar vervoer of collectief leerlingenvervoer, afhankelijk van de leeftijd. We zijn nog aan het zoeken hoe we dat kunnen optimaliseren want dat verzwaart even het busvervoer, maar niet heel het schooljaar door."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"We zouden een structuur moeten hebben waarbij de ouders kiezen voor altijd collectief busvervoer of geen collectief busvervoer om misverstanden en spanningen bij leerkrachten te voorkomen."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *Het probleem is eigenlijk dat we een toename hebben van de mensen die mixen en dat dat heel tijdrovend is voor ons, waardoor dat we eigenlijk bijna meer op een taxibedrijf lijken dan op een schoolbus. Natuurlijk, iedereen weet als je een kind hebt dat twee dagen op de bus zit en drie dagen op een andere manier komt, je moet ook die andere dagen die plek voor dat kind vrijlaten op de bus. Plus als dat een kind is waar dat men een lus voor moet maken, dan moet men elke keer op die andere dagen zes keer twee minuten aan de kant gaan staan omdat dat kind niet op de bus zit. Want natuurlijk, ze moeten op een bepaald moment op een bepaalde op- of afstapplaats zijn, waar de ouders zitten te wachten. Ze mogen daar niet te vroeg zijn en ze mogen daar niet te laat zijn. Dus dat is heel negatief voor het project, omdat we daar niet mee opschieten. Het enige dat we daarmee opschieten, is als er natuurlijk maar een tien in plaats van twintig kinderen op de bus zitten, dat het busvervoer wat rustiger is. Maar qua tijd maakt dat niks uit, want je moet hetzelfde traject doen. Je kan niet zeggen: het is maandag dat uur, dinsdag dat uur, woensdag dat uur. Dus dat is voor ons eigenlijk voor het project geen oplossing, integendeel.*

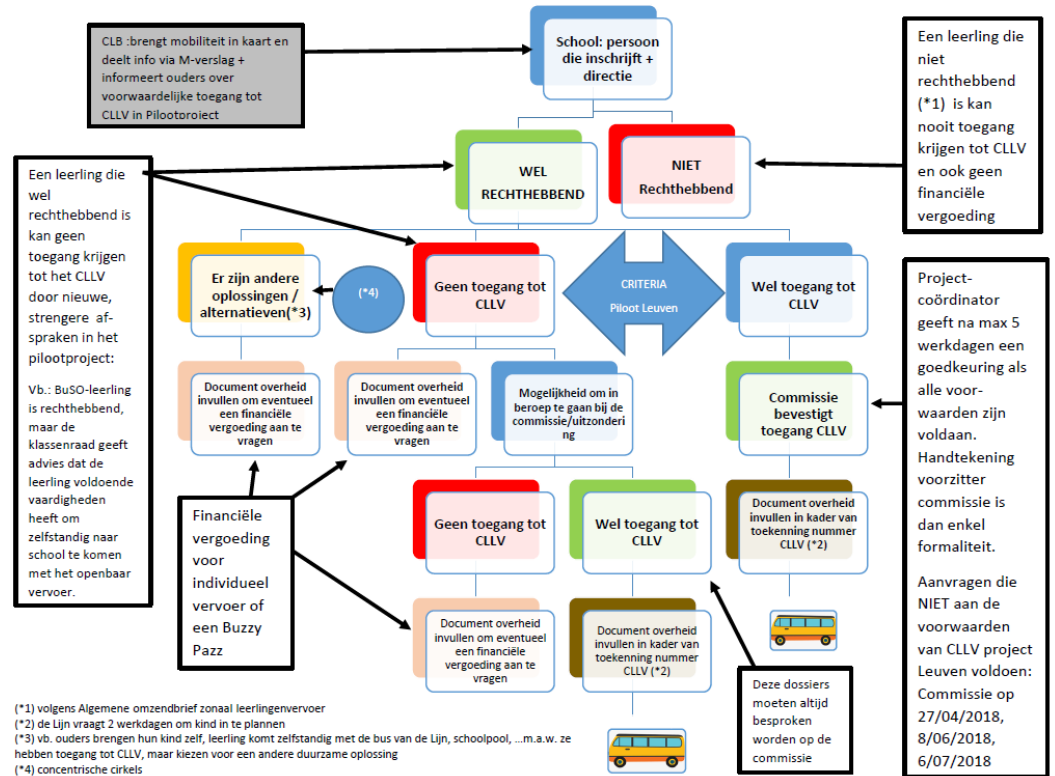
1.1. PILOOTREGIO LEUVEN-HEVERLEE

Naast de algemene doelstelling, zoals beschreven bij de 'Doelstellingen van het onderzoek' binnen de Aanleiding en context, is het in de pilootregio Leuven-Heverlee ook een (sub)doel van het pilootproject om in te zetten op alternatieve vervoersmodi om de ritduur van het collectief vervoer te verminderen. Daarbij is de doelstelling dat er niemand langer dan vier uur per dag op het collectief leerlingenvervoer zit. In het kader van deze doelstelling mogen er ook geen schoolbussen voor 07u00 vertrekken, aangezien de deelnemende scholen starten rond 09u00. Men streeft er ook naar om de ondersteuning voor de leerlingen op de ritten te optimaliseren. Daarnaast heeft de pilootregio Leuven-Heverlee zichzelf het doel gesteld om mobiliteit meer te integreren in de scholen met als streefdoel zelfstandigheid in mobiliteit van de leerlingen.

Het volledige proces van bepaling van het recht op leerlingenvervoer in regio Leuven-Heverlee wordt hieronder beschreven en schematisch weergegeven in onderstaande flowchart (zie Figuur 5).

Figuur 5: flowchart bepaling recht op collectief leerlingenvervoer

Flowchart: beslissingsboom om toegang te krijgen tot het collectief leerlingenvervoer (=CLLV) versie 6/04/2018



1.1.1. INTAKE

Het CLB geeft tijdens het inschrijvingsbezoek van de ouders naast informatie over de school ook informatie over het leerlingenvervoer, inclusief dat er in het kader van het pilootproject gewerkt wordt met een voorwaardelijke toegang tot het collectief leerlingenvervoer. Daarnaast wil men in deze pilootregio samenwerken met het CLB voor de beeldvorming rond zelfredzaamheid van de leerling met betrekking tot mobiliteit. Rond het opstellen van verslagen omtrent de zelfredzaamheid van de leerling met betrekking tot mobiliteit is al veel overleg geweest met het CLB, maar men botst echter op een aantal belemmerende factoren:

- **Directie Leuven:** "We merken dikwijls op dat er een verschil is tussen een CLB-verslag en de realiteit."
- **Schoolpersoneel Leuven:** Bij ons wordt het CLB-verslag niet toegevoegd aan de intake. Dat verslag komt soms twee maanden later.
- **CLB Leuven:** "Die informatie over het leerlingenvervoer kwam ook niet zo erg vroeg in onze trajecten waardoor sommige adviezen al gegeven waren, dus we zijn daar niet altijd partner in geweest. Nochtans werd dat wel van ons verwacht. We hebben daar een missing link.

Het CLB heeft in deze pilootregio dus een informerende rol naar zowel de ouders als de school, maar de intake met ouders en leerlingen gebeurt in de school. Tijdens deze intake wordt er samen met de ouders nagegaan wat de zelfredzaamheid van het kind en het

gezin is en wordt er bevestigd welke vervoersmodi al dan niet mogelijk is voor de leerling, inclusief de motivatie daarvoor. Wie deze intake binnen de school doet, is afhankelijk van school tot school.

Tijdens de intake wordt er een intakeformulier gebruikt. Dit is een heel uitgebreid formulier (6 blz.) dat vraag per vraag met de ouders en de leerling wordt bekeken. Het intakeformulier bestaat uit 8 luiken, en is opgenomen in Bijlage 3:

1. Algemene gegevens
2. Zelfredzaamheid: fysiek, psychosociaal en gezin
3. Verplaatsingsmogelijkheden: bevragen van alle vervoersmodi, met uitzondering van openbaar vervoer dat enkel bij BUSO-leerlingen wordt bevestigd, om na te gaan welke vervoersmodi mogelijk zijn
4. Hefbomen: buitenschoolse opvang, Blue assist, Viamigo en andere
5. Criteria: minimum en maximum perimeters
6. Synthesedocument
7. Advies & beslissing
8. Aanvraag CLLV met motivering

Het huidige intakeformulier heeft volgens de deelnemers van de focusgroep-interviews enkele beperkingen. Zo vraagt het afnemen van het intakeformulier tijd en bevat het overbodige vragen:

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Ik vul het intakeformulier ook in met de ouders. Het vraagt wel wat werk en bij ons zijn heel veel vragen ook overbodig. Leerlingen van de lagere school en kleuters waarbij je moet vragen of ze kunnen werken met een smartphone."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Ik heb gehoord dat het toch 20-30 minuten extra werk is per inschrijving."*
- **Schoolbestuur Leuven:** *"Bij ons op school is dat één persoon en die zegt dat het intakeformulier een kennismakingsgesprek echt een heel stuk langer maakt."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Het intakeformulier zorgt voor veel extra werk en heel moeilijke discussies met ouders."*

Directies en schoolbestuur geven aan dat ouders het intakeformulier confronterend vinden omdat er wordt nagegaan wat het kind kan en wat het kind niet kan.

- **Directie Leuven:** *Maar langs de andere kant hoor je ook van de kant van de ouders dat het wel heel confronterend is omdat je inderdaad probeert om via zo'n vragenlijst een beeld te krijgen op wat kind het kind en wat kan het niet.*

1.1.2. BEPALING VERVOERSMODUS EN BESLISSING OMTRENT RECHT OP COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

In de pilootregio Leuven-Heverlee hebben ze het principe van dichtstbijzijnde school losgelaten tijdens het schooljaar 2017-2018 om te werken met het principe van best bereikbare school. Echter merkte men toen dat de scholen hierdoor verder gingen rekruteren, er 10 à 15 extra leerlingen op het collectief leerlingenvervoer zaten en de ritduur voor de leerlingen van het collectief leerlingenvervoer toenam. Omwille van deze redenen is men in het schooljaar 2018-2019 teruggekeerd naar het principe van dichtstbijzijnde school.

Tijdens de nieuwe inschrijving voor het schooljaar 2017-2018 zijn de motivaties van ouders om gebruik te maken van collectief leerlingenvervoer bevestigd; met de bedoeling om een beter inzicht te krijgen op de motivaties hiervoor om zo de lokale criteria op te stellen. Het was echter niet mogelijk om op basis van deze gegevens objectieve lokale criteria te bepalen. Sinds het schooljaar 2018-2019 worden volgende lokale criteria gehanteerd in pilootregio Leuven-Heverlee:

- Er worden geen leerlingen met het collectief vervoer opgehaald buiten de perimeter van 35km, ongeacht dichtstbijzijnde school;

OPMERKING: Indien een leerling buiten de perimeter van 35 km recht wil krijgen op collectief leerlingenvervoer, moet hij/zij zich zelfstandig verplaatsen naar een opstapplaats binnen de perimeter van 35 km.

- Leerlingen van het secundair onderwijs die binnen 4 km van de school wonen, worden niet meer opgehaald met het collectief vervoer;
- Leerlingen van het basisonderwijs die binnen 1,5km van de school wonen, worden niet meer opgehaald met het collectief vervoer;
- Er wordt maximaal gewerkt met opstapplaatsen in een straal van 300 meter rond het adres van de leerling, met uitzondering van type 4-leerlingen die thuis opgehaald worden omwille van hun fysieke beperking.

OPMERKING: Indien een leerling verhuist, moet het recht op vervoer opnieuw bepaald worden door het hele proces te doorlopen.

In pilootregio Leuven-Heverlee wordt de beslissing omtrent het recht op leerlingenvervoer genomen door een commissie. In deze commissie zetelen alle directies, iemand van de stad, twee mensen van De Lijn, iemand van het Ministerie Onderwijs & Vorming, iemand van het departement Mobiliteit en iemand van het LOP. In eerste instantie wordt de beslissing op recht van leerlingenvervoer strikt op basis van bovenstaande lokale criteria genomen. Daarbij is het de algemene regel dat de leerling recht krijgt op collectief leerlingenvervoer vanaf een opstapplaats als hij/zij binnen de straal van 35 km, maar buiten de minimale perimeter van 1,5 of 4 km woont. Slechts in tweede instantie kunnen ouders een uitzondering aanvragen op basis van de specifieke situatie van de leerling.

De ouders die in pilotregio Leuven deelnemen aan het focusgroep-interview geven aan dat het niet wenselijk is om de initiële beslissing enkel te baseren op de strikte algemene lokale criteria. Zij zijn van mening dat er reeds vanaf het begin meer gekeken moet worden naar de specifieke situatie van de leerling:

- **Ouder Leuven:** *"Ik denk dat dat ook aantoont dat al onze kinderen zo verschillend zijn, dat je hier geen algemene regels op kan plakken. Dat je niet kunt zeggen "onder de 4 km, ...sorry, jij valt uit de boot" Ik vind dat je dat niet kunt maken."*
- **Ouder Leuven:** *"Je moet het meer individueel bekijken, niet zeggen iedereen onder de 4 km valt weg."*
- **Ouder Leuven:** *"Als een kind dat kan: goed, maar zet er geen algemene regels op. Zit daar geen algemene regels uit te vinden voor de ouders van 'sorry, het gaat niet, trek uw plan'."*

Daarnaast wordt er tijdens de focusgroep-interviews aangehaald dat het zeer moeilijk is om het recht op collectief leerlingenvervoer objectief te bepalen a.d.h.v. lokale criteria:

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Het probleem is dat elke situatie van elke leerling anders is waardoor het gebruiken van objectieve criteria niet gemakkelijk is."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"We hadden ook geen objectieve criteria vastgelegd omdat we niet wisten welke criteria we moesten vastleggen."*

Tot slot uiten directies daarbij hun bezorgdheid over de verantwoordelijkheid die gedragen wordt bij het bepalen of dat een leerling voldoende capaciteiten heeft om zelfstandig naar school te komen als de ouders collectief leerlingenvervoer vragen.

- **Directie Leuven;** *Wie is verantwoordelijk? De klassenraad? Dus qua verantwoordelijkheid ik ben bang de dag dat er iets gebeurt en wij zeggen nee ouder ze mag niet op de schoolbus want iedereen heeft zijn excuses. Ik wil zien de dag dat er iets gebeurt wie dan? Dan gaat iedereen zijn paraplu opendoen denk ik.*
- **Directie Roeselare:** *En als er dan iets gebeurt wie draagt er dan de verantwoordelijkheid? Het ministerie van onderwijs?*

1.1.3. UITZONDERINGEN EN KLACHTEN

Indien men niet voldoet aan de lokale criteria van afstand maar de ouders zijn van mening dat ze een bijzondere context, situatie of hulpvraag hebben, kunnen ze via de buscoördinator een uitzondering op de toepassing van de lokale criteria aanvragen. Ook kan men indien men niet akkoord is met de eerste beslissing een klacht neerleggen. De buscoördinatoren bespreken de uitzonderingsvraag of klachten met de directie waarna dit besproken wordt bij de commissie. De commissie komt op regelmatige basis samen en bekijkt elke vraag naar uitzondering of klacht vanuit de context van het kind. Er wordt tijdens het beoordelen van de uitzonderingsvraag of klacht dus dieper ingegaan op de informatie omtrent zelfredzaamheid en verplaatsingsmogelijkheden van de leerling, zoals beschreven in het intakeformulier. Eventueel kan er aan de school en context van de leerling extra informatie opgevraagd worden alvorens een definitieve beslissing genomen wordt. Daarnaast gaat de commissie na of het toekennen van het recht op collectief leerlingenvervoer aan de leerling een grote impact heeft op de ritduur. De afweging van beide aspecten bepaalt de beslissing van de commissie.

Het nadeel van de procedure met uitzonderingsvragen is dat ouders moeten wachten op een beslissing:

- **Schoolbestuur Leuven:** *Soms dat het ook lang duurt voor ouders het weten want je moet natuurlijk een aantal stappen zetten dus dat kan een aantal dagen vragen. Dat is soms ook een lastige van wat doen we in de tussentijd?*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *Er moeten nu heel wat dingen voor toestemming naar de commissie gaan. De commissie komt dan één keer per maand samen dus dan moet je wachten, hé. Ouders moeten 3-4 weken wachten voor ze een antwoord hebben.*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *Bij ons betekende dat concreet: in augustus komt de commissie niet meer samen waardoor sommige leerlingen een week thuis zijn moeten blijven terwijl we wisten dat we de dichtstbijzijnde school waren, maar het moest eerst nog besproken worden en er moest nog een bus geregeld worden. Ik vind dat absurd dat ze de eerste week school hebben gemist. Wij hebben ook een leerling die niet naar school is geweest omwille van een operatie want ze stond niet op de buslijst. Je moet dan ook opnieuw een aanvraag doen.*

Om dit nadeel weg te werken, wordt er gewerkt met een 'spoedprocedure':

- **Schoolpersoneel Leuven:** *Bij ons is de term "spoedprocedure" naar boven gekomen. Ik heb nu af en toe plots wel de mogelijkheid om iets sneller door te laten gaan met de 'spoedprocedure'. Dus ik moet nu zelf de dingen afchecken dus eigenlijk als een kind voldoet aan alle voorwaarden dan kan ik eigenlijk rechtstreeks met De Lijn beginnen onderhandelen over welke bus. De officiële handtekening die volgt dan later op de commissie. Maar daarmee sparen we soms wel een paar weken uit.*

Uitzonderingen toegestaan door de commissie waarbij de leerling ondanks het niet voldoen aan de criteria toch gebruik mag maken van het collectief vervoer, zijn altijd geldig voor één schooljaar. Elke uitzondering wordt op het einde van het schooljaar, 30 juni, opnieuw bekeken omdat de situatie van de leerling veranderd kan zijn.

De meeste uitzonderingsvragen en klachten gaan over het terug thuis opgehaald worden in plaats van op een opstapplaats, het willen veranderen van opstapplaats en leerlingen die binnen de minimale perimeter wonen die toch gebruik willen maken van het collectief leerlingenvervoer. Het gaat hier dus over zowel kleine klachten tot grote klachten.

In het schooljaar 2018-2019 zijn er 42 uitzonderingsvragen gesteld en 76 klachten neergelegd bij de bovenstaande commissie. Deze uitzonderingsvragen en klachten hebben betrekking op de ± 1300 leerlingen die school volgen in de pilootregio. Daarnaast wordt er in het focusgroep-interview met begeleiders van het vervoer/buitenschoolse opvang en het focusgroep-interview met schoolpersoneel aangehaald dat ouders klagen over de opstapplaatsen.

- **Begeleiding Leuven:** *"Nee, maar wel meer klachten van ouders. Alle dagen klagen ze: "Waarom moeten we ons verplaatsen naar de opstapplaatsen?"*
- **Begeleiding Leuven:** *"Je hoort daar veel mensen over klagen. Ze vinden het belachelijk dat ze naar de opstapplaats moeten gaan."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"We krijgen vaak negatieve feedback van ouders ... nu hebben we soms ouders die klagen."*

Een chronologisch overzicht van het aantal gevraagde uitzonderingen en officieel ingediende klachten bij de commissie is terug te vinden in onderstaande tabellen.

Als men zich niet kan vinden in de beslissing van de commissie, kan men sinds 1 november 2018 in hoger beroep gaan bij de beroepscommissie, bestaande uit onafhankelijke personen. Tot op heden is nog niemand in hoger beroep gegaan.

Tabel 49: Uitzonderingsaanvragen Leuven 2018-2019

| Maand | Aantal uitzonderingsvragen | Beslissing | | |
|------------------|----------------------------|------------|-------------|-----------|
| | | Weigering | Goedkeuring | Uitstel * |
| Juni 2018 | 9 | 1 | 4 | 5 |
| Juli 2018 | 14 | 4 | 6 | 4 |
| Augustus 2018 | 9 | 5 | 3 | 1 |
| Sept 2018 deel 1 | 6 | 0 | 6 | 0 |
| Sept 2018 deel 2 | 4 | 1 | 3 | 0 |
| Oktober 2018 | 0 | 0 | 0 | 0 |

*Uitstel tot er voldoende informatie verzameld is over de specifieke situatie van de leerling

Tabel 50: Klachten Leuven 2018-2019

| Maand | Aantal klachten | Beslissing | | |
|------------------|-------------------------|------------|-------------|----------|
| | | Weigering | Goedkeuring | Uitstel* |
| Juni 2018 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Juli 2018 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Augustus 2018 | 38 (collectief dossier) | 19 | 19 | 0 |
| Sept 2018 deel 1 | 16 | 6 | 5 | 5 |
| Sept 2018 deel 2 | 17 | 4 | 12 | 1 |
| Oktober 2018 | 5 | 0 | 4 | 1 |

*Uitstel tot er voldoende informatie verzameld is over de specifieke situatie van de leerling

1.1.4. EVALUATIE

Leerlingen uit het BubaO hebben in pilootregio Leuven-Heverlee een recht op collectief leerlingenvervoer tot het einde van het onderwijsniveau (12-14 jaar).

Het recht op collectief leerlingenvervoer van de BUSO-leerlingen is slechts voor één schooljaar. Bij deze leerlingengroep wordt het recht op collectief leerlingenvervoer jaarlijks geëvalueerd door de klassenraden. De klassenraden gaan met hun expertise na of de leerling het afgelopen schooljaar voldoende vaardigheden heeft ontwikkeld om over te stappen naar een alternatieve vervoersmodi.

- **Regiocoördinator Leuven:** *De enige mensen die op termijn kunnen inschatten of de leerling zelfstandig naar school kan komen, zijn de leerkrachten omdat ze elke dag met de leerling werken."*

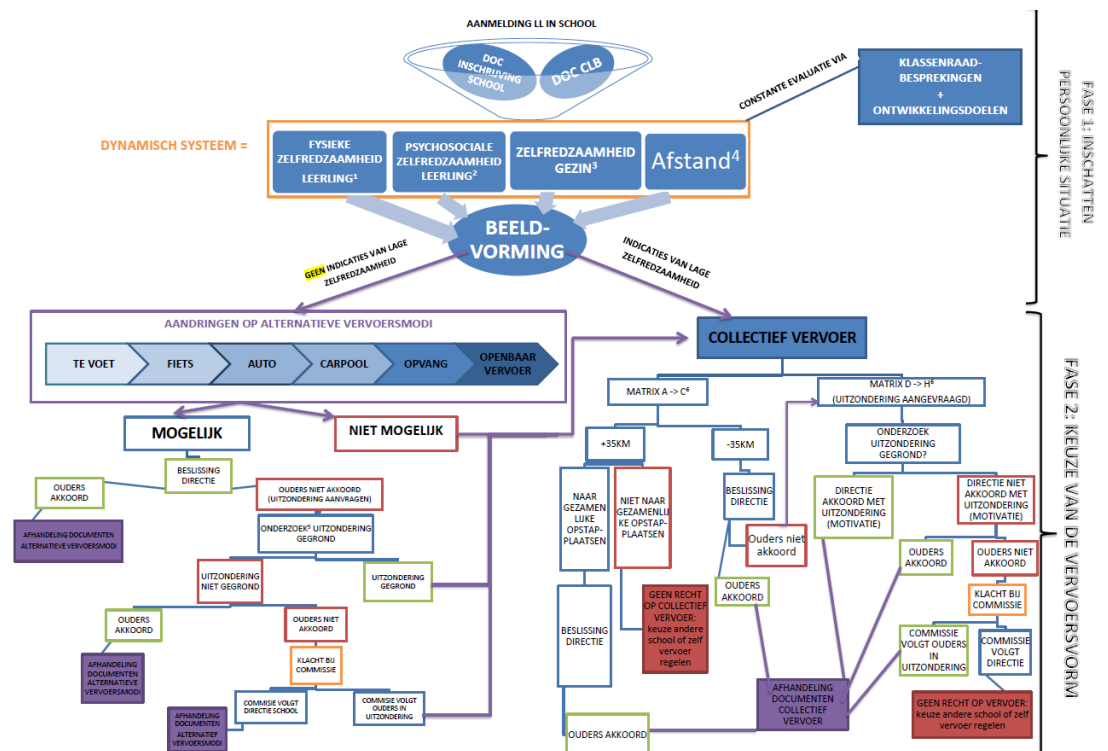
1.2. PILOOTREGIO ROESELARE-HOOGLEDE-INGELMUNSTER-IZEGEM

Naast de algemene projectdoelstelling worden onderstaande (sub)doelstellingen in pilootregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem gehanteerd:

1. Het optimaliseren van het collectief vervoer;
2. Inzetten op het gebruik van alternatieve vervoersmodi en leerlingen meer in aanraking laten komen met alternatieve vervoersmodi, zoals openbaar vervoer en fietsen, om inclusie in de maatschappij te bevorderen.

Het volledige proces van bepaling van het recht op leerlingenvervoer in regio Roeselare wordt hieronder beschreven en schematisch weergegeven in onderstaande flowchart (zie figuur 6).

Figuur 6: Flowchart bepaling recht op leerlingenvervoer



| | | | |
|---|--|---|---|
| <p>1. Zijn er indicaties van:</p> <ul style="list-style-type: none"> fysieke handicap (-) beperkte motoriek (-) medische problemen (-) zware medicatie (-) zwaarlijvigheid (-) epilepsie (-) te jonge leeftijd oudere leeftijd sportieve leerling (+) stevige lichaamsbouw (+) | <p>2. Zijn er mentale beperkingen? (-) Is er een diagnose van ASS? (-) Zijn er ernstige symptomen van:</p> <ul style="list-style-type: none"> ADHD (-) angst (-) onzekerheid (-) problemen met tijdsbesef (-) paniekreacties (-) ... | <p>3. Zijn er factoren in de thuiscontext die er voor zorgen dat de leerling geen ondersteuning kan krijgen bij de verplaatsing tussen de woonplaats en de school? Bvb.:</p> <ul style="list-style-type: none"> éénoudergezin aantal kinderen fysieke handicap of medische problemen bij de ouders geen wagen ter beschikking financieel onvermogen werkomstandigheden verblijf in een instelling plaatsing jeugdrechtsban | <p>4. Minimumperimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> BuBaO: 1.5 km + dichtstbijzijnde school BuSo: 4 km |
|---|--|---|---|

5. Onderzoek naar de persoonlijke situatie van leerling a.d.h.v.:
- beeldvorming (fysieke en psychosociale zelfredzaamheid leerling en gezin + afstand)
 - advies klassenraad
 - het nagaan van de uitzonderingen
 - de uitzondering wordt dan als motivatie gebruikt voor de beslissing die de directie maakt!

6. De beeldvorming kan leiden tot verschillende situaties : zie matrix

+ staat voor : er is een probleem rond dit item

- staat voor : er is geen probleem rond dit item

De letters A tot H staan voor de verschillende situaties waarin een leerling zich kan bevinden

T = Toegang tot collectief vervoer

UITZ = Uitzondering aanvragen om toegang te krijgen tot collectief vervoer.

| | A | B | C | D | E | F | G | H |
|-------------------------------|---|---|---|------|------|------|------|------|
| Fysieke zelfredzaamheid | + | + | - | - | + | + | - | - |
| Psychosociale zelfredzaamheid | + | - | + | - | + | - | + | - |
| Redzaamheid van het gezin | + | + | + | + | - | - | - | - |
| | T | T | T | UITZ | UITZ | UITZ | UITZ | UITZ |

In de situaties A, B en C waar de leerling kampt met een probleem van fysieke redzaamheid, een probleem van psychosociale redzaamheid of een probleem met beide items en waarbij er van uit de thuiscontext geen mogelijkheden zijn om de leerlingen op één of andere manier tot aan de school te brengen kan de toegang tot het schoolvervoer niet in twijfel getrokken worden.

Bij alle andere situaties gaande van D tot en met H is de **aanvraag van een uitzondering** aan de orde om toegang te krijgen tot het collectief vervoer.

1.2.1. INTAKE

In deze pilootregio worden de ouders over het leerlingenvervoer geïnformeerd door het CLB. Daarnaast is het de bedoeling dat het CLB een beeld vormt van de fysieke zelfredzaamheid, psychosociale zelfredzaamheid en zelfredzaamheid van het gezin van de leerling in het kader van mobiliteit. Dit moet door het CLB kort genoteerd worden in een extra document en bijgevoegd worden aan het CLB-verslag met het onderwijstype en opleidingsvorm. Met die informatie zouden de leerlingen zich dan inschrijven op de school. Echter hiervoor werden in de focusgroep-interviews nog enkele hiaten aangegeven:

- Het CLB geeft aan dat het soms moeilijk is om informatie door te geven aan de scholen omdat het gaat over delicate materie;
- Het invullen van het verslag rond zelfredzaamheid met betrekking tot mobiliteit loopt nog niet goed;
 - Directie:** "Het één CLB is het andere niet, de een CLB-medewerker gaat dat ten goede invullen, maar een andere CLB-medewerker vult maar één woordje in waardoor je niets met het verslag bent."
- Niet alle CLB-verslagen en formulieren komen tijdig op de scholen toe.
 - Schoolpersoneel Roeselare:** "We hebben nu gemerkt, na een jaar in de praktijk, dat de documenten die opgemaakt moeten worden voor het leerlingenvervoer eigenlijk weinig tot niet bij de scholen geraken."
 - Schoolpersoneel Roeselare:** "Maar meestal nu ook merken wij dus dat die fiche van de CLB's niet toekomen of niet op tijd toekomen..."
 - Schoolpersoneel Roeselare:** "Niet elk CLB wil het gevraagde formulier met de drie vragen rond zelfredzaamheid in mobiliteit invullen en al meegeven naar de scholen."

- Sommige leerlingen stromen in het buitengewoon onderwijs vanuit een school met een CLB dat niet in het pilootproject zit waardoor er geen verslag van zelfredzaamheid bij mobiliteit is.

Bij de inschrijving op school gebeurt in het kader van mobiliteit ook een intake met de ouders en de leerling. Tijdens deze intake wordt er samen met de ouders nagegaan wat de zelfredzaamheid van het kind en het gezin is en wordt er bevraagd welke vervoersmodi al dan niet mogelijk is voor de leerling, inclusief de motivatie daarvoor. De intake op school gebeurt afhankelijk van school door administratieve medewerkers, leerlingbegeleiders, intakepersoneel, orthopedagogen, leerkrachten of de directie.

Voor de intake werd er tijdens schooljaar 2017-2018 en schooljaar 2018-2019 gebruik gemaakt van een intakeformulier van vier pagina's waarin volgende aspecten aan bod komen, dat opgenomen is in Bijlage 4:

- Algemene gegevens
- Zelfredzaamheid: fysieke zelfredzaamheid, psychosociale zelfredzaamheid en thuiscontext
- Verplaatsingsmogelijkheden: welke vervoersmodi zijn (niet) mogelijk en motivering
- Beslissing van de directie met motivatie

Er wordt aan de scholen gevraagd om de ouders tijdens de intake te sensibiliseren door eerst de alternatieve vervoersmodi voor te stellen en enkel als deze niet mogelijk zijn het collectief leerlingenvervoer.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Wij vragen aan de school is om mensen heel erg te sensibiliseren. Eerst alle andere mogelijkheden bespreken, dan pas te kijken of collectief vervoer een oplossing is."*

Het afnemen van het huidige intakeformulier wordt gepercipieerd als tijdrovend:

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *Op onze school vullen de orthopedagogen het intakeformulier in. Zij hebben dat bij in hun pakket gekregen en die zijn daar wel een hele tijd met bezig. Ik denk dat het toch een uur de tijd vraagt.*

Enmaal de samenwerking met het CLB goed loopt, wil men de zelfredzaamheid niet meer bevragen tijdens de intake in de scholen, maar enkel de informatie van het verslag daarvoor gebruiken. Daarnaast wordt het intakeformulier leerlingenvervoer in deze pilotregio momenteel geïntegreerd in het algemeen inschrijvingsformulier van de scholen; omdat er tot op heden een aantal aspecten dubbel ingevuld moesten worden, zoals persoonsgegevens e.d. Door het integreren van het intakeformulier leerlingenvervoer in het algemeen inschrijvingsformulier van de scholen tracht men de werklust te verkleinen en leerlingenvervoer meer te integreren in de school. Dit nieuwe intakeformulier wordt sinds februari 2019 al gebruikt in school R8 en school R1. Wat betreft de andere scholen wordt het formulier verder ontwikkeld en aangepast.

1.2.2. BEPALING VERVOERSMODUS EN BESLISSING OMTRENT RECHT OP COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

In deze pilotregio vertrekt men vanuit de visie dat de zelfredzaamheid van de leerling en het gezin bepalend zijn voor de mogelijke vervoersmodi. Enkel wanneer geen enkele

alternatieve vervoersmodi mogelijk is, wordt er gekeken of de leerling gebruik kan maken van het collectief vervoer. Deze manier van werken, wordt ook als voorkeursmethode door de respondenten in de verschillende focusgroep-interviews aangehaald.

- **CLB Roeselare:** "We moeten kijken naar leerling-kenmerken maar ook de contextkenmerken moeten meegenomen worden."
- **Begeleider Roeselare:** "Ze moeten rekening houden met de situatie van de ouders en de kinderen."
- **Ouder Roeselare:** "Altijd kijken naar de situatie van het kind."

Daarnaast zijn ze in deze pilootregio in de BUSO-scholen afgestapt van het principe van dichtstbijzijnde school. Een BUSO-leerling kan dus ook een recht op collectief vervoer krijgen naar een school die niet de dichtstbijzijnde is. In het basisonderwijs wordt er wel nog vastgehouden aan het principe van dichtstbijzijnde school, omwille van de concurrentie tussen scholen.

Tijdens de nieuwe inschrijving voor het schooljaar 2017-2018 zijn de motivaties van ouders om gebruik te maken van collectief leerlingenvervoer bevraagd. De motivaties werden bevraagd met de bedoeling om een beter inzicht te krijgen op de motivaties om de lokale criteria op te stellen. Het was echter niet mogelijk om op basis van deze gegevens objectieve lokale criteria te bepalen. Binnen de pilootregio Roeselare-Hoogdele-Ingelmunster-Izegem worden volgende lokale criteria toegepast:

- Er worden geen leerlingen opgehaald met het collectief leerlingenvervoer buiten de perimeter van 35 km vanaf de wisselplaats, met uitzondering van type 4-leerlingen;

OPMERKING: Indien een leerling buiten de perimeter van 35 km recht wil krijgen op collectief leerlingenvervoer, moet hij/zij zich zelfstandig verplaatsen naar een opstapplaats binnen de perimeter van 35 km.

- Iedereen van het BUSO die binnen de straal van 4 km van de wisselplaats woont, wordt niet meer opgehaald door het collectief leerlingenvervoer;
- Iedereen van het BubaO die binnen de straal van 1,5 km van de wisselplaats woont, wordt niet meer opgehaald door het collectief leerlingenvervoer;
- Er wordt maximaal gewerkt met opstapplaatsen in een straal van 500 meter rond het adres van de leerling.

Voor het basisonderwijs is de eerste vereiste nog steeds 'dichtstbijzijnde school'.

OPMERKING: Indien een leerling verhuist, moet het recht op vervoer opnieuw bepaald worden door het hele proces te doorlopen.

Er wordt aangehaald dat het zeer moeilijk is om het recht op collectief leerlingenvervoer objectief te scoren:

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Om dat recht op collectief leerlingenvervoer objectief te scoren, daar zijn we nog altijd niet aan uit. We hebben daar al onmenselijke veel pogingen toe gedaan: we hebben gewerkt met het ICF, we hebben gewerkt met die domeinen, ik heb geprobeerd om er een waardeschaal aan te koppelen maar dat lukt ons niet."*
- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Ik ben er van overtuigd dat je in beide pilotregio's geen objectieve criteria gaat vinden."*
- **Lokale Regiocoördinator Roeselare:** *"Iedereen, ook de directies, weet dat het huidige instrument te subjectief en te open is."*

Aan de hand van de beeldvorming door het CLB en het intakeformulier bepaalt de directie van de school waar de leerling zich inschrijft welke vervoersmodi de beste optie is volgens de noden van de leerling en diens context. Indien het collectief leerlingenvervoer de beste optie is voor de leerling, wordt er nagegaan of de leerling voldoet aan de lokale criteria voor recht op collectief leerlingenvervoer. Op basis van deze informatie wordt door de directie van de school beslist of de leerling toegang krijgt tot het collectief leerlingenvervoer of niet. Deze beslissing wordt dan ook gemotiveerd.

Binnen deze pilotregio wordt er bij de beslissing van het recht op leerlingenvervoer ook naar leeftijd gekeken. In het basisonderwijs heeft een leerling recht op collectief leerlingenvervoer tot het einde van het onderwijsniveau (12 à 14 jaar). In het secundair onderwijs wordt er in de eerste graad vaak nog een voorwaardelijk recht op collectief leerlingenvervoer toegekend. Hierdoor hebben de scholen en ouders twee jaar de tijd om de nodige acties te ondernemen om de leerling, indien mogelijk, te begeleiden naar een zelfstandige alternatieve vervoersmodi. Men spreekt hier van een observatiejaar.

In principe hebben leerlingen vanaf de tweede graad in het secundaire onderwijs geen recht meer op het collectief leerlingenvervoer, uitzonderingen zijn mogelijk.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Wij gaan ergens uit van een leeftijd: dus de eerste jaren in het secundair krijgen ze eigenlijk nog wat toegang tot het collectief vervoer terwijl dat we inoefenen op de alternatieven. En dan vanaf het tweede jaar, ten laatste het derde middelbaar moeten zij er eigenlijk af, dus proberen we zoveel mogelijk leerlingen er af te krijgen."*
- **Ouder Roeselare:** *Vanaf dat de kinderen 16 jaar zijn, gaan ze ervanuit dat de leerlingen met het openbaar vervoer naar school kunnen komen.*
- **Ouder Roeselare:** *Als ze op een bepaalde leeftijd komen, is het gedaan met de schoolbus ... toen ze 16 was, mocht ze niet meer met de schoolbus, maar moest ze met De Lijn.*
- **Leerling Roeselare:** *"Ik ben te oud om nog met de schoolbus naar school te gaan."*
- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Leerling van 19 jaar heeft wel nog recht gekregen op collectief leerlingenvervoer omdat hij te angstig is om op een zelfstandige manier naar school te komen en de sociale situaties laat het niet toe om de leerling dagelijks naar school te brengen."*

In pilootregio Roeselare is er een commissie opgericht om enerzijds te bewaken dat alle scholen uit het proefproject de nieuwe reglementering op dezelfde manier toepassen door het cijfermateriaal uit de verschillende scholen met elkaar te vergeleken. Anderzijds behandelt deze commissie ook alle uitzonderingsvragen/klachten. De commissie bestaat uit vertegenwoordiging van elke deelnemende school (directie) en de regiocoördinator. Het LOP werd gevraagd om deel te nemen maar heeft dit verzoek afgewezen.³⁷

1.2.3. UITZONDERINGEN EN KLACHTEN

Wanneer ouders niet akkoord zijn met de voorgestelde vervoersvorm kunnen zij een uitzondering aanvragen of een klacht neerleggen. De regiocoördinator legt dan het dossier met informatie over de zelfredzaamheid en context voor aan de commissie. De commissie dient onmiddellijk unaniem te beslissen of een klacht gegrond is of niet. Men kan hierbij ook advies inwinnen bij medewerkers van het Ministerie Onderwijs & Vorming of het departement Mobiliteit en iemand van De Lijn. De officiële beslissing met motivatie wordt door de regiocoördinator meegedeeld aan de ouders.

Uitzonderingen worden toegekend op basis van de mogelijkheden van de leerling of de context van de leerling. Wanneer er een uitzondering wordt toegekend, worden hieraan meestal uitzonderingsvoorwaarden met termijn gekoppeld bv. leren zelfstandig fietsen naar school tegen januari.

- **Directie Roeselare:** *"Dus we gaan eigenlijk meer aan de slag met uitzonderingsvoorwaarden met een termijn, die eventueel wel verlengd kan worden."*

De commissie kan een leerling ook een tijdelijk recht op collectief leerlingenvervoer toekennen omwille van een uitzonderlijke situatie.

In het schooljaar 2017-2018 zijn er in totaal ongeveer 10 officiële klachten neergelegd bij de commissie. Volgens de regiocoördinator wordt er veel aan de schoolpoort geklaagd, maar vertaalt zich dit niet in officiële klachten.

- **Regiocoördinator Roeselare:** Ik hoor ook vaak van de directie dat er veel klachten zijn aan de schoolpoort, maar ze leggen geen officiële klacht neer.

Voor het schooljaar 2018-2019 is het aantal officiële klachten nog niet in beeld gebracht. De regiocoördinator geeft aan dat er niet veel klachten zijn geweest en dat de klachten vaak worden opgelost door in gesprek te gaan met de ouders. Er worden voornamelijk in het begin van het schooljaar klachten neergelegd. De meeste klachten gaan over de tijdstippen van op- en afhalen bij het collectief leerlingenvervoer.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *Ik denk dat de meeste klachten daar wel meer gaan over tijdstippen waarop de bussen rijden. Het gaat niet over welke vervoersvorm meestal.*

³⁷ Draaiboek operationalisering project regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem

Het aantal officiële klachten en vragen naar uitzonderingen is laag, omwille van de uitgebreide beeldvorming die gebruikt wordt bij de beslissing omtrent leerlingenvervoer. Door telkens samen met de ouders te zoeken naar de beste vervoersoptie voor de leerling komen er weinig klachten bij de commissie.

1.2.4. EVALUATIE

Een recht op collectief leerlingenvervoer is niet oneindig, maar kan op specifieke momenten wijzigen:

- Bij de overgang van basisonderwijs naar secundair onderwijs of bij de overgang van observatiejaar naar opleiding;
- Wanneer de leerling progressie maakt;
- Wanneer er een negatieve evolutie is in de fysieke en/of psychosociale zelfredzaamheid van de leerling;
- Bij een wijzigende gezinssituatie of verhuis;
- Bij een rechterlijke beslissing.

Doordat de zelfredzaamheid van de leerling en het gezin een dynamisch systeem is, vraagt dit een continue evaluatie via de klassenraden.

In het BUSO wordt er gewerkt met een voorwaardelijk recht. Jaarlijks wordt dit voorwaardelijk recht op collectief leerlingenvervoer op de klassenraden van juni voor elke leerling gerevalueerd. Klassenraden gaan na of de leerling voldoende vooruitgang gemaakt heeft, zoals leren fietsen of openbaar vervoer kunnen gebruiken, om van het collectief leerlingenvervoer gehaald te worden. De klassenraad heeft een adviserende rol.

- **Ouder Roeselare:** *"Dat de scholen het opvolgen ... zij weten goed genoeg welke vorderingen de leerling maakt."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"We vinden het ook heel belangrijk dat het meer en meer ingebed zit en een automatisme wordt bij leerkrachten van kijk oké, we moeten ook nadenken hoe dat we hun zelfredzaamheid qua mobiliteit gaan verhogen. Dus nemen we het mee in lessen, maar ook in evaluatiemomenten om vooruitgang te zien en op het einde van het jaar ook een eindevaluatie kunnen maken met een soort van advies van kijk, dit kind zou klaar kunnen zijn voor fiets of zou klaar kunnen zijn om naar school te komen met het openbaar vervoer met nog dit en dit en dit te ondergaan in de vakantie."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Het is dus ook nog die scholen dat we nu wel meetrekken en die denkwijze van dat evalueren en steeds in vraag stellen van die zelfredzaamheid om een goede vervoersvorm te kunnen beslissen."*

Men wil deze methode van evaluatie in de nabije toekomst ook toepassen in het basisonderwijs.

1.3. HUIDIGE PROBLEMEN MET BEPALING VAN RECHT OP LEERLINGENVERVOER

Er is invloed van 'verborgen agenda's' op de bepaling van het recht op leerlingenvervoer:

- **Directie Leuven:** *"In feite is alles redelijk vlot verlopen, hebben we redelijk goed samengewerkt en dingen samen uitgedacht tot 1 maart 2017 want toen begonnen de nieuwe inschrijvingen en bleek dat men bepaalde leerlingen niet onmiddellijk kon inschrijven voor het collectief busvervoer omdat er was afgesproken dat leerlingen binnen de 4 km niet opgehaald werden. Dit zorgde voor heel wat discussies bij de directies omdat buitengewoon onderwijs al leerlingen verliest door het M-decreet en elke directie dus met angst zat dat de leerling naar een andere school zou gaan als ze hem/haar niet inschreven in het collectief busvervoer."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Het is moeilijk voor directies om objectief te oordelen omdat ze ook aan het schoolbelang denken bv. verlies van leerlingen resulteert ook in verlies van uren voor leerkrachten, ik moet de slechte boodschap overbrengen aan de ouders, ..."*
- **Directie Leuven:** *"Het is onnatuurlijk het project. Je bent directeur en je bent bezig met kwaliteitsvol onderwijs, leerlingenaantallen, publiciteit, je doet er alles aan om de leerling bij u te krijgen maar dan zou het kunnen zijn door het pilootproject dat je leerlingen verliest."*
- **CLB Leuven:** *"Het is een andere dimensie, het is een rechtentoekenning die een keer extra dat er bijkomt waar we allemaal niet echt gediend met zijn in onze werking"*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Dan ook wel een beetje de vrees wat zal de impact zijn, we gaan eerlijk zijn, op de leerlingenaantallen en dergelijke. Dat speelt ook wel. Ik denk dat we daar niet blind voor moeten zijn. Ik voelde dat ook wel aan mijn tafel van dat is een criterium, dat is voor een deel een service die we bieden. Daar gaan we nu van afstappen terwijl anderen dat niet doen, dat zet ons wat zwakker in de markt om het in economische termen uit te drukken."*

De algemene lokale criteria die opgesteld worden, zijn moeilijk tot niet toepasbaar bij type 4-leerlingen:

- **Directie Roeselare:** *"De type 4-school is binnen het project een beetje het buitenbeentje: wat met alle andere scholen gezamenlijk afgesproken wordt, is bijna nooit van toepassing voor de type 4-school. Het is zo specifiek, zo eigen aan die groep."*
- **Directie Roeselare:** *"De vraag die we ons stellen: Moeten we naar 1 globaal systeem voor alle typen leerlingen of kunnen we daar ergens een uitsplitsing maken bv. voor type 4 kinderen? Zou het niet beter zijn als we daarvoor een afzonderlijk systeem organiseren?"*
- **Directie Leuven:** *"Maar wat mijn grootste zorg is, is eigenlijk om de scholen met de zwaarste zorgprofielen zoals een type vier en zo, om daar iets anders voor te regelen. En eigenlijk, die type viers- Alles wat dat je uitzet, of dat nu opstapplaatsen zijn, of niet ophalen buiten de 35 kilometer, ... dat kan je niet toepassen. Dus ik zou voor de type vier en voor de kinderen met een visuele beperking, die twee groepen, een volledig ander circuit organiseren."*

Het recht op leerlingenvervoer is slechts gewaarborgd voor het niveau van onderwijs (basisonderwijs of secundair onderwijs). Bij het overgaan naar het secundair onderwijs moet het recht op leerlingenvervoer opnieuw bepaald worden.

- **Directie Roeselare:** *Wat er ook nog leeft in het schoolteam bij mij op de campus is: wij zijn een campusschool, wij hebben een basisschool, wij proberen kinderen een schoolloopbaan te garanderen van 2,5 tot 21 jaar. Dat is het project bij ons. Op een bepaald moment als ze doorstromen naar BUSO moeten ze weer recht krijgen op het collectief vervoer dus waarom moet dat dan weer opnieuw op tafel gelegd worden, kan dat niet gewaarborgd blijven. Dat is ook iets dat binnen ons schoolteam leeft.*
- **Directie Leuven:** *Dan heb je nog het probleem dat je in het lager onderwijs recht hebt op leerlingenvervoer maar één keer dat je over gaat naar het secundair niet meer omdat er een andere school dichterbij is. Dus dat krijg je ook nog. Dat zijn zo van die moeilijke dingen waarmee we creatief moeten omgaan.*

1.4. DECENTRALISATIE

Één van de pijlers van het project is decentralisatie van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer. Deze decentralisatie is opgenomen in de conceptnota maar tot op heden (december 2018) moeten de scholen in beide pilootregio's na de lokale bepaling van het recht op vervoer nog steeds een aanvraag indienen via de centrale webapplicatie. Dit heeft echter te maken met de praktische overwegingen: het is te complex om de webapplicatie te wijzigen in het kader van het pilootproject. Om tegemoet te komen aan de pijler decentralisatie worden de aanvragen van de pilootscholen zonder verdere controle goedgekeurd.

Beide regiocoördinatoren zijn voorstander van decentralisatie van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Dan zal het misschien zijn dat Aarschot, Tienen en Leuven van elkaar verschillen, maar ik vind dat dat moet kunnen."*

Beide regiocoördinatoren van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem benadrukken dit in hun respectievelijke semigestructureerde interviews in februari en december. In het interview van december haalt de huidige regiocoördinator aan dat ze voorstander is van een interne webapplicatie per regio. Als door het afschaffen van de centrale webapplicatie middelen zouden vrijkomen, stelt ze voor om hiermee lokaal te exploreren en de lokale samenwerking te bevorderen.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Ik denk dat die huidige webapplicatie dan ophoudt te bestaan en dat we met die middelen veel meer kunnen gaan exploreren en lokaal kunnen regelen en samenwerking... die aanmelding en goedkeuring moet dan ook losgelaten worden."*

Om de decentralisatie van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer te laten slagen zijn er volgens de regiocoördinator in Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem twee belangrijke voorwaarden

1. Er is nood aan een kader, een algemene set van regels die lokaal toepasbaar zijn;
2. Er is nood aan een controleorgaan die de lokale beslissingen monitort. Daarnaast is het nodig dat de persoon die verantwoordelijk is voor deze monitoring de regio heel goed kent.

De regiocoördinator in Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem is ervan overtuigd dat decentralisatie zal leiden tot meer zicht op het leerlingenvervoer in de regio en zal uitnodigen om verder na te denken over de alternatieven.

1.5. HUIDIGE AANPAK BIJ BESTAANDE LEERLINGEN IN BEIDE PILOOTREGIO'S

In pilootregio Leuven-Heverlee is er op twee manieren ingezet op het stimuleren van bestaande leerlingen om gebruik te maken van alternatieve vervoersmodi. Ten eerste zijn er folders aan alle (bestaande en nieuwe) leerlingen uitgedeeld, zijn er ouderavonden georganiseerd en hebben ze ouders gemobiliseerd.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"We hebben oproepen gedaan naar ouders om niet enkel voor de gemakkelijke oplossing te gaan van het collectief busvervoer want dat als er naar het volledige plaatje gekeken wordt, zullen alle ouders iets moeten doen, ..."*

Ten tweede heeft men bij aanvang van het pilootproject beslist om, wat betreft de centrale opstapplaatsen, alle leerlingen dus ook de bestaande leerlingen te includeren vanaf september 2018. De leerkrachten hebben ook voor de bestaande leerlingen eenmalig een vragenlijst ingevuld over de zelfredzaamheid van de leerlingen.

In pilootregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem is er bij bestaande leerlingen voornamelijk ingezet op leerlingen en ouders zo goed mogelijk te informeren d.m.v. de folders van Mobiel21. Men probeert bestaande leerlingen zo veel mogelijk aan te moedigen om gebruik te maken van de centrale opstapplaatsen, maar het wordt niet verplicht. Bestaande leerlingen ouder dan 15 jaar worden, conform de 'Algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer, daarenboven gemotiveerd om zelfstandig het openbaar vervoer te nemen.

Daarnaast worden er in twee secundaire scholen in Roeselare tijdens de klassenraden niet enkel de nieuwe leerlingen goed opgevolgd m.b.t. hun mobiliteit, ook de bestaande leerlingen worden mee geëvalueerd.

2. ORGANISATIE EN FINANCIËLE ASPECTEN PER VERVOERSMODUS EN BUITENSCHOOLSE OPVANG

2.1 COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

2.1.1. PILOOTREGIO LEUVEN-HEVERLEE

In Leuven-Heverlee wordt het collectief vervoer voor zowel week- als weekendbussen van de deelnemende scholen, in samenwerking met De Lijn, netoverschrijdend georganiseerd. In totaal rijden er dit schooljaar (2018-2019) dagelijks 36 bussen uit. Voor leerlingen in een rolstoel worden er liftbussen voorzien. 's Ochtends en 's avonds verzamelen de meeste bussen op een centrale overstapplaats. Na elke schooldag worden deze leerlingen met bussen naar Parking Bodart, de centrale overstapplaats, gebracht waar ze overstappen op de bus die hen naar huis brengt. Er wordt per leerling in kaart gebracht of hij/zij zelfstandig van bus kan wisselen op parking Bodart.

Leerlingen die gebruik maken van het collectief vervoer worden ofwel opgehaald bij hen thuis, ofwel aan een door De Lijn bepaalde opstapplaats binnen een straal van 300 meter van de woonplaats. Daarnaast kan een kind afhankelijk van zijn gezinssituatie maximaal op drie verschillende opstapplaatsen opgehaald worden.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Vanaf september 2018 werken we met duidelijke opstapplaatsen binnen een straal van 300 meter rond het huis van de leerling. Het kan wel dat het kind nog steeds thuis opgehaald wordt bv. als het kind als enige opgehaald moet worden binnen de paar kilometer."*

In pilootregio Leuven-Heverlee heeft men ervoor gekozen om niet enkel nieuwe leerlingen gebruik te laten maken van de centrale opstapplaatsen, maar ook de bestaande leerlingen zo veel als mogelijk toe te leiden naar de centrale opstapplaatsen. Daartoe heeft men de ouders van bestaande leerlingen op 3 momenten geïnformeerd: in mei, in juni en augustus:

- Mei: een algemene informatie brief + folder van Mobiel21
- Juni: brief waarin alle dingen die in schooljaar 2018-2019 zouden veranderen dus ook het leerlingenvervoer
- Augustus: persoonlijke brief naar alle ouders met de regeling voor hun kind; opstapplaats of thuis opgehaald

Wat betreft type 4-leerlingen kan er één keer per week een uitzondering gemaakt worden waardoor het kind afgezet wordt bij de kinesist voor therapie in plaats van zijn reguliere opstapplaats.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Type 4-leerlingen zitten vaak lang op de bus waardoor ze niet meer de mogelijkheid hebben om naar de therapie te gaan. Daarom worden zij één keer per week bij de kinesitherapeut afgezet."*

Voor het basisonderwijs gaat men in Herent geen kinderen meer ophalen aan huis. In samenwerking met de gemeente Herent worden er vier centrale opstappunten gerealiseerd, waarvan twee aan de gemeentelijke buitenschoolse opvang. Dit is echter een alleenstaand geval. Geen enkele ander gemeentebestuur staat open voor samenwerking.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Het project in Herent wil eigenlijk zeggen dat alle nieuwe leerlingen uit Herent in de toekomst maar uit vier plaatsen kunnen kiezen waar ze mogen opstappen. Van die opstapplaatsen zijn er twee opstapplaatsen waar dat er een accommodatie is waar kinderen naar het toilet kunnen gaan, waar men pampers kan verschonen, waar men een glaasje water kan drinken, waar dat men bij een hittegolf rustig binnen kan zitten in de koelte of als het kei koud is. Iedereen weet dat een klein kind niet graag in de auto vastgesnoerd zit, dat die eventjes uit de auto kan komen, even samen op de bus wachten. Maar dus het toezicht van de ouders blijft daar wel belangrijk, want daar gaat geen personeel zijn. En dan heb je ook twee plekken in Herent waar dat er ook een mogelijkheid is om aan te sluiten bij de opvang, maar dat is natuurlijk wel betalend. Dus 15 januari hebben we een infoavond en dan zijn er bezoeken momenten voor ouders die daarop willen ingaan en dus na de krokusvakantie starten we met die twee plaatsen van inclusief opvang. En dan stoppen onze bussen daar ook om kinderen te brengen en te halen en vanaf 2 september starten dan die plaatsen voor te wachten."*
- **Directie Leuven:** *"Veel gemeenten gaan daar niet in mee. We horen van de scholen dat gemeente X niet wil investeren in opvang van kinderen met beperking."*

De regiocoördinator van Leuven-Heverlee wil nog meer inzetten op samenwerking met lokale partners om bestaande opvang te gebruiken als opstapplaats voor collectief vervoer. Idealiter heeft, volgens de regiocoördinator Leuven, elke regio opstapplaatsen met faciliteiten zoals een wachtruimte en toilet.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Ik denk dat we nog heel veel winst kunnen halen door met lokale partners te gaan werken. Dus echt in elke gemeente gaan kijken: welke opvang is daar? Kunnen onze kinderen daar aansluiten. Kunnen we daar de bussen laten stoppen? Dus eigenlijk zoveel mogelijk kinderen samenbrengen op een plek en dan van daaruit samen naar hier brengen."*

De Lijn is een belangrijke actor binnen het collectief leerlingenvervoer, daar zij het collectief leerlingenvervoer organiseren, de draaiboeken opstellen en de opstapplaatsen bepalen. Als er veranderingen nodig zijn in het traject moet dit altijd via De Lijn verlopen.

- **Begeleiding Leuven:** *De Lijn beslist waar we de kinderen moeten oppikken, als je dat wil veranderen moet je dat aan hen vragen.*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Ik heb begrepen dat chauffeurs geen vrijheid hebben in de route. Dat wordt volledig opgelegd door De Lijn."*

De ritten worden drie keer per jaar geoptimaliseerd: op 1 september, op 1 december en op de eerste maandag na de krokusvakantie. Hiervoor gaan de regiocoördinator, de buscoördinator van elke school en de vertegenwoordiger van "De Lijn" in overleg.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"We hebben afgesproken om zo veel mogelijk winst te halen, dat we drie keer per jaar de ritten optimaliseren. Dat is ook iets nieuws, want vroeger deden we dat alleen maar één keer per jaar tegen 1 september."*

Tot slot is er ook een structurele samenwerking met Mobiel21 voor het opmaken van vervoersplannen en is er toenadering geweest tot Conundra, een organisatie die ritten uittekent en optimaliseert.

2.1.2. REGIO ROESELARE-HOOGLEDE-INGELMUNSTER-IZEGEM

In Roeselare wordt het collectief vervoer ook netoverschrijdend, in nauwe samenwerking met elkaar en uitbesteed aan De Lijn georganiseerd. Daarnaast wordt het collectief vervoer in Izegem, Ingelmunster en Hooglede in samenwerking met De Lijn ook nog per school georganiseerd. Voor leerlingen in een rolstoel worden er liftbussen voorzien. Dit blijkt ook uit onderstaande citaten, waarbij de regiocoördinator spreekt over het netoverschrijdend leerlingenvervoer in Roeselare en de buscoördinator over het systeem per school.

- **Buscoördinator Roeselare:** *"Bij ons doe ik de aanvragen en zet ik de kinderen op de bus. Ik moet dat niet doorsturen naar De Lijn. Zo simpel is het, wij hebben dagelijks 20 bussen en ik regel dat."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Bij ons wordt het collectief busvervoer georganiseerd door De Lijn."*

Net zoals in regio Leuven-Heverlee worden de leerlingen die gebruik maken van het netoverschrijdend collectief vervoer 's ochtends en 's avonds naar een centrale overstapplaats gebracht: Reo-Veiling.

De leerlingen die gebruik maken van het collectief vervoer worden ofwel thuis, ofwel op een door De Lijn bepaalde centrale opstapplaats opgehaald. Deze opstapplaats bevindt zich in een straal van 500 meter rond de woonplaats van de leerling. In regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem mag een leerling maximaal 4 (twee per ouder) opstapplaatsen doorgeven.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Bij ons is het De Lijn die kijkt waar kinderen dicht bij elkaar wonen en daar creëren we dan een opstapplaats."*

In regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem wilde men de opstapplaatsen ook met samenwerking van de stad/gemeente koppelen aan een stedelijke/gemeentelijke opvang, maar men vond hiervoor geen aansluiting bij gemeentebesturen.

- **Directie Roeselare:** *"Dat is een piste die ik in het begin van het project zwaar bewandeld heb, maar waar we ongelukkig genoeg weinig medewerking hebben gekregen vanuit gemeentebesturen. Maar dat was een basisidee dat we van in het begin wilden lanceren. In samenwerking met de gemeentes die uiteindelijk ook de verplichting hebben om kinderen in de gemeente ondersteuning te geven. We hebben*

ook vergaderingen samengeroepen maar ze zijn er eerst en vooral niet op afgekomen, dan zijn we meer gericht gaan werken van zijn er mogelijkheden om opvang te organiseren. Het is allemaal spaak gelopen."

De Lijn is een belangrijke actor binnen het collectief leerlingenvervoer, daar zij het collectief leerlingenvervoer organiseren, de draaiboeken opstellen en de opstapplaatsen bepalen. Als er veranderingen nodig zijn in het traject moet dit altijd via De Lijn verlopen.

- **Begeleiding Roeselare:** *"Het is De Lijn die de rit vastlegt/uitstippelt. Vorig jaar hadden we problemen en dan past De Lijn sommige zaken wel aan, via de school."*

Wat betreft het optimaliseren van de ritten en opstapplaatsen wordt in regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem drie keer per jaar, één keer per trimester, overlegd met de coördinatoren leerlingenvervoer en de verantwoordelijke van De Lijn.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Bij ons wordt het collectief busvervoer georganiseerd door De Lijn, maar sinds dit jaar (2018-2019 nvdr) heb ik geregeld dat we één keer per trimester samenkomen met de coördinatoren leerlingenvervoer van elke school en De Lijn. We overlopen dan elke route, gaan na of er problemen zijn en of dat de busbegeleiders problemen gesignaleerd hebben. Als er problemen zijn bekijken we wat er mis is en bekijken we of de busroute anders gereden of geoptimaliseerd kan worden."*

Volgens het semigestructureerde interview met de regiocoördinator is de samenwerking met De Lijn verbeterd door het pilootproject.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *De samenwerking met De Lijn is er ook heel sterk op vooruit gegaan.*

Er is een structurele samenwerking met Mobiel21 voor het opmaken van vervoersplannen. Daarnaast heeft men samengezeten met de minder mobiele-centrale van Kortrijk om te werken met kleinere busjes voor sommige leerlingen, maar dit bleek te duur.

Tot slot worden in regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem de weekendbussen met leerlingen die enkel op maandagmorgen en vrijdagavond van het collectief vervoer gebruik maken nog per onderwijsnet georganiseerd.

- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Ze zijn ook aan het kijken om de weekendbussen niet meer net per net te organiseren maar netoverschrijdend. Om ook daar opnieuw een besparing door te voeren. Omdat er nu vaak bussen uitrijden met één à twee kinderen terwijl dat anders zou georganiseerd kunnen worden."*

2.1.3 FINANCIËLE ASPECTEN COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER VOOR DE OUDERS

Er wordt in beide pilootregio's vastgehouden aan gratis collectief leerlingenvervoer voor leerlingen met recht/toegang tot het collectief leerlingenvervoer.

- **Busbegeleider Leuven:** *"Qua betalen, de bus is gratis."*
- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Het collectief busvervoer is gratis."*

- **Ouder Leuven:** *"De schoolbus is gratis."*

2.2. OPENBAAR VERVOER

De meeste leerlingen secundair onderwijs gebruiken het openbaar vervoer samen met hun vrienden of met broers en zussen.

- **Leerling Roeselare:** *"Mijn zus gaat mee en op de trein ben ik met een paar vrienden."*
- **Leerling Roeselare:** *"Soms kom ik nog een keer een paar vrienden of vriendinnen tegen en dan is dat echt zoiets van, ja, kan ik ten minste babbelen of kan ik niet in slaap vallen."*

2.2.1 FINANCIËLE ASPECTEN OPENBAAR VERVOER VOOR DE OUDERS

Conform de "Algemene omzendbrief leerlingenvervoer" kunnen leerlingen die zich met het openbaar vervoer (trein, tram, bus, metro) naar de dichtstbijzijnde school (net naar keuze) verplaatsen via de school een gratis abonnement voor het gebruikte vervoer aanvragen. De school vraagt hiervoor het recht op individueel vervoer aan via de webapplicatie. De school ontvangt vervolgens een goedkeuring met een toelatingsnummer. Na goedkeuring kan de school met het benodigde aanvraagdocument, inclusief toelatingsnummer, het abonnement aanvragen bij de NMBS, MIVB of De Lijn. Het aanvragen van een gratis abonnement voor het gebruikte vervoer is binnen de scholen een taak van de buscoördinatoren.

Deze abonnementen worden via het derdebetalerssysteem door het agentschap voor Onderwijsdiensten gesubsidieerd. De tussenkomst van een treinabonnement is het tarief van een schooltreinkaart 2^{de} klasse. De tussenkomst m.b.t. de abonnementen van De Lijn (bus, tram, metro) is gelijk aan het tarief van de Buzzy Pazz van De Lijn. Wanneer de leerling gebruik maakt van het Brussels openbaar vervoer georganiseerd door de MIVB is de tussenkomst gelijk aan het tarief van een schoolabonnement van de MIVB.³⁸

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Mensen die De Lijn willen gebruiken krijgen een gratis Buzzy Pazz in het buitengewoon onderwijs en een treinabonnement krijgen ze ook van de school uit dus ook de verplaatsing tussen school en thuis wordt vanuit het Ministerie betaald."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Als ze kiezen voor De Lijn of voor de trein, dan krijgen ze een Buzzy Pazz of een treinabonnement of de combinatie van de twee zelfs."*

2.3. AUTO EN CARPOOL

Er worden op dit moment in geen enkele pilootregio carpools georganiseerd. Wel worden er in regio Leuven-Heverlee op individuele basis leerlingen met de auto vervoerd.

³⁸ Algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer; <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/edulex/document.aspx?docid=13979#3>

- **Begeleiding Leuven:** *"Bij ons zijn er ook wel leerkrachten die leerlingen mee terug naar huis nemen. Op die manier gebeurt het bij ons ook wel."*

Er wordt wel melding gemaakt van 'Schoolpool', de carpooledienst van Taxistop die gebruikt kan worden om carpoolen te faciliteren. In beide pilootregio's is hieromtrent overleg geweest met Taxistop. In regio Leuven-Heverlee is men gedurende twee schooljaren lid geweest van 'Schoolpool', maar hieruit is omwille van verschillende redenen geen enkele carpool ontstaan.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Ze zijn twee jaar bezig geweest met een carpoolstelsel voor te stellen en dat samen met ouders te bekijken. Het is gewoon niet gelukt. Er is geen enkele ouder die zich daarvoor heeft ingeschreven. Ze geven er ook verschillende redenen voor: de veiligheid, "ik zorg het beste voor mijn kind."*

2.3.1. FINANCIËLE ASPECTEN AUTO EN CARPOOL VOOR DE OUDERS

Conform de 'Algemene omzendbrief leerlingenvervoer' kunnen ouders voor de individuele verplaatsing met de auto naar de dichtstbijzijnde school (net naar keuze) een kilometervergoeding aanvragen via de school. Ze kunnen hierbij een vergoeding aanvragen per kind. De school vraagt per trimester het recht op individueel vervoer aan via de webapplicatie. Binnen de scholen wordt deze taak meestal opgenomen door de buscoördinatoren.

Welke vergoeding ouders krijgen is afhankelijk van de frequentie waarmee ze de leerling met de wagen naar school brengen. Is dit dagelijks, dan bedraagt deze kilometervergoeding maximaal 75% van de treintariefkaart 2^{de} klasse van de nationale spoorwegen. Bij weekendvervoer (enkel op maandagmorgen en vrijdagavond) bedraagt de tussenkomst 1/5 van het tarief van het jaarabonnement van een treintariefkaart 2^{de} klas NMBS. Wanneer de leerling sporadisch gebruik maakt van het autovervoer ontvangen chauffeurs een percentage van het tarief van 75% van de treinkaart 2^{de} klasse a rato het aantal verplaatsingen. Na elk trimester berekent het team Leerlingenvervoer de subsidie en betaalt deze uit aan de school, dewelke deze subsidie doorstorten naar de desbetreffende ouders. Een aanvraag is geldig voor één jaar. ^{39 40}

In beide pilootregio's is er in het kader van het pilootproject besloten om af te stappen van de kilometervergoeding per kind en dit te vervangen in een kilometervergoeding per voertuig/gezin. Indien ouders beslissen om te carpoolen krijgt iedere ouder die meedoet met het carpoolstelsel een vergoeding, onderling moeten ze de billijkheid van de vergoedingen afspreken.⁴¹

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Ja. De auto en carpool krijgen een subsidie van de overheid."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Dan krijgen ze geld om hun benzine te betalen."*

³⁹ <https://www.vlaanderen.be/nl/onderwijs-en-wetenschap/op-school/leerlingenvervoer-het-buitengewoon-onderwijs>

⁴⁰ Algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer; <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/edulex/document.aspx?docid=13979#3>

⁴¹ Draaiboek operationalisering project

- **Regiocoördinator Leuven:** "Het enige dat we wel hebben veranderd in het project is van als er een gezin met de wagen komt en die brengen twee kinderen, dat ze maar vergoed worden voor één kind. Terwijl in de wet van 1970 staat dat je voor uw twee kinderen een beloning krijgt."
- **Regiocoördinator Leuven:** "Een bijkomend probleem is dat men vergoed wordt om het kind naar school te brengen maar dat deze vergoeding niet opgesplitst kan worden tussen verschillende ouders die carpoolen. Het bedrag wordt uitbetaald aan één ouder en deze zou het dan zelfstandig moeten verdelen onder de carpoolers."

2.4 TE VOET, FIETS, WANDEL- EN FIETSPOOL

In beide pilootregio's fietsen of wandelen individuele leerlingen, al dan niet onder begeleiding van hun eigen ouders, naar school. Leerlingen uit het lager onderwijs die gebruik maken van deze alternatieve vervoersmodi worden meestal begeleid door een (groot)ouder. Leerlingen uit het secundair onderwijs verplaatsen zich meestal zelfstandig, eventueel met vrienden.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Nu met de ouders wel. Er zijn wel een aantal leerlingen die samen met hun ouders met de fiets naar school komen. Alleen niet. "
- **Leerling Leuven (lagere school):** "Ik fiets samen met mijn mama en mijn broer."
- **Leerling Roeselare (secundaire school):** "En ja, dan fiets ik gewoon alleen maar dat maakt niet uit."
- **Leerling Roeselare:** "Het gebeurt dat ik een keer dat ik met twee fiets, maar meestal ben ik alleen."
- **Ouder Roeselare:** "Hij rijdt met de fiets naar het station om zijn vrienden te gaan halen en ze rijden samen naar school."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Er zijn er ook die te voet komen, bij kinderen die op minder dan een km wonen gebeurt dat soms eens."

In beide pilootregio's zijn er geen fietspools. Zowel in regio Leuven-Heverlee als in regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem wordt er wel ingezet op het ondersteunen van leerlingen die met de fiets naar school komen. In regio Roeselare organiseert men in drie scholen 'eerste hulp voor fietsen' en in regio Leuven zet men in op fietsateliers.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "We gaan na maart, naar de lente toe een actie opstarten omtrent fietsen. Naar ouders toe van, kijk als uw kind met de fiets naar school komt dan voorziet de school eerste hulp bij fietsen en is er een mogelijkheid tot gratis helmen en fluo-hesjes. Dus kies voor de fiets i.p.v. de collectieve bus"
- **Regiocoördinator Leuven:** "Aankoop van fietsen, aankoop van fietshelmen en inrichting van het fietsatelier."

Pilootregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem heeft ook geen wandelpools. In regio Leuven-Heverlee wordt er sinds augustus 2018 een wandelpool in samenwerking met een MFC georganiseerd. 19 leerlingen die in leefgroepen in de onmiddellijke omgeving van de school wonen worden onder begeleiding van één orthopedagoog van het MFC te voet naar school gebracht. Daar de samenwerking met een MFC voor een wandelpool als positief wordt ervaren, zoekt men in deze pilootregio verder aansluiting bij MFC's om samen te kijken wat er nog kan gedaan worden om leerlingen die dichtbij school wonen

niet op te halen met het collectief leerlingenvervoer, maar op een andere manier naar school te brengen.

- **Directie Leuven:** *"Een MFC heeft een wandelpool georganiseerd. De opvoeders zeggen zelf: we vinden dat een geweldig moment want nu komen we als opvoeder in de school we krijgen direct al wat feedback van de leerkracht en onderweg naar de groep hebben we heel wat losse gesprekken met de leerlingen over wat er allemaal gebeurd is."*

2.4.1 FINANCIËLE ASPECTEN TE VOET, FIETS, WANDEL- EN FIETSPOOL VOOR DE OUDERS

In tegenstelling tot het autovervoer of wanneer leerlingen gebruik maken van het openbaar vervoer, ontvangen leerlingen die zich te voet of met de fiets naar school verplaatsen hiervoor geen financiële tegemoetkoming. Vanuit het project zijn er in beide pilotregio's wel een aantal initiatieven met betrekking tot het fietsvervoer opgestart. Daarnaast wordt er in de regio Leuven ook een wandelpool georganiseerd (zie hierboven).

- **Ouder Leuven:** *"Als we afstand doen van busvervoer, kunnen we een mobiliteitspremie krijgen om met de auto te gaan, maar wij kiezen om met de fiets te gaan en ineens hebben wij recht op niets."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Bij de fiets gaan we dat niet doen, daarbij vertaalt de vergoeding zich in de eerste hulp van fietsen op school of in fietslessen, maar niet in een kilometervergoeding. Daar kilometervergoeding voor geven, gaan we nooit doen."*

2.5. BUITENSCHOOLSE OPVANG

In beide pilotregio's wordt buitenschoolse opvang aangeboden. Het exacte aanbod aan buitenschoolse opvang per school, met de kostprijs voor ouders, is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 51: Aanbod en kostprijs buitenschoolse opvang

| School | Aanbod | Samenwerking anderen | Kostprijs |
|----------------|---|---|-------------------------|
| school L4 – L7 | - Ochtend: 7u-9u - Avond: 15u45-18u - Woensdag: 12u15-14u | Reeds bestaande opvang MFC L7, ook opvang door Attractief vzw en Stekelbees vzw | Gratis |
| school L1 | BuBaO: Schoolaanvullende dagopvang 7u30-18u30 | Samenwerking met internaat | Gekoppeld aan internaat |

| | | | |
|---------------------|--|--|---|
| school L2 | Schoolaanvullende dagopvang voor/na school | Samenwerking met MFC Onderweg | Geen nieuw aanbod opgestart |
| school L3 | Aanbod van SKLO | Samenwerking met school SKLO en Kinderkuren vzw | € 0.45 per begonnen kwartier |
| School L8 | Geen, wel avondstudie | Integratie met D. B. | Geen nieuw aanbod opgestart |
| school R2 | - Ochtend: 7u-8u10 (nadien toezicht op speelplaats) - Avond: 16u15-18u - Vrijdag tot 17u - Woensdag tot 12u40 | Nieuw opgestarte opvang | € 0.40 per begonnen kwartier. Mindering van 50% voor recht-hebbende leerlingen Boete van € 3 per kwartier bij te laat ophalen. |
| school R3 | - Ochtend: 7u-8u25 - Avond: ma/din/don van 16u15-17u 'huiswerkklas' begeleid door leerkrachten, opvang van 17u-18u30 - Vrijdag tot 17u30 - Woensdag tot 13u | Integratie met de bestaande buitenschoolse opvang Villa Max (georganiseerd door gemeente Ingelmunster) op domein van de school | € 0.75 per begonnen kwartier. Mindering van 50% voor rechthebbende leerlingen |
| School R5 - V.S. | - Ochtend: 7u10-8u20 - Avond: 16u-18u - Woensdag: 11u50-13u | Nieuw opgestarte opvang | € 0.60 per begonnen kwartier. Mindering van 50% voor recht-hebbende leerlingen |
| - D.P. | - Ochtend: 7u-8u30 - Avond: 16u05-18u - Woensdag; 7u-8u20 | Samenwerking school R4 reeds bestaande leefgroepen-werking | € 0.60 per begonnen kwartier. Mindering van 50% voor recht-hebbende leerlingen |
| School R1 | - Ochtend: 7u-8u30 - Avond: 16u-18u15 - Woensdag: 11u45-17u - Vrijdag: 16u-17u | Nieuw opgestarte opvang | € 0.60 per begonnen kwartier Mindering van 50% voor recht-hebbende leerlingen |

| | | | |
|-----------|---|--|--------|
| School R6 | - Ochtend: vanaf 8u - Avond: tot 18u | Leefgroepenwerking MFC, op zelfde domein gelegen | Gratis |
|-----------|---|--|--------|

In sommige scholen bestond deze buitenschoolse opvang al, in andere scholen is deze opgericht omwille van het pilootproject leerlingenvervoer. Bijvoorbeeld in school L8 in Leuven werd er 's avonds begeleide avondstudie aangeboden. De leerlingen worden hierna vaak door de ouders opgehaald of nemen een latere lijnbus.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Qua opvang, onze lagere school heeft al jaren een semi-internaat dus wij hadden al voor- en naschoolse opvang."*
- **Directie Leuven:** *"Wij zijn vorig jaar niet gestart met opvang. Nu het 2de jaar ben ik er dan wel mee ingestapt."*
- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Dus die opvang is er zuiver gekomen door het project."*

Wanneer scholen beroep kunnen doen op een MFC wordt de buitenschoolse opvang vaak daar georganiseerd.

- **Ouder Leuven:** *"Bij ons is er een MFC, daar zit ook voor- en naschoolse opvang."*

Er zijn regionale verschillen wat betreft de organisatorische aspecten van de buitenschoolse opvang. Zo wordt er in de regio Leuven-Heverlee in sommige secundaire scholen ook opvang aangeboden, terwijl in de regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem enkel buitenschoolse opvang georganiseerd wordt voor leerlingen in het kleuter- en lager onderwijs.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"We hebben afgesproken met al de scholen dat we voor- en naschoolse opvang organiseren maar zelfs daar zit je met verschillen."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"De secundaire school heeft nu speciaal voor het proefproject een naschoolse opvang gestart. Daar zitten toch een 5-6 kinderen in die naschoolse opvang die anders met de schoolbus meegereden zouden zijn."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Bij ons is het tussen de 15 en 23 jaar dat ze in de opvang zitten, ook van secundair."*
- **Directie Roeselare:** *"In Roeselare is er geopteerd geweest om de opvang enkel in de lagere scholen te introduceren. In het secundair onderwijs hebben we dat niet gedaan omdat we weten dat leerlingen vanaf 13-14 jaar die al een hele dag op school gezeten hebben niet te motiveren zijn om 's avonds nog een keer extra lang te blijven."*

Het aanbod van de buitenschoolse opvang verschilt in beide pilootregio's van school tot school. Er zijn scholen waar niet elke dag buitenschoolse opvang georganiseerd wordt, in andere scholen wordt wel elke dag buitenschoolse opvang georganiseerd maar eerder beperkt of juist lang.

- **Ouder Leuven:** *"Er is niet altijd opvang. 's Morgens is er bij ons geen opvang. Drie keer per week hebben we drie kwartier naschoolse opvang, sinds dit jaar. Dat vind ik fantastisch."*

Binnen de buitenschoolse opvang probeert men telkens gedifferentieerd te werken met aandacht voor de specifieke noden van elke leerling. Sommige scholen organiseren daarom een aanbod voor specifieke doelgroepen, zoals bv. kinderen met ASS.

- **Begeleiding Leuven:** *"Wij zijn bijvoorbeeld nu dit schooljaar begonnen met opvang specifiek voor kinderen met ASS. Dat is een apart klasje, een bekende omgeving voor hen."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"Dat was eigenlijk een kleine groep van acht jongeren met een heel zwaar zorgprofiel rond autisme, die contant voor ruzie zorgen in de opvang. En die acht hebben ze er zelf uitgenomen en daar hebben ze een aparte begeleidster voor en die doet met die kinderen een soort begeleide avondstudie in een prikkelarme ruimte."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Wij proberen ons vooral te focussen op de opvang als alternatief. De kinderen kunnen van 7u tot 18u opgevangen worden, in kleine groepjes met telkens 2 begeleiders."*

In beide regio's zijn er daarnaast scholen die ervoor kiezen geen buitenschoolse opvang aan te bieden. De voornaamste redenen hiervoor zijn een gebrek aan interesse vanuit de ouders of al een overkoepelende opvang hebben.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"In L1/L5, een school van 535 leerlingen hebben ze opvang willen organiseren, maar geen enkele ouder was vragende partij."*
- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"In elke kleuter en lagere school is opvang gestart, behalve in R4 omdat er geen interesse was. Er is een bevraging naar de ouders toe geweest en dat is zeer negatief teruggekomen."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"In L3 wordt een overkoepelende opvang georganiseerd waarbij de administratie gebeurt door een overkoepelende VZW."*

Uit de focusgroep-interviews blijkt duidelijk dat buitenschoolse opvang tijd nodig heeft om zich te verankeren en te groeien. In de scholen waar men die tijd geeft, ziet men een stijging en toename van gebruik.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"De alternatieven, namelijk o.a. de buitenschoolse opvang die we nu organiseren, wordt toch wel goed gebruikt."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"We zien ook een mooie evolutie. We hebben dinsdag de cijfers gezien van onze regiocoördinator. Mensen stappen meer en meer af van het recht op leerlingenvervoer om in de opvang opgevangen te worden."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"In School L1 BUSO hadden ze op 1 september 1 leerling die ingeschreven was en die is vijf weken alleen gekomen. Maar ondertussen zitten er 4 à 5 leerlingen, maar uiteraard niet samen in de opvang."*

Ook in bestaande buitenschoolse opvangen ziet men een stijging van gebruik door het pilootproject leerlingenvervoer.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Onze lagere school heeft al jaren een semi-internaat dus wij hadden al voor- en naschoolse opvang. We merken wel dat daar de laatste twee schooljaren een stijging is in het gebruik daarvan."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"We zien nu wel 3% toename t.o.v. vorig jaar. En we zitten nu nog maar aan de start van het derde schooljaar."*

2.5.1 FINANCIËLE ASPECTEN BUITENSCHOOLSE OPVANG VOOR DE OUDERS

In pilootregio Leuven-Heverlee is de prijs van de buitenschoolse opvang afhankelijk van de manier waarop de opvang georganiseerd is. Indien deze is georganiseerd met middelen van het project, is deze volledig gratis voor ouders.

School L3 (stedelijk onderwijs) werkt samen met de dienst opvang van de Stad Leuven om een inclusieve opvang te realiseren. Hierdoor betalen ook alle kinderen, ongeacht de school waar ze ingeschreven zijn, dezelfde prijs met name €0,45 per begonnen kwartier. Wanneer meer dan één kind van hetzelfde gezin gebruik maakt van de opvang of wanneer gezinnen een laag inkomen hebben komen zij in aanmerking voor korting.⁴²

- **Regiocoördinator Leuven:** *"In de opvang zitten zowel kinderen van onze school van buitengewoon onderwijs en een gewone basisschool. Hierdoor hebben ze gezegd "we kunnen het als stadsschool niet maken dat kinderen met een beperking gratis en kinderen zonder beperking moeten betalen. Voor iedereen gelijk." Dus daar betaalt iedereen en ze hebben het projectgeld teruggegeven."*

In de gemeente Herent is er een samenwerkingsverband met twee gemeentelijke buitenschoolse opvangen, die ook fungeren als centrale opstapplaatsen voor het collectief leerlingenvervoer. Deze buitenschoolse opvang is betalend.

Wanneer de buitenschoolse opvang niet verbonden is aan een school maar aan een MFC is deze conform de wetgeving m.b.t. MFC's al dan niet te betalen.

Ouders van de leerlingen uit het basisonderwijs die beroep doen op betalende buitenschoolse opvang ontvangen een attest voor belastingvoordeel.

- **Ouder Leuven:** *"Zo lang ze naar de lagere school gaan krijg je een attest voor de belastingen. Eens in het middelbaar krijg je die belastingvermindering niet meer."*

In regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem heeft men ervoor gekozen om ouders een bijdrage te laten betalen als ze gebruik maken van de buitenschoolse opvang. De voornaamste reden hiervoor is dat men vreest dat wanneer het project stopt men niet langer in staat zal zijn de buitenschoolse opvang gratis aan te bieden.

- **Directie Roeselare:** *"In Roeselare hebben we er bewust voor gekozen om de opvang niet gratis te maken. Precies uit vrees van "wat na het proefproject". Als je dan twee of drie jaar ouders gratis opvang aangeboden hebt en het wordt teruggeschroefd."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Voordat de opvang opgestart werd, dus in het schooljaar 2016-2017 is er een bevraging rondgegaan in al de scholen van het project. Daaruit is gebleken dat de meerderheid van de ouders eigenlijk zegt van, wij willen gebruik maken en we verwachten eigenlijk ook niet dat dat gratis is. Wij verwachten*

⁴² <http://www.parkschoolleuven.be/opvang.html#>

dat we misschien wel aan een goedkoper tarief, maar we gaan er niet vanuit dat de opvang gratis is."

Wanneer ouders kiezen voor buitenschoolse opvang in plaats van het collectief vervoer kunnen zij 50% korting krijgen op de bijdrage die ze moeten betalen. Met deze korting varieert de prijs tussen €0.20 en €0.75 per kwartier.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Bij ons is vaak het financiële van de opvang een heikel punt voor ouders. De opvang bij ons kost voor iedereen 50 cent per kwartier omdat er ook een gewone school aan onze opvang verbonden is. De kinderen van het buitengewoon onderwijs die geen gebruik meer maken van de schoolbus krijgen 50% korting, maar voor veel mensen is dat nog heel duur."*

Een overzicht van de kostprijs per buitenschoolse opvang wordt weergegeven in bovenstaande tabel (Tabel 19: aanbod en kostprijs buitenschoolse opvang).

2.5.2 GEBRUIK BUITENSCHOOLSE OPVANG: ALGEMEEN

Als één van de pijlers van het pilootproject wordt buitenschoolse opvang aangeboden in een aantal scholen binnen de pilootregio's. Onderstaande tabellen tonen het gebruik van de buitenschoolse opvang tijdens vervolgmeting 1 en 2, waarbij per school het aantal leerlingen wordt weergegeven dat hiervan gebruik maakt. In Roeselare is het gebruik van buitenschoolse opvang tijdens de eerste vervolgmeting beperkt tot 32 leerlingen, versus 166 leerlingen in Leuven; en tijdens de tweede vervolgmeting 48 leerlingen in Roeselare, versus 291 leerlingen in Leuven.

Daarnaast hadden twee scholen in regio Leuven-Heverlee, school L1 en school L2, al een bestaand samenwerkingsverband met het MFC dat aan de school verbonden is. In school L8 wordt er een avondstudie georganiseerd voor de leerlingen van het Buitengewoon Secundair Onderwijs.

Tabel 52: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1 volgens school

| VERVOLG 1 | | Aantal leerlingen | % leerlingen van school |
|-------------------------------|-----------|-------------------|-------------------------|
| Gebruik buitenschoolse opvang | | | |
| Leuven | school L3 | 104 | 46,5 |
| | school L4 | 24 | 33,2 |
| | school L7 | 38 | 23,6 |
| Roeselare | school R1 | 9 | 4,0 |
| | school R2 | 4 | 21,1 |
| | school R3 | 11 | 22,4 |
| | school R5 | 8 | 32,0 |

Tabel 53: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 2 volgens school

| VERVOLG 2 Gebruik buitenschoolse opvang | | Aantal leerlingen | % leerlingen van school |
|--|-----------|-------------------|-------------------------|
| Leuven | school L1 | 72 | 24,7 |
| | school L3 | 103 | 47,7 |
| | school L4 | 32 | 38,1 |
| | school L5 | 13 | 4,7 |
| | school L7 | 71 | 44,9 |
| Roeselare | school R1 | 5 | 2,2 |
| | school R2 | 13 | 9,4 |
| | school R3 | 12 | 26,2 |
| | school R4 | 2 | 3,3 |
| | school R5 | 16 | 20 |

2.5.3. GEBRUIK BUITENSCHOOLSE OPVANG VOLGENS LEEFTIJD

De meeste leerlingen die gebruik maken van buitenschoolse opvang, zijn tussen 7-10 jaar en 11-12 jaar (respectievelijk 80 en 54 leerlingen in vervolgmeting 1, en 107 en 104 in vervolgmeting 2), dus voornamelijk leerlingen in het lager onderwijs. Het gebruik van buitenschoolse opvang is uiteraard gelinkt is aan de scholen waar een aanbod aanwezig is.

Tabel 54: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1/2 volgens leeftijd

| Buitenschoolse opvang | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | |
|-----------------------|-----|----|------|----|-------|----|-------|---|-------|---|-------|---|-------|----|-------|----|
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervolg 1 | 4 | 5 | 80 | 17 | 54 | 15 | 20 | 5 | 11 | 3 | 6 | 2 | 14 | 6 | 9 | 8 |
| Vervolg 2 | 11 | 11 | 107 | 20 | 104 | 23 | 35 | 9 | 16 | 5 | 19 | 6 | 25 | 11 | 23 | 20 |

2.5.4. GEBRUIK BUITENSCHOOLSE OPVANG VOLGENS ONDERWIJSTYPE

Vooral leerlingen van type 1/8/BA en type 2, respectievelijk 107 en 66 leerlingen in de eerste vervolgmeting en 141 en 124 leerlingen in de tweede vervolgmeting, maken gebruik van buitenschoolse opvang. Leerlingen van type 3 en type 4 (in totaal 1 leerling tijdens vervolgmeting 1 en 7 tijdens vervolgmeting 2) maken quasi geen gebruik van buitenschoolse opvang. Leerlingen van type 9 maken slechts zeer beperkt gebruik van opvang tijdens vervolgmeting 1 (24 leerlingen), maar dit aantal neemt toe tot 68 leerlingen in vervolgmeting 2.

Tabel 55: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1/2 volgens onderwijstype

| Buitenschoolse opvang | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
|-----------------------|-------------|----|--------|----|--------|---|--------|---|--------|----|
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervolg 1 | 107 | 13 | 66 | 17 | 0 | 0 | 1 | 0 | 24 | 7 |
| Vervolg 2 | 141 | 16 | 124 | 27 | 2 | 1 | 5 | 1 | 68 | 14 |

Dit is gelinkt aan de scholen van het desbetreffende type die buitenschoolse opvang aanbieden. Zo wordt er in verschillende scholen met type 1/8/BA buitenschoolse opvang aangeboden (o.a. scholen L3, R1, R2, R3, R5), alsook in scholen met type 2 (o.a. scholen L4, L7, R1, R5). In scholen met type 4 is er voornamelijk een samenwerking met het MFC dat aan de school verbonden is, waardoor hier geen apart aanbod aan buitenschoolse opvang is (o.a. scholen L2, L6, R6, R10).

2.5.5. GEBRUIK BUITENSCHOOLSE OPVANG VOLGENS OPLEIDINGSVORM

Vooral leerlingen in het basisonderwijs, m.a.w. in het kleuter- en lager onderwijs, maken gebruik van buitenschoolse opvang. Bij leerlingen in het secundair onderwijs zijn het vooral leerlingen van OV1, en beperkt van OV2, die gebruik maken van buitenschoolse opvang. Relatief gezien verdubbelt het aandeel leerlingen dat gebruik maakt van opvang in deze opleidingsvormen tijdens vervolgmeting 2. Leerlingen van OV3 en OV4 gaan niet naar buitenschoolse opvang.

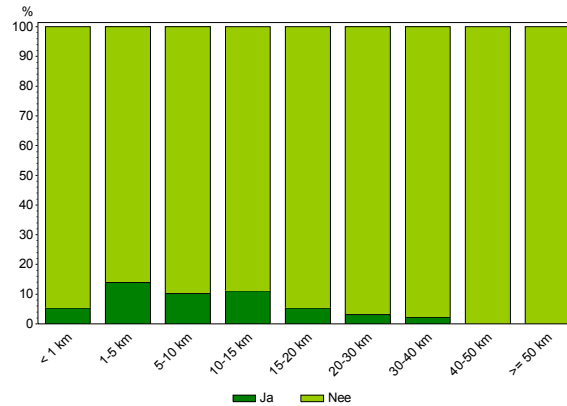
Tabel 56: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1/2 volgens opleidingsvorm

| Buitenschoolse opvang | Basisonderwijs | | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | |
|-----------------------|----------------|----|------|----|------|---|------|---|------|---|
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervolg 1 | 160 | 14 | 33 | 10 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vervolg 2 | 255 | 19 | 69 | 20 | 9 | 7 | 6 | 1 | 0 | 0 |

Dit is gelinkt aan scholen die de desbetreffende OV's aanbieden en die buitenschoolse opvang aanbieden. Zo zijn er voornamelijk scholen in het basisonderwijs die buitenschoolse opvang aanbieden (o.a. scholen L3, L4, R1-R5), en scholen in het secundair onderwijs met aanbod OV1 en OV2 (o.a. scholen (o.a. school L7).

2.5.6. GEBRUIK BUITENSCHOOLSE OPVANG VOLGENS AFSTAND TOT SCHOOL

Als we kijken naar de afstand tot de school, merken we dat buitenschoolse opvang voornamelijk gebruikt wordt door leerlingen die (relatief) dichtbij de school wonen: 65 leerlingen tussen 1-5km (14% van leerlingen in deze afstandsklasse die gebruik maakt van buitenschoolse opvang), 57 leerlingen tussen 5-10km (10%), en 36 leerlingen tussen 10-15km (11%) tijdens de eerste vervolgmeting. Verder zijn er nog 30 leerlingen die buitenschoolse opvang gebruiken die wonen op meer dan 15km van de school; en een 10-tal leerlingen die op minder dan 1km van school wonen (waaronder voornamelijk leerlingen die op internaat verblijven en dus mogelijk gebruik kunnen maken van de buitenschoolse opvang in het internaat zelf).



Figuur 7: Gebruik buitenschoolse opvang in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school

Buitenschoolse opvang biedt vooral een alternatief voor ouders die kort bij de school wonen:

- **Schoolbestuur Roeselare:** "De buitenschoolse opvang biedt voor de perimeter van 1,5 tot 10 km wel een oplossing."
- **Begeleiding Leuven:** "Ook zeker de ouders die dichtbij wonen, daar zien wij dat ze er gretig gebruik van maken."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Bij ons (type 4 school nvdr) is buitenschoolse opvang niet zo evident omdat er heel weinig leerlingen in Leuven zelf wonen. Buitenschoolse opvang is bij ons dus geen oplossing."

