31521 Taxibeleid

31497 Passend onderwijs

Nr. 142 Brief van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 oktober 2026

Niet alle kinderen kunnen zelfstandig naar school reizen. Leerlingenvervoer is voor hen cruciaal om naar school te kunnen gaan en hun talenten te ontwikkelen. Het is belangrijk dat dit in alle regio's goed geregeld wordt. Helaas zijn er nog te veel plekken waar dit niet goed gaat en dit leidt soms tot schrijnende situaties. Hierbij informeer ik uw Kamer, zoals toegezegd in het commissiedebat passend onderwijs 2026, in afstemming met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Leerlingenbelang Voortgezet Speciaal Onderwijs (LBVSO), Ouders en Onderwijs, sectorraad Gespecialiseerd Onderwijs, Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en Overkoepelend Netwerk Samenwerkingsverbanden (ONSwv) over de uitwerking van de drie thema's van de Werkagenda leerlingenvervoer.

In de brief beschrijf ik eerst de aanleiding en het doel van de werkagenda. Vervolgens benoem ik de geïdentificeerde aandachtgebieden (thema's), die in de bijlage verder zijn uitgewerkt. Daarna ga ik nader in op enkele (sub)thema's en geef ik daarmee antwoord op de door uw Kamer ingediende moties. Ik beschrijf hoe uitvoering is gegeven aan de toezegging aan lid Hamstra[1], ga in op de moties van lid Beckerman[2] en lid Westerveld[3], en geef daarmee ook antwoord op de vragen die lid Hamstra stelde in het tweeminutendebat passend onderwijs.[4]

Tot slot blik ik vooruit op de volgende fase van onze gezamenlijke inzet.

Aanleiding

Al langere tijd zijn er signalen dat het niet overal in Nederland goed gaat met de uitvoering van het leerlingenvervoer. Voor ouders en leerlingen betekent dit onzekerheid en frustraties. Leerlingen zijn langer dan nodig onderweg, komen te laat op school en kunnen daardoor niet aan alle lessen deelnemen[5] of komen

[1] Kamerstuk TZ202606-059
[2] Kamerstuk 36800-VIII-121
[3] Kamerstuk 31497-500
[4] Stenogram Tweeminutendebat Passend Onderwijs (CD 27/5)
[5] open.overheid.nl/documenten/dpc-dbf3e3d6d956b1c3769054edafe7025aaa605bdb/pdf

overprikkeld op school en kunnen daardoor niet goed meedoen. Voor ouders betekent het bijvoorbeeld dat zij minder kunnen werken. Vanaf 2022 zijn er diverse debatten gevoerd en verschillende acties ingezet[6]. Zo is er in de verbeteragenda doelgroepenvervoer onder andere de aanwijzingsregeling ambtenaren interbestuurlijk toezicht en deskundigen uitgebreid,[7] is er vanuit Sociaal Fonds Mobiliteit een campagne gestart om meer chauffeurs te werven en is het woordenboek reizigerskenmerken geüpdatet[8]. Uit signalen van gemeenten, ouders en leerlingen blijkt desondanks dat de druk op het leerlingenvervoer groot blijft, onder andere door de toename in het aantal ophaal- en wegbrengadressen, groeiende afstanden die het vervoer moet afleggen, de infrastructurele problemen en toenemende drukte op de weg. Ook is het toezicht in voertuigen vaak beperkt. Partijen betrokken bij de uitvoering, en ook uw Kamer en gemeenten, vragen in toenemende mate om meer sturing vanuit het ministerie van OCW.

Een belangrijke oorzaak van de problemen binnen het leerlingenvervoer is al langere tijd het tekort aan chauffeurs. Dit zal de komende jaren niet kleiner worden. Bovendien staan chauffeurs voor een moeilijke opdracht: zij moeten én op de weg letten en hebben een taak met betrekking tot de begeleiding en veiligheid van de leerlingen die zij vervoeren. Dit maakt dat de werkdruk groot en de werkeisen hoog zijn.

