Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2854

Vragen van het lid **Westerveld** (PRO) aan de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over *leerlingenvervoer als randvoorwaarde voor toegang tot onderwijs* (ingezonden 9 juli 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Tielen** (Onderwijs, Cultuur en Wetenschap) (ontvangen 31 augustus 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 2545.

Vraag 1
Deelt u de mening dat leerlingenvervoer niet primair een logistiek vraagstuk is, maar in essentie een randvoorwaarde is voor toegang tot onderwijs? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid om de regie over het leerlingenvervoer naar u toe te trekken?

Antwoord 1
Leerlingenvervoer zorgt ervoor dat kinderen die niet zelfstandig naar school kunnen reizen, toch naar school kunnen. Iedere gemeente beslist welke leerlingen recht hebben op een vervoersvoorziening en hoe dat kan worden georganiseerd. Dat kan zijn (begeleid) reizen via het openbaar vervoer, per fiets, een voorziening in de kosten die ouders zelf maken of aangepast vervoer. We zijn van mening dat het passend is dat deze beslissingen op lokaal niveau genomen worden. Gemeenten zijn immers vertrouwd met de lokale situatie en hebben al contacten met plaatselijke samenwerkingsverbanden en scholen.
Het Ministerie van OCW ontvangt verschillende signalen over knelpunten in de uitvoering van het leerlingenvervoer – vanuit het werkveld – en heeft daarom regie genomen om, samen met onder andere Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), Ouders en Onderwijs, LBVSO en sectorraad Gespecialiseerd Onderwijs (GO), tot een werkagenda leerlingenvervoer te komen. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 2. OCW werkt daarnaast samen met VWS aan het verbeteren van het doelgroepenvervoer, waar leerlingenvervoer onder valt. Zo nam OCW deel aan de verbeteragenda doelgroepenvervoer en wordt er met VWS en I&W samengewerkt op het gebied van publieke mobiliteit.

ah-tk-20252026-2854
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 2
Kunt u schetsen wat er de afgelopen jaren is gedaan om de aanhoudende problemen in het leerlingenvervoer aan te pakken? Is het aanpassen van de normbedragen voldoende om de problemen te lijf te gaan, zeker in relatie tot de stijgende kosten voor brandstof?

Antwoord 2
Op 19 november 2025 is overleg gevoerd met Ouders & Onderwijs, LBVSO, VGN en Sectorraad GO over het leerlingenvervoer. Het doel van dit gesprek was om samen te bezien wat er in het onderwijsdomein gedaan kan worden om de uitvoering van het leerlingenvervoer te verbeteren, in aanvulling op de verbeteraanpakken doelgroepenvervoer (onder regie van het Ministerie van VWS) en Publieke Mobiliteit (onder regie van I&W). In de komende maanden wordt de werkagenda verder uitgewerkt. Elk van de betrokken partijen zal een deel van de acties op zich nemen. Conform toezegging zal ik de Kamer voor het herfstreces informeren over de voortgang van de werkagenda en de thema's waar deze zich op richt.[1]

Vraag 3
Is uw verwachting dat bij de start van schooljaar 2026–2027 grote problemen zullen uitblijven? Zo nee, bent u hierover met gemeenten en scholen in gesprek?

Antwoord 3
Aan het begin van een nieuw schooljaar verandert er vaak veel voor leerlingen, de scholen en de vervoerders. Voor leerlingen en ouders kunnen de school, het vervoer en ook de route nieuw zijn. Ook vervoerders kunnen te maken krijgen met nieuwe contracten en/of nieuwe routes. Dat geeft soms opstartproblemen en dat willen we allemaal zo veel mogelijk voorkomen. Het is aan gemeenten, vervoerders en het onderwijs om daar samen goede afspraken over te maken.
Het Ministerie van OCW heeft korte lijnen met gemeenten – ook via de VNG – en vervoerders. Op dit moment zijn de gesprekken die we met hen voeren voornamelijk in het kader van de werkagenda. Met de werkagenda hopen we samen stappen te zetten in het duurzaam verbeteren van het leerlingenvervoer. Over de concrete invulling van de werkagenda wordt u voor het herfstreces geïnformeerd in de hierboven genoemde Kamerbrief.

Vraag 4
Wat is er gedaan met de opmerkingen van uw ambtsvoorganger die in 2022 het «onacceptabel» noemde dat veel gemeenten de reistijd niet bijhouden? Gebeurt dat inmiddels wel? Zo ja, is de reistijd inmiddels gehalveerd zoals uw ambtsvoorganger wilde bewerkstelligen?