3. VEILIGHEID

3.1. ALGEMEEN

Als het op de veiligheid van leerlingen aankomt neemt geen enkele actor graag risico's. Daarom is het belangrijk dat alle actoren de gekozen vervoersmodi veilig vinden voor de betrokken leerling. Scholen geven aan dat als ze een leerling willen blootstellen aan een "risico" zoals bijv. veranderen van vervoersmodi dat daar eerst goed over nagedacht moet worden en dat er overleg nodig is met orthopedagogen en ouders.

- **Regiocoördinator Leuven:** "Er is een veiligheidsgevoel dat je als school creëert waardoor je schrik hebt om risico's te nemen en als je risico's neemt moet daar toch goed over nagedacht worden bv. bespreken met orthopedagogen en ouders alvorens men het kind alleen de straat laat opgaan."

Een schooldirecteur geeft daarnaast aan dat scholen buitengewoon onderwijs vaak "te" beschermend zijn naar hun leerlingen toe, ook op vlak van mobiliteit.

- **Schooldirectie Leuven:** "Het is niet omdat je niet kan werken maar toch cognitief sterk bent dat je het openbaar vervoer niet kan nemen. Het buitengewoon onderwijs is nog te beschermend."

3.2. GEPERCIPIEERDE VEILIGHEID VAN DE VERPLAATSING

3.2.1. COLLECTIEF VERVOER

Het is belangrijk dat leerlingen zich veilig voelen als ze gebruik maken van het collectief vervoer. Uit de focusgroep-interviews blijkt dat ondanks het feit dat de gebruikte bussen voor het collectief vervoer soms technische problemen hebben, dat de meeste respondenten het collectief vervoer als zeer veilig percipiëren.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "De gebruikte bussen hebben 'mankementen'."
- **Leerling Roeselare:** "Bij ons was onze bus, toen ik nog op de schoolbus zat, toen was er gelijk een soort van rem of zoiets kapot, of zo, en toen remde die soms vanzelf en viel hij stil en zo."
- **Leerling Leuven:** "Toen dat ik opstapte, maakte de bus een heel raar geluid. Voor dat we bij de laatste waren stopte dat geluid en is de bus beginnen roken. Dus, ik ben er af gemoeten."
- **Leerling Leuven:** "Ja, ik vind de schoolbus veilig."
- **Begeleiding Roeselare:** "Bij ons gaat dat ook vlot en er wordt altijd geprobeerd om zo te rijden dat de kinderen de baan niet moeten oversteken."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "Collectief vervoer is natuurlijk de veiligste manier. Het kind wordt thuis opgehaald en aan school afgezet. Men heeft er in de mate van het mogelijke controle over. Dat verandert bij alternatieven ook."

3.2.2. OPENBAAR VERVOER

De meeste leerlingen die deelgenomen hebben aan de focusgroep-interviews vinden het openbaar vervoer een veilig vervoersmiddel. Één leerling vindt het openbaar vervoer niet zo veilig, omdat hij snel boos wordt op de bus. Stationsbuurten daarentegen worden door zowel ouders, deelnemende directies, en schoolpersoneelsleden als zeer onveilig gepercipieerd.

- **Ouder Roeselare:** "Mijn zoon wil aan het station niet blijven staan omdat er druggebruik is en vechtpartijen zijn."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Heel veel type 9 leerlingen zijn bang om in Roeselare aan het station te staan, omdat het ook niet de meest leuke buurt is om te vertoeven."
- **Directie Leuven:** "De weg van en naar de school met het openbaar vervoer is niet evident omwille van onder andere de veiligheid aan het station van Leuven."

3.2.3. AUTO/CARPOOL

Leerlingen uit beide pilootregio's hebben gemengde gevoelens over de veiligheid van de verplaatsing met de auto. Ze vinden het afhankelijk van de situatie een al dan niet veilig vervoersmiddel.

- **Leerling Leuven:** "Soms wel, soms niet, want als we op de E40 komen, je hebt daar van die vrachtwagens die echt zot rijden...je bent nooit alleen"

In beide pilootregio's wordt carpool als minder veilig gepercipieerd, wat dan ook een drempel is om hiervan gebruik te maken of te organiseren.

- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Veiligheid is ook vaak een drempel voor ouders om het kind los te laten."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Ik denk dat dat zelfs de reden is dat carpool niet werkt bij ons."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Sommige ouders weten ook niet hoe hun kind gaat reageren als er iemand anders bij zit. Het probleem: hoe gaat mijn kind reageren op de anderen in de auto."*

3.2.4. FIETS

Verkeersveiligheid speelt in beide pilootregio's een belangrijke rol bij de gepercipieerde veiligheid van fietsen. Zowel leerlingen als ouders maken melding van gevaarlijke situaties die het moeilijk maken om met de fiets naar school te komen.

- **Leerling Roeselare:** *"Voor de snelste route moet ik een drukke steenweg op en daar is geen fietspad of niets..."*
- **Ouder Leuven:** *"Het is zo'n gevaarlijk traject, waar hij moet oversteken, ze rijden hem over als hij even niet uitkijkt."*
- **Ouder Roeselare:** *"De schoolomgeving is niet veilig. Ze kunnen niet veilig oversteken. Er is hier geen voetpad of fietspad."*

3.2.5. TE VOET

Leerlingen die te voet naar school komen vinden deze verplaatsing redelijk veilig.

- **Leerling Leuven:** *"Ik moet één keer oversteken, maar dus dat is eigenlijk redelijk veilig."*
- **Leerling Roeselare:** *"Het is veilig want ik moet alleen maar rechtdoor wandelen."*

De inrichting van de schoolomgeving speelt echter een belangrijke rol bij het veiligheidsgevoel van ouders en leerlingen.

- **Leerling Leuven:** *"Dat valt te zien als je een veilige route hebt of niet. Als je veel voetpaden en zebrapaden hebt is dat wel veilig. Maar als je geen voetpad of zebrapad zou ik toch voor iets anders kiezen..."*
- **Ouder Roeselare:** *"Je kan de kinderen niet te voet naar het station laten gaan. Je kan die kinderen dat niet aandoen. Het is niet veilig. Ze kunnen niet veilig oversteken. Er is hier geen voetpad, fietspad, er is hier niets. Het is veel te ver. Hier aan school is geen fietspad."*

4. AANLEREN EN ONDERSTEUNEN VAN MOBILITEIT

4.1 WERKEN ROND MOBILITEIT OP SCHOOL

In beide pilootregio's is er sinds de start van het pilootproject in de deelnemende scholen veel meer aandacht voor mobiliteit:

- **Regiocoördinator Leuven:** "We zijn in verschillende scholen sterk beginnen werken rond mobiliteit: BlueAssist, Viamigo, fietslessen, verkeersopvoeding, ... Daar is heel wat tijd aan gependend. In één school, lager en secundair, heb ik daarvoor 10 uur uitgetrokken om rond mobiliteit echt een visie te schrijven, materiaal te verzamelen en inhoud te geven.
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Elke klas heeft een plan om rond mobiliteit te werken. In het kleuter en het lager is dat echt leren fietsen in een beschermde omgeving. In het middelbaar is dat dan de transfer maken naar een wegsituatie in de buurt van de school. Ook het leren van hele basic regels, zoals wat is een zebepad, wat moet je doen bij groen licht, bij rood licht, ... Bij de hele zwakke klassen is het eigenlijk vooral rond hoe kunnen we ons op een veilige manier verplaatsen."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "Ik vind het wel zeer positief dat er in de scholen bewust veel meer nagedacht wordt over mobiliteit en de mogelijkheden. Dat is meer dan ooit aanwezig. Dat zorgt sowieso voor een betere ontwikkeling van de leerlingen."
- **Regiocoördinator Roeselare:** We zijn ook bezig met de handelingsplannen en de ontwikkelingsdoelen aan te passen. Om eigenlijk veel vroeger te beginnen met het inoefenen van fietsen, veilig in het verkeer zich begeven, het openbaar vervoer, het fietsexamen in het BubaO, ... We hebben nu nog leerlingen die in het derde middelbaar zitten die nog altijd niet kunnen fietsen en het nooit gezien hebben in de school. We zitten daar met een hiaat dat eigenlijk echt wel grootschalig aangepakt moet worden. Daarover zijn we met de verschillende scholen in overleg.
- **Schoolpersoneel Roeselare:** Wij hebben vorig jaar met alle graden samengezeten om te kijken welke vakken en thema's er gegeven worden. We hebben geprobeerd om mobiliteit in iedere graad te doen, maar ze zijn nog altijd vrij in wat ze willen geven natuurlijk. Dat is nog niet afgestemd op elkaar.

Lessen rond mobiliteit richten zich in regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem voornamelijk op het klassikaal inoefenen van verplaatsingen te voet en/of met de fiets.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Bij ons in het lager is dat op klassikale basis. Een keer een wandeling in de buurt of soms eens een fietstocht met de oudste leerlingen."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Bij ons is het ook klassikaal, maar dat zijn dan groepen van 5 leerlingen. Fietsen heb ik nog niet gezien bij ons, maar wel in de buurt van de school leren hoe je veilig moet oversteken. Dat wel."

Daarnaast wordt in regio Leuven-Heverlee ook ingezet op verplaatsingen met het openbaar vervoer.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "In verschillende klasgroepen wordt er in het kader van stages/lessen onder begeleiding geoefend op De Lijn. Dat gebeurt met de beste bedoeling en zo vaak mogelijk."
- **Directie Leuven:** "Bij ons is het zeker ook klassikaal. Ik moet zeggen dat er bij ons zo veel mogelijk als het kan gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer voor uitstappen zoals bv. het (twee)wekelijks bibliotheekbezoek. Zo veel als kan."
- **Ouder Leuven:** "Bij mijn zoon op school gaan ze één keer per week met de lijnbus op uitstap naar de stad. Ze hebben ook fietsen waarmee ze twee keer per maand naar Sportoase rijden om te gaan zwemmen. De lijnbus en de fiets worden dus wel aangemoedigd en aangeleerd aan de leerlingen."

Ook komen leerlingen van school L8 in Leuven voornamelijk met het openbaar vervoer naar school. In school L8 wordt het nemen van het openbaar vervoer als leerschool beschouwd. Als leerlingen te veel problemen hebben met het correct nemen van het openbaar vervoer, wordt dit individueel bekeken.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Bij ons op school komen de leerlingen meestal met De Lijn. Je ziet wel dat het echt een leerschool is. In het begin van het schooljaar komen leerlingen vaak te laat. Men weet niet dat als de bus niet komt dat men misschien nog een andere bus kan nemen, dat komt niet in hun gedachten op. Als dat een paar keer misloopt dan kijk ik samen met hen naar mogelijke oplossingen voor als dat nog eens gebeurt. Dat is echt een leerschool. Dat gaat niet van in het begin van het schooljaar vlekkeloos. Leerlingen komen vaak te laat, maar die groeien daar ook wel in bij ons. Na verloop van tijd loopt dat dan wel beter."*

Dat in regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem minder geoefend wordt op verplaatsingen met het openbaar vervoer is mogelijk te verklaren door het feit dat dat aan sommige scholen, zoals school R8, slechts twee keer per dag een lijnbus halt houdt; waardoor het inoefenen van het openbaar vervoer lastig wordt

- **Ouder Roeselare:** *"Er stoppen ook maar 2 bussen per dag aan School R8."*
- **Ouder Roeselare:** *"'s morgens 1 en 's avonds 1 en op woensdag 's middags."*
- **Ouder Roeselare:** *"Dus, ze hebben op school ook niet de gelegenheid om met de leerlingen te oefenen en aan te leren om de bus te nemen. Je kan met de leerlingen niet naar de markt gaan en hen zelfstandig met de bus naar het station leren gaan."*

Ouders en leerlingen die hebben deelgenomen aan de focusgroep-interviews geven zeer duidelijk aan dat ze het een taak van de school vinden om het gebruik van alternatieve vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer, aan te leren aan de leerlingen en om meer lessen rond verkeersveiligheid te organiseren. Daarnaast zijn in beide pilootregio's verschillende deelnemers aan de focusgroep-interviews van mening zijn dat er in zowel het basisonderwijs als het secundair onderwijs nog meer ingezet mag worden op lessen rond verkeer en verkeersveiligheid.

- **MODERATOR:** *Leren jullie op school over verkeer?*
 - **Leerling Roeselare:** *"Ja. Vorig jaar en twee jaar geleden wel, maar in het derde jaar niet meer."*
 - **Leerling Roeselare:** *"Niet veel meer. Vorig jaar nog wel."*
- **Ouder Roeselare:** *"Ik ben op vraag van directie met mijn vrachtwagen gekomen om te leren wat de dode hoek is."*
- **Ouder Leuven:** *"Misschien moeten ze dan ook, als het openbaar vervoer min of meer aangepast is, hier op school meer werken rond het leren nemen van het openbaar vervoer."*
- **MODERATOR:** *"Dus de infrastructuur zou moeten veranderen, maar er moet ook meer worden ingezet op verkeersveiligheid en verkeerslessen?"*
 - **Ouder Leuven:** *"In de mate van het mogelijke."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"We moeten gewoon veel vroeger starten met fietseducatie en verkeersveiligheid. Gewoon ze het al leren kennen want nu komt fietseducatie en verkeersveiligheid pas in het 3de middelbaar. Dat moet eigenlijk veel"*

vroeger want in het 3de middelbaar moeten ze eigenlijk al bijna met de fiets of het openbaar vervoer kunnen rijden omdat ze stages of werkplekleren doen."

- **Ouder Roeselare:** *Waarom maken ze geen vaste uren verkeer in de week. Dat is toch veel belangrijker dan dat ze weten wat er in 1302 gebeurd is?! Lager, middelbaar... alles!*
- **Ouder Roeselare:** *"Dat heb ik ook gevraagd,... en eventuele dingen in te oefenen. Ze gaan met de minibus naar de zee om een ijsje te kopen om de leerlingen met geld te leren omgaan, maar ze leren hen niet het Openbaar Vervoer te gebruiken."*
- **Leerling Roeselare:** *"Meer en meer zouden ze verkeer moeten doen. Meer en meer. Elk jaar moeten ze dat herhalen."*

Wat betreft het aanleren van vervoerstrajecten merken we tijdens de focusgroep-interviews dat de nadruk in beide regio's voornamelijk ligt op het versterken van de algemene mobiliteit en minder op educatieve vervoerstrajecten. Als er toch gewerkt wordt rond het aanleren van een vervoerstraject gebeurt dat voornamelijk op individuele basis.

- **Begeleiding Leuven:** *"Daar zijn wij nog niet zo sterk mee bezig bv. met leerlingen een bepaald traject aan te leren. Wel voornamelijk rond projecten binnen de school rond mobiliteit en verkeer."*
- **Schoolbestuur Leuven:** *"In zeer uitzonderlijke gevallen hebben wij voor een 1^{ste} jaar (secundair onderwijs, nvdr.) collectief busvervoer aangevraagd en dat is dan vorig jaar ook goedgekeurd. Maar die leerling neemt na één jaar nu zelfstandig het openbaar vervoer. Omdat collega's en klassenraden, wat mee in het project ingeschreven is, met mobiliteit bezig zijn en dat zowel ouders als collega's weten dat ze één jaar hebben en dan moet die leerling dat kunnen."*

Naast maatregelen m.b.t. mobiliteit op school wordt er in beide regio's in een bredere mobiliteitscontext ingezet op leerlingen te leren fietsen en hen te ondersteunen als ze met de fiets naar school (willen) komen.

- **Leerkracht Leuven:** *"Ja. We hebben sinds vorig jaar ook fietsen en daar wordt ook wel rond gewerkt. Ik denk niet dat het de bedoeling is om ooit alleen met de fiets naar school te komen maar wel om hen te leren fietsen."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Dus zetten we in, met de coördinatoren, met de school, met de mobiliteitscoach die gaat opstarten bij ons om die leerling te leren fietsen."*

Daarnaast worden leerlingen uit de beide pilootregio's getraind op sociale vaardigheden, al dan niet in het kader van zelfstandige mobiliteit.

- **Ouder Leuven:** *"Ik heb daar niet zo veel problemen mee, onze zoon is ondertussen zo mondig en zelfstandig geworden dat hij zich daar niets van aantrekt en dat hij de mensen erop kan aanspreken. Hij vraagt op een correcte manier hulp. Hij is hierop getraind op school, ze krijgen sociale vaardigheden mee waarmee ze aan de slag kunnen."*

Ten slotte wordt ook heel duidelijk aangehaald dat het tijd vergt om leerlingen toe te leiden naar een alternatieve vervoersmodi en dat het nodig is om de hulpmiddelen die er zijn aan te leren aan leerlingen.

4.1.1 GEBRUIK VAN TECHNOLOGIE TER ONDERSTEUNING VAN DE MOBILITEIT

Een manier om de mobiliteit van leerlingen te ondersteunen is hen te leren hoe ze met diverse apps, bedoeld om mobiliteit te faciliteren, kunnen omgaan. De deelnemende scholen wensen dan ook hun leerlingen te leren hoe ze apps in het kader van mobiliteit kunnen gebruiken.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Vanuit school R8 is er interesse en zou de school zelf twee of drie smartphones aankopen om de leerlingen het traject te laten oefenen zodat ze allen met het openbaar vervoer kunnen gaan. Daarbij is het dus niet de bedoeling om het dagelijks in de praktijk te gebruiken, maar wel om het als oefenmateriaal te gebruiken."*
- **Directie Leuven:** *"Daarom dat we hier bezig zijn met BlueAssist, Viamigo, enz... bij Viamigo en BlueAssist kan je kijken naar elk individueel kind, daar moeten we op inzetten."*

Uit de focusgroep-interviews blijkt dat voornamelijk in de regio Leuven-Heverlee leerlingen klassikaal leren hoe deze apps rond mobiliteit te gebruiken.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"In de sterkere klassen wordt er bijvoorbeeld ingezet op apps, om bijvoorbeeld naar een winkel te gaan. En dan zijn er zo apps met een boodschappenlijstje, maar ook een app van hoe verplaats ik mij van de school naar de winkel. Maar die worden eigenlijk vaak voor de klassikale trajecten gebruikt, maar niet voor de individuele trajecten."*
- **Directie Leuven:** *"Leerkrachten zetten er op in om apps klassikaal aan te leren. Je ziet dan wel evoluties maar dan is het nog belangrijk om de ouders mee te krijgen in dat verhaal."*

De regiocoördinator van Leuven-Heverlee geeft aan dat er voornamelijk in de sterkere klassen ingezet wordt om ondersteunende apps te leren gebruiken. Daarnaast haalt ze aan dat er heel veel verschillende apps zijn, die onderling verschillen en dat het ook afhangt van welke soort smartphone de leerling heeft.

Tot slot wordt er in deze pilootregio aan sommige leerlingen aangeleerd om met hun smartphone naar school te bellen voor hulp als ze problemen hebben met het openbaar vervoer.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Wij geven de leerlingen soms ook de telefoonnummer van de school zodat ze, als ze bijvoorbeeld op een verkeerde lijnbus zitten, kunnen bellen voor hulp."*

In regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem ziet men voornamelijk potentieel in Viamigo, eens deze operationeel is, om een traject aan leerlingen aan te leren. De regiocoördinator ziet het als een taak van de scholen om in de toekomst nog meer in te zetten op het aanleren van apps. Echter, een kritische kanttekening die hierbij gemaakt wordt is dat apps zoals BlueAssist onbekend en dus onbemind zijn bij het grote publiek.

- **Leerkracht Leuven:** *"Nee, dat was precies ook te onbekend bij het grote publiek. In school kennen wij dat, de leerlingen kennen dat maar andere mensen die het openbaar vervoer nemen kennen die BlueAssist? Als de meerderheid van de mensen het niet kent, heeft het ook geen zin."*

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Het werd heel weinig gebruikt en heel vaak als de leerlingen met de kaartjes in de praktijk kwamen, waren er heel veel mensen die het eigenlijk gewoon niet kenden."*

Er kan dus geconcludeerd worden dat het aan te moedigen is om leerlingen apps te leren gebruiken, maar dat voor sommige van deze apps, zoals BlueAssist, meer bekendheid nodig is in de brede samenleving.

4.1.2 ANDERE ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

School L5 in pilotregio Leuven-Heverlee heeft recent een verkeerspark aangelegd om te oefenen met leerlingen. School L5 wil het verkeerspark ook openstellen voor andere scholen in de buurt.

4.2 VERSTERKEN VAN DE MOBILITEIT DOOR HET GEZIN EN DERDEN

Een ouder uit het focusgroep-interview te Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem geeft aan dat mobiliteit versterken en ondersteunen niet enkel de verantwoordelijkheid van de school is. Het gaat om een gedeelde verantwoordelijkheid tussen ouders en de school.

- **Ouder Roeselare:** *"Alles is altijd voor beiden. Opvoeden is ook niet alleen de taak van de school, dat komt ook al van thuis uit. Je moet niet alles in de handen van de school leggen."*

Deze stelling wordt bevestigd in het focusgroep-interview met de schoolpersoneelsleden waarin aangehaald wordt dat ook ouders een belangrijke rol spelen bij het inoefenen van het traject tussen school en thuis. Ze moeten hierin wel ondersteund worden door de school. Dit blijkt ook uit het feit dat in de pilotregio Leuven-Heverlee scholen beroep doen op ouders om alternatieve vervoersmodi aan te leren.

- **Schoolbestuur Leuven:** *"Wij vragen enkel in zeer uitzonderlijke gevallen collectief leerlingenvervoer aan voor één schooljaar. Die leerlingen moeten na één jaar zelfstandig met het openbaar vervoer komen. Leerkrachten zijn bezig met mobiliteit, maar de ouders weten dan ook dat ze één jaar hebben alvorens hun kind het zelfstandig moet kunnen. Dat heeft bij ons ook wel een aantal ouders wat in beweging gezet: die met hun dochter/zoon in de vakantie echt dat traject zijn gaan oefenen omdat ze wisten hij/zij gaat niet meer opgehaald worden."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Wij vragen bij het begin van het schooljaar aan de ouders om het traject in te oefenen met hun kind. De leerlingen hebben daar echt nood aan. Als je in het eerste middelbaar zit, die hebben vaak nog niet op een lijnbus gezeten dus die kunnen dat niet."*

In beide regio's blijken uit de focusgroep-interviews van ouders en leerlingen enkele voorbeelden waarbij het individuele traject tussen thuis en school aangeleerd werd door het gezin:

- **Ouder Roeselare:** *"Mijn zoon heeft het voordeel dat zijn zus 6 jaar ouder is. Zijn zus had tijd in de vakanties en wilde verschillende uitstapjes doen met hem. Zij nam hem overal mee naar toe en heeft hem zo alles van het openbaar vervoer stap voor stap geleerd."*
- **Leerling Leuven:** *"Ik heb die weg een paar keer te voet gedaan met mijn ouders en vanaf dan alleen en dat ging van de eerste keer heel goed."*

Daarnaast werd het individuele traject tussen thuis en school bij sommige leerlingen uit beide pilootregio's aangeleerd door derden, enkele voorbeelden:

- **Leerling Leuven:** *"Ja, mijn kinesiste heeft een paar keer met mij de weg gedaan met de fiets."*
- **Leerling Leuven:** *"Ik heb de lijnbus ook moeten oefenen in de zomervakantie met iemand van gezinsbegeleiding. Zij is altijd met mij meegegaan en heeft dan uitgelegd hoe dat alles werkte. Op het einde ging ze nog wel mee, maar moest ik alles doen."*
- **Ouder Roeselare:** *Mijn zoon heeft geluk gehad. De begeleider van het semi-internaat heeft voor mijn zoon, om het lijnustraject aan te leren alles stap voor stap op papier gezet en geplastificeerd. Hij ging zelfs in het begin mee met mijn zoon met de bus naar huis. Die begeleider heeft dat allemaal gedaan. Ze kunnen dat anders hier niet. Een leerling die geen semi-internaat doet, kan dat gewoon niet. De ouders kunnen het niet en de school kan het ook niet. Het heeft een jaar geduurd voordat mijn zoon zelfstandig de bus kon nemen. Nu kan hij enkel maar van huis naar school, niets anders.*

Door een schoolbestuurslid van Roeselare wordt echter volgende bedenking gemaakt: *"Vaak hebben de ouders niet de middelen of de kennis om hun kinderen te leren fietsen en verkeersveiligheid aan te leren."*

4.3 MOBILITEITSCOACH

In de regio Roeselare-Hooglede-Izegem is er sinds januari 2019 een mobiliteitscoach aangeworven die als doel heeft vervoerstrajecten met leerlingen, die het potentieel hebben om een andere vervoersmodi te gebruiken, in te oefenen.

- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Om een mobiliteitscoach aan te stellen, vooral specifiek met leerlingen van het eerste, tweede middelbaar te zoeken naar een alternatief voor het collectief busvervoer om daar individueel kinderen te gaan begeleiden waar er potentieel zit om af te stappen van dat collectief busvervoer. Om eens mee naar het station te gaan, fietstrajecten af te leggen, kennis te maken met het openbaar vervoer."*

Deze mobiliteitscoach zal leerlingen individueel begeleiden naar het afstappen van het collectief busvervoer. Dit gebeurt door samen met de leerlingen en ouders te bekijken of een alternatieve vervoersmodus mogelijk is en deze indien nodig in te oefenen met de leerling. Hij/zij wordt in beide pilootregio's als een mogelijk sterk bevorderende factor voor het draagvlak van het project gezien.

- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Als je een aanspreekpunt hebt in school om buzzypassen aan te vragen, trajecten in te oefenen,... eigenlijk zou iedere school, of*

zone die meedoet aan het pilootproject een mobicoach moeten hebben die dat allemaal kan realiseren voor alle scholen."

- **Schoolbestuur Roeselare:** "Om een mobiliteitscoach aan te stellen, vooral specifiek met leerlingen van het eerste, tweede middelbaar te zoeken naar een alternatief voor het collectief busvervoer om daar individueel kinderen te gaan begeleiden waar er potentieel zit om af te stappen van dat collectief busvervoer. Om eens mee naar het station te gaan, fietstrajecten af te leggen, kennis te maken met het openbaar vervoer."

5. INZET VAN VOERTUIGEN EN PERSONEEL

De implementatie van de pijlers van het pilootproject kan leiden tot een ander type of aantal voertuigen, of een ander type personeel (of de inzet hiervan) voor de verschillende alternatieven. De inzet van voertuigen en personeel, voor wat betreft de organisatie van collectief busvervoer, wandel- of fietspools, of andere alternatieve vervoersmodi; training van personeel om alternatieve vervoersmodi te ondersteunen; het bepalen van recht op collectief busvervoer; het wijzigen van het recht doorheen de tijd; etc., werd daarom bevraagd in de deelnemende scholen van beide pilootregio's met medewerking van de regiocoördinatoren.

Om de verschillen in werklust te monitoren tussen de vroegere situatie, en na de invoering van de pijlers van het pilootproject, werd dit gevraagd voor het schooljaar 2016-2017 (vroegere situatie), voor het schooljaar 2017-2018 (na invoering van de pijlers) en het schooljaar 2018-2019 (pilotproject op kruissnelheid). Hierbij was vooral de evolutie van de personeelsinzet en tijdsbesteding, met mogelijke bijkomende werklust, van belang, om te bepalen welke impact het pilootproject hierop heeft.

De inzet van voertuigen en personeel werd in kaart gebracht door een bevraging van de deelnemende scholen in beide pilootregio's. Met medewerking van de regiocoördinatoren werd hierbij een Excel-template bezorgd aan de scholen, met korte instructies, waarbij hen werd gevraagd om gegevens omtrent de inzet van voertuigen en personeel (aantal voertuigen en personeelsleden (volgens type personeel)) en tijdsbesteding van personeel (o.a. gemiddeld aantal uren per week, gemiddeld aantal personen per school) te bezorgen.

5.1. AANTAL VOERTUIGEN & PERSONEEL VOOR COLLECTIEF BUSVERVOER

In **pilootregio Leuven** zijn er - voor de volledige pilootregio - zowel in schooljaar 2016-2017 (vroegere situatie) als schooljaar 2017-2018 (na invoering van pijlers) 37 bussen, chauffeurs en busbegeleiders. In schooljaar 2018-2019 zijn er bij de start van het schooljaar 36 bussen, chauffeurs en busbegeleiders. In totaal is er dus 1 bus minder.

In **pilootregio Roeselare** is het collectief busvervoer georganiseerd in verschillende zones met elk een apart vervoerssysteem. In zone Roeselare zijn in schooljaar 2016-2017 (vroegere situatie) 27 bussen, chauffeurs en busbegeleiders, in schooljaar 2017-2018 (na invoering van pijlers) 26, en in schooljaar 2018-2019 (kruissnelheid) 25. In zone Izegem en Ingelmunster betreft dit respectievelijk 5 en 2 bussen, chauffeurs en busbegeleiders in

schooljaar 2016-2017 (vroegere situatie), 4 en 2 in schooljaar 2017-2018 (na invoering van pijlers), en 4 en 2 in schooljaar 2018-2019. In zone Hooglede zijn er over de 3 jaren heen 20 bussen en chauffeurs, en 21 busbegeleiders. In totaal zijn er dus 3 bussen minder: 2 in zone Roeselare en 1 in zone Izegem.

Tabel 57: Aantal ingezette bussen, chauffeurs en busbegeleiders volgens regio en schooljaar

| Pilotregio | | Aantal bussen, chauffeurs, busbegeleiders | | |
|------------|------------------------|---|-----------|-----------|
| | | 2016-2017 | 2017-2018 | 2018-2019 |
| Leuven | | 37 | 37 | 36 |
| Roeselare | Roeselare | 27 | 26 | 25 |
| | Izegem | 5 | 4 | 4 |
| | Ingelmunster | 2 | 2 | 2 |
| | Hooglede ⁴³ | 20 | 20 | 20 |

De busbegeleiders die hebben deelgenomen aan de focusgroep-interviews in beide pilotregio's merken geen verschil in werkdruk. De busbegeleiders zijn in beide pilotregio's bij de school waarvoor ze werken ingeschreven en hun loon wordt ook door deze school betaald met middelen vanuit het Ministerie Onderwijs & Vorming.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Dus die busbegeleiders staan eigenlijk onder de scholen ingeschreven en de scholen betalen, ze krijgen eigenlijk geld van het departement om die busbegeleiders te betalen."

Er is in beide pilotregio's een tekort aan kwalitatieve busbegeleiders en het is niet eenvoudig voor scholen om goede busbegeleiders te vinden omwille van hun statuut (o.a. loon- en arbeidsvoorwaarden).

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Schaarste op de markt soms om busbegeleiders te vinden als ze ziek zijn of als ze onverwacht iets voor hebben."

Daarnaast ervaren directieleden een toegenomen werkdruk door de organisatie van buitenschoolse opvang: ze moeten opvang organiseren, opvangpersoneel zoeken en aanwerven. Scholen staan ook in voor de personeelsadministratie en uitbetaling van de lonen van deze personeelsleden.

Tot slot wordt de administratie omtrent leerlingenvervoer in beide pilotregio's aangehaald als werklust, zoals aangehaald door de focusgroep-interviews. In de meeste scholen zijn zowel het secretariaat als de boekhouding hierbij betrokken.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "De overheid stort de financiële tegemoetkoming op de rekening van de school. En de school moet dat dan verdelen over de ouders, dus daar zijn ze wel eventjes mee bezig, boekhoudkundig."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Leerlingenvervoer is geen lachertje, er komt daar heel veel administratie en papierwerk bij kijken."

⁴³ In zone Hooglede zijn er 20 bussen en chauffeurs, maar 21 busbegeleiders.

5.2. BEPALEN VAN RECHT OP VERVOER

In **pilootregio Leuven** is het aantal betrokken personen afhankelijk per school, waarbij het aantal (16 voor de pilootregio) gelijk is gebleven tussen schooljaar 2016-2017 en schooljaar 2017-2018. Hierbij is de tijd voor het bepalen van het recht op vervoer, d.m.v. een intake, wel sterk toegenomen – zoals blijkt uit de bevraging van de verschillende scholen d.m.v. de Excel-template.

In schooljaar 2016-2017 varieerde de tijd voor één dossier van een nieuwe leerling gemiddeld tussen 5-20 minuten (inclusief tijd voor intake en opvolging door de commissie en klachten), aangezien op dat moment de aanvragen nog automatisch verwerkt werden. Vooral in de periode april-juni en aan het begin en einde van de zomervakantie gebeurden deze intakes en opvolging ervan.

In schooljaar 2017-2018 nam de tijd voor één dossier toe tot gemiddeld 40-55 minuten, omwille van de invoering van de lokale werkgroep en de lokale criteria. De intake per dossier is gemiddeld 20-25 minuten (uitleg aan ouders, invullen intakeformulier), met nadien gemiddeld 20 minuten opvolging (opvolging klachten, beslissingen van commissie, aanvragen vervoer) per dossier. Bij moeilijke casussen wordt vaak ook bijkomend personeel betrokken om mee de beslissing te nemen. Op die manier kan de casus immers vanuit verschillende invalshoeken bekeken worden, waarbij rekening gehouden wordt met de noden van de leerling.

In **pilootregio Roeselare** is het aantal betrokken personen afhankelijk per school, waarbij het aantal voor de meeste scholen gelijk is gebleven, terwijl het bij één school is afgenomen in schooljaar 2017-2018 en in twee andere scholen toeneemt in schooljaar 2018-2019. De tijdsbesteding, gemeten op basis van een template waarin de scholen gevraagd werden om de tijdsbesteding van het personeel in te vullen (op basis van het gemiddeld aantal uren per week), varieert eveneens sterk per school, wat deels gelinkt is aan het onderwijsaanbod van de scholen. Zo geeft School R1 aan dat er 3 uur per inschrijving wordt besteed. BuSo school R7 ervaart een toename van de tijdsbesteding voor het bepalen van het recht op vervoer van 5 uren per week in schooljaren 2016-2017 en 2017-2018, tot 20 uren per week in schooljaar 2018-2019. School IR9 kent een toename in het bepalen van het recht op vervoer van 1 uur in schooljaar 2016-2017 tot 2 uren in schooljaren 2017-2018 en 2018-2019; en school R3 kent een toename van 1 naar 2 uren in schooljaar 2018-2019. School R2, school R5, school R6/10 en BuBaO & BuSo school R8 hebben dan weer een gelijke tijdsbesteding over alle 3 schooljaren voor het bepalen van het recht op vervoer.

Er wordt aangehaald dat sinds de invoering van het pilootproject de inschrijving/intake veel langer duurt, omwille van de bundel voor het leerlingenvervoer die dient ingevuld te worden. Zeker in geval van niet-rechthebbende leerlingen vergt dit veel werk, met veel vragen voor de ouders, terwijl het toch geen optie is om met de schoolbus naar school te komen. De periodes juni-juli en augustus-september zijn hierbij de drukste periodes, waarbij meerdere personen ingezet worden voor de inschrijvingen en waarbij het werk niet volbracht kan worden tijdens de werkuren alleen. Er zijn voortdurend mails van wijzigingen van de thuissituatie, nieuwe inschrijvingen, het doorspelen van vragen of problemen, etc.

Tijdens de focusgroep-interviews geven voornamelijk respondenten uit Leuven aan dat de werkdruk met betrekking tot de intake toegenomen is sinds de start van het project.

- **Beleidsondersteuner Leuven:** *"Voor onze orthopedagogen is het wel serieus wat extra werk want als zij nu een nieuwe leerling inschrijven moeten ze ook een heel dossier doorlopen rond leerlingenvervoer om te kijken of de leerling in aanmerking komt of niet. Van mijn collega orthopedagogen heb ik gehoord dat het toch 20-30 minuten extra werk is per nieuwe inschrijving... voor die mensen is dat wel een serieuze extra taak."*
- **Schoolbestuur Leuven:** *"De persoon die de ouders ontmoet in kennismakings- of inschrijvingsbezoek moet op dat moment de informatie over de school maar ook over het pilootproject met die mensen doornemen. En daar toch wel de bezorgdheid rond werkbelasting, want bij ons op school is dat één persoon die uiteraard ook nog andere opdrachten heeft."*

Directie en schoolpersoneelsleden zijn unaniem: het pilootproject veroorzaakt een toename in werkdruk. Het is voor veel respondenten "iets wat erbij komt".

- **Directie Leuven:** *"Onvoorstelbaar veel werk."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Er wordt een coördinator aangesteld om dat regionaal te dragen, maar de werklast die erbij komt voor de coördinatoren, de directies... maandelijks zitten we nu bijna met een overleg, twee keer per maand soms..."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Ik werk ook aan dat vervoer, maar ik krijg er ook geen uren voor, het is gewoon iets dat erbij komt. Op zich is dat in mijn ogen niet eerlijk."*

De scholen ervaren een toegenomen werkdruk met betrekking tot de organisatie om voor elke leerling het recht te bepalen. Met name directieleden en beleidsondersteuners geven aan dat er heel veel overleg is hierrond. Maar dat ook de coördinatoren leerlingenvervoer op de individuele scholen heel wat tijd en energie steken in het uitwerken van de organisatie om voor elke leerling dit recht te bepalen.

- **Directie Leuven:** *"Enorm veel overleg met het CLB rond hoe dat de verslagen worden opgesteld rond mobiliteit."*
- **Directie Roeselare:** *"Ik denk dat de mensen in Brussel niet het juiste beeld hebben over wat de impact is ter plaatse. In Brussel de dienst leerlingenvervoer krijgt op een bepaald moment een aanvraag digitaal, die wordt dan in een programmatje ingevoerd en daar worden een aantal criteria op toegepast van afstand, leeftijd, dichtstbijzijnde school en noem maar op het antwoord komt eruit en wordt teruggestuurd naar de scholen en "that's it". Maar binnen de scholen komt daar veel meer bij te kijken en dat wordt onderschat. Het is echt een zeer groot werk heel die coördinatie van dat leerlingenvervoer lokaal."*
- **Beleidsondersteuner Leuven:** *"Ook voor de directies die enkele keren op jaar in een commissie gaan zitten om over alle twijfelgevallen een beslissing te nemen. Ook voor hen is dat serieus wat extra werk."*

De regiocoördinatoren van beide pilootregio's geven aan dat de planlast en werklast met betrekking tot het wijzigen van het recht doorheen de tijd sterk doorweegt voor zowel directies als coördinatoren leerlingenvervoer.

5.3. BUSCOÖRDINATOREN

In **pilootregio Leuven** is er, over alle scholen heen genomen, een toename van de tijdsinvestering van de buscoördinatoren met ongeveer 10%, op basis van de bevroegde tijdsbesteding (gemiddeld aantal uren per week) tussen de verschillende pilootjaren. Hierbij wordt in sommige scholen aangegeven dat er soms noodgedwongen uitstel is van veel administratie, met minder nazorg van problemen die zich voordien en meer (onbetaald) thuiswerk, voornamelijk in de maanden augustus/september omwille van veel wijzigingen door het pilootproject.

In **pilootregio Roeselare** is er eveneens een toename van de tijdsinvestering van buscoördinatoren in de meeste scholen. Zo geeft GO! MPI school R1 aan dat er 1 uur per inschrijving wordt besteed in schooljaar 2016-2017, wat toeneemt tot anderhalf uur in schooljaren 2017-2018 en 2018-2019. BuSo school R7 ervaart een toename van de tijdsbesteding door buscoördinatoren van 16 uren per week in schooljaren 2016-2017 en 2017-2018, tot 40 uren per week in schooljaar 2018-2019. Bij scholen school R2, R5, R6/10 en BuBaO & BuSo R8 verandert er niets in de tijdsbesteding van buscoördinatoren over alle 3 schooljaren. Bij school R9 neemt de tijdsinvestering toe van 2 uren per week in schooljaar 2016-2017, tot 3 uren per week in schooljaren 2017-2018 en 2018-2019. De verschillen tussen de scholen onderling zijn te verklaren door het feit dat er in sommige scholen (afhankelijk van het aanbod aan types en OV) in de praktijk weinig veranderd is in de organisatie van het leerlingenvervoer, en hieraan gerelateerd met de taken van de buscoördinatoren.

In beide pilootregio's heeft de buscoördinator tal van taken met betrekking tot het leerlingenvervoer zoals het contact met andere scholen, problemen oplossen, overleg over routes, lijsten met leerlingen die recht hebben up-to date houden, ...

In het algemeen zorgt het pilootproject leerlingenvervoer tot een toename in werkdruk voor de buscoördinatoren. Volgens de regiocoördinatoren nemen de taken voor het leerlingenvervoer de helft van de werktijd van de buscoördinator in beslag terwijl dat niet zo begroot is.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"De helft van hun tijd zijn ze bezig met het collectief leerlingenvervoer."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Het leerlingenvervoer is al een grote brok op het takenpakket van de coördinatoren."*
- **Buscoördinator Leuven:** *"Je krijgt een mail van het pilootproject en je bent er een week mee bezig. Ik krijg een mail van het pilootproject en ik slaap al niet meer."*

Zij hebben tijdens hun werk ook vaak contact met de buscoördinatoren van de andere scholen om verdere afspraken te maken, ze gaan vaak met elkaar in overleg en dit overleg loopt goed en efficiënt.

- **Buscoördinator Leuven:** *Op zich denk ik dat de coördinatie van het leerlingenvervoer zeer goed is uitgewerkt, dus dat loopt heel goed. Ook omdat wij, de coördinatoren, elkaar kennen en wij bellen elkaar, wij mailen, wij hebben vaste systemen, wij gaan vaak in overleg.*

Naast contact met andere buscoördinatoren hebben de buscoördinatoren ook contact met busbegeleiders aan wie ze de lijsten met namen en adressen van kinderen bezorgen. Als

er problemen zijn m.b.t. het collectief vervoer, dan is het de taak van de buscoördinator om deze op te lossen. Meer specifiek nemen ze contact op met de administratie of met De Lijn als er problemen of wijzigingen zijn of als er overleg nodig is m.b.t. de routes. Indien er grote problemen/aanpassingen zijn m.b.t. het leerlingenvervoer wordt dit opgenomen door de regiocoördinator. Het zou dus kunnen dat de aanwezigheid van de regiocoördinator een positieve invloed heeft op de werklust voor de buscoördinator. Dit is echter niet expliciet aan bod gekomen tijdens de focusgroep-interviews, noch tijdens de bevestigingen in het kader van de werklust.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Grotere dossiers komen bij mij terecht, maar individuele dossiers vangen de coördinatoren in de school op."
- **Buscoördinator Leuven:** "Als er plots iets verandert zet dat een hele toer in werking waarin geen één schakel mag mislopen of er gebeuren foute dingen zoals kinderen die niet terecht komen..."
- **Begeleiding Leuven:** "Als wij de route willen veranderen om het voor de kinderen makkelijker te maken, moeten we toestemming vragen aan de verantwoordelijke van De Lijn."

Scholen buitengewoon onderwijs die leerlingenvervoer organiseren, beheren de contracten van het collectief leerlingenvervoer en hebben van De Lijn de opdracht gekregen deze te controleren. In pilootregio Leuven heeft men deze controles, in samenwerking met De Lijn, uitgevoerd met een Track&Trace systeem. Er zijn echter maar vijf van deze systemen, terwijl er in Leuven 30 bussen in het collectief leerlingenvervoer ingezet worden. Met andere woorden; niet alle bussen kunnen op deze manier gecontroleerd worden.

- **Directie Leuven:** "Daar zit je ook met het probleem bij De Lijn en bij de overheid dat je niet alle bussen kunt controleren want er zijn maar 5 track and trace systemen en je hebt 30 bussen. Om dat te ontleden zijn we ook 2-3 weken bezig. Dan denk je, "ja zet dat gewoon standaard in een bus. Zo fantastisch veel kost dat niet." Maar daar zit je ook met andere partijen..."

Schooldirecties en schoolbesturen geven aan dat uit deze gegevens blijkt dat verschillende bussen een tijd stil staan.

- **Directie Leuven:** "Track&Trace geplaatst op verschillende bussen en er zijn effectief bussen die een kwartier tot 20 minuten stilstaan".
- **Schoolbestuur Leuven:** "... en door het feit dat dan op één, twee of drie bussen is, ga je natuurlijk vragen stellen over: "hoe zit dat dan met de anderen? Doen ze dat niet allemaal?" Dat is toch wel een realiteit"

5.4. INZET VAN LEERKRACHTEN

In **pilootregio Leuven** worden in de meeste scholen leerkrachten of stagiaires ingezet die de kinderen naar de parking brengen 's avonds, en begeleiden bij het op- en afstappen van de schoolbus op de schoolparking gedurende ongeveer 15-25 minuten. Dit zijn in totaal zo'n 59 leerkrachten, waarvan het aantal personen en de tijdsbesteding gelijk blijft over schooljaar 2016-2017 en 2017-2018. In de ochtend staan er in sommige scholen eveneens parkeerwachters aan de bussen op de schoolparking. Verder worden in sommige scholen leerkrachten of opvoeders ingezet (4 personen in totaal in de pilootregio) als

toezicht en begeleiding aan de Bodart-parking (waar de schoolbussen van alle scholen toekomen, en de leerlingen overstappen op een andere bus), voornamelijk tussen 15u45 en 16u30. Ook dit blijft gelijk tijdens de schooljaren 2016-2017 en 2017-2018. Het pilootproject zorgt dus niet voor een toename van schoolpersoneel op de wisselparking.

Verder wordt in twee van de 8 scholen wekelijks ongeveer 1 uur per klas besteed aan het aanleren van vervoerstrajecten, met keuze tussen een individueel traject, een groepje of de hele klas. Hierbij zijn ook geen wijzigingen tussen schooljaren 2016-2017 en 2017-2018. In regio Leuven wordt een wandelpool georganiseerd vanuit een MFC. De werkdruk hiervoor ligt voornamelijk bij het MFC en niet bij de school.

In **pilootregio Roeselare** worden geen leerkrachten ingezet voor het leerlingenvervoer, wat ook niet wijzigt tijdens de volgende schooljaren. Enkel in BuBaO & BuSo school R8 wordt aangehaald dat er mogelijk in schooljaar 2018-2019 meerdere leerkrachten zullen ingezet worden ter ondersteuning van het aanleren van apps, vervoerstrajecten, etc. In regio Roeselare worden er op dit moment geen wandel-, fiets- of carpools georganiseerd.

Trainingen voor schoolpersoneel met als doel om alternatieve vervoersvormen te ondersteunen worden voornamelijk georganiseerd door de regiocoördinatoren en niet door de scholen.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Dat zijn we nu aan het voorbereiden, we zijn aan het nadenken: "hoe gaan we het doen". Daarna gaan we de mensen trainen."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Maar nu ben ik nog bezig met al die leerkrachten en dergelijke op de hoogte te brengen en dat te trainen en dus ja..."*
- **CLB Leuven:** *We hebben gevraagd of zij (de regiocoördinator nvdr) dat in alle teams wou komen toelichten persoonlijk en die heeft dat echt ongelofelijk gedreven gedaan.*

5.5. ONDERSTEUNEND PERSONEEL

In **pilootregio Leuven** wordt gemiddeld 4 uren per week besteed aan coördinatie door de werkgroep (waarbij de leerkracht, kinesist,... het basis werk doet); waarbij het aantal betrokken personen en de tijdsinvestering gelijk is over schooljaren 2016-2017 en 2017-2018. Algemeen wordt aangehaald dat er sinds 2017-2018, dus bij invoering van het pilootproject, meer tijd wordt besteed aan vergaderen (bv. overleg met busbegeleiders, orthopedagogen, in Brussel, commissiebijeenkomsten en -opvolging, etc.), het voorbereiden en opvolgen van dossiers, opvolgen van bussen, engagement naar andere gemeenten, gesprekken met ouders, etc. Vooral bij de opstart in september was er een grote tijdsinvestering omwille van het starten met opstapplaatsen en optimalisatie van ritten. Anderzijds wordt door een van de scholen aangegeven dat het vroeger chaotischer verliep dan in de huidige situatie.

In **pilootregio Roeselare** is het ondersteunend personeel gelijk gebleven over de jaren heen, waarbij het aantal personen en de tijdsbesteding varieert tussen de scholen. Voornamelijk tijdens inschrijvingen is er ondersteuning door andere personeelsleden. Sinds januari 2019 is een mobiliteitscoach aangesteld.

Binnen de financiële rapportage van het pilootproject in beide regio's – met gegevens van schooljaar 2017-2018 aangezien de latere rapportages nog niet zijn afgerond -wordt de aanstelling van de regiocoördinator opgenomen, alsook de kosten voor de organisatie en

promotie van alternatieve vervoersmodi (waarvoor een subsidie werd verkregen in beide regio's). Bij dit laatste onderdeel is een belangrijke post de aanwerving van personeel in het kader van buitenschoolse opvang. Er was hierbij geen ander personeel aangeworven t.e.m. schooljaar 2017-2018 (aangezien de mobiliteitscoach toen nog niet was aangesteld). Een overzicht van deze kosten bevindt zich in het hoofdstuk Kostenefficiëntie bij het deel Organieke implementatie.

Er zijn, behalve het personeel in kader van buitenschoolse opvang, weinig nieuwe personeelsleden: het gaat vooral om een takenverschuiving of -vermeerdering van bestaande personeelsleden.

5.6. OPVANGPERSONEEL

Een overzicht van het aanbod buitenschoolse opvang in elke school, alsook de kostprijs voor ouders, is terug te vinden in het hoofdstuk Buitenschoolse opvang. Een overzicht van de personeelskost van het personeel in kader van buitenschoolse opvang is terug te vinden in het hoofdstuk Kostenefficiëntie.

In **pilootregio Leuven** werden in de school L4 vanuit de projectmiddelen twee personen aangeworven voor de voor- en naschoolse opvang, elk met een halftijds contract van 19 uur per week. Omwille van de zware zorgprofielen van de leerlingen uit school L4 werden deze twee personen op maandag/dinsdag/donderdag ondersteund door stagairs en studenten van de SRW opleiding (Sociale Readaptatiewetenschappen), waardoor op die momenten ruimte was voor extra activiteiten tijdens de buitenschoolse opvang. De opvang na school (waarvan de registratie start vanaf 16u15) en het speelplaatstoezicht vloeien naadloos in elkaar over. Leerlingen maken ook gebruik van Attraktief vzw, een organisatie in de onmiddellijke omgeving die dagopvang organiseert binnen Welzijn voor kinderen met een beperking.

In de school L5 was er reeds de traditie om samen te werken met het internaat dat verbonden is aan de school, die schoolaanvullende dagopvang voorziet tussen 7u30-18u30. Er werd beslist om deze samenwerking verder te zetten en geen eigen aanbod uit te bouwen binnen de school L5: er werden geen projectmiddelen aangewend.

In de school L2 was er de traditie om samen te werken met het MFC Onderweg, dat verbonden is aan de school en schoolaanvullende dagopvang voorziet van 7u15-8u30 en van 15u40-17u30, en op woensdagmiddag van 12u30-13u. Er maken hierbij steeds minder kinderen gebruik van het aanbod (omwille van het profiel van de leerlingen: de leerlingen uit BA komen uit de onmiddellijke omgeving, de leerlingen type 4 komen uit een zeer grote regio waardoor weinig ouders hun kind zelf naar school kunnen brengen).

In school L3 ging de directie voor de voor- en naschoolse opvang in zee met basisschool SKLO in de onmiddellijke omgeving, en met Kinderkuren vzw van de Stad Leuven. Kinderen met en zonder beperking gaan hierbij naar dezelfde buitenschoolse opvang omdat er geen onderscheid wilde gemaakt worden tussen leerlingen met en zonder beperking, betaalt iedereen voor gebruik van de buitenschoolse opvang. Er is wel een aangepast tarief binnen Kinderkuren vzw, bv. bij gezinnen met een laag inkomen of indien meer kinderen uit eenzelfde gezin gebruik maken van de buitenschoolse opvang.

In school L8 wordt er type 9 OV 4 onderwijs aangeboden binnen het kader van de middelbare school D.B.. Er wordt ingezet op inclusie waarbij de bijzondere leerlingen bijna alles samen doen met de gewone leerlingen. Er is toezicht vanaf 8u op de speelplaats, en er wordt een aanbod van avondstudie afzonderlijk georganiseerd voor leerlingen van school L8 met de aanwezigheid van extra ondersteunend personeel. Er is geen vraag naar buitenschoolse opvang omwille van het profiel van de jongeren.

In **pilootregio Roeselare** gaat in de school R2 de buitenschoolse opvang door in de vestiging in de Slabbaardstraat Noord, waarbij sinds september 2017 een begeleider is aangeworven die voor 16,75 uur per week instaat voor de opvang (die nieuw opgestart is in kader van het pilootproject).

In de school R3 werd de voor- en naschoolse opvang voor kinderen van het buitengewoon onderwijs geïntegreerd in de buitenschoolse opvang Villa Max die reeds aanwezig was op het domein van de school. Vanuit de projectmiddelen werden 2 begeleiders betaald om elk 18 uur per week in te staan voor de voor- en naschoolse opvang.

In de school school R5 werd in de vestiging V.S. een nieuwe voor- en naschoolse opvang opgestart in kader van het pilootproject, waarbij één begeleider werd aangeworven voor 15 uur per week. In de vestiging D.P. werd samengewerkt met school R4, waardoor men gevestigd is op het domein van school R4. Hierbij werd één begeleider aangeworven vanuit de projectmiddelen, om 15u per week in te staan voor de voor- en naschoolse opvang voor leerlingen van D.P. Deze opvang werd aangeboden naast de reeds bestaande werking van de leefgroepen, wat de school de mogelijkheid bood om ook op vrijdagavond naschoolse opvang aan te bieden (voorheen niet mogelijk met de leefgroepen). De kosten in de tabel bij school R5 geven het overzicht van beide vestigingen weer, dus zowel V.S. als D.P.

Voor de voor- en naschoolse opvang in school R1 werden met de projectmiddelen twee begeleiders aangeworven, die samen voor 30 uur per week instaan voor dit voor- en naschoolse aanbod opvang.

Voor de school R6 was het reeds een traditie om samen te werken met het MFC dat gelegen is op hetzelfde domein: de kinderen die naar school worden gebracht vanaf 8u en opgehaald na de schooluren tot 18u, worden opgevangen door de leefgroepenwerking van het MFC waarbij geen meerkost wordt aangerekend aan de ouders. Deze samenwerking tussen de scholen en het MFC R6 was reeds lopende voor het pilootproject, dus er werden geen middelen vanuit het pilootproject ingezet tijdens schooljaar 2017-2018.

De directie en schoolbestuursleden van verschillende scholen in beide pilootregio's geven aan dat de organisatie van buitenschoolse opvang onderschat wordt. Daarnaast geven ook de begeleiders van de buitenschoolse opvang zelf aan dat hun werk "kort maar krachtig" is.

- **Directie Leuven:** "We hebben daar telkens twee mensen voor aangenomen."

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Het was de bedoeling dat elke school twee personen zou aannemen. Maar in verschillende scholen zijn er sommige weken te weinig kindjes."*

De inclusieve opvang waar leerlingen van school R3 in Roeselare naartoe gaan, werd door de gemeente opgericht als een coöperatieve vennootschap (CVBA). In deze buitenschoolse opvang werken zes kinderbegeleidsters, waarvan een deel is aangesteld vanuit het pilootproject. Van de kinderbegeleidsters werken er twee ook gedeeltelijk als busbegeleider. Ze presteren de uren die ze niet op de schoolbus zitten in buitenschoolse opvang. Al de kinderbegeleidsters hebben een bediendencontract.

5.7. ANDERE PERSONEN BUITEN DE SCHOOL

In **pilootregio Leuven** was de inzet van het CLB in schooljaar 2016-2017 beperkt tot één persoon met een tijdsbesteding van ongeveer 20 uren op een volledig schooljaar. In schooljaar 2017-2018 is dit sterk vermeerderd omwille van overleg op directieniveau, training CLB-medewerkers, etc.; waarbij gemiddeld 15 minuten per dossier wordt besteed, voor het informeren over het project, aandacht in het M-verslag, documenten doornemen, opleiding volgen, etc. De inzet van het LOP (lokale overlegplatform) Leuven is eveneens toegenomen, waarbij gemiddeld 20 uren op een volledig schooljaar werden besteed in 2016-2017, tot ongeveer gemiddeld 50 uren op een volledig schooljaar in 2017-2018. Deze toename is vermoedelijk te wijten aan hun zetel in de commissie die de beslissing neemt omtrent het recht op leerlingenvervoer. Qua samenwerking met de gemeente is dit voornamelijk vanaf maart 2019. School L3 in Leuven werkt samen met KinderKuren voor de buitenschoolse opvang, waarbij de visie echter is dat alle kinderen dienen te betalen voor buitenschoolse opvang (zowel met of zonder beperking), en hiervoor dus geen projectmiddelen gebruikt zijn.

In **pilootregio Roeselare** is de samenwerking met gemeenten beperkt, en gebeurt deze voorlopig enkel in kader van vakantieopvang in samenwerking met KIDZ Roeselare.

6. COMMUNICATIE

6.1. M.B.T. HET PILOOTPROJECT

Op de eerste plaats dienen de stakeholders geïnformeerd worden over het pilootproject. In beide pilootregio's is er hierover op verschillende manieren naar verschillende betrokken doelgroepen toe gecommuniceerd.

| | Schoolpersoneel | (Bus)begeleiding | CLB Leuven | Ouders Leuven | Ouders Roeselare |
|-------------------------------|-----------------|------------------|---------------|------------------|---------------------|
| Folder | X | | X | X | X |
| (Nieuws)brieven | X | | | X | X |
| (Personeels) vergaderingen | X | X | | | |
| Ouderavonden en -contacten | | | | X | |
| Uitleg regiocoördinator | X | | X | | |
| Draaiboek voor medewerkers | | | X | | |

Beide pilootregio's hebben een structurele samenwerking met Mobiel 21 om de folders van het pilootproject mee vorm te geven.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Want er zijn ook heel veel folders bij ons aanwezig, nog van Mobiel 21. Ik heb dat de laatste drie, vier maanden ook constant zitten verspreiden."

De ouders uit Leuven hebben echter een voorkeur voor een persoonlijke uitleg:

- **Ouder Leuven:** "Ja, we hebben van de school een papier gekregen en een foldertje."
- **Ouder Leuven:** "Ik heb echt wel de uitleg gekregen en dat vind ik beter... Als ik uitleg krijg kan ik ook gerichte vragen stellen."
- **Ouder Leuven:** "De folder op zich is misschien net niet voldoende informatie om het hele kader te kennen."

Daarnaast communiceren scholen en regiocoördinatoren ook over het project met lokale overheden zodat ook zij op de hoogte zijn.

- **Directie Leuven:** "wij hebben twee jaar geleden een moment georganiseerd voor alle schepenen van onderwijs van regio Leuven om het pilootproject voor te stellen"
- **Regiocoördinator Roeselare:** "We hebben ook met elk stadsbestuur samengezeten en vergaderd"

6.1.1. COMMUNICATIE TUSSEN SCHOLEN EN OUDERS M.B.T. HET PILOOTPROJECT

In beide pilootregio's is de mate waarin scholen en ouders met elkaar communiceren schoolafhankelijk. In de ene school zijn ouders goed op de hoogte, in de andere zijn ze minder of bijna niet op de hoogte van het nieuwe concept leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs en de bijhorende veranderingen.

- **Ouder Leuven:** "Vorig jaar was dat blijkbaar niet gekend bij ons. Mama's die dat niet wisten terwijl het nu wel meer gekend is."
- **Begeleiding Roeselare:** "Ouders zijn niet voldoende geïnformeerd en het feit dat de opvang duurder is als de bus dan gaan mensen zeggen dat ze de bus pakken."

Het gebeurt ook dat ouders elkaar informeren, maar deze informatie is niet altijd correct.

- **Begeleiding Roeselare:** *"Ja, maar ouders vertellen tegen elkaar dat als het kind niet meegaat met de bus dat ze opvang krijgen aan de helft van de prijs. Maar als het kind deels met de bus meegaat, heeft het geen recht op vermindering. Het is alleen als je helemaal geen gebruik maakt van de bus dat je aan de helft van de prijs opvang hebt. Dat zijn allemaal regeltjes en de meeste mensen weten dat niet."*

In de Regio Leuven-Heverlee merkt men dat door het pilootproject de communicatie met ouders meer aandacht heeft gekregen. Deze wordt nu voor de verschillende scholen op elkaar afgestemd.

6.2. COLLECTIEF VERVOER

6.2.1. COMMUNICATIE OVER HET COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

Beide regiocoördinatoren vinden dat de communicatie over het collectief leerlingenvervoer inefficiënt loopt. De overheid is hiervan op de hoogte en heeft voorgesteld, met zicht op een Vlaanderen brede uitrol van het pilootproject, om een centrale tool te ontwikkelen.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"De overheid weet dat de communicatie voor het leerlingenvervoer moeilijk loopt en de overheid heeft voorgesteld, in plaats van dat Roeselare en Leuven een eigen ding ontwikkelen, dat zij iets centraal ontwikkelen. Omdat het ook belangrijk is om tegen 2020, als er een uitrol komt over heel Vlaanderen, dat dat dan een tool is voor heel Vlaanderen hetzelfde."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Nu is er een aanvraag ingediend, een vraag gesteld naar het departement Onderwijs om eigenlijk een onderzoek te doen naar een soort van dataplatform waar dat we eigenlijk geoptimaliseerd kunnen beter communiceren met iedereen ... Dus dat is nu bij het departement Onderwijs. Ze gaan dat nu bekijken en ze kijken daarbij na om dat eigenlijk uit te besteden aan een firma om eigenlijk dat te gaan onderzoeken wat dat de best mogelijke applicatie daarvoor kan zijn om eigenlijk beter te kunnen communiceren."*

6.2.2. COMMUNICATIE TUSSEN SCHOLEN M.B.T. HET COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

De coördinatoren leerlingenvervoer in Leuven-Heverlee hebben afspraken over hoe ze met elkaar communiceren.

- **Buscoördinator Leuven:** *"Wij coördinatoren communiceren onder elkaar ook zo: ritnummer, school, leerling. We hebben dat onder elkaar afgesproken: sec de boodschap doorgeven."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Als ik het goed begrepen heb zijn er aan elke school een aantal bussen gekoppeld. Als bijv. een kind van School X afwezig is, maar dat zit op een bus die gekoppeld is aan school Y, dan mailt school X naar school Y dat het kind afwezig is"*

6.2.3. COMMUNICATIE TUSSEN SCHOLEN EN DE LIJN M.B.T. HET COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

In beide pilootregio's is de communicatie tussen scholen en De Lijn voornamelijk éénrichtingsverkeer vanuit De Lijn naar de scholen. De Lijn communiceert welke leerling op welke bus zit.

- **Schoolpersoneelslid Leuven:** *"De Lijn is erg behoudsgezind en liet ook pas op 30 augustus aan de scholen weten welke leerling op welke bus zat. Dan kan je niets meer regelen tegen 1 september."*

6.2.4. COMMUNICATIE TUSSEN SCHOLEN EN BUSBEGELEIDERS

In beide pilootregio's gebeurt de communicatie tussen de school en een busbegeleider voornamelijk schriftelijk via lijsten of briefjes. De busbegeleider krijgt een lijst met namen en adressen van de kinderen die ze moeten ophalen en hebben een papieren aanwezigheidslijst. Daarnaast kunnen ze naar de school bellen als er problemen zijn.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Zeer prehistorisch, er wordt veel gebeld, gemaïld en heel veel met steekkaarten gewerkt."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Er wordt nog met steekkaartjes gewerkt..."*

De busbegeleiders vinden unaniem dat ze te weinig achtergrondinformatie hebben over de leerlingen op hun bus waardoor ze niet adequaat kunnen reageren bij problemen.

- **Busbegeleider Leuven:** *"Zonder informatie, zonder dat je weet welke types in je bus zitten. De busbegeleider krijgt absoluut geen enkele informatie."*
- **Begeleiding Roeselare:** *"Ik vind dat we als busbegeleider, meer de achtergrond moeten weten van de kinderen. Hetgeen wat ze op school weten van de kinderen wordt te weinig doorgegeven naar ons.... Je weet niet hoe je elk kind moet aanpakken."*

6.2.5. COMMUNICATIE TUSSEN BUSBEGELEIDERS EN OUDERS

Busbegeleiders uit beide pilootregio's vinden dat ze in het algemeen een goed contact hebben met ouders. De meeste van hen geven hun GSM-nummer aan ouders om hen te verwittigen als de leerling ziek is of niet meerijdt. Omgekeerd hebben ook zij de telefoonnummer van ouders zodat zij hen kunnen verwittigen als de bus bv. vertraging heeft.

- **Begeleiding Leuven:** *"Ja, bij mij is het zo dat als de kinderen niet meegaan wegens bijv. ziekte, dan krijg ik een smsje of telefoontje van de ouders.... Als zij mij op tijd verwittigen kan ik de toer aanpassen en sneller doorrijden naar de volgende."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Als wij zien dat het te laat wordt wegens file kunnen we de ouders verwittigen dat we komen maar later zullen zijn. We kunnen elkaar bereiken."*
- **Begeleiding Roeselare:** *"Als we een beetje later zijn, stuur ik een berichtje naar de ouders en omgekeerd ook als er iets is, sturen zij ook. Dat organiseer je zelf."*

Echter, niet alle ouders willen hun telefoonnummer geven wat tot problemen kan leiden als het kind afwezig is of als de bus wat later is.

- **Begeleiding Roeselare:** "Er zijn er natuurlijk ook die hun telefoonnummer niet geven en dan bellen ze ook niet. Dan sta je soms te wachten en er komt niemand."

De busbegeleiders doen alle telefonische communicatie met hun eigen GSM.

6.3. ALTERNATIEVE VERVOERSMODI

In beide pilootregio's is er ingezet om ouders te responsabiliseren en te sensibiliseren voor andere vervoersmodi zoals openbaar vervoer, carpool, fietspool, voornamelijk door ouders te informeren via folders, brieven, ouderavonden en schoolfeesten.

- **Begeleiding Leuven:** "We hebben ook twee jaar geleden op het schoolfeest alle ouders die de poort binnenkwamen bevraagd: "Waar wonen jullie? Hoe komen jullie naar school?" en ze dan doorverwezen naar de gepaste alternatieven afhankelijk van de mogelijkheden van het kind en de afstand tot de school. We hadden iemand van Viamigo uitgenodigd, iemand die Schoolpool uitlegde, elektrische bakfietsen, therapeutische tandems, folders van BlueAssist, dus al die alternatieven die aangeboden worden.
- **Regiocoördinator Leuven:** "We hebben een folder uitgegeven voor alle ouders, we hebben ouders gemobiliseerd, we hebben ouderavonden georganiseerd, we hebben oproepen gedaan naar ouders om niet enkel voor de gemakkelijke oplossingen te gaan van het collectief busvervoer..."
- **Regiocoördinator Leuven:** "We hebben op een bepaald moment elke week een brief gestuurd naar de ouders: één over de opvang, één over Viamigo, één over BlueAssist,... zodat ouders voelden dat er verschillende dingen gaande waren. Je probeert zo transparant mogelijk te zijn."

Enmaal de leerlingen gebruik maken van een alternatieve vervoersmodus, kunnen de meeste leerlingen bij problemen de school of ouders contacteren voor hulp.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Wij geven soms ook de leerlingen de telefoonnummer van de school, zodat ze als ze op een verkeerde lijnbus zitten ze kunnen bellen en wij dan kunnen helpen."
- **Leerling Roeselare:** "Veel dat mijn papa afkomt omdat er iets met de trein is."

6.4. BUITENSCHOOLSE OPVANG

De communicatie tussen scholen en opvangbegeleiders varieert in regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem. In de ene school is er veel communicatie, in andere scholen is de communicatie eerder beperkt.

- **Begeleiding Roeselare:** "Bij mij ligt er in de opvang een map met alle leerlingen met hun adres, telefoonnummer van de ouders en welke medicatie ze nemen."
- **Begeleiding Roeselare:** "Wij zien die heel weinig. Wij komen aan om 16u en zij vertrekken om 16u. Als je echt iets moet weten, moet je proberen om al voor 16u te gaan. Ik heb heel weinig contact met personeel van de school."
- **Begeleiding Roeselare:** "Bij ons is er wel een goede sfeer tussen leerkrachten, opvang, busbegeleiding. Iedereen is gelijk. Er wordt daar geen onderscheid in gemaakt."

De communicatie tussen scholen en opvangbegeleiders is niet aan bod gekomen in de focusgroep-interviews van regio Leuven-Heverlee.

Er is ook steeds communicatie tussen de opvangbegeleiders en ouders. Zo hebben ouders en opvangbegeleiding altijd contact bij het brengen en ophalen van de leerlingen. Ouders willen weten hoe het met hun kind op de buitenschoolse opvang geweest is.

- **Begeleiding Roeselare:** "Ouders komen achter hun kind en dan heb je er contact mee. Ze vragen hoe het geweest is"

7. EFFECT VAN DE VERVOERSMODUS OF BUITENSCHOOLSE OPVANG OP DE LEERLING

7.1. EFFECT OP EMOTIONEEL WELBEVINDEN

7.1.1. COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

Het emotioneel welbevinden van leerlingen varieert op het collectief leerlingenvervoer, met inbegrip van het vervoer zelf, het gebruik van de opstapplaatsen en het wisselen op de centrale overstapplaats. Er zijn leerlingen die problemen hebben met de drukte, anderen met zo lang stil te zitten en weer anderen vinden het leuk op het collectief vervoer.

- **Begeleiding Leuven:** "Je hebt kinderen die problemen hebben met de bus, maar x hoor je niet meer omdat hij graag met de bus rijdt. Er zijn andere kinderen die problemen hebben met zo lang stil te zitten."
- **Begeleiding Leuven:** "Maar het is dan ook wel een probleem dat er op Bodart heel veel wisselt."
- **Begeleiding Leuven:** "Ik kan ook aannemen op Bodart zijn er 's morgens en 's avonds bussen die wisselen. Niet alle bussen doen dat, 's morgens maar 's avond wel. Voor die kinderen is dat ook een overloop, een stressmoment."
- **Leerling Leuven:** "Het was altijd chaos, precies de tweede wereldoorlog."
- **Ouder Leuven:** "Vroeger werden de kinderen thuis afgezet, nu ergens op een drukke steenweg. Dit is absoluut niet evident. De kinderen bij ons... mijn zoon zit in type 9, dus kinderen met autisme die heel veel last hebben van drukte, van overprikkeling. Dus voor een groot deel van onze kinderen is het busvervoer sowieso onmogelijk."
- **Leerling Leuven:** "Het is veel te druk op de schoolbus."
- **Moderator:** Wat vonden jullie leuk aan de schoolbus?
Leerling leuven: Voor mij omdat dat minder druk is.

Voornamelijk leerlingen die gevoelig zijn aan prikkels, hebben problemen met de drukte op het collectief leerlingenvervoer. Voor een aantal leerlingen neemt de drukte op het collectief leerlingenvervoer problematische vormen aan, zelfs in die mate dat leerlingen van school veranderen.

- **Schoolpersoneel Leuven:** Ik heb vorig jaar twee leerlingen gehad die niet meer naar school komen. De grote reden was eigenlijk de schoolbus, dat dat te veel stress geeft.

Daarnaast worden de regels op de schoolbussen in regio Roeselare als streng ervaren. De leerlingen moeten stilzitten op de schoolbus, mogen niet praten, niet eten en drinken of naar muziek luisteren. In de focusgroep-interviews in Leuven is dit niet ter sprake gekomen.

- **Leerling Roeselare:** "Op de Lijnbus mag je wel naar muziek luisteren."
- **Moderator:** "Dus eigenlijk als ik het zo hoor, dan is de schoolbus eigenlijk behoorlijk streng?"
Leerlingen Roeselare in koor: 'ja'
- **Ouder Roeselare:** "Goed, hij is tevreden, hij is blij dat hij de schoolbus niet meer moet nemen, het was altijd iets op de schoolbus."
- **Leerling Roeselare:** "Ik ben weggegaan van de schoolbus omdat ik niets mocht."
- **Ouder Roeselare:** "Er is veel drukte op de schoolbus ook, normaal mogen ze niet eten, maar ze eten en drinken wel."

Tot slot wordt er in de focusgroep-interviews aangehaald dat ook de heterogeniteit van types en opleidingsvormen op het collectief leerlingenvervoer bepalend kan zijn voor het emotioneel welbevinden van leerlingen.

- **Directie Leuven:** "Kinderen uit type 9 OV4, die normaal tot hoog begaafd zijn, zitten ook niet graag op de schoolbus tussen kinderen van OV 1 – 2 – 3. Die gaan zich daar niet goed voelen."

7.1.2. ALTERNATIEVE VERVOERSMODI

Het openbaar vervoer wordt in beide pilootregio's door zowel ouders als leerlingen als druk ervaren. Met name het gevoel van te veel mensen op een te kleine ruimte komt sterk naar voren.

- **Ouder Roeselare:** "Mijn zoon heeft het gevoel, de drukte op De Lijn, overvol."
- **Leerling Roeselare:** "Vorig jaar was er een bus, een accordeon-bus, een extra lange omdat we met veel zijn die met De Lijn gaan. En nu is dat veranderd naar een kleinere bus. Je staat allemaal op elkaar geplet. Allemaal. Dat is ook soms niet meer leuk."
- **Leerling Leuven:** "Ik vind het niet leuk om met de bus te komen omdat soms is het te veel mensen op de bus"
- **Ouder Leuven:** "Aangezien x veel stress had op de Lijnbus, wat normaal is, allemaal dicht bij elkaar, drukkend,...."

Echter wanneer leerlingen erin slagen om de overstap te maken van het collectief vervoer naar een alternatieve vervoersmodi kan dit ook bevorderlijk zijn voor hun gevoel van zelfwaarde.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Ik heb een mooi voorbeeld van een leerling die zei dat hij zo blij is dat hij met het openbaar vervoer mag komen en dat hij daar zo trots op is."

Samenvattend kan gesteld worden dat de tevredenheid over de gebruikte vervoersmodus sterk individueel afhankelijk is. Sommige leerlingen zitten niet graag lang op de schoolbus, anderen vinden het wisselen op het centrale overstappunt chaotisch en stresserend, sommige vinden het collectief leerlingenvervoer druk en andere vinden het openbaar

vervoer druk, sommige leerlingen zouden liever veranderen van vervoersmodus en anderen willen het liefst van al hun vervoersmodus behouden.

7.2. EFFECT OP FYSIEK WELBEVINDEN

De vervoersmodus kan enerzijds fysiek belastend zijn voor leerlingen. Sommige leerlingen kunnen het fysiek niet aan om zo lang stil te zitten op het collectief of openbaar vervoer, andere leerlingen worden ziek op een bus.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Er is één leerling met een motorische beperking die in de bus boven de vering zit, meer dan twee uur. En die jongen kan dat fysiek gewoon niet aan."*
- **Leerling Leuven:** *"Ik word ziek in de schoolbus."*

Anderzijds kan de vervoersmodus ook een positief effect hebben op het fysiek welbevinden.

- **Leerling Leuven:** *"Ik vind te voet naar school komen goed omdat ik dan meer stap en dat is wel goed voor mij."*
- **Leerling Leuven:** *"Bij het met de fiets komen, kan ik mijn spieren een beetje bewegen. Ik vind het eigenlijk leuk."*
- **Leerling Leuven:** *"Als ik korter woonde dan zou ik ook met de fiets komen. Het is ook beter voor de conditie en alles."*

7.3. EFFECT OP SOCIAAL WELBEVINDEN

Leerlingen vinden zowel het collectief als openbaar vervoer leuk als ze dit kunnen gebruiken samen met hun vrienden.

- **Leerling Leuven:** *"Altijd met vrienden en zo zit ik altijd vanachter, dus dat was wel leuk."*
- **Leerling Roeselare:** *"Dat is ook ja, de lijnbus is wel leuk voor te doen. Je ziet je vrienden en je babbelt een beetje en dit en dat."*
- **Begeleiding Roeselare:** *"Ze praten en ze lachen, maar er is geen ruzie. De jongens zitten graag bij elkaar. Dat was vorig jaar zo en dit jaar ook zo."*

7.4. EFFECT OP VERMOEIDHEID

De mate van vermoeidheid is net zoals het welbevinden erg individueel afhankelijk. Ondanks het feit dat de leerlingen uit de focusgroep-interviews aangeven dat ze het collectief vervoer chaotische en stresserend vinden, geven ze aan dat ze de schoolbus nemen niet als vermoeiend ervaren.

De geïnterviewde leerlingen die het openbaar vervoer gebruiken, met uitzondering van één leerling, geven ook aan dat ze dit niet vermoeiend vinden. Ook de leerlingen uit beide pilootregio's die naar school wandelen wonen kort bij de school en geven aan dat ze deze wandeling niet vermoeiend vinden.

- **Leerling Leuven:** *"In het begin ben je wel moe, maar als je dat een jaar doet... het tweede jaar is da gewoon... dan ben je fit en wordt je eigenlijk niet zo snel moe. Allez, ik word niet zo snel moe."*

Echter zijn de meningen bij de geïnterviewde leerlingen die met de auto of de fiets naar school komen verdeeld. Sommigen vinden het vermoeiend, mede door het vroege uur dat ze 's morgens naar school vertrekken, en anderen niet.

- **Leerling Roeselare:** *"ik word soms moe, ik moet elke dag vroeg opstaan, om zes uur."*
- **Leerling Leuven:** *"Het is dan nog altijd zowat donker en dan lig ik precies nog in mijn bed. Dus dan word ik echt wel moe en dan doe ik wel een dutje."*
- **Leerling Leuven:** *"Maar meestal is het zo dat ik wakker word, terug in slaap val, wakker word, in slaap val terug zo- want ik moet eigenlijk heel vroeg opstaan."*
- **Leerling Roeselare:** *"Nee, ik word niet moe in de auto."*

7.5. EFFECT OP ZELFREDZAAMHEID

De regiocoördinatoren en een ouder van pilootregio Roeselare geven aan dat het gebruik van alternatieve vervoersmodi positief is voor de zelfstandigheid van de leerlingen.

- **Ouder Roeselare:** *"Dat ze zelfstandiger worden."*

Daarnaast heeft het pilootproject in beide regio's de aandacht op mobiliteit in het lessenpakket vergroot, met als doel het vergroten van de zelfstandigheid van de leerlingen op vlak van mobiliteit.

- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Ik vind het wel zeer positief dat er in de scholen bewust veel meer nagedacht wordt over mobiliteit en de mogelijkheden. Dat is meer dan ooit aanwezig. Dat zorgt sowieso voor een betere ontwikkeling van de leerlingen."*
- **Schoolbestuur Leuven:** *"Wij voelen dat ook: We zijn er veel meer dan ooit mee bezig en dat kan alleen maar positief zijn."*

Afhankelijk van de situatie van de leerling kan ook collectief leerlingenvervoer de zelfstandigheid van de leerling verhogen:

- **Leerling Leuven:** *Alleen als ik met de schoolbus kom, kan ik met deze rolstoel komen en met deze rolstoel kan ik zelf rijden. Met mijn gewone rolstoel kan ik niet zelf rijden.*

Daarnaast worden de leerlingen door gebruik te maken van opstapplaatsen bij het collectief leerlingenvervoer voorbereid op de overstap naar het openbaar vervoer.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *Het zorgt ervoor dat leerlingen leren om klaar te staan aan de bushalte. Dat is een goede training om eventueel later de overstap te maken naar het openbaar vervoer.*

7.6. EFFECT OP PARTICIPATIE EN INCLUSIE

Participatie veronderstelt o.a. de mogelijkheid tot vrijetijdsbesteding, deelname aan (sport)clubs, etc. Wat betreft het collectief vervoer zijn de meningen hierover verdeeld. Er zijn leerlingen die vinden dat ze voldoende vrije tijd hebben en anderen die aangeven dat dit niet het geval is.

- **Leerling:** *"Ik ben vroeg genoeg thuis."*
Leerling: *"Ik niet."*

De leerlingen die gebruik maken van een alternatieve vervoersmodus geven aan dat ze ongeacht de gebruikte alternatieve vervoersmodus vinden dat ze voldoende mogelijkheid hebben tot vrije tijd en hobby's.

- **Moderator:** *"Hebben jullie, als jullie thuis komen van school, nog voldoende tijd om hobby's te doen?"*
Consensus: *"Ja."*

Daarnaast wordt vooral het openbaar vervoer door de respondenten van de focusgroep-interviews gezien als een manier om te integreren in de maatschappij.

- **Ouder Roeselare:** *"Het openbaar vervoer doen ze eigenlijk voor de vrijheid, naar de samenleving toe. Je met een keer boodschappen doen, je moet een keer dit..."*
- **Ouder Leuven:** *"Het zou mooi zijn als er op het openbaar vervoer meer inclusie zou kunnen komen, dat ook andere mensen in contact komen met mensen met een beperking. Dat ze niet allemaal in van die afgesloten busjes zitten en geïsoleerd zijn van de maatschappij. Maar noch de maatschappij, noch de overheid, noch De Lijn doet er moeite voor om dat te laten slagen, dus waar kies je dan voor als ouder. Dan probeer je je plan te trekken."*

Daarbij halen ouders tijdens de focusgroep in Leuven welke potentiële mogelijkheden zijn om op het openbaar vervoer tot meer inclusie te komen. Zo wordt het inzetten van een begeleider op de Lijnbus gezien als een potentiële meerwaarde.

- **Ouder Leuven:** *Zelfs op de lijnbus zouden ze een begeleider mogen zetten. Dan kan de chauffeur zich kan concentreren, dat er controle is. In Engeland was dat vroeger toch, hop on hop off, daar was toch altijd een begeleider bij.*
- **Ouder Leuven:** *Ja, en als daar (op de Lijnbus nvdr) een begeleider bij is, en mevrouw staat te wachten met haar zoontje, en daar is een lift, dan gaat die helpen.*

Naast het openbaar vervoer wordt de inclusieve buitenschoolse opvang aangehaald als methode om inclusie te bevorderen. Deze inclusieve opvang is mogelijk in Herent waar twee opstapplaatsen georganiseerd worden in samenwerking met de gemeentelijke buitenschoolse opvang en de opvang van één van de stadsscholen die samenwerkt met een stedelijke opvang. De buitenschoolse opvang op beide plaatsen loopt goed.

VERKEERSKUNDIGE EVALUATIE

1. VERVOERSWIJZEKEUZE

1.1. BEPALENDE FACTOREN VOOR DE VERVOERSWIJZEKEUZE

Welke vervoersmodus leerlingen gebruiken, is afhankelijk van verschillende factoren zowel in de leerling als in diens omgeving.

1.1.1. DE LEERLING

De bepalende factoren in de leerling zijn volgens de focusgroep-interviews o.a. weerbaarheid voor stress en onvoorziene omstandigheden, omgaan met verandering, competenties en intelligentie van de leerling, sociale competenties van de leerling, leeftijd van de leerling, de zorgnood van de leerling, de kans op spijbelgedrag bij de leerling en de motivatie en temperament van de leerling.

Sommige leerlingen, o.a. maar zeker niet enkel degenen met ASS, hebben moeite met het omgaan met onvoorziene omstandigheden of met stresserende situaties. Daarnaast kunnen leerlingen weerstand tegen verandering tonen.

- **Ouder Roeselare:** "Op momenten dat mijn zoon zijn bus niet haalt krijgt hij spanningshoofdpijn."
- **Leerling Roeselare:** "Soms is er zoiets van: "ik ga te laat komen, ik ga te laat komen, ik ga te laat komen" en dan zo juist niet. Soms is dat stresserend."
- **Ouder Leuven:** "Aangezien mijn zoon veel stress had op de Lijnbus, wat normaal is, allemaal dicht bij elkaar, drukkend, de bus rijdt door..."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Bij ASS zijn alternatieven zwaar. Op het moment dat de fiets/wandelpool verandert of er is een andere begeleider kunnen die dat niet plaatsen."
- **Leerling Leuven:** "De schoolbus wil ik blijven houden omdat ik al zo lang met de schoolbus ga. Ik ben dat nu gewoon."

Een andere belangrijke bepalende factor voor de vervoerskeuze zijn de intelligentie en (sociale) competenties van de leerling.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Type 2-leerlingen kunnen geen instructies of openbaar vervoer begrijpen. Ze kunnen het fysiek, maar ze kunnen het niet zonder begeleiding."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Bij ASS zijn alternatieven zwaar. Ze kunnen de verkeersveiligheid niet inschatten om te fietsen."
- **Leerling Leuven:** "Dus ik heb veel stress en ik weet meestal niet hoe dat ik de bus moet pakken altijd. En dan word ik boos."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Kinderen in een rolstoel kunnen eigenlijk al geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Ze moeten eigenlijk fysiek al goed zijn en verstandelijk sterk om het te kunnen."

- **Ouder Roeselare:** "Er is een groot verschil in zelfstandigheid tussen OV1-2 en OV3-4. Leerlingen uit OV3-4 hebben vaker de vaardigheden om zelfstandig naar school te komen dan kinderen uit OV1-2."
- **Ouder Roeselare:** "Mijn dochter kent het gevaar van de baan niet."
- **Ouder Leuven:** En deze kinderen zijn ook niet als andere kinderen, dat is juist het uitgangspunt. Die zijn anders, en moeten dan ook op een andere manier benaderd worden, en niet denken dat die zomaar die dingen aankunnen.
- **Ouder Roeselare:** "Hulp vragen, dat is nog een drempel want mijn zoon heeft een taalstoornis."
- **Schoolpersoneel:** "Het probleem van BlueAssist is dat de leerlingen geen hulp durven vragen, niet de juiste manier kennen om hulp te vragen, dichtklappen of angst inboezemen bij degene die ze aanspreken. Er zijn leerlingen bij ons met erg zware gedragsstoornissen die vaak mondig zijn en agressief."

Daarnaast blijkt uit de focusgroep-interviews dat de (ontwikkelings-)leeftijd van de leerling erg belangrijk is wanneer de vervoersmodus bepaald wordt.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Bij het openbaar vervoer zitten we nu wel te focussen op de secundaire scholen omdat in het lager onderwijs: de leeftijd maakt vaak nog dat leerlingen niet klaar zijn om met het openbaar vervoer te komen."
- **Directie Leuven:** "In de lagere scholen moet je andere alternatieven dan alleen naar school komen met de fiets, te voet of het openbaar vervoer zoeken voor ouders waarbij je eerder moet inzetten op naschoolse opvang, opstapplaatsen en dergelijke meer."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Voor leerlingen uit de lagere school is het openbaar vervoer nemen geen evidentie, ook met de speciale tools is dat onverantwoord."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Bij de keuze voor collectief vervoer of alternatief vervoer is er "een heel grote link met ... leeftijd ... een kind met een beperking uit het basisonderwijs, ik denk dat daar heel weinig mogelijkheden zijn om dat op een andere manier te doen."
- **Ouder Leuven:** "En deze kinderen zijn ook niet als andere kinderen, dat is juist het uitgangspunt. Die zijn anders, en moeten dan ook op een andere manier benaderd worden, en niet denken dat die zomaar die dingen aankunnen. En al zeker de lagere schoolkinderen. Je kan ook niet verwachten van een achtjarige dat hij aan een bushokje gaat staan en dan de bus neemt."

Opmerking: Leerlingen lager onderwijs die gebruik maken van alternatieve vervoersmodi doen dit meestal onder begeleiding van een ouder. Leerlingen uit het secundair onderwijs doen dit meestal alleen.

De zorgnood/zorgprofiel van de leerling is ook zeer bepalend voor de keuze van de vervoersmodus. Kinderen met een hoge zorgnood/zorgprofiel hebben meer begeleiding nodig bij hun verplaatsing tussen thuis en school.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Bij de keuze voor collectief vervoer of alternatief vervoer is er een heel grote link met het zorgprofiel. Dan zie je dat type 4, dat daar bijna volledig vraag is naar collectief vervoer, maar dat is dan omwille van het zware zorgprofiel van de leerlingen. En dan zie type 2, met hele zware mentale handicaps

en met heel zware zorgprofielen dat er ook redelijk veel collectief vervoer wordt aangevraagd."

- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Alhoewel dat er misschien ook nog een invloed is vanuit het M-decreet. Kinderen die vroeger misschien op andere vervoersmodi gezet konden worden, zijn eigenlijk nu doorgestroomd naar het gewoon onderwijs. Dus iedereen die overblijft in ons leerlingenbestand, heeft hulp nodig."*

Ook de kans op spijbelgedrag bij de leerling is een bepalende factor voor de vervoerswijzekeuze. Angst voor spijbelgedrag is een motivator en criterium om het collectief vervoer te gebruiken. Er worden leerlingen bewust op het collectief vervoer geplaatst om spijbelproblematiek tegen te gaan. Ouders zien het collectief leerlingenvervoer ook als middel om spijbelproblematiek tegen te gaan.

- **Begeleiding Roeselare:** *"Wij kiezen er bijvoorbeeld ook voor om de leerling op de bus te zetten... ook om de spijbelproblematiek tegen te gaan. Wij vinden het belangrijk dat het kind op school is."*
- **Directie Leuven:** *"Wat als men trein/bus mist? Gaan ze dan zwerven?"*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Waar heel veel mogelijkheid is type 3 kinderen secundair. Daar zijn er verschillende leerlingen die het openbaar vervoer of de fiets nemen voor het weekend. Maar het zijn vaak de ouders die dat tegenhouden in de week omwille van angst voor spijbelproblematiek."*

Tot slot is ook het temperament en de motivatie van de leerling bepalend in de vervoerskeuze.

- **Leerling Leuven:** *"Ik vind het niet zo veilig met de trein want ik word ook boos dus als ik in de trein zit."*
- **Ouder Roeselare:** *"Er zijn niet veel leerlingen die gemotiveerd zijn voor de fiets."*
- **Ouder Roeselare:** *"Ja, er zijn veel leerlingen die in de buurt wonen, maar niet met de fiets willen omdat ze een gratis bus hebben."*
- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Bij ons ontbreekt de motivatie om met de fiets naar school te komen. Het is een heel moeilijk publiek. Naar school komen zelf is al een heel grote stap."*

1.1.2. HET GEZIN EN DE FAMILIE

Naast factoren in de leerling zelf, spelen de gezins- en familiale situatie een bepalende rol in de vervoerskeuze. Zo zijn volgens de focusgroep-interviews o.a. de gezins-samenstelling, financiële situatie, combinatie werk/ gezin/ vrije tijd en het aanvaardingsproces van het gezin bepalend.

Ten eerste zijn de gezinssamenstelling en financiële situatie van het gezin een erg bepalende factor in de vervoerskeuze.

- **Directie Leuven:** *"Je hebt ook nog de gezinssamenstelling. Het zijn meestal gescheiden ouders, de mama staat er meestal alleen voor, komt soms zelf uit buitengewoon onderwijs vroeger, er zijn 3-4 kinderen. Ze moeten plotseling naar een opstapplaats maar dat is niet haalbaar want het kindje ligt nog in bed en er zijn nog twee andere kinderen en dan moet ik met één kind nog 300m verder naar een opstapplaats."*

- **CLB Roeselare:** "Voor mij ook zeker een pleidooi voor kansarmen die het moeilijker hebben om die begeleiding van hun kinderen op te nemen, om inderdaad zelf een wagen ter beschikking te hebben, een alternatief te vinden."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "Vaak hebben de mensen ook gewoon niet de middelen om een fiets te kopen. Dat komt ook vaak terug."
- **Directie Roeselare:** "Natuurlijk, een ouder denkt vanuit het welzijn van zijn eigen kind of het beste voor zijn eigen kind, maar ook uit eigen portemonnee en gezinssituatie."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Leerlingen die met een fiets naar school komen die maar voor de helft in orde is, wat levensgevaarlijk is, en ouders hebben vaak de middelen niet om een fiets aan te kopen."
- **Directie Leuven:** "Als je als alleenstaande ouder die niet veel centjes heeft, moet kiezen tussen een opvang die je moet betalen of uw kind gratis twee uur op de bus laten zitten, dan ga je soms voor de bus kiezen, dat niet het meest aangename voor uw kind is."

Ten tweede moet er bij de bepaling van de vervoerswijze ook gekeken worden naar de combinatie tussen werk, vrije tijd en gezin.

- **Ouder Leuven:** "Ik vind ergens, dat als de rit korter wordt, dat is op zich een goede zaak, maar als werkend gezin is dat moeilijk om te organiseren. Zeker als je andere kinderen hebt..."
- **Ouder Leuven:** "Ik heb haar ook heel lang met de auto naar school gebracht, tot het niet meer ging. Het is óf haar naar school brengen met de auto en thuisblijven, of ze gaat met de bus en ik kan gaan werken. Beide zijn niet mogelijk."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "Plus die bussen zijn in september gestart en als ze in januari die twee bussen afschaffen, veranderen voor alle kinderen die uren. Dus ouders zijn georganiseerd op de uren van een busrit, terwijl ze soms 2-3 weken hebben moeten wachten in september om te weten of ze recht hebben op de bus en om hoe laat dat die bus komt, en als er dan twee bussen afvallen verandert dat allemaal weer opnieuw. Dat kan een heel ander uurrooster zijn en dan moeten de ouders zich opnieuw schikken."
- **Begeleiding Leuven:** "De mensen moeten allemaal gaan werken, en de kinderen wonen soms ver, dus als die zelf hun kinderen moeten brengen in plaats van met de bus geraken ze meestal nooit meer op tijd op het werk."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Als mama en papa werken, hebben die vaak geen tijd om hun kind te begeleiden naar school dus dat is eigenlijk de reden dat we collectief busvervoer nodig hebben."
- **Ouder Leuven:** "Inderdaad, thuisblijven van het werk, zelfs als ze met de bus gaan is dat nog altijd een probleem. Ik heb daar ook voor moeten kiezen. Ze vertrekken om kwart voor acht, nu is het weer wat vroeger, ze komen om half vijf thuis. Als je om acht uur moet starten, plus daar moet dan altijd iemand thuis zijn"
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Ouders zien het busvervoer ook wel als opvang en ouders zien dat ook als er bijvoorbeeld meerdere kinderen in het gezin zijn, die zeggen van, dat is quality-time voor de andere kinderen in het gezin. Ik kan die gaan halen, ik kan die laten starten met hun huiswerk, ik kan wat individuele aandacht geven aan de kinderen zonder handicap want vanaf het moment dat mijn kind met een handicap van de bus stapt en thuiskomt krijgt die alle aandacht in het gezin."

Tot slot is het niet eenvoudig om de beperkingen van het kind te aanvaarden en het kind los te laten om zelfstandig naar school te gaan. Er moet bij de bepaling van de vervoersmodus rekening gehouden worden met dit aanvaardingsproces van ouders.