Op 19 november 2025 heeft de staatssecretaris van OCW overlegd met Ouders & Onderwijs, LBVSO, VNG en Sectorraad GO over het leerlingenvervoer. Doel van het gesprek was om samen te bezien wat we binnen het onderwijs aan de problematiek kunnen doen – wetende dat een deel van de oorzaken buiten het onderwijs ligt, zoals de eerdergenoemde chauffeurstekorten en soms onvoldoende toezicht. Naar aanleiding hiervan heeft OCW de regie genomen om samen met de betrokken organisaties tot een werkagenda te komen. Deze werkagenda richt zich op wat er in het onderwijsdomein kan worden gedaan om leerlingenvervoer te verbeteren, in aanvulling op de verbeteraanpak doelgroepenvervoer (onder regie van VWS) en Publieke Mobiliteit (onder regie van I&W).

Werkagenda thema’s

Het is van belang dat we vanuit de verschillende perspectieven – ouders, leerlingen, scholen, gemeenten, vervoerders, Rijk – gezamenlijk werken aan verbetering.

Doel van de werkagenda is om in alle regio’s een beter functionerend aanbod van leerlingenvervoer te hebben door de monitoring, de kwaliteit en de afstemming te verbeteren. Hierbij is het ook belangrijk om te benadrukken dat leerlingenvervoer, zoals uit de wetgeving volgt, breder is dan alleen het

[6] Kamerstuk 31521, nr.141
[7] Staatscourant 2026, nr. 21851
[8] CROW | Woordenboek reizigerskenmerken

aangepaste vervoer in de vorm van een taxi of busje. Andere vormen van leerlingenvervoer, zoals het geven van een fiets- of ov-vergoeding, kunnen een rol spelen bij het verhogen van de zelfredzaamheid en autonomie van leerlingen en mogen dan ook niet vergeten worden.

Er is geïnventariseerd op welke thema’s de werkagenda zich richt. In een bij deze brief gevoegd schema zijn de drie thema’s verder uitgewerkt. Elk thema wordt inhoudelijk getrokken door één van de partijen. De eindproducten van de werkagenda worden uiterlijk eind 2027 opgeleverd.

1. *Leerlingenvervoer bij doorverwijzing gespecialiseerd onderwijs (Kartrekker OCW)*

Het komt voor dat scholen en gemeenten de mogelijkheden voor leerlingenvervoer niet of te laat bespreken met ouders nadat hun kind wordt doorverwezen naar het gespecialiseerd onderwijs. Het gevolg hiervan is dat de ouders en de leerling het vervoer naar de nieuwe school nu niet kunnen meewegen in de keuze van de school. Het doel is om de rollen en verantwoordelijkheden voor het leerlingenvervoer vast te leggen zodat ouders, leerling, school en gemeente de mogelijkheden voor leerlingenvervoer kunnen meewegen in het besluit over welke school het beste past. Om dit te bereiken wordt een duidelijk overzicht opgesteld van welke partij wanneer aan zet is, en welke rollen en verantwoordelijkheden zij dragen bij het vormgeven van het leerlingenvervoer.

2. *Ontwikkelen kwaliteitskader (Kartrekker LBVSO)*

Binnen het leerlingenvervoer is de kwaliteit vaak nog niet helemaal op orde. Het gebeurt bijvoorbeeld dat leerlingen en ouders niet weten waar ze aan toe zijn, of te maken hebben met ritten die langer en vermoeiender zijn dan nodig. Het doel van werkgroep twee is om inhoudelijke bouwstenen, afwegingskaders en mogelijke kwaliteitsuitgangspunten te verkennen en verder uit te werken. Ook wordt er onderzocht hoe, indien mogelijk, de zelfredzaamheid van leerlingen kan worden vastgesteld en indien wenselijk kan worden vergroot en welke partijen daar een rol in hebben. De werkgroep houdt zich nu bezig met het opstellen van een kwaliteitskader waarin de verschillende subthema’s (zie de bijlage) zijn uitgewerkt. De werkgroepleden toetsen het kader bij hun achterban.

