

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

23 JUNI 1981

WETSONTWERP houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer

AMENDEMENTEN
VOORGESTELD DOOR DE HEER BREYNE

Art. 4.

Paragraaf 2 vervangen door wat volgt :

« § 2. De diensten verzekeren eveneens vervoer voor niet onder § 1 bedoelde leerlingen, voor zover deze een school bezoeken die gelegen is in de door de diensten bediende zone en voor zover er geen passend openbaar vervoer bestaat. Voor de toegang tot dat vervoer wordt voorrang verleend, binnen de perken van de beschikbare plaatsen, aan de leerlingen die de dichtstbijgelegen confessionele, niet-confessionele of pluralistische school bezoeken.

» De leerlingen die gebruik maken van dit faciliteitsvervoer, betalen de vervoerprijs volgens het tarief van de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen. »

Art. 7.

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Het stelsel, dat in het wetsontwerp wordt voorgesteld voor het faciliteitsvervoer, steunt op het principe dat de leerling die toegang wenst te hebben tot dat vervoer, de dichtstbijgelegen confessionele, niet-confessionele of pluralistische school moet bezoeken of de dichtstbijgelegen niet-classificeerbare school, behalve wanneer op kortere afstand de vrije keuze verzekerd is hetzij door een pluralistische school, hetzij door een confessionele en niet-confessionele school. De niet-classificeerbare secundaire school moet dan echter tot een scholengemeenschap behoren (art. 4, § 2). De Minister kan evenwel van dat stelsel afwijken om de

Zie :

734 (1980-1981) :

- N° 1: Wetsontwerp.
- N° 2 en 3: Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

23 JUIN 1981

PROJET DE LOI portant création du Service national de transport scolaire

AMENDEMENTS
PRESENTES PAR M. BREYNE

Art. 4.

Remplacer le § 2 par ce qui suit :

« § 2. Les services prennent en charge des élèves non visés au § 1 du présent article pour autant que ces élèves fréquentent une école située dans la zone desservie et qu'il n'existe aucun transport public répondant aux besoins. Le bénéfice de ce transport est accordé par priorité et dans les limites des places disponibles aux élèves qui fréquentent l'école confessionnelle, non confessionnelle ou pluraliste la plus proche.

» Les élèves qui utilisent ce transport de commodité acquittent le montant fixé dans le tarif de la Société nationale des transports vicinaux. »

Art. 7.

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Le système de transport de commodité qui est proposé dans le projet de loi est basé sur le principe que l'élève qui désire bénéficier de ce transport doit fréquenter l'école confessionnelle, non confessionnelle ou pluraliste la plus proche ou l'école catégorisable la plus proche sauf si le libre choix est assuré à une distance moindre du domicile de l'élève par une école pluraliste ou par une école confessionnelle et une école non confessionnelle. L'école secondaire non catégorisable doit toutefois être rattachée à un centre d'enseignement (art. 4, § 2). Le Ministre peut déroger à ce système sur la proposition unanime d'une commission

Voir :

734 (1980-1981) :

- N° 1: Projet de loi.
- N° 2 et 3: Amendements.

kostprijs van de organisatie van het vervoer te verlagen en de dienstverlening te verbeteren, op eenparig voorstel van een raadgevende commissie en zonder dat hij de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer kan ontslaan van het vervullen van zijn wettelijke taken (art. 7).

De ervaring die reeds werd opgedaan in de streken waar het faciliteitsvervoer gecoördineerd werd voor het geheel van de onderwijsnetten, wijst uit dat dergelijk stelsel niet realistisch is. Er moeten zoveel afwijkingen worden toegestaan op het principe van de dichtsbijgelegen school dat de uitzondering feitelijk de algemene regel wordt.

Men moet er zich goed rekenschap van geven dat de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer dat vervoer niet zal inrichten op grond van de behoeften van elke individuele school, maar wel op grond van de behoeften van een hele streek. Hij zal de reisritten zo uitspelden dat het grootst aantal scholen in elke streek kan worden bediend en dat de leerlingen daarheen worden vervoerd waar de ouders wensen dat zij school lopen.

Om de kostprijs van het vervoer te verminderen, heeft de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer er alle belang bij, geen plaatsen onbezet te laten. De schoolbussen moeten derhalve toegankelijk zijn voor elke leerling die een school in de nabijheid van de reisrit bezoekt. Indien de dienst meent dat het economisch niet mogelijk is, alle vragen te voldoen, dan zal hij voorrang moeten geven aan de leerlingen die de dichtsbijgelegen confessionele, niet-confessionele of pluralistische school bezoeken.

De vraag kan zelfs worden gesteld of het wel nodig is, die voorrang te voorzien, want zij zal onvermijdelijk aanleiding geven tot moeilijkheden, zodra een confessionele en een niet-confessionele school op dezelfde reisrit gelegen zijn. Hoe zullen dan de plaatsen tussen beide scholen worden verdeeld? Elk de helft? En wat zal de dienst doen indien de aldus verdeelde plaatsen niet volstaan om de vraag te voldoen? Zullen bepaalde leerlingen worden geweigerd of zal een bijkomende dienst worden ingeschakeld die zelf slechts voor de helft zou worden bezet?

Het kan echter nuttig zijn, een voorrangscriterium vast te leggen voor uitzonderlijke gevallen, i.p.v. daarvan de algemene regel te maken.

P. BREYNE.

Ch. MOORS.

F. DEMEULENAERE-DEWILDE.

consultative et sans pouvoir dispenser le Service national de transport scolaire de l'accomplissement de ses missions légales, afin de réduire le coût de l'organisation du transport et d'en améliorer le service (art. 7).

L'expérience acquise dans les régions où un transport à facilités a été coordonné pour l'ensemble des réseaux d'enseignement montre que ce système n'est pas réaliste. Il faut consentir tant de dérogations au principe de l'école la plus proche que l'exception devient en fait la règle générale.

Il faut bien se rendre compte du fait que le Service national de transport scolaire n'organisera pas ce transport en fonction des besoins de chaque école en particulier, mais en fonction des besoins de toute une région. Il tracera les itinéraires de telle manière qu'un maximum d'écoles de chaque région puissent être desservies et que les élèves soient transportés à l'école que les parents ont choisie.

Afin de réduire le coût du transport, le Service national de transport scolaire a tout intérêt à veiller à ce que les bus soient complets. Ceux-ci doivent dès lors accueillir tous les élèves qui fréquentent une école située à proximité d'un point de l'itinéraire. S'il estime qu'il est impossible, d'un point de vue économique, de satisfaire toutes les demandes, le Service devra accorder la priorité aux élèves qui fréquentent l'école confessionnelle, non confessionnelle ou pluraliste la plus proche.

On peut même se demander s'il est bien nécessaire de prévoir cette priorité, car celle-ci entraînera inévitablement des difficultés dès le moment où une école confessionnelle et une école non confessionnelle se trouveront sur le même itinéraire. Comment, dans ce cas, les places seront-elles réparties entre les deux écoles? Le seront-elles par moitié? Que fera le Service si les places ainsi réparties ne suffisent pas à satisfaire la demande? Certains élèves seront-ils refusés ou organisera-t-on un service complémentaire dont la moitié seulement de la capacité sera utilisée?

Il peut toutefois être utile de prévoir un critère de priorité pour les cas exceptionnels, plutôt que d'en faire la règle générale.