- **Directie Leuven:** "Het aanvaardingsproces van de ouders omtrent het hebben van een kind met een handicap is ook een probleem dat niet te onderschatten is. Ouders die sneller door het aanvaardingsproces zijn, gaan constructiever nadenken naar alternatieven en mogelijkheden."
- **Directie Leuven:** "Ik geloof wel dat we moeten oppassen en dat heeft ook te maken met het proces van ouders van loslaten van een kind met een beperking dat is veel moeilijker dan bij een kind zonder beperking, ook al zou dat kind dat perfect kunnen. De grote zorg van ouders van effectief wat met mijn kind als er iets gebeurt kan die zijn plan trekken."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "Voor kinderen van 2,5 tot 12 jaar. Vaak in de context van thuis. Het is heel moeilijk voor ouders om de kinderen los te laten, zeker op de fiets of het openbaar vervoer. Het is ten eerste al moeilijk om een kind met een beperking naar een school te laten gaan van bijzonder onderwijs, laat staan om het alleen op de weg te laten. Dat vraagt ook intensieve hulp van die ouders om de kinderen op school te krijgen."

1.1.3. DE SCHOOL

Ook de schoolcontext speelt een belangrijke rol in de vervoerskeuze. Zo zijn de afstand tussen de school en de verblijfplaats/woonplaats, de veiligheid van de schoolomgeving en de bereikbaarheid van de school met het openbaar vervoer belangrijke bepalende factoren in de vervoerswijzekeuze.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Hoe ver ze wonen van school is ook bepalend voor de vervoersmethode."
- **Ouder Roeselare:** "Het hangt er vanaf welke afstand ze moeten afleggen."
- **Leerling Leuven** (gaat te voet): "Ik woon dicht bij de school."
Ouder Roeselare: "De schoolomgeving is niet veilig. Ze kunnen niet veilig oversteken. Er is hier geen voetpad, fietspad, er is hier niets."
- **Leerling Roeselare:** "Voor de snelste route moet ik een drukke steenweg op en daar is geen fietspad of niets..."
- **Ouder Leuven:** "Het is zo'n gevaarlijk traject, waar hij moet oversteken, ze rijden hem over als hij even niet uitkijkt."
- **Leerling Leuven:** "Ik moet één keer oversteken, maar dus dat is eigenlijk redelijk veilig."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "We zijn daar momenteel ook met De Lijn aan het onderhandelen want er is een halte van De Lijn op 400 meter van de school en er zijn eventueel rolstoelgebruikers die gebruik zouden kunnen maken van De Lijn en die dat echt wel willen doen maar het probleem is om die 400 meter te overbruggen met de rolstoel. De halte zou eigenlijk 400 meter verplaatst moeten worden."
- **Ouder Roeselare:** "Er stoppen ook maar twee lijnbussen per dag aan de school. 's Morgens één en 's avonds of woensdagmiddag één."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "We proberen ook De Lijn te promoten. Dat lukt maar de bus stopt enkel 's morgens 1 keer en 's avonds 1 keer aan onze school. Dus dat is ook wel moeilijk."

- **Regiocoördinator Roeselare:** "We zitten in Roeselare ook met een zwaar landelijk gebied. De scholen liggen ver uit elkaar of zijn moeilijker bereikbaar met openbaar vervoer, wandel- en fietsroutes zijn heel moeilijk."
 - **Leerling Roeselare:** "Ik heb om zeven uur negenveertig een lijnbus tot H plaats, om acht uur twaalf heb ik dan nog bus zes en die stopt aan de Lidl dichtbij de school, dus makkelijker kan het niet en ik ben goed op tijd."
 - **Leerling Roeselare:** "Bij mij is geen lijnhalte."
 - **Directie Leuven:** "Misschien de ligging van de school. Bijvoorbeeld W. heeft heel goede busverbindingen: je hebt daar elke 6 minuten bus X vanuit Leuven. Ik denk dat dat misschien ook wel wat meespeelt."

Daarnaast speelt ook het rekruteringsgebied van de school een belangrijke rol.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "We spreken hier natuurlijk wel over een type 4-school, dus dat blijft wel heel moeilijk om daar heel veel leerlingen van het collectief vervoer te krijgen want hun rekruteringsgebied is ook heel West-Vlaanderen. Er is maar één school bij ons, dus die hebben zelfs leerlingen van Oost-Vlaanderen en dergelijken. Dus ja, dat maakt het natuurlijk wel heel moeilijk voor alternatieven."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Als men in Mechelen woont, het kind met beperking naar Leuven naar school moet en men moet gaan werken in Brussel dan is men verschillende uren onderweg om het kind af te zetten en dat speelt natuurlijk ook een rol bij het al dan niet zelf brengen van het kind en gebruik maken van de naschoolse opvang."

Tot slot zijn ook de middelen in de school en de kennis van de schoolpersoneelsleden bepalend voor de vervoerswijzekeuze van de leerlingen.

- **Schoolbestuur Roeselare:** "We hebben ook twee fietsen ter beschikking maar het zijn er ook maar twee, als je ziet naar het aantal leerlingen. Moest er een project rond fietsen kunnen zijn... maar als je kijkt om fietsen te huren, we hebben dat ook meegenomen in het pilootproject, dat kost stukken van mensen. De huurwaarborg is nog €50 na tussenkomst van stad R., er is een hele registratie en dan hebben we nog altijd geen begeleiding dus ze kennen dan nog altijd het traject niet."
- **Ouder Roeselare:** "Ik ben op vraag van directie met zijn vrachtwagen gekomen om te leren wat de dode hoek is. Het viel me op dat heel veel leerlingen (5de, 6de studiejaar) wel wisten wat de dode hoek is, maar de leerkrachten niet. Ik heb twee leerkrachten gehad die de dode hoek niet kennen."

1.1.4. DE SAMENLEVING

Verschillende actoren zien de huidige maatschappij als een belemmerende factor om gebruik te maken van alternatieve vervoersmodi als persoon met een beperking. Het gaat hierbij voornamelijk over het openbaar vervoer.

- **Directie Leuven:** "Je hebt ook een maatschappij nodig die daarvoor openstaat. In vele gevallen gaan mensen die iemand zien met een handicap die persoon wel behelpen maar de buschauffeurs en treinconducteurs moeten daarin getraind worden. Dat is nog een werkpunt."
- **Ouder Leuven:** "Het zou mooi zijn dat er op het openbaar vervoer meer inclusie zou kunnen komen, dat ook andere mensen in contact komen met mensen met een

bepanking en dat ze niet allemaal in van die afgesloten busjes zitten en geïsoleerd zijn van de maatschappij. Noch de maatschappij, noch de overheid, noch De Lijn doet er moeite voor om dat te laten slagen, dus waar kies je dan voor als ouder. Dan probeer je je plan te trekken.

- **Ouder Leuven:** *"Mensen op de bus hebben niet veel respect, of begrip bv. mijn dochter maakt geluiden en je ziet dat daar weinig begrip voor is. Dat is vreemd want je verwacht dat eigenlijk wel en ze zien dat dat een kind met een beperking is. Daar is ook veel onbegrip naar."*
- **Ouder Leuven:** *"Als ze nu het openbaar vervoer eens zouden aanpassen, zet daar een begeleider op. Dat is iets waar kinderen met een beperking mee kampen, vooral in de lagere school, dat ze tot op heden niet door de maatschappij aanvaard worden."*

1.2. VERVOERSWIJZEKEUZE

1.2.1. VERVOERSWIJZEKEUZE ALGEMEEN

Het aandeel schoolbus voor alle leerlingen is in de **nulmeting** vergelijkbaar in beide regio's (Leuven 56% - Roeselare 54%). In Roeselare wordt meer gebruik gemaakt van actieve modi zoals te voet en met de fiets (18% t.o.v. 5% in Leuven), terwijl in Leuven dan weer meer gebruik wordt gemaakt van de lijnbus (14% t.o.v. 7% in Roeselare). De auto wordt ook iets meer gebruikt in Leuven (21% t.o.v. 15% in Roeselare).

De vervoerswijzekeuze tijdens **vervolgmeting 1** toont weinig verschillen. Het aandeel schoolbus is lichtjes afgenomen met 2% in Leuven (54%) en 3% in Roeselare (51%); terwijl het aandeel gebruik van de overige vervoersmodi weinig verschillen toont met de nulmeting. Over het algemeen zijn er slechts zeer beperkte wijzigingen wat betreft vervoerswijzekeuze tussen de nulmeting en vervolgmeting 1.

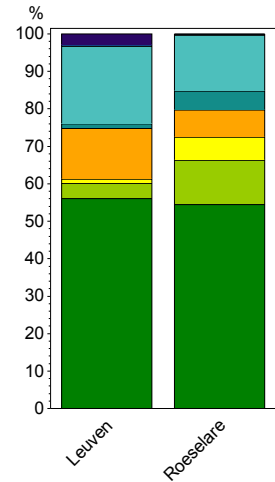
Leerlingen behouden de status van rechthebbende standaard tot het einde van de studies die zij hebben aangevat op het niveau (basis- of secundair onderwijs), op voorwaarde dat de opstapplaats van de leerling niet wijzigt, waarvoor het recht op vervoer werd verleend. De meeste leerlingen zijn dus 'zittende' leerlingen die hun recht op vervoer behouden, wat kan verklaren waarom de resultaten tussen de nulmeting en vervolgmeting 1 slechts beperkt gewijzigd zijn. In de dataset van de vervolgmeting 1 zijn 28% nieuwe leerlingen opgenomen, die niet in de dataset van de nulmeting zaten.

Ook de vervoerswijzekeuze tijdens **vervolgmeting 2** verschilt weinig. Het aandeel met de schoolbus neemt af tot 51% in Leuven, met een beperkt hoger aantal leerlingen dat nu met de fiets of te voet gaat; en blijft ongeveer 52% in Roeselare.

Tabel 58: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens regio

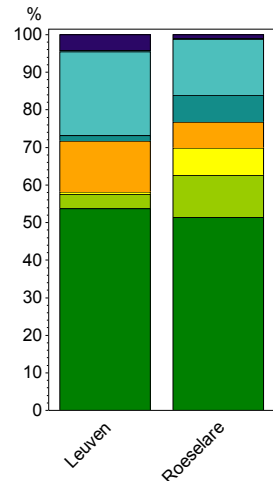
| NULMETING | Leuven | | Roeselare | | Totaal | |
|-----------|--------|-----|-----------|-----|--------|-----|
| | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 652 | 56 | 788 | 54 | 1439 | 55 |
| Te voet | 47 | 4 | 172 | 12 | 219 | 8 |
| Fiets | 13 | 1 | 89 | 6 | 102 | 4 |
| Lijnbus | 157 | 14 | 105 | 7 | 262 | 10 |
| Trein | 15 | 1 | 74 | 5 | 89 | 3 |
| Auto | 240 | 21 | 214 | 15 | 454 | 17 |
| Andere | 5 | 0 | 5 | 0 | 10 | 0 |
| Geen | 33 | 3 | 1 | 0 | 34 | 1 |
| Totaal | 1162 | 100 | 1447 | 100 | 2609 | 100 |

■ Schoolbus ■ Te voet ■ Fiets ■ Lijnbus
■ Trein ■ Auto ■ Andere ■ Geen



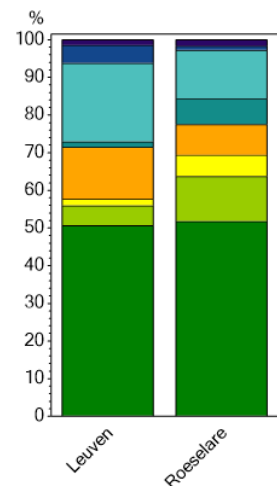
Tabel 59: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens regio

| VERVOLG 1 | Leuven | | Roeselare | | Totaal | |
|-----------|--------|-----|-----------|-----|--------|-----|
| | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 628 | 54 | 719 | 51 | 1347 | 52 |
| Te voet | 45 | 4 | 158 | 11 | 203 | 8 |
| Fiets | 7 | 1 | 100 | 7 | 107 | 4 |
| Lijnbus | 158 | 14 | 98 | 7 | 256 | 10 |
| Trein | 18 | 2 | 99 | 7 | 117 | 5 |
| Auto | 260 | 22 | 209 | 15 | 469 | 18 |
| Andere | 4 | 0 | 3 | 0 | 8 | 0 |
| Geen | 49 | 4 | 14 | 1 | 63 | 3 |
| Totaal | 1169 | 100 | 1399 | 100 | 2569 | 100 |



Tabel 60: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens regio

| VERVOLG 2 | Leuven | | Roeselare | | Totaal | |
|-----------|--------|-----|-----------|-----|--------|-----|
| | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 607 | 51 | 697 | 52 | 1304 | 51 |
| Te voet | 63 | 5 | 162 | 12 | 225 | 9 |
| Fiets | 21 | 2 | 78 | 6 | 99 | 4 |
| Lijnbus | 165 | 14 | 110 | 8 | 274 | 11 |
| Trein | 18 | 2 | 91 | 7 | 110 | 4 |
| Auto | 248 | 21 | 173 | 13 | 421 | 17 |
| Andere | 59 | 5 | 16 | 1 | 75 | 3 |
| Geen | 17 | 1 | 23 | 2 | 40 | 2 |
| Totaal | 1199 | 100 | 1349 | 100 | 2548 | 100 |



Bij de vervoerswijzekeuze wordt met de categorieën 'Andere' en 'Geen' bedoeld:

- **Andere:** dit betreft vervoer via brommer/bromfiets of scooter, betaald vervoer, of een externe bus (geen collectief leerlingenvervoer of geen bus van De Lijn).
- **Geen:** geen vervoer tussen de school en dit adres. In de meeste gevallen betreft dit onderwijs aan huis, zowel TOAH (tijdelijk onderwijs aan huis) of POAH (permanent). Deze categorie omvat ook leerlingen die permanent in internaat verblijven en geen verplaatsing maken tussen hun thuis en de school. Deze leerlingen maken wel de verplaatsing tussen het internaat en de school (waarbij hun specifieke vervoerswijze voor die verplaatsing ook is opgenomen in de dataset).

Echter uit de kwalitatieve data blijkt dat verschillende stakeholders in beide pilotregio's een daling in gebruik van het collectief vervoer zien ten voordele van het openbaar vervoer:

- **Leerkracht Leuven:** *"Het is zeker zo dat er minder leerlingen met de schoolbus naar school komen of naar huis gaan dan vroeger."*
- **Begeleiding Roeselare:** *"In de secundaire afdeling valt het op dat er veel meer kinderen aan de bushalte staan die met de lijnbus naar huis gaan. Wat vroeger niet het geval was."*
- **Directie Roeselare:** *"De rode lijn in ons project is dat we maximaal willen inzetten op gebruik openbaar vervoer. Dat zien we ook al in het cijfermateriaal."*

Deze (perceptie in) verschuiving kan verklaard worden door het feit dat stakeholders in beide pilotregio's mogelijk een grotere toename van het openbaar vervoer zien bij nieuwe leerlingen. De kwantitatieve data omvatten echter voornamelijk 'zittende' leerlingen die hun recht op vervoer behouden tot het einde van hun onderwijsniveau.

De redenen waarom leerlingen wisselen van vervoersmodi zijn heel divers, niet elke wissel is dan ook gelinkt aan het nieuwe concept leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs.

- **Leerling Roeselare:** *"Ik ben gewisseld van vervoersmodus omdat ik geschorst ben."*
- **Leerling Roeselare:** *ik zat vroeger op de schoolbus, toen ik van bus veranderde werd ik op de nieuwe bus gepest. Ik mocht niet meer mee met de andere bus en ik mocht ook niet meer helpen met de kleinere kinderen. Daarom ben ik met de fiets beginnen te gaan.*
- **Leerling Leuven:** *ik ging vroeger met de bus, maar ik woon te dicht, ik ben op 5 minuten op school, tegen dat ik op Bodart ben, ben ik eigenlijk al op school.*
- **Ouder Roeselare:** *Als ze op een bepaalde leeftijd komen, is het gedaan met de schoolbus.*

1.2.2. VERVOERSWIJZEKEUZE VOLGENS LEEFTIJD

De vervoerswijzekeuze volgens leeftijdscategorie in de **nulmeting** toont aan dat de jongere leeftijden, tot 12 jaar, iets meer met de auto worden gebracht (ongeveer 25%) in vergelijking met de oudere leeftijdsklassen. Vanaf een leeftijd van 11-12 jaar gaat minstens 9% van de leerlingen te voet naar school. Het gebruik van de lijnbus start vanaf een leeftijd van 13-14 jaar, maar wordt voornamelijk gebruikt in de leeftijdsklassen vanaf 15-16 jaar waar 20% van de leerlingen de lijnbus gebruikt. Ook de fiets wordt het meeste gebruikt in de leeftijdsklassen 15-16 jaar, en voornamelijk 17-18 jaar met 11%. In de leeftijdsgroep vanaf 21 jaar, meestal leerlingen met een specifieke onderwijs- en zorgnood, worden opnieuw iets meer leerlingen met de auto naar school gebracht.

In de **eerste vervolgmeting** neemt in de leeftijdsklasse 7-10 jaar het gebruik van de schoolbus licht af (van 65% naar 61%) waarbij het autogebruik licht toeneemt (van 26% naar 31%). Ook in de leeftijdsklassen 13-14 jaar en 15-16 jaar neemt de schoolbus licht af (van 64% naar 59%, en van 50% naar 46% respectievelijk), waarbij leerlingen tussen 13-14 jaar iets vaker met de fiets en te voet naar school gaan, en leerlingen tussen 15-16 jaar iets vaker met de fiets en de trein. Bij de andere leeftijdsklassen zijn er slechts beperkte wijzigingen wat betreft vervoerswijzekeuze.

In de **tweede vervolgmeting** neemt in de leeftijdsklasse 7-10 jaar het gebruik van de schoolbus echter opnieuw terug lichtjes toe tot 64%. In de leeftijdsklasse 15-16 jaar neemt de schoolbus licht af van 46% tot 42%, en in de leeftijdsklasse 19-20 jaar van 40% naar 31% met hierbij een lichte toename in gebruik van de lijnbus.

Tabel 61: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens leeftijd

| NUL-METING | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 56 | 71 | 384 | 65 | 325 | 63 | 259 | 64 | 165 | 50 | 129 | 34 | 72 | 36 | 49 | 46 |
| Te voet | 2 | 3 | 32 | 5 | 44 | 9 | 36 | 9 | 32 | 10 | 37 | 10 | 21 | 11 | 15 | 14 |
| Fiets | . | . | 7 | 1 | 11 | 2 | 11 | 3 | 15 | 5 | 42 | 11 | 12 | 6 | 4 | 4 |
| Lijnbus | . | . | 6 | 1 | 9 | 2 | 24 | 6 | 67 | 20 | 95 | 25 | 52 | 26 | 9 | 9 |
| Trein | . | . | . | . | 1 | 0 | 4 | 1 | 15 | 5 | 44 | 12 | 24 | 12 | 1 | 1 |
| Auto | 21 | 26 | 153 | 26 | 120 | 23 | 69 | 17 | 31 | 10 | 28 | 7 | 16 | 8 | 18 | 17 |
| Andere | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 |
| Geen | 0 | 0 | 8 | 1 | 5 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 1 | 9 | 9 |
| Totaal | 79 | 100 | 590 | 100 | 514 | 100 | 406 | 100 | 330 | 100 | 383 | 100 | 201 | 100 | 106 | 100 |

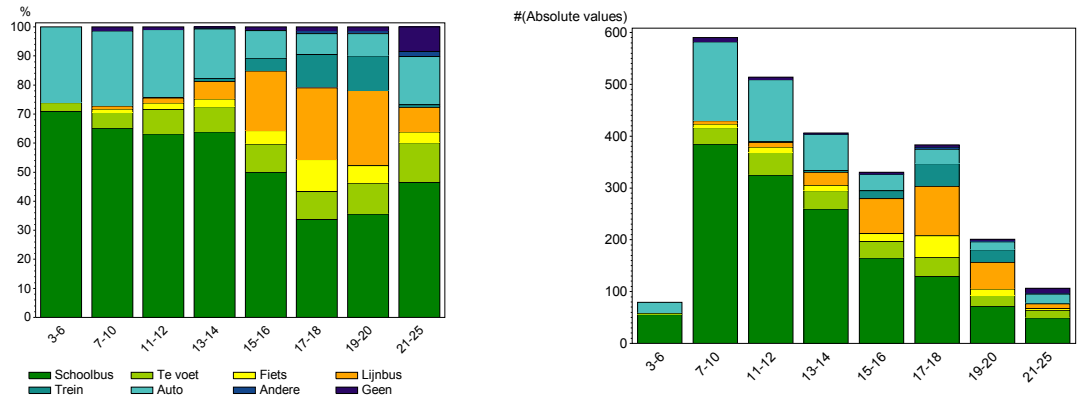
Tabel 62: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens leeftijd

| VERVOLG 1 | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 57 | 68 | 342 | 61 | 299 | 66 | 247 | 59 | 153 | 46 | 96 | 27 | 98 | 40 | 55 | 48 |
| Te voet | 2 | 3 | 27 | 5 | 22 | 5 | 46 | 11 | 35 | 11 | 30 | 8 | 28 | 11 | 13 | 12 |
| Fiets | . | . | 5 | 1 | 11 | 2 | 14 | 3 | 23 | 7 | 37 | 10 | 16 | 6 | 1 | 1 |
| Lijnbus | . | . | 5 | 1 | 10 | 2 | 21 | 5 | 52 | 16 | 101 | 28 | 52 | 21 | 16 | 14 |
| Trein | . | . | . | . | . | . | 8 | 2 | 36 | 11 | 50 | 14 | 20 | 8 | 2 | 2 |
| Auto | 23 | 27 | 174 | 31 | 105 | 23 | 76 | 18 | 23 | 7 | 26 | 7 | 27 | 11 | 16 | 14 |
| Andere | . | . | 0 | 0 | . | . | . | . | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Geen | 2 | 2 | 9 | 2 | 4 | 1 | 6 | 1 | 7 | 2 | 19 | 5 | 5 | 2 | 11 | 10 |
| Totaal | 84 | 100 | 563 | 100 | 452 | 100 | 418 | 100 | 330 | 100 | 362 | 100 | 246 | 100 | 114 | 100 |

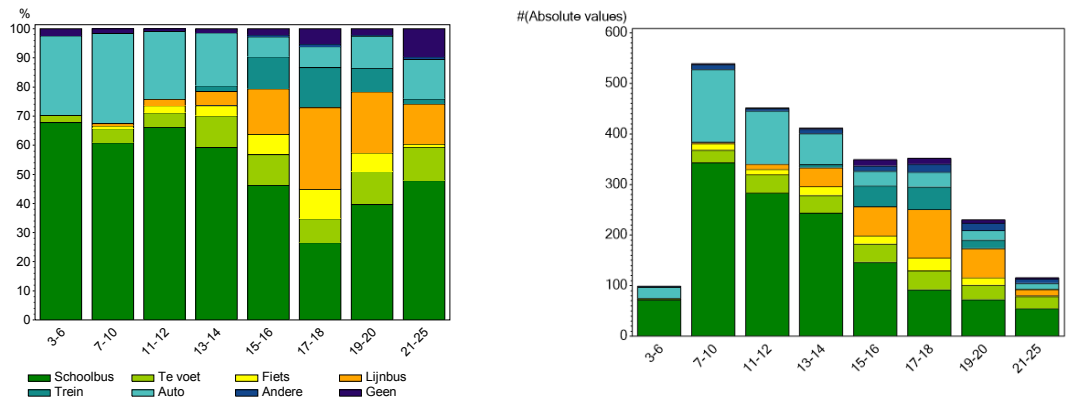
Tabel 63: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens leeftijd

| VERVOLG 2 | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|----------|----|------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 72 | 72 | 343 | 64 | 283 | 63 | 243 | 59 | 146 | 42 | 92 | 26 | 72 | 31 | 54 | 47 |
| Te voet | 2 | 2 | 25 | 5 | 37 | 8 | 35 | 9 | 36 | 10 | 38 | 11 | 29 | 12 | 24 | 20 |
| Fiets | . | . | 13 | 2 | 10 | 2 | 18 | 4 | 16 | 5 | 25 | 7 | 15 | 6 | 2 | 2 |
| Lijnbus | 0 | 0 | 3 | 1 | 10 | 2 | 38 | 9 | 57 | 16 | 96 | 27 | 58 | 25 | 12 | 10 |
| Trein | . | . | 1 | 0 | . | . | 6 | 2 | 42 | 12 | 44 | 13 | 17 | 7 | 0 | 0 |

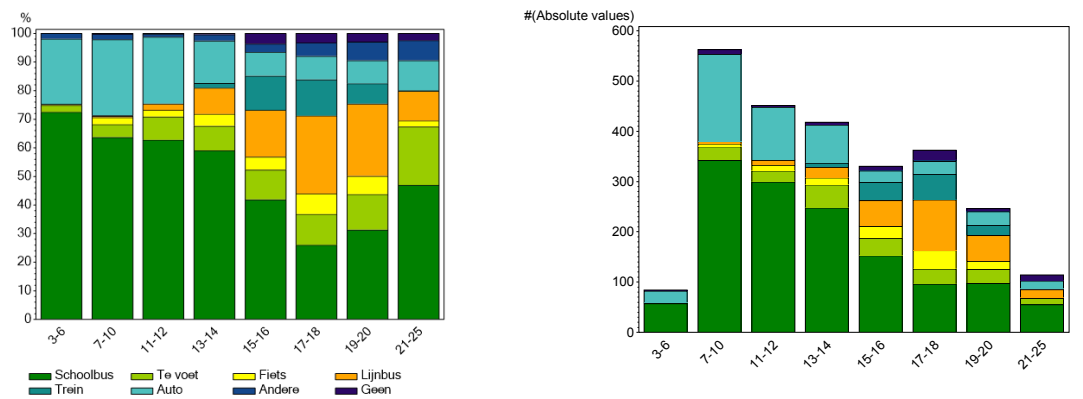
| VERVOLG 2 | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Auto | 23 | 23 | 143 | 27 | 105 | 23 | 61 | 15 | 29 | 8 | 29 | 8 | 19 | 8 | 12 | 11 |
| Andere | 2 | 2 | 10 | 2 | 5 | 1 | 9 | 2 | 10 | 3 | 16 | 5 | 15 | 7 | 8 | 7 |
| Geen | . | . | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 13 | 4 | 12 | 3 | 7 | 3 | 3 | 3 |
| Totaal | 99 | 100 | 539 | 100 | 451 | 100 | 412 | 100 | 349 | 100 | 352 | 100 | 230 | 100 | 116 | 100 |



Figuur 8: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens leeftijd

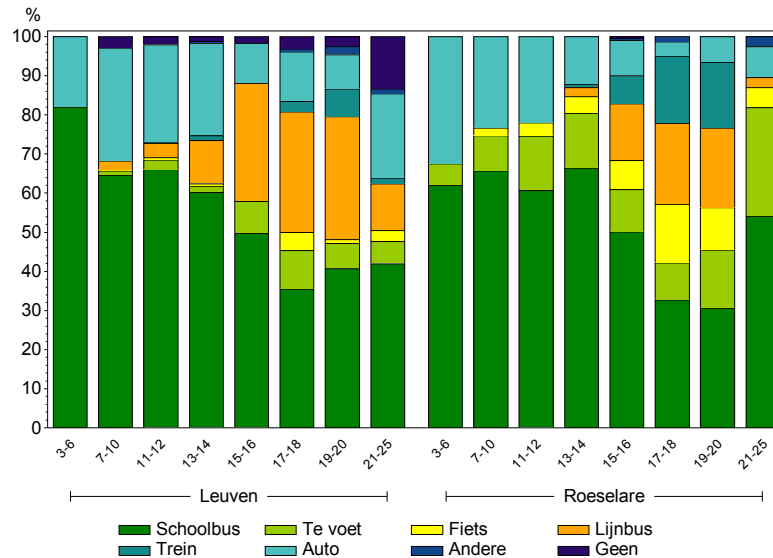


Figuur 9: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens leeftijd



Figuur 10: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 (relatief en absoluut) volgens leeftijd

De vervoerswijzekeuze volgens leeftijd volgens pilotregio toont een gelijkaardige tendens, waarbij in Leuven meer leerlingen in het secundair onderwijs gebruik maken van de lijnbus, en in Roeselare meer leerlingen van de fiets. Het hoger gebruik van de lijnbus in Leuven kan deels verklaard worden door de context van de pilotregio, waarbij in Leuven een groter aanbod openbaar vervoer van De Lijn is dan in Roeselare.



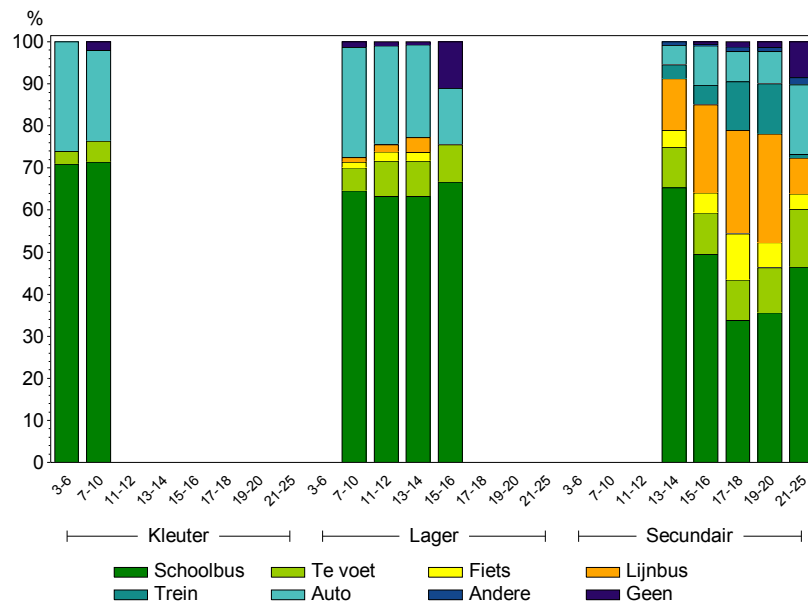
Figur 11: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens leeftijd en regio

Als we kijken naar de leeftijdscategorie opgesplitst volgens onderwijsniveau, zien we dat het gebruik van de schoolbus gelijk is bij leerlingen tussen 13-14 jaar die nog in het lager onderwijs zitten (n=182, het merendeel van de leerlingen in deze leeftijdsklasse), en leerlingen van deze leeftijd die in het secundair onderwijs zitten (n=77). Terwijl in het lager onderwijs een kwart van deze leerlingen met de auto naar school wordt gebracht, merken we dat dit in het secundair onderwijs beperkt is en deze leerlingen vaker te voet, met de fiets of met de lijnbus naar school gaan. Ook bij 15-16-jarigen is een verschil te merken bij leerlingen die in het lager zitten (n=6, dus slechts beperkt aantal leerlingen), en leerlingen van dezelfde leeftijd die in het secundair onderwijs zitten n=159). Leerlingen in de hogere jaren, of een hoger niveau, worden sterker begeleid naar zelfstandigheid toe.

- **Directie Leuven:** "Als kinderen klein zijn laat je ze ook niet alleen naar school gaan. Ik denk dat mijn kinderen pas vanaf hun 12 jaar de fiets zijn beginnen nemen onder begeleiding. Ik zie daar geen verschil in. Ik vind het evident dat ouders alternatieven zoeken: ofwel naar opvang ofwel naar de bus of samen met de fiets maar zeker niet alleen."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "De 5 bussen die we ondertussen hebben afgeschaft, zijn eigenlijk de meesten van het secundair afgefallen. Omdat die ook de leeftijd hebben en ook met zicht op stages die ze moeten doen beter vroeger training/opleiding krijgen hoe ze moeten fietsen, verkeer, enz."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "We zien dat het heel moeilijk is voor kinderen van het lager onderwijs om onmiddellijk het recht op vervoer af te schaffen en over te stappen naar fiets of openbaar vervoer. Je zit vaak met een overgangsfase. In de eerste graad van het secundair onderwijs trachten we kinderen die nog recht hebben op het collectief busvervoer er op te laten en dan te kijken naar alternatieven na 1-2 jaar."

Wat de mogelijkheden zijn van het kind. Een kind verandert ook. Vaak is een alternatief in het 5^{de}-6^{de} leerjaar niet haalbaar maar in de eerste graad secundair wel."

- **Schoolbestuur Roeselare:** "Voor kinderen van 2,5 tot 12 jaar. Vaak in de context van thuis. Het is heel moeilijk voor ouders om de kinderen los te laten, zeker op de fiets of het openbaar vervoer. Het is ten eerste al moeilijk om een kind met een beperking naar een school te laten gaan van bijzonder onderwijs, laat staan om het alleen op de weg te laten. Dat vraagt ook intensieve hulp van die ouders om de kinderen op school te krijgen. Daarom hebben we voor het basisonderwijs de buitenschoolse opvang, zoals in regio Leuven, georganiseerd."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Met de fiets gaan, is al heel moeilijk, zeker bij kinderen van het lager onderwijs. We zien soms een keer kinderen van 12-13 jaar die met de fiets komen maar heel uitzonderlijk. Er zijn er ook die te voet komen, bij kinderen die op minder dan een km wonen gebeurt dat soms eens. Maar de meesten hebben gemotoriseerd vervoer nodig en komen met de wagen of de bus."



Figuur 12: : Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens leeftijd en onderwijsniveau

1.2.3. VERVOERSWIJZEKEUZE VOLGENS ONDERWIJSNIVEAU

In de **nulmeting** wordt in het kleuteronderwijs over het algemeen ongeveer 70% van de leerlingen opgehaald met het collectief busvervoer, en een kwart van de leerlingen gebracht met de auto. 4% van de leerlingen, namelijk de leerlingen die op internaat verblijven, verplaatsen zich te voet (of met hun mobiliteitshulpmiddel) naar school. Het feit dat de meeste leerlingen met de schoolbus komen of door hun ouders worden afgezet (bv. op weg naar hun werk), is logisch aangezien kleuters zich niet zelfstandig naar school kunnen verplaatsen (bv. met openbaar vervoer). In het lager onderwijs is de schoolbus ook de meest gebruikte vervoerswijze, nl. met 64%, en wordt er ook een kwart van de leerlingen met de auto naar school gebracht. Er zijn hierbij iets meer leerlingen die te voet naar school komen, en een beperkt aantal met de fiets of met de lijnbus. Ook in het lager onderwijs zijn de meeste leerlingen afhankelijk van anderen (schoolbus of ouders) om naar school te komen.

In het secundair onderwijs maakt ongeveer 43% van de leerlingen gebruik van de schoolbus, 10% verplaatst zich te voet en 7% met de fiets. Ongeveer 21% van de leerlingen maakt gebruik van de lijnbus, 8% van de trein en bijna 10% wordt met de auto naar school gebracht. Er is hierbij een grotere mate van zelfstandigheid waar te nemen.

In de **eerste vervolgmeting** worden in het kleuteronderwijs iets meer leerlingen met de auto naar school gebracht (van 24% naar 28%) en neemt het gebruik van de schoolbus iets af (van 71% naar 66%). In het kleuteronderwijs zijn in verhouding het grootste aantal nieuwe inschrijvingen, wat de daling van de schoolbus kan verklaren.

In het lager en secundair onderwijs zijn slechts beperkte wijzigingen (namelijk 2% minder) in het gebruik van de schoolbus. De verschillen tussen de pilootregio's blijven hierbij gelijkaardig. Zittende leerlingen behouden hun recht op vervoer tot het einde van het onderwijsniveau, wat ten dele kan verklaren waarom er slechts minimale wijzigingen zijn tussen de nulmeting en vervolgmeting 1. In de totaalpopulatie is momenteel slechts een zeer klein verschil waar te nemen. Naarmate er meer pilootjaren zijn, zullen er meer leerlingen uitstromen en nieuwe leerlingen instromen die de nieuwe criteria volgen, wat naar verwachting zal leiden tot grotere verschillen in vervoerswijzekeuze.

In de **tweede vervolgmeting** neemt het gebruik van de schoolbus opnieuw toe in het kleuteronderwijs (van 66% naar 73%), vooral in Roeselare; wat erop duidt dat de afname tijdens de eerste vervolgmeting niet wordt verdergezet.

Tabel 64: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijsniveau en regio

| NUL-METING | Leuven | | | | | | Roeselare | | | | | | Totaal | | | | | |
|------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|
| | Kl | | La | | Sec | | Kl | | La | | Sec | | Kl | | La | | Sec | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 53 | 76 | 398 | 64 | 200 | 43 | 37 | 65 | 465 | 64 | 286 | 43 | 90 | 71 | 863 | 64 | 486 | 43 |
| Te voet | . | . | 10 | 2 | 37 | 8 | 5 | 8 | 88 | 12 | 79 | 12 | 5 | 4 | 98 | 7 | 116 | 10 |
| Fiets | . | . | 4 | 1 | 10 | 2 | . | . | 21 | 3 | 68 | 10 | . | . | 24 | 2 | 78 | 7 |
| Lijnbus | . | . | 25 | 4 | 132 | 28 | . | . | . | . | 105 | 16 | . | . | 25 | 2 | 237 | 21 |
| Trein | . | . | 1 | 0 | 14 | 3 | . | . | . | . | 74 | 11 | . | . | 1 | 0 | 88 | 8 |
| Auto | 16 | 22 | 169 | 27 | 56 | 12 | 15 | 27 | 159 | 22 | 40 | 6 | 31 | 24 | 327 | 24 | 96 | 9 |
| Andere | . | . | . | . | 5 | 1 | . | . | . | . | 5 | 1 | . | . | . | . | 10 | 1 |
| Geen | 1 | 1 | 15 | 2 | 17 | 4 | . | . | . | . | 1 | 0 | 1 | 1 | 15 | 1 | 18 | 2 |
| Totaal | 70 | 100 | 621 | 100 | 471 | 100 | 57 | 100 | 732 | 100 | 658 | 100 | 127 | 100 | 1353 | 100 | 1129 | 100 |

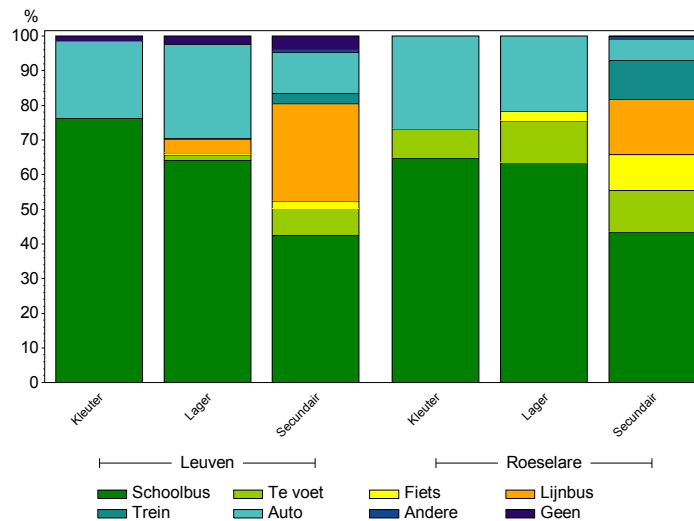
Tabel 65: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau en regio

| VERVOLG 1 | Leuven | | | | | | Roeselare | | | | | | Totaal | | | | | |
|-----------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|
| | Kl | | La | | Sec | | Kl | | La | | Sec | | Kl | | La | | Sec | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 47 | 70 | 373 | 63 | 208 | 41 | 31 | 61 | 405 | 61 | 283 | 41 | 78 | 66 | 778 | 62 | 491 | 41 |
| Te voet | . | . | 8 | 1 | 37 | 7 | 4 | 8 | 71 | 11 | 83 | 12 | 4 | 3 | 79 | 6 | 120 | 10 |
| Fiets | . | . | 2 | 0 | 5 | 1 | . | . | 25 | 4 | 75 | 11 | . | . | 27 | 2 | 80 | 7 |
| Lijnbus | . | . | 19 | 3 | 139 | 27 | . | . | . | . | 98 | 14 | . | . | 19 | 2 | 237 | 20 |
| Trein | . | . | 1 | 0 | 17 | 3 | . | . | . | . | 99 | 14 | . | . | 1 | 0 | 116 | 10 |
| Auto | 17 | 26 | 174 | 29 | 69 | 14 | 16 | 32 | 164 | 25 | 29 | 4 | 34 | 28 | 338 | 27 | 98 | 8 |
| Andere | . | . | 0 | 0 | 4 | 1 | . | . | . | . | 3 | 1 | . | . | 0 | 0 | 7 | 1 |
| Geen | 3 | 5 | 19 | 3 | 27 | 5 | . | . | 0 | 0 | 14 | 2 | 3 | 3 | 19 | 2 | 41 | 3 |
| Totaal | 67 | 100 | 596 | 100 | 506 | 100 | 52 | 100 | 665 | 100 | 683 | 100 | 119 | 100 | 1261 | 100 | 1190 | 100 |

Tabel 66: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau en regio

| VERVOLG 2 | Leuven | | | | | | Roeselare | | | | | | Totaal | | | | | |
|--------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|
| | Kl | | La | | Sec | | Kl | | La | | Sec | | Kl | | La | | Sec | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 47 | 69 | 358 | 60 | 202 | 38 | 54 | 76 | 390 | 65 | 254 | 38 | 101 | 73 | 748 | 62 | 456 | 38 |
| Te voet | . | . | 15 | 3 | 48 | 9 | 3 | 5 | 70 | 12 | 89 | 13 | 3 | 2 | 85 | 7 | 137 | 12 |
| Fiets | . | . | 12 | 2 | 9 | 2 | . | . | 20 | 3 | 58 | 9 | . | . | 32 | 3 | 67 | 6 |
| Lijnbus | 0 | 1 | 24 | 4 | 140 | 27 | . | . | 1 | 0 | 109 | 16 | 0 | 0 | 25 | 2 | 249 | 21 |
| Trein | . | . | 1 | 0 | 17 | 3 | . | . | . | . | 91 | 14 | . | . | 1 | 0 | 109 | 9 |
| Auto | 16 | 23 | 166 | 28 | 67 | 13 | 14 | 19 | 117 | 20 | 42 | 6 | 29 | 21 | 283 | 24 | 109 | 9 |
| Andere | 5 | 7 | 22 | 4 | 32 | 6 | . | . | 0 | 0 | 16 | 2 | 5 | 4 | 22 | 2 | 48 | 4 |
| Geen | . | . | 3 | 1 | 14 | 3 | . | . | . | . | 5 | 1 | . | . | 3 | 0 | 19 | 2 |
| Totaal | 68 | 100 | 602 | 100 | 529 | 100 | 71 | 100 | 597 | 100 | 663 | 100 | 139 | 100 | 1199 | 100 | 1192 | 100 |

In Roeselare gaan in het kleuter- en lager onderwijs een aantal leerlingen te voet naar school, terwijl in Leuven dan weer enkele leerlingen in het lager onderwijs met de lijnbus naar school gaan. In Leuven is er in het secundair onderwijs een groter gebruik van de lijnbus, en in Roeselare meer te voet en met de fiets. Dit verschil is te wijten aan het grotere aanbod openbaar vervoer in Leuven, waardoor er ook meer gebruik van deze modus is in Leuven t.o.v. in Roeselare. Het aandeel schoolbus in het secundair onderwijs is in beide pilootregio's gelijk.



Figuur 13: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijsniveau en regio

Het verschil tussen lager en secundair onderwijs komt duidelijk naar boven in de focusgroep-interviews.

- **Regiocoördinator Leuven:** "In de lagere scholen moet je andere alternatieven dan alleen naar school komen met de fiets, te voet of het openbaar vervoer zoeken voor ouders waarbij je eerder moet inzetten op naschoolse opvang, opstapplaatsen en dergelijke meer."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "In het lager zijn alternatieve vervoersmodi iets minder aan de orde, omdat we daar sowieso met de leeftijd en maturiteit vaak van die kinderen zitten die niet klaar zijn."

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Daar zit ik nu momenteel heel sterk op aan het focussen om eigenlijk de evaluatie in de klassenraden te krijgen van de zelfredzaamheid van die leerlingen om te kijken van hebben bepaalde leerlingen in het tweede jaar, eerste jaar, voldoende vooruitgang gemaakt, kunnen ze fietsen, kunnen ze het openbaar vervoer gebruiken om eigenlijk van dat collectief vervoer dan gehaald te worden. We zitten daar nu wel te focussen op de secundaire scholen omdat in het lager de leeftijd vaak nog uitmaakt dat leerlingen niet klaar zijn om met het openbaar vervoer te komen."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "Maar ik denk, moest je op Viamigo kunnen inzetten en ook die fietstrajecten en fietsveiligheid in de kijker zetten, dat dat misschien ook wel zou stimuleren maar dan vooral in het secundair."

1.2.4. VERVOERSWIJZEKEUZE VOLGENS ONDERWIJSTYPE

Over het algemeen wordt in de **nulmeting**, over alle leerlingen heen, de schoolbus het meeste gebruikt bij type 2 (matig tot ernstig verstandelijk), type 4 (motorisch), en type 1/8/BA (leerstoornissen en licht mentale handicap). Type 3 (ernstige emotionele of gedragsproblemen) maakt over het algemeen het minste gebruik van de schoolbus (36%), en maakt het meeste gebruik van de trein in vergelijking met de andere onderwijstypes. Type 9 (ASS) maakt het meeste gebruik van de lijnbus t.o.v. de andere onderwijstypes.

In de **eerste vervolgmeting** is er bij type 1 (licht verstandelijk) een sterke afname van de schoolbus (van 44% naar 33%) met een toename van alle andere modi. Bij type 4 (motorisch) is een toename van de schoolbus (van 65% naar 71%), en bij type basisaanbod (specifieke onderwijsbehoeften) is een afname van de schoolbus (van 59% naar 51%) en een toename van te voet en met de auto.

In de **tweede vervolgmeting** zijn er weinig opvallende wijzigingen. Het gebruik van de schoolbus neemt lichtjes af bij type 3 (van 32% naar 30%), type 4 (van 71% naar 68%) en type 9 (van 42% naar 39%). De relatieve afname van de schoolbus tussen de nulmeting en vervolgmeting 1 betreft dus vermoedelijk een toeval i.p.v. een structurele wijziging in de vervoerswijzekeuze.

Tabel 67: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype

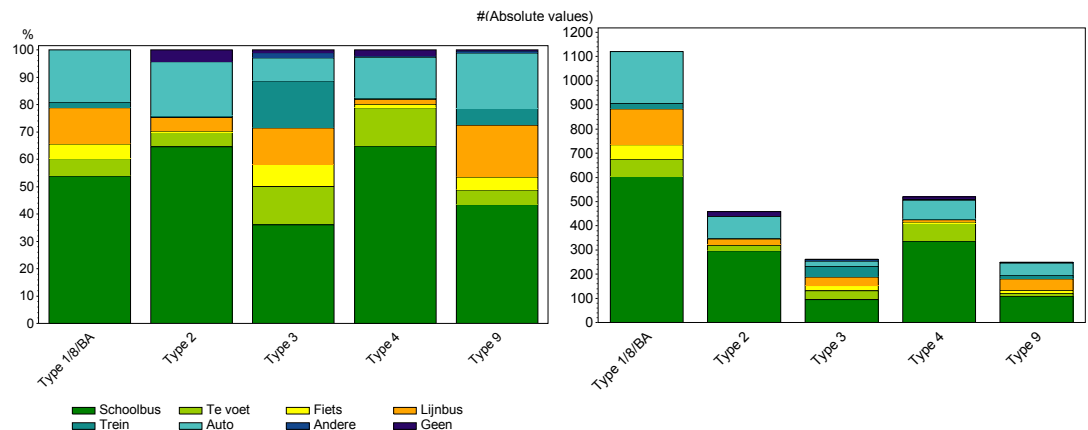
| NULMETING | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|-----------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 604 | 54 | 296 | 65 | 95 | 36 | 337 | 65 | 108 | 44 |
| Te voet | 72 | 6 | 24 | 5 | 37 | 14 | 73 | 14 | 13 | 5 |
| Fiets | 60 | 5 | 6 | 1 | 21 | 8 | 7 | 1 | 12 | 5 |
| Lijnbus | 148 | 13 | 23 | 5 | 35 | 13 | 9 | 2 | 47 | 19 |
| Trein | 23 | 2 | 3 | 1 | 45 | 17 | 3 | 1 | 15 | 6 |
| Auto | 214 | 19 | 91 | 20 | 22 | 8 | 77 | 15 | 50 | 20 |
| Andere | . | . | . | . | 5 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 |
| Geen | 0 | 0 | 20 | 4 | 3 | 1 | 11 | 2 | 1 | 0 |
| Totaal | 1120 | 100 | 459 | 100 | 262 | 100 | 520 | 100 | 249 | 100 |

Tabel 68: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype

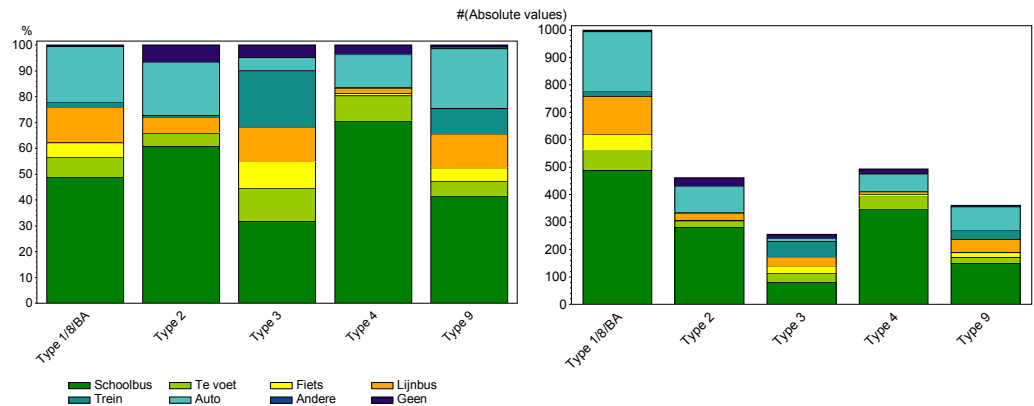
| VERVOLG 1 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|-----------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 488 | 49 | 281 | 61 | 81 | 32 | 348 | 71% | 150 | 42 |
| Te voet | 77 | 8 | 24 | 5 | 33 | 13 | 48 | 10 | 21 | 6 |
| Fiets | 56 | 6 | 1 | 0 | 26 | 10 | 4 | 1 | 19 | 5 |
| Lijnbus | 137 | 14 | 28 | 6 | 34 | 13 | 10 | 2 | 47 | 13 |
| Trein | 21 | 2 | 3 | 1 | 56 | 22 | 2 | 0 | 35 | 10 |
| Auto | 215 | 22 | 96 | 21 | 13 | 5 | 62 | 13 | 83 | 23 |
| Andere | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 | 1 |
| Geen | 4 | 0 | 30 | 7 | 12 | 5 | 15 | 3 | 2 | 1 |
| Totaal | 999 | 100 | 462 | 100 | 255 | 100 | 493 | 100 | 360 | 100 |

Tabel 69: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype

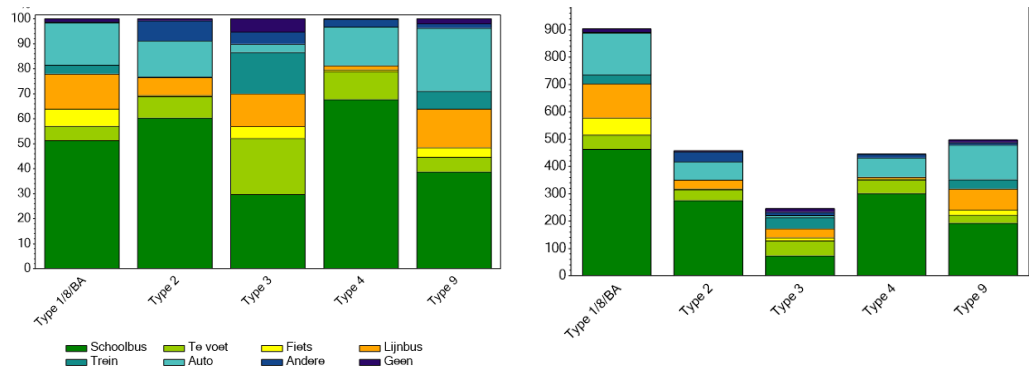
| VERVOLG 2 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|-----------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 462 | 51 | 276 | 60 | 73 | 30 | 301 | 68 | 192 | 39 |
| Te voet | 52 | 6 | 39 | 9 | 55 | 22 | 49 | 11 | 29 | 6 |
| Fiets | 62 | 7 | 2 | 1 | 12 | 5 | 3 | 1 | 19 | 4 |
| Lijnbus | 126 | 14 | 33 | 7 | 32 | 13 | 7 | 2 | 77 | 15 |
| Trein | 33 | 4 | 1 | 0 | 41 | 17 | . | . | 35 | 7 |
| Auto | 153 | 17 | 66 | 14 | 8 | 3 | 69 | 16 | 126 | 25 |
| Andere | 3 | 0 | 37 | 8 | 12 | 5 | 14 | 3 | 9 | 2 |
| Geen | 12 | 1 | 4 | 1 | 13 | 5 | 1 | 0 | 10 | 2 |
| Totaal | 903 | 100 | 458 | 100 | 246 | 100 | 445 | 100 | 497 | 100 |



Figuur 14: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens onderwijstype



Figuur 15: : Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens onderwijstype



Figuur 16: : Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 (relatief en absoluut) volgens onderwijstype

De aard van de beperking maakt het makkelijker of moeilijker om alternatieve vervoersmodi te gebruiken. Het kwalitatief onderzoek bevestigt de relatie tussen de vervoerswijze en het type beperking:

- **Schoolpersoneel:** "De moeilijkste doelgroepen voor alternatieve vervoersmodi zijn: kinderen met een fysieke beperking (type 4), maar daarnaast ook type 2 en kinderen met een zware ASS-problematiek (type 9).

In Leuven gaat in type 1/8/BA ongeveer 17% van de leerlingen met de lijnbus naar school en wordt 22% met de auto gebracht, terwijl in Roeselare in dit type het aandeel lijnbus beperkter is en er ook meer te voet en met de fiets naar school wordt gegaan, buiten het merendeel van de leerlingen dat met de schoolbus opgehaald.

In type 2 wordt in Leuven ook beperkt gebruik gemaakt van de lijnbus en te voet.

- **Regiocoördinator Leuven:** "Voor type 2, zware mentale handicaps en heel zware zorgprofielen, wordt er ook redelijk veel collectief vervoer aangevraagd."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "Type 2-leerlingen met een mentale beperking gebruiken ook nog voornamelijk collectief busvervoer."

In Leuven wordt bij type 3 vooral gebruik gemaakt van de lijnbus en wordt de schoolbus slechts zeer beperkt gebruikt, terwijl de schoolbus in Roeselare voor bijna 40% van de verplaatsingen wordt gebruikt.

In type 4 wordt in Roeselare voor 10% te voet (of met het mobiliteitshulpmiddel) naar school gegaan, vooral door leerlingen op internaat. Voor zeer kleine afstanden (vanaf het internaat) is te voet of met het mobiliteitshulpmiddel mogelijk. Voor verdere afstanden kan een leerling van type 4 echter moeilijker anders naar school dan met de schoolbus.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"In onze type 4 school is bijna volledige vraag naar collectief vervoer."*
- **Directie Leuven:** *"Al die kinderen in die rolstoelen kunnen ook niet naar een opstapplaats komen, al die type 4-leerlingen moeten thuis opgehaald worden."*
- **CLB Roeselare:** *"Bij kinderen die zich met hulpmiddelen moeten verplaatsen, kan je niet dezelfde verwachtingen stellen als bij een zelfstandig kind."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Onze type 4 school heeft leerlingen die zodanig zwak zijn dat ze op geen andere manier naar school kunnen komen dan met het collectief busvervoer. Daar gaat meer dan 95% mee op de collectieve bus en daar is nog geen enkel verschil met de vorige jaren."*

In type 9 wordt de lijnbus voor bijna 30% gebruikt in Leuven en wordt een kwart met de auto gebracht, terwijl in Roeselare leerlingen vooral met de schoolbus gebracht worden, alsook een beperkt aandeel te voet, met de fiets, met de lijnbus en gebracht met de auto. Leerlingen van type 9 hebben het zeer moeilijk met verandering (o.a. in vervoerswijze).

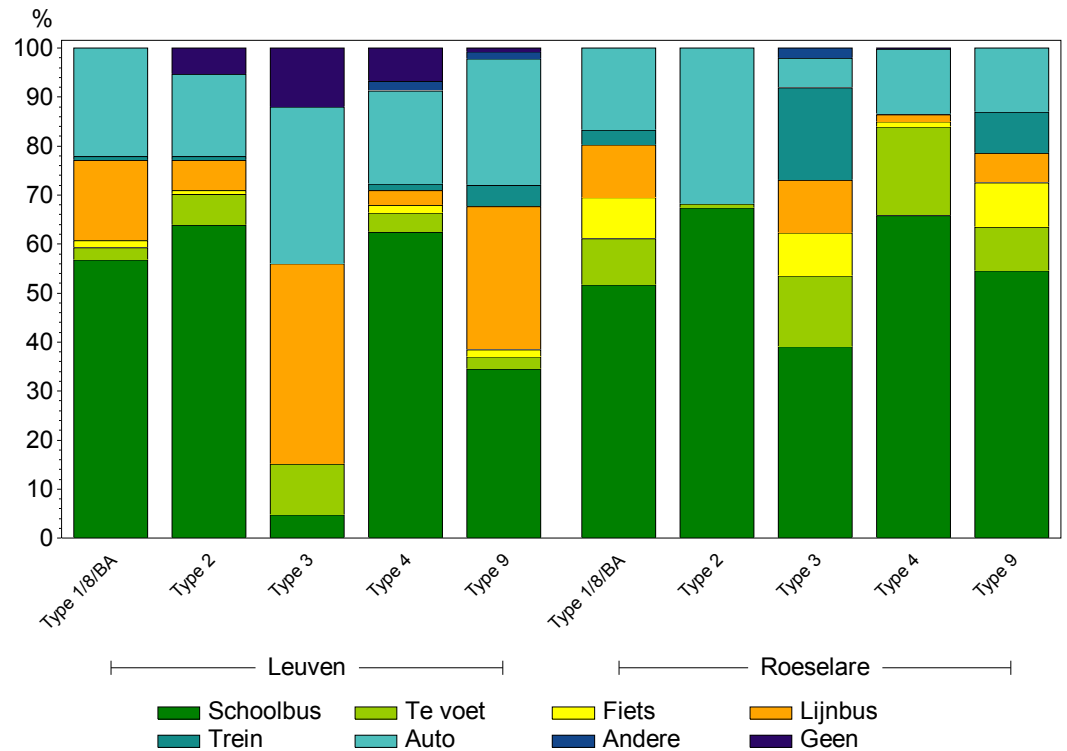
- **Directie Roeselare:** *"Welke leerlingen het ook moeilijk hebben gehad, zijn type 9, kinderen met autisme. Omdat er veel veranderd is. Plots een andere bus, ik word niet meer aan de voordeur opgehaald ik moet naar een opstapplaats. Waarom? Die kinderen zijn daar niet in mee en die snappen dat niet eigenlijk: al jaren dit en nu dat. Dus type 9 dat is voor die kinderen toch ook wel even een aanpassing."*
- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Bij ASS zijn alternatieven zwaar. Eigenlijk heb je daar alleen maar de mogelijkheid van ofwel mama of papa brengen ze. Ze kunnen de verkeersveiligheid niet inschatten om te fietsen en op het moment dat de pool veranderd of er is een andere begeleidster kunnen die dat niet plaatsen. Dus als je aan mij vraagt welke leerling gaat automatisch mee op de schoolbus, heb je daar uw antwoord."*

Leerlingen uit het type 9 hebben ook vaak moeilijkheden met de prikkels op de collectieve vervoersmodi zoals de schoolbus en het openbaar vervoer.

- **Ouder Leuven:** *"Vroeger werden kinderen thuis afgezet, nu soms ergens op een drukke steenweg. Dat is absoluut niet evident. De kinderen van type 9, dus kinderen met autisme, die heel veel last hebben van drukte, van overprikkeling, dus voor een heel groot deel van die kinderen is busvervoer sowieso onmogelijk. Dus het is zeker geen systeem dat voor iedereen toegankelijk is, voor mijn kind en nog veel andere is het onmogelijk om de schoolbus te nemen."*

In het type 9-onderwijs is er wel een uitzondering, namelijk type 9 OV4. Dit zijn zeer sterke leerlingen die allemaal op een alternatieve vervoerswijze naar school komen.

- **Directie Leuven:** "Niemand van type 9 OV4 neemt de schoolbus. Iedereen neemt de trein of Lijnbus, komt zelfstandig met de fiets of te voet. Dat is een zeer sterke doelgroep dus de focus ligt daar eigenlijk op alternatieven. Dat zijn ook allemaal kinderen die naar een arbeidssituatie doorstromen, die moeten later ook op hun werk geraken dus dat is wel belangrijk dat die dat kunnen."



Figuur 17: Vervoerswijzekeuze in de nuimeting volgens onderwijstype en regio

Als we dit linken aan de afstanden tot de school per type, dan zien we dat de afstanden bij type 4 gemiddeld groter zijn dan de andere types door de spreiding van het aanbod scholen type 4. In combinatie met de aard van de beperking (namelijk een hogere nood aan collectief vervoer bij type 4 leerlingen), kan dit verklaren waarom de schoolbus hier het meest gebruikt wordt.

Tabel 70: Gemiddelde afstanden volgens type en opleidingsvorm per regio

| Type x OV | | Leuven | | | | Roeselare | | | |
|-------------|----------------|--------|------|-----|------|-----------|------|-----|-------|
| | | Gem | Med | Min | Max | Gem | Med | Min | Max |
| Type 1/8/BA | OV 3 | 10.2 | 7.6 | 0.6 | 80.7 | 9.7 | 7.9 | 0.3 | 38.7 |
| | Basisonderwijs | 8.2 | 6.1 | 0.5 | 37.6 | 4.2 | 3.1 | 0.3 | 43.0 |
| Type 2 | OV 1 | 9.4 | 7.2 | 0.1 | 40.7 | | | | |
| | OV 2 | 10.9 | 8.2 | 0.1 | 38.7 | | | | |
| | Basisonderwijs | 11.4 | 9.6 | 0.1 | 35.1 | 8.0 | 5.8 | 0.8 | 45.1 |
| Type 3 | OV 1 | 13.4 | 10.3 | 0.1 | 55.9 | 14.9 | 10.4 | 0.4 | 50.5 |
| | OV 3 | | | | | 12.4 | 12.8 | 1.2 | 41.1 |
| | OV 4 | | | | | 16.0 | 13.3 | 1.4 | 105.9 |

| Type x OV | | Leuven | | | | Roeselare | | | |
|-----------|----------------|--------|------|-----|------|-----------|------|-----|------|
| | | Gem | Med | Min | Max | Gem | Med | Min | Max |
| | Basisonderwijs | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 6.1 | 3.8 | 0.6 | 23.7 |
| Type 4 | OV 1 | 11.6 | 9.7 | 0.8 | 29.7 | 13.3 | 9.8 | 0.1 | 40.1 |
| | OV 2 | 7.4 | 7.7 | 4.5 | 9.8 | 12.1 | 10.5 | 1.8 | 32.3 |
| | OV 3 | 12.9 | 9.4 | 1.7 | 32.6 | 7.9 | 5.5 | 0.8 | 23.8 |
| | OV 4 | | | | | 16.3 | 14.6 | 1.0 | 44.1 |
| | Basisonderwijs | 14.9 | 12.2 | 0.6 | 33.3 | 11.8 | 9.1 | 0.2 | 39.7 |
| Type 9 | OV 1 | 11.2 | 10.0 | 2.2 | 24.5 | 13.5 | 11.0 | 1.8 | 34.6 |
| | OV 2 | 10.1 | 9.9 | 6.2 | 14.2 | | | | |
| | OV 3 | 11.8 | 7.4 | 0.5 | 25.9 | 9.9 | 8.7 | 0.6 | 22.9 |
| | OV 4 | 10.5 | 8.5 | 0.8 | 26.3 | 19.0 | 15.8 | 0.8 | 46.3 |
| | Basisonderwijs | 10.6 | 8.4 | 0.2 | 61.3 | 8.6 | 4.8 | 0.8 | 39.7 |

Onderwijs voor leerlingen in type 4 OV 4 (wat aangeboden wordt in pilootregio Roeselare) wordt slechts zeer uitzonderlijk aangeboden, waardoor de afstanden tot de school typisch groter zijn en er dus meer leerlingen gebruik maken van de schoolbus, ondanks dat OV 4 meestal profielen van sterkere leerlingen zijn.

Als we kijken naar de vervoerswijzekeuze volgens onderwijstype in het **kleuteronderwijs**, zien we dat de schoolbus voor alle types gebruikt wordt voor ongeveer 70% (waarbij slechts een beperkt aantal kinderen in type 3 zodat hierover geen conclusies kunnen getrokken worden). Bij leerlingen van type 2 neemt het gebruik van de auto iets af in vervolgmeting 2, met een hoger gebruik van de schoolbus tot gevolg.

Tabel 71: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype in kleuteronderwijs

| NULMETING | Kleuter | | | | | | | |
|----------------------|---------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | |
| Schoolbus | 53 | 74 | 4 | 60 | 27 | 68 | 6 | 67 |
| Te voet | . | . | 2 | 40 | 2 | 4 | 1 | 9 |
| Fiets | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Lijnbus | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Trein | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Auto | 18 | 25 | 0 | 1 | 11 | 28 | 2 | 24 |
| Andere | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Geen | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| Totaal | 72 | 100 | 6 | 100 | 40 | 100 | 9 | 100 |

Tabel 72: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype in kleuteronderwijs

| VERVOLG 1 | Kleuter | | | | | | | |
|----------------------|---------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | |
| Schoolbus | 43 | 70 | 1 | 50 | 23 | 57 | 13 | 74 |
| Te voet | . | . | 1 | 50 | 3 | 7 | 1 | 5 |
| Fiets | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Lijnbus | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Trein | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Auto | 17 | 28 | . | . | 13 | 32 | 4 | 22 |
| Andere | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Geen | 1 | 2 | . | . | 2 | 5 | . | . |
| Totaal | 61 | 100 | 2 | 100 | 40 | 100 | 17 | 100 |

Tabel 73: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype in kleuteronderwijs

| VERVOLG 2 | Kleuter | | | | | | | |
|----------------------|---------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | |
| Schoolbus | 48 | 82 | 3 | 87 | 21 | 55 | 30 | 76 |
| Te voet | . | . | . | . | 3 | 9 | . | . |
| Fiets | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Lijnbus | 0 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| Trein | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Auto | 8 | 13 | 0 | 13 | 12 | 31 | 9 | 24 |
| Andere | 3 | 5 | . | . | 2 | 5 | . | . |
| Geen | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Totaal | 59 | 100 | 3 | 100 | 38 | 100 | 39 | 100 |

In het **lager onderwijs** is er bij type 1/8/BA vooral gebruik van de schoolbus, en wordt een kwart van de leerlingen met de auto naar school gebracht. Bij type 2 is dezelfde tendens, maar neemt in vervolgmeting 2 het aandeel auto iets af met meer gebruik van de schoolbus tot gevolg. Bij type 3 gaan er in vervolgmeting 2 iets meer leerlingen te voet naar school waardoor het gebruik van de schoolbus afneemt. Type 4 gaat voornamelijk met de schoolbus naar school. Bij type 9 wordt ongeveer de helft van de leerlingen met de auto afgezet op school, wat iets toeneemt tijdens vervolgmeting 2.

Tabel 74: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype in lager onderwijs

| NULMETING | Lager | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------|----|--------|----|--------|----|--------|----|--------|----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 510 | 64 | 129 | 67 | 29 | 58 | 148 | 70 | 47 | 48 |

| NULMETING | Lager | | | | | | | | | |
|-----------|-------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Te voet | 43 | 5 | 6 | 3 | 20 | 40 | 23 | 11 | 6 | 6 |
| Fiets | 21 | 3 | . | . | . | . | 1 | 1 | 2 | 2 |
| Lijnbus | 23 | 3 | . | . | . | . | . | . | 2 | 2 |
| Trein | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 |
| Auto | 205 | 26 | 48 | 25 | 1 | 2 | 34 | 16 | 40 | 40 |
| Andere | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Geen | 0 | 0 | 9 | 5 | 0 | 0 | 6 | 3 | . | . |
| Totaal | 802 | 100 | 192 | 100 | 50 | 100 | 211 | 100 | 98 | 100 |

Tabel 75: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype in lager onderwijs

| VERVOLG 1 | Lager | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 408 | 59 | 120 | 64 | 36 | 68 | 160 | 80 | 55 | 42 |
| Te voet | 39 | 6 | 6 | 3 | 14 | 27 | 14 | 7 | 6 | 4 |
| Fiets | 23 | 3 | . | . | . | . | 1 | 1 | 3 | 2 |
| Lijnbus | 16 | 2 | . | . | . | . | . | . | 3 | 2 |
| Trein | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 |
| Auto | 204 | 30 | 49 | 26 | 3 | 5 | 20 | 10 | 63 | 48 |
| Andere | . | . | 0 | 0 | . | . | . | . | . | . |
| Geen | 0 | 0 | 13 | 7 | . | . | 6 | 3 | . | . |
| Totaal | 690 | 100 | 188 | 100 | 52 | 100 | 201 | 100 | 130 | 100 |

Tabel 76: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype in lager onderwijs

| VERVOLG 2 | Lager | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 373 | 63 | 130 | 70 | 33 | 50 | 136 | 78 | 77 | 43 |
| Te voet | 28 | 5 | 11 | 6 | 29 | 44 | 8 | 5 | 8 | 5 |
| Fiets | 26 | 5 | . | . | . | . | 1 | 1 | 5 | 3 |
| Lijnbus | 21 | 4 | . | . | . | . | . | . | 4 | 2 |
| Trein | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 |
| Auto | 141 | 24 | 30 | 16 | 4 | 6 | 24 | 14 | 84 | 47 |
| Andere | 1 | 0 | 15 | 8 | . | . | 6 | 3 | . | . |
| Geen | 2 | 0 | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 |
| Totaal | 593 | 100 | 185 | 100 | 66 | 100 | 175 | 100 | 180 | 100 |

In het **secundair onderwijs** wordt de schoolbus bij type 1/8/BA gebruikt bij minder dan 30% van de leerlingen: deze leerlingen maken typisch meer gebruik van openbaar vervoer (bus of trein), of gaan te voet of met de fiets naar school. Bij type 2 is er in de nulmeting bijna 60% gebruik van de schoolbus, maar dit neemt af in vervolgmeting 2 met iets meer leerlingen die zich nu te voet naar school verplaatsen. Bij type 3 is het aandeel schoolbus beperkt tot 30% in de nulmeting, tot 23% in vervolgmeting 2: hierbij gaan ook de meeste leerlingen met openbaar vervoer, of te voet of met de fiets naar school. Bij type 4 is ongeveer 60-65% gebruik van de schoolbus, en komt een beperkt gedeelte met de auto of te voet (met het mobiliteitshulpmiddel) naar school. Bij type 9 neemt het gebruik van de schoolbus beperkt af van 39% naar 32% in de tweede vervolgmeting.

Tabel 77: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens onderwijstype in secundair onderwijs

| NULMETING | Secundair | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 93 | 29 | 114 | 59 | 62 | 30 | 162 | 60 | 55 | 39 |
| Te voet | 29 | 9 | 18 | 9 | 14 | 7 | 49 | 18 | 6 | 5 |
| Fiets | 39 | 12 | 3 | 1 | 21 | 10 | 5 | 2 | 10 | 7 |
| Lijnbus | 125 | 39 | 23 | 12 | 35 | 17 | 9 | 4 | 45 | 32 |
| Trein | 23 | 7 | 3 | 2 | 45 | 22 | 3 | 1 | 14 | 10 |
| Auto | 9 | 3 | 26 | 13 | 21 | 10 | 33 | 12 | 9 | 6 |
| Andere | . | . | . | . | 5 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 |
| Geen | 0 | 0 | 10 | 5 | 3 | 1 | 5 | 2 | 1 | 1 |
| Totaal | 318 | 100 | 195 | 100 | 206 | 100 | 269 | 100 | 142 | 100 |

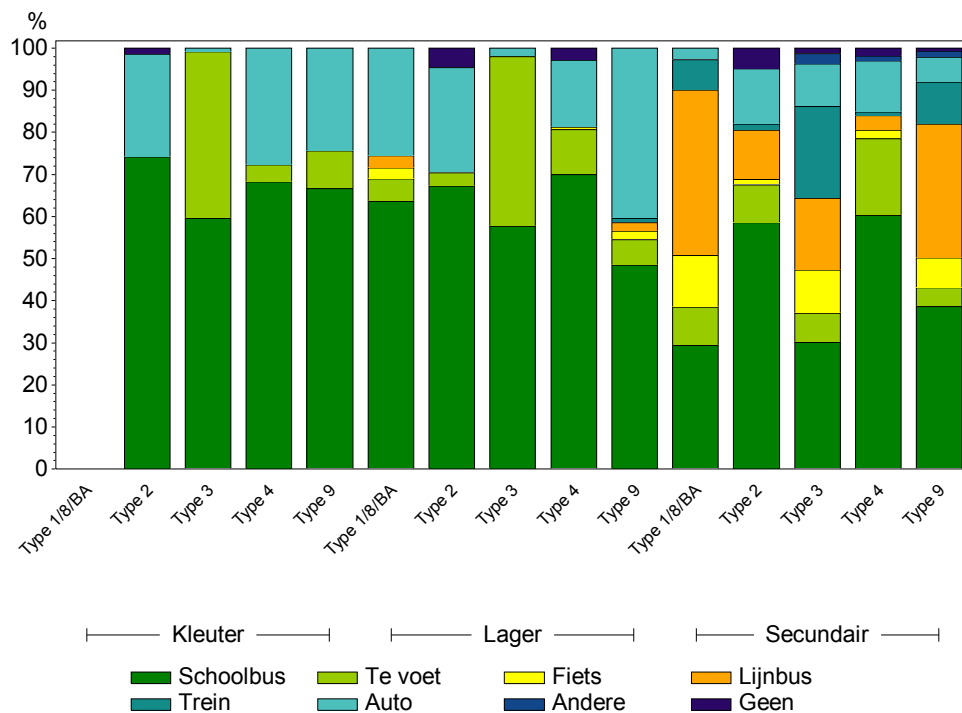
Tabel 78: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype in secundair onderwijs

| VERVOLG 1 | Secundair | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 80 | 26 | 118 | 55 | 45 | 22 | 166 | 66 | 83 | 39 |
| Te voet | 38 | 12 | 18 | 8 | 18 | 9 | 32 | 13 | 14 | 7 |
| Fiets | 33 | 11 | 1 | 1 | 26 | 13 | 3 | 1 | 16 | 7 |
| Lijnbus | 121 | 39 | 28 | 13 | 34 | 17 | 10 | 4 | 44 | 21 |
| Trein | 21 | 7 | 3 | 1 | 56 | 28 | 2 | 1 | 34 | 16 |
| Auto | 11 | 4 | 29 | 14 | 11 | 5 | 30 | 12 | 17 | 8 |
| Andere | 1 | 0 | . | . | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 | 1 |
| Geen | 4 | 1 | 16 | 8 | 12 | 6 | 7 | 3 | 2 | 1 |
| Totaal | 309 | 100 | 213 | 100 | 202 | 100 | 253 | 100 | 213 | 100 |

Tabel 79: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype in secundair onderwijs

| VERVOLG 2 | Secundair | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 89 | 29 | 98 | 46 | 38 | 23 | 145 | 63 | 86 | 32 |
| Te voet | 24 | 8 | 29 | 13 | 26 | 16 | 38 | 16 | 21 | 8 |
| Fiets | 36 | 12 | 2 | 1 | 12 | 7 | 2 | 1 | 14 | 5 |
| Lijnbus | 104 | 34 | 32 | 15 | 32 | 19 | 7 | 3 | 73 | 27 |
| Trein | 33 | 11 | 1 | 1 | 41 | 25 | . | . | 34 | 12 |
| Auto | 12 | 4 | 29 | 13 | 3 | 2 | 33 | 14 | 32 | 12 |
| Andere | 2 | 1 | 19 | 9 | 12 | 7 | 6 | 3 | 9 | 3 |
| Geen | 10 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | . | . | 4 | 2 |
| Totaal | 310 | 100 | 214 | 100 | 165 | 100 | 231 | 100 | 273 | 100 |

Er zijn voor elk type duidelijk verschillen waar te nemen volgens onderwijsniveau, waarbij men bij de hogere onderwijsniveaus (secundair onderwijs) inzet op meer zelfstandigheid.



Figuur 18: Vervoerswijzekeuze volgens onderwijstype en onderwijsniveau

- Type 1/8/BA: in het lager onderwijs voornamelijk gebruik van schoolbus (65%) en gebracht met de auto; in het secundair onderwijs slechts een kwart van de leerlingen met de schoolbus en vooral gebruik van de lijnbus, en beperkt te voet of met de fiets.
- Type 2: afname van de schoolbus in het secundair onderwijs, met 40% gebruik van alternatieve vervoersmodi.
- Type 3: in het lager onderwijs voornamelijk gebruik van schoolbus (65%) en gebracht met de auto; in het secundair onderwijs slechts een kwart van de leerlingen met de schoolbus en vooral gebruik van lijnbus en trein, en beperkt te voet of met de fiets.
- Type 4: vooral schoolbus en met de auto in het kleuter- en lager onderwijs, meer te voet of met eigen mobiliteitshulpmiddel in het secundair onderwijs.
- Type 9: afname van schoolbus bij hogere onderwijsniveaus, in secundair onderwijs 60% gebruik van alternatieve vervoersmodi waarvan vooral lijnbus.

Het kwalitatief onderzoek toont aan dat er types buitengewoon onderwijs zijn waarbij de deelnemers aan de focusgroep-interviews mogelijkheden zien tot alternatieve modi.

- **Directie Roeselare:** *"Waar er heel veel mogelijkheid zit, is in type 3 secundair onderwijs. Daar zijn er verschillende leerlingen die het openbaar vervoer of de fiets nemen in het weekend, maar het zijn vaak de ouders die dat tegenhouden in de week omwille van angst voor spijbelproblematiek."*

1.2.5. VERVOERSWIJZEKEUZE VOLGENS OPLEIDINGSVORM

De schoolbus wordt in de **nulmeting** over het algemeen het meeste gebruikt bij OV1 en OV2 in het secundair onderwijs, namelijk respectievelijk de leerlingen die school lopen met als doel integratie in een beschermd leefmilieu en leerlingen die school lopen met als doel integratie in een beschermd leef- en werkmilieu. Bij OV3 wordt het minste gebruik gemaakt van de schoolbus, namelijk slechts 30%, en meer van het openbaar vervoer, de fiets en te voet in vergelijking met de andere types. Bij OV4 wordt er naast de schoolbus voornamelijk gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, zowel de lijnbus als de trein. Hierbij is er een vertekening van de cijfers doordat school R10 in Roeselare type 4 OV4 aanbiedt, waarbij de leerlingen omwille van de aard beperking (motorische beperking) zich ook voornamelijk met de schoolbus verplaatsen. Deze resultaten beïnvloeden het gebruik van de schoolbus bij leerlingen in OV4 sterk.

De resultaten van de **eerste vervolgmeting** tonen aan dat er bij OV2 een toename is in het gebruik van de lijnbus (van 21% naar 26%). Bij OV4 is er een afname van de schoolbus (van 45% naar 38%) en wordt er meer gebruik gemaakt van de fiets (met bijna een verdubbeling van 5% naar 9%).

Bij de **tweede vervolgmeting** is er voornamelijk een afname in het gebruik van de schoolbus bij OV2 (van 56% naar 45%) waarbij er meer te voet naar school gegaan wordt en bij OV4 (van 38% naar 30%) waarbij nu ook meer leerlingen te voet en met de lijnbus gaan.

Tabel 80: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens opleidingsvorm

| NULMETING | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|-----------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 183 | 52 | 62 | 56 | 147 | 32 | 94 | 45 | 953 | 64 |
| Te voet | 51 | 14 | 11 | 10 | 46 | 10 | 8 | 4 | 103 | 7 |
| Fiets | 9 | 3 | 3 | 3 | 56 | 12 | 10 | 5 | 24 | 2 |
| Lijnbus | 17 | 5 | 23 | 21 | 150 | 33 | 47 | 23 | 25 | 2 |
| Trein | 11 | 3 | 3 | 3 | 34 | 7 | 40 | 19 | 1 | 0 |
| Auto | 57 | 16 | 8 | 7 | 24 | 5 | 8 | 4 | 358 | 24 |
| Andere | 7 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | . | . |
| Geen | 16 | 5 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 16 | 1 |
| Totaal | 351 | 100 | 110 | 100 | 460 | 100 | 208 | 100 | 1480 | 100 |

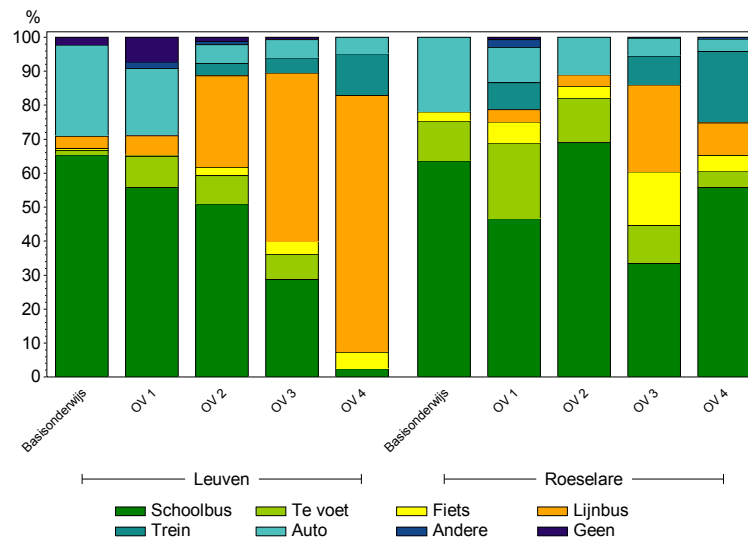
Tabel 81: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 1 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|-----------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 186 | 53 | 71 | 56 | 148 | 30 | 86 | 38 | 856 | 62 |
| Te voet | 44 | 13 | 8 | 6 | 62 | 13 | 8 | 3 | 83 | 6 |
| Fiets | 6 | 2 | 2 | 2 | 52 | 11 | 20 | 9 | 27 | 2 |
| Lijnbus | 17 | 5 | 32 | 26 | 153 | 31 | 35 | 15 | 19 | 1 |
| Trein | 5 | 1 | 3 | 2 | 41 | 9 | 67 | 29 | 1 | 0 |
| Auto | 59 | 17 | 6 | 5 | 22 | 5 | 11 | 5 | 372 | 27 |
| Andere | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| Geen | 29 | 8 | 4 | 3 | 8 | 2 | 0 | 0 | 22 | 2 |
| Totaal | 350 | 100 | 126 | 100 | 486 | 100 | 228 | 100 | 1379 | 100 |

Tabel 82: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 2 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|-----------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 172 | 49 | 56 | 45 | 151 | 32 | 76 | 30 | 849 | 63 |
| Te voet | 59 | 17 | 13 | 11 | 44 | 9 | 21 | 8 | 88 | 7 |
| Fiets | 5 | 2 | 4 | 3 | 46 | 10 | 11 | 4 | 32 | 2 |
| Lijnbus | 18 | 5 | 36 | 28 | 136 | 28 | 59 | 24 | 25 | 2 |
| Trein | 4 | 1 | 1 | 1 | 52 | 11 | 52 | 21 | 1 | 0 |
| Auto | 57 | 16 | 11 | 9 | 24 | 5 | 17 | 7 | 312 | 23 |
| Andere | 32 | 9 | 3 | 2 | 9 | 2 | 4 | 2 | 27 | 2 |
| Geen | 6 | 2 | 1 | 1 | 18 | 4 | 12 | 5 | 3 | 0 |
| Totaal | 352 | 100 | 125 | 100 | 481 | 100 | 252 | 100 | 1338 | 100 |

Indien we kijken naar de vervoerswijzekeuze volgens opleidingsvorm in beide pilootregio's afzonderlijk, zien we dat er in Leuven opvallend meer gebruik wordt gemaakt van de lijnbus in OV2, OV3 en (voornamelijk) OV4. In Roeselare maken leerlingen van OV3 het meeste gebruik van de lijnbus en komt een deel van de leerlingen met de fiets of te voet; maar voor de andere opleidingsvormen blijft de schoolbus de voornaamste vervoerswijze. Voor OV4 is dit te verklaren omwille van de school in Roeselare die type 4 OV4 aanbiedt, waarbij leerlingen omwille van de aard van de beperking meer gebruik maken van de schoolbus. Deze school in Hooglede heeft een apart circuit voor leerlingen van type 4 en organiseert het vervoer volledig zelf waarbij de leerlingen op afzonderlijke (school)bussen zitten met een groot rekruteringsgebied (8 leerlingen per bus, aangepast aan de noden van leerlingen door o.a. liften).



Figuur 19: Vervoerswijzekeuze volgens opleidingsvorm en regio

Ervaringen uit het kwalitatief onderzoek tonen eveneens aan dat de opleidingsvorm bepalend is voor de keuze van de vervoersmodi. Er is namelijk een groot verschil in zelfstandigheid tussen OV1-2 en OV3-4.

- **Ouder Roeselare:** "Er is een groot verschil in zelfstandigheid tussen OV1-2 en OV3-4. Leerlingen uit OV3-4 hebben vaker de vaardigheden om zelfstandig naar school te komen dan kinderen uit OV1-2."
- **Directie Leuven:** "Leerlingen komen pas op 13 jaar in het OV3 binnen. In principe zouden zij allemaal, er zijn altijd een aantal uitzonderingen, zelfstandig naar school kunnen komen met het openbaar vervoer of de fiets."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "OV4 waar vaak leerlingen zitten die later in het gewone arbeidsveld terecht komen, zitten na de eerste graad secundair niet meer op de collectieve bus."

De vervoerswijzekeuze volgens onderwijstype en opleidingsvorm toont aan dat binnen het aanbod van de scholen in het pilootproject o.a. leerlingen van type 1/8/BA in OV3; type 3 zowel OV1, OV3 als OV4; en type 9 typisch minder gebruik maken van de schoolbus.

Tabel 83: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens type en opleidingsvorm – deel 1

| NULMETING | Type 1/8/BA | | Type 2 | | | | Type 3 | | | | | |
|----------------------|-------------|-----|--------|-----|------|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|
| | OV 3 | | OV 1 | | OV 2 | | OV 1 | | OV 3 | | OV 4 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 93 | 29 | 76 | 63 | 38 | 51 | 6 | 10 | 21 | 32 | 35 | 43 |
| Te voet | 29 | 9 | 11 | 9 | 7 | 9 | 6 | 10 | 8 | 13 | . | . |
| Fiets | 39 | 12 | 1 | 0 | 2 | 3 | 7 | 11 | 9 | 14 | 6 | 7 |
| Lijnbus | 125 | 39 | 1 | 1 | 22 | 29 | 14 | 24 | 11 | 16 | 11 | 13 |
| Trein | 23 | 7 | . | . | 3 | 4 | 9 | 16 | 9 | 13 | 27 | 33 |
| Auto | 9 | 3 | 23 | 19 | 2 | 3 | 12 | 20 | 8 | 11 | 2 | 2 |
| Andere | . | . | . | . | . | . | 3 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| Geen | 0 | 0 | 9 | 7 | 1 | 1 | 3 | 5 | . | . | . | . |
| Totaal | 318 | 100 | 120 | 100 | 75 | 100 | 58 | 100 | 66 | 100 | 82 | 100 |

Tabel 84: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype en opleidingsvorm – deel 1

| VERVOLG 1 | Type 1/8/BA | | Type 2 | | | | Type 3 | | | | | |
|----------------------|-------------|-----|--------|-----|------|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|
| | OV 3 | | OV 1 | | OV 2 | | OV 1 | | OV 3 | | OV 4 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 80 | 26 | 79 | 61 | 39 | 47 | 8 | 17 | 21 | 25 | 16 | 23 |
| Te voet | 38 | 12 | 12 | 9 | 6 | 7 | 8 | 15 | 11 | 13 | . | . |
| Fiets | 33 | 11 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 8 | 10 | 12 | 12 | 17 |
| Lijnbus | 121 | 39 | 2 | 1 | 26 | 31 | 10 | 20 | 21 | 25 | 4 | 6 |
| Trein | 21 | 7 | . | . | 3 | 4 | 3 | 6 | 14 | 18 | 39 | 53 |
| Auto | 11 | 4 | 25 | 20 | 4 | 5 | 7 | 15 | 2 | 3 | 1 | 1 |
| Andere | 1 | 0 | . | . | . | . | 0 | 0 | . | . | . | . |
| Geen | 4 | 1 | 12 | 9 | 4 | 5 | 9 | 19 | 3 | 4 | . | . |
| Totaal | 309 | 100 | 130 | 100 | 83 | 100 | 49 | 100 | 81 | 100 | 72 | 100 |

Tabel 85: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype en opleidingsvorm – deel 1

| VERVOLG 2 | Type 1/8/BA | | Type 2 | | | | Type 3 | | | | | |
|----------------------|-------------|-----|--------|-----|------|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|
| | OV 3 | | OV 1 | | OV 2 | | OV 1 | | OV 3 | | OV 4 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 89 | 29 | 70 | 52 | 28 | 36 | 7 | 16 | 17 | 25 | 14 | 21 |
| Te voet | 24 | 8 | 21 | 15 | 8 | 10 | 12 | 29 | 14 | 21 | . | . |
| Fiets | 36 | 12 | 0 | 0 | 2 | 3 | 2 | 5 | 3 | 5 | 7 | 10 |
| Lijnbus | 104 | 34 | 3 | 3 | 29 | 37 | 6 | 13 | 14 | 21 | 13 | 19 |
| Trein | 33 | 11 | . | . | 1 | 1 | 4 | 9 | 10 | 15 | 27 | 40 |
| Auto | 12 | 4 | 22 | 16 | 7 | 8 | 3 | 7 | . | . | 0 | 0 |
| Andere | 2 | 1 | 16 | 12 | 3 | 4 | 7 | 16 | 4 | 6 | 1 | 2 |
| Geen | 10 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | 5 | 8 | 6 | 9 |
| Totaal | 310 | 100 | 135 | 100 | 78 | 100 | 43 | 100 | 66 | 100 | 68 | 100 |

Tabel 86: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens type en opleidingsvorm – deel 2

| NULMETING | Type 4 | | | | | | | | Type 9 | | | | | | | | |
|---------------|--------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|--|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 92 | 62 | 21 | 66 | 11 | 29 | 38 | 75 | 10 | 42 | 2 | 67 | 22 | 56 | 21 | 28 | |
| Te voet | 32 | 21 | 4 | 12 | 5 | 14 | 8 | 16 | 2 | 10 | . | . | 4 | 10 | . | . | |
| Fiets | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 | 11 | . | . | 2 | 8 | . | . | 4 | 10 | 4 | 5 | |
| Lijnbus | 0 | 0 | 1 | 4 | 8 | 22 | . | . | 2 | 8 | . | . | 7 | 18 | 36 | 48 | |
| Trein | . | . | . | . | 2 | 6 | 1 | 1 | 2 | 8 | . | . | . | . | 12 | 16 | |
| Auto | 18 | 12 | 4 | 13 | 6 | 18 | 4 | 8 | 4 | 16 | 1 | 33 | 2 | 4 | 2 | 3 | |
| Andere | 2 | 2 | 1 | 3 | . | . | . | . | 2 | 8 | . | . | . | . | . | . | |
| Geen | 5 | 3 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 3 | 0 | 0 | |
| Totaal | 149 | 100 | 32 | 100 | 36 | 100 | 51 | 100 | 24 | 100 | 3 | 100 | 40 | 100 | 75 | 100 | |

Tabel 87: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype en opleidingsvorm – deel 2

| VERVOLG 1 | Type 4 | | | | | | | | Type 9 | | | | | | | |
|---------------|--------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 89 | 63 | 28 | 83 | 7 | 25 | 42 | 82 | 10 | 33 | 4 | 42 | 41 | 59 | 28 | 27 |
| Te voet | 21 | 15 | 1 | 2 | 5 | 17 | 6 | 11 | 4 | 13 | 1 | 8 | 8 | 11 | 2 | 2 |
| Fiets | . | . | 1 | 3 | 2 | 9 | . | . | 2 | 7 | . | . | 6 | 9 | 8 | 7 |
| Lijnbus | 1 | 1 | 2 | 5 | 7 | 26 | . | . | 4 | 14 | 5 | 50 | 5 | 7 | 31 | 30 |
| Trein | 1 | 1 | . | . | 1 | 4 | . | . | 1 | 4 | . | . | 5 | 7 | 28 | 27 |
| Auto | 19 | 14 | 2 | 6 | 5 | 19 | 3 | 7 | 7 | 23 | . | . | 4 | 6 | 6 | 6 |
| Andere | 3 | 2 | 0 | 1 | . | . | . | . | 1 | 3 | . | . | . | . | 2 | 2 |
| Geen | 7 | 5 | . | . | . | . | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Totaal | 142 | 100 | 34 | 100 | 26 | 100 | 51 | 100 | 29 | 100 | 9 | 100 | 70 | 100 | 105 | 100 |

Tabel 88: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype en opleidingsvorm – deel 2

| VERVOLG 2 | Type 4 | | | | | | | | Type 9 | | | | | | | |
|---------------|--------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|--------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Vervoerswijze | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schoolbus | 81 | 61 | 24 | 69 | 2 | 18 | 38 | 72 | 14 | 34 | 4 | 37 | 43 | 46 | 24 | 19 |
| Te voet | 23 | 17 | 4 | 11 | 1 | 7 | 10 | 19 | 3 | 8 | 2 | 13 | 6 | 6 | 10 | 8 |
| Fiets | . | . | 2 | 7 | . | . | . | . | 3 | 7 | . | . | 7 | 7 | 5 | 3 |
| Lijnbus | 3 | 2 | 1 | 2 | 4 | 38 | . | . | 6 | 15 | 6 | 50 | 14 | 15 | 47 | 36 |
| Trein | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 9 | 10 | 25 | 19 |
| Auto | 21 | 16 | 4 | 12 | 3 | 27 | 5 | 9 | 10 | 26 | 0 | 1 | 10 | 10 | 12 | 9 |
| Andere | 5 | 4 | . | . | 1 | 9 | . | . | 4 | 10 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 | 2 |
| Geen | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 3 | 3 | 6 | 5 |
| Totaal | 134 | 100 | 34 | 100 | 11 | 100 | 53 | 100 | 40 | 100 | 12 | 100 | 94 | 100 | 131 | 100 |

1.2.6. VERVOERSWIJZEKEUZE VOLGENS AFSTAND TOT SCHOOL

De meeste leerlingen die op minder dan 1km van de school verblijven (alle onderwijsniveaus), komen in de **nulmeting** te voet naar school – wat vooral betrekking heeft op leerlingen die op internaat verblijven en waarbij te voet ook kan inhouden dat ze zich een mobiliteitshulpmiddel naar school verplaatsen (bv. rolstoel). Een beperkt gedeelte van deze leerlingen (ongeveer 8%) wordt opgepikt door de schoolbus om naar school te gaan. Vanaf een afstand van 1-5km wordt vooral de schoolbus gebruikt als vervoerswijze, waarvan het gebruik licht toeneemt tot een afstand van 20-30km tot de school. Het gebruik van de lijnbus komt vooral voor bij een afstand van 1-5km tot 15-20km van de school, waarna het gebruik afneemt. Het aandeel van de fiets is het grootste in de afstandscategorie 1-5km.