3. *Monitoring (Kartrekker VDVN en VNG)*

Op dit moment is het lastig om algemene uitspraken te doen over de kwaliteit van het leerlingenvervoer, omdat dit op landelijk niveau onvoldoende gemonitord wordt. Het doel van dit thema is om inzicht te krijgen in de staat van het leerlingenvervoer (kwaliteit en kwantiteit) en de (toekomstige) ontwikkelingen. Deze werkgroep gaat na welke data er rondom leerlingenvervoer op landelijk niveau al beschikbaar zijn en welke data aanvullend nodig zijn. De werkgroep onderzoekt hoe deze data gestandaardiseerd en structureel kunnen worden

verzameld. Een belangrijke informatiebron is de landelijke monitor leerlingenvervoer die Oberon in 2022 en 2024 uitgevoerd heeft, en momenteel opnieuw uitvoert. Deze monitor geeft inzicht in onder meer de reistijden, kosten, gemeentelijk beleid en de kwaliteit van het vervoer.

De werkgroepen voor de ontwikkeling van het kwaliteitskader en die voor de monitoring werken nauw samen om de koppeling tussen de geformuleerde kaders en het toetsen ervan te borgen.

Aanbevelingen uit de petitie ‘Passend en veilig leerlingenvervoer’

Tijdens het commissiedebat passend onderwijs heeft lid Hamstra (CDA) mij gevraagd om te reageren op de vijf aanbevelingen uit de in die week aangeboden petitie ‘Passend en veilig leerlingenvervoer.[9] Hieronder ga ik in op de petitie en de relatie met de werkagenda leerlingenvervoer.

1. *Het recht op onderwijs koppelen aan passend vervoer*

In de Wet op het primair onderwijs, de Wet voortgezet onderwijs en de Wet op de expertisecentra is het recht op leerlingenvervoer geborgd. Deze wet geeft gemeenten de taak om passend leerlingenvervoer te verzorgen, zodat de leerlingen die vervoer nodig hebben ook toegang hebben tot onderwijs. Via de sectorwetten bestaat de koppeling tussen de invulling van het recht op onderwijs en de leerlingenvervoersvoorziening reeds.

2. *Wet en financiering herzien zodat zowel vervoer als zorgcomponent geborgd zijn*

Gemeenten hebben de wettelijke taak om het leerlingenvervoer te organiseren en zij bekostigen dit vanuit het gemeentefonds. Het herzien van wetten en financiering is niet direct een oplossing voor veel van de problemen, zoals het eerdergenoemde tekort aan chauffeurs. Dit vraagt andere acties, zoals het ontwikkelen van een kwaliteitskader.

Het ministerie van OCW houdt zich hier onder andere mee bezig door de huidige aanbestedingssystematiek te verbeteren. Het lid Hamstra (CDA) vroeg hier terecht aandacht voor in het tweeminutendebat over passend onderwijs van 30 september jl. De VDVN en VNG gaan met subsidiemiddelen vanuit mijn ministerie een leertraject ontwikkelen dat kennis en vaardigheden rondom het leerlingenvervoer van gemeenten versterkt, zodat gemeenten hun regierol beter kunnen invullen en een professionaliseringsslag maken in aanbesteding en contractmanagement.

3. *Landelijke normen voor reistijd, kwaliteit en continuïteit vastleggen, met op lokaal niveau maatwerk*

[9] Gemeente Katwijk, namens Passend Veilig Leerlingenvervoer, aanbieding petitie "Doorschakelen naar een duurzame en zorgzame oplossing" | Tweede Kamer der Staten-Generaal

Het uitwerken van landelijke normen kan sterk bijdragen aan de kwaliteit en continuïteit van het leerlingenvervoer in elke regio. Daarom is dit een belangrijk onderdeel van de gezamenlijke werkagenda zoals die nu wordt uitgevoerd.

Daarin worden verschillende aspecten van het leerlingenvervoer uitgewerkt om zo vast te stellen wat goed leerlingenvervoer inhoudt. Hieronder valt het vastleggen van normerende kaders voor onder andere reistijd, met ruimte voor maatwerk. De werkgroep maakt een opzet voor een normering door input op te halen bij de leden en te onderzoeken wat er al bestaat aan normen en richtlijnen. Deze normering zal worden getoetst bij de achterban van de leden van de werkagenda en de stuurgroep van de werkagenda

4. *Verantwoordelijkheid voor het leerlingenvervoer bij OCW leggen en landelijke data verzamelen*