Antwoord 4
Het is zorgelijk dat er momenteel geen goed inzicht is in de staat van het leerlingenvervoer. Daarom willen we met de werkagenda ook de monitoring van het leerlingenvervoer verbeteren. Een van de doelstellingen van de werkagenda leerlingenvervoer is om meer inzicht te krijgen in de gemiddelde reistijd van leerlingen. We bereiken dit onder andere door een inventarisatie van de beschikbare cijfers rondom het leerlingenvervoer. Daarnaast heeft OCW Oberon verzocht om in Q3 2026 bij gemeenten een landelijke monitor leerlingenvervoer uit te vragen – deze meting is in 2022 en 2024 ook uitgevoerd. Uit de monitor van 2024 kwam naar voren dat 49% van de 210 gemeenten weet hoelang leerlingen gemiddeld onderweg zijn. Dit is gemiddeld 50 minuten.[2]

Vraag 5
Klopt het dat voor leerlingenvervoer niet dezelfde regels gelden als voor bijvoorbeeld lijnbussen en taxi's, waardoor leerlingen die naar school moeten in de file terecht kunnen komen terwijl een taxi wél door kan rijden?

---

[1] TZ202606–059
[2] Het invullen van de Oberon-monitor is voor gemeenten niet verplicht.

Antwoord 5
Reizigers die gebruik maken van gemotoriseerd vervoer kunnen door files langer onderweg zijn naar werk, afspraken of dagbesteding. Leerlingen die met het aangepaste vervoer naar school reizen kunnen, net als andere reizigers, ook in deze files terecht komen.
Rijkswaterstaat geeft aan dat zowel taxi's als vervoerders binnen het doelgroepenvervoer geen aparte wettelijke status voor de te gebruiken plek op de weg en te gebruiken wegdelen hebben. Wel hebben wegbeheerders mogelijkheden om breder gebruik van busbanen en busstroken toe te staan indien zij dat nodig en verantwoord achten in de specifieke situatie ter plekke, zie ook het antwoord op vraag 6.

Vraag 6
Is het technisch en juridisch mogelijk om een vrijstelling te krijgen voor leerlingenvervoer, waardoor deze wel gebruik mogen maken van een lijnbusbaan, zodat zij zo kort mogelijk in het vervoersmiddel zitten? Zo ja, ligt de verantwoordelijkheid hiervoor dan bij de Rijksoverheid, provincie of gemeenten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6
Het is juridisch en technisch mogelijk om een vrijstelling te krijgen voor leerlingenvervoer, maar het is onwenselijk om een situatie te creëren waarin te veel doelgroepen een voorrangspositie krijgen. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 5. Wel geeft Rijkswaterstaat aan dat wegbeheerders bepaalde ge- of verbodsborden specifiek wel of niet kunnen laten gelden voor bepaalde soorten weggebruikers (door middel van een onderbord). Ook kunnen wegbeheerders op grond van artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) ontheffing verlenen aan bepaalde soorten weggebruikers voor bepaalde verkeerstekens en verkeersregels, waaronder die met betrekking tot gebruik van busbanen en busstroken (RVV 1990, artikel 81). Hierdoor kunnen wegbeheerders maatwerk leveren, rekening houdend met de situatie ter plekke. De wegbeheerders kunnen hierbij verschillende belangen afwegen, zoals de verkeersveiligheid en doorstroming van zowel het leerlingenvoer als het overige verkeer.

Vraag 7
Wat heeft de campagne «Sleur? Word chauffeur!» destijds opgeleverd? Zijn er momenteel campagnes of acties ingezet om meer chauffeurs te werven voor doelgroepenvervoer?

Antwoord 7
De campagne «Sleur? Word chauffeur!» is een initiatief dat in september 2022 gestart is door het Sociaal Fonds Mobiliteit. Vanwege het succes van de campagne in het bereiken van potentiële sollicitanten loopt deze nog door tot in ieder geval september 2027, onder de naam: «Stuur met je hart». Vanaf het begin van de campagne tot en met mei 2026 waren er ruim 11.000 contactmomenten.[3]
Het doel voor afgelopen schooljaar was 3000 sollicitanten. Dit werd ruim behaald. Voor dit nieuwe schooljaar (september 2026-september 2027) is het doel 3300 sollicitanten. Zover bij ons bekend lopen er daarnaast geen andere campagnes om meer chauffeurs te werven.

[3] Bijvoorbeeld ingevulde sollicitaties of andere contactmomenten