In de **eerste vervolgmeting** is er een beperkte afname van het gebruik van de schoolbus van 5-6% in de afstandscategorieën 1-5km (van 55% naar 50%) en 5-10km (van 59% naar 53%), waarbij nu iets meer de lijnbus of de fiets wordt gebruikt of men iets vaker naar school wordt gebracht met de auto. Het feit dat er slechts een beperkte afname is in de totaalpopulatie heeft te maken met het feit dat zittende leerlingen hun recht op vervoer behouden tot het einde van het onderwijsniveau. Naarmate er meer pilootjaren zijn, zullen er meer nieuwe leerlingen instromen die de nieuwe criteria volgen, wat naar verwachting zal leiden tot grotere verschillen in vervoerswijzekeuze. De toepassing van de pijlers van het pilootproject leidde in beide pilootregio's tot de invoering van minimumperimeters per onderwijsniveau. Zo werd beslist om in het lager onderwijs binnen 1,5km geen toegang tot de schoolbus te geven en in het secundair onderwijs binnen 4km, wat deels de afname van de schoolbus in deze afstandscategorieën verklaart. In Roeselare was deze invoering reeds gebeurd tijdens vervolgmeting 1, maar in Leuven pas nadien.

In de **tweede vervolgmeting** is er bij de afstandscategorie minder dan 1km een toename van het gebruik van de schoolbus. Dit betreft echter een beperkt aantal respondenten waardoor hierover geen eenduidige conclusies te trekken zijn. Bij de afstandsklassen vanaf 10km is er telkens een afname in het gebruik van de schoolbus. Het is opvallend dat de vervoerswijze 'te voet' bij elke afstandscategorie gebruikt wordt (als unieke modus, dus niet in combinatie met andere modi), wat echter onrealistisch is. Dit betreft dus een belangrijke tekortkoming in de verzamelde data, waardoor hierover geen realistische conclusies kunnen getrokken worden.

Tabel 89: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens afstand tot school

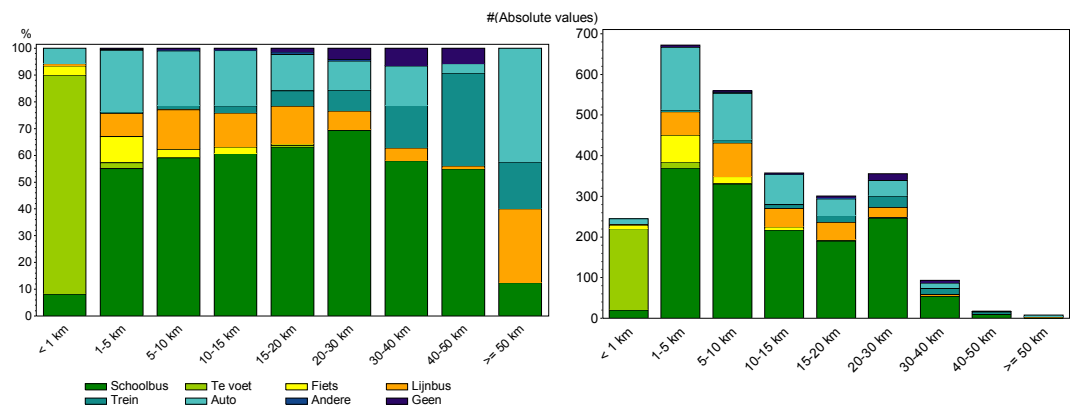
| NUL-METING | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 20 | 8 | 370 | 55 | 331 | 59 | 217 | 61 | 190 | 63 | 247 | 70 | 54 | 58 | 10 | 55 | 1 | 13 |
| Te voet | 201 | 82 | 15 | 2 | 1 | 0 | . | . | 2 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Fiets | 9 | 4 | 66 | 10 | 17 | 3 | 9 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | . | . | . | . | . | |
| Lijnbus | 2 | 1 | 58 | 9 | 83 | 15 | 46 | 13 | 42 | 14 | 25 | 7 | 4 | 5 | 0 | 1 | 2 | 28 |
| Trein | . | . | 4 | 1 | 8 | 2 | 10 | 3 | 17 | 6 | 28 | 8 | 15 | 16 | 6 | 35 | 1 | 18 |
| Auto | 14 | 6 | 154 | 23 | 114 | 20 | 74 | 21 | 41 | 14 | 39 | 11 | 14 | 15 | 1 | 4 | 3 | 43 |
| Andere | . | . | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | . | . | . | |
| Geen | . | . | 3 | 0 | 4 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 15 | 4 | 6 | 6 | 1 | 6 | 0 | 0 |
| Totaal | 245 | 100 | 672 | 100 | 560 | 100 | 357 | 100 | 301 | 100 | 356 | 100 | 93 | 100 | 17 | 100 | 8 | 100 |

Tabel 90: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school

| VERVOLG 1 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 8 | 4 | 286 | 50 | 326 | 53 | 205 | 60 | 208 | 65 | 235 | 66 | 62 | 59 | 12 | 41 | 4 | 35 |
| Te voet | 172 | 82 | 19 | 3 | 9 | 2 | . | . | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | . | . | . | . |
| Fiets | 12 | 6 | 47 | 8 | 38 | 6 | 3 | 1 | 6 | 2 | 1 | 0 | . | . | . | . | . | . |
| Lijnbus | 2 | 1 | 57 | 10 | 75 | 12 | 44 | 13 | 39 | 12 | 33 | 9 | 3 | 3 | 2 | 5 | 1 | 8 |
| Trein | . | . | 4 | 8 | 15 | 2 | 17 | 5 | 20 | 6 | 31 | 9 | 20 | 19 | 9 | 29 | 2 | 19 |
| Auto | 16 | 8 | 153 | 26 | 139 | 23 | 71 | 21 | 37 | 12 | 39 | 11 | 9 | 9 | 2 | 5 | 3 | 21 |
| Andere | . | . | 3 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | . | . | . | . | 1 | 8 |
| Geen | 0 | 0 | 9 | 2 | 8 | 1 | 3 | 1 | 10 | 3 | 15 | 4 | 11 | 11 | 6 | 20 | 1 | 8 |
| Totaal | 210 | 100 | 579 | 100 | 611 | 100 | 342 | 100 | 322 | 100 | 357 | 100 | 105 | 100 | 30 | 100 | 12 | 100 |

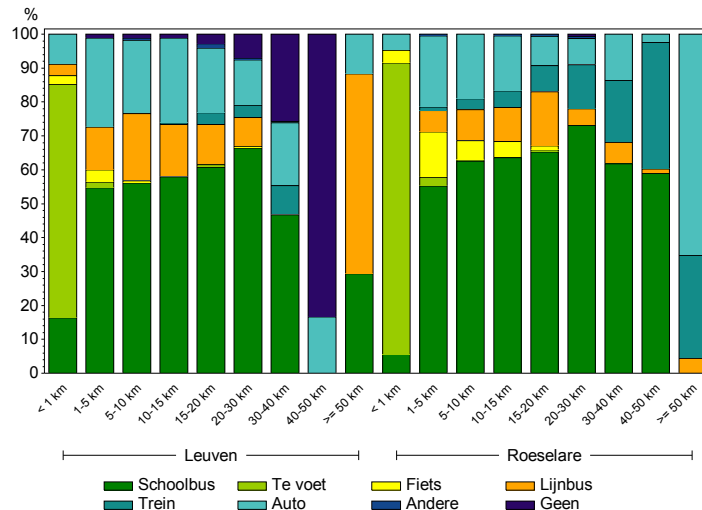
Tabel 91: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school

| VERVOLG 2 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 6 | 10 | 254 | 51 | 325 | 52 | 216 | 54 | 221 | 60 | 213 | 57 | 51 | 50 | 11 | 35 | 6 | 30 |
| Te voet | 26 | 43 | 20 | 4 | 30 | 5 | 24 | 6 | 20 | 6 | 43 | 11 | 19 | 19 | 6 | 18 | 9 | 43 |
| Fiets | 12 | 20 | 47 | 9 | 30 | 5 | 4 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . |
| Lijnbus | 1 | 2 | 48 | 10 | 78 | 12 | 49 | 12 | 55 | 15 | 34 | 9 | 3 | 3 | 5 | 15 | 2 | 9 |
| Trein | 1 | 2 | 3 | 1 | 17 | 3 | 24 | 6 | 21 | 6 | 29 | 8 | 9 | 9 | 4 | 12 | 2 | 8 |
| Auto | 14 | 22 | 122 | 24 | 129 | 21 | 71 | 18 | 31 | 9 | 39 | 10 | 9 | 9 | 3 | 11 | 2 | 11 |
| Andere | 1 | 2 | 9 | 2 | 14 | 2 | 9 | . | 16 | 4 | 13 | 4 | 10 | 10 | 3 | 10 | 0 | 0 |
| Geen | . | . | . | . | 1 | 0 | . | . | . | . | 1 | 0 | . | . | . | . | . | . |
| Totaal | 61 | 100 | 502 | 100 | 623 | 100 | 398 | 100 | 367 | 100 | 373 | 100 | 103 | 100 | 31 | 100 | 21 | 100 |



Figuur 20: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens afstand tot school

De resultaten voor elke pilootregio afzonderlijk tonen aan dat er in Roeselare iets vaker te voet, of met het eigen mobiliteitshulpmiddel, naar school wordt gegaan tot een afstand van 1km. Terwijl in Leuven tussen een afstand van 1-10km ongeveer 15% de lijnbus gebruikt, wordt er in Roeselare in deze afstandsklassen vaker gebruik gemaakt van de fiets of trein. Vanaf 20km wordt in Roeselare door ongeveer 13% ook de trein gebruikt.



Figuur 21: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens afstand tot school en regio

1.2.7. VERVOERSWIJZEKEUZE VOLGENS VERBLIJFSREGELING

Het merendeel van de externe leerlingen, namelijk bijna 60%, wordt in de **nulmeting** opgehaald met de schoolbus. 11% maakt gebruik van de lijnbus en een vijfde van de leerlingen wordt met de auto gebracht. Bij interne leerlingen is het aandeel schoolbus beperkt tot 39% en verplaatsen de meeste leerlingen zich te voet of met hun eigen mobiliteitshulpmiddel naar de school. Het internaat bevindt zich immers meestal in de onmiddellijke nabijheid van de school (concrete afstanden tussen de internaten en scholen zijn niet opgenomen in de verzamelde data), waardoor de afstand zeer beperkt is.

In de **eerste vervolgmeting** is de vervoerswijzekeuze ongeveer gelijk gebleven voor wat betreft de externe leerlingen (die nu onderverdeeld zijn in 'extern' en 'semi-intern'). Ook bij de interne leerlingen zijn er weinig verschillen ten opzichte van de nulmeting.

In de **tweede vervolgmeting** is er een afname van het gebruik van de schoolbus bij interne leerlingen, alsook bij semi-interne leerlingen.

Tabel 92: Vervoerswijzekeuze in de nulmeting volgens verblijfsregeling

| NULMETING | Verblijfsregeling | | | |
|-----------|-------------------|-----|--------|-----|
| | Extern | | Intern | |
| | # | % | # | % |
| Schoolbus | 1294 | 58 | 145 | 39 |
| Te voet | 36 | 2 | 183 | 48 |
| Fiets | 97 | 4 | 5 | 1 |
| Lijnbus | 240 | 11 | 22 | 6 |
| Trein | 85 | 4 | 4 | 1 |
| Auto | 441 | 20 | 13 | 4 |
| Andere | 10 | 0 | . | . |
| Geen | 28 | 1 | 4 | 1 |
| Totaal | 2231 | 100 | 377 | 100 |

Tabel 93: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 1 volgens verblijfsregeling

| VERVOLG 1 | Verblijfsregeling | | | | | |
|-----------|-------------------|-----|--------|-----|-------------|-----|
| | Extern | | Intern | | Semi-intern | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 1065 | 52 | 139 | 39 | 139 | 90 |
| Te voet | 41 | 2 | 160 | 44 | . | . |
| Fiets | 91 | 5 | 14 | 4 | 1 | 1 |
| Lijnbus | 234 | 12 | 21 | 6 | 1 | 1 |
| Trein | 106 | 5 | 11 | 3 | . | . |
| Auto | 429 | 21 | 13 | 4 | 13 | 8 |
| Andere | 6 | 0 | 1 | 0 | . | . |
| Geen | 58 | 3 | 3 | 1 | . | . |
| Totaal | 2029 | 100 | 362 | 100 | 154 | 100 |

Tabel 94: Vervoerswijzekeuze in vervolgmeting 2 volgens verblijfsregeling

| VERVOLG 2 | Verblijfsregeling | | | | | |
|-----------|-------------------|-----|--------|-----|-------------|-----|
| | Extern | | Intern | | Semi-intern | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 974 | 52 | 92 | 29 | 238 | 69 |
| Te voet | 43 | 2 | 163 | 52 | 20 | 6 |
| Fiets | 86 | 5 | 9 | 3 | 4 | 1 |
| Lijnbus | 240 | 13 | 31 | 10 | 3 | 1 |
| Trein | 103 | 6 | 7 | 2 | . | . |
| Auto | 330 | 18 | 12 | 4 | 80 | 23 |
| Andere | 66 | 4 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Geen | 35 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Totaal | 1876 | 100 | 316 | 100 | 347 | 100 |

1.2.8. VERVOERSWIJZEKEUZE NIEUWE LEERLINGEN

In de dataset van de eerste vervolgmeting zijn er in totaal 468 nieuwe leerlingen, waarvan 218 in Leuven en 250 in Roeselare. Dit komt overeen met 28% van het totaal aantal leerlingen. In de dataset van de tweede vervolgmeting zijn er 554 nieuwe leerlingen, wat overeenkomt met 22% van het totaal aantal leerlingen. De vervoerswijzekeuze van deze nieuwe leerlingen toont een gelijkaardige trend als deze van de bestaande leerlingen: er zijn weinig duidelijke verschillen waar te nemen hiertussen.

Ouders van nieuwe leerlingen geven diverse redenen om niet te wisselen van het collectief leerlingenvervoer naar een alternatieve vervoersmodus, zoals: mijn kind kan dat niet, ik heb nog andere kinderen, we hebben maar één auto, ik moet gaan werken, etc.

De nieuwe leerlingen gebruiken in **vervolgmeting 1** iets meer de schoolbus in vergelijking met de bestaande leerlingen (61% versus 57% respectievelijk) en gaan iets minder te voet of met de lijnbus naar school (5% versus 7%, en 7% versus 10%, respectievelijk). De verschillen hiertussen zijn echter zeer beperkt, waardoor gesteld kan worden dat de verschillen in vervoerswijzekeuze tussen de groepen verwaarloosbaar zijn.

De nieuwe leerlingen in **vervolgmeting 2** hebben eveneens een iets hoger gebruik van de schoolbus in vergelijking met bestaande leerlingen. In verhouding gaan bij de nieuwe leerlingen iets minder leerlingen met de lijnbus naar school en iets meer met de auto dan bij de bestaande leerlingen.

Tabel 95: Vervoerswijzekeuze bij nieuwe leerlingen in vervolgmeting 1

| VERVOLG 1 | Nieuwe leerling | | | | Totaal | |
|-----------|-----------------|-----|------|-----|--------|-----|
| | Ja | | Nee | | | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 283 | 60 | 695 | 57% | 978 | 58 |
| Te voet | 23 | 5 | 90 | 7 | 114 | 7 |
| Fiets | 9 | 2 | 13 | 1 | 22 | 1 |
| Lijnbus | 35 | 7 | 124 | 10 | 159 | 9 |
| Trein | 15 | 3 | 11 | 1 | 25 | 2 |
| Auto | 100 | 21 | 246 | 20 | 346 | 21 |
| Andere | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 |
| Geen | 4 | 1 | 34 | 3 | 38 | 2 |
| Totaal | 468 | 100 | 1217 | 100 | 1685 | 100 |

Tabel 96: Vervoerswijzekeuze bij nieuwe leerlingen in vervolgmeting 2

| VERVOLG 2 | Nieuwe leerling | | | | Totaal | |
|-----------|-----------------|-----|------|-----|--------|-----|
| | Ja | | Nee | | | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Schoolbus | 310 | 56 | 994 | 51 | 1304 | 52 |
| Te voet | 41 | 8 | 184 | 9 | 225 | 9 |
| Fiets | 20 | 4 | 79 | 4 | 99 | 4 |
| Lijnbus | 48 | 9 | 226 | 12 | 274 | 11 |
| Trein | 19 | 3 | 91 | 5 | 110 | 4 |
| Auto | 103 | 19 | 314 | 16 | 417 | 17 |
| Andere | 13 | 2 | 53 | 3 | 66 | 3 |
| Geen | . | . | 2 | 0 | 2 | 0 |
| Totaal | 554 | 100 | 1943 | 100 | 2497 | 100 |

In het basisonderwijs zijn voor beide pilootregio's de nieuwe leerlingen voornamelijk type 1/8/BA, zowel voor de eerste als de tweede vervolgmeting. Dit komt overeen met de dataset van de nulmeting gezien hierbij het aandeel type 1/8/BA ook 43% betreft. Bij vervolgmeting 1 zijn er in het basisonderwijs in Leuven relatief veel nieuwe leerlingen type 9 en in Roeselare voornamelijk nieuwe leerlingen type 4. Vooral voor deze leerlingen is het moeilijk om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen, wat verklaart waarom er slechts beperkte wijzigingen zijn in het gebruik van de schoolbus en de resultaten vergelijkbaar zijn met de bestaande leerlingen.

Tabel 97: Nieuwe leerlingen in basisonderwijs volgens onderwijstype in vervolgmeting 1

| VERVOLG 1 NIEUWE LL | Basisonderwijs | | | | |
|------------------------|----------------|-------------|--------|--------|--------|
| | Type | Type 1/8/BA | Type 2 | Type 3 | Type 4 |
| Leuven | 74 | 20 | / | 6 | 40 |
| Roeselare | 55 | 14 | 8 | 35 | 9 |

Tabel 98: Nieuwe leerlingen in basisonderwijs volgens onderwijstype in vervolgmeting 2

| VERVOLG 2 NIEUWE LL | Basisonderwijs | | | | |
|------------------------|----------------|-------------|--------|--------|--------|
| | Type | Type 1/8/BA | Type 2 | Type 3 | Type 4 |
| Leuven | 77 | 26 | / | 13 | 53 |
| Roeselare | 61 | 12 | 29 | 16 | 27 |

In pilootregio Roeselare heeft school R10 in Hooglede een apart circuit voor leerlingen van type 4 en deze school organiseert volledig zelf het vervoer waarbij de leerlingen op afzonderlijke bussen zitten die een groot rekruteringsgebied hebben (met 8 leerlingen per bus, aangepast aan de noden van leerlingen door o.a. liften). De nieuwe leerlingen van type 4 in Roeselare hebben dus geen impact op de reistijden van leerlingen van andere typen. In Leuven is de school van type 4 echter wel volledig geïntegreerd in het pilootproject en rijden deze leerlingen (die typisch ook een langere opstaptijd hebben omwille van hun motorische beperking) samen met leerlingen van andere typen, wat dus een grotere impact heeft op de reistijd van leerlingen van andere typen. De toename in leerlingen van type 4 in Leuven is echter zeer beperkt bij de nieuwe leerlingen.

In het secundair onderwijs zijn er in Leuven in de eerste vervolgmeting 25 nieuwe leerlingen in OV1 en 11 in OV2 (in beide groepen voornamelijk type 2), en respectievelijk 37 en 14 in de tweede vervolgmeting. De aard van de beperking en het OV zorgen ervoor dat deze leerlingen meer gebruik maken van de schoolbus. In Leuven zijn er verder 19 nieuwe leerlingen in OV3 type 1/8/BA, 2 nieuwe leerlingen in type 9, en 21 nieuwe leerlingen in OV4 type 9 tijdens vervolgmeting 1. Bij vervolgmeting 2 zijn er 45 nieuwe leerlingen in OV3 en 23 nieuwe leerlingen in OV4. In Roeselare is de toename in OV1 en OV2 beperkt met respectievelijk 10 en 7 nieuwe leerlingen, voornamelijk type 4, tijdens vervolgmeting 1 en respectievelijk 9 en 3 leerlingen tijdens vervolgmeting 2. In OV3 zijn in deze regio 74 nieuwe leerlingen tijdens vervolgmeting 1 en 71 tijdens vervolgmeting 2, waarvan de helft type 1/8/BA. Ten slotte zijn er 39 nieuwe leerlingen in OV4 in vervolgmeting 1 en 38 in vervolgmeting 2, waarvan voornamelijk type 9.

Tabel 99: Nieuwe leerlingen in secundair onderwijs volgens onderwijstype en opleidingsvorm in vervolgmeting 1

| VERVOLG 1 NIEUWE LL | OV1 | | | | OV2 | | | OV3 | | | | OV4 | | |
|------------------------|-----|---|---|---|-----|---|---|--------|----|---|----|-----|---|----|
| | 2 | 3 | 4 | 9 | 2 | 4 | 9 | 1/8/BA | 3 | 4 | 9 | 3 | 4 | 9 |
| Leuven | 12 | 5 | 3 | 5 | 9 | 1 | 1 | 19 | / | / | 2 | / | / | 21 |
| Roeselare | / | / | 8 | 2 | / | 7 | / | 37 | 14 | / | 23 | 12 | 8 | 19 |

Tabel 100: Nieuwe leerlingen in secundair onderwijs volgens onderwijstype en opleidingsvorm in vervolgmeting 2

| VERVOLG 2 NIEUWE LL | OV1 | | | | OV2 | | | OV3 | | | | | OV4 | | |
|-------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--|
| Type | 2 | 3 | 4 | 9 | 2 | 4 | 9 | 1/8/BA | 3 | 4 | 9 | 3 | 4 | 9 | |
| Leuven | 16 | 5 | 7 | 9 | 13 | / | 1 | 29 | / | 3 | 13 | / | / | 23 | |
| Roeselare | / | 2 | 5 | 2 | / | 3 | / | 39 | 15 | / | 17 | 12 | 10 | 16 | |

Ook in de dataset van de nulmeting is de groep leerlingen in OV3 het grootste, gevolgd door de groep leerlingen in OV1 – waardoor er dus weinig verschil zit in het profiel van de nieuwe leerlingen in vergelijking met de reeds 'bestaande leerlingen' in de dataset. Het aandeel leerlingen in OV4 is echter wel een beetje toegenomen, vooral in Roeselare.

1.2.9. VERVOERSWIJZEKEUZE BIJ GEBRUIK VAN BUITENSCHOOLSE OPVANG

Leerlingen die in de buitenschoolse opvang verblijven, worden voornamelijk met de schoolbus of met de auto naar school gebracht. Het aandeel van de auto is bij deze groep opmerkelijk groter dan bij leerlingen die niet in de buitenschoolse opvang verblijven. Een reden hiervoor kan zijn dat het afzetten of ophalen van leerlingen door ouders meer evident wordt indien er buitenschoolse opvang aanwezig is, gezien het specifieke tijdstip van het afzetten op halen van leerlingen dan minder strikt is (en ouders dit gemakkelijker kunnen combineren met hun werk of andere taken).

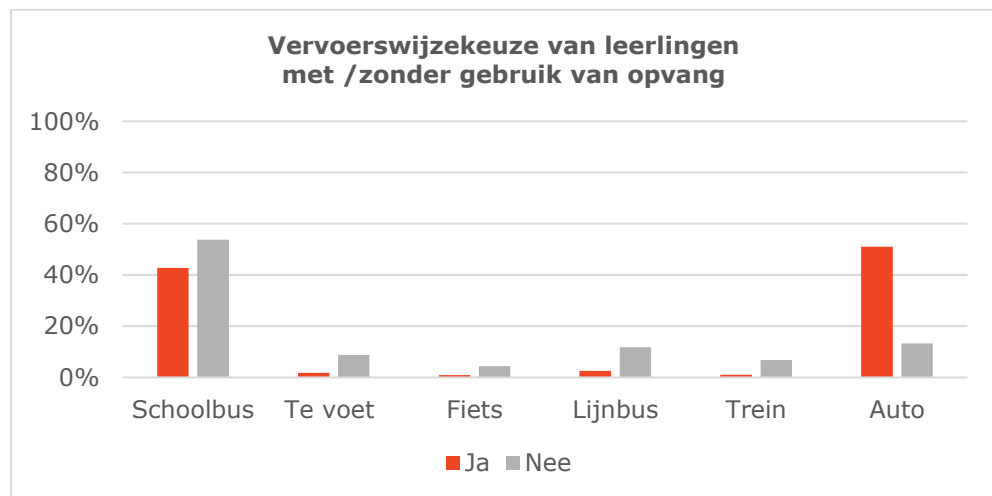
- **Begeleiding Leuven:** "Dat was altijd een probleem: ouders geraakten niet op tijd op school wegens hun werk als de school om 15u30 gedaan is. Als je goede veilige opvang kunt aanbieden op school dan ga meer ouders hebben die afstappen van dat busvervoer omdat ze dan de tijd hebben om op school te geraken om het kind op te halen."

Bij gebruik van de schoolbus gaat het over schoolbussen die (veel) te vroeg op school aankomen, waarbij leerlingen in de buitenschoolse opvang verblijven voordat de lessen starten.

Tabel 101: Vervoerswijzekeuze van leerlingen die gebruik maken van buitenschoolse opvang

| Buitenschoolse opvang | Schoolbus | | Te voet | | Fiets | | Lijnbus | | Trein | | Auto | |
|-----------------------|-----------|----|---------|----|-------|----|---------|----|-------|----|------|----|
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ja | 85 | 7 | 4 | 2 | 2 | 2 | 5 | 2 | 2 | 1 | 101 | 26 |
| Nee | 1150 | 93 | 187 | 98 | 93 | 98 | 251 | 98 | 145 | 99 | 284 | 74 |

Terwijl de auto over het algemeen slechts voor 18% gebruikt wordt (over alle leerlingen), merken we dat bij leerlingen die gebruik maken van buitenschoolse opvang dit aandeel 51% betreft. De schoolbus wordt door 43% van leerlingen gebruikt die in buitenschoolse opvang verblijven, waarbij het gebruik iets lager is dan het gemiddelde over alle leerlingen (52%). Leerlingen die in buitenschoolse opvang verblijven, komen slechts zelden te voet, met de fiets, lijnbus of trein naar school.



Figuur 22: Vervoerswijzekeuze van leerlingen die wel/niet gebruik maken van opvang

1.3. LONGITUDINAAL: EVOLUTIE VERVOERSWIJZEKEUZE

Buiten de cross-sectionele analyses tussen de nulmeting en beide vervolgmetingen, onderzoeken we vervolgens de evolutie in de vervoerswijzekeuze over de jaren heen. We onderzoeken hierbij de mate waarin leerlingen die eerst collectief busvervoer gebruiken, al dan niet gebruik maken van alternatieve vervoersmodi over de jaren heen, en omgekeerd.

1.3.1. EVOLUTIE NULMETING – VERVOLGMETING 1

Voor deze analyses kijken we enkel naar de leerlingen die zowel in de dataset van de nulmeting als in de eerste vervolgmeting opgenomen zijn, om op die manier te bepalen hoe de vervoerswijzekeuze van deze leerlingen evolueert tussen beide metingen.

Over het algemeen zijn er 1955 leerlingen die zowel zijn opgenomen in de nulmeting als in vervolgmeting 1. Van deze leerlingen zijn er 1302 leerlingen die in de nulmeting de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere modi, gebruiken. Hiervan blijven 1123 leerlingen, ofwel 86%, de schoolbus al dan niet in combinatie met andere modi gebruiken tijdens de eerste vervolgmeting. Er zijn 179 leerlingen, ofwel 14%, die in de eerste vervolgmeting de schoolbus niet meer gebruiken.

Anderzijds zijn er 653 leerlingen die in de nulmeting geen gebruik maken van de schoolbus. Van deze leerlingen zijn er 39, ofwel 6%, die in de eerste vervolgmeting wél gebruik maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere modi. Hierbij is dus een verschuiving in de richting van de schoolbus.

In **pilootregio Leuven** zijn er 594 leerlingen die in de nulmeting gebruik maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere vervoersmodi. Van deze leerlingen zijn er 546, ofwel 92%, die blijven gebruik maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere modi, in de eerste vervolgmeting. 48 leerlingen, ofwel 8%, maken géén gebruik meer van de schoolbus in vervolgmeting 1. Anderzijds zijn er 6 leerlingen van de 306, ofwel 2%, die in de nulmeting geen gebruik maken van de schoolbus maar wel in de eerste vervolgmeting.

In **pilootregio Roeselare** zijn er 708 leerlingen die in de nulmeting gebruik maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere vervoersmodi. Van deze leerlingen zijn er 577, ofwel 82%, die gebruik blijven maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere modi, in vervolgmeting 1. In het algemeen verschuiven van dezelfde leerlingen 18% van de schoolbus naar een andere modi. Er zijn 33 van de 348 leerlingen, ofwel 10%, die in de eerste vervolgmeting wél gebruik maken van de schoolbus, maar dit niet deden tijdens de nulmeting.

De verschillen tussen de pilootregio's kunnen deels verklaard worden door de kenmerken van de leerlingen zelf, namelijk wat betreft leeftijd, onderwijstype, opleidingsvorm, etc. – die hieronder worden toegelicht. Het is op basis van de data niet mogelijk om te bepalen of verschillen over de jaren heen, of tussen de pilootregio's, reële verschillen zijn ofwel een selectief toeval van de meting.

Tabel 102: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1

| Schoolbus in nulmeting | Schoolbus vervolgmeting 1 | | Geén schoolbus vervolgmeting 1 | |
|------------------------|---------------------------|-----|--------------------------------|-----|
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| Leuven | 546 | 92% | 48 | 8% |
| Roeselare | 577 | 82% | 131 | 18% |
| Totaal | 1123 | 86% | 179 | 14% |

Tabel 103: Longitudinaal gebruik van alternatieve modi in nulmeting – vervolgmeting 1

| Geén schoolbus in nulmeting | Geén schoolbus vervolgmeting 1 | | Schoolbus vervolgmeting 1 | |
|-----------------------------|--------------------------------|-----|---------------------------|-----|
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| Leuven | 299 | 98% | 6 | 2% |
| Roeselare | 315 | 90% | 33 | 10% |
| Totaal | 653 | 94% | 39 | 6% |

Over het algemeen vindt de grootste verschuiving van gebruik van de schoolbus naar alternatieve vervoersmodi plaats in de leeftijdsklassen 13-18 jaar, namelijk bij leerlingen in het secundair onderwijs of bij de overgang van lager naar secundair onderwijs. De grootste verschuiving vindt plaats bij leerlingen tussen 15-16 jaar, waarbij in pilootregio Roeselare bijna de helft van de leerlingen geen gebruik meer maakt van de schoolbus in de eerste vervolgmeting (terwijl ze dit in de nulmeting, dus één jaar eerder, wel nog deden). Leerlingen in de hoogste jaren van het secundair onderwijs maken immers geen of beperkt gebruik van de schoolbus, behoudens uitzonderingen. Dit is een algemene tendens die niet enkel piloot-gebonden is: zo is er volgens de regelgeving in OV3 en OV4 vanaf de kwalificatiefase geen recht meer op collectief leerlingenvervoer. De verschuiving in het kleuter en lager onderwijs is beperkt.

Tabel 104: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1 volgens leeftijd

| Schoolbus in nulmeting | Géén schoolbus vervolgmeting 1 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | LEUVEN | | ROESELARE | | TOTAAL | |
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| 3-6 | 0 | 0% | 3 | 11% | 3 | 5% |
| 7-10 | 7 | 3% | 19 | 9% | 26 | 6% |
| 11-12 | 8 | 5% | 20 | 12% | 28 | 9% |
| 13-14 | 2 | 5% | 17 | 27% | 19 | 18% |
| 15-16 | 13 | 20% | 47 | 44% | 60 | 35% |
| 17-18 | 12 | 19% | 22 | 29% | 34 | 25% |
| 19-20 | 4 | 10% | 3 | 9% | 7 | 9% |
| 21-25 | 2 | 7% | 0 | 0% | 2 | 5% |

Over het algemeen is er een grotere verschuiving van de schoolbus naar alternatieve vervoersmodi bij leerlingen in OV3 en OV4 in het secundair onderwijs. Bij OV3 en OV4 is er over het algemeen een verschuiving van 40% naar alternatieve modi, waarbij bij OV3 in Roeselare zelfs bijna de helft van de leerlingen verschuift van de schoolbus naar een alternatieve vervoersmodus. Voor leerlingen in OV1 en OV2 is het gebruik van alternatieve vervoersmodi zoals reeds aangegeven moeilijker.

Tabel 105: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm

| Schoolbus in nulmeting | Géén schoolbus vervolgmeting 1 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | LEUVEN | | ROESELARE | | TOTAAL | |
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| OV 1 | 8 | 6% | 7 | 10% | 15 | 7% |
| OV 2 | 12 | 27% | 0 | 0% | 12 | 18% |
| OV 3 | 12 | 30% | 49 | 47% | 61 | 42% |
| OV 4 | 0 | 0% | 33 | 38% | 33 | 38% |
| Basisonderwijs | 16 | 4% | 42 | 10% | 58 | 7% |

Voornamelijk bij leerlingen in type 1/8/BA, type 3 en type 9; en voornamelijk in Roeselare; vindt er een verschuiving plaats naar alternatieve vervoersmodi. Bij type 4 leerlingen is er slechts een beperkte verschuiving, aangezien het minder evident is om zich met een andere modus te verplaatsen met een motorische beperking.

Tabel 106: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1 volgens type

| Schoolbus in nulmeting | Geén schoolbus vervolgmeting 1 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | LEUVEN | | ROESELARE | | TOTAAL | |
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| Type 1/8/BA | 18 | 8% | 66 | 25% | 84 | 17% |
| Type 2 | 18 | 8% | 6 | 12% | 24 | 9% |
| Type 3 | 0 | 0% | 35 | 38% | 35 | 36% |
| Type 4 | 6 | 6% | 7 | 3% | 13 | 4% |
| Type 9 | 6 | 13% | 17 | 28% | 23 | 22% |

Indien er een verschuiving plaatsvindt naar een andere modus, dan gebeurt dit vaker als leerlingen (relatief) dicht tot de school wonen, zodat er mogelijkheid is om zich met de fiets, te voet of met openbaar vervoer te verplaatsen.

Tabel 107: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 1 volgens afstand

| Schoolbus in nulmeting | Geén schoolbus vervolgmeting 1 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | LEUVEN | | ROESELARE | | TOTAAL | |
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| < 1 km | 5 | 16% | 17 | 15% | 22 | 15% |
| 1-5 km | 10 | 8% | 43 | 25% | 53 | 17% |
| 5-10 km | 15 | 10% | 23 | 19% | 38 | 14% |
| 10-15 km | 7 | 7% | 13 | 14% | 20 | 11% |
| 15-20 km | 2 | 3% | 20 | 24% | 22 | 14% |
| 20-30 km | 9 | 8% | 12 | 14% | 21 | 11% |
| 30-40 km | 0 | 0% | 1 | 3% | 1 | 2% |
| 40-50 km | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |

Anderzijds zijn er leerlingen die tijdens de nulmeting gebruik maakten van alternatieve vervoersmodi, maar in vervolgmeting 1 gebruik maken van de schoolbus. De grootste verschuiving van alternatieve vervoersmodi naar de schoolbus vindt plaats bij een leeftijd tussen 13-14 jaar. Ook bij de overgang van kleuter naar lager onderwijs, in leeftijdsklasse 7-10 jaar, is er ongeveer 11% van de leerlingen die van alternatieve modi naar gebruik van de schoolbus gaat. Deze verschuivingen gaan over slechts een zeer beperkt aantal leerlingen (nl. max 15 leerlingen per leeftijdscategorie).

Van de leerlingen die overstappen van alternatieve modi op de schoolbus, zijn dit vooral leerlingen type 9 in Roeselare (zij het eveneens een beperkt aantal leerlingen). Er is geen duidelijke link te vinden met het opleidingsniveau, noch de afstanden tot de school.

1.3.2. EVOLUTIE NULMETING – VERVOLGMETING 2

Voor deze analyses kijken we naar de leerlingen die zowel in de dataset van de nulmeting als in de tweede vervolgmeting opgenomen zijn, om op die manier te bepalen hoe de vervoerswijzekeuze van deze leerlingen evolueert tussen beide metingen – dus m.a.w. over een duurtijd van 2 jaren. We onderzoeken hierbij immers hoe de vervoerwijze van leerlingen mogelijk gewijzigd is over een langere tijdspanne.

Over het algemeen zijn er 1405 leerlingen die zowel zijn opgenomen in de nulmeting als in vervolgmeting 2. Dit betreft een kleiner aantal leerlingen (in vergelijking met leerlingen die zowel in de dataset van de nulmeting als de eerste vervolgmeting zaten), aangezien meer leerlingen in tussentijd zijn uitgestroomd. Van deze leerlingen zijn er 995 leerlingen die in de nulmeting de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere modi, gebruiken. Hiervan blijven 790 leerlingen, ofwel 79%, de schoolbus al dan niet in combinatie met andere modi gebruiken tijdens de tweede vervolgmeting. Ongeveer een vijfde, namelijk 205 leerlingen, gebruikt echter de schoolbus niet meer in de tweede vervolgmeting, terwijl ze dit tijdens de nulmeting (dus twee jaren eerder) wèl nog deden.

410 leerlingen maakten in de nulmeting geen gebruik van de schoolbus. Hiervan zijn er 35, ofwel 9%, die in de tweede vervolgmeting wèl gebruik maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere modi. Hierbij is er dus een verschuiving in de richting van de schoolbus.

In **pilootregio Leuven** zijn er 457 leerlingen die in de nulmeting gebruik maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere vervoersmodi. Van deze leerlingen zijn er 380, ofwel 83%, die blijven gebruik maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere modi, in de tweede vervolgmeting. 77 leerlingen, of 17%, maken géén gebruik meer van de schoolbus in vervolgmeting 2. Over een duurtijd van twee jaren is er dus bijna een kwart verschuiving van 'zittende' leerlingen richting meer alternatieve modi. Er zijn 12 leerlingen, of 6%, die in de nulmeting geen gebruik maken van de schoolbus, maar na twee jaren – in de tweede vervolgmeting – dit wel doen. Hierbij is er dus een verschuiving in de richting van de schoolbus.

In **pilootregio Roeselare** zijn er 538 leerlingen die in de nulmeting gebruik maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere vervoersmodi. Van deze leerlingen zijn er 410, ofwel 76%, die gebruik blijven maken van de schoolbus, al dan niet in combinatie met andere modi, in vervolgmeting 2. Er is dus over het algemeen bijna een kwart verschuiving van de schoolbus naar andere modi, door dezelfde leerlingen, namelijk 128 leerlingen of 24%. Er zijn anderzijds 23 van de 193 leerlingen, ofwel 12%, die in de tweede vervolgmeting wèl gebruik maken van de schoolbus, maar dit niet deden tijdens de nulmeting. Hierbij is er dus een verschuiving in de richting van de schoolbus.

Tabel 108: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2

| Schoolbus in nulmeting | Schoolbus vervolgmeting 2 | | Géén schoolbus vervolgmeting 2 | |
|------------------------|---------------------------|-----|--------------------------------|-----|
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| Leuven | 380 | 83% | 77 | 17% |
| Roeselare | 410 | 76% | 128 | 24% |
| Totaal | 790 | 79% | 205 | 21% |

Tabel 109: Longitudinaal gebruik van alternatieve modi in nulmeting – vervolgmeting 2

| Géén schoolbus in nulmeting | Géén schoolbus vervolgmeting 2 | | Schoolbus vervolgmeting 2 | |
|-----------------------------|--------------------------------|-----|---------------------------|-----|
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| Leuven | 205 | 94% | 12 | 6% |
| Roeselare | 170 | 88% | 23 | 12% |
| Totaal | 375 | 91% | 35 | 9% |

Als we kijken over een duurtijd van twee jaren (namelijk de periode van de nulmeting tot de tweede vervolgmeting) dan merken we dat de grootste verschuiving van de schoolbus naar alternatieve modi plaatsvindt tussen 13-18 jaar: leerlingen in secundair onderwijs of bij de overgang van lager naar secundair onderwijs. Waarbij deze verschuiving in de eerste vervolgmeting nog beperkt was tot maximaal 35% (leeftijdscategorie 15-16 jaar), zien we dat over een periode van twee jaren bijna de helft van de leerlingen in deze leeftijdsklasse van de schoolbus naar een andere modus overstapt. Hierbij is de grootste verschuiving opnieuw terug te vinden in Roeselare, waar 61% van de leerlingen tussen 15-16 jaar geen gebruik meer maakt van de schoolbus terwijl ze dit twee jaren eerder wel deden. Dit is echter opnieuw een algemene tendens, niet enkel piloot-gebonden: deze leerlingen zitten in de hoogste jaren van het secundair onderwijs, een groep die over het algemeen slechts beperkt gebruik maakt van de schoolbus, behoudens uitzonderingen.

Tabel 110: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2 volgens leeftijd

| Schoolbus in nulmeting | Géén schoolbus vervolgmeting 2 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | LEUVEN | | ROESELARE | | TOTAAL | |
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| 3-6 | 1 | 3% | 3 | 12% | 4 | 8% |
| 7-10 | 14 | 9% | 17 | 9% | 31 | 9% |
| 11-12 | 12 | 17% | 8 | 10% | 20 | 13% |
| 13-14 | 4 | 14% | 21 | 46% | 25 | 34% |
| 15-16 | 15 | 25% | 59 | 61% | 74 | 47% |
| 17-18 | 23 | 39% | 17 | 27% | 40 | 33% |
| 19-20 | 4 | 12% | 2 | 7% | 6 | 10% |
| 21-25 | 4 | 29% | 1 | 25% | 5 | 28% |

De grootste verschuiving is, gelijkaardig aan de resultaten van de evolutie tussen de nulmeting en vervolgmeting 1, waar te nemen bij leerlingen in OV3 en OV4. Waar na één jaar tot maximaal 42% van de leerlingen (bij OV3) de overstap maakten naar alternatieve modi, verhoogt dit aandeel tot 58% na twee jaren. De verschuiving bij OV1 en OV2 is beperkter, maar is toch bijna verdubbeld ten opzichte van de vervolgmeting 1.

Tabel 111: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm

| Schoolbus in nulmeting | Géén schoolbus vervolgmeting 2 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | LEUVEN | | ROESELARE | | TOTAAL | |
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| OV 1 | 17 | 15% | 10 | 16% | 27 | 16% |
| OV 2 | 18 | 46% | / | / | 18 | 30% |
| OV 3 | 14 | 40% | 53 | 65% | 67 | 58% |
| OV 4 | / | / | 37 | 51% | 37 | 51% |
| Basisonderwijs | 28 | 10% | 28 | 9% | 56 | 10% |

Over een periode van twee jaren is er vooral een sterke verschuiving bij leerlingen van type 3, wat in beide pilootregio's waar te nemen is. In Roeselare is er verder ook een grote verschuiving bij leerlingen van type 9. De verschuiving van type 4 leerlingen blijft ook na een periode van twee jaren beperkt, wat logisch is aangezien het type beperking hierbij de mogelijkheid tot een alternatieve modus beperkt.

Tabel 112: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2 volgens type

| Schoolbus in nulmeting | Géén schoolbus vervolgmeting 2 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | LEUVEN | | ROESELARE | | TOTAAL | |
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| Type 1/8/BA | 28 | 18% | 53 | 29% | 81 | 24% |
| Type 2 | 35 | 18% | 2 | 6% | 37 | 16% |
| Type 3 | 2 | 50% | 39 | 57% | 41 | 56% |
| Type 4 | 5 | 7% | 9 | 5% | 14 | 5% |
| Type 9 | 7 | 20% | 25 | 48% | 32 | 37% |

De grootste verschuiving naar een alternatieve modus vindt plaats bij leerlingen die op minder dan 5km van school wonen. Over een periode van twee jaren zien we dat er echter ook een verschuiving plaatsvindt bij leerlingen die verderaf wonen, wat ten tijde van de eerste vervolgmeting (dus na een periode van één jaar) minder het geval was.

Tabel 113: Longitudinaal gebruik van de schoolbus in nulmeting – vervolgmeting 2 volgens afstand

| Schoolbus in nulmeting | Géén schoolbus vervolgmeting 2 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | LEUVEN | | ROESELARE | | TOTAAL | |
| | Aantal LL | % | Aantal LL | % | Aantal LL | % |
| < 1 km | 11 | 41% | 22 | 26% | 33 | 29% |
| 1-5 km | 17 | 18% | 33 | 28% | 50 | 23% |
| 5-10 km | 22 | 20% | 23 | 24% | 45 | 22% |
| 10-15 km | 9 | 13% | 13 | 19% | 22 | 16% |
| 15-20 km | 6 | 9% | 19 | 31% | 25 | 20% |
| 20-30 km | 9 | 11% | 12 | 17% | 21 | 14% |
| 30-40 km | 3 | 50% | 3 | 10% | 6 | 16% |
| 40-50 km | / | / | 1 | 20% | 1 | 20% |

Over een periode van twee jaren zijn er ook leerlingen die in de nulmeting gebruik maakten van een alternatieve modus, maar tijdens vervolgmeting 2 gebruik maken van de schoolbus. Hierbij vindt de grootste verschuiving plaats bij een leeftijd van 7-10 jaar (17% verschuiving in het algemeen), wat typisch de overgang is van kleuter naar lager onderwijs. Aangezien de overgang in onderwijsniveau mogelijk ook de overgang tot een nieuwe locatie inhoudt, kan dit de wijziging in vervoerswijze deels verklaren.

2. IMPACT OP DE REISDUUR, VERTREK- EN AANKOMSTTIJDEN VAN HET COLLECTIEF BUSVERVOER

De meningen van zowel de professionelen als de gebruikers over de impact van het pilootproject op de reisduur van de leerlingen die gebruik maken van het collectief leerlingenvervoer zijn verdeeld.

De regiocoördinatoren uit beide pilootregio's zijn ervan overtuigd dat de ritduur verkort is.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"We hebben de ritten kunnen verkorten doordat we leerlingen eraf kregen."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"Ik denk dat we het meeste winst hebben gemaakt door te werken met opstapplaatsen, dat is duidelijk. En door mensen die dichtbij Leuven, niet meer op te halen dat we dan eigenlijk ook minder tijd in Leuven zelf reizen."*

De directies en schoolbesturen die hebben deelgenomen aan het focusgroep-interview hebben echter het gevoel dat de ritduur niet verkort is.

- **Directie Leuven:** *"Momenteel zien we een vermindering van aantal leerlingen maar geen vermindering in busritduur omwille van toenemende congestie."*

Ook het schoolpersoneel en de begeleiding van vervoer uit beide pilootregio's rapporteren geen grote vermindering in de ritduur.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Dat was zoezegd de bedoeling van het pilootproject: het verkorten van de ritten, maar het is duidelijk dat dat niet gerealiseerd werd."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Het is geen grote verandering van tijdsduur."*

Bij de ouders die hebben deelgenomen aan de focusgroep-interviews waren de meningen verdeeld over het effect van het nieuwe concept leerlingenvervoer op de ritduur.

- **Ouder Leuven:** *"We zijn dinsdag met de ouderraad bijeengekomen. Wij maken zelf geen gebruik van het busvervoer, maar ik hoor van andere ouders dat er geen verkorting van de ritten is."*
- **Ouder Leuven:** *"Voor mij is het wel een verschil, dus ik denk dat dat afhangt in welke gemeente je woont."*
- **Ouder Leuven:** *"ik hoor van andere ouders dat er geen verkorting is van de ritten"*

2.1 EFFICIËNTIE VAN DE DRAAIBOEKEN

Een bepalende factor voor de reisduur van het collectief leerlingenvervoer is de efficiëntie van de draaiboeken van de ritten. Zoals eerder beschreven, worden de draaiboeken per rit door De Lijn opgesteld. Ondanks het feit dat De Lijn grote inspanningen levert om de busritten zo efficiënt mogelijk in te plannen, geven respondenten in de verschillende focusgroep-interviews en de semigestructureerde interviews aan dat deze draaiboeken niet altijd als efficiënt gepercipieerd worden, maar ook dat busbegeleiders niet altijd deze draaiboeken volgen. Meer bepaald, de busbegeleiders zijn hierover formeel: zij passen de trajecten aan volgens hun idee van het meest logische traject. Ook chauffeurs streven er naar de meest efficiënte route te gebruiken, ook al klopt dit, volgens hun perceptie, niet met de draaiboeken die De Lijn opgesteld heeft.

- **Begeleider Leuven:** *"Ik denk dat er tegenwoordig via informatica gezocht kan worden naar de meest efficiënte route."*
- **Beleidsondersteuner Leuven:** *"Ja, die (De Lijn nvdr) hebben een gestandaardiseerd systeem."*
- **Directie Leuven:** *"Ik ben zelf eens met de bus meegereden. Ik ben een keer om 6u15 op de bus gestapt en dan denk ik: 'waarom rij je nu zo?'"*
- **Begeleiding Roeselare:** *"Maar je moet het aanpassen want anders heb je direct 5-6 km meer."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Dan denk ik soms van rij eens mee met de bus. Soms moeten we 3x dezelfde straat doen, waar zijn we dan met bezig."*
- **Begeleiding Roeselare:** *"Ik vind het ook, maar bij De Lijn is het omgekeerd. Wij luisteren niet naar De Lijn 's avonds en doen het omgekeerd dan zij zeggen. Ik ben baas op de bus, ik bepaal hoe de bus rijdt."*
- **Directie Leuven:** *"Ja, die draaiboeken kloppen niet."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"We merken ook wel, als we in de praktijk kijken naast de draaiboeken die De Lijn opstelt, dat chauffeurs ook altijd wel zoeken naar de meest voordelige en snelste baan om met de bus te kunnen manoeuvreren in het centrum. Dus ik denk dat dat wel ook positief is."*

Daarnaast wordt ook aangehaald dat de draaiboeken die De Lijn maakt per rit geen rekening houden met wisselende omstandigheden, zoals bv. interne leerlingen die enkel op maandag en vrijdag de bus nemen of leerlingen met twee of drie opstapplaatsen. Op de dagen dat deze leerlingen de bus niet nemen, blijft de rit even lang duren.

- **Directie Leuven:** *"Een groot probleem vind ik en dat krijg je aan De Lijn niet uitgelegd, je zit ook met de "weekenders", de leerlingen die enkel maandag en vrijdag de bus nemen. Toch moet de chauffeur zich altijd aan hetzelfde uur houden terwijl hij misschien later kan vertrekken op dinsdag, woensdag en donderdag en vrijdag."*

De busbegeleiders die deelgenomen hebben aan de focusgroep-interviews geven zonder uitzondering aan dat ze ernaar streven om de ritduur zo kort mogelijk te houden. Echter, zowel directieleden als ouders geven ook aan dat busbegeleiders betaald worden voor de tijd die ze op de bus doorbrengen waardoor ze geen enkele incentive hebben om de rit zo kort mogelijk te houden. Integendeel, er zouden busbegeleiders zijn die de rit zo lang mogelijk laten duren.

- **Directie Roeselare:** "Er is samenwerking tussen chauffeurs en begeleiders om vroeg te vertrekken of een kwartier langs de kant van de weg stil te staan want de uren lopen..."
- **Directie Leuven:** "Wij hebben dat effectief gecontroleerd. De Lijn had track and trace geplaatst op verschillende bussen. En effectief bussen die een kwartier tot 20 minuten stilstaan met leerlingen."
- **Ouder Leuven:** "X zegt dat hij soms na 9 uur op school moet komen voor de begeleidster. Dan denk ik dat die waarschijnlijk uren zal willen halen, die wordt betaald voor de tijd dat ze op de bus zit. Dat is niet logisch he? Voor de busbegeleidster is het eigenlijk in haar voordeel als ze langer op de bus zit, hoe langer ze rijden, hoe meer ze betaald krijgen."
- **Regiocoördinator Leuven:** "Een busbegeleider heeft dus helemaal geen motivatie om een rit korter te maken. In tegendeel, hoe langer een rit duurt, hoe meer men verdient."
- **Schoolbestuur Leuven:** "Als zij (busbegeleiders nvdr) niet achter het project staan dan is het ook moeilijk om die mensen te mobiliseren en te motiveren om een ander alternatief te zoeken. En de begeleidsters gaan die mensen ook niet aanmoedigen om een ander traject af te leggen, want dat betekent dat ze minder uren hebben. Plus dat ze al jaren zorgen voor die kinderen. De kinderen die meegaan op de bus zien ze al jaren groeien."

2.2. REISDUUR IN DE OCHTEND

2.2.1. REISDUUR IN DE OCHTEND ALGEMEEN

De reisduur met het collectief busvervoer bedraagt de tijd dat de leerling op de schoolbus zit, dus m.a.w. vanaf het moment dat de leerling met de bus wordt opgehaald totdat deze met de bus wordt afgezet op school. De overstapplaats en -tijd wordt hiermee in rekening gebracht, gezien dit deel uitmaakt van de opstap op de bus tot de afstap op school.

De tijd dat een leerling besteedt aan het zich verplaatsen naar een opstapplaats, en het wachten op de schoolbus, is niet opgenomen in deze reisduur met het collectief vervoer. Dit is echter tijd die ook belangrijk is in kader van de volledige verplaatsing naar school, maar die niet opgenomen is in de gegevens van de dataset en onderstaande resultaten. Ook de tijd dat leerlingen besteden aan opvang (na aankomst op school) is niet inbegrepen in de gegevens omtrent de reisduur met het collectief busvervoer.

De gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen, bedraagt in de **nulmeting** in de ochtend 57 minuten (\pm 24 minuten standaarddeviatie), met als mediaan (het middelste element in de verdeling) 55 minuten (kwartiel 1 of Q1: 36 minuten, kwartiel 3 of Q3: 75 minuten) en een spreiding tussen 1 en 165 minuten. Ongeveer 2,5% van deze leerlingen heeft een reistijd minder dan 10 minuten en ongeveer 16% is maximaal een half uur onderweg naar school. 13% van de leerlingen heeft een reistijd langer dan anderhalf uur 's morgens, waarbij iets meer dan 1,5% (een 20-tal leerlingen) zelfs een reistijd heeft van meer dan 2 uren.

Er is hierbij een onderscheid te maken tussen dagelijkse ritten (namelijk leerlingen die dagelijks met de schoolbus naar school worden gebracht) en wekelijkse ritten (namelijk leerlingen die enkel maandagochtend en vrijdagavond gebruik maken van de schoolbus,

de zogenaamde weekendbus, en de overige dagen vanuit het internaat naar school gaan – al dan niet met de schoolbus of met een andere modus).

Bij dagelijkse ritten komt iets meer dan 10% van de ritten toe binnen het half uur en in totaal bijna 60% van de ritten binnen het uur. Ongeveer 15% van de dagelijkse ritten is echter langer dan anderhalf uur onderweg naar school. Deze leerlingen zitten dus dagelijks – zowel voor de heen- als de terugreis - anderhalf uur in de schoolbus om naar school te gaan. Het aandeel leerlingen dat langer dan 2 uren onderweg is, is beperkt.

Bij wekelijkse ritten komt ongeveer 7% van de ritten toe binnen het half uur en ongeveer 40% van de ritten binnen het uur. Deze leerlingen zijn dus typisch iets langer onderweg met de weekendbus dan leerlingen die dagelijks de verplaatsing met de schoolbus maken. Meer dan een kwart van de leerlingen zijn bij de wekelijkse ritten langer dan anderhalf uur onderweg naar school.

In de **eerste vervolgmeting** bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen in de ochtend 60 minuten (\pm 24 minuten standaarddeviatie) met als mediaan 57 minuten (Q1: 40 minuten, Q3: 76 minuten) en een spreiding tussen 1 en 155 minuten. Terwijl 1,7% van de leerlingen een reistijd heeft van minder dan 10 minuten, is ongeveer 11% nu maximaal een half uur onderweg naar school. Er zijn iets meer leerlingen die een langere reistijd hebben: 16,5% is langer dan anderhalf uur onderweg naar school 's morgens, met bijna 3,5% (een 40-tal leerlingen) die nu een reistijd heeft van meer dan 2 uren.

In de **tweede vervolgmeting** bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen in de ochtend 59 minuten (\pm 25 minuten standaarddeviatie) met als mediaan 55 minuten (Q1: 38 minuten, Q3: 75 minuten) en een spreiding tussen 2 en 155 minuten. 1,1% van de leerlingen heeft een reistijd korter dan 10 minuten; en 11,6% komt aan op school binnen het half uur. De verdeling in reisduren is gelijkaardig aan deze van vervolgmeting 1, waarbij bijna 3,5% (een 45-tal leerlingen) een reistijd heeft van meer dan 2 uren.

Tabel 114: Gemiddelde reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting

| NULMETING Ochtend duur | # | % | Cum # | Cum % |
|---------------------------|-------|-------|--------|--------|
| < 10 min | 34.1 | 2.45 | 34.1 | 2.45 |
| 10-30 min | 181.5 | 13.05 | 215.6 | 15.50 |
| 30-60 min | 546.1 | 39.27 | 761.7 | 54.77 |
| 60-90 min | 453.4 | 32.60 | 1215.1 | 87.37 |
| 90-120 min | 153.5 | 11.04 | 1368.6 | 98.40 |
| 120-150 min | 21.2 | 1.52 | 1389.8 | 99.93 |
| >= 150 min | 1 | 0.07 | 1390.8 | 100.00 |

Tabel 115: Gemiddelde reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1

| VERVOLG 1 Ochtend duur | # | % | Cum # | Cum % |
|---------------------------|---------|-------|---------|--------|
| < 10 min | 21.6 | 1.68 | 21.6 | 1.68 |
| 10-30 min | 120.075 | 9.36 | 141.675 | 11.04 |
| 30-60 min | 522.325 | 40.71 | 664 | 51.75 |
| 60-90 min | 409.15 | 31.89 | 1073.15 | 83.64 |
| 90-120 min | 167.4 | 13.05 | 1240.55 | 96.69 |
| 120-150 min | 40.45 | 3.15 | 1281 | 99.84 |
| >= 150 min | 2.05 | 0.16 | 1283.05 | 100.00 |

Tabel 116: Gemiddelde reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2

| VERVOLG 2 Ochtend duur | # | % | Cum # | Cum % |
|---------------------------|--------|-------|---------|--------|
| < 10 min | 14.3 | 1.13 | 14.3 | 1.13 |
| 10-30 min | 132.1 | 10.47 | 146.4 | 11.61 |
| 30-60 min | 562.95 | 44.63 | 709.35 | 56.23 |
| 60-90 min | 345.15 | 27.36 | 1054.5 | 83.59 |
| 90-120 min | 162.2 | 12.86 | 1216.7 | 96.45 |
| 120-150 min | 42.05 | 3.33 | 1258.75 | 99.79 |
| >= 150 min | 2.7 | 0.21 | 1261.45 | 100.00 |

Er is over het algemeen dus een beperkte toename van de gemiddelde reistijd, wat omgekeerd is aan een van de hoofddoelstellingen van het pilootproject (nl. een afname van de reistijden met het collectief busvervoer). Dit is deels te verklaren door het afschaffen van enkele bussen, o.a. door een afname van het recht op vervoer voor een aantal leerlingen: meer leerlingen die gebruik maken van alternatieve vervoersmodi leidt tot minder leerlingen op de schoolbus. Minder leerlingen op de schoolbus kan leiden tot het afschaffen van de lege(re) bussen, waardoor de overblijvende leerlingen van deze bus op een andere bus gezet worden. Dit leidt dan weer tot een langere rit voor de leerlingen op deze schoolbus waardoor de reistijden toenemen.

- **Schoolbestuur Roeselare:** "Dan probeer je die ritten eigenlijk te verminderen in duurtijd, maar dan schaffen ze bussen af en dan komt er weer tijd bij."
- **Regiocoördinator Leuven:** "Als je naar het totale plaatje kijkt, is er een winst. Natuurlijk als je bijvoorbeeld van vier bussen, drie bussen maakt in gemeente X, dan is dat winst voor een aantal kinderen, maar dat maakt ook dat een aantal kinderen vroeger opgehaald moeten worden. Dus dat is niet altijd individuele winst."

In de focusgroep-interviews met ouders wordt gerapporteerd dat de reistijd in de ochtend niet altijd optimaal is.

- **Ouder Roeselare:** "Mijn zoon heeft er zelf voor gekozen, ook omdat hij er te lang op zat: om 7 uur vertrekken en om 9 uur aankomen, en het is maar 14 kilometer."

2.2.2. REISDUUR IN DE OCHTEND VOLGENS PILOOTREGIO

In Leuven bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen in de **nulmeting** 61 minuten (± 24 minuten standaarddeviatie), met als mediaan (het middelste element in de verdeling) 60 minuten (kwartiel 1 of Q1: 42 minuten, kwartiel 3 of Q3: 78 minuten) en een spreiding tussen 3 en 165 minuten. In Roeselare bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen met het collectief busvervoer 53 minuten (± 24 minuten standaarddeviatie), met als mediaan 52 minuten (kwartiel 1 of Q1: 33 minuten, kwartiel 3 of Q3: 73 minuten) en een spreiding tussen 1 en 138 minuten.

In de **eerste vervolgmeting** bedraagt in Leuven de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen eveneens 61 minuten (± 24 minuten standaarddeviatie), met als mediaan 60 minuten (kwartiel 1 of Q1: 44 minuten, kwartiel 3 of Q3: 7 minuten) en een spreiding tussen 5 en 155 minuten. In Roeselare neemt de gemiddelde reistijd met het collectief busvervoer toe tot 60 minuten (± 24 minuten standaarddeviatie), met als mediaan 56 minuten (kwartiel 1 of Q1: 40 minuten, kwartiel 3 of Q3: 77 minuten) en een spreiding tussen 1 en 155 minuten.

In de **tweede vervolgmeting** neemt in Leuven de gemiddelde reistijd van leerlingen met collectief busvervoer af tot 54 minuten (± 22 minuten standaarddeviatie), met als mediaan 51 minuten (kwartiel 1 of Q1: 37 minuten, kwartiel 3 of Q3: 69 minuten) en een spreiding tussen 4 en 145 minuten. In Roeselare neemt de reistijd (beperkt) verder toe tot 63 minuten (± 26 minuten standaarddeviatie), met als mediaan 58 minuten (kwartiel 1 of Q1: 40 minuten, kwartiel 3 of Q3: 85 minuten) en een spreiding tussen 2 en 155 minuten.

Tabel 117: Gemiddelde reisduur in de ochtend in nulmeting/vervolgmeting1/2 volgens regio

| Reisduur in de ochtend (min) | Nulmeting | Vervolg 1 | Vervolg 2 |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Leuven | 61 | 61 | 54 |
| Roeselare | 53 | 60 | 63 |

In de **nulmeting** zijn er meer leerlingen die in de ochtend langer onderweg zijn in Leuven (52% langer dan een uur) dan in Roeselare (40% langer dan een uur onderweg).

In de **eerste vervolgmeting** zijn er in Leuven weinig opvallende verschillen ten opzichte van de nulmeting. Er zijn hierbij iets meer leerlingen langer dan anderhalf uur onderweg (van 13% naar 15%), maar dit is slechts een beperkte toename. In Roeselare zijn er opvallendere verschillen: er zijn minder leerlingen die binnen het half uur aankomen op school (van 20% naar 12%), en er zijn meer leerlingen die langer dan een uur onderweg zijn (van 40% naar 47%). De verschillen in reisduur in de ochtend zijn dus over het algemeen groter in Roeselare dan in Leuven.

Dit kan deels verklaard worden door het feit dat in Leuven het aantal bussen gelijk was tijdens de nulmeting en vervolgmeting 1 (nl. 37 bussen). Het aantal bussen in Roeselare nam echter af in schooljaar 2017-2018. Waarbij in de nulmeting 27 bussen reden in zone Roeselare en 5 in zone Izegem, waren dit ten tijde van vervolgmeting 1 nog 26 bussen in zone Roeselare en 4 in zone Izegem. Het afschaffen van een bus leidt, zoals reeds

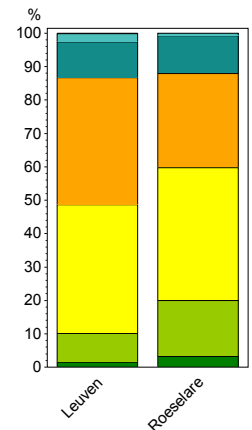
aangehaald, ertoe dat de overblijvende leerlingen naar een andere bus moeten gaan waardoor de reistijden van deze leerlingen kunnen toenemen.

In de pilootregio Leuven-Heverlee hebben ze het principe van dichtstbijzijnde school losgelaten tijdens het schooljaar 2017-2018 om te werken met het principe van best bereikbare school, waarop men echter is teruggekomen (omwille van dat scholen hierdoor verder gingen rekruteren met extra leerlingen op het collectief busvervoer). Dit kan ook deels verklaren waarom in vervolgmeting 1 de reisduur beperkt toegenomen is.

In de **tweede vervolgmeting** zijn er, vergeleken met vervolgmeting 1, in Leuven iets meer leerlingen die binnen het uur op school aankomen (van 50% naar 63%) en minder leerlingen die langer dan anderhalf uur onderweg zijn (van 15% naar 9%). Dit kan deels verklaard worden doordat ten tijde van de tweede vervolgmeting men terug is afgestapt van het principe van best bereikbare school. In Roeselare zijn er iets meer leerlingen die langer dan anderhalf uur onderweg zijn (van 18% naar 23%), vergeleken met de eerste vervolgmeting. Een mogelijke reden hiervoor is de afname in aantal bussen.

Tabel 118: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens regio

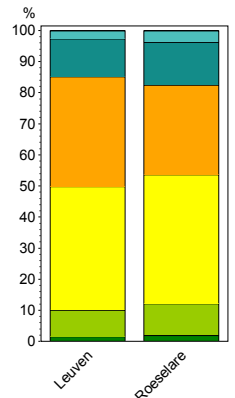
| NULMETING | Pilotproject | | | | Totaal | |
|--------------------|--------------|-----|-----------|-----|--------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | | | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | |
| < 10 min | 10 | 2 | 24 | 3 | 34 | 2 |
| 10-30 min | 54 | 9 | 128 | 17 | 182 | 13 |
| 30-60 min | 242 | 38 | 304 | 40 | 546 | 39 |
| 60-90 min | 239 | 38 | 215 | 28 | 453 | 33 |
| 90-120 min | 67 | 11 | 87 | 11 | 154 | 11 |
| 120-150 min | 16 | 2 | 6 | 1 | 21 | 2 |
| >= 150 min | 1 | 0 | . | . | 1 | 0 |
| Totaal | 627 | 100 | 764 | 100 | 1391 | 100 |



■ < 10 min
 ■ 10-30 min
 ■ 30-60 min
 ■ 60-90 min
■ 90-120 min
 ■ 120-150 min
■ >= 150 min

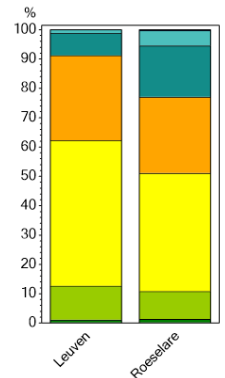
Tabel 119: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio

| VERVOLG 1 | Pilotproject | | | | Totaal | |
|--------------------|--------------|-----|-----------|-----|--------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | | | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | |
| < 10 min | 9 | 2 | 12 | 2 | 22 | 2 |
| 10-30 min | 51 | 8 | 69 | 10 | 120 | 9 |
| 30-60 min | 241 | 40 | 281 | 42 | 522 | 41 |
| 60-90 min | 214 | 35 | 195 | 29 | 409 | 32 |
| 90-120 min | 74 | 12 | 9 | 14 | 167 | 11 |
| 120-150 min | 16 | 3 | 25 | 4 | 41 | 3 |
| >= 150 min | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| Totaal | 607 | 100 | 676 | 100 | 1283 | 100 |



Tabel 120: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio

| VERVOLG 2 | Pilotproject | | | | Totaal | |
|--------------------|--------------|-----|-----------|-----|--------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | | | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | |
| < 10 min | 6 | 1 | 8 | 1 | 14 | 1 |
| 10-30 min | 68 | 12 | 64 | 10 | 132 | 11 |
| 30-60 min | 295 | 50 | 268 | 40 | 563 | 45 |
| 60-90 min | 172 | 29 | 173 | 26 | 345 | 27 |
| 90-120 min | 46 | 8 | 117 | 18 | 162 | 13 |
| 120-150 min | 7 | 1 | 35 | 5 | 42 | 3 |
| >= 150 min | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 0 |
| Totaal | 594 | 100 | 668 | 100 | 1262 | 100 |



2.2.3. REISDUUR IN DE OCHTEND VOLGENS ONDERWIJSNIVEAU

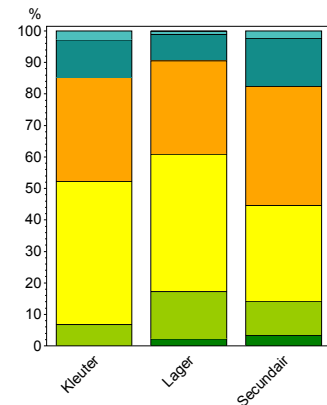
De reisduur in de **nulmeting** is gelijkaardig tussen de verschillende onderwijsniveaus, waarbij in het kleuteronderwijs iets minder leerlingen minder dan een half uur onderweg zijn naar school in vergelijking met de andere onderwijsniveaus. Het merendeel van de leerlingen is tussen 30-90 minuten onderweg naar school, waarbij in elk onderwijsniveau minstens 10% langer dan anderhalf uur onderweg is in de ochtend.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er in het kleuteronderwijs nog minder leerlingen, dan tijdens de nulmeting, die minder dan een half uur onderweg zijn naar school (van 7% naar 3%). Ook in het lager onderwijs zijn er minder leerlingen die maximaal een half uur onderweg zijn (van 17% naar 10%). In het secundair onderwijs zijn er iets meer leerlingen tussen 30-60 minuten onderweg (van 31% naar 36%) en minder leerlingen tussen 60-90 minuten onderweg (van 38% naar 30%). Een eenduidige verklaring hiervoor kan niet gegeven worden. De toepassing van de nieuwe criteria leidt immers niet rechtstreeks tot wijzigingen in de reistijd.

In de **tweede vervolgmeting** zijn er opnieuw iets meer kleuters (van 3% naar 9%) die binnen het half uur toekomen op school: de tendens van de vorige vervolgmeting wordt dus niet verdergezet. In het lager en secundair onderwijs zijn over het algemeen weinig verschillen volgens onderwijsniveau ten opzichte van de vorige vervolgmeting.

Tabel 121: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijsniveau

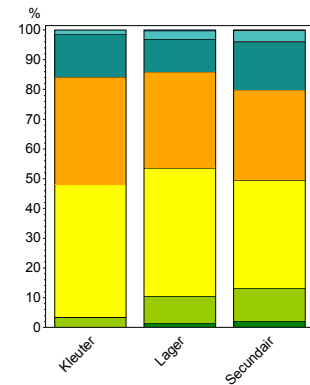
| NULMETING | Onderwijsniveau | | | | | |
|--------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | |
| < 10 min | . | . | 18 | 2 | 16 | 3 |
| 10-30 min | 6 | 7 | 124 | 15 | 51 | 11 |
| 30-60 min | 40 | 46 | 362 | 44 | 145 | 31 |
| 60-90 min | 29 | 33 | 245 | 30 | 180 | 38 |
| 90-120 min | 10 | 12 | 70 | 9 | 73 | 15 |
| 120-150 min | 3 | 3 | 8 | 1 | 11 | 2 |
| >= 150 min | . | . | 1 | 0 | . | . |
| Totaal | 87 | 100 | 828 | 100 | 476 | 100 |



■ < 10 min
 ■ 10-30 min
 ■ 30-60 min
 ■ 60-90 min
■ 90-120 min
 ■ 120-150 min
■ >= 150 min

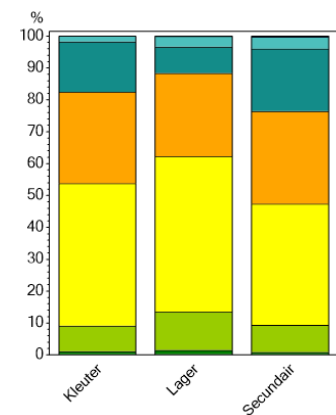
Tabel 122: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 1 | Onderwijsniveau | | | | | |
|--------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | |
| < 10 min | . | . | 11 | 2 | 10 | 2 |
| 10-30 min | 3 | 3 | 65 | 9 | 53 | 11 |
| 30-60 min | 33 | 45 | 315 | 43 | 174 | 36 |
| 60-90 min | 27 | 36 | 237 | 32 | 146 | 30 |
| 90-120 min | 11 | 14 | 80 | 11 | 77 | 16 |
| 120-150 min | 1 | 1 | 21 | 3 | 18 | 4 |
| >= 150 min | . | . | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Totaal | 74 | 100 | 731 | 100 | 478 | 100 |

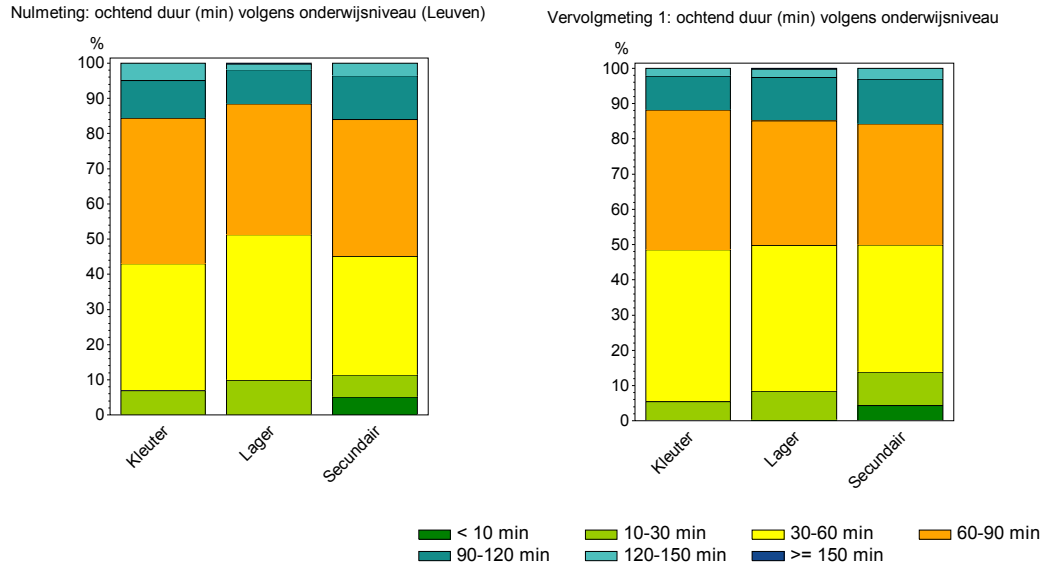


Tabel 123: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 2 | Onderwijsniveau | | | | | |
|--------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | |
| < 10 min | 1 | 1 | 10 | 1 | 3 | 1 |
| 10-30 min | 8 | 8 | 86 | 12 | 38 | 9 |
| 30-60 min | 43 | 45 | 349 | 49 | 172 | 38 |
| 60-90 min | 27 | 29 | 187 | 26 | 131 | 29 |
| 90-120 min | 15 | 16 | 59 | 8 | 88 | 20 |
| 120-150 min | 2 | 2 | 24 | 3 | 16 | 4 |
| >= 150 min | . | . | 1 | 0 | 2 | 0 |
| Totaal | 95 | 100 | 716 | 100 | 450 | 100 |

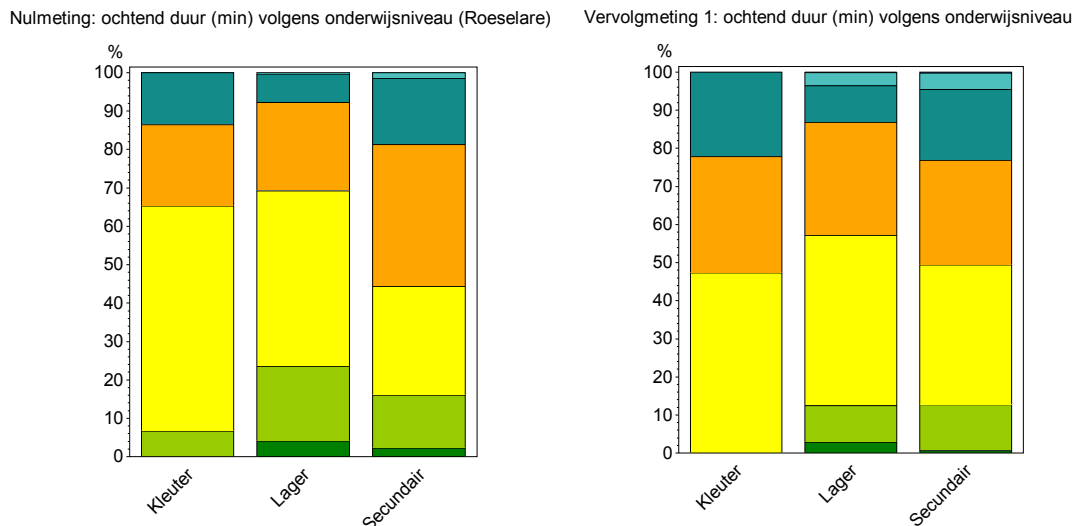


In pilootregio Leuven zijn er in het kleuter- en het secundair onderwijs iets meer leerlingen die binnen het half uur toekomen op school in de eerste vervolgmeting, vergeleken met de nulmeting. Voor het lager onderwijs blijft de verdeling volgens reistijd gelijkaardig.



Figuur 24: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau – regio Leuven

In pilootregio Roeselare komt in de nulmeting ongeveer 65% van de leerlingen in het kleuteronderwijs toe binnen het uur, maar dit aandeel vermindert tot minder dan 50% in de eerste vervolgmeting. Een mogelijke verklaring hiervoor is het afschaffen van bussen, wat leidt tot een toename in de reistijd voor de overblijvende leerlingen. Er zijn nu ook meer leerlingen die langer dan anderhalf uur onderweg zijn. Voor het lager en het secundair onderwijs is er een verschuiving waarbij minder leerlingen toekomen tussen 30-60 minuten, maar meer tussen 60-90 minuten. Er zijn ook meer leerlingen die langer dan anderhalf uur, waarvan tot 5% langer dan 2 uur, onderweg zijn naar school.



Figuur 23: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau – regio Roeselare

2.2.4. REISDUUR IN DE OCHTEND VOLGENS ONDERWIJSTYPE

Vooraf leerlingen van type 3 (emotionele of gedragsstoornis), type 4 (motorisch) en type 9 (ASS) zijn met het collectief busvervoer een langere tijd, namelijk meer dan anderhalf uur, onderweg naar school in de ochtend in de **nulmeting**. Bij type 4 leerlingen is 5% zelfs langer dan 2 uren onderweg naar school. Voor type 3 en type 9 leerlingen is een verklaring hiervoor dat de gemiddelde afstanden tot deze scholen (voornamelijk in het secundair onderwijs) groter zijn dan bij de andere types. Ook bij type 4 zijn de gemiddelde afstanden tot de scholen groter, zeker voor de school in Roeselare die type 4 OV4 onderwijs aanbiedt (wat slechts uitzonderlijk voorkomt, met daardoor grotere afstanden tot deze school, en dus een langere reistijd tot gevolg).

In de **eerste vervolgmeting** is er voor type 2 (verstandelijk) een beperkte tijdswinst, aangezien er meer leerlingen tussen 30-60 minuten onderweg zijn (van 39% naar 45%) en minder tussen 60-90 minuten (van 38% naar 32%). Bij type 3 (emotionele of gedragsstoornis) zijn er eveneens meer leerlingen tussen 30-60 minuten onderweg (van 27% naar 47%), met enerzijds minder leerlingen met een langere reistijd tussen 60-90 minuten (van 40% naar 33%), maar anderzijds ook minder leerlingen met een korte reistijd tussen 10-30 minuten (van 17% naar 7%). Bij type 4 (motorisch) is het aandeel leerlingen dat een reistijd heeft van meer dan anderhalf uur zelfs verdubbeld ten opzichte van de nulmeting (van 19% naar 38%).

In de **tweede vervolgmeting** zijn er bij type 2 leerlingen iets meer leerlingen binnen het uur op school (van 59% naar 67%), vergeleken met de eerste vervolgmeting. Bij type 3 zijn er echter minder leerlingen binnen het uur op school, maar komt een kwart pas toe na anderhalf uur, vergeleken met 12% in de vorige meting. Bij de andere typen zijn geen opvallende verschillen waar te nemen.

Tabel 124: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype

| NULMETING | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|--------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | |
| < 10 min | 18 | 3 | 10 | 3 | 0 | 0 | 6 | 2 | . | . |
| 10-30 min | 91 | 16 | 29 | 10 | 16 | 17 | 37 | 12 | 8 | 8 |
| 30-60 min | 261 | 45 | 112 | 39 | 25 | 27 | 103 | 32 | 44 | 42 |
| 60-90 min | 165 | 28 | 107 | 38 | 37 | 40 | 110 | 34 | 34 | 32 |
| 90-120 min | 47 | 8 | 25 | 9 | 12 | 13 | 51 | 16 | 18 | 17 |
| 120-150 min | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 14 | 4 | 2 | 1 |
| >= 150 min | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | . | . |
| Totaal | 584 | 100 | 284 | 100 | 94 | 100 | 323 | 100 | 106 | 100 |

Tabel 125: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype

| VERVOLG 1 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|--------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | |
| < 10 min | 12 | 3 | 9 | 3 | 1 | 1 | . | . | . | . |
| 10-30 min | 51 | 11 | 28 | 11 | 6 | 7 | 23 | 7 | 13 | 9 |
| 30-60 min | 226 | 49 | 120 | 45 | 36 | 47 | 77 | 23 | 64 | 45 |
| 60-90 min | 140 | 30 | 85 | 32 | 26 | 33 | 109 | 33 | 49 | 35 |
| 90-120 min | 31 | 7 | 24 | 9 | 9 | 11 | 89 | 27 | 16 | 11 |
| 120-150 min | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 34 | 10 | . | . |
| >= 150 min | . | . | . | . | . | . | 2 | 1 | . | . |
| Totaal | 463 | 100 | 268 | 100 | 78 | 100 | 333 | 100 | 142 | 100 |

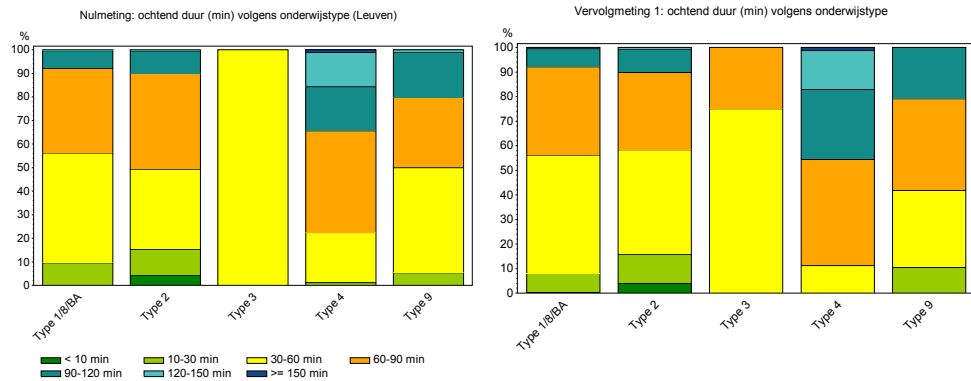
Tabel 126: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype

| VERVOLG 2 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|--------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | |
| < 10 min | 10 | 2 | 4 | 1 | . | . | . | . | 1 | 0 |
| 10-30 min | 66 | 15 | 36 | 13 | 4 | 5 | 14 | 5 | 12 | 7 |
| 30-60 min | 234 | 52 | 142 | 53 | 27 | 39 | 71 | 25 | 89 | 47 |
| 60-90 min | 111 | 25 | 71 | 26 | 22 | 31 | 79 | 28 | 63 | 34 |
| 90-120 min | 25 | 6 | 18 | 7 | 15 | 22 | 84 | 30 | 20 | 11 |
| 120-150 min | 4 | 1 | . | . | 2 | 3 | 33 | 12 | 3 | 1 |
| >= 150 min | . | . | . | . | . | . | 3 | 1 | 0 | 0 |
| Totaal | 451 | 100 | 271 | 100 | 69 | 100 | 283 | 100 | 188 | 100 |

Uit het kwalitatief onderzoek blijkt dat het voor type 4 leerlingen, omwille van de specificiteit van hun problematiek en het beperkte aanbod van scholen, moeilijk is om een efficiënter leerlingenvervoer te organiseren.

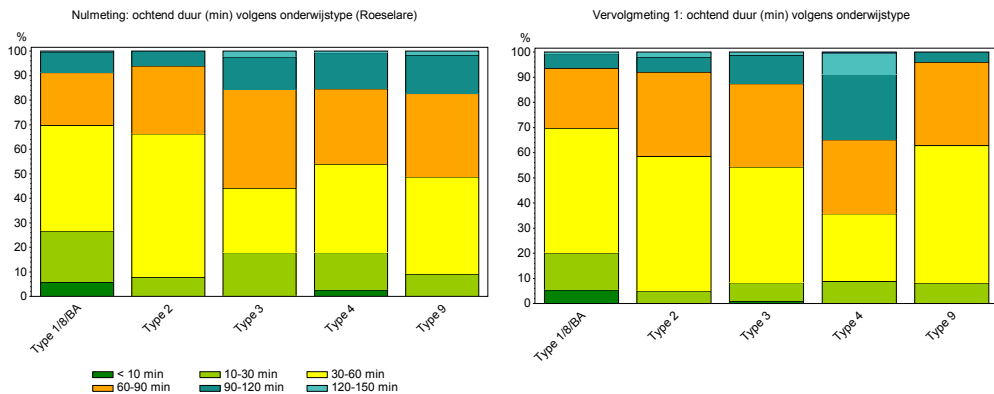
- **Directie Leuven:** "Onze type-4 school is de enige type-4 school in de regio van het katholieke net, dus je gaat wel tot Brussel alleen voor 1 kind. Dat maakt de ritten enorm langer en zorgt toch wel voor de hele organisatie een zware druk om de ritten korter te maken, net omdat die veel verder wonen ook."
- **Scholbestuur Leuven:** "Wij zijn de enige in Vlaams-Brabant, dus wij rekruteren vrij ver."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "Wij verzorgen het leerlingenvervoer in heel West-Vlaanderen en zelfs voor een stuk van Oost-Vlaanderen."

In pilootregio Leuven zijn er in de eerste vervolgmeting iets meer leerlingen type 2 die binnen het uur aankomen op school en anderzijds ook meer leerlingen type 3 (nl. een vijfde) die langer dan een uur onderweg zijn. Bij type 4 leerlingen zijn er meer leerlingen die langer dan anderhalf uur onderweg zijn. Type 9 blijft gelijkaardig.



Figuur 25: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijstype – regio Leuven

In pilootregio Roeselare zijn er bij type 1/8/BA, type 3, type 4 en type 9 in de eerste vervolgmeting minder leerlingen die binnen het half uur toekomen op school. Bij type 2 en 3 is er een verschuiving naar minder leerlingen die tussen 30-60 minuten onderweg zijn en meer leerlingen die tussen 60-90 minuten onderweg zijn. Bij type 4 komt nu 35% van de leerlingen pas op school aan na anderhalf uur, waarvan een gedeelte na 2 uren. In type 9 zijn er anderzijds nu meer leerlingen die een kortere reistijd hebben vergeleken met de nulmeting.



Figuur 26: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijstype – regio Roeselare

2.2.5. REISDUUR IN DE OCHTEND VOLGENS OPLEIDINGSVORM

Over het algemeen komt in de **nulmeting** 60% van de leerlingen in het basisonderwijs binnen het uur aan op school. Bij OV1, OV2 en OV3 komt iets minder dan de helft aan op school binnen het uur, waarbij ongeveer 15-20% langer dan anderhalf uur onderweg is. Bij OV4 komt 52% van de leerlingen binnen het uur aan op school.

De resultaten van de **eerste vervolgmeting** tonen aan dat bij OV1 en OV2 telkens 7% van de leerlingen nu langer dan 2 uren onderweg is naar school, waarbij dit aandeel bij OV2 zelfs toeneemt van 2% naar 7%. Bij OV2 zijn er eveneens minder leerlingen die maximaal 10 minuten onderweg zijn (van 10% naar 1%). Bij OV4 zijn dan weer minder leerlingen maximaal een half uur onderweg (van 29% naar 18%).

Bij de **tweede vervolgmeting** zijn er opvallend meer leerlingen in type 4 die langer onderweg zijn. Terwijl in de eerste vervolgmeting de helft binnen het uur op school toekwam, bedraagt dit aandeel nu slechts 34%.

Tabel 127: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm

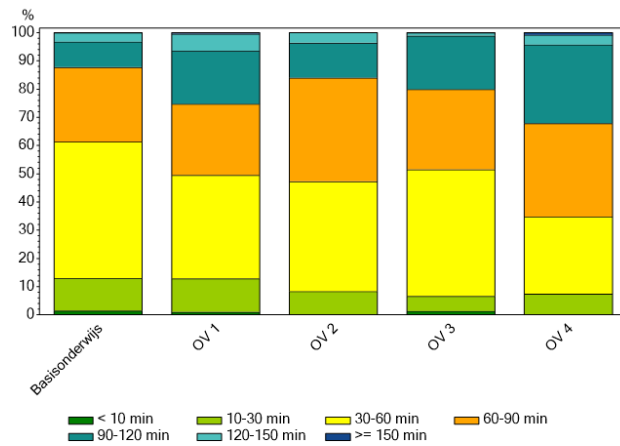
| NULMETING | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|--------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | |
| < 10 min | 7 | 4 | 6 | 10 | 1 | 1 | 2 | 2 | 18 | 2 |
| 10-30 min | 15 | 8 | 7 | 11 | 6 | 4 | 25 | 26 | 130 | 14 |
| 30-60 min | 54 | 30 | 17 | 28 | 51 | 35 | 24 | 26 | 401 | 44 |
| 60-90 min | 73 | 41 | 20 | 33 | 60 | 41 | 28 | 30 | 274 | 30 |
| 90-120 min | 22 | 12 | 10 | 17 | 27 | 18 | 14 | 16 | 81 | 9 |
| 120-150 min | 7 | 4 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 10 | 1 |
| >= 150 min | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 |
| Totaal | 176 | 100 | 60 | 100 | 146 | 100 | 93 | 100 | 915 | 100 |

Tabel 128: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm

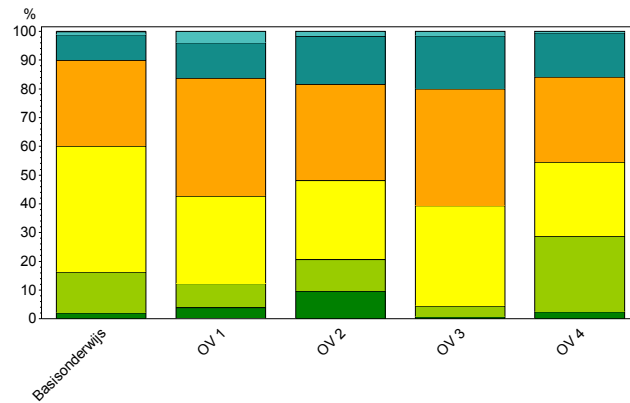
| VERVOLG 1 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|--------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | |
| < 10 min | 8 | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 11 | 1 |
| 10-30 min | 15 | 8 | 10 | 14 | 14 | 9 | 15 | 17 | 68 | 8 |
| 30-60 min | 58 | 33 | 22 | 31 | 67 | 46 | 28 | 32 | 348 | 43 |
| 60-90 min | 54 | 30 | 21 | 30 | 47 | 32 | 24 | 28 | 264 | 33 |
| 90-120 min | 31 | 17 | 12 | 17 | 16 | 11 | 18 | 22 | 91 | 11 |
| 120-150 min | 12 | 7 | 5 | 7 | 1 | 1 | 1 | 1 | 22 | 3 |
| >= 150 min | 1 | 0 | . | . | . | . | . | . | 2 | 0 |
| Totaal | 178 | 100 | 69 | 100 | 146 | 100 | 86 | 100 | 805 | 100 |

Tabel 129: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm

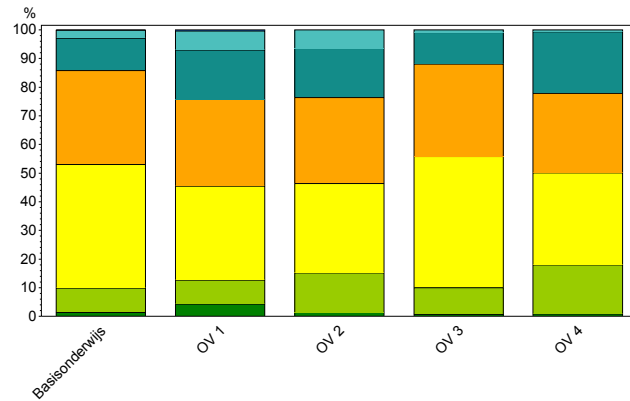
| VERVOLG 2 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|--------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | |
| < 10 min | 2 | 1 | . | . | 2 | 1 | . | . | 11 | 1 |
| 10-30 min | 20 | 12 | 5 | 8 | 8 | 5 | 6 | 7 | 94 | 12 |
| 30-60 min | 62 | 37 | 21 | 39 | 68 | 45 | 21 | 27 | 391 | 48 |
| 60-90 min | 43 | 25 | 20 | 37 | 43 | 28 | 25 | 33 | 215 | 26 |
| 90-120 min | 32 | 19 | 7 | 12 | 29 | 19 | 21 | 28 | 74 | 9 |
| 120-150 min | 10 | 6 | 2 | 4 | 2 | 1 | 3 | 3 | 26 | 3 |
| >= 150 min | 1 | 1 | . | . | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Totaal | 169 | 100 | 54 | 100 | 152 | 100 | 76 | 100 | 811 | 100 |



Figuur 27: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm



Figuur 28: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolmeting 1 volgens opleidingsvorm



Figuur 29: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolmeting 2 volgens opleidingsvorm

2.2.6. REISDUUR IN DE OCHTEND VOLGENS AFSTAND SCHOOL

Over het algemeen is er in de **nulmeting**, zoals te verwachten, een langere reistijd met het collectief busvervoer naargelang men een grotere afstand heeft tot de school. In de afstandscategorieën kleiner dan 1km en groter dan 40km zijn telkens slechts 10-15 leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen, waardoor hierover geen eenduidige conclusies mogelijk zijn.

