

Beheer van het schoolvervoer voor leerlingen met zorgnoden in het Waals Gewest

Meer dan 24.000 leerlingen van het lager en het secundair onderwijs maken gebruik van georganiseerd vervoer tussen hun woonplaats en een school van de Franse Gemeenschap in het Waals Gewest.

Het recht om naar de dichtstbijzijnde school te worden gebracht maakt het mogelijk om, conform het schoolpact, de keuzevrijheid van ouders te respecteren als er op redelijke afstand geen school is die beantwoordt aan hun keuze.

De kosten van dat vervoer belopen 57 miljoen euro per jaar voor de Waalse financiën.

Het Rekenhof heeft onderzocht hoe de Waalse Overheidsdienst (SPW) de toekenning van het recht op vervoer en de begeleiding van leerlingen beheert, en hoe dat vervoer praktisch wordt geregeld door de groep TEC, die met die opdracht werd belast door het decreet van 1 april 2004.

Het onderzoek spitste zich toe op het vervoer van leerlingen met zorgnoden, dat al jarenlang ter discussie staat omdat sommige leerlingen veel te lang onderweg zijn.

Het Rekenhof stelt vast dat in maart 2018 1.613 leerlingen elke dag meer dan drie uur onderweg waren en voor 400 van hen duurde het reistraject zelfs meer dan vier uur. Alle betrokken leerlingen gaan naar een gespecialiseerde onderwijsinstelling.

De Waalse regering verklaart die veel te lange reistijden in essentie door de afstand tussen de woonplaats en de scholen voor leerlingen met zorgnoden, want dergelijke scholen zijn minder talrijk in aantal. Het verband tussen de afstand en de duur van de reistijd is echter niet formeel aangetoond. De organisatie van het traject op zich is ook een verklarende factor. TEC heeft de neiging voor langere trajecten te opteren, veeleer dan nieuwe trajecten uit te tekenen, en de vervoersmaatschappij baseert zich daarvoor op de financiering middels gesloten enveloppe en de onmogelijkheid om het aantal begeleiders op te trekken.

Daarnaast stelt het Rekenhof tekortkomingen vast in diverse controles die de SPW en TEC uitvoeren om na te gaan of de dichtstbijzijnde school wordt bezocht, of de leerling effectief in de bus zit en of er een reguliere lijn kan worden toegewezen. Het zou mogelijk moeten zijn op bepaalde trajecten tot minder lange reistijden te komen door beter te gaan controleren, zodat het vervoer enkel wordt gebruikt door leerlingen die er recht op hebben en die er effectief gebruik van maken.

Het Rekenhof stelt ook vast dat er nog een uitvoeringsbesluit ontbreekt voor diverse artikelen in het decreet van 1 april 2004. Meer dan 8.000 leerlingen die binnen een redelijke afstand beschikken over een school die beantwoordt aan hun keuze, worden naar die school gebracht zonder bijzondere voorwaarden in verband met de bereikbaarheid van de school, terwijl het schoolpact daar niet toe verplicht.

Het Rekenhof heeft zo'n veertig trajecten geïdentificeerd waarbij een begeleider aanwezig zou moeten zijn op basis van de criteria die de regering bepaalde, maar waar dat om budgettaire redenen niet zo is. Bovendien kan bij gebrek aan gegevens over het geheel van de trajecten niet worden nagegaan of er effectief begeleiding is. Meer algemeen is het zo dat het schoolvervoer niet aan bod komt in de denkoefening die thans bij de TEC loopt over de kwaliteit van de dienstverlening.

Gezien de vaststellingen die werden gedaan, komt het Rekenhof tot de conclusie dat het schoolvervoer een zeker gebrek aan sturing vertoont. Het beveelt aan de rol en de opdrachten van alle actoren (scholen, ouders, TEC, vervoerder, SPW en begeleiders) opnieuw te definiëren om de

verantwoordelijkheden beter op elkaar af te stemmen en om ervoor te zorgen dat de reisduur en de kwaliteit van de dienstverlening aan leerlingen met zorgnoden verbetert.

De minister die bevoegd is voor Mobiliteit en Vervoer antwoordde op 13 februari 2019 door te stellen dat de overeenkomst van openbare dienst 2019-2023 tussen het Waals Gewest en de Waalse vervoersmaatschappij op 31 januari 2019 door de Waalse regering werd goedgekeurd en globaal zou moeten tegemoetkomen aan de aanbevelingen van het Rekenhof.