De resultaten van de **eerste vervolgmeting** tonen aan dat in de afstandsklasse 20-30km ongeveer 15% meer leerlingen (van 28% naar 43%) en in de afstandsklasse 30-40km opvallend meer leerlingen (van 46% naar 72%) langer dan anderhalf uur onderweg zijn. Een verklaring hiervoor kan zijn dat er (in Roeselare) enkele bussen werden afgeschaft, wat een invloed heeft gehad op de reistijden van de overblijvende leerlingen. Een andere mogelijke verklaring is het tijdelijk wegvallen van het afstandscriterium in Leuven.

Omwille van de gewogen resultaten bij de analyses, m.a.w. rekening houdend met het gewicht van elke leerling op basis van het aantal verplaatsingen naar school, kan het zijn dat bij sommige categorieën slechts zeer beperkte aantallen zijn (bv. in onderstaande tabel bestaat de cel < 1km, 60-90min slechts uit 0.1 leerling (afgerond 0 leerlingen), wat neerkomt op 1.9% (afgerond 2%) van het aantal leerlingen in die afstandsklasse).

De **tweede vervolgmeting** toont aan dat er iets meer leerlingen in de afstandscategorie 30-40 km binnen het uur aankomen (van 9% naar 19%), vergeleken met vervolgmeting 1. Ook binnen de afstandscategorie 5-10 km zijn er iets meer leerlingen die binnen het uur op school aankomen. In de categorie kleiner dan 1 km is slechts een beperkt aantal leerlingen, waardoor het niet mogelijk is om hier conclusies uit te trekken.

Tabel 130: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school

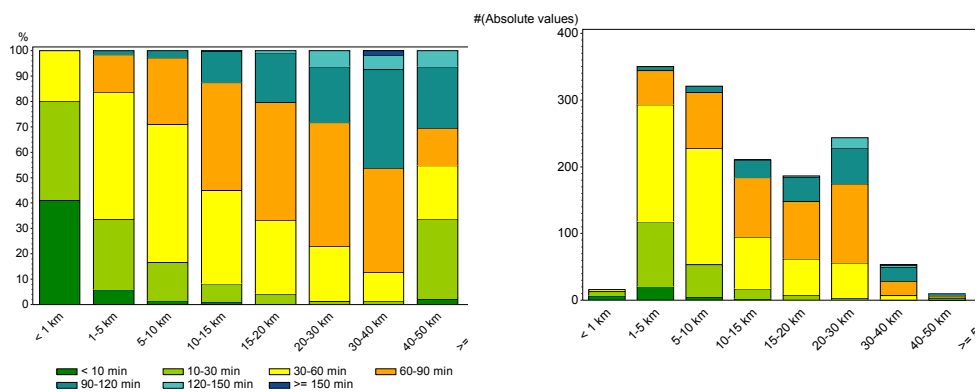
| NULMETING | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | | | | | |
| < 10 min | 7 | 41 | 21 | 6 | 5 | 2 | 2 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 10-30 min | 6 | 39 | 97 | 28 | 49 | 15 | 15 | 7 | 8 | 4 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| 30-60 min | 3 | 20 | 175 | 50 | 174 | 54 | 78 | 37 | 54 | 29 | 53 | 22 | 6 | 11 |
| 60-90 min | . | . | 52 | 15 | 84 | 26 | 89 | 42 | 86 | 46 | 119 | 49 | 22 | 41 |
| 90-120 min | . | . | 5 | 2 | 9 | 3 | 26 | 12 | 36 | 20 | 54 | 22 | 21 | 39 |
| 120-150 min | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | 2 | 1 | 15 | 6 | 3 | 6 |
| >= 150 min | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 2 |
| Totaal | 16 | 100 | 350 | 100 | 321 | 100 | 211 | 100 | 186 | 100 | 244 | 100 | 53 | 100 |

Tabel 131: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school

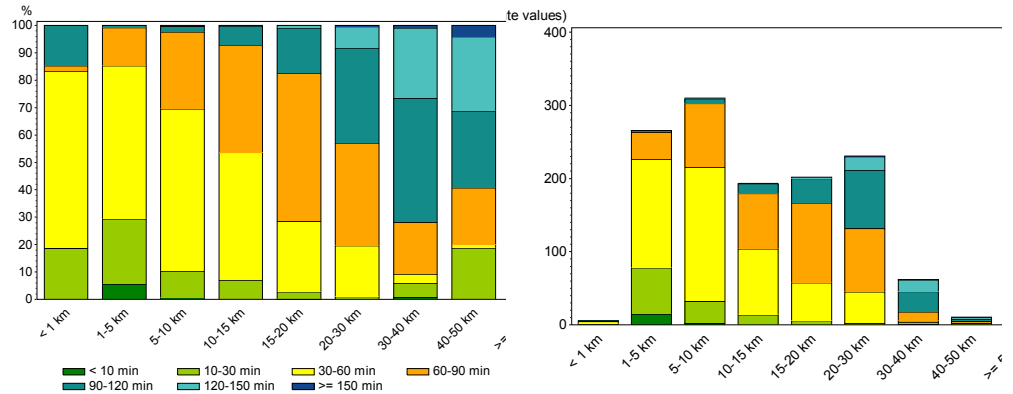
| VERVOLG 1 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | | | | | |
| < 10 min | . | . | 15 | 6 | 2 | 1 | . | . | 0 | 0 | . | . | 1 | 1 |
| 10-30 min | 1 | 19 | 63 | 24 | 30 | 10 | 145 | 7 | 5 | 3 | 2 | 1 | 3 | 5 |
| 30-60 min | 4 | 65 | 148 | 56 | 183 | 59 | 90 | 47 | 52 | 26 | 43 | 19 | 2 | 3 |
| 60-90 min | 0 | 2 | 37 | 14 | 87 | 28 | 76 | 39 | 109 | 54 | 87 | 38 | 12 | 19 |
| 90-120 min | 1 | 15 | 2 | 1 | 7 | 2 | 14 | 7 | 33 | 17 | 80 | 35 | 28 | 45 |
| 120-150 min | . | . | . | . | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 18 | 8 | 16 | 26 |
| >= 150 min | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Totaal | 5 | 100 | 265 | 100 | 310 | 100 | 193 | 100 | 202 | 100 | 231 | 100 | 62 | 100 |

Tabel 132: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school

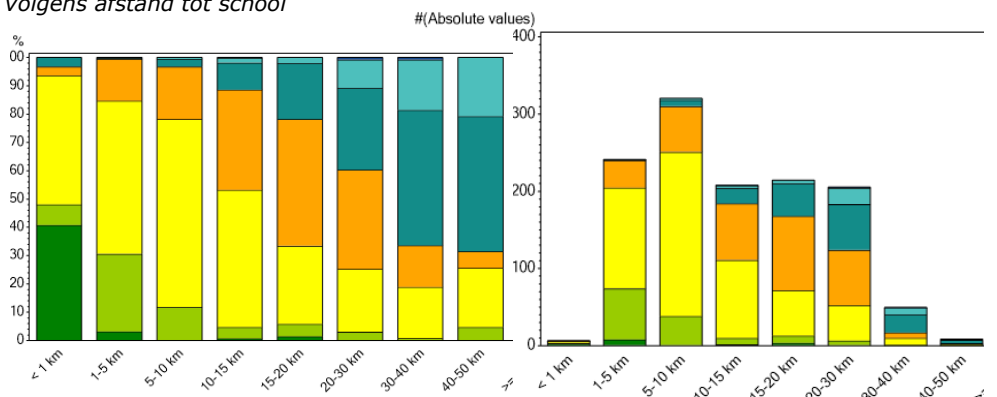
| VERVOLG 2 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | | | | | | | | | |
| < 10 min | 3 | 41 | 8 | 3 | . | . | 1 | 1 | 3 | 1 | . | . | . | . |
| 10-30 min | 1 | 7 | 66 | 28 | 38 | 12 | 8 | 4 | 9 | 4 | 6 | 3 | 0 | 1 |
| 30-60 min | 3 | 46 | 130 | 54 | 213 | 66 | 101 | 49 | 59 | 28 | 46 | 22 | 9 | 18 |
| 60-90 min | 0 | 3 | 36 | 15 | 59 | 19 | 74 | 35 | 96 | 45 | 72 | 35 | 7 | 15 |
| 90-120 min | 0 | 3 | 1 | 0 | 8 | 3 | 20 | 10 | 42 | 20 | 59 | 29 | 24 | 48 |
| 120-150 min | . | . | 1 | 0 | 2 | 1 | 4 | 2 | 5 | 2 | 21 | 10 | 9 | 18 |
| >= 150 min | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | . | . | 2 | 1 | 0 | 1 |
| Totaal | 6 | 100 | 241 | 100 | 320 | 100 | 208 | 100 | 214 | 100 | 205 | 100 | 49 | 100 |



Figuur 30: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens afstand tot school

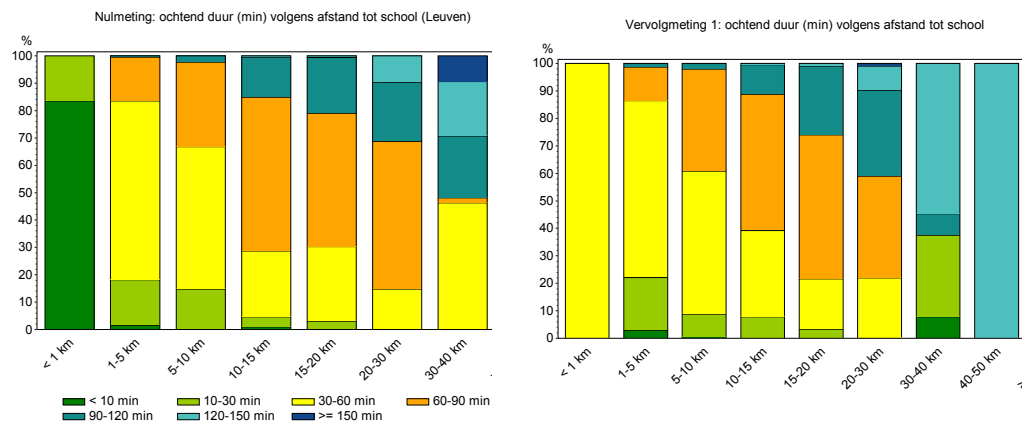


Figuur 31: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens afstand tot school



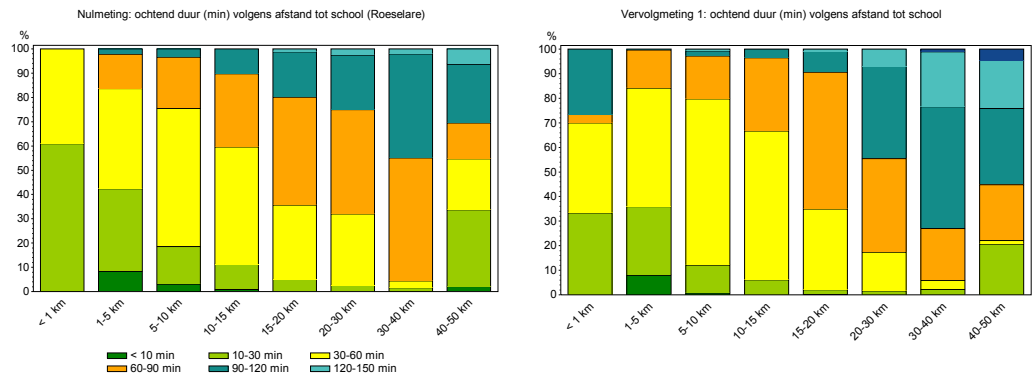
Figuur 32: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 (relatief en absoluut) volgens afstand tot school

In pilootregio Leuven komt , in de eerste vervolgmeting, niemand van de leerlingen die op minder dan 1 km van school verblijven met de schoolbus toe binnen het half uur. Tussen een afstand van 1-15 km zijn er nu anderzijds meer leerlingen die toekomen binnen het uur. Bij een afstand van meer dan 20 km zijn er gemiddeld meer leerlingen die langer dan anderhalf uur onderweg zijn naar school.



Figuur 33: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens afstand tot school - regio Leuven

In pilootregio Roeselare zijn er in de eerste vervolgmeting leerlingen langer dan anderhalf uur onderweg, terwijl ze op minder dan 1 km van school wonen. Dit kan verklaard worden door het feit dat leerlingen die zeer dichtbij wonen (of op internaat verblijven) als een van de eersten worden opgehaald met de schoolbus en vervolgens de gehele rit moeten meerijden. Vanaf een afstand van 15 km zijn er meer leerlingen die langer dan anderhalf uur onderweg zijn, waarbij ook meer leerlingen (vooral in de afstandsklasse 30-40 km) langer dan 2 uren.



Figuur 34: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens afstand tot school – regio Roeselare

2.2.7. REISDUUR IN DE OCHTEND VOLGENS VERBLIJFSREGELING

In de **nulmeting** zijn de meeste externe leerlingen tussen 30-60 minuten en 60-90 minuten onderweg naar school, terwijl bij de interne leerlingen ongeveer 30% binnen het half uur aankomt op school. Ongeveer de helft van de interne leerlingen is tussen een half uur en anderhalf uur onderweg en ongeveer 10% is langer dan anderhalf uur onderweg naar school.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er bij de externe leerlingen over het algemeen weinig verschillen in de reisduur. Bij de interne leerlingen zijn er echter opvallend minder leerlingen die binnen het half uur aankomen op school (van 34% naar 18%) en meer leerlingen die tussen 30-60 minuten onderweg zijn.

De **tweede vervolgmeting** toont aan dat er iets meer interne leerlingen binnen het uur aankomen op school (van 59% naar 67%), vergeleken met vervolgmeting 1.

Tabel 133: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens verblijfsregeling

| NULMETING | Verblijfsregeling | | | |
|--------------------|-------------------|-----|--------|-----|
| | Extern | | Intern | |
| | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | |
| < 10 min | 27 | 2 | 7 | 5 |
| 10-30 min | 141 | 11 | 40 | 29 |
| 30-60 min | 505 | 40 | 42 | 30 |
| 60-90 min | 417 | 33 | 37 | 26 |
| 90-120 min | 141 | 11 | 12 | 9 |
| 120-150 min | 19 | 2 | 2 | 2 |
| >= 150 min | 1 | 0 | . | . |
| Totaal | 1251 | 100 | 140 | 100 |

Tabel 134: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens verblijfsregeling

| VERVOLG 1 | Extern | | Intern | | Semi-intern | |
|--------------------|--------|-----|--------|-----|-------------|-----|
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | |
| < 10 min | 13 | 1 | 8 | 6 | . | . |
| 10-30 min | 87 | 9 | 17 | 12 | 16 | 12 |
| 30-60 min | 426 | 42 | 56 | 41 | 38 | 29 |
| 60-90 min | 340 | 34 | 37 | 27 | 32 | 24 |
| 90-120 min | 117 | 12 | 15 | 11 | 36 | 27 |
| 120-150 min | 25 | 3 | 4 | 3 | 12 | 8 |
| >= 150 min | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Totaal | 1011 | 100 | 136 | 100 | 133 | 100 |

Tabel 135: Reisduur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens verblijfsregeling

| VERVOLG 2 | Extern | | Intern | | Semi-intern | |
|--------------------|--------|-----|--------|-----|-------------|-----|
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend duur (min) | | | | | | |
| < 10 min | 13 | 1 | 1 | 1 | . | . |
| 10-30 min | 104 | 11 | 14 | 15 | 14 | 6 |
| 30-60 min | 457 | 48 | 46 | 51 | 60 | 27 |
| 60-90 min | 264 | 28 | 23 | 25 | 58 | 26 |
| 90-120 min | 96 | 10 | 5 | 5 | 62 | 28 |
| 120-150 min | 16 | 2 | 2 | 2 | 24 | 11 |
| >= 150 min | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| Totaal | 950 | 100 | 92 | 100 | 220 | 100 |

2.3. VERTREK- EN AANKOMSTUUR IN DE OCHTEND

2.3.1. VERTREK- EN AANKOMSTUUR IN DE OCHTEND VOLGENS PILOOTREGIO

Over het algemeen is het vertrekkuren met het collectief busvervoer iets minder gelijkmatig in Roeselare: er zijn iets meer leerlingen die voor 7u vertrekken (11% versus 7% in Leuven), maar ook iets meer leerlingen die na 8u vertrekken (19% versus 14%) in Roeselare dan in Leuven in de **nulmeting**.

In de **nulmeting** is er over het algemeen een latere aankomst in Leuven, met 44% van de leerlingen die toekomen voor 8u30, dan in Roeselare waar 67% van de leerlingen reeds toekomt voor 8u30. Het aankomstuur betreft hierbij steeds het uur van aankomst van de bus op school, dus inclusief de tijd op de wisselparking (indien van toepassing).

Bij de **eerste vervolgmeting** is er in Leuven een verschuiving terug te vinden in vertrekuren van 7u-7u30 (van 36% naar 29%) naar 7u30-8u (van 44% naar 51%).

Dit is mogelijk te wijten aan de doelstelling dat niemand langer dan 4u per dag op het collectief leerlingenvervoer zit. In het kader hiervan mogen er ook geen schoolbussen voor 7u00 vertrekken, aangezien de deelnemende scholen starten rond 9u00.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"En wij zitten nu nog in te zetten op 'er mogen geen bussen voor 7u vertrekken om om 9u met school te beginnen'."*

In Roeselare is er slechts een heel beperkte verschuiving terug te vinden in de vertrekuren van 6u30-7u (van 10% naar 8%) naar vertrekken tussen 7u30-8u.

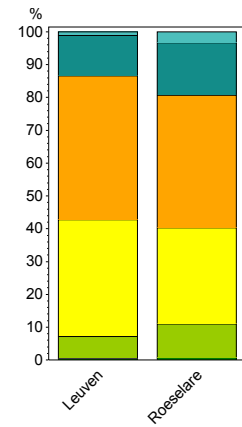
In de **eerste vervolgmeting** zijn in Leuven slechts beperkte wijzigingen waar te nemen in aankomstuur: ongeveer 40% van de leerlingen komt nu toe voor 8u30. In Roeselare is er echter een sterke verschuiving van een aankomst van 8u-8u30 (van 67% naar 45%) naar 8u30-9u (van 33% naar 39%) en voornamelijk naar 9u-9u30 (van 0% naar 16%). Leerlingen in Roeselare komen nu dus gemiddeld later toe op school, in vergelijking met de nulmeting, ondanks de beperkte verschuiving in vertrekuren.

In de **tweede vervolgmeting** zijn er weinig opvallende verschillen wat betreft het vertrekkuren van de leerlingen. Qua aankomstuur komt in Leuven de helft van de leerlingen op school aan voor 8u30, wat een vroegere aankomst voor 10% van de leerlingen is. In Roeselare is een omgekeerde trend waar te nemen, waarbij nu iets minder leerlingen (van 45% naar 36%) voor 8u30 aankomen op school. Bijna een kwart van de leerlingen komt aan na 9u, wat opnieuw betekent dat veel leerlingen niet op tijd zijn voor de start van de school. In Roeselare zijn dit voornamelijk leerlingen van school R10 in Hooglede, die een apart circuit heeft voor leerlingen van type 4 en met eigen organisatie van het vervoer. Door hun apart circuit, waarbij zij niet op de wisselparking komen, komen zij later toe.

Tabel 136: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens regio

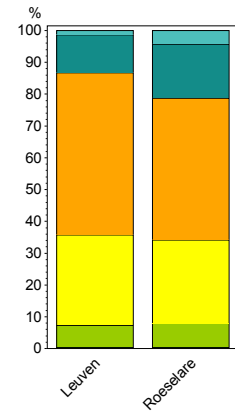
| NULMETING | Pilotregio | | | |
|----------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | |
| 06:00 - 06:30 | 2 | 0 | 6 | 1 |
| 06:30 - 07:00 | 43 | 7 | 79 | 10 |
| 07:00 - 07:30 | 224 | 36 | 227 | 29 |
| 07:30 - 08:00 | 274 | 44 | 313 | 41 |
| 08:00 - 08:30 | 78 | 12 | 123 | 16 |
| 08:30 - 09:00 | 7 | 1 | 26 | 3 |
| Totaal | 627 | 100 | 774 | 100 |

■ 06:00 - 06:30 ■ 06:30 - 07:00 ■ 07:00 - 07:30
■ 07:30 - 08:00 ■ 08:00 - 08:30 ■ 08:30 - 09:00



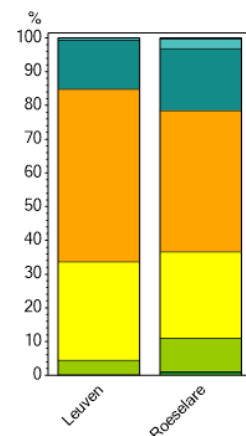
Tabel 137: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio

| VERVOLG 1 | Pilotregio | | | |
|----------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | |
| 06:00 - 06:30 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| 06:30 - 07:00 | 42 | 7 | 52 | 8 |
| 07:00 - 07:30 | 173 | 29 | 177 | 26 |
| 07:30 - 08:00 | 309 | 51 | 302 | 45 |
| 08:00 - 08:30 | 72 | 12 | 115 | 17 |
| 08:30 - 09:00 | 8 | 1 | 30 | 4 |
| Totaal | 607 | 100 | 678 | 100 |



Tabel 138: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio

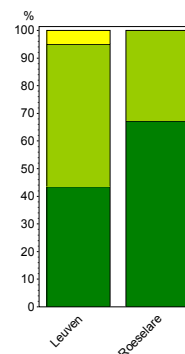
| VERVOLG 2 | Pilotregio | | | |
|----------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | |
| 06:00 - 06:30 | 1 | 0 | 8 | 1 |
| 06:30 - 07:00 | 26 | 4 | 66 | 10 |
| 07:00 - 07:30 | 174 | 29 | 171 | 26 |
| 07:30 - 08:00 | 305 | 51 | 279 | 42 |
| 08:00 - 08:30 | 87 | 15 | 124 | 19 |
| 08:30 - 09:00 | 3 | 1 | 19 | 3 |
| 09:00 - 09:30 | . | . | 2 | 0 |
| Totaal | 595 | 100 | 668 | 100 |



Tabel 139: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens regio

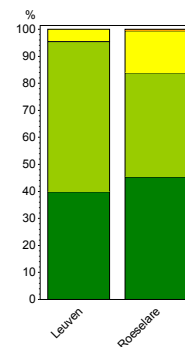
| NULMETING | Pilotregio | | | |
|------------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 273 | 44 | 520 | 67 |
| 08:30 - 09:00 | 323 | 51 | 255 | 33 |
| 09:00 - 09:30 | 32 | 5 | . | . |
| Totaal | 628 | 100 | 775 | 100 |

■ 08:00 - 08:30 ■ 08:30 - 09:00 ■ 09:00 - 09:30



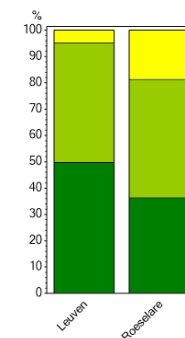
Tabel 140: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio

| VERVOLG 1 | Pilotregio | | | |
|------------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 242 | 40 | 313 | 45 |
| 08:30 - 09:00 | 337 | 56 | 265 | 39 |
| 09:00 - 09:30 | 28 | 5 | 107 | 16 |
| 09:30 - 10:00 | . | . | 4 | 1 |
| Totaal | 607 | 100 | 689 | 100 |



Tabel 141: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio

| VERVOLG 2 | Pilotregio | | | |
|------------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 297 | 50 | 243 | 36 |
| 08:30 - 09:00 | 271 | 46 | 300 | 45 |
| 09:00 - 09:30 | 28 | 5 | 125 | 19 |
| Totaal | 597 | 100 | 668 | 100 |



Als we echter kijken naar de beginuren van de scholen, dan merken we dat de meeste scholen reeds voor 9u starten, en dat slechts enkele scholen starten om 9u (maar geen enkele school later dan 9u). Dit betekent dus dat de leerlingen die pas na dit tijdstip op school toekomen niet op tijd zijn voor de start van de lessen.

Tabel 142: Overzicht begin- en einduren van scholen in pilootproject

| Regio | Niveau | School | Gemeente | Begin | Einde |
|-----------|-----------|------------|--------------|-------|-------|
| Leuven | Basis | school L1 | Heverlee | 8u55 | 15u20 |
| | | school L2 | Leuven | 8u50 | 15u40 |
| | | school L3 | Heverlee | 8u50 | 15u35 |
| | | school L4 | Heverlee | 9u | 15u45 |
| | Secundair | school L5 | Heverlee | 8u45 | 15u45 |
| | | school L6 | Leuven | 8u55 | 15u40 |
| | | school L7 | Heverlee | 8u45 | 15u45 |
| | | school L8 | Heverlee | 8u30 | 15u35 |
| Roeselare | Basis | school R1 | Rumbeke | 8u55 | 15u55 |
| | | school R2 | Izegem | 8u40 | 16u |
| | | school R3 | Ingelmunster | 8u40 | 16u |
| | | school R4 | Roeselare | 8u40 | 16u |
| | | school R5 | Roeselare | 8u40 | 15u50 |
| | | school R6 | Gits | 9u | 16u10 |
| | Secundair | school R7 | Rumbeke | 8u40 | 16u |
| | | school R8 | Roeselare | 8u30 | 16u |
| | | school R9 | Roeselare | 8u40 | 15u45 |
| | | school R10 | Gits | 9u | 16u10 |

Er zijn enkel gegevens beschikbaar over de aankomsttijden van leerlingen die gebruik maken van het collectief vervoer. Als we specifiek kijken naar leerlingen van het collectief vervoer die ook gebruik maken van buitenschoolse opvang, dan zien we dat deze vooral aankomen tussen 8u-8u30 en 8u30-9u (in mindere mate). Dit is dus het geval waarbij de bus te vroeg aankomt op school, en waarbij de leerling naar de buitenschoolse opvang gaat voordat de lessen starten. Er zijn geen gegevens beschikbaar over aankomsttijden van leerlingen die gebruik maken van buitenschoolse opvang, maar die zich met een andere vervoerswijze naar school verplaatsen. De buitenschoolse opvang is echter ook bedoeld voor leerlingen die met individueel vervoer naar school komen, bv. die door hun ouders worden afgezet op weg naar het werk. Een aanbod aan buitenschoolse opvang zorgt voor meer flexibelere uren van afzetten en ophalen, waardoor er een groot aandeel leerlingen in de buitenschoolse opvang zit dat met de auto wordt afgezet.

2.3.2. VERTREK- EN AANKOMSTUUR IN DE OCHTEND VOLGENS LEEFTIJD

Over het algemeen wordt in de **nulmeting** het merendeel van leerlingen tot een leeftijd van 13-14 jaar, die zich met het collectief busvervoer verplaatsen, opgehaald tussen 7u30-8u. De leerlingen tussen 15-20 jaar vertrekken over het algemeen vaker tussen 7u-7u30, een trend die zich echter niet doortrekt bij leerlingen ouder dan 20 jaar (ongeveer een 50-tal leerlingen).

In de **nulmeting** is er met het collectief busvervoer slechts een beperkte aankomst op school na 9u. De leerlingen komen ten vroegste aan tussen 8u-8u30, waarbij vanaf een

leeftijd van 15-16 jaar er gemiddeld meer leerlingen zijn die later toekomen tussen 8u30-9u.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er in de leeftijdsklasse 3-6 jaar minder leerlingen die vertrekken tussen 6u30-7u (van 9% naar 5%) en worden er meer leerlingen opgehaald na 8u (van 10% naar 20%). In de leeftijdsklasse 7-10 jaar zijn er minder leerlingen die vertrekken tussen 7u-7u30 (van 32% naar 24%), maar vertrekken deze vaker op latere tijdstippen. In de leeftijdsklasse 13-14 jaar zijn er minder leerlingen die vertrekken tussen 6u30-7u (van 10% naar 5%), maar vertrekken deze eveneens vaker op latere tijdstippen. Ook in de leeftijdsgroep 15-16 jaar wordt opvallend vaker later vertrokken met de schoolbus na 7u30 (van 41% naar 61%). Dit kan deels verklaard worden door de doelstelling (in Leuven) om geen bussen meer voor 7u te laten vertrekken. Bij de leeftijdsgroep 21-25 jaar wordt dan weer iets vaker vroeger vertrokken tussen 6u30-7u (van 4% naar 9%), maar vertrekt men minder vaak tussen 8u-8u30.

In de **eerste vervolgmeting** is een duidelijk verschil waar te nemen in aankomsttijden: leerlingen komen over het algemeen later toe op school. Bij leerlingen tussen 3-10 jaar, waarvan het merendeel in de nulmeting aankwam tussen 8u-8u30, komt nu het merendeel aan tussen 8u30-9u en zelfs een aanzienlijk aandeel leerlingen pas na 9u (van 2% naar 11%). Ook de leeftijdsklassen 11-12 en 13-14 jaar kennen een verschuiving van 8u-8u30 (van 65% naar 50%) naar 8u30-9u (van 32% naar 42%). In de leeftijdsklassen 15-16 jaar en 17-20 jaar zijn er opvallend meer leerlingen die pas na 9u aankomen op school (van 1% naar 8%, en van 2% naar 17% respectievelijk). In de leeftijdsklasse 21-25 jaar zijn er dan weer meer leerlingen die iets vroeger aankomen tussen 8u-8u30 (van 20% naar 28%), maar is er anderzijds een kwart leerlingen die pas na 9u aankomt (van 0% naar 24%). Aangezien de meeste scholen starten voor 9u en slechts enkele om 9u zelf, wijst dit erop dat een behoorlijk aandeel niet op tijd aankomt met de schoolbus.

In de **tweede vervolgmeting** is er over het algemeen een vroeger vertrek voor leerlingen tussen 3-6 jaar, waarbij slechts 9% thuis wordt opgehaald na 8u, vergeleken met een vijfde van de leerlingen in de eerste vervolgmeting. Voor de andere leeftijden is er geen opvallend verschil met de eerste vervolgmeting qua vertrekuur.

Waarbij in vervolgmeting 1 slechts een vijfde van de leerlingen tussen 3-6 jaar voor 8u30 op school was, is dit 47% in de **tweede vervolgmeting**: deze leeftijdsklasse komt dus terug vroeger aan. Anderzijds zijn er voor de andere leeftijdsgroepen typisch iets minder leerlingen die op school toekomen voor 8u30: van 50% naar 12% tussen 11-12 jaar, van 51% naar 44% tussen 13-14 jaar, en van 56% naar 42% tussen 15-16 jaar. Bij de oudere leeftijdsgroepen vanaf 19 jaar komen dan weer iets meer leerlingen toe voor 8u30; maar zijn er meer leerlingen die pas na 9u op school toekomen (34% en 28% respectievelijk, voor 19-20 jaar en 21-25 jaar).

Tabel 143: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens leeftijd

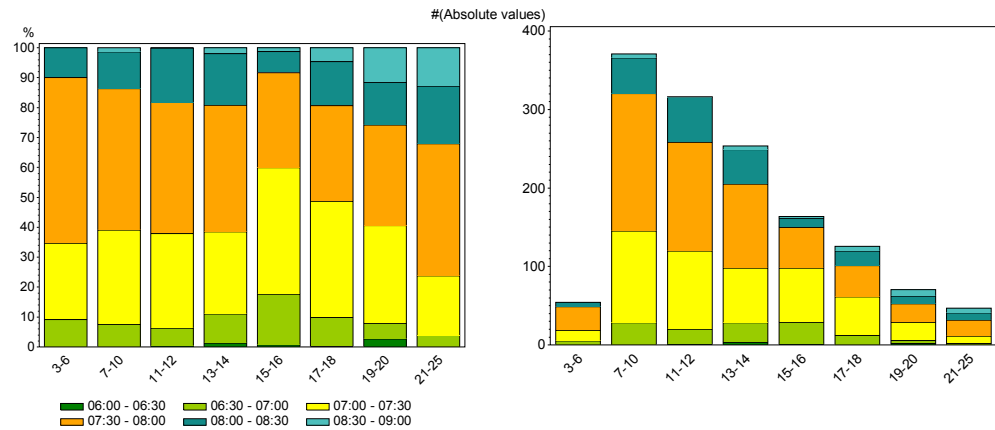
| NULMETING | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | . | . | 1 | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 | . | . |
| 06:30 - 07:00 | 5 | 9 | 28 | 8 | 19 | 6 | 25 | 10 | 28 | 17 | 12 | 10 | 4 | 5 | 2 | 4 |
| 07:00 - 07:30 | 14 | 25 | 117 | 32 | 100 | 32 | 70 | 27 | 69 | 42 | 49 | 39 | 23 | 33 | 9 | 20 |
| 07:30 - 08:00 | 30 | 55 | 175 | 47 | 139 | 44 | 107 | 42 | 52 | 32 | 40 | 32 | 24 | 34 | 21 | 44 |
| 08:00 - 08:30 | 5 | 10 | 46 | 12 | 57 | 18 | 44 | 17 | 12 | 7 | 18 | 15 | 10 | 14 | 9 | 19 |
| 08:30 - 09:00 | . | . | 5 | 1 | 1 | 0 | 5 | 2 | 2 | 1 | 6 | 5 | 8 | 12 | 6 | 13 |
| Totaal | 54 | 100 | 371 | 100 | 316 | 100 | 254 | 100 | 164 | 100 | 126 | 100 | 71 | 100 | 47 | 100 |

Tabel 144: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens leeftijd

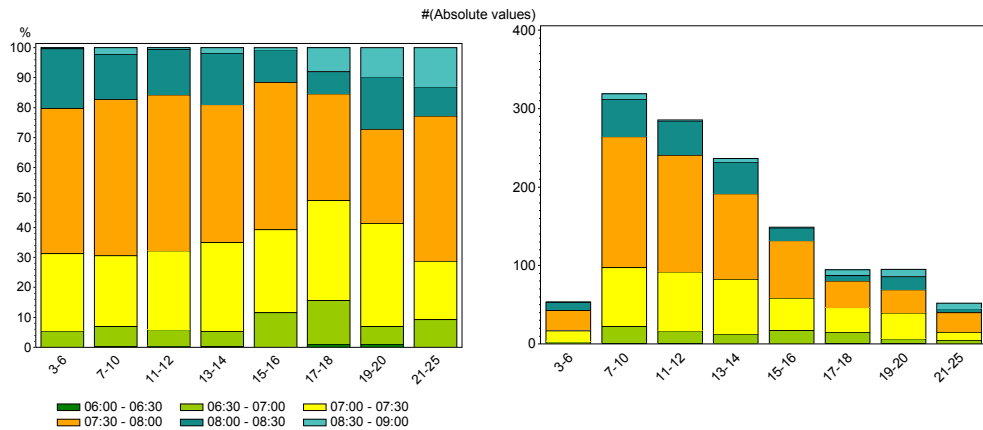
| VERVOLG 1 | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | . | . | 1 | 1 | 1 | 1 | . | . |
| 06:30 - 07:00 | 3 | 5 | 21 | 7 | 16 | 6 | 12 | 5 | 17 | 12 | 14 | 15 | 6 | 6 | 5 | 9 |
| 07:00 - 07:30 | 14 | 26 | 75 | 24 | 75 | 26 | 70 | 30 | 41 | 28 | 32 | 34 | 33 | 34 | 10 | 20 |
| 07:30 - 08:00 | 26 | 49 | 167 | 52 | 149 | 52 | 109 | 46 | 73 | 49 | 34 | 36 | 30 | 31 | 25 | 48 |
| 08:00 - 08:30 | 11 | 20 | 48 | 15 | 44 | 15 | 40 | 17 | 16 | 11 | 7 | 7 | 17 | 18 | 5 | 10 |
| 08:30 - 09:00 | 0 | 0 | 7 | 2 | 2 | 1 | 5 | 2 | 1 | 1 | 8 | 8 | 9 | 10 | 7 | 13 |
| Totaal | 53 | 100 | 319 | 100 | 286 | 100 | 237 | 100 | 149 | 100 | 95 | 100 | 95 | 100 | 52 | 100 |

Tabel 145: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens leeftijd

| VERVOLG 2 | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | 1 | 0 | . | . | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | . | . | . | . |
| 06:30 - 07:00 | 3 | 4 | 21 | 6 | 13 | 5 | 18 | 7 | 12 | 8 | 17 | 19 | 5 | 7 | 4 | 8 |
| 07:00 - 07:30 | 22 | 32 | 75 | 23 | 61 | 23 | 70 | 29 | 43 | 29 | 31 | 33 | 31 | 44 | 13 | 24 |
| 07:30 - 08:00 | 38 | 55 | 164 | 51 | 147 | 54 | 99 | 41 | 67 | 46 | 32 | 35 | 18 | 26 | 21 | 39 |
| 08:00 - 08:30 | 5 | 8 | 59 | 18 | 46 | 17 | 49 | 20 | 18 | 12 | 10 | 11 | 11 | 15 | 12 | 22 |
| 08:30 - 09:00 | 1 | 2 | 5 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 4 | 3 | 1 | 1 | 5 | 7 | 3 | 5 |
| 09:00 - 09:30 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Totaal | 68 | 100 | 324 | 100 | 270 | 100 | 240 | 100 | 145 | 100 | 91 | 100 | 71 | 100 | 54 | 100 |



Figuur 35: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens leeftijd



Figuur 36: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens leeftijd

Tabel 146: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens leeftijd

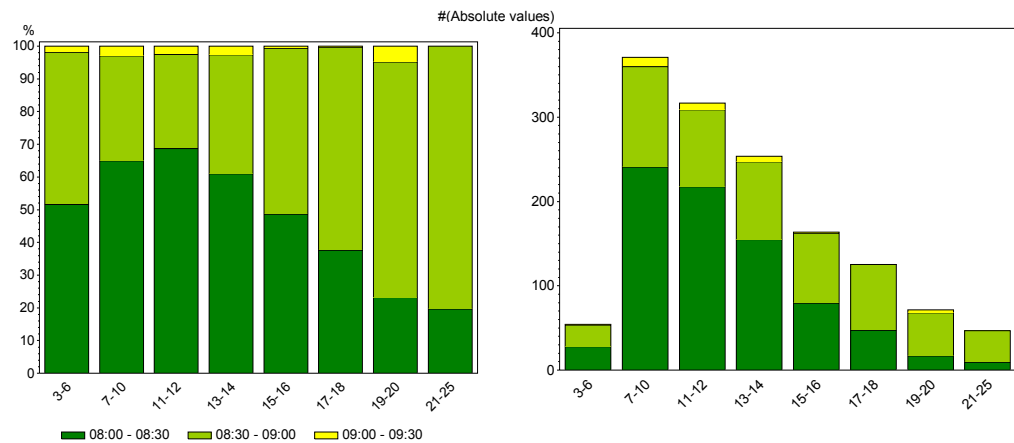
| NULMETING | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|--|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 28 | 52 | 241 | 65 | 218 | 69 | 155 | 61 | 79 | 49 | 47 | 38 | 17 | 23 | 9 | 20 | |
| 08:30 - 09:00 | 25 | 47 | 119 | 32 | 91 | 29 | 92 | 36 | 83 | 51 | 78 | 62 | 52 | 72 | 38 | 80 | |
| 09:00 - 09:30 | 1 | 2 | 11 | 3 | 8 | 3 | 7 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 5 | . | . | |
| Totaal | 54 | 100 | 371 | 100 | 317 | 100 | 254 | 100 | 164 | 100 | 126 | 100 | 72 | 100 | 47 | 100 | |

Tabel 147: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens leeftijd

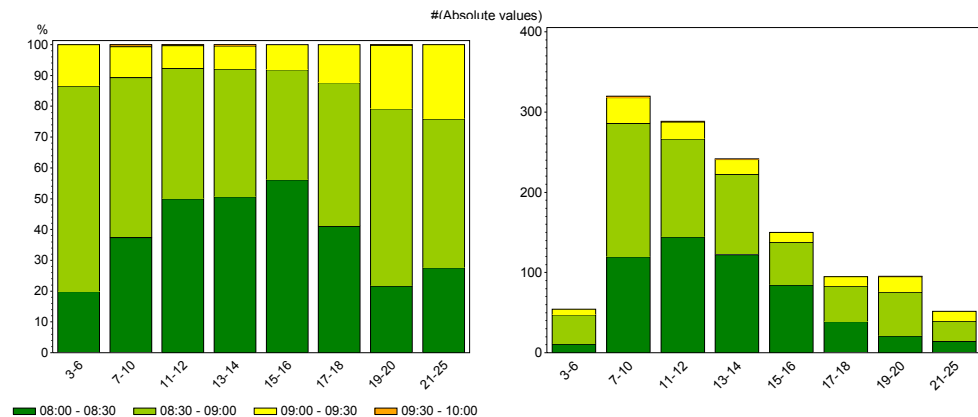
| VERVOLG 1 | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|--|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 11 | 20 | 120 | 37 | 144 | 50 | 122 | 51 | 84 | 56 | 39 | 41 | 21 | 22 | 14 | 28 | |
| 08:30 - 09:00 | 36 | 67 | 166 | 52 | 122 | 42 | 100 | 42 | 54 | 36 | 44 | 47 | 55 | 58 | 25 | 48 | |
| 09:00 - 09:30 | 7 | 13 | 32 | 10 | 21 | 7 | 18 | 8 | 12 | 8 | 12 | 12 | 20 | 21 | 13 | 24 | |
| 09:30 - 10:00 | . | . | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | . | . | . | . | 0 | 0 | . | . | |
| Totaal | 54 | 100 | 320 | 100 | 289 | 100 | 242 | 100 | 150 | 100 | 95 | 100 | 95 | 100 | 52 | 100 | |

Tabel 148: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens leeftijd

| VERVOLG 2 | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|----------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|--|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 32 | 47 | 140 | 43 | 113 | 42 | 107 | 44 | 62 | 42 | 42 | 46 | 22 | 32 | 22 | 41 | |
| 08:30 - 09:00 | 28 | 41 | 155 | 48 | 134 | 49 | 111 | 46 | 65 | 45 | 38 | 41 | 25 | 35 | 17 | 31 | |
| 09:00 - 09:30 | 8 | 12 | 29 | 9 | 24 | 9 | 23 | 10 | 19 | 13 | 12 | 13 | 24 | 34 | 15 | 28 | |
| Totaal | 68 | 100 | 325 | 100 | 271 | 100 | 240 | 100 | 145 | 100 | 91 | 100 | 71 | 100 | 54 | 100 | |



Figuur 37: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting (relatief en absoluut) volgens leeftijd



Figuur 38: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 (relatief en absoluut) volgens leeftijd

2.3.3. VERTREK- EN AANKOMSTUUR IN DE OCHTEND VOLGENS ONDERWIJSNIVEAU

Over het algemeen wordt men in de **nulmeting** vroeger opgehaald met de schoolbus bij een hoger onderwijsniveau, waarbij bijna de helft van de leerlingen in het secundair onderwijs vroeger dan 7u30 vertrekt.

In het kleuteronderwijs in de **nulmeting** komt ongeveer de helft van de leerlingen aan voor 8u30, terwijl dit in het lager onderwijs bijna 70% bedraagt en in het secundair onderwijs bijna 40% van de leerlingen.

In het kleuteronderwijs zijn er bij de **eerste vervolgmeting** minder leerlingen die vertrekken tussen 6u30-7u (van 11% naar 5%) en zijn er meer leerlingen die na 8u worden opgehaald (van 8% naar 17%). Zowel in het lager als het secundair onderwijs is er een verschuiving waarbij minder leerlingen worden opgehaald tussen 7u-7u30 (van 31% naar 25%, en 35% naar 31% respectievelijk), en meer leerlingen tussen 7u30-8u (van 45% naar 51%, en 34% naar 42% respectievelijk).

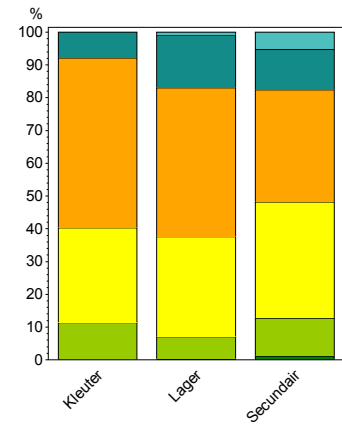
Qua aankomsttijden is er in de **eerste vervolgmeting** in het kleuteronderwijs een duidelijke verschuiving van 8u-8u30 (van 50% naar 21%) naar 8u30-9u (van 46% naar 67%), waarbij 12% van de leerlingen aankomt na 9u. Ook in het lager onderwijs is een gelijkaardige verschuiving van 8u-8u30 (van 68% naar 43%) naar 8u30-9u (van 30% naar 47%). In het secundair onderwijs zijn er opvallend meer leerlingen met aankomst op school na 9u (van 1% naar 13%).

In de **tweede vervolgmeting** zijn er weinig opvallende verschillen qua vertrekkur.

Zoals ook blijkt uit de resultaten volgens leeftijd is er in de **tweede vervolgmeting** een verschuiving in het kleuteronderwijs: hierbij komt 42% van deze leerlingen aan voor 8u30, wat een verdubbeling is t.o.v. vervolgmeting 1 en meer in de lijn van de nulmeting. In het secundair onderwijs is er een lichte toename van leerlingen die na 9u op school toekomen (van 13% naar 17%), vergeleken met vervolgmeting 1.

Tabel 149: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijsniveau

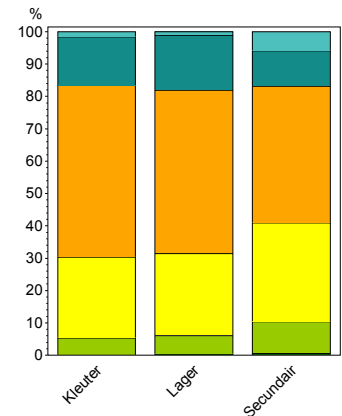
| NULMETING | Onderwijsniveau | | | | | |
|----------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | 2 | 0 | 5 | 1 |
| 06:30 - 07:00 | 10 | 11 | 56 | 7 | 56 | 12 |
| 07:00 - 07:30 | 25 | 29 | 256 | 31 | 169 | 35 |
| 07:30 - 08:00 | 45 | 52 | 380 | 45 | 163 | 34 |
| 08:00 - 08:30 | 7 | 8 | 135 | 16 | 59 | 12 |
| 08:30 - 09:00 | . | . | 8 | 1 | 25 | 5 |
| Totaal | 87 | 100 | 838 | 100 | 477 | 100 |



■ 06:00 - 06:30 ■ 06:30 - 07:00 ■ 07:00 - 07:30
■ 07:30 - 08:00 ■ 08:00 - 08:30 ■ 08:30 - 09:00

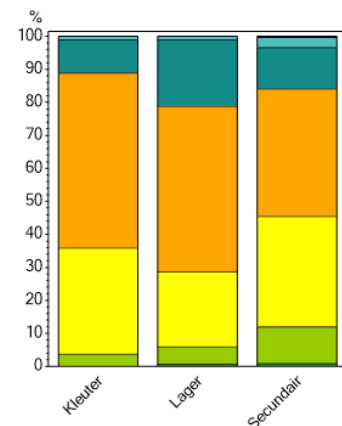
Tabel 150: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 1 | Onderwijsniveau | | | | | |
|----------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | 2 | 0 | 2 | 1 |
| 06:30 - 07:00 | 4 | 5 | 42 | 6 | 47 | 10 |
| 07:00 - 07:30 | 19 | 25 | 186 | 25 | 146 | 31 |
| 07:30 - 08:00 | 39 | 53 | 370 | 51 | 202 | 42 |
| 08:00 - 08:30 | 11 | 15 | 124 | 17 | 53 | 11 |
| 08:30 - 09:00 | 1 | 2 | 9 | 1 | 28 | 6 |
| Totaal | 74 | 100 | 733 | 100 | 478 | 100 |



Tabel 151: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau

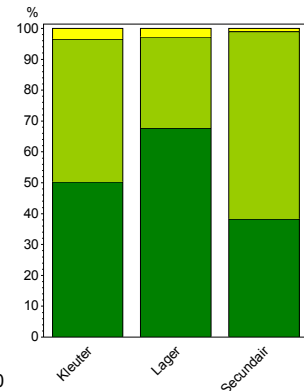
| VERVOLG 2 | Onderwijsniveau | | | | | |
|----------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | 4 | 1 | 4 | 1 |
| 06:30 - 07:00 | 4 | 4 | 38 | 5 | 50 | 11 |
| 07:00 - 07:30 | 31 | 32 | 163 | 23 | 151 | 34 |
| 07:30 - 08:00 | 51 | 53 | 359 | 50 | 175 | 39 |
| 08:00 - 08:30 | 10 | 10 | 144 | 20 | 57 | 13 |
| 08:30 - 09:00 | 1 | 1 | 8 | 1 | 13 | 3 |
| 09:00 - 09:30 | . | . | . | . | 2 | 0 |
| Totaal | 95 | 100 | 716 | 100 | 452 | 100 |



Tabel 152: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijsniveau

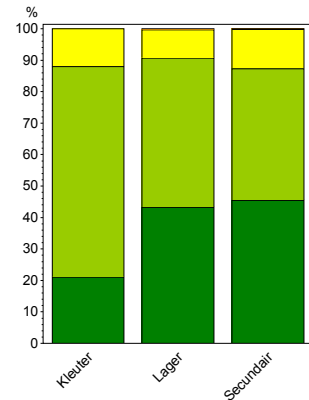
| NULMETING | Onderwijsniveau | | | | | |
|------------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 44 | 50 | 568 | 68 | 183 | 38 |
| 08:30 - 09:00 | 40 | 46 | 247 | 30 | 291 | 61 |
| 09:00 - 09:30 | 3 | 4 | 24 | 3 | 5 | 1 |
| Totaal | 87 | 100 | 838 | 100 | 478 | 100 |

■ 08:00 - 08:30 ■ 08:30 - 09:00 ■ 09:00 - 09:30



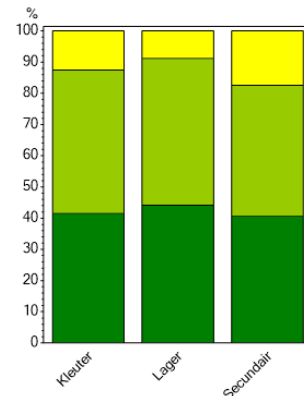
Tabel 153: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 1 | Onderwijsniveau | | | | | |
|------------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 16 | 21 | 321 | 43 | 218 | 46 |
| 08:30 - 09:00 | 50 | 67 | 352 | 47 | 200 | 42 |
| 09:00 - 09:30 | 9 | 12 | 66 | 9 | 60 | 13 |
| 09:30 - 10:00 | . | . | 3 | 0 | 1 | 0 |
| Totaal | 75 | 100 | 742 | 100 | 479 | 100 |



Tabel 154: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 2 | Onderwijsniveau | | | | | |
|------------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 40 | 42 | 317 | 44 | 184 | 41 |
| 08:30 - 09:00 | 44 | 46 | 338 | 47 | 189 | 42 |
| 09:00 - 09:30 | 12 | 12 | 63 | 9 | 79 | 17 |
| Totaal | 95 | 100 | 718 | 100 | 452 | 100 |



2.3.4. VERTREK- EN AANKOMSTUUR IN DE OCHTEND VOLGENS ONDERWIJSTYPE

Vooral leerlingen in type 3 (emotionele of gedragsstoornis) en type 9 (ASS) vertrekken in de **nulmeting** vroeg met de schoolbus, waarbij meer dan 50% reeds voor 7u30 vertrekt. Een verklaring hiervoor is dat de gemiddelde afstanden tot deze scholen (voornamelijk in

het secundair onderwijs) groter zijn dan bij de andere types waardoor de leerlingen vroeger opgehaald worden. Bij type 1 (licht verstandelijk), type 4 (motorisch) en type 8 (ernstige leerstoornis) vertrekt minstens 60% van de leerlingen pas na 7u30.

Over het algemeen komen in de **nulmeting** het merendeel van de leerlingen in type 3 (emotionele of gedragsstoornis) het vroegste aan op school, namelijk tussen 8u-8u30. Zowel bij leerlingen in type 2 (verstandelijk) als type 4 (motorisch) zijn er ook leerlingen met aankomst na 9u op school, dus leerlingen die te laat aankomen op school met de bus.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er iets minder leerlingen in type 3 (ernstige of gedragsstoornis) die vroeg vertrekken tussen 6u30-7u (van 21% naar 15%). Ook bij type 9 (ASS) wordt bij een aantal leerlingen een later vertrek waargenomen, gezien er minder leerlingen vertrekken tussen 7-7u30 (van 40% naar 29%) en er een toename is van het aantal leerlingen met vertrek tussen 7u30-8u (van 39% naar 54%).

In de **eerste vervolgmeting** is er dan ook een latere aankomst op school waar te nemen bij alle onderwijstypen. Bij leerlingen in type 4 (motorische beperking) komt bijna niemand van de leerlingen nog toe voor 8u30 (van 14% naar 2%), en komt een groot aandeel pas toe na 9u (van 7% naar 40%).

Qua vertrekkur volgens onderwijstype zijn er in de **tweede vervolgmeting** weinig verschillen met vervolgmeting 1 waar te nemen.

In de **tweede vervolgmeting** zijn er in type 1/8/BA nog minder leerlingen die voor 8u30 op school toekomen (van 72% in de nulmeting naar 63% in vervolgmeting 1 tot 54% in vervolgmeting 2). Voor leerlingen type 2 is dan weer de omgekeerde tendens waar te nemen: hierbij komt 62% toe voor 8u30, vergeleken met 45% in vervolgmeting 1. Voor type 4 leerlingen komt nu meer dan de helft pas toe na 9u en ook bij type 9 leerlingen is er een verschuiving van 8u-8u30 naar meer leerlingen tussen 8u30-9u.

Tabel 155: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype

| NULMETING | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 |
| 06:30 - 07:00 | 41 | 7 | 17 | 6 | 20 | 21 | 30 | 9 | 14 | 14 |
| 07:00 - 07:30 | 173 | 29 | 105 | 37 | 32 | 34 | 97 | 30 | 43 | 40 |
| 07:30 - 08:00 | 277 | 47 | 124 | 44 | 37 | 40 | 109 | 33 | 41 | 39 |
| 08:00 - 08:30 | 98 | 17 | 31 | 11 | 3 | 3 | 63 | 19 | 6 | 6 |
| 08:30 - 09:00 | . | . | 7 | 2 | . | . | 26 | 8 | . | . |
| Totaal | 591 | 100 | 284 | 100 | 94 | 100 | 327 | 100 | 106 | 100 |

Tabel 156: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype

| VERVOLG 1 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | . | . |
| 06:30 - 07:00 | 25 | 5 | 12 | 5 | 12 | 15 | 31 | 9 | 15 | 10 |
| 07:00 - 07:30 | 109 | 24 | 77 | 29 | 27 | 35 | 95 | 28 | 42 | 29 |
| 07:30 - 08:00 | 260 | 56 | 131 | 49 | 34 | 43 | 112 | 34 | 75 | 52 |
| 08:00 - 08:30 | 69 | 15 | 38 | 14 | 5 | 6 | 65 | 20 | 11 | 8 |
| 08:30 - 09:00 | . | . | 8 | 3 | . | . | 30 | 9 | . | . |
| Totaal | 464 | 100 | 268 | 100 | 78 | 100 | 333 | 100 | 142 | 100 |

Tabel 157: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype

| VERVOLG 2 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 3 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 06:30 - 07:00 | 21 | 5 | 14 | 5 | 15 | 21 | 26 | 9 | 17 | 9 |
| 07:00 - 07:30 | 93 | 21 | 77 | 28 | 22 | 31 | 92 | 33 | 60 | 32 |
| 07:30 - 08:00 | 247 | 55 | 139 | 51 | 28 | 40 | 78 | 28 | 92 | 49 |
| 08:00 - 08:30 | 86 | 19 | 39 | 15 | 4 | 5 | 65 | 23 | 16 | 8 |
| 08:30 - 09:00 | . | . | 2 | 1 | . | . | 19 | 7 | 1 | 1 |
| 09:00 - 09:30 | . | . | . | . | . | . | 2 | 1 | . | . |
| Totaal | 451 | 100 | 272 | 100 | 69 | 100 | 283 | 100 | 188 | 100 |

Tabel 158: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype

| NULMETING | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|------------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 428 | 72 | 167 | 59 | 89 | 95 | 46 | 14 | 65 | 61 |
| 08:30 - 09:00 | 162 | 27 | 111 | 39 | 5 | 5 | 259 | 79 | 41 | 38 |
| 09:00 - 09:30 | 3 | 0 | 6 | 2 | . | . | 23 | 7 | 1 | 1 |
| Totaal | 592 | 100 | 284 | 100 | 94 | 100 | 327 | 100 | 106 | 100 |

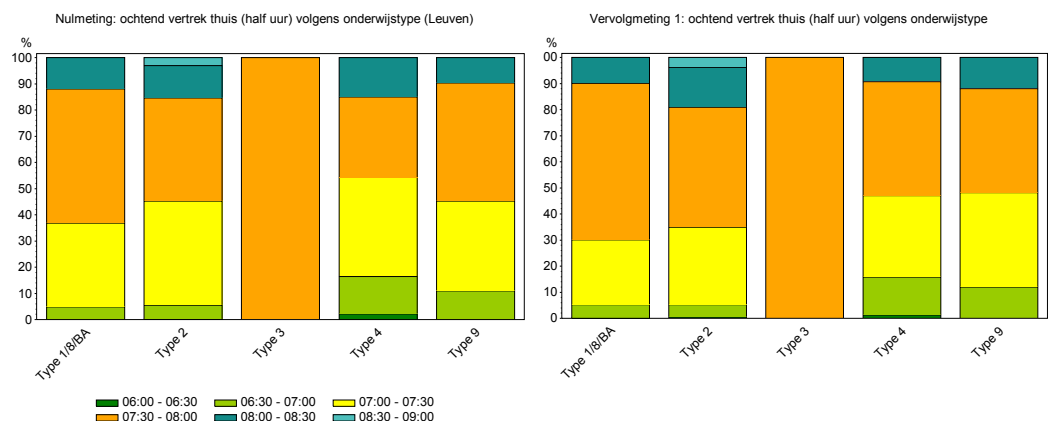
Tabel 159: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype

| VERVOLG 1 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|------------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 296 | 63 | 121 | 45 | 54 | 67 | 5 | 2 | 79 | 54 |
| 08:30 - 09:00 | 169 | 36 | 146 | 54 | 26 | 33 | 195 | 58 | 66 | 46 |
| 09:00 - 09:30 | 3 | 1 | 2 | 1 | . | . | 130 | 39 | . | . |
| 09:30 - 10:00 | . | . | . | . | . | . | 4 | 1 | . | . |
| Totaal | 467 | 100 | 270 | 100 | 80 | 100 | 335 | 100 | 145 | 100 |

Tabel 160: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype

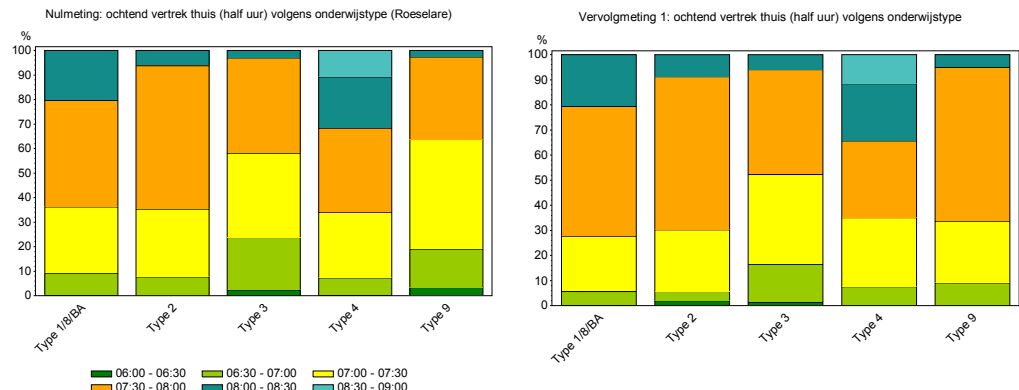
| VERVOLG 2 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|------------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 245 | 54 | 169 | 62 | 43 | 62 | 6 | 2 | 77 | 41 |
| 08:30 - 09:00 | 207 | 46 | 101 | 37 | 27 | 38 | 128 | 45 | 109 | 58 |
| 09:00 - 09:30 | . | . | 3 | 1 | . | . | 149 | 53 | 2 | 1 |
| Totaal | 452 | 100 | 272 | 100 | 69 | 100 | 283 | 100 | 188 | 100 |

In pilootregio Leuven zijn er bij type 1/8/BA, type 2 en type 4 iets minder leerlingen die worden opgehaald tussen 7u-7u30 in de eerste vervolgmeting en iets meer leerlingen die tussen 7u30-8u worden opgehaald. Dit is gelinkt aan de doelstelling waarbij geen enkele leerling nog voor 7u mag opgehaald worden met de schoolbus.



Figuur 39: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijstype – regio Leuven

In pilootregio Roeselare zien we vooral bij leerlingen type 9 dat het merendeel in de eerste vervolgmeting wordt opgehaald tussen 7u30-8u, een half uur later dan in de nulmeting.



Figuur 40: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting en vervolgmeting 1 volgens onderwijstype – regio Roeselare

2.3.5. VERTREK- EN AANKOMSTUUR IN DE OCHTEND VOLGENS OPLEIDINGSVORM

Over het algemeen worden in de **nulmeting** leerlingen in OV1 en OV2 iets later opgehaald met de schoolbus dan leerlingen in OV3 en OV4. Leerlingen van OV3 en OV4 die in staat zijn om zelfstandig naar school te gaan (bv. met de fiets of met openbaar vervoer), doen dit grotendeels. De leerlingen die toch op de schoolbus zitten, hebben vaak een grotere zorgnood (bv. type 4 OV4 leerlingen) of komen van verder, wat verklaart waarom ze over het algemeen vroeger opgehaald worden.

Leerlingen in OV1 en OV2 komen in de **nulmeting** vaker later toe op school, namelijk tussen 8u30-9u, dan leerlingen in OV3 en OV4. Het overzicht met de beginuren van de scholen toont echter aan dat de meeste scholen op ongeveer hetzelfde tijdstip beginnen.

In de resultaten van de **eerste vervolgmeting** is er vooral bij leerlingen in OV3 een verschil waar te nemen, waarbij er minder leerlingen vertrekken tussen 7u-7u30 (van 39% naar 31%) en meer leerlingen vertrekken tussen 7u30-8u (van 34% naar 49%).

Bij zowel leerlingen OV1 als OV2 zijn er in de **eerste vervolgmeting** dan ook meer leerlingen met aankomst na 9u (van 3% naar 20%, en van 0% naar 23% respectievelijk). Ook bij leerlingen in OV4 zijn er meer leerlingen die aankomen na 9u waarvan zelfs een aanzienlijk aantal leerlingen pas na 9u30 aankomt (van 0% naar 12%). Bij leerlingen in OV3 is een omgekeerde tendens: er komen hierbij meer leerlingen vroeger toe tussen 8u-8u30 (van 44% naar 81%).

In de **tweede vervolgmeting** zijn er weinig opvallende verschillen wat betreft vertrekkur volgens opleidingsvorm.

De **tweede vervolgmeting** toont enkele verschillen wat betreft aankomst. Bij leerlingen in OV1 komen iets meer leerlingen voor 8u30 aan op school (van 28% naar 42%), maar neemt het aandeel leerlingen na 9u ook lichtjes toe. De tendens bij OV2 is gelijkaardig. Bij leerlingen OV3 zijn er opvallend meer leerlingen die nu tussen 8u30-9u toekomen en bij OV4 komt zelfs niemand van de leerlingen nog toe voor 8u30. Meer dan een kwart van de leerlingen komt aan na 9u.

Tabel 161: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm

| NULMETING | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | 2 | 1 | . | . | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 |
| 06:30 - 07:00 | 11 | 6 | 5 | 8 | 25 | 17 | 15 | 16 | 66 | 7 |
| 07:00 - 07:30 | 71 | 40 | 20 | 33 | 57 | 39 | 22 | 23 | 282 | 30 |
| 07:30 - 08:00 | 53 | 30 | 18 | 30 | 50 | 34 | 42 | 44 | 425 | 46 |
| 08:00 - 08:30 | 29 | 16 | 12 | 20 | 13 | 9 | 6 | 7 | 142 | 15 |
| 08:30 - 09:00 | 11 | 6 | 6 | 10 | . | . | 8 | 9 | 8 | 1 |
| Totaal | 176 | 100 | 60 | 100 | 146 | 100 | 94 | 100 | 924 | 100 |

Tabel 162: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 1 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | 1 | 1 | 1 | 1 | . | . | 2 | 0 |
| 06:30 - 07:00 | 15 | 9 | 4 | 5 | 18 | 12 | 11 | 13 | 46 | 6 |
| 07:00 - 07:30 | 53 | 30 | 21 | 30 | 45 | 31 | 27 | 32 | 204 | 25 |
| 07:30 - 08:00 | 79 | 44 | 21 | 30 | 72 | 49 | 31 | 36 | 410 | 51 |
| 08:00 - 08:30 | 1 | 11 | 16 | 23 | 10 | 7 | 8 | 9 | 135 | 17 |
| 08:30 - 09:00 | 12 | 7 | 8 | 11 | . | . | 9 | 10 | 10 | 1 |
| Totaal | 178 | 100 | 69 | 100 | 146 | 100 | 86 | 100 | 807 | 100 |

Tabel 163: Vertrekkur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 2 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 |
| 06:30 - 07:00 | 11 | 7 | 3 | 6 | 25 | 17 | 11 | 14 | 42 | 5 |
| 07:00 - 07:30 | 62 | 37 | 16 | 29 | 46 | 30 | 27 | 36 | 194 | 24 |
| 07:30 - 08:00 | 64 | 38 | 20 | 35 | 70 | 46 | 21 | 28 | 409 | 50 |
| 08:00 - 08:30 | 24 | 14 | 14 | 26 | 9 | 6 | 9 | 12 | 154 | 19 |
| 08:30 - 09:00 | 5 | 3 | 2 | 3 | . | . | 7 | 9 | 9 | 1 |
| 09:00 - 09:30 | 2 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Totaal | 169 | 100 | 55 | 100 | 152 | 100 | 76 | 100 | 811 | 100 |

Tabel 164: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm

| NULMETING | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|------------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 53 | 30 | 11 | 18 | 64 | 44 | 55 | 58 | 611 | 66 |
| 08:30 - 09:00 | 119 | 67 | 50 | 82 | 83 | 56 | 39 | 42 | 287 | 31 |
| 09:00 - 09:30 | 5 | 3 | . | . | . | . | . | . | 27 | 3 |
| Totaal | 176 | 100 | 60 | 100 | 147 | 100 | 94 | 100 | 925 | 100 |

Tabel 165: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 1 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|------------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 50 | 28 | 9 | 14 | 119 | 81 | 40 | 47 | 337 | 41 |
| 08:30 - 09:00 | 93 | 52 | 44 | 63 | 28 | 19 | 35 | 41 | 402 | 49 |
| 09:00 - 09:30 | 35 | 20 | 16 | 23 | . | . | 9 | 10 | 75 | 9 |
| 09:30 - 10:00 | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 | 3 | 0 |
| Totaal | 178 | 100 | 69 | 100 | 147 | 100 | 86 | 100 | 817 | 100 |

Tabel 166: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 2 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|------------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst school (half uur) | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 71 | 42 | 21 | 38 | 92 | 61 | . | . | 356 | 44 |
| 08:30 - 09:00 | 57 | 34 | 18 | 32 | 60 | 39 | 54 | 72 | 382 | 47 |
| 09:00 - 09:30 | 41 | 24 | 16 | 30 | . | . | 22 | 28 | 75 | 9 |
| Totaal | 169 | 100 | 55 | 100 | 152 | 100 | 76 | 100 | 813 | 100 |

2.3.6. VERTREK- EN AANKOMSTUUR IN DE OCHTEND VOLGENS AFSTAND TOT SCHOOL

Naargelang men verderaf woont van de school, worden in de **nulmeting** leerlingen over het algemeen vroeger opgehaald door de schoolbus. Bij leerlingen die op een korte afstand van minder dan 1km van de school wonen, voornamelijk leerlingen die op internaat verblijven, wordt 55-60% na 8u opgehaald met de schoolbus.

Over het algemeen komen in de **nulmeting** (uitgezonderd leerlingen die op minder dan 1km afstand van school wonen, wat voornamelijk leerlingen die op internaat verblijven betreft) leerlingen later aan op school naargelang de afstand tot de school toeneemt. In de afstandscategorieën kleiner dan 1km en groter dan 40km zijn telkens slechts 10-15

leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen waardoor hierover geen eenduidige conclusies mogelijk zijn.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er in de afstandscategorie 1-5km minder leerlingen die vertrekken tussen 7u-7u30 (van 15% naar 10%), maar meer leerlingen die vertrekken tussen 8u-8u30 (van 27% naar 34%). Ook leerlingen in de afstandscategorie 5-10km vertrekken over het algemeen later naar school: er zijn minder leerlingen die vertrekken tussen 7u-7u30 (van 30% naar 16%) en meer leerlingen die vertrekken tussen 7u30-8u (van 53% naar 70%). De afstandscategorie 10-15km toont een gelijkaardige trend: er zijn minder leerlingen die vertrekken tussen 6u30-7u (van 8% naar 2%) en tussen 7u-7u30 (van 44% naar 33%), maar meer leerlingen tussen 7u30-8u (van 37% naar 48%). Ook bij leerlingen in de afstandscategorie 15-20km zijn er minder leerlingen die vertrekken tussen 6u30-7u (van 14% naar 9%), maar meer leerlingen die vertrekken tussen 7u30-8u (van 24% naar 34%). Dit kan deels verklaard worden door de doelstelling om niet voor 7u te vertrekken (in Leuven), waardoor een groot deel leerlingen nu later met de schoolbus wordt opgehaald. De toepassing van minimum- en maximumperimeters heeft geen invloed op de vertrekuren.

In de afstandscategorie 1-5km zijn er, door de latere vertrekuren, in de **eerste vervolgmeting** meer leerlingen die later toekomen op school, namelijk na 8u30 (van 26% naar 40%). Ook in de afstandscategorieën 5-10km en 10-15km is dezelfde trend waar te nemen, met meer leerlingen met een aankomst na 8u30 (van 27% naar 53%, en van 43% naar 54% respectievelijk). In de afstandscategorie 20-30km komt meer dan 1/5^{de} van de leerlingen toe na 9u (van 8% naar 23%), wat zelfs toeneemt tot 1/3^{de} van de leerlingen in de afstandscategorie 30-40km (van 2% naar 34%). In deze categorie zijn er echter ook iets meer leerlingen die vroeger aankomen tussen 8u-8u30 (van 17% naar 23%).

In de **tweede vervolgmeting** zijn er bij leerlingen op 30-40 km iets minder leerlingen die reeds voor 7u moeten vertrekken (van 37% naar 26%).

Er zijn weinig opvallende verschillen in de **tweede vervolgmeting** wat betreft aankomstuur volgens afstand tot school.

Tabel 167: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school

| NUL-METING | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 | 4 | 2 | 2 | 5 | . | . | . | . |
| 06:30 - 07:00 | . | . | 7 | 2 | 7 | 2 | 18 | 8 | 27 | 14 | 46 | 19 | 16 | 30 | 2 | 24 | . | . |
| 07:00 - 07:30 | 0 | 1 | 52 | 15 | 97 | 30 | 93 | 44 | 88 | 47 | 97 | 40 | 23 | 42 | 1 | 11 | . | . |
| 07:30 - 08:00 | 8 | 45 | 194 | 54 | 173 | 53 | 78 | 37 | 45 | 24 | 75 | 31 | 12 | 23 | 3 | 32 | 1 | 100 |
| 08:00 - 08:30 | 2 | 14 | 97 | 27 | 36 | 11 | 18 | 9 | 26 | 14 | 21 | 9 | . | . | 1 | 13 | . | . |
| 08:30 - 09:00 | 7 | 40 | 7 | 2 | 12 | 4 | 5 | 2 | 0 | 0 | . | . | 1 | 1 | 2 | 21 | . | . |
| Totaal | 17 | 100 | 357 | 100 | 324 | 100 | 211 | 100 | 186 | 100 | 244 | 100 | 53 | 100 | 10 | 100 | 1 | 100 |

Tabel 168: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school

| VERVOLG 1 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 2 | 1 | 2 | 4 | . | . | . | . |
| 06:30 - 07:00 | . | . | 1 | 0 | 4 | 1 | 4 | 2 | 17 | 9 | 41 | 18 | 20 | 33 | 6 | 58 | . | . |
| 07:00 - 07:30 | 1 | 17 | 27 | 10 | 49 | 16 | 65 | 33 | 89 | 44 | 92 | 40 | 24 | 40 | 2 | 22 | . | . |
| 07:30 - 08:00 | 1 | 20 | 140 | 53 | 217 | 70 | 92 | 48 | 69 | 34 | 81 | 35 | 11 | 18 | 1 | 11 | . | . |
| 08:00 - 08:30 | 3 | 63 | 90 | 34 | 27 | 9 | 28 | 14 | 24 | 12 | 13 | 6 | 2 | 3 | . | . | . | . |
| 08:30 - 09:00 | . | . | 8 | 3 | 14 | 5 | 5 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 9 | 4 | 100 |
| Totaal | 5 | 100 | 265 | 100 | 311 | 100 | 194 | 100 | 202 | 100 | 231 | 100 | 62 | 100 | 11 | 100 | 4 | 100 |

Tabel 169: Vertrekuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school

| VERVOLG 2 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend vertrek (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:00 - 06:30 | . | . | . | . | 1 | 0 | 1 | 0 | . | . | 5 | 3 | 1 | 2 | . | . | . | . |
| 06:30 - 07:00 | 0 | 3 | 2 | 1 | 4 | 1 | 13 | 6 | 29 | 14 | 30 | 15 | 12 | 24 | 2 | 26 | 0 | 3 |
| 07:00 - 07:30 | 0 | 3 | 17 | 7 | 58 | 18 | 71 | 34 | 94 | 44 | 76 | 37 | 22 | 44 | 4 | 47 | 2 | 28 |
| 07:30 - 08:00 | 2 | 37 | 142 | 59 | 205 | 64 | 104 | 50 | 56 | 26 | 64 | 31 | 10 | 20 | 0 | 2 | 1 | 16 |
| 08:00 - 08:30 | 4 | 57 | 78 | 32 | 48 | 15 | 17 | 8 | 31 | 15 | 24 | 12 | 5 | 9 | 2 | 21 | 3 | 53 |
| 08:30 - 09:00 | . | . | 3 | 1 | 3 | 1 | 4 | 2 | 5 | 2 | 6 | 3 | 0 | 1 | 0 | 5 | . | . |
| 09:00 - 09:30 | . | . | . | . | 2 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Totaal | 6 | 100 | 241 | 100 | 320 | 100 | 209 | 100 | 215 | 100 | 205 | 100 | 49 | 100 | 9 | 100 | 6 | 100 |

Tabel 170: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school

| NUL-METING | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 10 | 60 | 264 | 74 | 236 | 73 | 120 | 57 | 82 | 44 | 67 | 28 | 9 | 17 | 5 | 48 | 1 | 100 |
| 08:30 - 09:00 | 7 | 40 | 94 | 26 | 87 | 27 | 89 | 42 | 96 | 52 | 157 | 64 | 44 | 82 | 5 | 52 | . | . |
| 09:00 - 09:30 | . | . | . | . | 1 | 0 | 2 | 1 | 8 | 5 | 20 | 8 | 1 | 2 | . | . | . | . |
| Totaal | 17 | 100 | 359 | 100 | 324 | 100 | 211 | 100 | 186 | 100 | 244 | 100 | 53 | 100 | 10 | 100 | 1 | 100 |

Tabel 171: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school

| VERVOLG 1 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 2 | 36 | 160 | 60 | 151 | 47 | 91 | 46 | 78 | 38 | 55 | 24 | 14 | 23 | 5 | 50 | . | . |
| 08:30 - 09:00 | 4 | 65 | 102 | 38 | 153 | 48 | 90 | 46 | 96 | 47 | 124 | 54 | 26 | 43 | 3 | 23 | 4 | 100 |
| 09:00 - 09:30 | . | . | 4 | 2 | 14 | 4 | 15 | 8 | 28 | 14 | 51 | 22 | 20 | 33 | 3 | 27 | . | . |
| 09:30 - 10:00 | . | . | . | . | 0 | 0 | . | . | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | . | . | . | . |
| Totaal | 6 | 100 | 266 | 100 | 318 | 100 | 196 | 100 | 203 | 100 | 231 | 100 | 62 | 100 | 11 | 100 | 4 | 100 |

Tabel 172: Aankomstuur in de ochtend met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school

| VERVOLG 2 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Ochtend aankomst (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:00 - 08:30 | 5 | 72 | 128 | 53 | 164 | 51 | 94 | 45 | 83 | 39 | 55 | 27 | 7 | 14 | 1 | 6 | 4 | 64 |
| 08:30 - 09:00 | 2 | 28 | 112 | 46 | 143 | 45 | 92 | 44 | 100 | 47 | 90 | 44 | 26 | 52 | 4 | 48 | 2 | 33 |
| 09:00 - 09:30 | . | . | 3 | 1 | 13 | 4 | 23 | 11 | 32 | 15 | 61 | 30 | 17 | 34 | 4 | 47 | 0 | 3 |
| Totaal | 6 | 100 | 243 | 100 | 321 | 100 | 209 | 100 | 215 | 100 | 205 | 100 | 49 | 100 | 9 | 100 | 6 | 100 |

2.4. REISDUUR IN DE AVOND

2.4.1. REISDUUR IN DE AVOND ALGEMEEN

De gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen, bedraagt in de **nulmeting** in de avond 63 minuten (\pm 24 minuten standaarddeviatie) met als mediaan 60 minuten (Q1: 44 minuten, Q3: 80 minuten) en een spreiding tussen 2 en 165 minuten. Ongeveer 12% is minder dan een half uur onderweg van school naar huis, maar 19% is langer dan anderhalf uur onderweg waarvan bijna 3% (bijna een 40-tal leerlingen) zelfs langer dan 2 uren onderweg is.

Bij de wekelijks ritten (nl. leerlingen die enkel maandagochtend en vrijdagavond gebruik maken van de schoolbus, de zogenaamde weekendbus, en de overige dagen vanuit het internaat naar school gaan – al dan niet met de schoolbus of met een andere modus)

komt slechts 1% van de leerlingen binnen het half uur thuis aan, ten opzicht van 8% van de leerlingen die dagelijks de verplaatsing met de schoolbus naar school maken.

Bij de leerlingen die zich dagelijks met de schoolbus verplaatsen, komt ongeveer de helft binnen het uur thuis aan na school, terwijl dit bij de weekendbus nog geen 40% is: deze leerlingen zijn typisch langer onderweg naar huis na school (op vrijdagavond). Ongeveer 10% van de leerlingen met de weekendbus is zelfs langer dan 2 uren onderweg naar huis, vergeleken met ongeveer 2% leerlingen die dagelijks met de schoolbus naar huis gaan.

In de **eerste vervolgmeting** bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen in de avond 65 minuten (\pm 24 minuten standaarddeviatie) met als mediaan 64 minuten (Q1: 45 minuten, Q3: 83 minuten) en een spreiding tussen 3 en 155 minuten. Ongeveer 9% van de leerlingen is maximaal een half uur onderweg van school naar huis. 20% is langer dan anderhalf uur onderweg, met iets meer dan 3% van de leerlingen (een 40-tal leerlingen) die langer dan 2 uren onderweg zijn.

Ook tijdens de verplaatsing in de avond, namelijk van school naar huis, is er een beperkte toename in de reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen.

In de **tweede vervolgmeting** bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen in de avond 62 minuten (\pm 23 minuten standaarddeviatie) met als mediaan 59 minuten (Q1: 43 minuten, Q3: 79 minuten) en een spreiding tussen 5 en 170 minuten. Ongeveer 8% van de leerlingen is maximaal een half uur onderweg van school naar huis. 17% is langer dan anderhalf uur onderweg, met iets minder dan 3% van de leerlingen (een 35-tal leerlingen) die langer dan 2 uren onderweg zijn.

Tabel 173: Reisduur in de avond met de schoolbus in de nulmeting

| NULMETING Avond duur | # | % | Cum # | Cum % |
|---------------------------------|----------|----------|--------------|--------------|
| < 10 min | 16.1 | 1.15 | 16.1 | 1.15 |
| 10-30 min | 130.5 | 9.29 | 146.6 | 10.43 |
| 30-60 min | 523.45 | 37.25 | 670.05 | 47.68 |
| 60-90 min | 463.55 | 32.99 | 1133.6 | 80.67 |
| 90-120 min | 234 | 16.65 | 1367.6 | 97.32 |
| 120-150 min | 35.1 | 2.50 | 1402.7 | 99.82 |
| >= 150 min | 2.5 | 0.18 | 1405.2 | 100.00 |

Tabel 174: Reisduur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1

| VERVOLG 1 Avond duur | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------|--------|-------|---------|--------|
| < 10 min | 8.5 | 0.66 | 8.5 | 0.66 |
| 10-30 min | 96.65 | 7.47 | 105.15 | 8.13 |
| 30-60 min | 462.17 | 35.73 | 567.32 | 43.86 |
| 60-90 min | 462.25 | 35.74 | 1029.57 | 79.60 |
| 90-120 min | 222.55 | 17.21 | 1252.12 | 96.80 |
| 120-150 min | 39.15 | 3.03 | 1291.27 | 99.83 |
| >= 150 min | 2.2 | 0.17 | 1293.47 | 100.00 |

Tabel 175: Reisduur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2

| VERVOLG 2 Avond duur | # | % | Cum # | Cum % |
|-------------------------|--------|-------|--------|--------|
| < 10 min | 1 | 0.08 | 1 | 0.08 |
| 10-30 min | 103.45 | 8.20 | 104.45 | 8.28 |
| 30-60 min | 533.55 | 42.29 | 638 | 50.57 |
| 60-90 min | 413.8 | 32.80 | 1051.8 | 83.36 |
| 90-120 min | 174.9 | 13.86 | 1226.7 | 97.23 |
| 120-150 min | 30.3 | 2.40 | 1257 | 99.63 |
| >= 150 min | 4.7 | 0.37 | 1261.7 | 100.00 |

Ook wat betreft de reisduur in de avond rapporteren ouders in de focusgroep-interviews dat sommige leerlingen langer dan twee uur onderweg zijn.

- **Ouder Leuven:** "We hebben gemerkt dat het collectief vervoer ook niet optimaal is. Onze zoon zat op woensdag 2 uur tot 2,5 uur op de bus. Op twee uur doe ik het te voet."

2.4.2. REISDUUR IN DE AVOND VOLGENS PILOOTREGIO

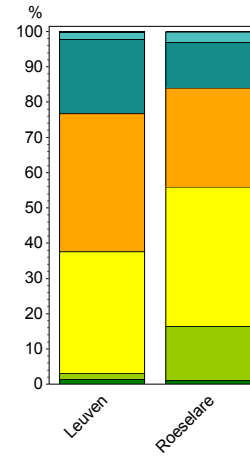
In de **nulmeting** zijn er meer leerlingen die in de avond langer onderweg zijn in Leuven (62% langer dan een uur) dan in Roeselare (44% langer dan een uur onderweg). Bijna een kwart van de leerlingen is langer dan anderhalf uur onderweg in Leuven. In Roeselare komt 16% van de leerlingen binnen het half uur thuis aan.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er in Leuven weinig opvallende verschillen ten opzichte van de nulmeting. In Roeselare zijn er iets minder leerlingen die binnen het half uur thuis zijn en iets meer leerlingen die nu langer dan anderhalf uur onderweg zijn 's avonds.

Tijdens de **tweede vervolgmeting** zijn er in Leuven iets meer leerlingen die binnen het uur thuis aankomen na school en minder leerlingen die langer dan anderhalf uur onderweg zijn. In Roeselare is een beperkte toename (5%) van leerlingen die nu binnen het uur thuis aankomen na school.

Tabel 176: Reisduur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens regio

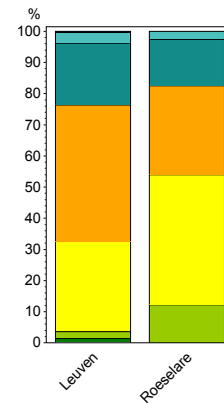
| NULMETING | Pilotregio | | | |
|------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Avond duur (min) | | | | |
| < 10 min | 9 | 1 | 8 | 1 |
| 10-30 min | 11 | 2 | 119 | 15 |
| 30-60 min | 218 | 35 | 305 | 40 |
| 60-90 min | 247 | 39 | 217 | 28 |
| 90-120 min | 133 | 21 | 101 | 13 |
| 120-150 min | 12 | 2 | 23 | 3 |
| >= 150 min | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Totaal | 632 | 100 | 773 | 100 |



■ < 10 min
 ■ 10-30 min
 ■ 30-60 min
 ■ 60-90 min
■ 90-120 min
 ■ 120-150 min
■ >= 150 min

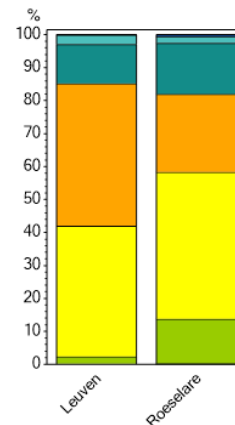
Tabel 177: Reisduur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio

| VERVOLG 1 | Pilotregio | | | |
|------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Avond duur (min) | | | | |
| < 10 min | 8 | 1 | 1 | 0 |
| 10-30 min | 14 | 2 | 83 | 12 |
| 30-60 min | 176 | 29 | 286 | 42 |
| 60-90 min | 267 | 44 | 196 | 29 |
| 90-120 min | 121 | 20 | 102 | 15 |
| 120-150 min | 21 | 4 | 18 | 3 |
| >= 150 min | 2 | 0 | . | . |
| Totaal | 609 | 100 | 685 | 100 |



Tabel 178: Reisduur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio

| VERVOLG 2 | Pilotregio | | | |
|------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Avond duur (min) | | | | |
| < 10 min | . | . | 1 | 0 |
| 10-30 min | 13 | 2 | 91 | 14 |
| 30-60 min | 236 | 40 | 298 | 45 |
| 60-90 min | 256 | 43 | 158 | 24 |
| 90-120 min | 71 | 12 | 104 | 16 |
| 120-150 min | 17 | 3 | 14 | 2 |
| >= 150 min | 1 | 0 | 4 | 1 |
| Totaal | 594 | 100 | 668 | 100 |



2.5. AANKOMSTUUR IN DE AVOND

2.5.1. AANKOMSTUUR IN DE AVOND VOLGENS PILOOTREGIO

In de **nulmeting** komen in beide pilootregio's ongeveer 10% van de leerlingen thuis aan tussen 16u-16u30. In Leuven komt ongeveer 60% aan voor 17u en 90% voor 17u30. In Roeselare komt slechts 43% voor 17u aan en is meer dan een kwart pas thuis na 17u30.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er in beide pilootregio's weinig opvallende wijzigingen. In Roeselare is het aandeel leerlingen dat pas na 18u30 thuis aankomt echter verdubbeld. Een verklaring kan zijn dat de reistijden langer duren omwille van het afschaffen van enkele bussen, waardoor de aankomsturen voor sommige leerlingen ook sterk verlaat.

Het aankomstuur tijdens de **tweede vervolgmeting** verschilt weinig met de voorgaande meting voor beide pilootregio's

Tabel 179: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens regio

| NULMETING | Pilotregio | | | |
|---------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | |
| 15:30 - 16:00 | 10 | 2 | . | . |
| 16:00 - 16:30 | 60 | 9 | 81 | 10 |
| 16:30 - 17:00 | 308 | 49 | 254 | 33 |
| 17:00 - 17:30 | 194 | 31 | 227 | 29 |
| 17:30 - 18:00 | 56 | 9 | 121 | 16 |
| 18:00 - 18:30 | 5 | 1 | 72 | 9 |
| 18:30 - 19:00 | . | . | 18 | 2 |
| 19:00 - 19:30 | . | . | 1 | 0 |
| Totaal | 632 | 100 | 773 | 100 |

Tabel 180: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens regio

| VERVOLG 1 | Pilotregio | | | |
|---------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| avond aankomst thuis (half uur) | | | | |
| 15:30 - 16:00 | 10 | 2 | . | . |
| 16:00 - 16:30 | 54 | 9 | 72 | 10 |
| 16:30 - 17:00 | 274 | 45 | 236 | 34 |
| 17:00 - 17:30 | 198 | 33 | 174 | 25 |
| 17:30 - 18:00 | 68 | 11 | 106 | 16 |
| 18:00 - 18:30 | 5 | 1 | 67 | 10 |
| 18:30 - 19:00 | . | . | 30 | 4 |
| 19:00 - 19:30 | . | . | 1 | 0 |
| Totaal | 609 | 100 | 686 | 100 |

Tabel 181: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens regio

| VERVOLG 2 | Pilotregio | | | |
|---------------------------------|------------|-----|-----------|-----|
| | Leuven | | Roeselare | |
| | # | % | # | % |
| avond aankomst thuis (half uur) | | | | |
| 16:00 - 16:30 | 46 | 8 | 72 | 11 |
| 16:30 - 17:00 | 308 | 52 | 241 | 36 |
| 17:00 - 17:30 | 187 | 32 | 156 | 23 |
| 17:30 - 18:00 | 50 | 8 | 124 | 19 |
| 18:00 - 18:30 | 3 | 1 | 58 | 9 |
| 18:30 - 19:00 | . | . | 17 | 2 |
| 19:00 - 19:30 | . | . | 3 | 0 |
| 19:30 - 20:00 | . | . | 1 | 0 |
| Totaal | 593 | 100 | 670 | 100 |

2.5.2. AANKOMSTUUR IN DE AVOND VOLGENS ONDERWIJSNIVEAU

Over het algemeen komt in de **nulmeting** 45% van de leerlingen in het kleuteronderwijs thuis aan voor 17u, maar komt meer dan een kwart pas aan na 17u30 waarvan 7% na 18u. In het lager onderwijs is meer dan 10% van de leerlingen thuis voor 16u30 en komt 60% thuis aan voor 17u. Bij het secundair onderwijs komt 37% thuis aan voor 17u en ongeveer een derde na 17u30.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er in het kleuteronderwijs iets meer leerlingen die thuis zijn voor 16u30. In het lager en secundair onderwijs zijn weinig opvallende verschillen.

Tijdens de **tweede vervolgmeting** zijn er weinig grote verschillen. In het secundair onderwijs zijn er iets minder leerlingen die voor 16u30 thuis aankomen (van 8% naar 3%), vergeleken met de eerste vervolgmeting.

Tabel 182: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijsniveau

| NULMETING | Onderwijsniveau | | | | | |
|---------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | |
| 15:30 - 16:00 | 1 | 1 | 1 | 0 | 8 | 2 |
| 16:00 - 16:30 | 5 | 6 | 98 | 12 | 37 | 8 |
| 16:30 - 17:00 | 34 | 38 | 402 | 48 | 128 | 27 |
| 17:00 - 17:30 | 26 | 30 | 241 | 29 | 154 | 32 |
| 17:30 - 18:00 | 16 | 19 | 64 | 8 | 97 | 20 |
| 18:00 - 18:30 | 5 | 6 | 29 | 3 | 43 | 9 |
| 18:30 - 19:00 | 1 | 1 | 6 | 1 | 11 | 2 |
| 19:00 - 19:30 | . | . | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal | 87 | 100 | 841 | 100 | 477 | 100 |

Tabel 183: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 1 | Onderwijsniveau | | | | | |
|---------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | |
| 15:30 - 16:00 | . | . | 1 | 0 | 9 | 2 |
| 16:00 - 16:30 | 7 | 10 | 88 | 12 | 31 | 6 |
| 16:30 - 17:00 | 30 | 41 | 342 | 46 | 139 | 29 |
| 17:00 - 17:30 | 19 | 26 | 200 | 27 | 154 | 32 |
| 17:30 - 18:00 | 13 | 18 | 76 | 10 | 85 | 18 |
| 18:00 - 18:30 | 2 | 3 | 24 | 3 | 46 | 10 |
| 18:30 - 19:00 | 2 | 3 | 12 | 2 | 16 | 3 |
| 19:00 - 19:30 | . | . | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal | 73 | 100 | 742 | 100 | 479 | 100 |

Tabel 184: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 2 | Onderwijsniveau | | | | | |
|---------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------|-----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | |
| 16:00 - 16:30 | 7 | 8 | 95 | 13 | 15 | 3 |
| 16:30 - 17:00 | 47 | 49 | 358 | 50 | 144 | 32 |
| 17:00 - 17:30 | 23 | 24 | 175 | 24 | 145 | 32 |
| 17:30 - 18:00 | 13 | 14 | 62 | 9 | 99 | 22 |
| 18:00 - 18:30 | 5 | 5 | 22 | 3 | 35 | 8 |
| 18:30 - 19:00 | . | . | 7 | 1 | 10 | 2 |
| 19:00 - 19:30 | . | . | 1 | 0 | 2 | 0 |
| 19:30 - 20:00 | . | . | . | . | 1 | 0 |
| Totaal | 94 | 100 | 721 | 100 | 449 | 100 |

2.5.3. AANKOMSTUUR IN DE AVOND VOLGENS ONDERWIJSTYPE

Over het algemeen komen in de **nulmeting** leerlingen van type 1/8/BA, type 2 en type 9 het vroegste thuis na school. In type 3 (emotionele of gedragsstoornis) komt minder dan de helft aan voor 17u en in type 4 (motorisch) slechts 18% waarbij de helft na 17u30 thuis aankomt na school.

In de **eerste vervolgmeting** is het aandeel leerlingen in type 4 (motorische beperking) dat na 18u thuis aankomt nog iets toegenomen, vooral tussen 18u30-19u. Bij de andere typen zijn weinig verschillen in aankomstuur waar te nemen.

Ook in de **tweede vervolgmeting** zijn er weinig wijzigingen. Bij leerlingen type 3 zijn er iets meer leerlingen die na 17u30 aankomen (van 20% naar 28%), vergeleken met vervolgmeting 1.

Tabel 185: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype

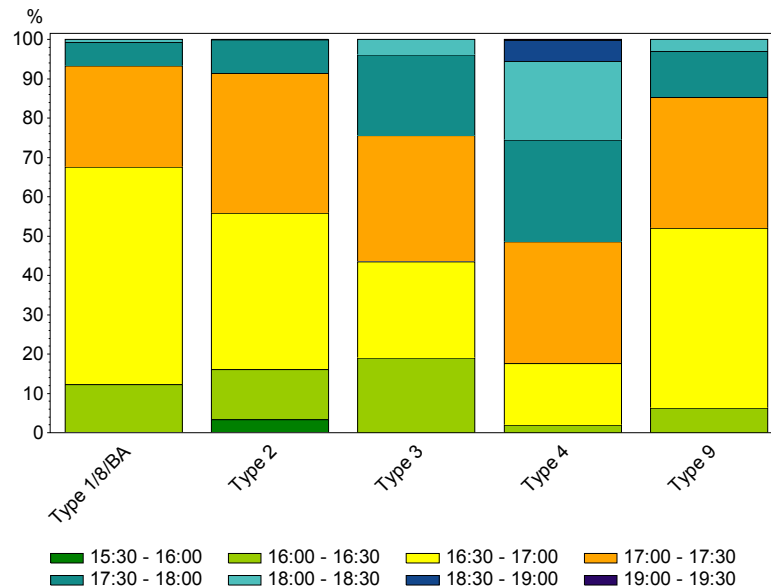
| NULMETING | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 15:30 - 16:00 | . | . | 10 | 3 | . | . | . | . | . | . |
| 16:00 - 16:30 | 73 | 12 | 37 | 13 | 18 | 19 | 7 | 2 | 7 | 6 |
| 16:30 - 17:00 | 326 | 55 | 115 | 40 | 22 | 24 | 52 | 16 | 48 | 46 |
| 17:00 - 17:30 | 152 | 26 | 103 | 36 | 30 | 32 | 102 | 31 | 35 | 33 |
| 17:30 - 18:00 | 35 | 6 | 25 | 9 | 19 | 21 | 85 | 26 | 12 | 12 |
| 18:00 - 18:30 | 4 | 1 | 0 | 0 | 4 | 4 | 66 | 20 | 3 | 3 |
| 18:30 - 19:00 | . | . | . | . | . | . | 18 | 6 | . | . |
| 19:00 - 19:30 | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | . | . |
| Totaal | 591 | 100 | 289 | 100 | 92 | 100 | 329 | 100 | 104 | 100 |

Tabel 186: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens onderwijstype

| VERVOLG 1 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 15:30 - 16:00 | . | . | 10 | 4 | . | . | . | . | . | . |
| 16:00 - 16:30 | 69 | 15 | 31 | 11 | 7 | 9 | 7 | 2 | 12 | 8 |
| 16:30 - 17:00 | 256 | 55 | 114 | 42 | 30 | 38 | 40 | 12 | 71 | 49 |
| 17:00 - 17:30 | 119 | 25 | 97 | 36 | 25 | 32 | 88 | 27 | 42 | 29 |
| 17:30 - 18:00 | 25 | 5 | 18 | 7 | 14 | 17 | 100 | 30 | 18 | 12 |
| 18:00 - 18:30 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 67 | 20 | 1 | 1 |
| 18:30 - 19:00 | . | . | . | . | . | . | 30 | 9 | . | . |
| 19:00 - 19:30 | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | . | . |
| Totaal | 470 | 100 | 270 | 100 | 78 | 100 | 333 | 100 | 144 | 100 |

Tabel 187: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens onderwijstype

| VERVOLG 2 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 16:00 - 16:30 | 68 | 15 | 27 | 10 | 5 | 7 | 6 | 2 | 11 | 6 |
| 16:30 - 17:00 | 253 | 56 | 133 | 49 | 27 | 38 | 40 | 14 | 96 | 51 |
| 17:00 - 17:30 | 103 | 23 | 89 | 33 | 18 | 26 | 82 | 29 | 50 | 26 |
| 17:30 - 18:00 | 23 | 5 | 22 | 8 | 19 | 27 | 82 | 29 | 29 | 15 |
| 18:00 - 18:30 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 56 | 20 | 1 | 1 |
| 18:30 - 19:00 | 1 | 0 | . | . | . | . | 16 | 6 | 0 | 0 |
| 19:00 - 19:30 | . | . | . | . | . | . | 3 | 1 | . | . |
| 19:30 - 20:00 | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | . | . |
| Totaal | 450 | 100 | 271 | 100 | 69 | 100 | 286 | 100 | 188 | 100 |



Figuur 41: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens onderwijstype

2.5.4. AANKOMSTUUR IN DE AVOND VOLGENS OPLEIDINGSVORM

In de **nulmeting** komen leerlingen in het basisonderwijs het vroegste thuis aan, waarbij ongeveer 60% voor 17u thuis aankomt. Dit kan verklaard worden door het feit dat de scholen in het basisonderwijs typisch vroeger eindigen. In het secundair onderwijs komen leerlingen in OV3 gemiddeld vroeger thuis aan dan de andere opleidingsvormen en zijn er bij OV4 het meeste leerlingen, namelijk bijna de helft, die pas na 17u30 aankomen. Dit kan deels verklaard worden door het feit dat leerlingen van OV4 die gebruik maken van de schoolbus, typisch leerlingen zijn die een hogere zorgnood hebben (bv. type 4 OV4 leerlingen) of die van verder komen met een langere reistijd tot gevolg.

In de **eerste vervolgmeting** zijn er nog iets meer leerlingen in OV3 die aankomen voor 17u. In OV4 zijn er nu amper nog leerlingen die reeds voor 16u aankomen, maar is het aandeel leerlingen dat pas na 17u30 aankomt ook lichtjes gedaald.

In de **tweede vervolgmeting** zijn er bij leerlingen in OV2 en OV3 iets minder leerlingen die voor 16u30 thuis aankomen (respectievelijk van 10% naar 2% en 3%), vergeleken met vervolgmeting 1.

Tabel 188: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm

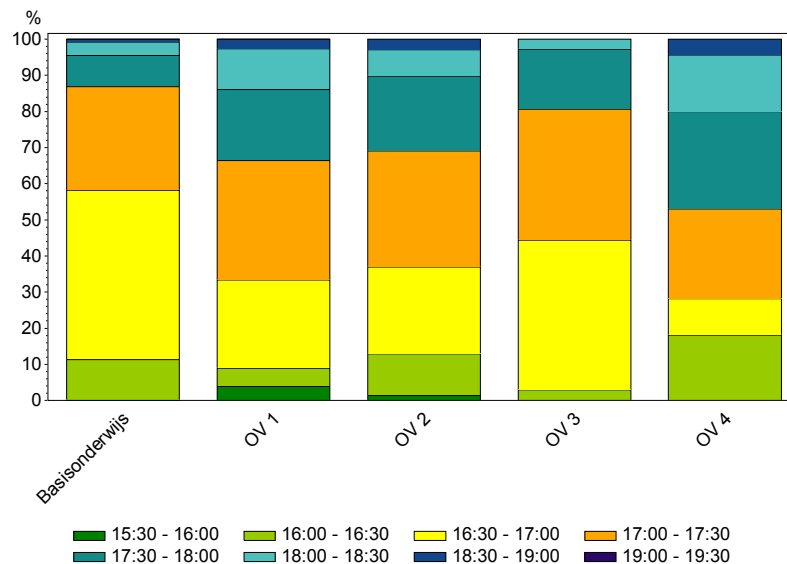
| NULMETING | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 15:30 - 16:00 | 7 | 4 | 1 | 1 | . | . | . | . | 2 | 0 |
| 16:00 - 16:30 | 9 | 5 | 7 | 12 | 4 | 3 | 17 | 18 | 103 | 11 |
| 16:30 - 17:00 | 44 | 24 | 15 | 24 | 60 | 42 | 9 | 10 | 435 | 47 |
| 17:00 - 17:30 | 59 | 33 | 19 | 32 | 53 | 36 | 23 | 25 | 267 | 29 |
| 17:30 - 18:00 | 35 | 20 | 13 | 21 | 24 | 17 | 25 | 27 | 80 | 9 |
| 18:00 - 18:30 | 20 | 11 | 4 | 7 | 4 | 3 | 15 | 16 | 34 | 4 |
| 18:30 - 19:00 | 5 | 3 | 2 | 3 | . | . | 4 | 4 | 7 | 1 |
| 19:00 - 19:30 | 0 | 0 | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 |
| Totaal | 179 | 100 | 61 | 100 | 146 | 100 | 92 | 100 | 929 | 100 |

Tabel 189: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 1 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 15:30 - 16:00 | 8 | 5 | 1 | 1 | . | . | . | . | 1 | 0 |
| 16:00 - 16:30 | 10 | 6 | 6 | 9 | 14 | 10 | 1 | 1 | 95 | 12 |
| 16:30 - 17:00 | 40 | 22 | 19 | 28 | 65 | 45 | 16 | 18 | 371 | 46 |
| 17:00 - 17:30 | 58 | 32 | 20 | 30 | 44 | 30 | 32 | 37 | 218 | 27 |
| 17:30 - 18:00 | 36 | 20 | 10 | 15 | 21 | 15 | 18 | 21 | 89 | 11 |
| 18:00 - 18:30 | 22 | 12 | 6 | 9 | 1 | 1 | 16 | 19 | 26 | 3 |
| 18:30 - 19:00 | 7 | 4 | 5 | 8 | . | . | 5 | 5 | 14 | 2 |
| 19:00 - 19:30 | . | . | . | . | . | . | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Totaal | 180 | 100 | 67 | 100 | 146 | 100 | 87 | 100 | 816 | 100 |

Tabel 190: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 2 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|----------------|-----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst thuis (half uur) | | | | | | | | | | |
| 16:00 - 16:30 | 7 | 4 | 1 | 2 | 4 | 3 | 3 | 5 | 103 | 13 |
| 16:30 - 17:00 | 42 | 25 | 14 | 25 | 75 | 50 | 13 | 17 | 405 | 50 |
| 17:00 - 17:30 | 61 | 37 | 24 | 44 | 36 | 24 | 23 | 31 | 198 | 24 |
| 17:30 - 18:00 | 32 | 19 | 10 | 18 | 34 | 22 | 23 | 31 | 75 | 9 |
| 18:00 - 18:30 | 18 | 11 | 5 | 10 | 3 | 2 | 9 | 12 | 26 | 3 |
| 18:30 - 19:00 | 6 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 | 3 | 4 | 7 | 1 |
| 19:00 - 19:30 | 1 | 1 | . | . | . | . | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 19:30 - 20:00 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Totaal | 167 | 100 | 55 | 100 | 152 | 100 | 76 | 100 | 815 | 100 |



Figuur 42: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens opleidingsvorm

2.5.5. AANKOMSTUUR IN DE AVOND VOLGENS AFSTAND TOT SCHOOL

Over het algemeen komen in de **nulmeting** (uitgezonderd leerlingen die op minder dan 1km afstand van school wonen, wat voornamelijk leerlingen die op internaat verblijven betreft) leerlingen later thuis aan naargelang de afstand tot de school toeneemt. In de afstandscategorieën kleiner dan 1km en groter dan 40km zijn telkens slechts 10-15 leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen, waardoor hierover geen eenduidige conclusies mogelijk zijn.

In de afstandscategorie 10-15km zijn er in de **eerste vervolgmeting** iets meer leerlingen die vroeger, namelijk voor 17u, thuis aankomen. Voor de andere afstandscategorieën zijn er weinig opvallende verschillen. Er zijn weinig opvallende verschillen in **vervolgmeting 2**. In de afstandscategorie tot 1km bevindt zich slechts een zeer beperkt aantal leerlingen, waardoor hierover geen conclusies mogelijk zijn.

Tabel 191: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school

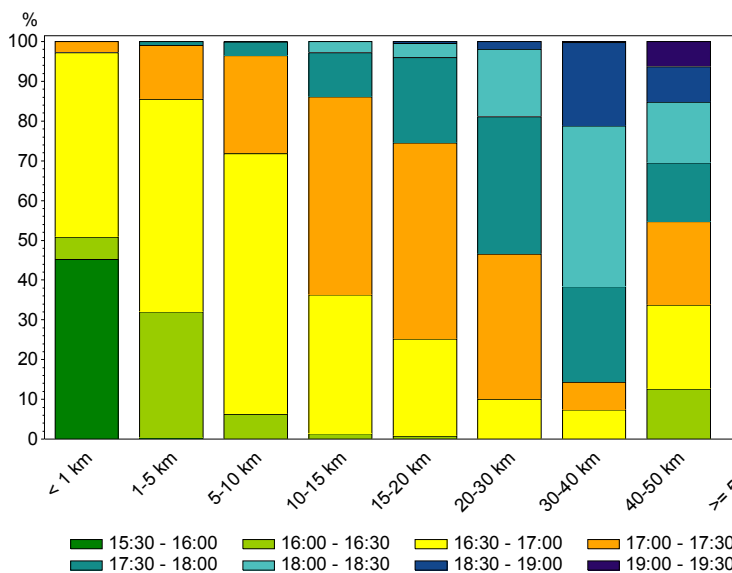
| NUL-METING | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15:30 - 16:00 | 8 | 45 | 2 | 0 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 16:00 - 16:30 | 1 | 6 | 114 | 32 | 20 | 6 | 3 | 1 | 2 | 1 | . | . | . | . | 1 | 13 | . | . |
| 16:30 - 17:00 | 8 | 46 | 193 | 54 | 211 | 66 | 75 | 35 | 46 | 24 | 24 | 10 | 4 | 7 | 2 | 21 | . | . |
| 17:00 - 17:30 | 1 | 3 | 49 | 14 | 79 | 25 | 106 | 50 | 92 | 49 | 88 | 36 | 4 | 7 | 2 | 21 | 1 | 100 |
| 17:30 - 18:00 | . | . | 4 | 1 | 11 | 4 | 24 | 11% | 40 | 22 | 83 | 35 | 13 | 24 | 1 | 15 | . | . |
| 18:00 - 18:30 | . | . | . | . | 0 | 0 | 6 | 3 | 7 | 4 | 41 | 17 | 22 | 41 | 2 | 15 | . | . |
| 18:30 - 19:00 | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 | 5 | 2 | 11 | 21 | 1 | 9 | . | . |
| 19:00 - 19:30 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 0 | 0 | 1 | 6 | . | . |
| Totaal | 18 | 100 | 360 | 100 | 322 | 100 | 213 | 100 | 187 | 100 | 241 | 100 | 54 | 100 | 10 | 100 | 1 | 100 |

Tabel 192: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 1 volgens afstand tot school

| VERVOLG 1 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15:30 - 16:00 | 2 | 41 | 3 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1 | . | . | 4 | 100 |
| 16:00 - 16:30 | 2 | 34 | 89 | 33 | 33 | 11 | 1 | 0 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 16:30 - 17:00 | 1 | 12 | 157 | 57 | 184 | 60 | 91 | 45 | 54 | 27 | 20 | 9 | 3 | 5 | 1 | 9 | . | . |
| 17:00 - 17:30 | . | . | 25 | 9 | 86 | 28 | 88 | 44 | 104 | 52 | 63 | 28 | 3 | 5 | 2 | 20 | . | . |
| 17:30 - 18:00 | . | . | 0 | 0 | 6 | 2 | 19 | 10 | 35 | 17 | 92 | 40 | 18 | 29 | 4 | 38 | . | . |
| 18:00 - 18:30 | . | . | . | . | . | . | 2 | 1 | 3 | 1 | 44 | 19 | 23 | 37 | 0 | 3 | . | . |
| 18:30 - 19:00 | 1 | 14 | . | . | . | . | . | . | 3 | 2 | 10 | 4 | 14 | 23 | 2 | 21 | . | . |
| 19:00 - 19:30 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 0 | 0 | 1 | 9 | . | . |
| Totaal | 6 | 100 | 276 | 100 | 308 | 100 | 200 | 100 | 200 | 100 | 229 | 100 | 62 | 100 | 11 | 100 | 4 | 100 |

Tabel 193: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in vervolgmeting 2 volgens afstand tot school

| VERVOLG 2 | Afstand tot school | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------|-----|--------|-----|---------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | < 1 km | | 1-5 km | | 5-10 km | | 10-15 km | | 15-20 km | | 20-30 km | | 30-40 km | | 40-50 km | | >= 50 km | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Avond aankomst (half uur) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16:00 - 16:30 | 3 | 49 | 68 | 28 | 28 | 9 | 3 | 1 | 6 | 3 | 6 | 3 | 1 | 2 | . | . | 3 | 49 |
| 16:30 - 17:00 | 2 | 37 | 146 | 60 | 205 | 64 | 96 | 46 | 69 | 32 | 24 | 12 | 5 | 10 | 1 | 9 | 1 | 16 |
| 17:00 - 17:30 | 0 | 3 | 22 | 9 | 71 | 22 | 82 | 39 | 93 | 43 | 65 | 32 | 7 | 13 | 3 | 32 | 0 | 7 |
| 17:30 - 18:00 | 1 | 11 | 8 | 3 | 14 | 4 | 17 | 8 | 42 | 20 | 78 | 39 | 12 | 23 | 1 | 7 | 2 | 28 |
| 18:00 - 18:30 | . | . | . | . | 2 | 1 | 5 | 3 | 4 | 2 | 25 | 12 | 21 | 42 | 3 | 34 | . | . |
| 18:30 - 19:00 | . | . | . | . | 1 | 0 | 5 | 2 | 1 | 1 | 4 | 2 | 5 | 10 | 1 | 7 | . | . |
| 19:00 - 19:30 | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | 1 | 0 | . | . | 0 | 0 | 1 | 11 | . | . |
| 19:30 - 20:00 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 0 | . | . | . | . | . | . |
| Totaal | 6 | 100 | 244 | 100 | 320 | 100 | 208 | 100 | 215 | 100 | 204 | 100 | 51 | 100 | 9 | 100 | 6 | 100 |



Figuur 43: Aankomstuur in de avond met de schoolbus in de nulmeting volgens afstand tot school

Voor de verplaatsingen met het collectief busvervoer op woensdagmiddag, zijn dezelfde trends waar te nemen volgens reisduur, vertrek- en aankomsturen.

2.6. GEBRUIK VAN CENTRALE OPSTAPPLAATSEN

2.6.1. CENTRALE OPSTAPPLAATS VOLGENS PILOOTREGIO

13% van de leerlingen in de **eerste vervolgmeting** maakt bij het collectief busvervoer gebruik van een centrale opstapplaats. In Leuven wordt dit gebruikt voor 5% aangezien de centrale opstapplaatsen pas recent werden ingevoerd, terwijl dit in Roeselare voor een vijfde van de verplaatsingen wordt gebruikt.

In de **tweede vervolgmeting** wordt er in totaal door 36% van de leerlingen van het collectief busvervoer gebruik gemaakt van een centrale opstapplaats. In Leuven maakt 43% van de leerlingen hiervan gebruik versus 32% in Roeselare, wat een stijging in beide pilootregio's betekent.

Tabel 194: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens regio

| VERVOLG 1/2 | Pilotregio | | | | Totaal | |
|-----------------------|------------|----|-----------|----|--------|----|
| | Leuven | | Roeselare | | | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Centrale opstapplaats | | | | | | |
| Vervolg 1 | 35 | 5 | 154 | 20 | 188 | 13 |
| Vervolg 2 | 286 | 43 | 391 | 32 | 677 | 36 |

De invloed van de centrale opstapplaats op de reistijd is niet te bepalen voor een individuele leerling, aangezien er op de meeste schoolbussen zowel een combinatie is van leerlingen zonder centrale opstapplaats als leerlingen met een centrale opstapplaats. Omwille van dagelijkse wijzigingen in de ritten (bv. leerlingen met verschillende locaties, leerlingen die niet elke dag met de schoolbus meegaan, leerlingen die ziek zijn, etc.) is het zeer moeilijk voor De Lijn om vast te stellen wat de tijdswinst is die centrale opstapplaatsen mogelijk opleveren. Het gebruik van centrale opstapplaatsen leidt ertoe dat de bus op minder locaties moet stoppen om leerlingen op te halen, wat mogelijk een invloed heeft op de ritduur van de bus. Anderzijds dient hierbij rekening gehouden te worden dat leerlingen nu de verplaatsing tot de opstapplaats moeten maken en hier op de schoolbus moeten wachten.

Met betrekking tot de invloed van de centrale opstapplaatsen op de reisduur zijn de meningen verdeeld in de focusgroep-interviews en semigestructureerde interviews.

Volgens de regiocoördinatoren zorgen de opstapplaatsen voor een efficiëntere verplaatsing. Zij zien als bijkomend voordeel dat leerlingen op deze manier voorbereid worden op de overstap naar het openbaar vervoer.

- **Regiocoördinator Leuven:** "Ik denk dat we het meeste winst hebben gemaakt door te werken met opstapplaatsen."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "Met die opstapplaatsen hebben we heel vorig schooljaar en dit schooljaar al heel veel tijdswinst mee gemaakt."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "De opstapplaatsen verkorten de ritduur minder dan je zou denken, maar het zorgt wel voor een efficiëntere rit."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "Het zorgt ervoor dat leerlingen leren om klaar te staan aan de bushalte. Dat is een goede training om eventueel later de overstap te maken naar het openbaar vervoer."

De busbegeleiders zijn echter van mening dat de centrale opstapplaatsen geen grote veranderingen teweeg brengen bij de reisduur. Een begeleider haalt zelfs aan dat de reisduur met de opstapplaatsen voor sommige ouders verlengd is.

- **Begeleiding Leuven:** "De opstapplaatsen geven geen grote veranderingen van tijdsduur."
- **Begeleiding Leuven:** "Die ouders zijn nu zelfs eigenlijk langer onderweg want ze moeten tot aan de halte wandelen en daar dan nog wachten. De kinderen zitten misschien 5 minuten minder lang op de bus maar hun reistijd is langer."

2.6.2. CENTRALE OPSTAPPLAATS VOLGENS LEEFTIJD

Voornamelijk in de leeftijdsklassen 13-14 jaar en 15-16 jaar wordt in de **eerste vervolgmeting** gebruik gemaakt van centrale opstapplaatsen voor ongeveer een vijfde van de verplaatsingen. Jongere leerlingen, nl. tot 12 jaar, maken in 10-15% gebruik van een centrale opstapplaats.

In de **tweede vervolgmeting** wordt opvallend meer gebruik gemaakt van een centrale opstapplaats voor de meeste leeftijdscategorieën. Procentueel gezien komt dit het meeste voor bij leerlingen tussen 3-6 jaar (wat inhoudt dat de ouders bij de opstapplaats dienen te wachten totdat de bus de leerling ophaalt) en is het aandeel bij de overige leeftijden tot 18 jaar ongeveer 40%. Bij oudere leerlingen vanaf 19 jaar is er relatief minder gebruik van centrale opstapplaatsen.

Tabel 195: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens leeftijd

| VERVOLG 1/2 | Leeftijd | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|----------|----|------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|--|
| | 3-6 | | 7-10 | | 11-12 | | 13-14 | | 15-16 | | 17-18 | | 19-20 | | 21-25 | | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % | |
| Centrale opstapplaats | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vervolg 1 | 8 | 14 | 38 | 10 | 40 | 12 | 56 | 21 | 33 | 20 | 9 | 7 | 3 | 4 | 2 | 6 | |
| Vervolg 2 | 40 | 47 | 168 | 40 | 136 | 37 | 116 | 35 | 92 | 38 | 82 | 39 | 31 | 24 | 12 | 15 | |

2.6.3. CENTRALE OPSTAPPLAATS VOLGENS OPLEIDINGSVORM

Vooraf bij leerlingen in OV3 wordt in de **eerste vervolgmeting** gebruik gemaakt van een centrale opstapplaats, namelijk bij ongeveer een derde van de leerlingen. Ook bij leerlingen in OV4 en in het basisonderwijs wordt gebruik gemaakt van een centrale opstapplaats, zij het beperkter met een gemiddeld aandeel van 10-12%.

In de **tweede vervolgmeting** is het gebruik van centrale opstapplaatsen toegenomen bij alle opleidingsvormen. Voornamelijk bij leerlingen in het basisonderwijs, alsook bij leerlingen in OV3 en OV4 wordt gebruik gemaakt van centrale opstapplaatsen.

Tabel 196: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens opleidingsvorm

| VERVOLG 1/2 | Opleidingsvorm | | | | | | | | | |
|-----------------------|----------------|----|------|----|------|----|------|----|----------------|----|
| | OV 1 | | OV 2 | | OV 3 | | OV 4 | | Basisonderwijs | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Centrale opstapplaats | | | | | | | | | | |
| Vervolg 1 | 7 | 5 | . | . | 57 | 33 | 13 | 10 | 112 | 12 |
| Vervolg 2 | 35 | 16 | 14 | 22 | 127 | 46 | 89 | 37 | 412 | 39 |

2.6.4. CENTRALE OPSTAPPLAATS VOLGENS ONDERWIJSNIVEAU

Het gebruik van centrale opstapplaatsen kent een gelijk aandeel in het kleuter- en lager onderwijs in de **eerste vervolgmeting**, nl. ongeveer 11-12%. Er wordt het meest gebruik gemaakt van centrale opstapplaatsen in het secundair onderwijs, nl. bij gemiddeld 16% van de leerlingen.

Terwijl de centrale opstapplaatsen in de eerste vervolgmeting vooral bij leerlingen in het secundair onderwijs gebruikt werden, wordt dit tijdens de **tweede vervolgmeting** bij alle onderwijsniveaus toegepast voor minstens een derde van de leerlingen. Vooral bij het kleuter- en lager onderwijs is dit sterk toegenomen en wordt dit zelfs vaker toegepast dan in het secundair onderwijs.

Tabel 197: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens onderwijsniveau

| VERVOLG 1/2 | Onderwijsniveau | | | | | |
|-----------------------|-----------------|----|-------|----|-----------|----|
| | Kleuter | | Lager | | Secundair | |
| | # | % | # | % | # | % |
| Centrale opstapplaats | | | | | | |
| Vervolg 1 | 9 | 11 | 103 | 12 | 77 | 16 |
| Vervolg 2 | 50 | 43 | 361 | 38 | 265 | 33 |

2.6.5. CENTRALE OPSTAPPLAATS VOLGENS ONDERWIJSTYPE

Het gebruik van een centrale opstapplaats komt het meeste voor bij leerlingen in type 3 en type 9 in de **eerste vervolgmeting**.

In de **tweede vervolgmeting** is het gebruik van centrale opstapplaatsen sterk toegenomen bij alle types, uitgezonderd type 4 leerlingen waarvan het type beperking het moeilijk maakt om zich (zelfstandig) naar een opstapplaats te begeven.

Tabel 198: Gebruik centrale opstapplaats in vervolgmeting 1/2 volgens onderwijstype

| VERVOLG 1/2 | Onderwijstype | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------|----|--------|----|--------|----|--------|---|--------|----|
| | Type 1/8/BA | | Type 2 | | Type 3 | | Type 4 | | Type 9 | |
| | # | % | # | % | # | % | # | % | # | % |
| Centrale opstapplaats | | | | | | | | | | |
| Vervolg 1 | 79 | 13 | 16 | 6 | 30 | 22 | 19 | 7 | 45 | 23 |
| Vervolg 2 | 296 | 45 | 127 | 45 | 89 | 50 | 24 | 6 | 141 | 42 |

3. REISDUUR, VERTREK- EN AANKOMSTTRIJDEN VAN DE ALTERNATIEVE VERVOERSMODI

De bijkomende dataverzameling, door middel van de bevraging door de klasleerkracht in de klassen van het secundair onderwijs, maakt het mogelijk om de verschillen omtrent vertrek-, aankomst- en reistijden van de verschillende vervoersmodi in kaart te brengen. Voor deze analyses maken we gebruik van zelf-gerapporteerde informatie door de leerlingen van het secundair onderwijs (degenen die hiertoe in staat waren), gerapporteerd op het einde van schooljaar 2017-2018. Dit betreft dus hetzelfde schooljaar waarin de eerste vervolgmeting plaatsvond, maar niet exact op hetzelfde moment als de verzameling van de data van de eerste vervolgmeting (01/02/2018).

3.1. VERVOERSWIJZEKEUZE BIJKOMENDE DATA

Het merendeel van de leerlingen maakt, in de dataset op basis van de bijkomende dataverzameling, gebruik van de schoolbus. De vervoerswijzekeuze in deze dataset is dan ook niet volledig gelijk aan de (objectieve) dataverzameling die uitgevoerd werd door Ministerie Onderwijs & Vorming gezien niet alle klassen bevestigd konden worden bv. omwille van examens. Er is een oververtegenwoordiging van leerlingen die met de schoolbus (collectief busvervoer) komen en een ondervertegenwoordiging van leerlingen die met het openbaar vervoer komen. Dit heeft echter geen invloed op de resultaten van deze analyses: de vergelijking van de vertrek- en reistijden tussen de verschillende vervoersmodi is hierbij van belang en niet de verhouding van de vervoerswijzen zelf.

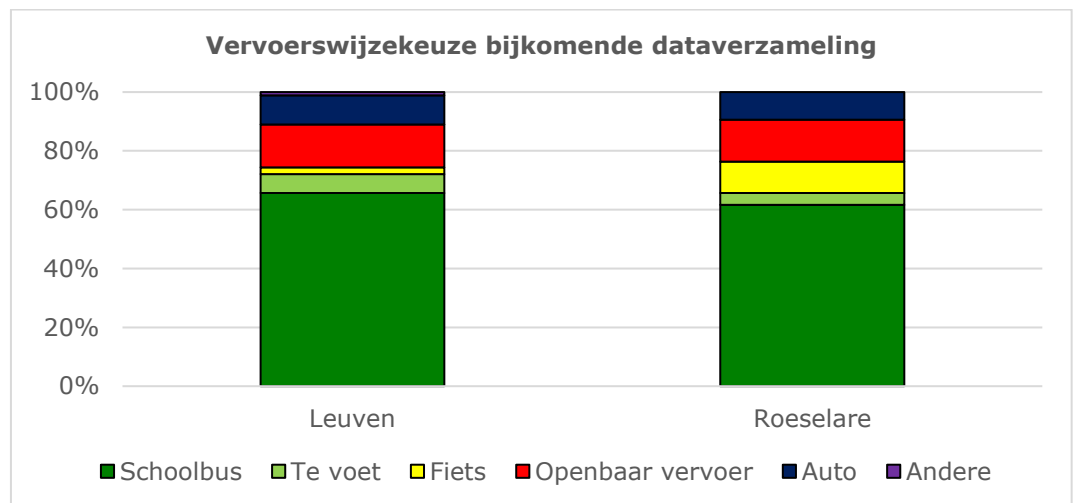
De data van de bijkomende dataverzameling geeft wel dezelfde trends weer als de data verzameld door Ministerie Onderwijs & Vorming: in Leuven is er iets meer gebruik van het openbaar vervoer, terwijl in Roeselare iets meer gebruik is van actieve modi (te voet en met de fiets) om naar school te komen.

De semigestructureerde interviews met de regiocoördinatoren bevestigen deze observatie.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"De Lijn, fietsen en wandelen, maar dat zijn de minderheid. Waar dat dan De Lijn eigenlijk nog het meest is van de drie hé."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Meestal zijn de wandelaars mensen die bijvoorbeeld op internaat zitten en die dan eigenlijk wandelen naar de school, die soms op hetzelfde domein gelegen is, of fietsen naar school."*

Tabel 199: Bijkomende dataverzameling: vervoerswijzekeuze volgens regio

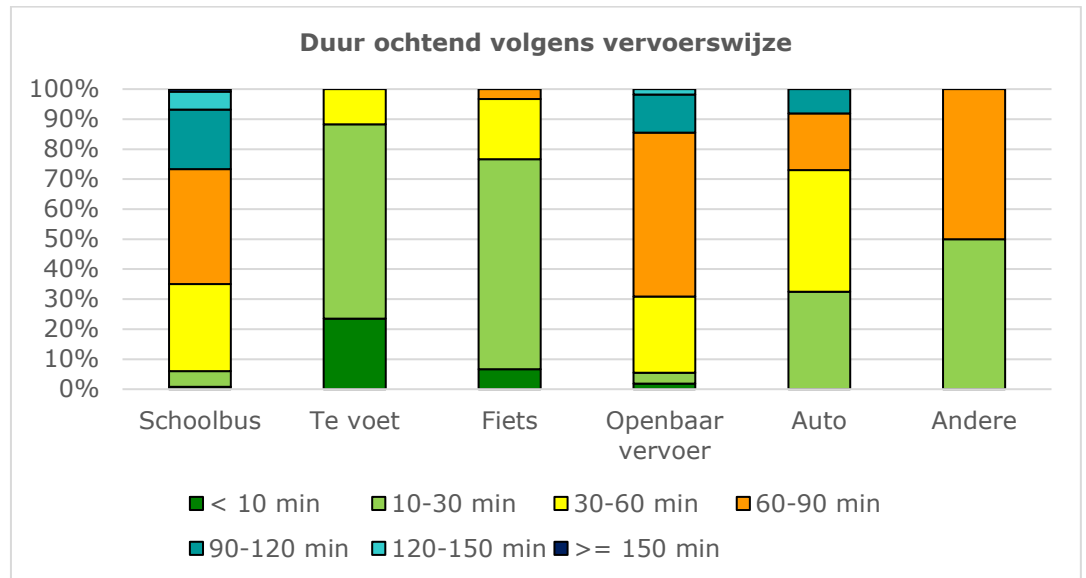
| BIJKOMENDE DATA Vervoerswijze | Leuven | | Roeselare | |
|----------------------------------|--------|-------|-----------|-------|
| | # | % | # | % |
| Schoolbus | 113 | 65,7 | 151 | 61,6 |
| Te voet | 11 | 6,4 | 10 | 4,1 |
| Fiets | 4 | 2,3 | 26 | 10,6 |
| Openbaar vervoer | 25 | 14,5 | 35 | 14,3 |
| Auto | 17 | 9,9 | 23 | 9,4 |
| Andere | 2 | 1,2 | 0 | 0,0 |
| TOTAAL | 172 | 100,0 | 245 | 100,0 |



Figuur 44: Bijkomende dataverzameling: vervoerswijzekeuze volgens regio

3.2. REISDUUR IN DE OCHTEND VOLGENS VERVOERSWIJZE

Bij leerlingen die met de schoolbus naar school gaan, heeft 38% een reistijd van maximaal 1 uur. Leerlingen die te voet of met de fiets naar school gaan, hebben een veel kortere reistijd: hierbij komt respectievelijk 89% en 77% binnen het half uur aan op school. Dit is gelinkt aan de afstand die ze met deze vervoersmodi afleggen. Van de leerlingen die te voet komen, wonen 12 van de 21 leerlingen binnen 1km van hun school en 9 leerlingen tussen 1-5km. Van de leerlingen die met de fiets komen, wonen 26 van de 30 leerlingen op minder dan 5km van school. Indien de afstanden en de mogelijkheden van de leerling/gezin het toelaten, is het inzetten op deze modi dus een efficiënte manier om de reistijden te verminderen.



Figuur 45: Bijkomende dataverzameling: reisduur in de ochtend volgens vervoerswijze

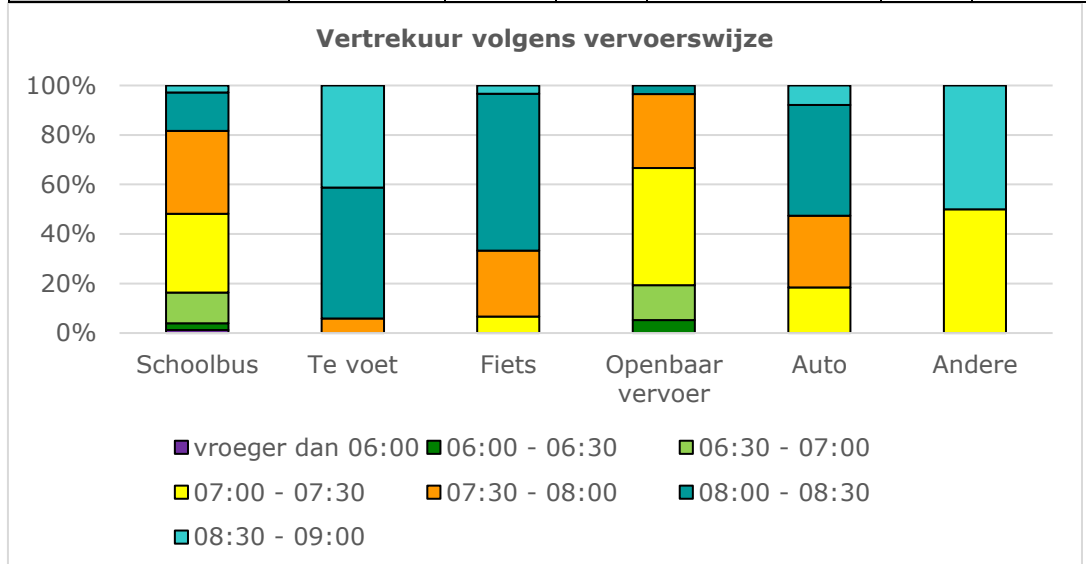
3.3. VERTREK- EN AANKOMSTTIJDEN IN DE OCHTEND VOLGENS VERVOERSWIJZE

Het vertrektijdstip met de schoolbus (15% van de leerlingen met vertrek voor 7u en ongeveer 20% van de leerlingen met vertrek na 8u) is gelijkaardig aan de resultaten van de dataverzameling van het Ministerie Onderwijs & Vorming, wat wijst op een goede kwaliteit van de verzamelde gegevens.

Leerlingen die zich te voet naar school verplaatsen, waaronder leerlingen die op internaat verblijven, vertrekken voornamelijk tussen 8u-8u30 of 8u30-9u. Ongeveer een kwart van de fietsers vertrekt tussen 7u30-8u, maar het merendeel hiervan vertrekt eveneens tussen 8u-8u30. Bij de leerlingen die met openbaar vervoer naar school gaan, is een gelijkaardige trend waar te nemen als de schoolbus: ongeveer 20% van de leerlingen vertrekt eveneens voor 7u waarvan een beperkt aandeel zelfs tussen 6u-6u30. Bijna de helft hiervan vertrekt tussen 7u-7u30, 30% tussen 7u30-8u, en slechts 4% vertrek later dan 8u. Leerlingen die met openbaar vervoer naar school gaan, vertrekken dus over het algemeen vroeger dan leerlingen die met de schoolbus naar school gaan. Bij leerlingen die met de auto naar school gebracht worden, vertrekt dan weer iets meer dan de helft pas na 8u naar school.

Tabel 201: Bijkomende dataverzameling: vertrektijdstip in de ochtend volgens vervoerswijze

| BIJKOMENDE DATA Vertrektijdstip | Schoolbus | Te voet | Fiets | Openbaar vervoer | Auto | Andere |
|------------------------------------|-----------|---------|-------|------------------|------|--------|
| vroeger dan 06:00 | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 06:00 - 06:30 | 3% | 0% | 0% | 5% | 0% | 0% |
| 06:30 - 07:00 | 12% | 0% | 0% | 14% | 0% | 0% |
| 07:00 - 07:30 | 32% | 0% | 7% | 47% | 18% | 50% |
| 07:30 - 08:00 | 33% | 6% | 27% | 30% | 29% | 0% |
| 08:00 - 08:30 | 16% | 53% | 63% | 4% | 45% | 0% |
| 08:30 - 09:00 | 3% | 41% | 3% | 0% | 8% | 50% |
| TOTAAL | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

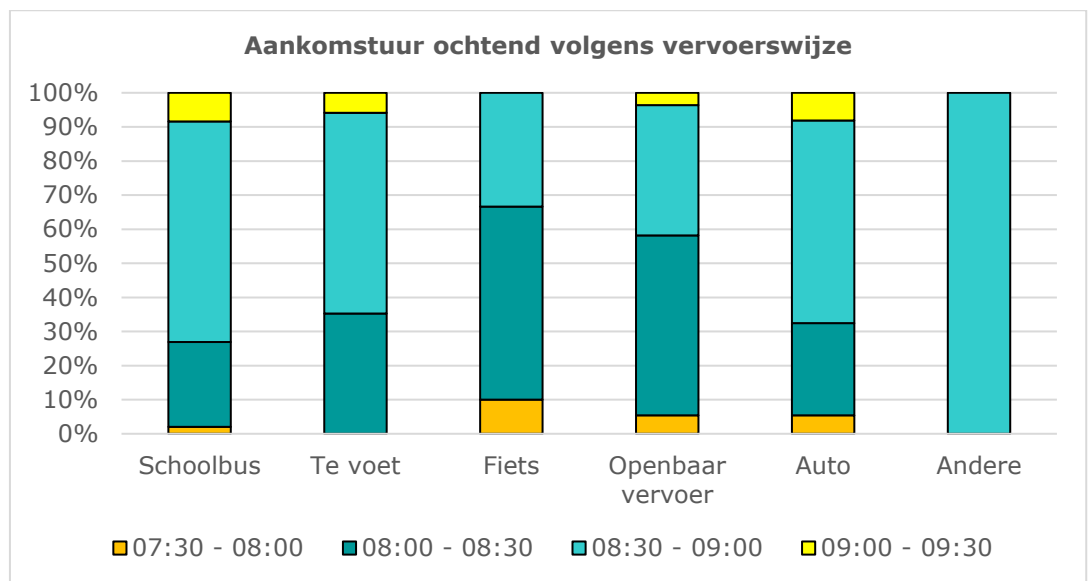


Figuur 46: Bijkomende dataverzameling: vertrektijdstip in de ochtend volgens vervoerswijze

Bij de leerlingen die met de schoolbus opgehaald worden, komt iets meer dan een kwart aan tussen 8u-8u30 en komt het merendeel van de leerlingen aan tussen 8u30-9u. Bijna 10% komt na 9u op school aan. Leerlingen die te voet naar school komen (of met hun mobiliteitshulpmiddel), waaronder leerlingen die op internaat verblijven, tonen een gelijkaardige trend qua aankomstuur waarbij 35% aankomt tussen 8u-8u30 en het merendeel na 8u30. Bij leerlingen die zich met de fiets of met het openbaar vervoer verplaatsen, komt 5-10% reeds aan tussen 7u30-8u en is bijna 60-70% op school aanwezig voor 8u30. Bij het openbaar vervoer is 4% echter pas na 9u aanwezig op school. Bij leerlingen die met de auto gebracht worden, komt het merendeel aan tussen 8u30-9u, waarbij een minderheid (5%) echter al voor 8u aankomt en 8% van de leerlingen pas na 9u aankomt.

Tabel 202: Bijkomende dataverzameling: aankomsttijdstip in de ochtend volgens vervoerswijze

| BIJKOMENDE DATA Aankomst ochtend | Schoolbus | Te voet | Fiets | Openbaar vervoer | Auto | Andere |
|-------------------------------------|-----------|---------|-------|------------------|------|--------|
| 07:30 - 08:00 | 2% | 0% | 10% | 5% | 5% | 0% |
| 08:00 - 08:30 | 25% | 35% | 57% | 53% | 27% | 0% |
| 08:30 - 09:00 | 65% | 59% | 33% | 38% | 59% | 100% |
| 09:00 - 09:30 | 8% | 6% | 0% | 4% | 8% | 0% |



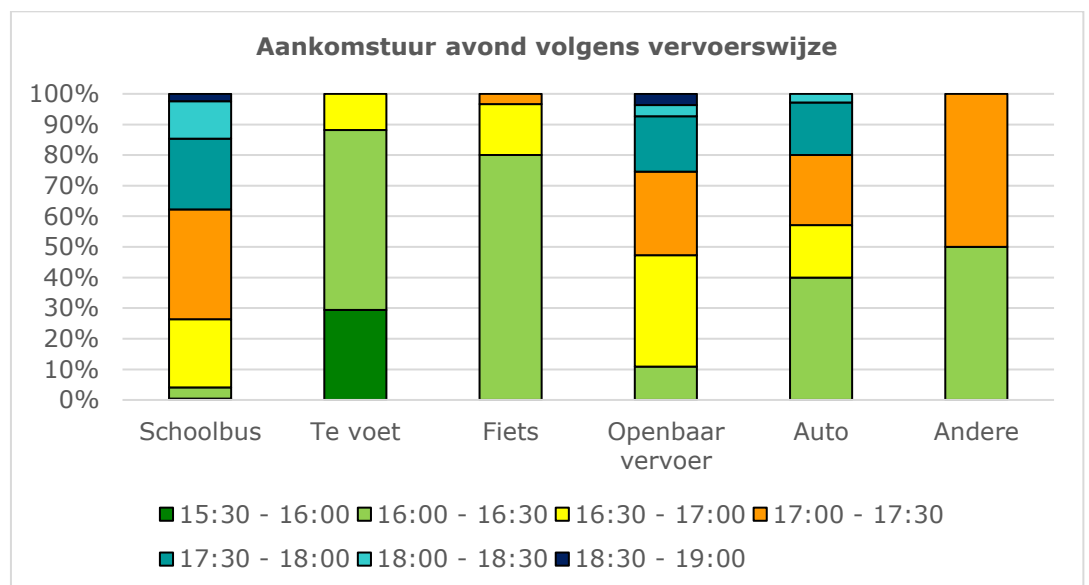
Figuur 47: Bijkomende dataverzameling: aankomsttijdstip in de ochtend volgens vervoerswijze

3.4. AANKOMSTUUR IN DE AVOND VOLGENS VERVOERSWIJZE

Bij de leerlingen die met de schoolbus naar huis gaan, komt ongeveer een kwart van de leerlingen thuis aan voor 17u. Het merendeel van de leerlingen komt echter pas aan tussen 17u-18u en 14% komt pas na 18u thuis aan waarvan 2% zelfs na 18u30. Bij de leerlingen die te voet of met de fiets naar school gaan, is 80-90% thuis voor 16u30. De leerlingen die met het openbaar vervoer naar school gaan, zijn opnieuw het meest gelijk aan de leerlingen met de schoolbus. Echter zijn er hierbij opvallend meer leerlingen die iets vroeger thuis aankomen: waarbij de schoolbus slechts ongeveer een kwart van de leerlingen aankomt voor 17u is bijna de helft van de leerlingen met het openbaar vervoer reeds thuis om 17u. Van de leerlingen met het openbaar vervoer komt een kwart ook pas thuis aan na 17u30, waarvan 4% tussen 18u-18u30 en een andere 4% pas na 18u30. Bij leerlingen die met de auto naar school gebracht worden, is bijna 60% thuis voor 17u. Ook hier is een vijfde van leerlingen pas thuis na 17u30, waarvan 3% pas tussen 18u-18u30.

Tabel 203: Bijkomende dataverzameling: aankomsttijd in de avond volgens vervoerswijze

| BIJKOMENDE DATA Aankomst avond | Schoolbus | Te voet | Fiets | Openbaar vervoer | Auto | Andere |
|-----------------------------------|-----------|---------|-------|------------------|------|--------|
| 15:30 - 16:00 | 0% | 29% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 16:00 - 16:30 | 4% | 59% | 80% | 11% | 40% | 50% |
| 16:30 - 17:00 | 22% | 12% | 17% | 36% | 17% | 0% |
| 17:00 - 17:30 | 36% | 0% | 3% | 27% | 23% | 50% |
| 17:30 - 18:00 | 23% | 0% | 0% | 18% | 17% | 0% |
| 18:00 - 18:30 | 12% | 0% | 0% | 4% | 3% | 0% |
| 18:30 - 19:00 | 2% | 0% | 0% | 4% | 0% | 0% |



Figuur 48: Bijkomende dataverzameling: aankomsttijd in de avond volgens vervoerswijze

Omwille van de lage aantallen leerlingen voor elke categorie, is het niet relevant om de resultaten nog verder op te delen volgens afstand tot de school.

Vanuit de focusgroep-interviews blijkt dat gebruik maken van het openbaar vervoer om naar school te komen kan resulteren in een vermindering van reisduur. De impact op de reisduur is echter afhankelijk van leerling tot leerling.

- **Leerling:** "Ik ben een half uur sneller thuis met De Lijn dan met de schoolbus."
- **Leerling:** "Ik ben met de trein en lijnbus veel sneller op school dan met al de andere dingen."
- **Leerling:** "De lijnbus is een snellere methode dan de andere dingen behalve dan de auto, die is sneller, maar liever dan toch de Lijn, ook voor het milieu."

ORGANIEKE IMPLEMENTATIE

In dit hoofdstuk wordt onderzocht of een organieke implementatie in Vlaanderen wenselijk en haalbaar is. Een eerste belangrijke factor hierbij is de kostenefficiëntie van het pilootproject. Een andere belangrijke factor hierbij is of er bij alle betrokkenen een voldoende draagvlak aanwezig is. Tot slot wordt er weergegeven welke factoren randvoorwaarden zijn van een organieke implementatie.

1. KOSTENEFFICIËNTIE

Het budget voor het pilootproject leerlingenvervoer bestaat uit twee onderdelen: de aanstelling van een regiocoördinator in elke regio en een subsidie in elke regio voor de organisatie en promotie van alternatieve vervoersmodi. De gegevens in deze evaluatiestudie hebben betrekking op schooljaar 2017-2018. De rapporten voor schooljaar 2018-2019 worden pas opgesteld op het einde van de periode waardoor deze gegevens nog niet bekend zijn bij het opstellen van dit evaluatierapport.

1.1. COÖRDINATOR

In elke pilootregio werd een regiocoördinator aangeworven. Deze coördinator werd aangeworven door een school, die in overeenkomst met Departement Onderwijs en Vorming, of Mobiliteit, € 50.000 kreeg om de coördinator te betalen (verloning, vakantie, etc.). De eerste overeenkomsten in beide regio's vonden plaats in schooljaar 2015-2016. Het huidige pilootproject voorziet middelen tot het einde van het schooljaar 2018-2019 (waarvan de verlenging echter is goedgekeurd). De coördinator heeft de taak om het project binnen de pilootregio operationeel te leiden.

De coördinator is volgens de overeenkomst tussen de Vlaamse Overheid en de desbetreffende school verantwoordelijk voor:

1. Het ontwikkelen van een lokaal kader volgens de verschillende pijlers zoals bepaald in de Conceptnota;
2. De voorbereiding, uitrol, opvolging en bijsturing van het pilootproject;
3. De lokale communicatie m.b.t. het pilootproject;
4. De samenwerking met de lokale partners binnen het pilootproject;
5. De lokale monitoring, gegevensbeheer en -verwerking;
6. De rapportage over de voortgang van het project, en fungeert als de 'go between' tussen het lokale project en de centrale stuurgroep;
7. De disseminatie van de projectresultaten;
8. Meewerken aan de visieontwikkeling en beleidsvoorbereiding van een nieuw concept leerlingenvervoer Vlaanderenbreed.

Departement Onderwijs en Vorming voorziet elk jaar € 50.000, in overeenkomst met de school L7 in Leuven, om de coördinator van Leuven aan te werven. Departement Mobiliteit voorziet elk jaar € 50.000, in overeenkomst met de school R8 in Roeselare, om de coördinator van Roeselare aan te werven.

De overeenkomsten lopen telkens van november 20XX tot december 20XX. Voor dit budget wordt gevraagd in elke pilootregio om een tussentijds activiteitenverslag in te dienen, waarna 60% van het budget uitbetaald wordt. Het verslag bevat een overzicht van alle projectstappen, de resultaten ervan en een samenvatting van de belangrijkste bevindingen. Op het einde van de periode wordt gevraagd om een financieel verslag in te dienen met financiële bewijsstukken waarna de rest van het budget wordt uitbetaald. In dit verslag wordt weergegeven wat de coördinator, die met deze middelen is aangesteld, concreet gedaan heeft in deze periode.

1.1.1. PILOOTREGIO LEUVEN

Vanaf het schooljaar 2016-2017 werd een coördinator aangesteld, waarvoor € 50.000 werd voorzien. In schooljaar 2017-2018 werden in de periode van 1/12/2017 tot 30/11/2018 twee personen tewerkgesteld: één persoon voor 100% van 04/09/2017 tot 31/12/2017 en één persoon voor 80% van 09/02/2018 tot heden. De huidige regiocoördinator werkt voor 80% (omwille van hogere loonkosten door een hogere leeftijd en meer ervaring), hoewel er volgens de lokale stuurgroep nood is aan een voltijdse regiocoördinator. De totale kost van het pilootproject in regio Leuven is € 48.776. De grootste hap uit dit budget gaat naar loon- en aanverwante kosten (vakantiegeld, eindejaarspremie, onkosten sociaal secretariaat, etc.) en bedraagt € 45.765. De werkkost bedraagt € 3.011.

Buiten het financiële verslag dient de regiocoördinator ook een activiteitenverslag toe te voegen, wat een overzicht bevat van alle projectstappen, de resultaten ervan en een samenvatting van de belangrijkste bevindingen. Het activiteitenverslag van pilootregio Leuven van schooljaar 2017-2018 – ter illustratie – bevatte 7 belangrijke momenten of projectstappen:

1. Goedkeuring van nieuw kader met richtlijnen om toegang te krijgen tot het CLLV door lokale stuurgroep en door centrale stuurgroep in Brussel;
2. Opstart werken met centrale opstapplaatsen;
3. Opstart wandelpool met 19 leerlingen uit leefgroepen van MPC L7;
4. Opstart voor- en naschoolse opvang door school L5;
5. Samenwerking met lokale bestuur in Herent door creatie van 4 centrale opstaplocaties, waarvan 2 met een aanbod van inclusieve buitenschoolse opvang;
6. Probleem van lange busritten opnieuw op de agenda van de Vlaamse Regering door de Kinderrechtencommissaris;
7. Nieuw projectvoorstel voor uitbreiding en verlenging van pilootproject leerlingenvervoer principieel goedgekeurd.

1.1.2. PILOOTREGIO ROESELARE

Vanaf het schooljaar 2016-2017 werd een coördinator aangesteld, waarvoor € 50.000 werd voorzien. In schooljaar 2017-2018 werden in de periode van 1/12/2017 tot 30/11/2018 twee personen tewerkgesteld: één persoon voor 100% tot 30/06/2018 en één persoon vanaf 20/08/2018 tot heden. De huidige regiocoördinator heeft een gesplitste tewerkstelling van 30/36 als coördinator, en 6/36 als mobiliteitscoach. De huidige subsidie is niet toereikend voor een voltijdse aanstelling van een projectcoördinator, wat echter wel noodzakelijk is. De totale kost van het pilootproject in regio Roeselare is € 51.430 wat

het loon van beide coördinatoren omvat, verplaatsingsvergoedingen en een forfait voor andere gemaakte kosten.

1.2. ALTERNATIEVE VERVOERSMODI EN BUITENSCHOOELSE OPVANG

Als algemene regel geldt dat er in elke pilootregio wordt berekend wat er in totaal aan het leerlingenvervoer wordt uitgegeven. Hiervan wordt dan 5% in de vorm van een subsidie beschikbaar gesteld aan elke pilootregio, zodat zij hiermee de alternatieve vervoersmodi kunnen organiseren en promoten. Van dit budget wordt o.a. buitenschoolse opvang betaald, de aankoop van fietsen, etc.

Het subsidiebesluit hiervan loopt telkens gelijk met een schooljaar, nl. van september 20XX tot augustus 20XX. De regiocoördinatoren dienen hiervoor éénmalig, op het einde van de periode, een uitgebreid verslag in te dienen met een beschrijving van welke alternatieven met dit bedrag gefinancierd werden. De subsidie van 5% komt zowel van Departement Mobiliteit als van Departement Onderwijs en Vorming en wordt verdeeld in twee schijven: een schijf voor het financieel verslag en een schijf na het financieel verslag. Terwijl dit voordien in 2 verschillende stromen naar de pilootregio's werd gebracht (nl. vanuit Departement Onderwijs en Vorming, en vanuit Departement Mobiliteit), wordt dit sinds september 2018 vanuit één stroom, nl. vanuit Departement Onderwijs en Vorming, georganiseerd.

In het subsidiebesluit wordt vermeld dat de subsidie moet worden aangewend voor de kosten die verbonden zijn aan de organisatie van alternatieve vervoersmodi en aan de organisatie van buitenschoolse opvang voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs binnen het pilootproject leerlingenvervoer in het desbetreffende pilootgebied. Het verhogen van de efficiëntie inzake het aanbod leerlingenvervoer is hierbij het uitgangspunt, waarbij door de implementatie van alternatieve vervoersvormen het gebruik van collectief vervoer zou moeten dalen.

De resultaten tonen aan dat er voornamelijk geld moest teruggevorderd worden de voorbije schooljaren, nl. dat de pilootregio's het budget niet volledig opdeden. Voor het schooljaar 2018-2019 weten de pilootregio's nu beter wat ze mogen en kunnen: het pilootproject begint op kruissnelheid te komen.

1.2.1. PILOOTREGIO LEUVEN

Voor pilootregio Leuven bedroeg deze subsidie voor schooljaar 2017-2018 **€ 78.270** (€ 42.000 vanuit Onderwijs en Vorming, en € 36.270 vanuit Mobiliteit). De uitgaven van pilootproject Leuven bedroegen voor ditzelfde schooljaar **€ 28.368** (€ 9.277 in de periode 01/09/2017 tot 31/12/2017, ten laste van Departement Mobiliteit; en € 19.091 in de periode 01/01/2018 tot 30/06/2018, ten laste van Departement Onderwijs en Vorming). In totaal werd dus slechts 36% van het subsidiebedrag besteed in deze periode. Een overzicht van de uitgaven volgt hieronder:

Tabel 204: Overzicht uitgaven pilootregio Leuven schooljaar 2017-2018

| Kostenpost | Periode | Bedrag |
|--|---|----------|
| Lonen buitenschoolse opvang en aanverwante loonkosten (RSZ, beheerskost, vakantiegeld) | 09-12/2017 | € 9.086 |
| | 01-06/2018 | € 14.542 |
| Vervoerskosten | 01-06/2018 | € 534 |
| Onkosten andere initiatieven: | | |
| - Aankoop driewieler tweezits tandem | 09-12/2017 | € 191 |
| - Aansluiting op Schoolpool (Taxistop) | 12/2016 (betaald periode 01-06/2018) | € 726 |
| - Maxi set driewieler | 01-06/2018 | € 726 |
| - Inrichting fietsatelier (reparatieset, voetpomp, etc.) | 01-06/2018 | € 338 |
| - 16 fietshelmen | 01-06/2018 | € 667 |
| - Brochure 'Elke stap telt' (Mobiel21 en drukwerk) & herdruk | 01-06/2018 | € 480 |
| | 01-06/2018 | € 1.077 |

Het merendeel van de gebruikte middelen, nl. 83%, werd besteed aan de organisatie van buitenschoolse opvang. De projectmiddelen in kader van buitenschoolse opvang werden echter enkel besteed binnen de school L4/7 tijdens schooljaar 2017-2018.

De uitgaven voor de andere initiatieven (zowel aankoop van fiets(herstel)materiaal, drukmateriaal als sensibilisatie in samenwerking met Mobiel21, aansluiting bij Schoolpool ter bevordering van carpoolen) waren beperkt. In L4/7 werden er aangepaste fietsen aangekocht (een driewieler tweezits tandem en een maxi set driewieler) om kleinschalig te starten met een aantal fietsleertrajecten. Aangezien ouders aangeven dat het praktisch moeilijk haalbaar was om naast de boekentassen ook een fietshelm mee te geven naar school, werden door L4/7 ook fietshelmen aangekocht die op school beschikbaar werden gesteld voor fietslessen en uitstappen met de fiets. Verder werd een fietsatelier in L4/7 ingericht voor leerlingen van het BuSO die met de fiets naar school komen, om fietsen op school te herstellen en om op langere termijn jongeren in het BuSO onderwijs vaardigheden aan te leren om zelf kleine herstellingen te leren uitvoeren. De andere scholen in regio Leuven hadden ofwel al aangepast materiaal via andere kanalen (bv. via eigen fundraising, via schenkingen, etc.) of kozen ervoor om nog geen materiaal aan te kopen omdat ze dit eerst concreter wilden uitwerken binnen hun school.

Voor schooljaar 2018-2019 bedroeg deze subsidie € 133.000 (vanuit Onderwijs en Vorming)⁴⁴. Er is nog geen financieel verslag voorhanden voor de subsidiestroom van de alternatieve vervoersmodi voor schooljaar 2018-2019, maar de praktijk toont aan dat deze middelen nu meer aangewend worden. Zo zitten er voor schooljaar 2018-2019

⁴⁴ Vlaamse Regering. Ministerieel besluit betreffende de toekenning van een projectsubsidie van maximaal 133.000 euro aan de school voor buitengewoon onderwijs Ter Bank voor de multimodale organisatie van het leerlingenvervoer binnen het pilootproject leerlingenvervoer in Leuven tijdens het schooljaar 2018-2019.

momenteel 4 projecten rond buitenschoolse opvang in de pipeline, waarbij door deze personeelskosten de begroting sterk verschilt met de kosten voor schooljaar 2017-2018. Ook wordt er ingezet om in de gemeente Herent centrale opstapplaatsen te voorzien waar ook gebruik kan worden gemaakt van voor- en naschoolse opvang; waarvan ook een budget van € 15.000 voorzien wordt in de begroting van schooljaar 2018-2019 (buiten de bijdrage van het lokaal bestuur van de gemeente Herent).

1.2.2. PILOOTREGIO ROESELARE

Voor pilootregio Roeselare bedroeg deze subsidie voor schooljaar 2017-2018 **€ 114.730** (nl. € 58.000 vanuit Onderwijs en Vorming en € 56.730 vanuit Mobiliteit). De onkosten van pilootproject Roeselare bedroegen voor ditzelfde schooljaar € 85.477. Er waren voor € 13.540 inkomsten (door buitenschoolse opvang), waardoor de totale uitgaven uitkomen op **€ 71.937**. In regio Roeselare werd dus in totaal ongeveer 63% van het subsidiebedrag besteed in deze periode. Een overzicht van deze uitgaven volgt hieronder:

Tabel 205: Overzicht uitgaven pilootregio Roeselare schooljaar 2017-2018

| Kostenpost | Periode | Bedrag |
|--|-----------------|----------|
| <i>Lonen buitenschoolse opvang en aanverwante loonkosten</i> | | |
| School R1 | 09-12/2017 | € 5.061 |
| | 01-06/2018 | € 8.879 |
| School R3 | 09-12/2017 | € 7.026 |
| | 01-06/2018 | € 13.260 |
| School R5 | 09-12/2017 | € 9.304 |
| | 01-06/2018 | € 11.322 |
| School R1 | 09-12/2017 | € 7.738 |
| | 01-06/2018 | € 13.540 |
| <i>Elektriciteit- en gaskosten buitenschoolse opvang</i> | | |
| School R2 | 09/2017-06/2018 | € 788 |
| School R3 | 01-06/2018 | € 3.256 |
| School R5 | 09/2017-06/2018 | € 826 |
| School R1 | 09/2017-06/2018 | € 713 |
| <i>Materiaalkosten buitenschoolse opvang</i> | | |
| School R2 | 09/2017-06/2018 | € 692 |
| School R3 | 09/2017-06/2018 | € 609 |
| School R5 | 09/2017-06/2018 | € 168 |
| School R1 | 09/2017-06/2018 | € 506 |
| <i>Inkomsten buitenschoolse opvang (positieve bedragen!)</i> | | |
| School R2 | 09/2017-06/2018 | € 2.558 |
| School R3 | 09/2017-06/2018 | € 2.366 |
| School R5 | 09/2017-06/2018 | € 3.604 |
| School R1 | 09/2017-06/2018 | € 5.012 |
| Onkosten andere initiatieven: | | |

| | | |
|--------------------------------------|--|---------|
| - Aankoop mobiele gereedschapskoffer | | € 1.213 |
| - Kar met 3 laden en gereedschappen | | € 512 |
| - Koekjes Mobi-dag | | € 65 |

Ook in regio Roeselare werd het merendeel van de gebruikte middelen, nl. 98% van de onkosten, besteed aan de organisatie van buitenschoolse opvang.

Binnen de scholen van het secundair onderwijs werd vooral ingezet op het maximaal streven naar het gebruik van alternatieve vervoersmodi bij de leerlingen. Hierbij werd beslist om voor elke BuSO-school een specifieke werkkoffer te voorzien in functie van kleine fietsherstellingen, als dienst naar de leerlingen die met de fiets naar school komen en onderweg pech ervaren. Deze koffers werden reeds veelvuldig ingezet binnen school R9 en school R10. Tijdens de mobi-dag werd 'de speciale dag van het schoolbusje' in het leven geroepen, waarbij als actie de chauffeur van elke schoolbus aan elke leerling van de bus een cadeautje zou uitdelen en een fotomoment met alle busleden, om zo deze personen in de bloemetjes te zetten. De cijfers tonen aan dat de uitgaven voor deze andere initiatieven slechts zeer beperkt zijn in schooljaar 2017-2018.

Voor schooljaar 2018-2019 bedroeg deze subsidie € 200.000 (vanuit Onderwijs en Vorming)⁴⁵. Er is nog geen financieel verslag voorhanden voor de subsidiestroom van de alternatieve vervoersmodi voor schooljaar 2018-2019, maar de praktijk toont aan dat deze middelen nu meer aangewend worden. Zo werd sinds 2019 een mobiliteitscoach aangesteld in regio Roeselare. Enkele scholen zijn ook gestart met de uitbouw van een eigen fietsenvloot (waarvan echter nog geen kosten zijn opgenomen tijdens het schooljaar 2017-2018). Er wordt verwacht door de regiocoördinator dat bijna het volledige budget zal besteed worden tijdens dit schooljaar.

1.3. KOSTPRIJS VAN HET VERVOER

De kostprijs per leerling is afhankelijk van de gebruikte vervoerswijze. Bij het collectief vervoer is het niet mogelijk om een kostprijs te bepalen op basis van bv. afstand tot de school, aangezien dit afhankelijk is van de combinatie van leerlingen die opgehaald worden met de schoolbus en hieraan gelinkt het aantal bussen. Voor elke bus dient ook de personeelskost van zowel de chauffeur als de busbegeleider mee in rekening gebracht te worden.

Indien het gebruik van alternatieve vervoersmodi en buitenschoolse opvang ervoor zorgt dat er minder bussen voorzien moeten worden voor het collectief leerlingenvervoer, kan dit een financiële baat opleveren die op zijn beurt kan gebruikt worden om de kosten van alternatieven te financieren. In het idee van een budgetneutraal pilootproject werd aan de start van het project duidelijk gecommuniceerd dat er een efficiëntiewinst moest zijn. Deze efficiëntiewinst betekende ook met minder bussen evenveel of minder kinderen vervoeren. De middelen die vrij zouden komen door de afschaffing van busritten, zouden

⁴⁵ Vlaamse Regering. *Ministerieel besluit betreffende de toekenning van een projectsubsidie van maximaal 200.000 euro aan de school voor buitengewoon onderwijs Sint- Idesbald voor de multimodale organisatie van het leerlingenvervoer binnen het pilootproject leerlingenvervoer in Roeselare tijdens het schooljaar 2018-2019.*

terug geïnvesteerd worden in het pilootproject (en op dit bedrag wordt een voorafname voorzien in de subsidie alternatieven).

In regio Leuven werd in schooljaar 2018-2019 één bus afgeschaft. In werkelijkheid waren er eerst twee busritten afgeschaft, maar heeft men begin dit schooljaar beslist om één van de ritten terug in te leggen voor de splitsing van een rit door Brussel, om zo de ritduur te verminderen en de reisduur te verbeteren. Deze afschaffing van één bus leidt tot het vrijmaken van € 46.412 voor Mobiliteit, aangezien De Lijn geen kosten meer heeft aan (de uitbesteding van) de bus. Verder is er een € 14.413 vrijgemaakt voor Onderwijs, wat het vrijmaken van een busbegeleider voor de afgeschafte bus betreft. Dit bedrag van de busbegeleiding is onder voorbehoud, aangezien het moeilijk is om voor bussen die tijdens het schooljaar werden afgeschaft, in te schatten hoeveel budget hierdoor vrijkomt. In totaal levert dit dus € 60.843 op (voor beide departementen samen).

In regio Roeselare werden in schooljaar 2017-2018 twee bussen afgeschaft, waardoor € 95.272 vrijkomt voor Mobiliteit en € 27.712 voor Onderwijs. In schooljaar 2018-2019 werd een derde bus afgeschaft, waardoor de totale bedragen van € 142.908 voor Mobiliteit en € 61.047 voor Onderwijs (bedrag onder voorbehoud) vrijkomen: € 203.955 in totaal.

De kostprijs van leerlingen die zich met alternatieve modi naar school verplaatsen is afhankelijk van de afstand, in het geval de leerling met de trein komt of met de auto naar school wordt gebracht. Hierbij krijgt de leerling immers respectievelijk de treintrajectkaart terugbetaald of een subsidie die overeenkomt met 75% van het tarief van een jaarabonnement van de trein, waarvan de kostprijs gelinkt is aan de afstand. Leerlingen die met de bus komen, krijgen de BuzzyPazz terugbetaald.

Op basis van de voorlopig slechts beperkte uitgaven voor de organisatie van alternatieve vervoersmodi (buiten de organisatie van buitenschoolse opvang) is het niet mogelijk om het bedrag per leerling in te schatten dat noodzakelijk is om de overstap naar alternatieve modi te promoten, zodanig dat de leerling effectief gebruik zal maken van deze alternatieve vervoersvorm.

2. DRAAGVLAK VAN EN WEERSTAND TEGEN HET NIEUWE CONCEPT LEERLINGENVERVOER

2.1. DIRECTIES EN SCHOOLPERSONEELSLEDEN

2.1.1. PILOOTREGIO LEUVEN-HEVERLEE

In regio Leuven-Heverlee geeft de regiocoördinator aan dat het pilootproject een proces is waarin directies en schoolpersoneelsleden moeten groeien. De schoolpersoneelsleden van Leuven-Heverlee vermelden duidelijk de weerstand die ze ervaren om alternatieve vervoersmodi ter sprake te brengen bij ouders. De redenen hiervoor zijn divers en kunnen gaan over verantwoordelijkheid, maar ook over het niet willen teleurstellen van mensen.

- **Regiocoördinator Leuven:** "Maar ik denk dat dat nu meer en meer een thema is dat mensen beginnen na te denken, dat schoolteams beginnen na te denken, dat het echt een heel proces is."

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Ik vind dat ook wel moeilijk, eerlijk gezegd om ouders te motiveren van hun kind met de fiets te laten komen. Qua verkeersveiligheid als er dan iets gebeurt dan ben ik wel degene die gepusht heeft. Ik vind dat een hele moeilijke."*

Een belangrijke groep schoolpersoneelsleden die veel weerstand had t.o.v. het nieuwe systeem leerlingenvervoer zijn de orthopedagogen. Zij vonden het ongepast om het collectief vervoer te weigeren. De regiocoördinator van Leuven geeft aan dat er binnen de groep orthopedagogen veel discussie was of het verantwoord is of niet om een leerling zelfstandig naar school te laten komen. Pas op het einde van 2018 is deze weerstand verminderd en is men het pilootproject als zinvol beginnen ervaren.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Ze zitten nu pas in die fase van 'we vinden het ook wel zinnig'. En dan voel je ook dat ze natuurlijk veel meer moeite gaan doen."*

Tot slot werd er in Leuven-Heverlee ook melding gemaakt dat er "projectmoeheid" begint op te treden bij directies. Het project brengt heel veel verandering, wat een hele inspanning vraagt. Directieleden zijn daarbij de mediator tussen het pilootproject en het schoolpersoneel en moeten als het ware het pilootproject "verkopen" aan hun personeel.

2.1.2. PILOOTREGIO ROESELARE-HOOGLEDE-INGELMUNSTER-IZEGEM

Initieel kende het project in regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem een moeizame start en was het draagvlak voor het project bij directies en schoolpersoneelsleden eerder beperkt. In februari meldde de regiocoördinator dat er directieleden waren die niet achter het project stonden en dat de intakeformulieren door de schoolpersoneelsleden niet goed ingevuld werden omdat het maar een proefproject was en geen verplichting. De weerstand van de schoolpersoneelsleden kwam nog duidelijk naar voor tijdens het focusgroep-interview in oktober 2018 waarin melding gemaakt wordt van demotivatie en de visie dat het collectief leerlingenvervoer de enige mogelijkheid is in buitengewoon onderwijs.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** *"Aan huis afhalen is de enige mogelijkheid."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Met mogelijk terug twee bussen die afgeschaft gaan worden: je wordt gedemotiveerd telkens. Niet alleen zie ik dat bij de coördinatoren maar ook bij het schoolbestuur."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Natuurlijk als je ouders hebt die het systeem kennen en die komen direct met de vraag: 'ik wil collectief vervoer', dan wordt er al rap toegezegd."*

De regiocoördinator in december gaf aan dat de initiële weerstand bij directies was afgenomen en dat directies het duidelijk nodig vinden dat het leerlingenvervoer veranderd wordt. De directies geloven ook, na weerstand in de beginfase, in de opstapplaatsen voor het collectief vervoer.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Heel veel directies geloven in de opstapplaatsen. Ik heb veel tegenstand gehad, maar ze vinden allemaal dat het ervoor zorgt dat de ouders bewuster worden en dat de overstap naar het openbaar vervoer voor de leerling gemakkelijker gaat worden."*

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"De directies denken niet eer aan de oude wijze en willen ook niet meer naar de oude wijze. Ze vinden het ook dus duidelijk nodig dat het leerlingenvervoer veranderd wordt."*

2.2. BUSBEGELEIDING

In beide pilootregio's is men het erover eens dat busbegeleiders een sleutelrol spelen in het slagen van het pilootproject. Initieel was er echter veel weerstand naar het pilootproject vanuit de busbegeleiding, mede omwille van angst voor loonverlies door het verkorten van de busritten.

- **Schoolbestuur Leuven:** *"De invloed die busbegeleiders ook hebben naar dat project mee dragen, is niet te onderschatten."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *Heel negatief, omdat wat wij eigenlijk doen is broodroven, wij maken hun busritten korter. Ze gaan heel erg mee in het verhaal van de ouders. Maar ik kan dat ook wel begrijpen want zij zien die ouders twee keer per dag.*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Ik heb al verschillende vergaderingen gehad met de busbegeleiders en het is elke keer zeer negatief. Ze zijn ook heel mondig."*

In regio Roeselare beïnvloedde de weerstand en negatieve houding ook de manier waarop busbegeleiders ouders informeerden en omgingen met de veranderingen die doorgevoerd werden in het kader van het proefproject zoals de opstapplaatsen.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"De busbegeleiders zeggen ook tegen de ouders dat ze moeten oppassen omdat ze het leerlingenvervoer gaan afnemen dus dat men moet reageren."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Achter de rug van de directie zeggen de busbegeleiders tegen de ouders dat ze toch nog voor het huis gaan stoppen want dat de directie het toch niet weet."*

Uit de focusgroep-interviews met de busbegeleiding van oktober 2018 en de semigestructureerde interviews van december 2018 blijkt dat er een positieve evolutie merkbaar is. De regiocoördinator van Roeselare rapporteert dat sinds het nieuwe schooljaar gestart is de weerstand gezakt is en dat busbegeleiders nu meer inzien dat sommige leerlingen inderdaad de mogelijkheden hebben om over te stappen naar alternatieve vervoersmodi.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Volgens de reacties dat ik hoorde was er heel veel spanning en weerstand tegen het project. Waarom? Omdat wij inzetten op kwaliteitsvolle ritten, wat dat ook soms inderdaad verkorten of wegvallen betekent. Dus die mensen waren vooral eigenlijk meer naar hun job aan het kijken en jobinhoud en vanuit die bril aan het kijken van oei, we gaan uren verliezen en we gaan bussen verliezen en werk verliezen en dergelijken. Maar nu, we zijn we een jaar verder in en ik heb nu al met verschillende busbegeleiders gesproken daar rond. En zij geven ook wel aan dat het inderdaad wel beter is dat we meer kijken naar leeftijd en zelfredzaamheid en dergelijken, omdat we zo ook veel meer leerlingen eraf krijgen, waar dat we in de oude regels er eigenlijk nog vanuit gaan dat ze erop moeten zitten."*

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Ze hebben het project denk ik niet goed onthaald in het begin, dat ze vooral aan de job dachten, maar nu eigenlijk meer inzien van oké, inderdaad de jongens die er rijp voor zijn in het eerste middelbaar jaar zelfs al, die halen we eraf, ik bedoel, we hoeven daar niet over te discussiëren."

2.3. OUDERS

In beide pilootregio's rapporteert het schoolpersoneel weerstand van ouders voor het pilootproject. Voornamelijk de centrale opstapplaatsen zorgen voor weerstand en klachten van ouders.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "De directies hebben heel veel klachten van kwade ouders die er niet akkoord mee zijn dat er in één keer centrale opstapplaatsen komen. Heel veel ouders die druk zetten op directie door ze zeggen dat ze hun kind naar een andere school gaan doen als men het busvervoer niet toekent. Dat zorgt voor stress."
- **Regiocoördinator Leuven:** "Totdat in augustus, als het dan concreet was van uw kind komen we wel nog thuis ophalen want er zijn geen kinderen in uw buurt, of uw kind moet naar de opstapplaats, dan kwamen eigenlijk de eerste klachten binnen ... Naar aanleiding van de ritten die herzien zijn, 1 december zijn er terug een hele reeks klachten gekomen. Want dat waren natuurlijk vooral kinderen die erop achteruit gegaan waren. Bijvoorbeeld als er een leerling nog in oktober is ingestroomd uit dezelfde wijk, dan gingen we dat ene kind niet meer thuis ophalen maar hebben we die twee kinderen gegroepeerd op een opstapplaats. En dus die mensen, voor hun was het dan de eerste keer dat ze geconfronteerd werden dat na jaren hun kind thuis opgehaald te worden, dat ze plots naar een opstapplaats moeten. Dus ik denk iedere keer dat we een optimalisatie gaan doen, gaan we een reeks klachten krijgen omdat er natuurlijk nog altijd honderden kinderen zijn die wel thuis worden opgehaald."

Volgens de regiocoördinator van Leuven is het veranderen van ophalen aan huis naar centrale opstapplaatsen een cultuurschok voor ouders omdat de wet van 1970 zo vergroeid is bij de ouders. Dit verklaart mede de weerstand hiervoor bij ouders.

- **Regiocoördinator Leuven:** "Bij de ouders is het natuurlijk een cultuurschok van, oei, mijn kind wordt thuis niet meer opgehaald, dat is toch altijd zo geweest? Zo die wet van 1970 die zo vergroeid is, ook bij alle hulpverleners, bij alle CLB-medewerkers, dat is zo vergroeid. Je gaat naar het buitengewoon onderwijs en je wordt aan de voordeur opgehaald en afgezet."

In regio Roeselare wordt er gesproken van twee groepen ouders: één groep ouders die wil meewerken aan het project en een groep ouders die niet achter het project staan.

- **Schoolpersoneel Roeselare:** "We merken wel, je hebt 2 groepen ouders: ouders die echt wel willen meewerken in het project en die begrijpen wat de redenen erachter zijn of ouders die totaal niet willen meewerken en het collectief busvervoer eisen. Dat zijn dan ook mensen waarvan je weet dat het kind niet naar school komt als het niet op het collectief vervoer mag."

In regio Leuven wordt er aangehaald dat sommige ouders het collectief leerlingenvervoer eisen. Ouders geven aan dat ze al veel zwaarder belast zijn o.w.v. hun kind met een beperking en het kind thuis ophalen vinden ze dan ook een vanzelfsprekendheid, maar dat wordt nu met het pilootproject in vraag gesteld.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Je moet niets anders voorstellen. Bus. Anders komen we niet naar deze school."
- **Ouder Leuven:** "Er zijn er veel die niet willen overstappen naar het openbaar vervoer. Die vinden dat de schoolbus hun kind moet komen ophalen, dat is gratis."
- **Ouder Leuven:** "Ouders van kinderen met een beperking worden altijd gestraft."
- **Ouder Leuven:** "Kinderen met een beperking of toch sommige kinderen met een beperking hebben meer (medische) kosten."
- **Regiocoördinator Leuven:** "En bij bestaande ouders, daar hoor je: 'ga je dat ook nog eens afpakken?!'."

Omwille van deze weerstand en het beperkte draagvlak van het nieuwe concept leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs was er bij ouders ook een beperkte reactie op de voorgestelde alternatieve vervoersmodi.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Wij hebben ook twee jaar geleden op het schoolfeest alle ouders die de poort binnenkwamen bevraagd: waar wonen jullie, hoe komen jullie kinderen nu naar school en ze dan doorverwezen naar de gepaste alternatieven afhankelijk van de mogelijkheden van het kind en de afstand tot school. We hadden iemand van Viamigo uitgenodigd, iemand die schoolpool uitlegde, elektrische bakfietsen, therapeutische tandems, folders van BlueAssist dus al die alternatieven die aangeboden worden. Dat heeft dan geresulteerd in twee mensen die geïnformeerd hebben naar Viamigo en drie mensen die zich hebben ingeschreven voor schoolpool. Terwijl we wel ik denk ouders van ongeveer 350 leerlingen in de richting van alternatieven geduwd hebben."

Wat betreft schooljaar 2018 – 2019 merkt de regiocoördinator van Roeselare dat de weerstand van ouders afgenomen is. Om de weerstand bij ouders nog verder te laten afnemen en het draagvlak voor het nieuwe concept leerlingenvervoer te vergroten, moet er ingezet worden op het betrekken van ouders in de zoektocht naar de beste vervoersmodus voor hun kind.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "En dat merken we wel dat daarom de klachten veel minder komen omdat we samen met de ouders aan de slag gaan om de leerling op de best mogelijke manier op school te krijgen."

2.4. ALGEMEEN BESLUIT

In alle semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews komt aan bod dat het nieuwe concept leerlingenvervoer initieel op heel veel weerstand stootte en een beperkt draagvlak had. Naarmate het concept meer gekend en geïmplementeerd wordt, neemt de weerstand bij de meeste betrokkenen af en ontstaat er een groter draagvlak voor het nieuwe concept leerlingenvervoer. Dit geeft aan dat het sensibiliseren en informeren van de betrokkenen en het tijd geven aan de implementatie van een nieuw concept cruciale randvoorwaarden zijn om tot een succesverhaal te komen. Deze randvoorwaarden en anderen worden verderop in dit hoofdstuk uitvoerig besproken.

3. RANDVOORWAARDEN IMPLEMENTATIE EN UITROL VLAANDEREN

3.1 ALGEMEEN

Onder randvoorwaarden begrijpen we de kritische succesfactoren waaraan moet worden voldaan m.b.t. het slagen van het pilootproject leerlingenvervoer en de uitrol in Vlaanderen. Tijdens de focusgroep-interviews en de semigestructureerde interviews hebben de respondenten de volgende 16 randvoorwaarden gedefinieerd.

- Informatie en sensibilisatie
- Voldoende tijd en middelen voor de implementatie
- Ondersteuning bij gebruik alternatieve vervoersmodi
- Veiligheid
- Return on investment
- Financiële haalbaarheid
- Gebruiksgemak
- Duidelijkheid
- Begeleiding
- Samenwerking
- Vaardigheden
- kwalitatieve buitenschoolse opvang
- Basisconcept voor de bepaling van het recht op vervoer, aangepast aan lokale kenmerken
- Differentiatie tussen onderwijstypes
- Lokale autonomie bij de bepaling van het recht, mits monitoring
- Aangepast vervoer

In de semigestructureerde interviews benoemen beide regiocoördinatoren belangrijke randvoorwaarden om te komen tot een goede uitrol.

De regiocoördinator van Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem benoemt volgende randvoorwaarden:

- Het organiseren van opvang;
- Decentralisatie van bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- Inzetten op alternatieve vervoersmodi;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de scholen met het openbaar vervoer;
- Ten alle tijden de zelfredzaamheid van de leerling en diens gezin centraal zetten.

De regiocoördinator van Leuven-Heverlee identificeert op haar beurt volgende randvoorwaarden:

- Samenwerking tussen scholen buitengewoon onderwijs;
- Een regiocoördinator voor elke vervoersregio om het nieuwe concept leerlingenvervoer te implementeren;
- Decentralisatie van bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- Een nieuw statuut voor busbegeleiders;

- Het uitdenken van diverse creatieve manieren om ouders te informeren en te sensibiliseren over het nieuwe concept leerlingenvervoer;
- Voldoende tijd en middelen voorzien voor de implementatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer.

3.2 SENSIBILISEREN EN INFORMEREN

Om te beginnen zijn geïnformeerde ouders en professionele actoren een eerste belangrijke randvoorwaarde omdat als zij een belangrijke sleutel in handen hebben op het nieuwe concept leerlingenvervoer te doen slagen.

3.2.1 OUDERS

Wanneer ouders geïnformeerd zijn en zicht krijgen op de doelstellingen van het pilootproject merken de regiocoördinatoren dat ze meer begrip tonen.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Als je het dan gaat uitleggen van, "we willen de ritten aangenamer maken, we willen de ritten korter maken", dan hebben ze er wel wat meer begrip voor."*

Om de denkplaatjes van ouders te veranderen is het zeer belangrijk om hen te sensibiliseren en informeren omtrent het inzetten op alternatieve vervoersmodi indien mogelijk, om de ritduren van het collectief vervoer zo kort mogelijk te houden voor leerlingen die niet op een alternatieve manier naar school kunnen komen.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"We zoeken wel naar alternatieve manieren maar de grootste problemen zijn: de denkplaatjes bij ouders en het veiligheidsgevoel dat je als school creëert waardoor je schrik hebt om risico's te nemen."*

Echter, uit de focusgroep-interviews blijkt dat de sensibilisatie en bijbehorende mindshift van ouders om verschillende redenen eerder moeizaam verloopt: brieven worden vaak niet gelezen, en is er weinig respons op infoavonden en folders zijn beperkt uitgedeeld.

- **Begeleiding Roeselare:** *"Ja, sensibiliseren, je mag ouderavonden organiseren maar ze komen gewoon niet. Hoe kan je dan sensibiliseren?"*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Want er zijn ook nog heel veel folders bij ons aanwezig nog, van Mobiel 21"*

Een mogelijke verklaring hiervoor is dat heel veel ouders een moeilijk te bereiken doelgroep vormen: kansarmoede, migratie-achtergrond, ouders met een beperking,... Deze groepen bereiken en sensibiliseren vraagt om volgehouden, "outside the box" inspanningen die op het eerste zicht een beperkt resultaat zullen opleveren.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Ik denk dat je voor deze doelgroep op een heel creatieve manier moet sensibiliseren en dat is niet makkelijk. En dat je een heel grote inspanning moet doen om een heel klein beetje winst te maken."*

Om een grotere impact te bereiken is het niet enkel belangrijk om ouders van nieuwe leerlingen te informeren en te sensibiliseren maar ook ouders van bestaande leerlingen die al recht hebben op leerlingenvervoer.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Het is daarom dat ik denk dat als we nog een keer een promotour doen, dat er misschien nog meer ouders over de streep getrokken worden om het kind met de fiets of de auto te brengen."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "En nu ook bij het inschrijven wordt die opvang ook wel gepromoot, maar ik denk dat we toch nog een keer die oproepen opnieuw kunnen lanceren. Want vaak zijn ouders die nu de bus al hadden volgens mij niet voldoende op de hoogte dat er een opvang is. Het wordt al heel goed uitgelegd bij een nieuwe inschrijving."

We kunnen besluiten dat het nodig is dat alle inspanningen rond sensibiliseren en informeren vol te houden en nog verder opgedreven worden om zo de kans op een succesvolle implementatie te vergroten.

3.2.2 PROFESSIONELE ACTOREN

Naast betrokken ouders, is het om een nieuw concept leerlingenvervoer te doen slagen uitermate belangrijk dat alle professionele actoren op de hoogte zijn van alle veranderingen en dat ze dezelfde boodschap uitdragen, namelijk: "Alternatieve vervoersmodi indien het kan voor de leerling en diens context en slechts collectief vervoer indien het niet anders kan."

- **Regiocoördinator Leuven:** "Informeren van mensen en mensen mee aan boord hebben zodat iedereen dezelfde boodschap uitdraagt."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "Zeker dat je collectief vervoer niet meer op de eerste plaats zet ... dat het echt een vervoer is op maat, dus dat wil zeggen dat het niet is altijd op die bus zitten. Die denkwijze van automatisch recht op collectief vervoer in buitengewoon onderwijs moet er gewoon uit bij iedereen."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "Aanvullend kan ik ook zeggen, niet alleen ouders maar ook het personeel moet een mindshift maken. Wij kunnen zeggen het is interessant en het moet onderzocht worden. We staan daar wel allemaal erachter maar het personeel die de inschrijvingen doet, die de vragenlijsten moet aflopen zijn, dat voel ik heel goed, is niet allemaal overtuigd."

De regiocoördinator van Leuven-Heverlee benadrukt in dit kader dat het belangrijk is om zowel busbegeleiders als buschauffeurs te informeren.

- **Regiocoördinator Leuven:** "Dus de busbegeleiders zijn redelijk negatief, maar natuurlijk, als je ze gaat informeren waarom we dat doen, is daar wel meer begrip voor."
- **Regiocoördinator Leuven:** "De buschauffeurs, daar zijn er ook bij die zich er absoluut heel moeilijk mee kunnen vinden. Ik denk dat dat ook een van de dingen is waar we veel beter op moeten inzetten. We moeten dus busmaatschappijen en al die buschauffeurs eens bijeenroepen. Want die zijn ook niet mee in het verhaal en bieden soms heel wat weerstand. Terwijl ik denk, als die weten waarover het gaat dan gaan die dat ook meer uitdragen."

3.3 TIJD EN MIDDELEN VOOR IMPLEMENTATIE

Een tweede randvoorwaarde is voldoende tijd en middelen om het nieuwe concept leerlingenvervoer te implementeren. Het veranderen van jarenlange gewoontes vraagt

veel tijd en dus ook (financiële) middelen in de implementatiefase. Daarnaast geeft men aan dat het belangrijk is om per vervoersregio een coördinator aan te stellen om de implementatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer te organiseren.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"Als je vertrekt vanuit het standpunt dat het budgetneutraal moet zijn, gaat het niet beter georganiseerd kunnen worden. Met de eenvoudige reden dat we nu al niet toekomen om het deftig te organiseren. Er zijn zoveel lacunes en je zit zo beperkt met het budget. Voor je iets afschaft, moet je een alternatief hebben dus moet je in de eerste fase meer geld hebben, omdat er even twee systemen naast elkaar moeten bestaan, om misschien nadien te kunnen minderen."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"Dat is misschien wel goed om mee te nemen naar Vlaanderen-breed: je kan niet in 2021 een wetgeving schrijven en zeggen: "dit is nu van toepassing vanaf 1 september." Je gaat scholen en regio's echt de tijd moeten geven om samen na te denken en dat voor te bereiden en neuzen in dezelfde richting en daar is echt wel tijd voor nodig, ze zullen wel in verschillende fases moeten werken."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Dat heeft allemaal tijd nodig. Ik denk dat het project tijd nodig heeft, maar ik denk met meer middelen op de juiste plaats, met de juiste persoon en voldoende uren, kan het project wel slagen."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Het project zou misschien een positieve noot kunnen krijgen, moesten er meer uren en middelen ter beschikking gesteld worden. Dan denk ik dat de mensen ter plaatse nog meer gemotiveerd zouden kunnen zijn, als ze zowel in het basisonderwijs als secundair er uren en middelen voor krijgen."*
- **Directie Leuven:** *"Bij een uitrol naar Vlaanderen dan denk ik dat de overheid toch wel middelen gaan moeten beschikbaar stellen om in elke regio iemand vrij te stellen om dit uit te rollen want dit is niet zomaar iets."*
- **CLB Leuven:** *"Wij zijn in Leuven heel blij met de coördinatie want die hebben ons heel erg op weg geholpen naar welke hefboomen."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"Ik denk wel dat je elke regio ook een coördinator moet geven."*

Tot slot is om een nieuw project te implementeren continuïteit in begeleiding een absolute must. Tijdens de loop van dit project zijn er echter in het projectteam frequente personeelwissels geweest: in Brussel zijn er drie beleidsondersteuners geweest, in Leuven drie regiocoördinatoren en in Roeselare twee regiocoördinatoren.

- **Directie Leuven:** *"Het is altijd even terug opnieuw starten als je een nieuwe coördinator hebt."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Er is ook veel misgelopen omdat er op een cruciaal moment gewisseld geweest is tussen mezelf en een vervangster regiocoördinator. Daardoor zijn er een aantal pistes verloren gegaan."*

3.4 ONDERSTEUNING BIJ GEBRUIK VAN ALTERNATIEVE VERVOERSMODI

Een derde randvoorwaarde is dat er voldoende ondersteuning voorzien moet worden bij het inzetten op alternatieve vervoersmodi. Tijdens de focusgroep-interviews leeft de

mening bij de respondenten dat de overheid een ondersteunende rol op zich moet nemen als er ingezet wordt op alternatieve vervoersmodi. Deze ondersteuning kan volgens de respondenten zowel van financiële als organisatorische aard zijn.

- **Ouder Leuven:** *"De overheid zou daar eigenlijk een rol in moeten opnemen om die alternatieve vervoersmodi te faciliteren, om het mogelijk te maken."*

Naast de ondersteuning van de overheid zien scholen en schoolpersoneelsleden voor zichzelf ook een ondersteunende rol m.b.t. alternatieve vervoersmodi weggelegd.

- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Ik vind dat we de ouders daarin ook moeten ondersteunen dan. Er moeten goede alternatieven zijn en ik vind dat het als school buitengewoon onderwijs een deel van onze taak is om ouders daarin te begeleiden."*
- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Vaak hebben de ouders niet de middelen of de kennis om hun kinderen te leren fietsen en verkeersveiligheid aan te leren."*

In het kader van het pilootproject zijn er in beide pilootregio's dan ook verschillende initiatieven opgestart om met name de fiets als alternatieve vervoersmodi te ondersteunen. Ten slotte kan ook de individuele kilometervergoeding gezien worden als een ondersteunende maatregel om de leerling met de auto naar school te brengen.

- **Regiocoördinator Leuven:** *"We hebben dan ook projectsubsidies gekregen om in ons fietsatelier reservestukken en materialen te hebben, zodanig dat we daar kunnen op inspelen."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"We hebben nu voor drie secundaire scholen eerste hulp voor fietsen aangekocht, wat wil zeggen dat leerlingen hun fiets op school kunnen maken als ze platte band hebben of als er iets aan het licht is."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"De auto en carpool krijgen een subsidie van de overheid"*

3.4.1 MOBILITEITSCOACH

Een bijzondere vorm van ondersteuning is de mobiliteitscoach die sinds januari 2019 in de regio Roeselare-Hooglede-Izegem-Ingelmunster aangesteld is. Zoals eerder vermeld begeleidt deze coach leerlingen naar het afstappen van het collectief busvervoer. Deze mobiliteitscoach wordt door beide regiocoördinatoren gezien als een belangrijke randvoorwaarde.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Om een mobiliteitscoach aan te stellen, vooral specifiek met leerlingen van het eerste, tweede middelbaar te zoeken naar een alternatief voor het collectief busvervoer."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"Waar wij heel graag ook nog op zouden inzetten, is eigenlijk een mobiliteitscoach die individuele trajecten kan begeleiden. Ik denk dat we daar ook nog wel wat winst uit gaan halen."*

3.5 VEILIGHEID

Veiligheid is een belangrijke vierde randvoorwaarde, zoals eerder aangegeven is veiligheid van de verplaatsing erg belangrijk voor zowel scholen als ouders en leerlingen. De veiligheid van de vervoermethode is bepalen voor de vervoerswijzekeuze. Om te komen

tot meer gebruik van alternatieve vervoermodi moeten deze als veilig gepercipieerd worden. Hierbij moet er gekeken worden naar het veiliger maken van stationsbuurten, schoolomgevingen, etc. Tot slot moet ook de veiligheid van het collectief vervoer verbeterd worden.

3.6 RETURN ON INVESTMENT

Ten vijfde is het belangrijk dat ouders het gevoel hebben dat de inspanningen die ze leveren ook voordeel opleveren voor hun kind. Dat is op dit moment niet het geval. Begeleiders hebben het gevoel dat het nieuwe concept leerlingenvervoer veel van ouders vraagt, maar dat ze er weinig voor terugkrijgen. Niet enkel moet hun kind naar een centrale opstapplaats, maar er wordt ook aan hen gevraagd om gebruik te maken van alternatieve vervoersmodi wat toch een extra bijkomende inspanning vraagt.

- **Begeleiding Leuven:** *"Want ze krijgen er niets voor in de plaats. Ik zou als ouder zeker graag een inspanning doen als ik weet dat mijn kind dan effectief snel op school is op een manier waarop het zich goed voelt."*
- **Begeleider Leuven:** *"Wat gebeurt er als het vriest en regent? Wat moet er dan met die kinderen aan de opstapplaats? Als het sneeuwt gaan wij ook niet meer zo snel rijden dus die kinderen staan daar dan wel..."*

3.7 FINANCIËLE HAALBAARHEID

Financiële haalbaarheid is een zesde randvoorwaarde. Wanneer men ouders en scholen wil toeleiden tot alternatieve vervoersmodi, is het belangrijk dat deze alternatieven ook financieel haalbaar zijn voor hen. Om te beginnen is het belangrijk om ouders financieel te ondersteunen bij het gebruik van een bepaalde (alternatieve) vervoersmodus. Zoals eerder vermeld, is collectief vervoer gratis en wanneer de verplaatsing met de auto gebeurt of men carpoolt krijgt men een individuele kilometervergoeding. Wanneer ouders echter voor een verplaatsing met de fiets kiezen bestaat er geen financiële ondersteuning. Nochtans is de aanschaf van een goede, en indien nodig aangepaste, fiets vaak een zware investering die ouders niet kunnen maken.

- **Regiocoördinator Roeselare:** *"De directie zei dat leerlingen met een fiets naar school komen die maar voor de helft in orde is wat levensgevaarlijk is, en dat de ouders vaak niet de middelen hebben om een fiets aan te kopen."*
- **Ouder Leuven:** *"De aankoop van zo'n tandemfiets is voor ons eigenlijk te zwaar... en dan zijn we zelf heel erg op zoek gegaan: "hoe kunnen we dat toch doen?". Uiteindelijk zijn we er in geslaagd om een dossier in te dienen bij VAPH, maar we zijn ons heel zwaar moeten gaan verdedigen. We hadden het niet verwacht, maar dat is ons uiteindelijk toch toegekend geweest. Maar dat is niet evident,... "Anders,...omdat het kan.", maar dat is gewoon niet vanzelfsprekend. Het stuk dat we zelf moesten betalen, bleef nog altijd een belangrijk, serieus stuk dat niet voor iedereen betaalbaar is."*

Ook de aangeboden buitenschoolse opvang is niet overal gratis (zie ook paragraaf 2.5 Buitenschoolse opvang in de Organisatorische evaluatie) wat voor sommige ouders ook een drempel voor gebruik kan vormen.

- **Schoolpersoneel:** *"Je hebt gratis collectief vervoer, maar wel betalende opvang."*

3.8 GEBRUIKSGEMAK

Met de zevende randvoorwaarde gebruiksgemak wordt bedoeld dat de vervoersmodus of de buitenschoolse opvang eenvoudig te gebruiken, comfortabel, gebruiksvriendelijk,... moet zijn.

3.8.1 GEBRUIKSGEMAK COLLECTIEF VERVOER

Het collectief vervoer is in eerste instantie zeer makkelijk in gebruik: leerlingen hoeven nergens op te letten, ze worden thuis of op een opstapplaats opgehaald en op school afgezet, ouders hoeven zich niet of minimaal te verplaatsen,...

- **Leerling Leuven:** *"Je moet op niets letten, op de halte moet je niet letten. Je moet gewoon wachten tot je op school bent."*
- **Directie Leuven:** *"Voor veel ouders is het collectief busvervoer makkelijk omdat ze zich niet moeten verplaatsen."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Ik denk dat er ook veel ouders het gemak van de schoolbus zien. Ze komen ze aan huis halen, ze zetten ze erop en ze worden 's avonds thuis afgezet. "Waarom zelf gaan rondrijden?"*

Tijdens de verschillende focusgroep-interviews werd er echter ook aangehaald dat het collectief vervoer vaak te druk is en dat er strenge regels gelden, dat ritten lang kunnen duren en dat opstapplaatsen zich op drukke kruispunten kunnen bevinden wat het gebruiksgemak niet ten goede komt.

- **Leerling Leuven:** *"Het is veel te druk op de schoolbus."*
- **Leerling Leuven:** *"Ja, ik kwam altijd te laat met die schoolbus vorig jaar."*
- **Leerling Leuven:** *"Die schoolbussen die die zijn altijd te laat op school. Dan moet je u er af haasten."*
- **Ouder Roeselare:** *"Er zijn jongens heel druk en dat is voor sommige kinderen niet haalbaar. Dat is de stap geweest om hem het openbaar vervoer aan te leren."*
- **Ouder Leuven:** *"Vroeger werden kinderen thuis afgezet, nu soms ergens op een drukke steenweg. Dat is absoluut niet evident."*
- **Begeleider Roeselare:** *"Ze mogen niets doen, maar dan laat je toe dat ze toch eens iets doen, probeer je een tussenweg te zoeken want dat is lang voor de kinderen."*

Om het gebruiksgemak van het collectief vervoer te verhogen zou er gebruik gemaakt kunnen worden van kleinere voertuigen. Dit zou volgens sommige respondenten de ritten niet enkel rustiger maar ook korter en efficiënter kunnen maken. Daartegenover staat dat kleinere voertuigen een extra (personeels)kost met zich meebrengt.

- **Ouder Leuven:** *"Toch ook inzetten op kleinere bussen. Dat zou de drempel verlagen voor kinderen zoals de mijne om toch ook te kunnen deelnemen aan het collectief vervoer, wat op dit moment onmogelijk is. Een kleiner busje dat minder stops doet en rustiger is, dat zou misschien wél kunnen."*

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Dan zou iedereen al kiezen voor kleinere busjes, eigen busjes misschien ook zodat je een kleine rit kunt maken."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Dat busprobleem kan je perfect oplossen met dubbel zoveel chauffeurs, dubbel zoveel begeleiders, kleine busjes die rechtstreeks van en naar huis rijden..."

3.8.2 OPENBAAR VERVOER

Eenzijds is het openbaar vervoer sneller dan het collectief vervoer en hebben leerlingen meer keuzevrijheid; ze kunnen kiezen wanneer ze de bus nemen.

- **Leerling Leuven:** "Een snellere methode dan de andere dingen behalve dan de auto, die is sneller, maar liever dan toch de Lijn, ook voor het milieu."
- **Leerling Leuven:** "Omdat dat veel sneller is. Dan kan ik ook kiezen om welk uur ik vertrek en zo, dat kon met de schoolbus niet

Anderzijds staat het gebruiksgemak van het openbaar vervoer onder druk wanneer het gaat om stiptheid, de overvolle bussen en het feit dat bussen wanneer ze te vol zijn niet stoppen aan haltes.

- **Leerling Leuven:** "De drukte en ook je bent afhankelijk aan de Lijn dus bijvoorbeeld als de Lijn te laat is dan kan het goed zijn dat jij ook te laat bent op de school of op uw bestemming."
- **Leerling Roeselare:** "Ik ben meestal te laat op school dankzij de trein."
- **Leerling Leuven:** "Het is vaak druk, vooral op vrijdag. Ik heb daarom nu toestemming gekregen om een uurtje vroeger naar huis te mogen op vrijdag."
- **Leerling Leuven:** "Ik vind het niet leuk om met de Lijnbus te komen omdat er soms veel mensen zijn op de lijnbus en dan moet ik rechtstaan en dat is een beetje moeilijk voor mij."
- **Leerling Roeselare:** "Ik moet veel rechtstaan op de trein, maar dan ga ik in een tussengangetje zitten."
- **Leerling Leuven:** "Als er geen plaats is, moet ik rechtstaan en dat is dan eigenlijk al een baan die soms ook wel vermoeiend is."
- **Ouder Roeselare:** "Mijn zoon komt van het dorp met de lijnbus en dat is constant een probleem. Hij neemt de bus om 7u20, maar als hij aan het station van Roeselare aankomt, kan hij zijn aansluiting gemist hebben. Dan geraakt hij niet meer op school."
- **Ouder Roeselare:** "De tijden zijn uitgerekend zonder rekening te houden met het verkeer. Mijn dochter is op een heel schooljaar vier keer op tijd geweest. Die dienstregelingen kloppen niet."
- **Ouder Leuven:** "Hier in de regio Leuven is dat niet stoppen van de lijnbussen echt niet te doen."
- **Ouder Leuven:** "Openbaar vervoer is niet heiligmakend. Bijv. Een mama van school L6 met haar zoontje in een grote buggy die vriendelijk verzocht wordt door de chauffeur om de bus op andere uren te nemen omdat de bus te vol zit. Of de deur niet opendoen. Of zelfs niet stoppen."

Daarnaast is het ook belangrijk dat elke woonplaats/school vlot bereikbaar is met het openbaar vervoer. Dit is nog niet overal het geval.

- **Ouder Leuven:** "Als ik naar de bushalte wil, moet ik 1,5 km stappen of met de auto naar de bushalte rijden."
- **Schoolpersoneel Roeselare:** "We proberen ook De Lijn te promoten. Dat lukt maar de bus stopt enkel 's morgens 1 keer en 's avonds 1 keer aan onze school. Dus dat is ook wel moeilijk."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "We zitten in Roeselare ook met een zwaar landelijk gebied. De scholen liggen ver uit elkaar of zijn moeilijker bereikbaar met openbaar vervoer, wandel- en fietspools zijn heel moeilijk."

Een laatste factor die het gebruiksgemak van het openbaar vervoer onder druk zet is het feit dat het openbaar vervoer moet gereserveerd worden als men hier als rolstoelgebruiker gebruik van wil maken.

- **Ouder Leuven:** "Waarom moet je een bus reserveren?, dat vraag ik mij ook altijd af."
- **Ouder Leuven:** "Daar gaat al lang een discussie over. Chauffeurs zijn niet verplicht om een rolstoel mee te nemen als je niet gereserveerd hebt. Je moet drie dagen op voorhand reserveren dus als je iets aan de hand hebt bv. je auto die 's morgens niet start, dan kan je niet op het openbaar vervoer terugvallen."

Het is aangewezen dat de hierboven genoemde problemen aangepakt worden om zo openbaar vervoer als alternatieve vervoersmodus aantrekkelijker en toegankelijker te maken voor leerlingen buitengewoon onderwijs.

3.8.3 CARPOOL

Om carpoolen te faciliteren is in beide pilootregio's Schoolpool van Taxistop gepromoot. Wanneer er gewerkt wordt met apps is het belangrijk dat deze makkelijk in gebruik zijn. Dit was niet het geval met Schoolpool; ouders die zich aanmelden het platform konden het platform niet gebruiken omdat er problemen waren met het instellen van de wachtwoorden er geen hulplijn voorzien was. Het was technisch ook onmogelijk om met Schoolpool scholen te combineren. Nochtans is dit voor het pilootproject een must omwille van het feit dat leerlingen uit dezelfde regio in verschillende nabijgelegen scholen buitengewoon onderwijs school kunnen lopen. Ten slotte maakt het uitgestrekte rekruteringsgebied van de scholen het gebruik van Schoolpool moeilijk: ouders vinden hierdoor geen andere ouders om mee te carpoolen.

- **Regiocoördinator Leuven:** "Ja, en dat heeft nul resultaat. We hebben twee schooljaren € 700 betaald aan Schoolpool van Taxistop. We hebben Schoolpool gepromoot, foldertjes meegegeven en daar is nul aanvraag gekomen."
- **Begeleiding Leuven:** "Ik ben ook al ouders tegengekomen die echt die bedoeling hadden maar die eigenlijk via Schoolpool geen andere mensen vinden om dat mee te organiseren."

3.8.4 BUITENSCHOOLSE OPVANG

Het gebruiksgemak van de buitenschoolse opvang is groot. Leerlingen kunnen bij mooi weer buiten spelen, ze kunnen hun huiswerk al maken, ouders kunnen hun kind in een rustige omgeving afzetten voor ze naar hun werk vertrekken en nadien weer ophalen.

- **Begeleider opvang Roeselare:** "Ze starten dus eigenlijk allemaal met hun huiswerk. De ouders zijn heel blij dat het al gedaan is en de leerkrachten zijn tevreden dat het gedaan is want sommige kinderen zouden het anders niet maken. Op het moment dat ze hun huiswerk maken, zijn ze rustig en achteraf kunnen ze zich uitleven."
- **Begeleider opvang Roeselare:** "Ze maken eerst hun huiswerk en gaan dan buiten spelen."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "De meest positieve feedback die we krijgen in het basisonderwijs, is dat de kinderen veel rustiger zijn, ze zitten in een rustige omgeving, kleinere groepen. Ze hebben ook dat geschud van de schoolbus niet."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "Doordat ze in kleine groepen zitten in die opvang dan zien ze waar ze het kind achterlaten, zit het kind niet meer op de schoolbus en is er ook geen angst/risico van ongevallen onderweg van school of waar gaat mijn kind uithangen of wat gaat er gebeuren onderweg."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "De opvang slaat aan bij de ouders, je kan ze een veilige basis geven, het is wel betalend maar het is maar aan de helft van de prijs, ze zijn in goede handen, je kan toekomen wanneer je wenst en je kind komen afhalen."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Wij denken dan in de plaats van die ouders van dat ze in het rijden naar hun werk het kind al kunnen afzetten aan de opvang maar dat het kind van daaruit pas later op de schoolbus gaat. Dat ze eigenlijk die bumper hebben in tijd en ondertussen toch wel rustig zelf naar hun werk of volgende school kunnen rijden."
- **Directie Leuven:** "Je ziet dat ouders minder gestresseerd zijn 's morgens. Vroeger was het snelsnel en nu met de opvang hebben ze tijd want ze kunnen vroeger komen."

3.9 DUIDELIJKHEID

Ten achtste is het belangrijk dat het voor de betrokken partijen duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is en wat er dient te gebeuren bij onverwachte situaties.

3.9.1 DUIDELIJKHEID OVER VERANTWOORDELIJKHEID

Wie verantwoordelijk is voor wat tijdens de verplaatsing is verzekeringstechnisch vastgelegd. Zeker bij het collectief vervoer zijn de verantwoordelijkheden duidelijk bepaald. echter, worstelen voornamelijk busbegeleiders vaak met de beperkingen van verzekering aan de ene kant en hun zorg voor de leerling aan de andere kant.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Ik vind dat ook moeilijk om die opstapplaatsen, als ik dat goed begrepen heb, is dat nu ook dat ouders verantwoordelijk zijn, verzekeringsgewijs."
- **Schoolbestuur Roeselare:** "In principe is dat de verantwoordelijkheid van de ouders."
- **Begeleiding Leuven:** "Dan zijn de ouders verantwoordelijk want enkel na toestemming mogen de kinderen alleen naar huis gaan."
- **Begeleiding Roeselare:** "We mogen niet naar het huis van het kind zelf gaan want we zijn dan niet verzekerd. We mogen niet uit de bus komen."
- **Begeleiding Leuven:** "Als je voet aan de grond zet, ben je zelf verantwoordelijk voor wat er gebeurt met jezelf en het kind. Dan sta je alleen voor alles."

- **Begeleiding Roeselare:** "Ik moet er ook een paar helpen oversteken aan een grote baan. Ik moet uit de bus komen."
- **Begeleiding Leuven:** "In mijn school heeft de verantwoordelijke me wel ooit gevraagd: 'Je helpt ze toch oversteken?' Ik heb gezegd: 'Ja, want ik wil het niet op mijn geweten om eerlijk te zijn'."
- **Begeleiding Leuven:** "Je wilt het doen, je wil zorgen dat ze veilig tot aan de deur geraken dus waarom geven ze ons niet de kans om dat te mogen doen?"

Verantwoordelijkheid wordt voor respondenten minder duidelijk als het aankomt op alternatieve vervoersmodi. Wie is dan verantwoordelijk waarvoor en wil deze persoon die verantwoordelijkheid wel dragen?

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Ik vind dat ook wel moeilijk, eerlijk gezegd, om ouders te motiveren van hun kind met de fiets te laten komen. Qua verkeersveiligheid, als er dan iets gebeurt dan ben ik wel degene die gepusht heeft."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Soms vindt de school dat de leerling alleen het openbaar vervoer kan gebruiken maar zijn de ouders hier niet mee akkoord. Dan kan de school niet aandringen om toch zelfstandig naar school te komen met het openbaar vervoer, want als er dan iets gebeurt..."
- **Directie Roeselare:** "En als er dan iets gebeurt wie draagt er dan de verantwoordelijkheid? Het ministerie van onderwijs?"
- **Ouder Leuven:** "Het probleem is ook een beetje, in de vorige school waar we zaten werd er vaak een fietspool georganiseerd. Met kinderen uit dezelfde buurt en de ouders wisselden gewoon af, dus dat is dan een groep van 6 kindjes met elke dag een andere ouder. Het verschil met het buitengewoon onderwijs is dat niet iedereen zo gemakkelijk fietst. Het is moeilijk om als ouder hier verantwoordelijkheid voor te dragen."

3.9.2 DUIDELIJKHEID BIJ ONVERWACHT SITUATIES

In het vorige systeem collectief leerlingenvervoer werden kinderen thuis aan de deur afgezet en gingen er kinderen, eventueel onder supervisie van de busbegeleiding, alleen het huis binnen. Een probleem van het werken met centrale opstapplaatsen is dat ouders niet altijd aan de centrale opstapplaats staan om hun kind op te halen en te begeleiden naar huis. In beide pilootregio's mogen er geen kinderen afgezet worden aan de centrale opstapplaats als er geen ouder aanwezig is. Ouders mogen schriftelijk toestemming geven om hun kind af te zetten aan de centrale opstapplaats, zonder dat zij daar aanwezig zijn. Hierdoor wordt duidelijk gemaakt dat ouders verantwoordelijk zijn als hun kind zich alleen verplaatst tussen thuis en de centrale opstapplaats.

- **Schoolbestuur Roeselare:** "Kinderen werden heel vaak alleen thuis afgezet, of alleen aan de opstapplaats en moeten alleen naar huis zonder hulp/begeleiding en waar vaak niemand thuis is. Het is ook nieuw in het pilootproject dat wij geen kinderen meer afzetten aan een opstapplaats als er geen begeleiding is. Dan moet je natuurlijk kunnen terugvallen op uw opvang op school."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "We hebben het busreglement opnieuw opgesteld omdat we sinds september werken met centrale opstapplaatsen dus is er een luikje gekomen rond afspraken bij het op- en afstappen. Het reglement aanpassen was nodig omdat er nu bijvoorbeeld in staat: 'de leerling moet steeds op tijd klaar staan aan de opstapplaats.', 'Ouders van kleuters of lagereschoolkinderen staan steeds op de afgesproken plaats en uur voor opvang van de kinderen.', 'Ouders dienen hun

kinderen op te vangen aan de halte langs de zijde van de weg.' en 'Indien u uw kind de verplaatsing naar de opstapplaats alleen laat maken, moet u onderstaande invullen en ondertekenen'."

Indien ouders deze schriftelijke toestemming niet gegeven hebben, maar ook afwezig zijn op de centrale opstapplaats, hebben busbegeleiders verschillende mogelijkheden om hiermee om te gaan:

- **Busbegeleider Leuven:** *"We proberen altijd eerst de ouders te bellen en contact te zoeken. Als dat niet helpt, moet je naar het dichtstbijzijnde politiekantoor gaan."*

In regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem zijn er scholen die hun buitenschoolse opvang lang organiseren, waardoor kinderen die niet afgezet kunnen worden terug naar de opvang gebracht worden. Daarnaast worden kinderen die niet afgezet kunnen worden ook terug naar school gebracht. Als de school een internaat heeft, kan het kind daar opgevangen worden.

- **Schoolbestuur Roeselare:** *"Met de opvang op school vinden wij het wel gemakkelijk als we lang opvang hebben en er kan een kind niet afgezet worden thuis, dan keren ze automatisch terug met de bus. Dan is hij in zijn gekende school, in zijn gekende omgeving en dan wordt de directeur of coördinator opgebeld om te zorgen dat dat kind thuis geraakt. Wij hebben het geluk dat we een internaat aan onze school hebben, dus er zijn daar altijd opvoeders en een beheerder om dat kind op te vangen."*

3.10 BEGELEIDING

Een duidelijk statuut voor busbegeleiding, goed opgeleid personeel en continuïteit in begeleiding vormen samen een negende belangrijke randvoorwaarde.

3.10.1 HET STATUUT VOOR BUSBEGELEIDING

Bijna alle respondenten aan de focusgroep-interviews en semigestructureerde interviews geven aan dat er nood is aan een beter statuut voor busbegeleiders.

- **Schoolbestuur Leuven:** *"Een belangrijke voorwaarde, ook voor een mogelijke uitrol moest die er al komen, is het statuut van die busbegeleiding."*
- **Directie Roeselare:** *"Er is zeer dringend nood aan een duidelijk uitgeschreven statuut voor busbegeleiders. Daar vragen wij al jaren naar, daar vragen die mensen al jaren naar. Maar tot op heden is er niets."*
- **Schoolpersoneel Leuven:** *"Dan moet die busbegeleiding een aantrekkelijkere job worden."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Het is ook geen interessante job. We moeten 's ochtends heel vroeg opstaan om een blok te werken, in het midden van de dag heb je niets en dan als het school gedaan is terug een blok werken."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Ik ben van opleiding kinderverzorgster maar ik verdien er niets aan. Op het einde van de maand heb ik met moeite €1000 euro, dat is niet voldoende om van te leven."*
- **Begeleiding Roeselare:** *"Wij hebben ook maar contracten voor een schooljaar. Het is altijd afwachten of je terug mag starten. In de zomermaanden staan wij aan de dop. Waarom kunnen wij niet hetzelfde systeem hebben als leerkrachten die wel doorbetaald worden in de zomer en zekerheid hebben met hun contract?"*

De deelnemers halen onafhankelijk van elkaar onderstaande pijnpunten binnen dit statuut aan:

- Functieomschrijving om functioneringsgesprekken mogelijk te maken;
 - **Schoolbestuur Roeselare:** *"Plus het is ook moeilijk als directeur om die mensen te gaan beoordelen want ze hebben geen functiebeschrijving. Je kunt dus ook geen functioneringsgesprek afnemen. Evaluatie kan je ook niet doen omdat die mensen geen specifieke opleiding hebben gekregen en geen functiebeschrijving hebben."*
- Verloning: Busbegeleiders verdienen een minimumloon en worden voor de duur van de rit betaald. Door het afbouwen en verkorten van ritten verliezen zij dus een deel van hun inkomen. Dit wordt door veel respondenten uit verschillende focusgroepen als een pijnpunt aangehaald.
 - **Begeleiding Roeselare:** *"We worden per uur betaald en mijn brutoloon is €11 per uur. Door dit systeem doe ik minder uren dus uiteindelijk schiet er niet meer veel van over."*
 - **Directie Leuven:** *"Dat is ook een punt dat nog altijd moeilijk is, de chauffeur wordt voor drie uur betaald en de busbegeleiding voor de lengte van de rit. Dus hoe langer de rit duurt, hoe meer de busbegeleiding verdient."*
 - **Ouder Leuven:** *"X zegt soms dat hij na 9 uur op school moet komen voor de begeleidster. Dan denk ik dat die waarschijnlijk uren zal willen halen, die wordt betaald voor de tijd dat ze op de bus zit... dat is niet logisch hé?"*
- Human Resource management: Het arbeidscontract van busbegeleiders is afhankelijk van school tot school. Ook hier is geen conformiteit tussen scholen. In sommige scholen krijgen busbegeleiders een contract van september tot juni waardoor ze in de zomermaanden genoodzaakt zijn om beroep te doen op de werkloosheidsuitkering. In andere scholen hebben zij een contract van onbepaalde duur waardoor aanpassingen o.w.v. ritduurverkortings/schrappen van ritten moeilijk zijn.
 - **Schoolbestuur Roeselare:** *"Je zit daar ook nog met de arbeidswetgeving. Die mensen werken al jaren voor ons, zitten met een opzeg en bus schrappen is geen reden om een contract ten einde te stellen. Dan ben je bijna verplicht om die persoon intern op te vangen."*
 - **Directie Leuven:** *"Wij geven telkens contracten van september tot juni."*
- Daarnaast wordt er aangehaald dat het moeilijk is om goede busbegeleiders te vinden o.w.v. het contract: deeltijdse contracten met moeilijke uren.
 - **Begeleiding Leuven:** *"We zitten met dat probleem van gesplitste uren en contracten van maximaal 19 uur waardoor je geen goed volk kunt houden."*

3.10.2 OPLEIDING

Begeleiders van de buitenschoolse opvang tijdens het focusgroep-interview aan dat ze niet altijd een opleiding krijgen of hebben gehad in het werken met kinderen met een beperking. Ook voor busbegeleiders is zo'n opleiding niet verplicht. Terwijl goed opgeleid personeel toch zeer sterk aan te bevelen is.

- **Begeleiding Roeselare:** "Ik heb daar ook geen opleiding voor gehad. Het is niet evident om zonder opleiding voor een groep kinderen met een beperking te staan."
- **Begeleiding Roeselare:** Maar je moet zelf zoeken naar dingen om ze te laten doen. Ik heb daar ook geen opleiding gehad. Ik putte uit mijn ervaring. Het is niet evident om zonder opleiding voor een groep kinderen met een beperking te staan.
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Opleiding voor busbegeleiders is niet verplicht. Bij ons mag het, maar moet het niet."
- **Ouder Leuven:** "Ik hoor bij ons ook wel schrijvende verhalen dat de begeleiders niet voldoende opgeleid zijn en niet vertrouwd zijn met de problematiek van kinderen met autisme."

3.10.3 CONTINUÏTEIT IN DE BEGELEIDING

Binnen het collectief vervoer wordt er gestreefd naar continuïteit, dit blijkt o.a. uit de vaste begeleiding die er op elke bus voorzien wordt. Toch loopt het hier ook af en toe spaak: vaste begeleiding die ziek wordt, het wisselen van bus op centrale overstapplaatsen, chauffeurs die wijzigen... Op het openbaar vervoer ontbreekt deze begeleiding helemaal.

- **Schoolbestuur Leuven:** "Die kinderen... dat wisselt van bus, er is een nieuwe chauffeur en begeleiding of er is iemand ziek. Voor hen is dat vaak... voor hen heeft dat vaak een grote invloed op hun gedrag of humeur van de dag.
- **Ouder Leuven:** "Er zit ook een begeleider op de schoolbus. Ik denk niet dat iemand op een lijnbus dat op zich neemt? Dat is toch ook een geruststelling voor de ouders, als je weet dat er iemand bij is, als er iets is, dat die persoon toch kan ingrijpen."

3.11 SAMENWERKING

Ten tiende vraagt implementatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer niet enkel nauwere samenwerking tussen scholen onderling, daarnaast is er ook samenwerking met externe partners nodig. De regiocoördinator Leuven-Heverlee haalt aan dat het belangrijk is dat scholen gaan samenwerken met bestaande opvangplaatsen om deze te gebruiken als centrale opstapplaats.

Zoals vermeld in paragraaf 2.1 Collectief leerlingenvervoer bij het hoofdstuk Organisatorische evaluatie is er in de regio Leuven-Heverlee een samenwerking met de gemeente Herent in het kader van bestaande opvang die gebruikt wordt als centrale opstapplaats voor buitengewoon onderwijs. Dit model voor centrale opstapplaatsen wordt in beide pilotregio's als zeer wenselijk ervaren.

- **Schoolpersoneel Leuven:** "Ik zou dan pleiten dat het uitgerold wordt dat scholen in gesprek moeten kunnen gaan met de gemeentes en andere scholen om een opvangsysteem te creëren. Dus dat je wel opstapplaatsen hebt maar dat dat opstapplaatsen zijn die onder toezicht en in optimale omstandigheden zijn. Geen opstapplaatsen aan een bushalte van De Lijn maar een opvang waar ze onder toezicht zijn."
- **Directie Roeselare:** "Dat is een systeem dat zeer goed zou kunnen werken. Combinatie van gemeentelijke opvang en collectief vervoer."

- **Ouder Leuven:** *"Dat lijkt me logisch dat als ze persé naar die gemeenschappelijke opstapplaatsen en afzetplaatsen willen gaan, dat ze daar een soort van opvang creëren, want anders kan je daar een half uur staan wachten totdat de bus arriveert."*

Doch samenwerking met lokale overheid, ondanks dat dit een belangrijke randvoorwaarde is, is niet altijd eenvoudig. Lokale overheden zijn zeer aarzelend wat betreft het organiseren van opvang voor kinderen met een beperking. Deze vorm van samenwerking is in de regio Leuven-Heverlee enkel geslaagd met de gemeente Herent en tussen School L3 en Kinderkuren, opvangdienst van de Stad Leuven maar nog niet in de andere omliggende gemeentes. In de regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem is men er nog niet in geslaagd om zulke samenwerking op te starten.

3.12 VAARDIGHEDEN

Een elfde randvoorwaarde is dat leerlingen over voldoende vaardigheden en competenties beschikken om van een bepaalde vervoersmodus gebruik te kunnen maken. Om deze verder te ontwikkelen zijn vaardigheidstraining en lessen rond verkeersveiligheid op school aangewezen.

3.12.1 BENODIGDE COMPETENTIES VAN LEERLINGEN

Op basis van de informatie uit de verschillende semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews wordt hieronder per vervoersmodus de benodigde competenties en vaardigheden om als leerling gebruik te maken van de desbetreffende vervoersmodus opgesomd.

Alternatieve vervoersmodi: algemeen

- Hulp durven vragen indien nodig;
- Kunnen omgaan met onverwachte gebeurtenissen zoals aansluiting missen, bus te laat;
- In groep kunnen functioneren om gebruik te kunnen maken van openbaar vervoer, wandelpools of fietspools;
- Fysiek in staat zijn om te wandelen, fietsen of het openbaar vervoer te nemen.

Openbaar vervoer

- Openbaar vervoer begrijpen;
- Weten hoe een bus van De Lijn eruit ziet;
- Weten dat je een abonnement/vervoersbewijs moet tonen bij het opstappen of als hiernaar gevraagd wordt;
- Gebruik van de stopknop om een halte aan te vragen;
- De dienstregeling kennen;
- Kunnen lezen;
- Met geld/abonnementen kunnen omgaan;
- Met vervoersapp van De Lijn en NMBS kunnen werken;
- De haltes kennen: weten waar je moet op- of afstappen;
- Op tijd komen.

Fietsen

- Kunnen fietsen;
- Verkeersveiligheid kunnen inschatten: belang van ontwikkelingsleeftijd;

- Verkeersregels kennen en kunnen toepassen;
- De route kennen;
- Weten wat te doen als de fiets een platte band of een ander probleem heeft.

3.13 KWALITATIEVE BUITENSCHOOLSE OPVANG IN SCHOLEN EN IN DE DIRECTE WOONOMGEVING.

Als twaalfde randvoorwaarde wordt door verschillende stakeholders aangegeven dat een kwalitatieve buitenschoolse opvang zeer belangrijk is voor het slagen van het nieuwe concept leerlingenvervoer. De buitenschoolse opvang kan fungeren als buffer voor werkende ouders. Daarbij wordt er aangegeven dat het wenselijk is om de buitenschoolse opvang zowel in de BuBaO- en BUSO-scholen als in de directe woonomgeving van de leerlingen te organiseren. De reden hiervoor is dat leerlingen uit het buitengewoon onderwijs vaak ver van de school wonen. De buitenschoolse opvang in de directe omgeving van de leerlingen zouden dan moeten worden meegenomen in de ritten van het collectief leerlingenvervoer. Hierbij dient ook het financiële aspect mee in rekening genomen te worden (personeelskost, logistieke kosten, opstartkost), om de haalbaarheid hiervan te kunnen bepalen.

- **Ouder Leuven:** *"Ik denk dat voor- en naschoolse opvang echt wel een voorwaarde moet zijn... en om goed te zijn moet je ook buitenschoolse opvang in de woonplaats hebben."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"De buitenschoolse opvang biedt voor de perimeter 1,5 tot 10 km wel een oplossing. Het is natuurlijk voor de mensen die heel ver afgelegen wonen en afhankelijk ook van het type moeilijk om tot de opvang of school te geraken."*
- **Regiocoördinator Leuven:** *"En dan worden die kinderen na de avondstudie vaak door de ouders opgehaald, of ze nemen een latere bus. En dat is dan ook weer, als ze een latere lijnbus nemen is dat ook een win-winsituatie, want dan komen die kinderen pas thuis als de ouders thuiskomen."*
- **Begeleiding Leuven:** *"Wij zijn bijvoorbeeld nu dit schooljaar begonnen met opvang specifiek voor kinderen met ASS. Dat is een apart klasje, een bekende omgeving voor hen. We hebben al twee ouders die daardoor de bus hebben opgegeven omdat zij nu op tijd op school geraken (16u30-17u00) om hun kind zelf op te halen."*

3.14 BASISCONCEPT VOOR DE BEPALING VAN HET RECHT OP VERVOER, AANGEPAST AAN LOKALE KENMERKEN

Een dertiende randvoorwaarde is het uitwerken van een basisconcept voor Vlaanderen voor de bepaling van het recht op vervoer, dat aanpasbaar is aan lokale kenmerken.

- **Directie Leuven:** *"Je moet toch wel een basis hebben voor iedereen die hetzelfde moet zijn."*
- **Regiocoördinator Roeselare:** *"Ik denk dat je moet zorgen voor een algemene set van regels die lokaal toepasbaar is."*

- **Schoolbestuur Roeselare:** "Er gaat toch aandacht moeten zijn voor regionale insteek. West-Vlaanderen, Limburg, Gent, Brussel dat is allemaal anders. Je zit daar gewoon al puur geografisch met andere realiteiten. Als er daar geen rekening met gehouden wordt dan zie ik het wel verkeerd aflopen."

3.15 LOKALE AUTONOMIE BIJ DE BEPALING VAN HET RECHT, MITS MONITORING

Ten veertiende is meer lokale autonomie aangewezen bij de bepaling van het recht op leerlingenvervoer. De regiocoördinatoren van beide pilootregio's zijn voorstander van het decentraliseren van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer. Hierbij moet, volgens de regiocoördinator van Roeselare-Hooglede-Ingelmuinster-Izegem, de bepaling weggetrokken worden van de scholen omwille van de 'verborgen agenda's'. Indien men de bepaling van het recht op leerlingenvervoer wil decentraliseren, moet men ook afstappen van het huidige centrale aanvraagstelsel via de webapplicatie. Monitoring van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer blijft wel belangrijk.

- **Regiocoördinator Roeselare:** "Om te slagen moet het gedecentraliseerd worden maar moet het ook van de scholen weg. De beslissing over recht op leerlingenvervoer moet van de scholen weggetrokken worden. Laat de intake door de school gebeuren maar leg de beslissing ergens anders. Dan zou je een mooi instrument hebben, denk ik. Wie de beslissing dan gaat nemen, weet ik niet want daar staat niemand om te springen anders hadden we het uitgeprobeerd."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "Momenteel moet er nog altijd via de webapplicatie recht aangevraagd worden om dan eindelijk toestemming te krijgen om ze op het collectief vervoer te zetten. Ze hebben in de conceptnota gezegd van we willen zoveel mogelijk decentraliseren en de beslissing bij jullie leggen, waarom moet je dan nog altijd de aanvraag doen? ... Dat dat niet meer moet via die webapplicatie, maar we dan een soort van webapplicatie gewoon intern in een vervoersregio kunnen gebruiken om daar eigenlijk alles communicatief te kunnen regelen. Ik denk dat die huidige webapplicatie dan ophoudt te bestaan en dat we met die middelen veel meer kunnen gaan exploreren en lokaal kunnen regelen en samenwerking ... die centrale aanmeldingen en goedkeuring moet dan ook losgelaten worden."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "Dus als wij die beslissing, zoals ik zei, volgens ons systeem zouden doen, denk ik dat er sowieso wel nog een soort van controle of een klein beetje monitoringorgaan/controleorgaan, dat dat er wel nog moet zijn. Ik weet niet of dat het echt Brussel moet zijn. Ik dacht meer aan- Daarom niet in Brussel, maar ik zeg het is wel iemand die aangesteld is door Brussel en die ook misschien verantwoording of alles doorgeeft naar Brussel, ik weet het niet. Maar die toch lokaal ingenesteld zit en de regio heel goed kent, ik denk dat dat niet onbelangrijk is."

3.16 DIFFERENTIATIE TUSSEN ONDERWIJSTYPES

Differentiatie tussen onderwijstypes is een vijftiende randvoorwaarde. Bepaalde types, voornamelijk types 4,6 en 7 hebben een ruimer rekruteringsgebied. Daarom lijkt het aangewezen om een afzonderlijk systeem op te starten voor types met een ruim rekruteringsgebied.

- **Schoolbestuur Leuven:** "We werken in Leuven nu met het criteria van binnen de 35km ophalen en daar stopt het en verder niet meer, maar soms zijn wij net buiten de 35km nog wel de dichtstbijzijnde school. Als je dat dan natuurlijk Vlaanderen-breed gaat uitrollen, ga je dat nog tegenkomen bij de kleine types: type 4, type 6, type 7. Dat zijn problematieken, die gaan zelfs nog ruimer. Als je zo'n criteria Vlaanderen-breed gaat uitrollen dan ga je wel echt problemen krijgen. Dan gaan leerlingen niet meer op school geraken en dat moet vermeden worden."
- **Directie Roeselare:** "De vraag die we ons stellen: Moeten we naar 1 globaal systeem voor alle typen leerlingen of kunnen we daar ergens een uitsplitsing maken voor type 4-kinderen? Zou het niet beter zijn als we daarvoor een afzonderlijk systeem organiseren?"
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Wij zouden type 4 er graag uit halen bij Vlaanderen-breed."
- **Directie Roeselare:** "De type 4-school is binnen het project een beetje het buitenbeentje: wat met alle andere scholen gezamenlijk afgesproken wordt, is bijna nooit van toepassing voor de type 4-school."

3.17 AANGEPAST VERVOER

Als zestiende en laatste randvoorwaarde is het nodig dat het collectief vervoer aansluit bij de specifieke ondersteuningsbehoefte van leerlingen. Dit is op dit moment niet het geval, leerlingen met verschillende beperkingen en uit verschillende scholen delen een schoolbus.

- **Ouder Leuven:** "Wij vinden de sterkte van het Buitengewoon Onderwijs de fantastische zorg op maat voor elk kind ... Maar het is bedroevend dat voor en na school (in de schoolbus) die fantastische zorg wegvalt ... Draag die zorg verder uit naar andere aspecten zoals opvang en vervoer."
- **Ouder Leuven:** "De kinderen bij ons, mijn zoon zit in type 9, dus kinderen met autisme, die heel veel last hebben van drukte, van overprikkeling, dus voor een heel groot deel van onze kinderen is collectief busvervoer sowieso onmogelijk. Dus het is zeker geen systeem dat voor iedereen toegankelijk is, voor mijn kind en nog veel andere is het onmogelijk om de schoolbus te nemen."
- **Schoolpersoneel Leuven:** "Maar ook in dat oude systeem van bussen ligt nog een grote taak. Als ik kijk bij ons op school hebben wij klassen van kinderen die qua sociale vaardigheden goed bij elkaar passen, dat zijn kleine groepen en als we op uitstap gaan met 20 kinderen zijn daar minstens 3 begeleiders bij. Maar om 15u20 stappen die allemaal op een bus van 30-40 kinderen."

Voor leerlingen die rolstoelafhankelijk zijn worden in beide pilootregio's wel aangepaste (lift)bussen voorzien. Er zijn echter onvoldoende aangepaste bussen voor alle leerlingen.

- **Directie Roeselare:** "Hij zit thuis in een rolstoel en hij heeft op school een rolstoel, maar in de verplaatsing tussen thuis en school hebben ze geen rolstoel die constant mee kan. De bus is er ook niet op aangepast."
- **Regiocoördinator Roeselare:** "x heeft leerlingen (Type 4) die zodanig zwak zijn dat ze op geen andere manier naar school kunnen komen dan met het collectief busvervoer."
- **Directie Roeselare:** Type 4-leerlingen hebben soms ook nood aan gespecialiseerde bussen met een lift.

(BELEIDS)AANBEVELINGEN

1. CONTINUEREN VAN PILOOTPROJECT & VERSTERKEN VAN INITIATIEVEN

De pilootregio's Leuven-Heverlee en Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem hebben de voorbije schooljaren veel inspanningen geleverd om het nieuwe concept leerlingenvervoer in de praktijk uit te testen. Hierbij zijn reeds belangrijke zaken uitgeprobeerd, zoals het werken met centrale opstapplaatsen, het werken met een minimum- en maximumperimeter voor de toegang tot het collectief leerlingenvervoer, de organisatie van (inclusieve) buitenschoolse opvang, intake van leerlingen en het uitwerken van criteria hiervoor, samenwerking met diverse actoren, het stimuleren van ouders en leerlingen om gebruik te maken van alternatieve modi, etc.

In deze evaluatiestudie werd onderzocht hoe de uitwerking van de verschillende pijlers van het nieuwe concept leerlingenvervoer in de praktijk wordt gebracht en ervaren wordt in beide pilootregio's. Om grondige conclusies te kunnen trekken over het pilootproject, en om na te gaan wat de randvoorwaarden en kritische succesfactoren zijn voor een uitrol in Vlaanderen (op vlak van haalbaarheid en wenselijkheid), is het dan ook belangrijk dat het pilootproject maximale kansen krijgt om zich uit te rollen, met de nodige experimenteerruimte.

In de lijn van de nota aan de Vlaamse Regering omtrent het project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"⁴⁶, zou het bestaande pilootproject idealiter verdergezet worden, waarbij de lopende initiatieven verder kunnen ontwikkeld en uitgetest worden (bv. organisatie buitenschoolse opvang, de samenwerking met diverse actoren waaronder gemeenten en het CLB, het toepassen van het intake-instrument, de recente aanwerving van een mobiliteitscoach) om deze degelijk te kunnen evalueren en hier lessen uit te trekken na voldoende lange duurtijd. Verder dient er in beide pilootregio's nog sterker ingezet te worden op o.a. de lokale bepaling van het recht (met duidelijke en objectieve criteria), sensibiliseren van alle professionele actoren, ouders en leerlingen, het versterken van de rol van buitenschoolse opvang, en het ondersteunen van alternatieve modi. Samenwerking met het reguliere onderwijs, bv. bij leerlingen met een vervoersnood die via het M-decreet een inclusief traject lopen, kan idealiter ook onderzocht worden binnen het pilootproject.

Om de haalbaarheid en wenselijkheid van een uitrol in Vlaanderen van het concept te kunnen onderzoeken, is het van belang om de werking van de verschillende pijlers van het leerlingenvervoer in diverse omgevingen (met verschillende graad van verstedelijking)

⁴⁶ Vlaamse Regering. De Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (2018). *Nota aan de Vlaamse Regering. Betreft: Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"; Voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"; Principiële goedkeuring.*

te kunnen uittesten. Daarom zou best ook het pilootproject in een grootstedelijk gebied opgestart worden, zodat ook de invloed van toenemende verkeerscongestie, het aanbod aan scholen en de leerlingendiversiteit, het aanbod openbaar vervoer, kunnen onderzocht worden. De resultaten tonen immers aan dat de omgevingscontext van de pilootregio's een belangrijke factor vormt in de vervoerswijzekeuze, waarbij bv. in pilootregio Leuven meer gebruik wordt gemaakt van de lijnbus omwille van een groter aanbod openbaar vervoer, en waarbij de bereikbaarheid van de scholen ook een belangrijke factor blijkt. Om de invloed van de omgeving meer in detail te kunnen onderzoeken, is het dan ook zinvol om (buiten de context van de twee onderzochte pilootregio's) het pilootproject ook in een ander type omgevingscontext uit te testen. Pilootregio Roeselare kenmerkt zich als een landelijk gebied en pilootregio Leuven als een stedelijk gebied, maar de toepassing van het pilootproject in een echt grootstedelijk gebied is nog onbekend. *In de commissie Onderwijs van het Vlaams parlement op 11/12/2018 werd door Vlaams minister van Onderwijs Hilde Crevits de verlenging en uitbreiding van het pilootproject aangekondigd, met uitbreiding van een derde pilootregio in een grootstedelijk gebied, reeds principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 30/11/2018⁴⁷.*

2. MEER EN DUIDELIJKE COMMUNICATIE

2.1. COMMUNICATIE NAAR OUDERS

Ouders hebben een belangrijke sleutel in handen om het nieuwe concept leerlingenvervoer te doen slagen. Het is daarom zeer belangrijk om ouders te informeren, en te sensibiliseren, over de (nieuwe) werking van het leerlingenvervoer. Hierbij dient over een langere tijdspanne via diverse kanalen zoals ouderavonden, folders, individuele gesprekken met ouders, brieven, etc. voldoende en duidelijke informatie gegeven te worden aan ouders. Uit de focusgroep-interviews blijkt immers dat de sensibilisatie en bijbehorende mindshift van ouders om verschillende redenen eerder moeizaam verloopt. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat veel ouders een moeilijk te bereiken doelgroep vormen, zoals kansarmoede, migratieachtergrond, ouders met een beperking, etc. Deze groepen bereiken en sensibiliseren vraagt om volgehouden, 'outside the box' inspanningen zoals bv. huisbezoeken die op het eerste zicht een beperkt resultaat zullen opleveren. Het is hierbij belangrijk om ouders niet enkel te informeren, maar ook te sensibiliseren over de nieuwe werking waarbij de focus op de leerling zelf (en diens mogelijkheden of kansen, bv. het versterken van de zelfstandigheid bij het gebruik van alternatieve vervoersmodi) duidelijk gemaakt dient te worden. Het is belangrijk dat de communicatie naar de ouders leidt tot een groter draagvlak en dat ouders zelf ook de baten van het nieuwe project inzien, aangezien dit noodzakelijk is om een effectieve gedragsverandering te bekomen. Hierbij dient voldoende nauwkeurige informatie over het pilootproject leerlingenvervoer aan ouders bezorgd te worden, zodanig dat duidelijk is wat

⁴⁷ Vlaamse Regering. De Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (2018). *Nota aan de Vlaamse Regering. Betreft: Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"; Voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"; Principiële goedkeuring.*

de doelstellingen zijn. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het project niet als een besparing mag aanzien worden; en dat de vrijgekomen middelen door het wegvallen van enkele schoolbussen ingezet worden ter versterking van alternatieve vervoersmodi.

Om een grotere impact te bereiken is het niet enkel belangrijk om ouders van nieuwe leerlingen te informeren en te sensibiliseren, maar ook ouders van bestaande leerlingen die momenteel reeds recht hebben op leerlingenvervoer (wat behouden blijft tot het einde van het onderwijsniveau). De evolutie in vervoerswijzekeuze toont immers aan dat er over een periode van twee jaren (nl. van de nulmeting tot de tweede vervolgmeting) een aantal 'zittende' leerlingen ook overschakelen van de schoolbus naar alternatieve vervoersmodi. Het is nodig dat alle inspanningen omtrent informeren en sensibiliseren volgehouden en verder opgedreven worden, om zo de kans op een succesvolle implementatie te vergroten.

2.2. COMMUNICATIE NAAR PROFESSIONELE ACTOREN

Om het nieuw concept leerlingenvervoer te doen slagen, is het uitermate belangrijk dat alle professionele actoren op de hoogte zijn van alle veranderingen, dezelfde boodschap uitdragen, en ook zelf achter het nieuwe concept staan. Hierbij is het belangrijk dat er een mindshift plaatsvindt bij professionele actoren, zodanig dat ze zelf ook achter de denkwijze staan dat voor elke leerling en diens context gekeken wordt wat de beste vervoersvorm is - waarbij collectief vervoer niet automatisch als eerste optie wordt aanzien. Om het project zelf te kunnen uitdragen naar anderen (bv. ouders en externen), is het noodzakelijk dat ze zelf ook geloven in het pilootproject.

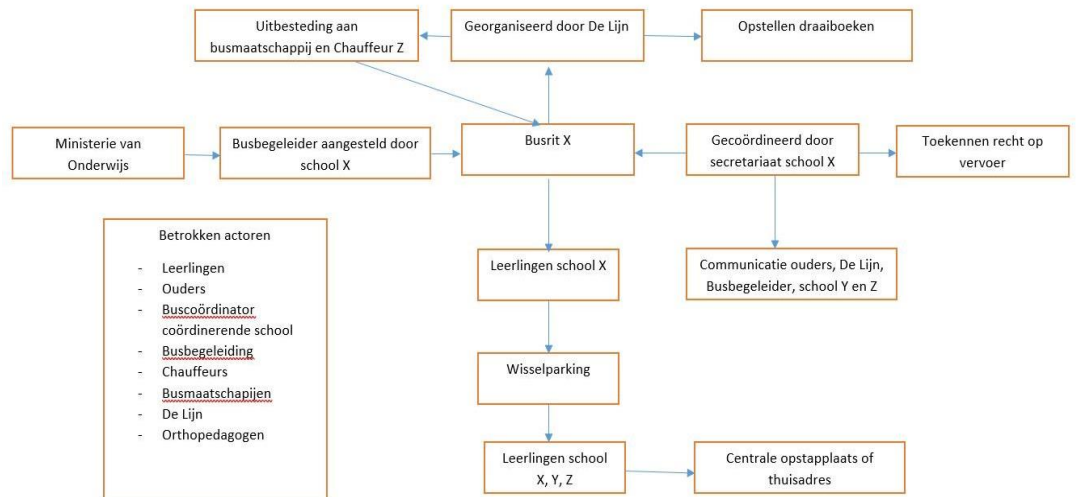
Hierbij is het aangeraden om niet enkel te werken met nieuwsbrieven of schriftelijke communicatie, maar voornamelijk mondelinge informatiemomenten en overleg te plannen (zoals personeelsvergaderingen) zodat personen meer gedetailleerde informatie krijgen en vragen kunnen stellen. Nieuwsbrieven kunnen mondelinge informatie ondersteunen, maar zijn niet geschikt om mensen effectief te motiveren.⁴⁸

2.3. COMMUNICATIE OMTRENT COLLECTIEF BUSVERVOER

Momenteel verloopt de communicatie voor het collectief leerlingenvervoer zeer moeizaam en ouderwets, met veel telefoonverkeer, mailverkeer en steekkaarten. Daarnaast is de communicatie zeer complex doordat er heel veel verschillende actoren betrokken zijn (zie figuur 7). Het is aan te raden het aantal actoren te reduceren en/of de werkwijze van deze actoren beter op elkaar af te stemmen. Zo geeft de regiocoördinator van Roeselare aan dat er mogelijk gewerkt kan worden met overkoepelende vzw. Bijkomend moet de huidige manier van communicatie voor het collectief leerlingenvervoer dringend geoptimaliseerd en gedigitaliseerd worden. Dit kan o.a. door te werken met uniforme digitale databanken (in plaats van een eigen systeem/databank per school of actor), en duidelijke(re) afspraken te maken tussen scholen onderling, tussen personeelsleden van eenzelfde school, tussen scholen en De Lijn, etc. Er dient eveneens onderzocht te worden hoe de communicatie tussen busbegeleiders en ouders, bv. indien de bus veel later aankomt omwille van een onverwachte gebeurtenis onderweg, kan geoptimaliseerd worden. De

⁴⁸ Terra, B., Van Mechelen-Gevers, E., & Van Der Burgt, M. (2000). *Doen wat kan, patiëntenvoorlichting door verpleegkundigen*. Elsevier gezondheidszorg.

studie toont aan dat een wijziging in de context van de leerling vaak tot gevolg heeft dat het leerlingenvervoer snel moet aangepast worden (waarbij een wijziging in de route van de schoolbus ook voor andere leerlingen gevolgen heeft). Deze wijzigingen in context kunnen zowel bestaan uit langdurige opnames in het ziekenhuis, crisisplaatsingen, opvang door derden, veelvuldig verhuizen van ouders, etc. Aangezien de verplaatsingsgegevens van de leerlingen aantonen dat vele leerlingen meerdere verblijfadressen hebben, is een wijziging in de context geen uitzonderlijk geval in deze doelgroep.



Figuur 49: Organisatie en actoren collectief vervoer

3. MEER EN DUIDELIJKE MONITORING

De ervaringen in de pilotregio's tonen aan dat er nood is aan meer monitoring, om een degelijke evaluatie mogelijk te maken. Met betrekking tot het collectief busvervoer (bv. verplaatsingsgegevens omtrent vertrek- en aankomstuur met de schoolbus) werden de gegevens over leerlingen niet vanaf het begin consequent bijgehouden. Een duidelijke monitoring van de gegevens over verschillende schooljaren heen, waarbij idealiter ook verplaatsingsgegevens van leerlingen die zich met alternatieve modi verplaatsen bijgehouden worden, is noodzakelijk om lessen te trekken uit het pilootproject, o.a. met betrekking tot de ritduur en kostenefficiëntie. De monitoring van deze gegevens dient op een meer gebruiksvriendelijke manier te gebeuren voor de scholen.

Voor het collectief busvervoer is bijkomende monitoring noodzakelijk, gezien er momenteel veel onduidelijkheid heerst over de werkelijke ritduren en het (al dan niet) pauzeren van bussen onderweg. Er werd reeds geïnvesteerd in een aantal track & trace systemen in enkele schoolbussen in pilotregio Leuven-Heverlee, maar dit kan best uitgebreid worden naar alle schoolbussen om zo een realistisch beeld te krijgen van de exacte tijdsduur van het collectief busvervoer in beide pilotregio's. Verder dient hierbij ook meer in detail bekeken te worden wat de locaties en achterliggende redenen zijn van schoolbussen om te stoppen (buiten de gebruikelijke locaties voor het ophalen of afzetten van leerlingen, tanken of verkeerslichten), gezien er door verschillende actoren werd aangehaald dat chauffeurs soms met opzet wachten om tijd te winnen.

4. BEPALING VAN HET RECHT OP VERVOER

De ervaringen van de pilootregio's toonden aan dat het uitwerken van een lokaal concept voor de bepaling van het recht op vervoer, met een intake-instrument en lokale criteria, zeer veel tijd vergt en erg complex is. Er dient idealiter een basisconcept met generieke criteria uitgewerkt te worden voor Vlaanderen, waarbij de rechtsgelijkheid van leerlingen bewaakt wordt. Hierbij dienen lokale verschillen tussen indicatiestellingen en de uitwerking van indicatoren, alsook verschillen op vlak van verzekering, kostprijs, school- en personeelsorganisatie, vermeden te worden. Deze generieke criteria kunnen voor andere regio's belangrijke handvaten zijn om met het nieuwe concept te implementeren. Er dient voldoende flexibiliteit te zijn om lokaal beter in te spelen op de vervoersnoden en -mogelijkheden: het basisconcept voor de bepaling van het recht op vervoer moet wel telkens aangepast (kunnen) worden aan de lokale kenmerken van de vervoersregio.

Afhankelijk van de lokale context, waaronder het aanbod aan scholen van een bepaald onderwijstype in de regio en hieraan gelinkt het rekruteringsgebied van deze scholen, kunnen de criteria voor de bepaling van het recht verschillend zijn voor types met een ruim rekruteringsgebied (voornamelijk types 4, 6 en 7). Bepaalde profielen van leerlingen zijn moeilijke doelgroepen voor het gebruik van alternatieve vervoersmodi, waaronder type 4 (motorische beperking), type 2 (matige tot ernstige verstandelijke beperking) en type 9 (ASS), uitgezonderd type 9 OV4. Anderzijds zijn bepaalde onderwijstypen en/of opleidingsvormen meer toegankelijk voor het gebruik van alternatieve vervoersmodi, waaronder type basisaanbod (type 1 en 8), type 3, OV3, OV4 en type 9 OV4. Bij het stimuleren van het gebruik van alternatieve modi dient dan ook prioritair op deze laatste groep ingezet te worden bij de intake.

Bij decentralisatie van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer is het van belang om voldoende monitoring te voorzien, met name controle en sanctionering. Hierdoor kan vermeden worden dat er verdoken recht wordt toegekend omwille van concurrentie of verborgen agenda's in de scholen zelf. Hiervoor wordt idealiter de beslissing weggetrokken van de scholen zelf. Decentralisatie van de bepaling van het recht op vervoer houdt ook in om af te stappen van het huidige centrale aanvraagstelsel via de webapplicatie. Binnen Basisbereikbaarheid (zie beleidsaanbeveling 10) zijn hiertoe kansen om dit binnen de vervoerregioraad te integreren, waarbij het recht op vervoer ook kan uitgebreid worden tot leerlingen die naar het gewoon onderwijs gaan.

5. FOCUS OP DE LEERLING EN DE CONTEXT

De zelfredzaamheid van de leerling en diens context dient te allen tijde centraal te staan: zowel bij de bepaling van het (al dan niet voorwaardelijk) recht op vervoer, bij de bepaling van opstapplaatsen, etc. Het recht op leerlingenvervoer moet individueel, leerling per leerling, bepaald worden door rekening te houden met zowel leerling-kenmerken als met contextkenmerken (bv. mogelijkheid van sociale netwerk tot gebruik van andere modi). De intake of diagnostiek dient hierbij idealiter te gebeuren zonder overbodige planlast. Het is belangrijk dat in het nieuwe concept leerlingenvervoer, in het belang van de leerling, mogelijke middelen die vrijkomen in het collectief busvervoer (indien minder schoolbussen worden ingezet) ingezet worden in het ondersteunen van alternatieve vervoersmodi, of de uitwerking van andere pijlers zoals de organisatie van buitenschoolse opvang.

6. OPTIMALISATIE EN ONDERSTEUNEN VAN VERVOERSALTERNATIEVEN

Uit het onderzoek blijkt dat de verkregen subsidiemiddelen in kader van de promotie en organisatie van alternatieve vervoersmodi, slechts beperkt werden ingezet. In schooljaar 2017-2018 werd in pilootregio Leuven slechts 36% van het subsidiebedrag ingezet, en in pilootregio Roeselare ongeveer 63% van het subsidiebedrag. Voor het schooljaar 2018-2019 (waarvan de financiële gegevens nog niet bekend zijn) wordt wel verwacht dat deze subsidie in beide pilootregio's meer aangewend wordt, o.a. door de aanstelling van een mobiliteitscoach (pilotregio Roeselare), de uitbouw van een fietsenvloot, samenwerking in kader van inclusieve opvang, etc.). Voorlopig werden de subsidiemiddelen voornamelijk ingezet in kader van de organisatie van buitenschoolse opvang.

De resultaten van de vervoerswijzekeuze tonen dan ook aan dat de verschuiving van de schoolbus naar alternatieve vervoersmodi over het algemeen eerder beperkt is, zowel voor de beide vervolgmetingen – ondanks bepaalde profielen van leerlingen buitengewoon onderwijs wel in staat zouden zijn om deze te gebruiken. Er is dan ook meer ondersteuning noodzakelijk om het gebruik van alternatieve vervoersmodi te stimuleren. Op financieel vlak zouden de kosten van het afschaffen van één of meerdere schoolbussen (en dus ook het wegvallen van de personeelskost van een chauffeur en busbegeleider per voertuig) dan ook besteed moeten worden aan het versterken van alternatieve modi en opvang. Op dit moment worden echter niet alle middelen aangewend. Er moet ingezet worden op het efficiënt besteden van de projectmiddelen (enkel van toepassing binnen dit pilootproject), en van de 'minderkosten' door minder schoolbussen in te schakelen (in het algemeen) opdat het gebruik van alternatieve modi zoveel als mogelijk ondersteund wordt.

Om een verschuiving van de schoolbus naar alternatieve vervoersmodi mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat zowel leerlingen als ouders hiertoe bijkomend ondersteund worden.

Eenzijds wordt gedacht aan financiële en administratieve ondersteuning voor ouders. Voor het naar school brengen van een leerling te voet of met de fiets is er geen financiële tegemoetkoming. Deze ouders moeten echter soms een hoge kost aangaan om dit mogelijk te maken, bv. de aankoop van een aangepaste fiets, wat een belemmerende factor is om alternatieve modi te gebruiken. Om aan deze nood tegemoet te komen, kan er gewerkt worden met een soort van mobiliteitsbudget, dat ouders naar keuze kunnen inzetten voor de verplaatsing van hun kind tussen thuis en school. Dit mobiliteitsbudget kan dan ingezet worden voor het collectief leerlingenvervoer, voor de verplaatsing met auto of carpool, voor abonnementen van het openbaar vervoer (nl. vervoersmodi met reeds financiële tegemoetkoming); maar bv. ook voor de (tegemeetkoming in) aankoop van een fiets/brommer. Buiten de financiële incentive dient ook ondersteuning geboden te worden met het administratieve aspect, bv. wat betreft de aankoop of aanvraag van een mobiliteitshulpmiddel of aangepaste fiets. Het kan voor sommige ouders een motivatie zijn om over te gaan tot het gebruik van andere modi indien ze ondersteund worden in het hele aanvraagproces hiervan. Dit is gelinkt met het aanreiken van voldoende, duidelijke en volledige informatie aan ouders (zie 0).

Leerlingen dienen verder ondersteund te worden in het (aanleren van het) gebruik van alternatieve vervoersmodi, zodanig dat ze deze kunnen gebruiken voor de verplaatsing

naar school. Sommige ouders hebben de kennis, tijd en/of mogelijkheden niet om alternatieve vervoersmodi aan te leren aan hun kinderen. In de scholen kan daarom best ingezet worden op het aanleren van vaardigheden voor alternatieve vervoersmodi, bv. in de vorm van trainingen van het openbaar vervoer, te voet of met de fiets (bv. klassikaal, in kleine groepjes of individueel onder begeleiding gebruik maken van de vervoersmodi), het gebruik van mobiliteitsapps, of het trainen van oplossingsgericht denken. Ook lessen omtrent verkeersveiligheid en verkeerslessen kunnen hierbij ondersteunend werken. Voor het ondersteunen en/of het aanleren van deze vervoersmodi kan best ondersteunend personeel worden aangesteld, bv. in de vorm van een mobiliteitscoach (zoals momenteel het geval in pilootregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem).

Behalve de financiële en administratieve ondersteuning van ouders, en het aanleren van vaardigheden aan leerlingen, zijn ook enkele externe factoren van belang. Zo dient er ingezet te worden op het verbeteren van de bereikbaarheid van scholen met het openbaar vervoer, bv. door meer overleg met De Lijn omtrent hiaten in het vervoersaanbod, zodanig dat meer leerlingen van deze vervoersmodus kunnen gebruik maken. Hierin is ook een rol weggelegd voor de vervoerregioraad (zie Beleidsaanbeveling 10). Verder dient er ook aandacht besteed te worden aan de objectieve en sociale veiligheid in de buurt van de scholen en stationsbuurten. Tot slot dient er ook aandacht besteed te worden aan het vergroten van de bekendheid in de samenleving van ondersteunende diensten zoals BlueAssist, opdat leerlingen (en ouders) erop kunnen vertrouwen dat deze diensten hen effectief kunnen ondersteunen tijdens de verplaatsing.

7. OPTIMALISATIE VAN COLLECTIEF BUSVERVOER

Het collectief busvervoer blijft voor een groot aantal leerlingen noodzakelijk om zich naar school te kunnen verplaatsen. Er dient, buiten het versterken van alternatieve modi, dan ook ingezet te worden op het optimaliseren van het bestaande collectief busvervoer. Hierbij dient steeds de focus gelegd te worden op de leerling en diens context, en dienen eventuele vrijgekomen middelen door het verminderen van het aantal schoolbussen ingezet te worden op het versterken van alternatieve vervoersmodi. Een algemene ritduurvermindering (bv. door het verminderen van het aantal bussen) kan leiden tot langere reistijden voor leerlingen vanuit individueel oogpunt, en dient dan ook vanuit deze individuele resultaten bekeken te worden in plaats van vanuit een algemene gemiddelde reistijd(vermindering). De resultaten tonen immers aan dat het afschaffen van enkele bussen ertoe leidt dat de ritten voor de overblijvende leerlingen langer worden, met langere reistijden tot gevolg.

Omwille van efficiëntieredenen dient idealiter zoveel als mogelijk samengewerkt te worden met naburige scholen (indien de profielen van de leerlingen het toelaten om samen met de schoolbus te reizen). Daarbij is het aangeraden om per regio een netoverschrijdend collectief leerlingenvervoer uit te bouwen. Om de efficiëntie van het netoverschrijdend collectief busvervoer te vergroten, is het nodig dat de scholen op dezelfde momenten starten en eindigen zodat bussen niet te lang op elkaar moeten wachten op de centrale overstapplaats. Daarnaast is het aangeraden dat ook de pedagogische studiedagen en vrije dagen van leerlingen op elkaar afgestemd worden.

Het verminderen van het aantal opstapplaatsen, o.a. door gebruik te maken van centrale opstapplaatsen, heeft mogelijk een impact op de ritduur van de bus; maar houdt

anderzijds in dat de leerling nu zelf naar de opstapplaats moet gaan en hier op de schoolbus dient te wachten. Hierbij dient waar mogelijk aansluiting gezocht te worden met bestaande locaties van opvang (zie Beleidsaanbeveling 8), waar leerlingen kunnen verblijven in afwachting tot de schoolbus hen 's morgens komt ophalen en waar ze 's avonds onder begeleiding kunnen wachten op de ouders. Op deze manier moeten ouders de schoolbus niet opwachten aan de opstapplaats (wat bij sommige types of leeftijden noodzakelijk is). Bij het vastleggen van een centrale opstapplaats dient steeds naar de mogelijkheden van de leerling gekeken te worden.

Het statuut van de busbegeleider is al jaren een heikel punt, wat ook door bijna alle respondenten wordt aangehaald. Onafhankelijk van elkaar worden door de respondenten volgende aspecten aangehaald waarop dient ingezet te worden bij een beter statuut voor busbegeleiders: een duidelijkere functieomschrijving (functioneringsgesprekken mogelijk maken); een kwalitatieve, plaatselijk georganiseerde opleiding voor busbegeleiders met mogelijkheid tot evaluatie; betere uitwerking van verzekeringskwesties (bv. indien ze de bus verlaten); aanpassing van de verloning (dat nu volgens de ritduur gebeurt); het type contract (met weinig uniformiteit tussen scholen onderling); en meer erkenning.

Het gebruik van kleinere voertuigen biedt kansen op verschillende vlakken. Enerzijds kan het ertoe leiden dat de ritten efficiënter en korter worden, gezien de route die afgelegd moet worden om alle leerlingen op te halen, kleiner is. Anderzijds kan het ook tegemoet komen aan de nood van sommige leerlingen waarvoor het te druk is in de schoolbus, omwille van het aantal leerlingen en/of de combinatie van leerlingen van diverse types. Het gebruik van kleinere voertuigen houdt echter in dat de kostprijs van het vervoer zal toenemen, aangezien dit extra voertuigen inhoudt, alsook extra personeelskosten voor de chauffeur en busbegeleider van dit bijkomende voertuig. Deze kosten dienen door de regio in afweging genomen te worden bij het besteden van de middelen (bv. budget inzetten op meer kleinere voertuigen versus inzetten op de overstap naar meer duurzame modi).

8. BUITENSCHOOLSE OPVANG IN DE SCHOLEN EN IN DE WOONOMGEVING

De organisatie van kwalitatieve buitenschoolse opvang, op maat van de leerling en met degelijk opgeleide begeleiders, blijkt een belangrijke pijler voor het slagen van het nieuwe concept leerlingenvervoer. Een aanbod van buitenschoolse opvang stelt o.a. werkende ouders meer in staat om zelf hun kinderen naar school te brengen.

Hierbij is het van belang om buitenschoolse opvang te voorzien in de scholen van het buitengewoon onderwijs zelf, zowel in het basis- als secundair onderwijs. Verder dient er een aanbod van, bij voorkeur inclusieve, buitenschoolse opvang te zijn in de directe woonomgeving van de leerlingen. Leerlingen die verder van de school wonen, kunnen op die manier door hun ouders naar een inclusieve buitenschoolse opvang in de buurt gebracht worden, die fungeert als centrale opstapplaats van het collectief busvervoer. Indien meer leerlingen immers naar deze locatie gebracht worden, vermindert het aantal opstapplaatsen, wat mogelijk een impact heeft op de ritduren van het collectief busvervoer. Indien de buitenschoolse opvang te ver gelegen is, kan dit leiden tot een probleem van het vervoer van leerlingen naar buitenschoolse opvang (in plaats van het probleem van het vervoer van leerlingen naar school). Het model van centrale

opstapplaatsen in combinatie met buitenschoolse opvang wordt in beide pilootregio's als zeer wenselijk ervaren.

Hierbij is het van belang dat scholen gaan samenwerken met gemeenten, of met andere partners, voor de organisatie van buitenschoolse opvang (en voor opstapplaatsen collectief busvervoer) opdat leerlingen gebruik kunnen maken van buitenschoolse opvang dichtbij huis. De buitenschoolse opvang dient een meer inclusieve werking te hebben opdat ook leerlingen met bijkomende noden hier terecht kunnen. Ook in kader van kostenefficiëntie is het van belang om zoveel als mogelijk aansluiting te zoeken met bestaande opvangplaatsen of -organisaties, aangezien dit zowel de kost voor het personeel als de logistieke kost (lokaal, verwarming, materiaal, etc.) beïnvloedt.

De middelen voor de organisatie komen niet van Onderwijs, dus er zijn andere partners nodig om dit te organiseren. Een nauwere samenwerking met Welzijn is hierbij van belang.

9. VOLDOENDE TIJD EN MIDDELEN VOOR IMPLEMENTATIE VAN HET NIEUWE CONCEPT

De implementatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer vergt veel tijd, en dus ook financiële middelen, in de implementatiefase. De ervaringen in beide pilootregio's tonen aan dat het belangrijk is om voldoende tijd en middelen uit te trekken om het concept te implementeren. Het veranderen van jarenlange gewoontes vraagt veel tijd, waarbij een effectieve gedragsverandering pas na verloop van tijd kan worden bewerkstelligd. Enerzijds dient er voldoende tijd genomen te worden voor het uittesten van initiatieven tijdens het pilootproject zelf, maar anderzijds dient er ook voldoende tijd te zijn voor een aanpassing (en de ondersteuning daarbij) bij een Vlaanderenbrede uitrol.

Bij de implementatie van het nieuwe concept dient ook ingezet te worden op voldoende mankracht, bv. door een coördinator aan te stellen om het nieuwe concept concreet in de praktijk te organiseren. Er is bij de implementatie nood aan voldoende ondersteuning en iemand die een trekkersrol heeft bij de opstart van het project.

Verder is het van belang om vanaf het begin duidelijke richtlijnen op te stellen omtrent de verantwoordelijkheden van elke partij, zowel op vlak van intake, het nemen van een beslissing, het behandelen van klachten; maar zeker ook op vlak van wie verantwoordelijk is voor de verplaatsing van de leerling met zowel de schoolbus als met andere vervoersmodi.

10. SAMENWERKINGSVERBANDEN IN KADER VAN BASISBEREIKBAARHEID

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 voor de eerste maal het decreet Basisbereikbaarheid principieel goed. Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;

met centraal een multimodale organisatie van het vervoer. Vlaanderen wordt hiervoor ingedeeld in 15 vervoerregio's (VVR), die geleid worden door een vervoerregioraad. Deze vervoerregioraad, een multidisciplinair en beleidsdomein-overschrijdend overlegorgaan, is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren (en herzien) van het regionaal mobiliteitsplan. Dit mobiliteitsplan vormt de basis van de multimodale mobiliteitsorganisatie in de VVR, waarbij het vervoermodel hiërarchisch gestructureerd is en samengesteld uit het Treinnet, Kernnet, Aanvullend net en Vervoer op maat.

Aanvullende systemen gericht op een specifieke vervoersvraag, zoals leerlingenvervoer, worden geplaatst onder het Vervoer op maat. De vervoerregioraad zal o.a. beslissen over de invulling en organisatie van dit Vervoer op maat binnen de VVR. Binnen de VVR is het dan ook zaak om de nodige aandacht te besteden aan (het recht op) het leerlingenvervoer, dat samen met andere types van vervoer op maat zal gecoördineerd worden binnen een mobiliteitscentrale. Het concept Basisbereikbaarheid werd uitgetest door middel van een aantal proefprojecten (Aalst, Mechelen, de Westhoek, en Antwerpen) die nu ervaring hebben met het multimodaal organiseren van vervoer in een regio, waarbij voorlopig het leerlingenvervoer niet betrokken was. Aangezien het pilootproject leerlingenvervoer dan weer expertise heeft in het multimodaal organiseren van het leerlingenvervoer, kunnen beide projecten van elkaar leren en samenwerking ontwikkelen i.f.v. de uitrol naar Vlaanderen van basisbereikbaarheid.

In de lijn van de nota aan de Vlaamse Regering omtrent het project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"⁴⁹, dienen verschillende samenwerkingsverbanden opgezet te worden binnen de vervoerregioraad, om te kijken hoe de organisatie van (het nieuwe concept van) leerlingenvervoer kan ingepast worden binnen Basisbereikbaarheid. Hierbij kan gedacht worden aan samenwerking met gemeenten, met partners in opvang, met vervoerspartners, met andere (reguliere) scholen binnen de vervoerregio, etc. Er kan eveneens gedacht worden aan het combineren van het leerlingenvervoer zelf met andere vormen van vervoer op maat (hierbij echter rekening houdend met de specifieke vereisten van de leerlingen), wat kan leiden tot meer efficiënte verplaatsingen met een mogelijke impact op de ritduur. Verder kan uitgetest worden of de vervoerregioraad een mogelijke rol kan spelen in de bepaling van het recht op leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs, wat o.a. gelinkt kan worden aan een eventuele indicatiestelling voor andere vormen van Vervoer op maat binnen de VVR, idealiter ook rekening houdend met leerlingen die overstappen van het buitengewoon naar het gewoon onderwijs.

De studie toont aan dat de samenwerking met lokale partners, bv. op vlak van inclusieve opvang, zinvol is in kader van het faciliteren van alternatieve vervoersmodi en om meer leerlingen van het collectief busvervoer af te halen. De integratie van het leerlingenvervoer binnen Basisbereikbaarheid kan ertoe leiden dat de samenwerking met lokale

⁴⁹ Vlaamse Regering. De Vlaamse minister van Onderwijs en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (2018). *Nota aan de Vlaamse Regering. Betreft: Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"; Voorontwerp van decreet tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de organisatie van het tijdelijk project "Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs"; Principiële goedkeuring.*

partners, waaronder ook vervoerspartners, op een meer structurele wijze plaatsvindt. Ook kunnen de vervoersnoden van leerlingen buitengewoon onderwijs reeds vanaf het begin mee opgenomen worden in de werking van de vervoerregio, zodat hiermee rekening gehouden kan worden bij de organisatie van het Vervoer op maat binnen de vervoerregio (bv. de organisatie van fiets- en wandelpools waarbij leerlingen kunnen aansluiten).

Een belangrijke kanttekening bij deze laatste beleidsaanbeveling is het feit dat binnen Basisbereikbaarheid de vervoerregio's ook nog in een opstartende fase zitten, en waarbij het vervoer op maat nog dient uitgewerkt te worden. Het is momenteel dus nog onbekend of dit een duurzame oplossing voor het leerlingenvervoer in de toekomst kan zijn.

BELEIDSSAMENVATTING

AANLEIDING EN ACHTERGROND

1. PILOOTPROJECT LEERLINGENVERVOER BUITENGEWOON ONDERWIJS

In het buitengewoon onderwijs in Vlaanderen bestaat (recht op) leerlingenvervoer voor elke leerling die de dichtstbijzijnde school met het gepaste type en opleidingsaanbod van het net van eigen keuze bezoekt. Het huidige systeem van leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs is erg complex. De organisatie gebeurt centraal waarbij het Agentschap voor Onderwijsdiensten het recht op leerlingenvervoer toekent en waarbij De Lijn instaat voor de ritten. Het regelgevende kader van het huidige vervoerssysteem (nl. op basis van de parameter afstand) is verouderd en het collectief leerlingenvervoer stoot op diverse problemen. Er zitten vaak leerlingen (te) lang op de schoolbus.

In het pilootproject leerlingenvervoer wordt een nieuwe aanpak voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs uitgetest, met de klemtoon op lokaal overleg. Scholen, centra voor leerlingenbegeleiding (CLB) en ouders krijgen hierbij meer ruimte om samen een beter aangepast vervoer te organiseren. De organisatie van het leerlingenvervoer wordt gedecentraliseerd en er worden in heel Vlaanderen verzorgingsgebieden gevormd, i.e. afgebakende gebieden waarbinnen het leerlingenvervoer autonoom/lokaal georganiseerd zal worden.

Verschillende centrale principes staan centraal in deze verzorgingsgebieden, cfr. de pijlers van de Conceptnota betreffende leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs:

- Decentralisatie: meer autonomie voor het lokale niveau om het best mogelijke vervoer te regelen voor elke leerling;
- Multimodale vervoersorganisatie: gebruik van carpoolen, fietsen, taxi's, etc.;
- Uitbouw van buitenschoolse opvang;
- Beheermodel: organisatie van vervoer en verankering verantwoordelijkheden.

Het nieuwe concept wordt niet meteen grootschalig in geheel Vlaanderen uitgerold vanuit organisatorische en financiële overwegingen, maar wordt getest in twee pilootgebieden met als doel: inschatten wat de implicaties op beperkte schaal zijn en waar bijsturing noodzakelijk is. Door de gefaseerde invoering kunnen de centrale principes stapsgewijs en in overleg met de lokale stakeholders geïmplementeerd en geëvalueerd worden, waarbij de budgettaire haalbaarheid van een ruimere implementatie correcter kan ingeschat worden.

Het pilootproject vindt plaats in de **pilootregio's Leuven-Heverlee en Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem** sinds 6 maart 2017. In beide projectregio's wordt lokaal bepaald welke leerlingen recht hebben op vervoer naar welke school en op welke manier. De zorg, vervoersnood en thuiscontext zijn bepalend. Het lokale niveau krijgt meer autonomie om voor elke leerling het best mogelijke vervoer te organiseren. Het zoeken naar zowel de juiste keuze als de beste verplaatsingsmogelijkheid gebeurt in overleg tussen de ouders, het CLB en de school.

Het pilootproject wordt geëvalueerd in functie van beleidsleren voor een mogelijke structurele implementatie in heel Vlaanderen. De twee pilootregio's moeten m.a.w. duidelijk maken wat de impact is van het nieuwe concept en waar bijsturing nodig is. In

beide regio's wordt vanaf schooljaar 2017-2018 het recht op leerlingenvervoer volgens nieuwe criteria toegekend voor nieuwe leerlingen die vanaf maart 2017 inschrijven in een school binnen het pilootproject. De leerlingen die in het verleden al het recht op vervoer verworven hebben, behouden dat, maar worden gestimuleerd om andere vervoerswijzen dan het collectief vervoer te gebruiken. Vanaf september 2016 startte de voorbereiding van de uitrol in beide regio's, o.a. door overleg en samenwerking tussen alle relevante stakeholders en de centrale stuurgroep. Tijdens de effectieve uitrol van het pilootproject, dus vanaf maart 2017, werd het concept verder uitgewerkt.

De huidige evaluatiestudie in dit rapport handelt over het huidige pilootproject van 2017 t.e.m. juni 2019, waarbij de evaluatie de periode t.e.m. februari 2019 omvat.

De Vlaamse Regering keurde in tussentijd de verlenging en uitbreiding van het pilootproject goed. Het pilootproject in de twee bestaande pilootgebieden wordt verlengd, waarbij het pilootproject in regio Roeselare wordt uitgebreid met scholen uit Torhout en Moorslede. Er komt een derde pilootregio in een grootstedelijk gebied, nl. vervoersregio Gent of Antwerpen. Er wordt een uitrol naar Vlaanderen vanaf september 2022 vooropgesteld, waarbij het regelgevend kader omtrent het nieuw concept leerlingenvervoer uitgewerkt dient te worden tegen maart 2022, wanneer de leerlingen zich inschrijven voor het schooljaar 2022-2023. Het voorliggend rapport omvat echter niet deze verlenging en uitbreiding van het pilootproject.

2. DOELSTELLINGEN EN OPBOUW VAN HET RAPPORT

Het doel van deze evaluatieopdracht is tweeledig:

1. Bepalen hoe het model van het leerlingenvervoer in de praktijk wordt gebracht en ervaren, door na te gaan wat het effect is van de uitwerking van de centrale principes van de conceptnota Leerlingenvervoer op beperkte schaal, met name in beide pilootgebieden;
2. Nagaan of een organieke implementatie hiervan in Vlaanderen haalbaar en wenselijk is.

Er wordt bepaald of de pijlers van de Conceptnota Leerlingenvervoer gerealiseerd zijn, of deze doeltreffend en bruikbaar zijn en op welke manier deze (al dan niet) bijgestuurd moeten worden. De algemene aanpak van beide pilootgebieden wordt op basis van verkennende gesprekken en voorhanden zijnde gegevens in kaart gebracht: hiermee kan de mate van realisatie van de pijlers bepaald worden. Voor de doeltreffendheid en bruikbaarheid van de pijlers, wordt zowel vanuit een verkeerskundige, als vanuit organisatorische/onderwijskundige invalshoek gekeken.

Als eerste stap in de evaluatie van het pilootproject worden de doelstellingen geoperationaliseerd in **Evaluatievragen**, om zo te bepalen hoe het concept leerlingenvervoer in de praktijk wordt gebracht en ervaren. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de diverse evaluatievragen, en de operationalisering ervan, vanuit verschillende invalshoeken. Vervolgens wordt de **Onderzoeks-aanpak** toegelicht, bestaande uit een kwantitatieve en kwalitatieve dataverzameling en -verwerking, alsook de triangulatie van beide. De opzet van de verschillende dataverzamelmethode wordt hierbij in detail toegelicht. Het volgende hoofdstuk geeft een **Beschrijving van de**

pilootregio's. Hier wordt de context van beide pilootregio's toegelicht, waarna een gedetailleerde beschrijving volgt van de toepassing van het pilootproject in elke regio.

Hierna volgt de evaluatie van het pilootproject vanuit verschillende invalshoeken. Er wordt gestart met de **Organisatorische en onderwijskundige-pedagogische evaluatie.** Hierbij wordt er gekeken hoe het recht op leerlingenvervoer bepaald wordt in beide pilootregio's, hoe de verschillende vervoersmodi en buitenschoolse opvang georganiseerd worden, met inbegrip van de financiële aspecten voor de ouders. Daarnaast wordt er o.a. gekeken naar de inzet van vervoer en personeelsleden, communicatie, het aanleren en ondersteunen van mobiliteit, de veiligheid van de vervoersmodi en het effect van de vervoersmodi en buitenschoolse opvang op de leerling. Dit wordt gevolgd door een **Verkeerskundige evaluatie**, waaronder wordt gekeken wat de impact is van het pilootproject op de vervoerswijzekeuze, reisduren, vertrekuren, etc.

De wenselijkheid en haalbaarheid van een **Organieke implementatie** van het pilootproject wordt besproken, waarbij wordt gekeken naar de kostenefficiëntie en het draagvlak van het pilootproject in beide regio's, gevolgd door de randvoorwaarden van een organieke implementatie. Het evaluatierapport eindigt met een bespreking van de **(Beleids)aanbevelingen.**

EVALUATIEVRAGEN

Als eerste wordt de **Context van de pilootregio's** in kaart gebracht, waarbij o.a. wordt gekeken naar de mate van verstedelijking, afstanden tot de scholen, de omgevingscontext, en de achtergrond van ouders en de context van kinderen. Hierbij volgt ook een uitgebreide beschrijving van de toepassing van het pilootproject leerlingenvervoer in beide regio's.

De **Organisatorische en onderwijskundige-pedagogische evaluatie** omvat de bepaling van het recht op leerlingenvervoer en de bepaling van de lokale criteria, gelinkt aan de doelstellingen van de regio. De organisatie en de financiële aspecten van elke vervoersmodus en van buitenschoolse opvang worden onderzocht en er wordt vervolgens gekeken wat de benodigde inzet van voertuigen en personeel is over de verschillende jaren. Een volgend onderdeel omvat de communicatie over het project in beide pilootregio's, zowel tussen scholen en ouders, tussen verschillende betrokken actoren, over het aanbod van alternatieve modi en op vlak van buitenschoolse opvang. De mate van het ondersteunen van de mobiliteit van de leerling door de school, alsook door het gezin en derden wordt in kaart gebracht. Daarnaast wordt de objectieve en sociale veiligheid van elke vervoersmodus onderzocht. Tot slot gevolgd door het effect van de vervoersmodi of opvang op de leerling zelf.

Bij de **Verkeerskundige evaluatie** wordt eerst gekeken naar de vervoerswijzekeuze. Na de bepalende factoren in de keuze van vervoerswijze, wordt de evolutie in het gebruik van vervoerswijzen tussen de gegevens van de nulmeting (schooljaar 2016-2017) en deze van de vervolgmetingen (schooljaar 2017-2018 en 2018-2019) bepaald volgens een aantal relevante variabelen (zoals onderwijsniveau, onderwijstype, opleidingsvorm, etc.) – zowel cross-sectioneel als longitudinaal. Vervolgens wordt de impact op de reisduur, de vertrek- en aankomsttijden van het collectief leerlingenvervoer onderzocht. Hierna volgen

de reisduren, vertrek- en aankomsttijden van alternatieve vervoersmodi (op basis van een bijkomende dataverzameling).

Bij de **Organieke implementatie** wordt de kostenefficiëntie van het pilootproject in kaart gebracht, waarna de mate van draagvlak volgt en tot slot randvoorwaarden voor een organieke implementatie worden uitgewerkt.

ONDERZOEKSAANPAK

1. KWANTITATIEVE DATAVERZAMELING EN -VERWERKING

Door het Ministerie Onderwijs & Vorming worden in beide pilootregio's kwantitatieve data verzameld over de betrokken scholen, leerlingen en vervoersgegevens. Een eerste dataverzameling vond plaats in schooljaar 2016-2017, die gebruikt wordt als nulmeting, en de vervolgmetingen vonden plaats in schooljaren 2017-2018 (enkele maanden na de start van de invoering) en 2018-2019 (pilotproject "op kruissnelheid") waarbij de telling steeds plaatsvond op 1 februari op basis van Discimus. De gegevens die worden verzameld, zijn voor elke meting:

- Schoolgegevens: naam, instellingsnummer, adres en net
- Leerlinggegevens: stamboeknummer, geboortedatum, onderwijsniveau, onderwijstype, opleidingsvorm, rolstoelgebruik, woonplaats en verblijfsregeling
- Vervoersgegevens: vervoersmodus, frequentie, afstand tot de school, opstapplaats, op- en afstaptijden (reistijden) bij collectief vervoer

Op basis van de verzamelde data kan de evolutie in gebruik van vervoersmodi en de impact op de reistijd van leerlingen over de schooljaren heen bepaald worden. Door de vervoersgegevens te linken met de leerlinggegevens wordt het gebruik van de verschillende vervoersmodi onderzocht per opleidingsvorm, onderwijsniveau en -type, alsook volgens leeftijd en de afstand tot de school, of een relevante combinatie van voorgaande variabelen. Op die manier kan bepaald worden welke vervoersalternatieven bruikbaar zijn voor welke doelgroep, en in welke mate een verschuiving plaatsgevonden heeft over de jaren. De gegevens werden geanonimiseerd ter beschikking gesteld na de opmaak van een deontologische code.

Alvorens de dataverwerking werd de data eerst opgeschoond (o.a. door enkele logische checks om de kwaliteit van de data te verbeteren) en opgedeeld in relevante categorieën. Er werden eveneens gewichten toegekend aan het gebruik van de vervoerswijzen, rekening houdend met meerdere vervoerswijzen, meerdere verblijfsadressen, en minder verplaatsingsdagen omwille van stages of thuis-onderwijs; opdat een representatief beeld van het verplaatsingsgedrag bekomen werd. Voor de analyses werd steeds gebruik gemaakt van de 'gewogen' gegevens van leerlingen, waardoor er beknopte wijzigingen kunnen zijn met het exacte aantal leerlingen (aangezien sommige leerlingen bv. slechts 1 dag per week de verplaatsing naar school maakten, en hierdoor voor een lager gewicht meetellen in de analyses).

De gegevens werden zowel cross-sectioneel als longitudinaal geanalyseerd:

- Cross-sectioneel: relatieve aantallen van (groepen van) leerlingen op hetzelfde moment in tijd, m.a.w. vergelijking tussen de nulmeting en vervolgmetingen 1-2;
- Longitudinaal: evolutie in vervoerswijzekeuze van leerlingen die zowel in de nulmeting als vervolgmeting 1 en/of 2 zitten, m.a.w. verschuiving van vervoerswijze over tijd.

Vervolgens werd ook de impact op de reisduur, en de vertrek- en aankomsttijden van het collectief onderzocht; eveneens gelinkt aan opleidingsvorm, onderwijsniveau en -type, alsook volgens leeftijd en de afstand tot de school.

De (gewogen) dataset van de nulmeting, met data van schooljaar 2016-2017, bestaat uit 2609 leerlingen, waarvan 55% leerlingen in pilootregio Roeselare en 45% leerlingen in pilootregio Leuven. In de dataset zijn alle 3 onderwijsnetten vertegenwoordigd, met leerlingen uit alle onderwijsniveaus (voornamelijk lager en secundair onderwijs) waarbij de meeste leerlingen tussen 7 en 20 jaar oud zijn. In het secundair onderwijs zijn alle 4 opleidingsvormen aanwezig in de dataset, waarbij de meeste leerlingen OV1 of OV3 volgen. De aangeboden onderwijstypes in de deelnemende scholen zijn type 1/8/BA (basisaanbod), type 2, type 3, type 4 en type 9. Het merendeel van de leerlingen heeft een externe verblijfsregeling (niet op internaat) en de afstanden variëren gaande van minder dan 1km van school (voornamelijk op internaat) tot een beperkt aantal leerlingen dat meer dan 50km moet afleggen om naar school te gaan.

Behalve de data die verzameld werd door het Ministerie Onderwijs & Vorming, werd bijkomende data verzameld omtrent vertrektijdstip en reistijd van leerlingen die zich met alternatieve vervoersmodi verplaatsen. Hiervoor werd een bevraging gehouden in de klassen van het secundair onderwijs waarvan de leerlingen zelf in staat waren de vragen hierover te beantwoorden. De bevraging werd afgenomen door de klasleerkrachten in juni 2018. Gelijkaardig aan de voorgaande analyses, werden hierbij de vertrek- en aankomsturen, en reistijden, onderzocht van zowel de leerlingen die zich met het collectief vervoer verplaatsten als van leerlingen die zich met alternatieve modi naar school verplaatsten. Verplaatsingsinformatie werd verzameld van 417 leerlingen uit het secundair onderwijs, waarvan 172 leerlingen uit Leuven en 245 uit Roeselare.

2. KWALITATIEVE DATAVERZAMELING EN -VERWERKING

2.1. OPZET

Naast kwantitatieve data met betrekking tot het leerlingenvervoer is het ook belangrijk om zicht te krijgen op de ervaringen van de verschillende stakeholders die op basis van literatuuronderzoek, de semigestructureerde interviews en in overleg met het expertenpanel geïdentificeerd zijn. Kwalitatief onderzoek is uitermate geschikt om ervaringen van gebruikers in kaart te brengen. Hiervoor is er gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews met de regiocoördinatoren en focusgroep-interviews bij de verschillende stakeholders.

2.2. PLAN VAN AANPAK SEMIGESTRUCTUREERDE INTERVIEWS

Op 7 en 13 februari 2018 (periode 1) en op 18 en 20 december 2018 (periode 2) zijn de regiocoördinatoren van Leuven-Heverlee en Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem door middel van een semigestructureerd interview bevraged. Door de bevraging op twee

verschillende tijdstippen te organiseren kan de evolutie en ervaringen meegenomen worden in het onderzoek. Door personeelwissels waren de regiocoördinatoren in beide pilootregio's voor periode 1 en periode 2 verschillend van elkaar. Tijdens de semigestructureerde interviews lag de focus op de visie en implementatie van de verschillende pijlers van het nieuwe concept leerlingenvervoer, de randvoorwaarden en de aandachtspunten in het kader van een uitrol naar Vlaanderen.

Het semigestructureerde interview werd telkens afgenomen door één onderzoeker. Elk semigestructureerd interview werd opgenomen met een audiorecorder.

2.3. PLAN VAN AANPAK FOCUSGROEP-INTERVIEWS

In oktober en november 2018 werden er in totaal acht focusgroep-interviews georganiseerd. Er werden twee interregionale focusgroep-interviews georganiseerd, met respectievelijk schoolbestuur/ directie/CLB en schoolpersoneelsleden. Daarnaast werden er per regio drie focusgroep-interviews georganiseerd met respectievelijk begeleiders opvang/CLLV, ouders en leerlingen.

Tijdens de focusgroep-interviews lag de focus op de mening omtrent en het effect van de implementatie van het concept leerlingenvervoer op verkeerskundig, organisatorisch en onderwijskundig-pedagogisch vlak bij de diverse groepen stakeholders.

Elk focusgroep-interview werd geleid door één moderator. Daarnaast was er telkens een notulist aanwezig voor het opmaken van het verslag. Elk focusgroep-interview werd ook opgenomen met een audiorecorder.

2.4. PLAN VAN AANPAK DATAVERWERKING

Bij de kwalitatieve dataverwerking werden volgende vijf stappen doorlopen:

- 6) Transcriptie van alle semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews op basis van de audiofragmenten en het verslag;
- 7) Op basis van de onderzoeksvragen en een eerste lezing van de data werd een a-priori codeerschema opgesteld door de onderzoekers
- 8) Codeurtraining door beide onderzoekers ter voorbereiding van de berekening van de intercoderingsbetrouwbaarheid d.m.v. Cohens Kappa. Cohens Kappa is de maat van objectiviteit om de intercoderingsbetrouwbaarheid te meten.
- 9) Definitief codeerschema opstellen
- 10) Codering en verdere analyse van de data

3. TRIANGULATIE VAN GEGEVENS

Onder triangulatie begrijpen we de combinatie van zowel verschillende onderzoeksmethoden alsook de combinatie van verschillende dataverzamelmethode. Door triangulatie zijn de onderzoekers in staat om de beperkingen van één methode op te vangen met de voordelen van de andere methode. Daarnaast komt triangulatie het valideren, interpreteren, verduidelijken en illustreren van de bevindingen ten goede en vergemakkelijkt het herzien van de theorie. In dit onderzoek is er gebruik gemaakt van methodologische triangulatie en triangulatie in de dataverzameling.

CONTEXT VAN DE PILOOTREGIO'S

De **Mate van verstedelijking** verschilt: pilootregio Roeselare is een landelijk gebied en pilootregio Leuven is een verstedelijkt gebied. Dit heeft een invloed op o.a. de organisatie en het aanbod van vervoer (bv. openbaar vervoer, aanbod deelfietsen) en de mate van verkeerscongestie (filezwaarte).

De gemiddelde **Afstanden tot de scholen** zijn over het algemeen gelijkaardig tussen beide regio's. In pilootregio Leuven is de gemiddelde afstand 10,3km waarbij de gemiddelde afstand voor het basisonderwijs 10,2km is en de gemiddelde afstand voor secundair onderwijs 12,4km. In pilootregio Roeselare is de gemiddelde afstand 10km met gemiddelde afstand voor het basisonderwijs 7,6km en de gemiddelde afstand voor secundair onderwijs 13,7km. De maximale afstanden die leerlingen afleggen om naar school te gaan in het basisonderwijs zijn respectievelijk 42,3km en 44,9km in Leuven en Roeselare. In het secundair onderwijs nemen de maximale afstanden sterk toe, waarbij leerlingen tot 80,7km in Leuven en tot 104,1km afleggen in Roeselare om naar school te gaan.

De **Omgevingscontext** omvat o.a. het gebruik en de mate van (ervaren) veiligheid van duurzame modi in het algemeen. Zo is in pilootregio Leuven een lager autobezit en wordt in deze regio iets vaker de fiets genomen voor korte afstanden (o.a. door de typisch kortere afstanden en de aanwezige fietsinfrastructuur). Beide regio's denken gelijkaardig over of het veilig is voor kinderen om zich in de gemeente te verplaatsen.

De **Achtergrond van ouders en de context van kinderen** toont aan dat de gemiddelde inkomens in Leuven per inwoner iets hoger zijn t.o.v. Roeselare. De kansarmoede-index, alsook de onderwijs-kansarmoede-index, is echter hoger in Leuven: hierbij zijn er relatief meer kinderen met 1 van de 4 leerlingkenmerken die kunnen leiden tot onderwijskansarmoede. Ook het aandeel inwoners van buitenlandse herkomst (EU en niet EU) is ongeveer dubbel zo hoog in Leuven t.o.v. Roeselare.

ORGANISATORISCHE & ONDERWIJSKUNDIG-PEDAGOGISCHE EVALUATIE

1. BEPALING RECHT OP LEERLINGENVERVOER

1.1. PILOOTREGIO LEUVEN-HEVERLEE

In pilootregio Leuven-Heverlee is in het schooljaar 2017-2018 het principe dichtstbijzijnde school losgelaten om te werken met het principe best bereikbare school. Dit had als gevolg dat de ritduur voor de leerlingen van het collectief leerlingenvervoer verlengd werd; waardoor men vanaf schooljaar 2018-2019 teruggегrepen heeft naar het principe van dichtstbijzijnde school.

Voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer worden er in pilootregio Leuven-Heverlee volgende stappen doorlopen:

1. Informatie over o.a. het pilootproject leerlingenvervoer aan ouders en leerlingen die inschrijven in de school door het CLB;
2. Het in kaart brengen van de zelfredzaamheid van de leerling en diens gezin door het CLB en aan de hand van het intakeformulier op school;

3. De beslissing omtrent het recht op leerlingenvervoer door de commissie. Initieel wordt er enkel gekeken naar de lokale criteria. Daarbij is het de algemene regel dat de leerling recht krijgt op collectief leerlingenvervoer vanaf een opstapplaats als hij/zij binnen de straal van 35 km maar buiten de normale perimeter van 1,5 of 4 km woont;
4. Ouders kunnen, als ze niet voldoen aan de lokale criteria van afstand, maar toch van mening zijn dat ze een bijzondere context, situatie of hulpvraag hebben een uitzondering aanvragen. De commissie bekijkt elke vraag naar uitzondering vervolgens vanuit de context van het kind. Als men zich niet kan vinden in de beslissing van de commissie, kan men sinds 11/2018 in hoger beroep gaan bij de beroepscommissie, bestaande uit onafhankelijke personen.

Leerlingen uit het BubaO hebben in pilootregio Leuven-Heverlee recht op collectief leerlingenvervoer tot het einde van het onderwijsniveau (12-14 jaar). Het recht op collectief leerlingenvervoer wordt jaarlijks geëvalueerd door de klassenraden.

1.2. PILOOTREGIO ROESELARE-HOOGLEDE-INGELMUNSTER-IZEGEM

In deze pilootregio is men in de BUSO-scholen afgestapt van het principe van dichtstbijzijnde school. In het basisonderwijs wordt er wel nog vastgehouden aan het principe van dichtstbijzijnde school.

Voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer worden in pilootregio Roeselare-Hoogdele-Ingelmunster-Izegem gelijkaardige stappen doorlopen als in pilootregio Leuven-Heverlee:

- 1) Informatie over o.a. het pilootproject leerlingenvervoer aan ouders en leerlingen die inschrijven in de school door het CLB;
- 2) Beeldvorming van de zelfredzaamheid van de leerling en diens gezin in kader van mobiliteit door het CLB en aan de hand van het intakeformulier op school;
- 3) De beslissing van het recht op leerlingenvervoer en van de vervoersmethode wordt genomen door de directie op basis van de zelfredzaamheid van de leerling en het gezin. Indien het collectief leerlingenvervoer de beste optie is voor de leerling, wordt er nagegaan of de leerling voldoet aan de lokale criteria voor recht op collectief leerlingenvervoer;
- 4) Wanneer ouders niet akkoord zijn met de voorgestelde vervoersvorm kunnen zij een uitzondering aanvragen of een klacht neerleggen. De regiocoördinator legt dan het dossier met informatie over de zelfredzaamheid en context voor aan de commissie die dan onmiddellijk en unaniem beslist of de klacht gegrond is.

Het recht op collectief leerlingenvervoer kan op specifieke momenten wijzigen, zoals:

- Bij de overgang van basisonderwijs naar secundair onderwijs of bij de overgang van observatiejaar naar opleiding;
- Wanneer de leerling progressie maakt;
- Wanneer er een negatieve evolutie is in de fysieke en/of psychosociale zelfredzaamheid van de leerling;
- Bij een wijzigende gezinssituatie of verhuis;
- Bij een rechterlijke beslissing.

In het basisonderwijs heeft een leerling recht op collectief leerlingenvervoer tot het einde van het onderwijsniveau (12 à 14 jaar). In het secundair onderwijs wordt er in de eerste graad vaak nog een voorwaardelijk recht op collectief leerlingenvervoer toegekend. In

principe hebben leerlingen vanaf de tweede graad in het secundaire onderwijs geen recht meer op het collectief leerlingenvervoer, uitzonderingen zijn mogelijk. Jaarlijks wordt dit voorwaardelijk recht op collectief leerlingenvervoer op de klassenraden van juni voor elke leerling gerevalueerd. Men wil deze methode van evaluatie in de nabije toekomst ook toepassen in het basisonderwijs.

1.3. HUIDIGE PROBLEMEN MET BEPALING VAN RECHT OP LEERLINGENVERVOER

De huidige methode voor de bepaling van het recht op leerlingenvervoer stoot nog op enkele problemen, zoals:

- Er is invloed van 'verborgen agenda's' op de bepaling van het recht op leerlingenvervoer;
- De opgetelde algemene lokale criteria zijn moeilijk tot niet toepasbaar bij type 4-leerlingen;
- Het recht op leerlingenvervoer is slechts gewaarborgd voor het niveau van onderwijs (basisonderwijs of secundair onderwijs). Bij het overgaan naar het secundair onderwijs moet het recht op leerlingenvervoer opnieuw bepaald worden.

1.4. DECENTRALISATIE

Eén van de pijlers van het pilootproject is decentralisatie van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer, waar beide regiocoördinatoren voorstander van zijn. De regiocoördinator van Roeselare haalt aan dat ze daarnaast voorstander is van een interne webapplicatie per regio in plaats van een centrale webapplicatie.

Om de decentralisatie van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer te laten slagen zijn er volgens de regiocoördinator in Roeselare twee belangrijke voorwaarden:

3. Er is nood aan een kader, een algemene set van regels die lokaal toepasbaar zijn;
4. Er is nood aan een controleorgaan die de lokale beslissingen monitort. Daarnaast is het nodig dat de persoon die verantwoordelijk is voor deze monitoring de regio heel goed kent.

1.5. HUIDIGE AANPAK BIJ BESTAANDE LEERLINGEN IN BEIDE PILOOTREGIO'S

In pilootregio Leuven-Heverlee is er op twee manieren ingezet op het stimuleren van bestaande leerlingen om gebruik te maken van alternatieve vervoersmodi. Ten eerste zijn er folders aan alle (bestaande en nieuwe) leerlingen uitgedeeld, zijn er ouderavonden georganiseerd en werden ouders gemobiliseerd. Ten tweede heeft men bij aanvang van het pilootproject beslist om, wat betreft de centrale opstapplaatsen, alle leerlingen - ook de bestaande - te includeren vanaf september 2018.

In pilootregio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem is er bij bestaande leerlingen voornamelijk ingezet op leerlingen en ouders zo goed mogelijk te informeren d.m.v. de folders van Mobiel21. Men probeert bestaande leerlingen zo veel mogelijk aan te moedigen om gebruik te maken van de centrale opstapplaatsen maar het wordt niet verplicht. Bestaande leerlingen ouder dan 15 jaar worden, cfr. de 'Algemene omzendbrief zonaal leerlingenvervoer', daarenboven gemotiveerd om zelfstandig het openbaar vervoer te nemen. Daarnaast worden er in twee secundaire scholen in Roeselare tijdens de

klassenraden niet enkel de nieuwe leerlingen goed opgevolgd m.b.t. hun mobiliteit, maar ook de bestaande leerlingen worden mee geëvalueerd.

2. ORGANISATIE & FINANCIËLE ASPECTEN PER VERVOERSMODUS EN BUITENSCHOOLSE OPVANG

2.1 COLLECTIEF LEERLINGENVERVOER

In zowel pilotregio Leuven als in pilotregio Roeselare is er in samenwerking met De Lijn een netoverschrijdend collectief leerlingenvervoer georganiseerd, met hierbij gebruik van een centrale overstapplaats. In Hoogdele, Izegem en Ingelmunster wordt het collectief leerlingenvervoer per school georganiseerd. Het collectief leerlingenvervoer is telkens gratis voor de rechthebbende leerlingen. Leerlingen die gebruik maken van het collectief vervoer worden ofwel opgehaald bij hen thuis, ofwel op een door De Lijn bepaalde opstapplaats.

In pilotregio Leuven-Heverlee heeft men ervoor gekozen om niet enkel nieuwe leerlingen gebruik te laten maken van de centrale opstapplaatsen, maar ook de bestaande leerlingen zo veel als mogelijk toe te leiden naar deze centrale opstapplaatsen.

In beide pilotregio's is De Lijn een belangrijke actor binnen het collectief leerlingenvervoer, daar zij het collectief leerlingenvervoer organiseren, de draaiboeken opstellen en de opstapplaatsen bepalen. Als er veranderingen nodig zijn in het traject, moet dit altijd via De Lijn verlopen.

2.2. OPENBAAR VERVOER

De meeste leerlingen secundair onderwijs gebruiken het openbaar vervoer samen met hun vrienden of met broers en zussen. Cfr. de 'Algemene omzendbrief leerlingenvervoer' kunnen leerlingen die zich met het openbaar vervoer (trein, tram, bus, metro) naar de dichtstbijzijnde school (van het net naar keuze) verplaatsen via de school een gratis abonnement voor het gebruikte vervoer aanvragen. Deze abonnementen worden via het derdebetalerssysteem door het agentschap voor Onderwijs-diensten gesubsidieerd.

2.3. AUTO EN CARPOOL

Er wordt op dit moment in geen enkele pilotregio een carpool georganiseerd. In beide pilotregio's is hierop wel ingezet, maar omwille van verschillende redenen heeft dit geen aansluiting gevonden met ouders. Wel worden er op individuele basis leerlingen met de auto vervoerd.

Cfr. de 'Algemene omzendbrief leerlingenvervoer' kunnen ouders voor de individuele verplaatsing met de auto naar de dichtstbijzijnde school (van het net naar keuze) een kilometervergoeding aanvragen per kind via de school. In beide pilotregio's is er in het kader van het pilootproject echter besloten om af te stappen van de vergoeding per kind en dit te vervangen in een kilometervergoeding per voertuig of gezin. Indien ouders beslissen om te carpoolen, krijgt iedere ouder die meedoet met het carpoolsysteem een vergoeding, waarbij ze onderling de billijkheid van de vergoedingen moeten afspreken.

2.4 TE VOET, FIETS, WANDEL- EN FIETSPOOL

In beide pilotregio's fietsen of wandelen individuele leerlingen, al dan niet onder begeleiding van hun eigen ouders, naar school. Leerlingen uit het lager onderwijs die

gebruik maken van deze alternatieve vervoersmodi worden meestal begeleid door een (groot)ouder. Leerlingen uit het secundair onderwijs verplaatsen zich meestal zelfstandig, eventueel met vrienden. In beide regio's zijn er geen fietspools, maar er wordt wel ingezet op het ondersteunen van leerlingen die met de fiets naar school komen.

In de regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem zijn er in tegenstelling tot de regio Leuven-Heverlee geen wandelpools. In deze laatste regio wordt er sinds augustus 2018 een wandelpool in samenwerking met een MFC georganiseerd. Leerlingen die zich te voet of met de fiets naar school verplaatsen, ontvangen hiervoor geen financiële tegemoetkoming.

2.5. BUITENSCHOOLSE OPVANG

In beide pilootregio's wordt buitenschoolse opvang aangeboden, met telkens aandacht voor een gedifferentieerde aanpak. In sommige scholen bestond deze buitenschoolse opvang al, terwijl in andere scholen deze opgericht is omwille van het pilootproject leerlingenvervoer. Echter zijn er in beide regio's, omwille van verschillende redenen zoals o.a. geen interesse vanuit de ouders, ook scholen die geen buitenschoolse opvang organiseren.

Er zijn regionale verschillen wat betreft de organisatorische aspecten van de buitenschoolse opvang. Zo wordt er in de regio Leuven-Heverlee in sommige secundaire scholen ook opvang aangeboden, terwijl in de regio Roeselare enkel buitenschoolse opvang georganiseerd wordt voor leerlingen in het kleuter- en lager onderwijs. Daarnaast zijn in beide regio's scholen waar niet elke dag buitenschoolse opvang georganiseerd wordt, in andere scholen wordt dan weer wel elke dag buitenschoolse opvang georganiseerd, maar eerder beperkt of juist langere tijd.

Uit de focusgroep-interviews blijkt duidelijk dat buitenschoolse opvang tijd nodig heeft om zich te verankeren en te groeien. In de scholen waar men die tijd geeft, ziet men een stijging en toename van het gebruik. Ook in bestaande buitenschoolse opvang ziet men door het pilootproject leerlingenvervoer een stijging van het gebruik.

In pilootregio Leuven-Heverlee is de prijs van de buitenschoolse opvang afhankelijk van de manier waarop de opvang georganiseerd is. Indien deze is georganiseerd met middelen van het project, dan is deze volledig gratis voor ouders. In regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem heeft men ervoor gekozen om ouders een bijdrage te laten betalen als ze gebruik maken van de buitenschoolse opvang. De voornaamste reden hiervoor is dat men vreest dat wanneer het project stopt, men niet langer in staat zal zijn de buitenschoolse opvang gratis aan te bieden.

Tijdens de eerste vervolgmeting (schooljaar 2017-2018) is het gebruik van buitenschoolse opvang beperkt tot 32 leerlingen in regio Roeselare en 166 in regio Leuven, wat toeneemt tot 48 leerlingen in regio Roeselare en 291 in regio Leuven tijdens de tweede vervolgmeting (schooljaar 2018-2019). Vooral leerlingen tussen 7-12 jaar maken gebruik van opvang, wat gelinkt is aan het feit dat opvang voornamelijk in het kleuter- en lager onderwijs aangeboden wordt. Het grootste aandeel in gebruik zien we bij leerlingen van type 1/8/BA en type 2, wat opnieuw gelinkt is aan het aanbod opvang in deze scholen. Indien leerlingen in het secundair onderwijs gebruik maken van opvang, betreft dit vooral leerlingen OV1 en (beperkt) OV2. De buitenschoolse opvang wordt voornamelijk gebruikt door leerlingen die (relatief) dichtbij de school wonen.

3. COMMUNICATIE

3.1. M.B.T. HET PILOOTPROJECT

In beide pilootregio's wordt er met verschillende betrokken actoren (ouders, schoolpersoneelsleden, busbegeleiders, etc.) op verschillende manieren gecommuniceerd over het pilootproject: via folders, personeels-vergaderingen, nieuwsbrieven, infoavonden, etc. M.b.t. de folders die verspreid worden onder ouders is er een structurele samenwerking met Mobiel 21 om deze mee vorm te geven. Scholen en regiocoördinatoren communiceren ook met lokale overheden over het project.

3.2. COLLECTIEF VERVOER

Beide regiocoördinatoren vinden dat de communicatie over het collectief leerlingenvervoer inefficiënt loopt. De overheid is hiervan op de hoogte en heeft voorgesteld, met zicht op een Vlaanderenbrede uitrol van het pilootproject, om als overheid een centrale tool te ontwikkelen.

In beide pilootregio's is de communicatie tussen scholen en De Lijn voornamelijk éénrichtings-verkeer: vanuit De Lijn naar de scholen. De Lijn communiceert welke leerling op welke bus zit. Daarnaast vindt de communicatie over de afwezigheid van leerlingen tussen scholen en bus-begeleiders voornamelijk plaats via lijsten en briefjes. Busbegeleiders geven aan dat ze in het algemeen een goed contact hebben met ouders; daartegenover staat dat ze vinden dat ze vanuit de school te weinig informatie krijgen over de leerlingen op hun bus waardoor ze niet adequaat kunnen reageren bij problemen.

3.3. ALTERNATIEVE VERVOERSMODI

In beide pilootregio's is er, voornamelijk door ouders te informeren -via folders, brieven, ouderavonden en schoolfeesten-, ingezet om ouders te responsabiliseren en te sensibiliseren voor andere modi zoals openbaar vervoer, carpool, fietspool, etc.;

3.4. BUITENSCHOOLSE OPVANG

De communicatie tussen scholen en opvangbegeleiders varieert: in de ene school is er veel communicatie terwijl in andere scholen de communicatie eerder beperkt is. Wel is er steeds communicatie tussen opvangbegeleiders en ouders. Er zijn hieromtrent geen algemene afspraken.

4.AANLEREN EN ONDERSTEUNEN VAN MOBILITEIT

4.1 WERKEN ROND MOBILITEIT OP SCHOOL

In beide pilootregio's is er sinds de start van het pilootproject in de deelnemende scholen veel meer aandacht voor mobiliteit. Lessen rond mobiliteit richten zich in regio Roeselare voornamelijk op het klassikaal inoefenen van verplaatsingen te voet en/of met de fiets. Daarnaast wordt in regio Leuven-Heverlee ook ingezet op het inoefenen van verplaatsingen met het openbaar vervoer. Ouders en leerlingen die hebben deelgenomen aan de focusgroep-interviews geven zeer duidelijk aan dat ze het een taak van de school vinden om het gebruik van alternatieve vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer, aan te leren aan de leerlingen en om meer lessen rond verkeersveiligheid te organiseren.

Wat betreft het aanleren van vervoerstrajecten merken we tijdens de focusgroep-interviews dat de nadruk in beide regio's voornamelijk ligt op het versterken van de algemene mobiliteit en minder op educatieve vervoerstrajecten. Als er toch gewerkt wordt rond het aanleren van een vervoerstraject, gebeurt dat voornamelijk op individuele basis. Naast maatregelen m.b.t. mobiliteit op school wordt er in beide pilootregio's in een bredere mobiliteitscontext ingezet op het leren fietsen van leerlingen, en hen te ondersteunen als ze met de fiets naar school (willen) komen. Daarnaast worden leerlingen uit de beide pilootregio's getraind op sociale vaardigheden, al dan niet in het kader van zelfstandige mobiliteit.

Een andere manier om de mobiliteit van leerlingen te ondersteunen is hen te leren hoe ze met diverse apps, bedoeld om mobiliteit te faciliteren, kunnen omgaan. De deelnemende scholen wensen dan ook hun leerlingen te leren hoe ze apps in het kader van mobiliteit kunnen gebruiken. Echter, een kritische kanttekening die gemaakt wordt bij het gebruik van apps, is dat apps zoals BlueAssist onbekend en dus onbeminnd zijn bij het grote publiek.

Er wordt ook heel duidelijk aangehaald dat het tijd vergt om leerlingen toe te leiden naar alternatieve vervoersmodi en dat het nodig is om de hulpmiddelen die er zijn aan te leren aan leerlingen.

4.2 VERSTERKEN VAN DE MOBILITEIT DOOR HET GEZIN EN DERDEN

Tijdens het focusgroep-interview met schoolpersoneelsleden wordt aangehaald dat ouders een belangrijke rol spelen bij het inoefenen van het traject tussen school en thuis. Ze moeten hierin wel ondersteund worden door de school. Daarnaast kan dit traject ook aangeleerd worden door derden zoals een kinesist, gezinsbegeleiding, begeleiding uit het semi-internaat.

4.3 MOBILITEITSCOACH

In de regio Roeselare-Hooglede-Izegem is er sinds januari 2019 een mobiliteitscoach aangeworven die als doel heeft vervoerstrajecten met leerlingen, die het potentieel hebben om een andere vervoersmodus te gebruiken, in te oefenen. Deze mobiliteitscoach zal leerlingen individueel begeleiden naar het afstappen van het collectief busvervoer. Hij/zij wordt in beide regio's als een mogelijk sterk bevorderende factor voor het draagvlak van het project gezien.

5. EFFECT VAN DE VERVOERSMODI OF BUITENSCHOOLSE OPVANG OP DE LEERLING

5.1. EFFECT OP WELBEVINDEN

Uit de focusgroep-interviews blijkt dat sommige leerlingen niet graag lang op de schoolbus zitten, anderen vinden het wisselen op het centrale overstappunt chaotisch en stresserend, sommigen vinden het collectief leerlingenvervoer druk en anderen vinden dan weer het openbaar vervoer druk. Maar, als een leerling erin slaagt om de overstap van collectief vervoer naar openbaar vervoer te maken, kan dit bevorderlijk zijn voor het gevoel van zelfwaarde van de betrokken leerling.

Daarnaast kan een vervoersmodus fysiek belastend en vermoeiend zijn voor leerlingen. Sommige leerlingen kunnen het fysiek niet aan om zo lang stil te zitten op het collectief of openbaar vervoer, terwijl andere leerlingen ziek worden op een bus. Anderzijds kan de vervoersmodus ook een positief effect hebben op het fysiek welbevinden. Zo geven leerlingen aan dat te voet naar school komen goed is voor hen omdat ze zo meer bewegen. Tot slot geven vinden leerlingen zowel het collectief als openbaar vervoer leuk als ze dit kunnen gebruiken samen met hun vrienden.

5.5. EFFECT OP ZELFREDZAAMHEID, PARTICIPATIE EN INCLUSIE

De regiocoördinatoren (alook een ouder) van pilootregio Roeselare geven aan dat het gebruik van alternatieve vervoersmodi positief is voor de zelfstandigheid van de leerlingen. Wat betreft het collectief vervoer worden ze door het gebruik van overstapplaatsen voorbereid op de overstap naar het openbaar vervoer.

Participatie veronderstelt o.a. de mogelijkheid tot vrijetijdsbesteding, deelname aan (sport)clubs, etc. Wat betreft collectief vervoer zijn de meningen hierover verdeeld. Er zijn leerlingen die vinden dat ze voldoende vrije tijd hebben en anderen die aangeven dat dit niet het geval is. De leerlingen die gebruik maken van een alternatieve vervoersmodus geven aan dat ze ongeacht de gebruikte alternatieve vervoersmodus vinden dat ze voldoende mogelijkheid hebben tot vrije tijd en hobby's.

Tot slot geven respondenten aan dat zowel het openbaar vervoer als een inclusieve buitenschoolse opvang methoden zijn om inclusie te bevorderen.

VERKEERSKUNDIGE EVALUATIE

1. VERVOERSWIJZEKEUZE

1.1. BEPALENDE FACTOREN VOOR DE VERVOERSWIJZEKEUZE

Uit het onderzoek blijkt dat de vervoerswijzekeuze voornamelijk bepaald wordt door factoren van de leerling, het gezin en familie, de school en de samenleving. De bepalende factoren in de leerling zijn volgens de focusgroep-interviews o.a. weerbaarheid voor stress en onvoorziene omstandigheden, omgaan met verandering, competenties en intelligentie van de leerling, sociale competenties van de leerling, leeftijd van de leerling, de zorgnood van de leerling, de kans op spijbelgedrag bij de leerling en de motivatie en temperament van de leerling.

Naast factoren in de leerling zelf, spelen gezins- en familiale situatie een bepalende rol in de vervoerskeuze. Zo zijn volgens de focusgroep-interviews o.a. de gezinssamenstelling, financiële situatie, combinatie werk-gezin-vrije tijd en het aanvaardingsproces van het gezin bepalend. Ook de schoolcontext speelt een belangrijke rol in de vervoerskeuze. Zo zijn de afstand tussen de school en de verblijfplaats/woonplaats, de veiligheid van de schoolomgeving en de bereikbaarheid van de school met het openbaar vervoer belangrijke bepalende factoren in de vervoerswijzekeuze.

Verschillende actoren zien de huidige maatschappij als een belemmerende factor om gebruik te maken van alternatieve vervoersmodi als persoon met een beperking. Het gaat hierbij voornamelijk over het openbaar vervoer.

1.2. CROSS-SECTIONEEL: NULMETING – VERVOLGMETING 1 EN 2

De vervoerswijzekeuze over het algemeen toont aan dat het aandeel schoolbus vergelijkbaar is in beide regio's (Leuven 56% - Roeselare 54%) in de nulmeting. In Roeselare wordt meer gebruik gemaakt van actieve modi zoals te voet en met de fiets, terwijl in Leuven dan weer meer gebruik wordt gemaakt van de lijnbus. Over het algemeen zijn er slechts zeer beperkte wijzigingen wat betreft vervoerswijzekeuze tussen de nulmeting, en vervolgmetingen 1 en 2. De meeste leerlingen zijn 'zittende' leerlingen die hun recht op vervoer behouden tot het einde van het onderwijsniveau, wat kan verklaren waarom de resultaten slechts beperkt gewijzigd zijn.

In het kleuteronderwijs wordt ongeveer 70% opgehaald met de schoolbus en een kwart van de leerlingen gebracht met de auto: deze leerlingen kunnen zich immers niet zelfstandig naar school verplaatsen. Ook in het lager onderwijs is de schoolbus de meest gebruikte vervoerswijze met 64%. In het secundair onderwijs is een grotere mate van zelfstandigheid waar te nemen (echter niet piloot-gebonden), met ongeveer 43% die de schoolbus gebruiken. In Leuven is er in het secundair onderwijs een groter gebruik van de lijnbus (groter aanbod), en in Roeselare meer te voet en met de fiets. Er zijn slechts minimale verschillen tussen de nulmeting, en vervolgmetingen 1 en 2.

Over het algemeen wordt de schoolbus het meeste gebruikt bij leerlingen type 2 (matig tot ernstig verstandelijk), type 4 (motorisch) en type 1/8/BA. Type 3 (ernstige emotionele of gedragsproblemen) maakt over het algemeen het minste gebruik van de schoolbus (36%). De aard van de beperking maakt het makkelijker of moeilijker om alternatieve vervoersmodi te gebruiken, wat ook bevestigd wordt door het kwalitatief onderzoek. Bij type 4 is het voor zeer kleine afstand (vanaf het internaat) mogelijk om te voet of met het mobiliteitshulpmiddel naar school te gaan; voor verdere afstanden (wat typisch vaker voorkomt bij dit type) kan de leerling echter moeilijk anders naar school dan met de schoolbus. Leerlingen type 9 (ASS) hebben dan weer vaak moeilijkheden met prikkels op collectieve vervoersmodi of met wijzigingen. Een uitzondering zijn type 9 OV4 leerlingen, die allen op alternatieve wijze naar school komen.

De schoolbus wordt het meeste gebruikt bij leerlingen OV1 en OV2; terwijl over het algemeen bij OV3 en OV4 meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer, zowel de lijnbus als de trein. De resultaten van de vervolgmetingen tonen aan dat er lichte afname is in gebruik van de schoolbus bij OV2, en bij OV4 (van 45% tot 30%) waarbij leerlingen nu meer alternatieve modi gebruiken.

De meeste leerlingen die op zeer korte afstand van school verblijven (voornamelijk in het internaat) komen te voet of met het mobiliteitshulpmiddel naar school. De schoolbus wordt vooral gebruikt vanaf 1-5km tot de school, waarbij het gebruik licht toeneemt tot een afstand van 20-30km. Het gebruik van de lijnbus komt vooral voor bij 1-5km tot 15-20km van de school; het aandeel van de fiets is dan weer het grootste in de categorie 1-5km. In de eerste vervolgmeting is een beperkte afname van het gebruik van de schoolbus van ongeveer 5-6% in de afstandscategorieën 1-5km en 5-10km, waarbij nu iets meer de lijnbus of de fiets wordt gebruikt, of men iets vaker naar school wordt gebracht met de auto.

Het merendeel van de externe leerlingen, nl. bijna 60%, worden in de nulmeting opgehaald met de schoolbus. 11% maakt gebruik van de lijnbus en een vijfde van de

leerlingen wordt met de auto gebracht. Bij interne leerlingen is het aandeel schoolbus beperkt tot bijna 40%, en verplaatsen de meeste leerlingen zich te voet of met hun eigen mobiliteitshulpmiddel naar de school. In de tweede vervolgmeting is er een afname van het gebruik van de schoolbus bij (semi-)interne leerlingen.

De vervoerswijzekeuze van de nieuwe leerlingen in vervolgmeting 1-2 toont een gelijkaardige trend als deze van de bestaande leerlingen: er zijn weinig duidelijke verschillen waar te nemen hiertussen. Er zijn relatief meer nieuwe leerlingen type 4 en type 9 in de vervolgmeting. Voor deze leerlingen is het moeilijk om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen, wat verklaart waarom er slechts beperkte wijzigingen zijn in het gebruik van de schoolbus.

Leerlingen die in de buitenschoolse opvang verblijven, worden voornamelijk met de schoolbus of met de auto naar school gebracht. Terwijl de auto over het algemeen voor 18% gebruikt wordt (alle leerlingen), merken we dat bij leerlingen die gebruik maken van buitenschoolse opvang dit aandeel 51% betreft: opmerkelijk groter dan bij leerlingen die niet naar de opvang gaan.

1.3. LONGITUDINAAL: EVOLUTIE VERVOERSWIJZEKEUZE

Voor de evolutie in de vervoerswijzekeuze over de jaren heen, kijken we naar de leerlingen die zowel in de dataset van de nulmeting als in de eerste vervolgmeting opgenomen zijn; alsook leerlingen die ook in de tweede vervolgmeting opgenomen zijn.

Van de leerlingen die in de nulmeting de schoolbus gebruikten (al dan niet in combinatie met andere modi), blijft 86% die gebruiken tijdens vervolgmeting 1 en dus 14% die de schoolbus niet meer gebruikt. Over een periode van twee jaar, namelijk in vervolgmeting 2, gebruikt 21% van de leerlingen de schoolbus niet meer, terwijl ze dat in de nulmeting wel nog deden. De verschuiving is iets groter in pilootregio Roeselare.

Over het algemeen vindt de grootste verschuiving van gebruik van de schoolbus naar alternatieve vervoersmodi plaats in de leeftijdsklassen 13-18 jaar, nl. bij leerlingen in het secundair onderwijs, of bij de overgang van lager naar secundair onderwijs. Waarbij deze verschuiving in de eerste vervolgmeting nog beperkt was tot maximaal 35% (leeftijdscategorie 15-16 jaar), zien we dat over een periode van twee jaren bijna de helft van de leerlingen in deze leeftijdsklasse van de schoolbus naar een andere modus overstapt. Dit is echter een algemene tendens die niet piloot-gebonden is.

Er is een grotere verschuiving naar alternatieve vervoersmodi bij leerlingen in OV3 en OV4, wat verder toeneemt tijdens vervolgmeting 2. De verschuiving bij OV1 en OV2 is beperkter, maar is toch bijna verdubbeld na twee jaren ten opzichte van de vervolgmeting 1. De grootste verschuiving vindt plaats bij leerlingen type 3 en type 9. Indien er een verschuiving plaatsvindt naar een andere modus, dan gebeurt dit vaker als leerlingen (relatief) dicht tot de school wonen, zodat er mogelijkheid is om zich met de fiets, te voet, of met openbaar vervoer te verplaatsen. Over een periode van twee jaren zien we dat er echter ook een verschuiving plaatsvindt bij leerlingen die verderaf wonen, wat ten tijde van de eerste vervolgmeting (dus na een periode van één jaar), minder het geval was.

Er is ook een beperkte verschuiving van leerlingen (6-9%) die eerst geen gebruik maakten van de schoolbus in de nulmeting, maar dit na één of twee jaar (vervolgmeting 1 en 2) wel doen. De grootste verschuiving van alternatieve vervoersmodi naar de schoolbus vindt plaats bij een leeftijd tussen 13-14 jaar. Ook bij de overgang van kleuter naar lager onderwijs, in leeftijdsklasse 7-10 jaar, is er ongeveer 11%, en in Roeselare bijna een vijfde van de leerlingen, die van alternatieve modi naar gebruik van de schoolbus gaat. Dit betreft echter slechts een zeer beperkt aantal leerlingen.

2. IMPACT OP DE REISDUUR, VERTREK- EN AANKOMSTTIJDEN VAN HET COLLECTIEF BUSVERVOER

2.1. REISDUUR IN DE OCHTEND

De gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met de schoolbus verplaatsen, bedraagt in de nulmeting in de ochtend 57 minuten, met als mediaan 55 minuten, en met een spreiding tussen 1 en 165 minuten. Ongeveer 2,5% van deze leerlingen heeft een reistijd minder dan 10 minuten, en ongeveer 16% is maximaal een half uur onderweg naar school. 13% van de leerlingen heeft een reistijd langer dan anderhalf uur 's morgens, waarbij iets meer dan 1,5% (een 20-tal leerlingen) zelfs een reistijd heeft van meer dan 2 uren.

Bij dagelijkse ritten komt iets meer dan 10% van de ritten toe binnen het half uur, en in totaal bijna 60% van de ritten binnen het uur. Ongeveer 15% van de dagelijkse ritten is langer dan anderhalf uur onderweg naar school. Het aandeel leerlingen dat langer dan 2 uren onderweg is, is beperkt. Bij wekelijkse ritten komt ongeveer 7% van de ritten toe binnen het half uur, en ongeveer 40% van de ritten binnen het uur: deze leerlingen zijn dus typisch iets langer onderweg met de weekendbus. Meer dan een kwart van de leerlingen zijn langer dan anderhalf uur onderweg naar school.

In de eerste vervolgmeting bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met de schoolbus verplaatsen in de ochtend 60 minuten, met als mediaan 57 minuten, en met een spreiding tussen 1 en 155 minuten. Terwijl 1,7% van de leerlingen een reistijd heeft van minder dan 10 minuten, is ongeveer 11% nu maximaal een half uur onderweg naar school. Er zijn iets meer leerlingen die een langere reistijd hebben: 16,5% is langer dan anderhalf uur onderweg naar school 's morgens, met bijna 3,5% (een 40-tal leerlingen) die nu een reistijd heeft van meer dan 2 uren. In de tweede vervolgmeting bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen met de schoolbus in de ochtend 59 minuten, met als mediaan 55 minuten, en met een spreiding tussen 2 en 155 minuten. De verdeling in reisduren is gelijkaardig aan deze van vervolgmeting 1.

Er is over het algemeen dus een beperkte toename van de gemiddelde reistijd, wat omgekeerd is aan een van de hoofddoelstellingen van het pilootproject (nl. een afname van de reistijden met het collectief busvervoer). Dit is deels te verklaren door het afschaffen van enkele bussen, o.a. door een afname van het recht op vervoer voor een aantal leerlingen. Minder leerlingen op de schoolbus kan leiden tot het afschaffen van de lege(re) bussen, waardoor de overblijvende leerlingen van deze bus op een andere bus gezet worden. Dit leidt dan weer tot een langere rit voor de leerlingen op deze schoolbus, waardoor de reistijden toenemen.

In de nulmeting zijn meer leerlingen in regio Leuven langer onderweg dan een uur t.o.v. in Roeselare. De resultaten van vervolgmeting 1 tonen aan dat er vooral in Roeselare

verschillen zijn: er zijn minder leerlingen die binnen het half uur aankomen op school (van 20% naar 12%), en er zijn meer leerlingen die langer dan een uur onderweg zijn (van 40% naar 47%). Dit kan deels verklaard worden door een afname van het aantal bussen in Roeselare, met een toename in de reistijd tot gevolg. In vervolgmeting 2 zijn er in Leuven iets meer leerlingen die binnen het uur op school zijn, wat deels kan verklaard worden doordat men (terug) is afgestapt van het principe best bereikbare school.

Vooraf leerlingen van type 3, type 4 en type 9 zijn met de schoolbus langere tijd onderweg naar school, wat kan verklaard worden doordat de gemiddelde afstanden tot de scholen typisch groter zijn. Tijdens vervolgmeting 1 is het aandeel leerlingen van type 4 met een reistijd van minstens anderhalf uur verdubbeld tot bijna 40%, wat gelinkt is aan het beperkte aanbod van deze scholen.

Ongeveer 60% van leerlingen in het basisonderwijs komt binnen het uur aan op school (gelinkt aan typisch kortere afstanden). Over het algemeen is er een langere reistijd met de schoolbus naargelang men een grotere afstand heeft tot de school.

2.2. VERTREK- EN AANKOMSTUUR IN DE OCHTEND

Over het algemeen zijn er in Roeselare iets meer leerlingen die reeds voor 7u worden opgehaald met de schoolbus, maar ook iets meer leerlingen die pas na 8u vertrekken, dan in Leuven. In de nulmeting is er over het algemeen een latere aankomst in Leuven, met 44% van de leerlingen die toekomen voor 8u30, versus 67% van de leerlingen in Roeselare. Het aankomstuur betreft hierbij het uur van aankomst van de bus op school, dus inclusief de tijd op de wisselparking (indien van toepassing).

Bij de eerste vervolgmeting is er in Leuven een verschuiving terug te vinden in vertrekuren van 7u-7u30 naar 7u30-8u. In Leuven is een van de doelstellingen dat niemand langer dan 4u per dag op het collectief vervoer zit en mogen hierdoor geen schoolbussen meer voor 7u vertrekken. Er zijn weinig verschillen waar te nemen in aankomstuur in regio Leuven. In Roeselare is er in vervolgmeting 1 slechts een beperkte wijziging in de vertrekuren, maar een sterke verschuiving in de aankomst waarbij leerlingen gemiddeld later toekomen op scholen (met 16% na 9u). De meeste scholen starten echter voor 9u, wat inhoudt dat sommige leerlingen niet op tijd zijn voor de start van de lessen. In de tweede vervolgmeting komt bijna een kwart van de leerlingen in Roeselare aan na 9u.

Over het algemeen wordt men in de nulmeting vroeger opgehaald met de schoolbus bij een hoger onderwijsniveau, waarbij bijna de helft van de leerlingen in het secundair onderwijs vroeger dan 7u30 vertrekt. Vooral leerlingen in type 3 en type 9 vertrekken vroeg met de schoolbus, wat verklaard kan worden door de gemiddelde grotere afstanden tot deze scholen. Bij de vervolgmetingen is een latere aankomst waar te nemen bij alle onderwijstypen. Tijdens de tweede vervolgmeting komt zelfs meer dan de helft van type 4 leerlingen pas toe na 9u. Over het algemeen worden in de nulmeting leerlingen in OV1 en OV2 iets later opgehaald met de schoolbus dan leerlingen in OV3 en OV4, en komen ook iets later aan op school. Naargelang men verderaf woont van de school, wordt men in het algemeen vroeger opgehaald door de schoolbus. De toepassing van minimum- en maximum-perimeters heeft geen invloed op de individuele vertrekuren.

2.3. REISDUUR IN DE AVOND

De gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen, bedraagt in de nulmeting in de avond 63 minuten, met als mediaan 60 minuten, en met een spreiding tussen 2 en 165 minuten. Ongeveer 12% is minder dan een half uur onderweg van school naar huis, maar 19% is langer dan anderhalf uur onderweg waarvan bijna 3% (bijna een 40-tal leerlingen) zelfs langer dan 2 uren onderweg is.

Bij de leerlingen die zich dagelijks met de schoolbus verplaatsen, komt ongeveer de helft binnen het uur thuis aan na school, terwijl dit bij de weekendbus nog geen 40% is: deze leerlingen zijn typisch langer onderweg naar huis na school (op vrijdagavond). Ongeveer 10% van de leerlingen met de weekendbus is zelfs langer dan 2 uren onderweg naar huis, vergeleken met ongeveer 2% leerlingen die dagelijks met de schoolbus naar huis gaan. In de nulmeting zijn er meer leerlingen die in de avond langer onderweg zijn in Leuven (62% langer dan een uur) dan in Roeselare (44% langer dan een uur onderweg).

In de eerste vervolgmeting bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen in de avond 65 minuten, met als mediaan 64 minuten, en met een spreiding tussen 3 en 155 minuten. In de tweede vervolgmeting bedraagt de gemiddelde reistijd van leerlingen die zich met het collectief busvervoer verplaatsen 62 minuten, met als mediaan 59 minuten, en met een spreiding tussen 5 en 170 minuten.

2.4. GEBRUIK VAN CENTRALE OPSTAPPLAATSEN

In de eerste vervolgmeting gebruikt 13% van de leerlingen bij het collectief busvervoer een centrale opstapplaats. In de tweede vervolgmeting wordt er in totaal bij 36% van de leerlingen van het collectief busvervoer gebruik gemaakt van een centrale opstapplaats. In Leuven maakt 43% van de leerlingen hiervan gebruik versus 32% in Roeselare, wat een stijging in beide pilootregio's betekent.

De invloed van de centrale opstapplaats op de reistijd is niet te bepalen voor een individuele leerling, aangezien er op de meeste schoolbussen zowel een combinatie is van leerlingen zonder centrale opstapplaats als leerlingen met een centrale opstapplaats (immers vooral in Roeselare). Het gebruik van centrale opstapplaatsen leidt ertoe dat de bus op minder locaties moet stoppen om leerlingen op te halen, wat mogelijk een invloed heeft op de ritduur van de bus. Anderzijds dient hierbij rekening gehouden te worden dat leerlingen nu de verplaatsing tot de opstapplaats moeten maken en hier op de schoolbus moeten wachten.

Terwijl het gebruik van centrale opstapplaatsen in de eerste vervolgmeting vooral bij leerlingen in het secundair onderwijs was, wordt dit tijdens de tweede vervolgmeting bij alle onderwijsniveaus toegepast voor minstens een derde van de leerlingen. In de tweede vervolgmeting is het gebruik van centrale opstapplaatsen toegenomen bij alle opleidingsvormen. Voornamelijk bij leerlingen in het basisonderwijs, alsook bij leerlingen in OV3 en OV4 wordt gebruik gemaakt van centrale opstapplaatsen. In de tweede vervolgmeting is het gebruik van centrale opstapplaatsen sterk toegenomen bij alle types, uitgezonderd type 4 leerlingen waarvan het type beperking het onmogelijk tot moeilijk maakt om zich zelfstandig naar een opstapplaats te begeven.

3. IMPACT OP DE REISDUUR, VERTREK- EN AANKOMSTTIJDEN VAN ALTERNATIEVE VERVOERSMODI

Voor de bijkomende dataverzameling maken we gebruik van zelf-gerapporteerde informatie door de leerlingen van het secundair onderwijs (degenen die hiertoe in staat waren), gerapporteerd op het einde van schooljaar 2017-2018. Het merendeel van de leerlingen maakt, in de dataset op basis van de bijkomende dataverzameling, gebruik van de schoolbus. De data van de bijkomende dataverzameling geeft dezelfde trends weer als de data verzameld door Ministerie Onderwijs & Vorming: in Leuven is er iets meer gebruik van het openbaar vervoer, terwijl in Roeselare iets meer gebruik is van actieve modi (te voet en met de fiets) om naar school te komen.

Bij leerlingen die met de schoolbus naar school gaan, heeft 38% een reistijd van maximaal 1 uur. Leerlingen die te voet of met de fiets naar school gaan, hebben een veel kortere reistijd: hierbij komt respectievelijk 89% en 77% binnen het half uur aan op school. Indien de afstanden het toelaten, is het inzetten op deze modi dus een efficiënte manier om de reistijden te verminderen. Bij leerlingen die met het openbaar vervoer naar school komen, is een gelijkaardige trend met de schoolbus waar te nemen: slechts 31% van de leerlingen (nog minder dan bij de schoolbus) komt aan binnen het uur, waarbij het merendeel (juist zoals bij de schoolbus) een reistijd van 60-90 minuten heeft, en 2% langer dan 2 uren onderweg is. Bij de leerlingen die met de schoolbus komen, is 7% langer dan 2 uren onderweg naar school. De alternatieven blijken hierbij allen minder lang onderweg te zijn. Leerlingen die zich te voet naar school verplaatsen, waaronder leerlingen die op internaat verblijven, vertrekken voornamelijk tussen 8u-8u30 of 8u30-9u. Ongeveer een kwart van de fietsers vertrekt tussen 7u30-8u, maar het merendeel hiervan vertrekt eveneens tussen 8u-8u30. Bij de leerlingen die met openbaar vervoer naar school gaan, is een gelijkaardige trend waar te nemen als de schoolbus: ongeveer 20% van de leerlingen vertrekt eveneens voor 7u, waarvan een beperkt aandeel zelfs tussen 6u-6u30. Leerlingen die met openbaar vervoer naar school gaan, vertrekken dus over het algemeen vroeger dan leerlingen die met de schoolbus naar school gaan. Bij leerlingen die met de auto naar school gebracht worden, vertrekt dan weer iets meer dan de helft pas na 8u naar school.

Bij de leerlingen die met de schoolbus naar huis gaan, komt ongeveer een kwart van de leerlingen thuis aan voor 17u. Het merendeel van de leerlingen komt echter pas aan tussen 17u-18u, en 14% komt pas na 18u thuis aan waarvan 2% zelfs na 18u30. Bij de leerlingen die te voet of met de fiets naar school gaan, is 80-90% thuis voor 16u30. De leerlingen die met het openbaar vervoer naar school gaan, zijn opnieuw het meest gelijk aan de leerlingen met de schoolbus, al zijn er hierbij opvallend meer leerlingen die iets vroeger thuis aankomen: waarbij bij de schoolbus slechts ongeveer een kwart van de leerlingen aankomt voor 17u, is bijna de helft van de leerlingen met het openbaar vervoer reeds thuis om 17u. Bij leerlingen die met de auto naar school gebracht worden, is bijna 60% thuis voor 17u.

ORGANIEKE IMPLEMENTATIE

1. KOSTENEFFICIËNTIE

Het budget voor het pilootproject leerlingenvervoer bestaat uit twee onderdelen: de aanstelling van een regiocoördinator in elke regio, en een subsidie in elke regio voor de

organisatie en promotie van alternatieve vervoersmodi. De gegevens in deze evaluatiestudie hebben betrekking op schooljaar 2017-2018.

In elke pilootregio wordt een regiocoördinator aangeworven. Deze coördinator wordt aangeworven door een school, die in overeenkomst met Departement Onderwijs en Vorming, of Mobiliteit, € 50.000 krijgt om de coördinator te betalen (verloning, vakantie, etc.). De coördinator heeft de taak om het project binnen de pilootregio operationeel te leiden. In de periode van 1/12/2017 tot 30/11/2018 werden in pilootregio Leuven twee personen tewerkgesteld: één persoon voor 100% van 04/09/2017 tot 31/12/2017; en één persoon voor 80% van 09/02/2018 tot heden. De totale kost van het pilootproject in regio Leuven is € 48.776. In de periode van 1/12/2017 tot 30/11/2018 werden in pilootregio Roeselare twee personen tewerkgesteld: één persoon voltijds voor 100% tot 30/06/2018; en één persoon vanaf 20/08/2018 tot heden. De totale kost van het pilootproject in regio Roeselare is € 51.430, wat het loon van beide coördinatoren omvat, verplaatsingsvergoedingen en een forfait voor andere gemaakte kosten. In beide pilootregio's is er nood aan een voltijdse regiocoördinator, maar daarvoor blijkt de huidige subsidie ontoereikend.

Voor de subsidie omtrent de organisatie en promotie van alternatieve vervoersmodi geldt als algemene regel dat er in elke pilootregio wordt berekend wat er in totaal aan het leerlingenvervoer wordt uitgegeven. Hiervan wordt dan 5% in de vorm van een subsidie beschikbaar gesteld aan elke pilootregio, zodat zij hiermee de alternatieve vervoersmodi kunnen organiseren en promoten. De resultaten tonen aan dat er voornamelijk geld moest teruggevorderd worden in schooljaar 2017-2018 nl. dat de pilootregio's het budget niet volledig opdeden.

Voor pilootregio Leuven bedroeg deze subsidie voor schooljaar 2017-2018 € 78.270 , en de uitgaven bedroegen voor ditzelfde schooljaar € 28.368: in totaal werd dus slechts 36% van het subsidiebedrag besteed in deze periode. Het merendeel van de gebruikte middelen, nl. 83%, werd besteed aan de organisatie van buitenschoolse opvang. Uitgaven voor de andere initiatieven (zowel aankoop van fiets-(herstel)materiaal, drukmateriaal als sensibilisatie in samenwerking met Mobiel21, aansluiting bij Schoolpool ter bevordering van carpoolen) waren beperkt.

Voor pilootregio Roeselare bedroeg deze subsidie voor schooljaar 2017-2018 € 114.730, en de onkosten bedroegen voor ditzelfde schooljaar € 85.477. Er waren voor € 13.540 inkomsten (door buitenschoolse opvang), waardoor de totale uitgaven uitkomen op € 71.937: in regio Roeselare werd dus in totaal ongeveer 63% van het subsidiebedrag besteed in deze periode. Ook in regio Roeselare werd het merendeel van de gebruikte middelen, nl. 98% van de onkosten, besteed aan de organisatie van buitenschoolse opvang.

Voor het schooljaar 2018-2019 weten de pilootregio's nu beter wat ze mogen en kunnen: het pilootproject begint op kruissnelheid te komen. Voor schooljaar 2018-2019 bedraagt deze subsidie € 133.000 in pilootregio Leuven. Er zitten momenteel 4 projecten rond buitenschoolse opvang in de pipeline, waarbij door deze personeelskosten de begroting vermoedelijk sterk verschilt met de kosten voor schooljaar 2017-2018. Ook wordt ingezet

om in de gemeente Herent centrale opstapplaatsen te voorzien waar ook gebruik kan worden gemaakt van voor- en naschoolse opvang. Voor schooljaar 2018-2019 bedraagt deze subsidie € 200.000 in pilootregio Roeselare. Er werd sinds 2019 een mobiliteitscoach aangesteld in regio Roeselare, en enkele scholen zijn gestart met de uitbouw van een eigen fietsenvloot.

2. DRAAGVLAK VAN EN WEERSTAND TEGEN HET NIEUWE CONCEPT LEERLINGENVERVOER

In alle semigestructureerde interviews en focusgroep-interviews komt aan bod dat het nieuwe concept leerlingenvervoer initieel op heel veel weerstand stootte en een beperkt draagvlak had. Naarmate het concept meer gekend en geïmplementeerd wordt, neemt de weerstand bij de meeste betrokkenen af en ontstaat er een groter draagvlak voor het nieuwe concept leerlingenvervoer. Dit geeft aan dat het sensibiliseren en informeren van de betrokkenen en het tijd geven aan de implementatie van een nieuw concept cruciaal zijn om tot een succesverhaal te komen.

3. RANDVOORWAARDEN IMPLEMENTATIE EN UITROL VLAANDEREN

Onder randvoorwaarden begrijpen we de kritische succesfactoren waaraan moet worden voldaan m.b.t. het slagen van het pilootproject leerlingenvervoer en de uitrol in Vlaanderen. Tijdens de focusgroep-interviews en de semigestructureerde interviews hebben de respondenten de volgende 16 randvoorwaarden gedefinieerd, die de aanzet vormden voor de beleidsaanbevelingen.

- Informatie en sensibilisatie
- Voldoende tijd en middelen voor de implementatie
- Ondersteuning bij gebruik alternatieve vervoersmodi
- Veiligheid
- Return on investment
- Financiële haalbaarheid
- Gebruiksgemak
- Duidelijkheid
- Begeleiding
- Samenwerking
- Vaardigheden
- kwalitatieve buitenschoolse opvang
- Basisconcept voor de bepaling van het recht op vervoer, aangepast aan lokale kenmerken
- Differentiatie tussen onderwijstypes
- Lokale autonomie bij de bepaling van het recht, mits monitoring
- Aangepast vervoer

BELEIDSAANBEVELINGEN

Een eerste beleidsaanbeveling betreft het continueren van het huidige pilootproject en het versterken van de initiatieven. Er zijn reeds belangrijke zaken uitgetoetst in beide

pilootregio's, maar de lopende initiatieven zouden idealiter verder kunnen ontwikkeld en uitgetest worden om deze degelijk te kunnen evalueren en hier lessen uit te trekken na voldoende lange duurtijd. Er dient verder ook nog sterker ingezet te worden op o.a. de lokale bepaling van het recht (met duidelijke en objectieve criteria), sensibiliseren van alle professionele actoren, ouders en leerlingen, het versterken van de rol van buitenschoolse opvang, en het ondersteunen van alternatieve modi.

Als tweede beleidsaanbeveling is er nood aan meer en duidelijkere communicatie. Dit betreft het informeren en sensibiliseren van ouders, zowel van nieuwe leerlingen als van reeds rechthebbende leerlingen, over de nieuwe werking met focus op de leerling zelf. Communicatie naar de professionele actoren is eveneens van belang opdat deze niet alleen op de hoogte zijn van alle veranderingen, maar ook dezelfde boodschap uitdragen en achter het nieuwe concept staan. De communicatie omtrent het collectief busvervoer dient ook geoptimaliseerd. Het is aan te raden het aantal actoren te reduceren en/of de werkwijze van deze actoren beter op elkaar af te stemmen; en de huidige manier van communicatie te digitaliseren aangezien het momenteel zeer moeizaam verloopt.

Een derde beleidsaanbeveling gaat over meer en duidelijke monitoring, om een degelijke evaluatie mogelijk te maken. Een duidelijke monitoring van de gegevens over verschillende schooljaren heen, waarbij idealiter ook verplaatsingsgegevens van leerlingen die zich met alternatieve modi verplaatsen bijgehouden worden, is noodzakelijk om lessen te trekken uit het pilootproject. Voor het collectief busvervoer is bijkomende monitoring noodzakelijk, gezien er momenteel veel onduidelijkheid heerst over de werkelijke ritduren en het (al dan niet) pauzeren van bussen onderweg. De track & trace systemen die reeds toegepast worden in enkele schoolbussen, kunnen best uitgebreid worden naar alle schoolbussen om zo een realistisch beeld te krijgen van de exacte tijdsduur van het collectief busvervoer in beide pilootregio's.

De lokale bepaling van het recht op vervoer vormt een vierde beleidsaanbeveling. Er dient idealiter een basisconcept met generieke criteria uitgewerkt te worden voor Vlaanderen, waarbij het basisconcept voor de bepaling van het recht op vervoer wel telkens moet aangepast (kunnen) worden aan de lokale kenmerken van de vervoersregio (zoals het rekruteringsgebied van de scholen). Bij het stimuleren van het gebruik van alternatieve modi dient prioritair ingezet te worden op de onderwijstypen en/of opleidingsvormen die meer toegankelijk zijn voor het gebruik van alternatieve modi, waaronder type basisaanbod (type 1 en 8), type 3, OV3, OV4 en type 9 OV4. Bij decentralisatie van de bepaling van het recht op leerlingenvervoer is het van belang om voldoende monitoring te voorzien, waarbij idealiter de beslissing weggetrokken van de scholen zelf.

Als vijfde beleidsaanbeveling dient de leerling en diens context steeds centraal te staan, zowel bij de bepaling van het (al dan niet voorwaardelijk) recht op vervoer, bij de bepaling van opstapplaatsen, etc. Het recht op leerlingenvervoer moet individueel, leerling per leerling, bepaald worden door rekening te houden met zowel leerling-kenmerken als met contextkenmerken.

Uit het onderzoek blijkt dat de verkregen subsidiemiddelen in kader van de promotie en organisatie van alternatieve vervoersmodi, slechts beperkt werden ingezet. Als zesde beleidsaanbeveling dienen de vervoersalternatieven dan ook verder geoptimaliseerd en ondersteund te worden. Een financiële en administratieve ondersteuning voor ouders,

indien de leerlingen met alternatieve modi naar school gaan, is noodzakelijk. Leerlingen dienen verder ook ondersteund te worden in het (aanleren van het) gebruik van alternatieve vervoersmodi, zodanig dat ze deze kunnen gebruiken voor de verplaatsing naar school. Ook externe factoren zijn van belang, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid van de scholen met het openbaar vervoer, de veiligheid in de buurt van de scholen, en het vergroten van de bekendheid in de samenleving van ondersteunende diensten.

De zevende beleidsaanbeveling omvat het optimaliseren van het collectief busvervoer, dat voor een groot aantal leerlingen noodzakelijk blijft om zich naar school te kunnen verplaatsen. Omwille van efficiëntieredenen dient zoveel als mogelijk samengewerkt te worden met naburige scholen (indien de profielen van de leerlingen het toelaten om samen met de schoolbus te reizen). Het verminderen van het aantal opstapplaatsen, o.a. door gebruik te maken van centrale opstapplaatsen, heeft mogelijk een impact op de ritduur van de bus; maar houdt anderzijds in dat de leerling nu zelf naar de opstapplaats moet gaan en hier op de schoolbus dient te wachten. Hierbij dient waar mogelijk aansluiting gezocht te worden met bestaande locaties van opvang. Een algemene ritduurvermindering (door het verminderen van het aantal bussen) kan leiden tot langere reistijden voor leerlingen vanuit individueel oogpunt, en dient dan ook vanuit deze individuele resultaten bekeken te worden in plaats van vanuit een algemene gemiddelde reistijd(vermindering).

De organisatie van kwalitatieve buitenschoolse opvang, op maat van de leerling en met degelijk opgeleide begeleiders, blijkt een belangrijke pijler voor het slagen van het nieuwe concept leerlingenvervoer. Dit vormt dan ook een achtste beleidsaanbeveling. Hierbij is het van belang om buitenschoolse opvang te voorzien in de scholen van het buitengewoon onderwijs zelf; alsook een aanbod van, bij voorkeur inclusieve, buitenschoolse opvang te voorzien in de directe woon-omgeving van de leerlingen. In kader van meer inclusie en van kostenefficiëntie is het van belang om zoveel als mogelijk aansluiting te zoeken met bestaande opvangplaatsen of -organisaties.

De implementatie van het nieuwe concept leerlingenvervoer vergt veel tijd, en dus ook financiële middelen, in de implementatiefase. Bij de implementatie van het nieuwe concept dient als negende beleidsaanbeveling dan ook ingezet te worden op voldoende ondersteuning en mankracht. Verder is het van belang om vanaf het begin duidelijke richtlijnen op te stellen omtrent de verantwoordelijkheden van elke partij.

Een tiende en laatste beleidsaanbeveling betreft het opzetten van samenwerkingsverbanden in kader van Basisbereikbaarheid. De integratie van het leerlingenvervoer binnen Basisbereikbaarheid kan ertoe leiden dat de samenwerking met lokale partners, waaronder ook vervoerspartners, op een meer structurele wijze plaatsvindt. Ook kunnen de vervoersnoden van leerlingen buitengewoon onderwijs reeds vanaf het begin mee opgenomen worden in de werking van de vervoerregio, zodat hiermee rekening gehouden kan worden bij de organisatie van het Vervoer op maat binnen de vervoerregio.

BIJLAGES

BIJLAGE 1: OVERZICHT DEELNEMERS FOCUSGROEPEN

Deelnemers Focusgroep Directie, schoolbestuur en CLB

- Datum: Donderdag 18/10/2018 van 9u00 tot 11u00
- Plaats: lokaal 09.20 George Minne, VAC Gent
Virginia Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, 9000 Gent

Regio Leuven-Heverlee

- Uitgenodigd:
 - 3 Directieleden van regio Leuven-Heverlee
 - 3 directieleden van regio Leuven-Heverlee
 - 3 leden van schoolbesturen regio Leuven-Heverlee
 - 1 CLB-medewerker regio Leuven-Heverlee
- Aanwezig:

| | Uitgenodigd | Opmerking |
|----------------------------------|------------------|-----------------|
| Secundaire school Leuven | Directie | |
| Secundaire school Leuven | Directie | |
| Lager onderwijs Leuven | Directie | Verontschuldigd |
| Lager/Secundair onderwijs Leuven | Raad van bestuur | |
| Secundair onderwijs Leuven | Raad van bestuur | |
| Lager/secundair onderwijs Leuven | Raad van bestuur | |
| CLB Leuven | Medewerker CLB | |

Regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem

- Uitgenodigd:
 - 3 directieleden van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem
 - 3 leden van schoolbesturen regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem
 - 1 CLB-medewerker regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem

- Aanwezig:

| | Uitgenodigd | Opmerking |
|---------------------|------------------|-----------------|
| Secundaire school | Directie | |
| Lager onderwijs | Directie | Verontschuldigd |
| Lager onderwijs | Directie | Verontschuldigd |
| Secundair onderwijs | Raad van bestuur | |
| Lager onderwijs | Raad van bestuur | |
| Secundair onderwijs | Raad van bestuur | |
| CLB Kortrijk | Medewerker CLB | |

Focusgroep-interview schoolpersoneelsleden

- Datum: Donderdag 18/10/2018 van 13u00 – 15u00
- Plaats: lokaal 09.20 George Minne, VAC Gent
Virginia Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70, 9000 Gent

Regio Leuven-Heverlee

- Uitgenodigd:
 - 2 leerkrachten van regio Leuven-Heverlee
 - 2 zorgleerkrachten/orthopedagogen van regio Leuven-Heverlee
 - 2 coördinatoren leerlingenvervoer van regio Leuven-Heverlee
- Aanwezig:

| | Functie | Opmerkingen |
|---|-----------------|-----------------|
| Secundaire school | Leerkracht BUSO | |
| Lager/secundair onderwijs | Leerkracht | |
| Een zorgpersoneelslid | Orthopedagoog | Verontschuldigd |
| Een zorgpersoneelslid van Secundair onderwijs | Orthopedagoog | |
| Een buscoördinator van Lager onderwijs | Bus coördinator | |
| Een buscoördinator van Secundair onderwijs | Buscoördinator | |

Regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem

- Uitgenodigd:
 - 2 leerkrachten van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem
 - 2 zorgleerkrachten/orthopedagogen van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem
 - 2 coördinatoren leerlingenvervoer van regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem

- Aanwezig:

| | Functie | Opmerkingen |
|---|--------------------|-----------------|
| Lager/secundair onderwijs | Leerkracht | |
| Secundair onderwijs | Leerkracht | |
| Een zorgpersoneelslid lager onderwijs | Zorgcoördinator | |
| Een zorgpersoneelslid van Secundair onderwijs | Leerlingbegeleider | Verontschuldigd |
| Een buscoördinator van Lager onderwijs | Bus coördinator | Verontschuldigd |
| Een buscoördinator van Secundair onderwijs | Buscoördinator | |

Focusgroep-interview begeleiding vervoer en buitenschoolse opvangRegio Leuven-Heverlee

- Datum: Vrijdag 19/10/2018 van 9u – 10u30
- Plaats: Secundaire school L4/7, Leuven (Heverlee)
- Uitgenodigd:
 - 2 begeleiders collectief leerlingenvervoer
 - 2 begeleiders buitenschoolse opvang
 - 2 begeleiders alternatieve vervoersmodi: dit waren twee leerkrachten die deelnemen aan een werkgroep rond alternatieve vervoersmodi

- Aanwezig:

| afvaardiging | Functie | opmerking |
|---------------------------|----------------------------------|-----------|
| Lager/secundair onderwijs | Busbegeleider | |
| Secundair onderwijs | Busbegeleider | |
| Lager/secundair onderwijs | Begeleider buitenschoolse opvang | |
| Lager onderwijs | Begeleider buitenschoolse opvang | |
| Lager/secundair onderwijs | Begeleider mobiliteit | |
| Lager onderwijs | Begeleider mobiliteit | |

Regio Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem

- Datum: 23/10/2018 van 9u30 – 11u30
- Plaats: secundaire schoolR8, De Zilten 52, Roeselare
- Uitgenodigd:
 - 3 begeleiders collectief leerlingenvervoer
 - 3 begeleiders buitenschoolse opvang
- Aanwezig:

| afvaardiging | Functie | opmerking |
|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------|
| Busbegeleider regio Roeselare | Busbegeleiding | |
| Busbegeleider regio Izegem | Busbegeleider | |
| Busbegeleider regio ingelmunster | Busbegeleiding | Verontschuldigd |
| Lager onderwijs | Begeleiding buitenschoolse opvang | |
| Lager onderwijs | Begeleiding buitenschoolse opvang | |
| Lager onderwijs | Begeleiding buitenschoolse opvang | |

Focusgroep-interview OudersRegio Leuven-Heverlee

- Datum: 15/11/2018, 19u45 – 21u45
- Plaats: L4/7, Leuven (Heverlee)
- Uitgenodigd: 10 ouders
- Aanwezig:

| afvaardiging | Vervoersmodus | Opmerking |
|--|----------------------------|-----------------|
| Gemeentelijk basisonderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs, gemeenschapsonderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | Verontschuldigd |
| Secundair onderwijs vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Gemeenschapsonderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs vrij onderwijs | Collectief vervoer | |
| Basisonderwijs Vrij onderwijs | Collectief vervoer | Verontschuldigd |
| VCOV | Collectief vervoer | |
| GO! | / | Verontschuldigd |
| KOOGO | Alternatieve vervoersmodus | |

Regio Roeselare-Hooglede-Izegem- Ingelmunster

- Datum 12/11/2018, 18u-20u
- Plaats: Plaats: school R8, Roeselare
- Uitgenodigd: 10 ouders
- Aanwezig:

| afvaardiging | Vervoersmodus | Opmerking |
|--|----------------------------|-----------------|
| Secundair onderwijs vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Gemeenschapsonderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | Verontschuldigd |
| Lager onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | Verontschuldigd |
| Secundair onderwijs vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | Verontschuldigd |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Collectief vervoer | Verontschuldigd |
| Lager onderwijs Vrij onderwijs | Collectief vervoer | Verontschuldigd |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | Verontschuldigd |
| VCOV | / | Verontschuldigd |
| GO! | / | Verontschuldigd |
| KOOGO | / | Verontschuldigd |

Focusgroep-interview LeerlingenRegio Leuven-Heverlee

- Datum: 15/11/2018, 9u-11u
- Plaats: school L5, Leuven (Heverlee)
- Uitgenodigd: 8 Leerlingen
- Aanwezig:

| afvaardiging | Vervoersmodus | Opmerking |
|--|----------------------------|-----------|
| Lager onderwijs Gemeentelijk onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Gemeenschapsonderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Gemeenschapsonderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Collectief vervoer | |

Regio Roeselare-Hooglede-Izegem- Ingelmunster

- Datum 12/11/2018, 9u-11u
- Plaats: Scholengroep Mandel en Leie, Hugo Verrieststraat 68, Roeselare
- Uitgenodigd: 7 leerlingen
- Aanwezig:

| afvaardiging | Vervoersmodus | Opmerking |
|--|----------------------------|-----------------|
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Gemeenschapsonderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Vrij onderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Gemeenschapsonderwijs | Alternatieve vervoersmodus | |
| Secundair onderwijs Gemeenschapsonderwijs | Collectief vervoer | Verontschuldigd |

BIJLAGE 2: A-PRIORI CODEERSHEMA

| | Thema | Node | Omschrijving |
|----|---------------------------|---|---|
| 1. | Collectief vervoer | 1.1 1.2 1.3 1.4 1.5 1.6 1.7 1.8 1.9 | Organisatie Communicatie Statuut busbegeleider Voordelen Nadelen Financiën Pedagogische aspecten Kwaliteit en veiligheid Barrières |
| 2. | Alternatieve vervoersmodi | 2.1 2.2 2.3 2.4 2.5 2.6 2.7 2.8 2.9 2.10 2.11 2.12 2.13 2.14 | Organisatie Communicatie Voordelen Nadelen Bevorderende factoren Belemmerende factoren Financiën Pedagogische aspecten Kwaliteit en veiligheid Impact Vaardigheden Wisseling vervoersmodi praktische organisatie vervoersmodus voor leerling Gebruik alternatieve vervoersmodi |
| 3. | Buitenschoolse opvang | 3.1 3.2 3.3 3.4 3.5 3.6 3.7 3.8 3.9 3.10 | Organisatie Communicatie Voordelen Nadelen Bevorderende factoren/voordelen Belemmerende factoren/nadelen Financiën Pedagogische aspecten Kwaliteit en veiligheid Evolutie gebruik |

| | | | |
|----|------------------|------|--|
| 4. | Project algemeen | 4.1 | Implementatie |
| | | 4.2 | Communicatie |
| | | 4.3 | Betekenis project |
| | | 4.4 | Betrokken actoren |
| | | 4.5 | Werkdruk |
| | | 4.6 | Bevorderende factoren voor implementatie |
| | | 4.7 | Belemmerende factoren voor implementatie |
| | | 4.8 | Uitrol Vlaanderen |
| | | 4.9 | Visie |
| | | 4.10 | Financiën |
| | | 4.11 | Invloed leerlingenvervoer op schoolkeuze |
| | | 4.12 | Recht op vervoer |
| | | 4.13 | Meerwaarde project |
| | | 4.14 | Voorwaarden voor succes |
| | | 4.15 | Efficiëntie vervoer |
| | | 4.16 | Samenwerking pilootregio's |
| | | 4.17 | Klachten |
| | | 4.18 | Aanbevelingen |
| 5. | Context | 5.1 | Regio |
| | | 5.2 | School |
| | | 5.3 | Kind |

BIJLAGE 3 : INTAKEFORMULIER PILOOTREGIO LEUVEN

Intakeformulier MOBILITEIT



Het intakeformulier wordt in 2-voud opgemaakt en meegegeven aan de ouders of opvoeder. Het intakeformulier MOBILITEIT bestaat uit 8 luiken:

| Algemene gegevens | Zelfredzaamheid | Verplaatsingsmogelijkheden | Hefbomen | Criteria | Synthesedocument | Advies & beslissing | Aanvraag CLLV |
|-------------------|-----------------|----------------------------|----------|----------|------------------|---------------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |

Verantwoordelijke die het formulier invult:

Luik 1: algemene gegevens

| | |
|--|--|
| Naam (let op soms dubbele familiennaam!) | |
| Voornaam | |
| Adres (= officieel adres, ongeacht waar het kind verblijft) | |
| Geboortedatum | |
| Onderwijsniveau | <input type="checkbox"/> BuSO ((of verlenging)) <input type="checkbox"/> BuBaO kleuter (of verlenging) <input type="checkbox"/> BuBaO lager onderwijs (of verlenging) |
| OV-Type | <input type="checkbox"/> basis aanbod <input type="checkbox"/> Type 2 <input type="checkbox"/> Type 4 <input type="checkbox"/> Type 9 <input type="checkbox"/> Type 8 (uitdovend) <input type="checkbox"/> Type 1 (uitdovend) <input type="checkbox"/> OV 1 <input type="checkbox"/> OV 2 <input type="checkbox"/> OV 3 <input type="checkbox"/> OV 4 |
| Schoolkeuze | <input type="checkbox"/> Windekind <input type="checkbox"/> Ter Bank <input type="checkbox"/> Woudlucht <input type="checkbox"/> Don Bosco <input type="checkbox"/> Parkschool |

**Luik 2:
zelfredzaamheid****1. Bevraag de fysieke zelfredzaamheid**

Kan het kind zich gemakkelijk verplaatsen ? Zijn er indicaties van: fysieke handicap, beperkte motoriek, auditieve beperking, visuele beperking, medische problemen, zware medicatie, zwaarlijvigheid, epilepsie, ... die de verplaatsing bemoeilijken ?

2. Bevraag de psychosociale redzaamheid

Zijn er mentale beperkingen die een zelfstandige verplaatsing bemoeilijken ? Kan het kind omwille van bv leeftijd, diagnose ASS, ernstige symptomen van ADHD, angst of onzekerheid, beperkingen in de taal- en spraakontwikkeling, niet zonder begeleiding naar school komen?

3. Bevraag de zelfredzaamheid van het gezin

Zijn er factoren in de thuiscontext die ervoor zorgen dat deze leerling niet kan ondersteund worden bij de verplaatsing tussen woonplaats en school? Vb.: fysieke handicap of medische problemen bij de ouders, geen wagen ter beschikking, werkomstandigheden, verblijf in een instelling, plaatsing jeugdrechtbank, ...

Luik 3: verplaatsingsmogelijkheden

Voor BuBaO en voor BuSO

| Hoe ? | Mogelijk | Niet mogelijk | Indien niet mogelijk : reden |
|---|----------|---------------|---|
| te voet | | | |
| fiets | | | <input type="checkbox"/> kan niet fietsen verkeer te moeilijk <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> heeft geen (aangepaste) fiets <input type="checkbox"/> afstand <input type="checkbox"/> ouder kan zelf niet begeleiden omdat <input type="checkbox"/> andere |
| auto | | | <input type="checkbox"/> geen wagen in het gezin <input type="checkbox"/> geen tweede wagen in het gezin <input type="checkbox"/> geen hulp in het netwerk: grootouders, familie, buren die ook een rit voor hun rekening kunnen nemen <input type="checkbox"/> geen (aangepaste) wagen <input type="checkbox"/> afstand <input type="checkbox"/> andere : |
| informele carpool of schoolpool | | | Bent u bereid en in de mogelijkheid andere leerlingen mee te nemen? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> neen andere: |
| Andere:Vb. gecombineerde verplaatsing Vb. wandelpool georganiseerd door de wijk | | | |

Enkel voor BuSO



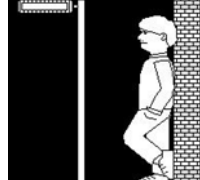

| Hoe ? | Mogelijk | Niet mogelijk | Indien niet mogelijk : reden |
|---------------------------------------|----------|---------------|---|
| Openbaar vervoer: De Lijn of de trein | | | <input type="checkbox"/> te weinig tijdsbesef <input type="checkbox"/> te weinig kennis van het openbaar vervoer <input type="checkbox"/> kan niet omgaan met onverwachte omstandigheden <input type="checkbox"/> bus- en treinstations zijn te druk <input type="checkbox"/> slechte verbinding <input type="checkbox"/> vatbaar voor afleiding en beïnvloeding (drugs, afpersing, pesterijen, ...) <input type="checkbox"/> andere: |

Luik 4: hefboomen

| Wat ? | Mogelijk | Niet mogelijk | Indien niet mogelijk : reden |
|--|----------|---------------|---|
| Opvang in eigen school (zowel binnen school als binnen MFC) Of elders: vb. in de gemeente | | | <input type="checkbox"/> er is geen aanbod in de school van mijn kind <input type="checkbox"/> ik ken het aanbod niet in mijn regio <input type="checkbox"/> opvanguren zijn niet goed <input type="checkbox"/> te duur <input type="checkbox"/> andere |
| Blue assist (app of kaartjes) | | | <input type="checkbox"/> geen smartphone <input type="checkbox"/> mijn kind begrijpt de bedoeling van de kaart niet <input type="checkbox"/> andere |
| Viamigo | | | <input type="checkbox"/> geen smartphone <input type="checkbox"/> wel een smartphone maar geen internettoegang <input type="checkbox"/> te zwak om concept te leren <input type="checkbox"/> andere |
| Andere: Vb. App Beta prenten Vb. persoonlijk assistent Andere: | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
|--|--|--|--|

Luik 5: criteria

| | | | |
|--|--|--|---|
|  | <p>BuBaO en BuSO (*)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> opstapplaats(en) zijn binnen de 35 km <input type="checkbox"/> opstapplaats(en) zijn niet binnen de 35 km |  | <p>BuBaO leerling (*)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> woont te dicht bij school: geen toegang tot CLLV <input type="checkbox"/> woont verder dan 1.5 km van de school en heeft toegang tot CLLV |
|  | <p>BuBaO en BuSO (*)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> gezin werd geïnformeerd dat leerling niet thuis wordt opgehaald maar op een opstapplaats (max 500 meter) |  | <p>BuSO leerling: (*)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> woont te dicht bij school: geen toegang tot CLLV <input type="checkbox"/> woont verder dan 4 km van de school en heeft toegang tot CLLV |

(*) concrete adressen: zie syntheseformulier

Luik 6: synthese

| Adressen voor dit kind (max 3) | Afstand km(**) | |
|--------------------------------|----------------|---|
| | | <input type="checkbox"/> opstapplaats verder dan 35 km <input type="checkbox"/> BuBaO opstapplaats ≤ 1.5 km <input type="checkbox"/> BuSO opstapplaats ≤ 4 km |
| | | <input type="checkbox"/> opstapplaats verder dan 35 km <input type="checkbox"/> BuBaO opstapplaats ≤ 1.5 km <input type="checkbox"/> BuSO opstapplaats ≤ 4 km |
| | | <input type="checkbox"/> opstapplaats verder dan 35 km <input type="checkbox"/> BuBaO opstapplaats ≤ 1.5 km <input type="checkbox"/> BuSO opstapplaats ≤ 4 km |

(**) op basis van de website van de overheid: <https://www.geopunt.be/> De centrale opstapplaats in de buurt wordt later door de Lijn bepaald. .

| Wijze van vervoer (je mag meer dan 1 keuze aanduiden) | Hefbomen/hulpmiddelen |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> te voet <input type="checkbox"/> fiets <input type="checkbox"/> openbaar vervoer: de Lijn <input type="checkbox"/> openbaar vervoer: de trein <input type="checkbox"/> informele carpool <input type="checkbox"/> schoolpool <input type="checkbox"/> de auto <input type="checkbox"/> andere: <input type="checkbox"/> collectief busvervoer: commissie onderzoekt de vraag <input type="checkbox"/> dagelijks (10 ritten per week) <input type="checkbox"/> regelmatig (alles tussen 5 en 9 ritten per week) <input type="checkbox"/> regelmatig beperkt (tussen 1 en 4 ritten per week) <input type="checkbox"/> 2 keer per week (maandag/vrijdag) | <input type="checkbox"/> opvang in eigen school <input type="checkbox"/> opvang elders (vb. eigen dorp) <input type="checkbox"/> gebruik van App: Viamigo <input type="checkbox"/> gebruik van App: Blue Assist <input type="checkbox"/> andere: Bijkomende vraag: Krijgt uw kind NU een gratis Buzzy Pazz (via dossier VAPH/ integrale jeugdhulpverlening) ? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> neen |
| Rolstoel <input type="checkbox"/> neen <input type="checkbox"/> ja, volledig rolstoelafhankelijk <input type="checkbox"/> ja, beperkt rolstoelafhankelijk | |

Luik 7 : Advies en beslissing

STANDAARDPROCEDURE:

- Er is **geen nood/geen vraag** naar CLLV. De leerling zal de verplaatsing naar school als volgt maken:
- Er is een vraag naar CLLV. De leerling heeft echter geen toegang tot CLLV, **voldoet niet aan de criteria**. Er kan geen CLLV aangevraagd worden. De leerling zal de verplaatsing naar school als volgt maken:
- Er is nood/ vraag aan CLLV en het kind voldoet **WEL** aan alle criteria. School en ouders vullen samen een aanvraag in voor de commissie. Ouders krijgen info over procedure/data commissie.

UITZONDERINGSPROCEDURE

- Er is nood aan CLLV en het kind voldoet **NIET** aan alle criteria. School en ouders vullen samen een aanvraag in en maken dit over aan de commissie. Ouders moeten duidelijk de boodschap krijgen dat een UITZONDERING wordt gevraagd op de gangbare regelgeving in het pilootproject. De commissie onderzoekt de uitzondering en enkel als er voldoende uitzonderlijke elementen in het verhaal zijn zal een kind toegang krijgen tot het CLLV. Ouders krijgen info over procedure en data van de commissie.

Luik 8 : Aanvraag commissie (*)**

Motivering aanvraag voor collectief vervoer voor uw kind.

(* het volledig dossier van 6 pagina's wordt overgemaakt aan commissie luik 8 = SYNTHESE)**

Beslissing en motivering commissie:

Datum en handtekening commissievoorzitter

De ouders bevestigen de correctheid van alle bovenstaande gegevens. Datum:

Handtekening school:
ouder(s):

Handtekening

BIJLAGE 4: INTAKEFORMULIER PILOOTREGIO ROESLARE

VRAGENLIJST IN FUNCTIE VAN HET LEERLINGENVERVOER – KLEUTER/LAGER ONDERWIJS

Wie heeft het document samen met de ouder(s) ingevuld?

DEEL 1: ALGEMENE GEGEVENS

Naam Leerling:

Geboortedatum: Geboorteplaats:

Rijksregisternummer:

Naam ouder 1:

Adres ouders 1:

2^{de} adres ouder 1: (Indien van toepassing)

Naam ouder 2: (Indien van toepassing)

Adres ouder 2: (Indien van toepassing)

2^{de} adres ouder 2: (Indien van toepassing)

Verblijfsregeling: (Indien van toepassing)

Adres voorziening: (Indien van toepassing)

Aanmelding voor (richting/jaar):

Aantal km van thuis naar school:

Type leerling: Heeft de leerling een VAPH-dossier? Ja - Neen (om te kaderen of er al een Buzzy Pazz is.)

DEEL 2: ZELFREDZAAMHEID

1. Bevraag de fysieke zelfredzaamheid

Zijn er indicaties van: fysieke handicap, beperkte motoriek, medische problemen, zware medicatie, zwaarlijvigheid, epilepsie,

Ook positieve bevindingen zijn belangrijk: sportieve leerling, stevige lichaamsbouw,

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Bevraag de psychosociale redzaamheid

Zijn er mentale beperkingen? Is er een diagnose van ASS? Zijn er ernstige symptomen van ADHD, angst, onzekerheid, problemen met tijdsbesef, paniecreacties,

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. Zijn er factoren in de thuiscontext die er voor zorgen dat de leerling geen ondersteuning kan krijgen bij de verplaatsing tussen de woonplaats en de school = gezinszelfredzaamheid

Vb.: éénoudergezin, aantal kinderen, fysieke handicap of medische problemen bij de ouders, geen wagen ter beschikking, financieel onvermogend, werkomstandigheden, verblijf in een instelling, plaatsing jeugdrechtbank,....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

DEEL 3: VERPLAATSINGSMOGELIJKHEDEN

Overloop de verschillende verplaatsingsmogelijkheden. Gelieve aan te duiden welke mogelijk zijn en welke niet. Indien de verplaatsingsmogelijkheid niet mogelijk is, gelieve de reden(en) aan te duiden met een kruisje.

1. Te voet naar school stappen: MOGELIJK - NIET MOGELIJK (aankruis het juiste antwoord)

- Reden: Leeftijd
 Afstand
 Leerling is niet mobiel
 Verkeersveiligheid
 Andere:

2. Met de fiets naar school: MOGELIJK - NIET MOGELIJK

- Reden: Afstand is niet haalbaar
 Fysieke beperking
 Leerling kan niet fietsen
 Leerling heeft geen fiets of heeft een aangepaste fiets nodig
 Verkeersgevaarlijke situatie (te druk, moeilijke oversteken, veel andere weggebruikers)
 Andere:

3. De leerling wordt gebracht met de wagen: MOGELIJK - NIET MOGELIJK

- Reden: Geen auto / geen aangepaste auto
 Werkomstandigheden
 Afstand / tijdsinvestering
 Financieel niet haalbaar
 Fysieke of medische reden bij de ouders
 Andere:

4. Met de auto in een carpoolstelsel: MOGELIJK - NIET MOGELIJK

- Reden: Antwoord op vraag 3a is "niet mogelijk"
 Kind met hulpmiddelen
 Kind met grote zorgnood
 Werkomstandigheden
 Geen kinderen in de buurt
 Verantwoordelijkheid over andere kinderen
 Andere:

5. Kan voor- en naschoolse opvang een oplossing bieden?

- Ja, voorschoolse opvang
 Ja, naschoolse opvang
 Beiden

6. Wensen de ouder(s) in een systeem van opvang te stappen?

Ja

Neen, reden:

6. Kan de leerling zich naar een gemeenschappelijk opstapplaats ^(max. 500 meter) verplaatsen?

Ja

Neen, reden:

7. Eventueel een andere mogelijke oplossing om de leerling tot in de school te brengen:

.....

De ouder(s) bevestigen de correctheid van bovenstaande gegevens

Handtekening ouder(s)

VRAGENLIJST IN FUNCTIE VAN HET LEERLINGENVERVOER – SECUNDAIR ONDERWIJS

Wie heeft het document samen met de ouder(s) ingevuld?

DEEL 1: ALGEMENE GEGEVENS

Naam Leerling:

Geboortedatum: Geboorteplaats:

Rijksregisternummer:

Naam ouder 1:

Adres ouders 1:

2^{de} adres ouder 1: (indien van toepassing)

Naam ouder 2: (indien van toepassing)

Adres ouder 2: (indien van toepassing)

2^{de} adres ouder 2: (indien van toepassing)

Verblijfsregeling: (indien van toepassing)

Adres voorziening: (indien van toepassing)

Aanmelding voor (richting/jaar):

Aantal km van thuis naar school:

Type leerling: CLB attest voor opleidingsvorm:

Heeft de leerling een VAPH-dossier? Ja - Neen (om te kaderen of er al een Buzzy Pass is.)**DEEL 2: ZELFREDZAAMHEID****1. Bevraag de fysieke zelfredzaamheid**

Zijn er indicaties van: fysieke handicap, beperkte motoriek, medische problemen, zware medicatie, zwaarlijvigheid, epilepsie,

Ook positieve bevindingen zijn belangrijk: sportieve leerling, stevige lichaamsbouw,

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Bevraag de psychosociale redzaamheid

Zijn er mentale beperkingen? Is er een diagnose van ASS? Zijn er ernstige symptomen van ADHD, angst, onzekerheid, problemen met tijdsbesef, paniekeracties,

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. Zijn er factoren in de thuiscontext die er voor zorgen dat de leerling geen ondersteuning kan krijgen bij de verplaatsing tussen de woonplaats en de school = gezinszelfredzaamheid

Vb.: éénoudergezin, aantal kinderen, fysieke handicap of medische problemen bij de ouders, geen wagen ter beschikking, financieel onvermogen, werkomstandigheden, verblijf in een instelling, plaatsing jeugdrechtsbank,...

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

DEEL 3: VERPLAATSINGSMOGELIJKHEDEN

Overloop de verschillende verplaatsingsmogelijkheden. Gelieve aan te duiden welke mogelijk zijn en welke niet. Indien de verplaatsingsmogelijkheid niet mogelijk is, gelieve de reden(en) aan te duiden met een kruisje.

1. Te voet naar school stappen: MOGELIJK - NIET MOGELIJK omcirkel het juiste antwoord

Reden: Leeftijd

Afstand

Leerling is niet mobiel

Verkeersveiligheid

Andere:

2. Met de fiets naar school: MOGELIJK - NIET MOGELIJK

- Reden: Afstand is niet haalbaar
 Fysieke beperking
 Leerling kan niet fietsen
 Leerling heeft geen fiets of heeft een aangepaste fiets nodig
 Verkeersgevaarlijke situatie (te druk, moeilijke oversteken, veel andere weggebruikers)
 Andere:

3. De leerling wordt gebracht met de wagen: MOGELIJK - NIET MOGELIJK

- Reden: Geen auto / geen aangepaste auto
 Werkomstandigheden
 Afstand / tijdsinvestering
 Financieel niet haalbaar
 Fysieke of medische reden bij de ouders
 Andere:

4. Met de auto in een carpoolsysteem: MOGELIJK - NIET MOGELIJK

- Reden: Antwoord op vraag 3a is "niet mogelijk"
 Kind met hulpmiddelen
 Kind met grote zorgnood
 Werkomstandigheden
 Geen kinderen in de buurt
 Verantwoordelijkheid over andere kinderen
 Andere:

5. De leerling maakt gebruik van het openbaar vervoer: MOGELIJK - NIET MOGELIJK

- Reden: Leeftijd
 Fysieke beperking:
 Psychosociale beperking:
 De leerling is zeer vatbaar voor beïnvloeding (drugs, afpersing, pesten,....)
 Beschikbaarheid en dienstregeling van openbaar vervoer
 Slechte verbinding
 Complexe trajecten met meerdere overstappen
 Zeer lange reisduur
 De afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte/het treinstation is te ver
 Andere:

Belangrijk: Wie buiten de ophaalzone van 35 km woont is sowieso aangewezen op openbaar vervoer, tenzij de ouders de leerling zelf naar een ophaalpunt binnen de ophaalzone brengen of laten komen.

6. Kan de leerling zich naar een gemeenschappelijk opstapplaats ^(max. 500 meter) verplaatsen?

Ja

Neen, reden:

7. Eventueel een andere mogelijke oplossing om de leerling tot in de school te brengen:

.....

Hulpmiddelen om ouders te bewegen om toch gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Geef wat uitleg rond de systemen van Viamigo en Blue Assist (info zie brochure)

Waarom is Viamigo geen goede oplossing:

- De leerling beschikt niet over een smartphone of heeft geen internetabonnement
- De leerling is niet in staat om het concept aan te leren
- Er is helemaal geen vertrouwen in het kunnen van de leerling
- De leerling is onvoldoende betrouwbaar / vatbaar voor verantwoordelijkheid
- Andere reden:

Waarom is Blue Assist geen goede oplossing:

- De leerling begrijpt de bedoeling van de kaart niet
- De leerling durft geen contact te leggen met andere mensen
- Andere reden:

De ouder(s) bevestigen de correctheid van bovenstaande gegevens

Handtekening ouder(s)