De kernopdracht van OCW is het werken aan het best mogelijke onderwijs voor iedere leerling. Leerlingenvervoer kan hier een bijdrage aan leveren, maar het is niet een van de kernopdrachten van OCW. Deze verantwoordelijkheid is belegd bij gemeenten. Vanwege de grote regionale verschillen en het belang van een passende aanpak die aansluit bij de individuele behoefte van iedere leerling, is het verstandig om dit zo te houden. Gemeenten hebben immers meer kennis van hun regio. Zoals bij de uitwerking van de werkagenda aangegeven zal het thema *Monitoring* zich inzetten om het leerlingenvervoer beter inzichtelijk te krijgen aan de hand van landelijke data.

5. *De bewijslast van klachten bij vervoerders leggen in plaats van bij ouders*

Op dit moment is een van de werkgroepen bezig met het opstellen van het eerdergenoemde kwaliteitskader. Daarin zal onder andere gekeken worden naar een normering van klachtenafhandeling. De bewijslast van klachten zal hierin ook worden meegenomen.

Motie Beckerman

Het lid Beckerman (SP) heeft het ministerie verzocht om samen met gemeenten een plan op te stellen ter verbetering van het leerlingenvervoer en daarbij verschillende opties uit te werken, waaronder het stoppen met aanbesteden.[10] Hierboven heb ik uiteengezet hoe we het leerlingenvervoer willen verbeteren met de werkagenda.

Ten aanzien van het stoppen met aanbesteden hebben gemeenten nu al veel ruimte om hun taak uit te voeren. Hoe zij dit in de praktijk invullen is aan hen. Het ministerie van OCW heeft hierin geen rol, verantwoordelijkheid of bevoegdheid. Vanuit de verbeteragenda doelgroepenvervoer is eerder een juridische verkenning gedaan naar mogelijkheden om af te wijken van een

[10] Kamerstuk 36800-VIII, nr. 121

aanbesteding. Uw Kamer is daar in 2024 over geïnformeerd.[11] Naar aanleiding van de motie van lid Beckerman is hier opnieuw naar gekeken met de VNG,

[11] Kamerstuk 31521, nr. 138

VDVN, KNV, Ouders & Onderwijs, Sectorraad GO en LBVSO. Daaruit is nogmaals naar voren gekomen dat gemeenten gebruik maken van uitzonderingen op de Europese aanbestedingsregels. Het is aan gemeenten om hier eigen afwegingen in te maken tussen de verschillende opties, binnen de kaders van de Europese richtlijnen.[12] De werkagenda leerlingenvervoer kijkt hoe gemeenten aan elkaar gekoppeld kunnen worden en deelt goede voorbeelden, zodat gemeenten niet opnieuw het wiel hoeven uit te vinden.

Bovenstaande zal in het kader van de werkagenda worden meegenomen en besproken. Hiermee acht ik de motie Beckerman afgedaan.

Motie Westerveld

Lid Westerveld heeft in het debat Passend onderwijs van 2 juli 2025 een motie ingediend over het in wetgeving opnemen van het regionaal en integraal aanbesteden van doelgroepenvervoer.[13] Lid Westerveld vroeg hier opnieuw aandacht voor in het tweeminutendebat passend onderwijs van 30 september jl. Deze motie was eerder ingediend bij de staatssecretaris Jeugd, Preventie en Sport, maar was toen ontijdig vanwege de lopende verbeteragenda doelgroepenvervoer. De voormalig staatssecretaris Jeugd, Preventie en Sport heeft indertijd toegezegd schriftelijk te reageren op deze motie. Mede namens de minister van Langdurige zorg, Jeugd en Sport informeer ik uw Kamer hier nu over.

In de verbeteragenda doelgroepenvervoer is ingegaan op zowel goede aanbesteding als integrale aanbesteding van het doelgroepenvervoer.[14] Doelgroepenvervoer is een decentrale verantwoordelijkheid waarin gemeenten beleidsvrijheid hebben om het in te richten passend bij de lokale context. Het vastleggen dat het doelgroepenvervoer integraal en regionaal moet worden aanbesteed druist in tegen de gemeentelijke verantwoordelijkheid en democratische bevoegdheid. Vanuit de Verbeteragenda zijn er verschillende producten opgeleverd die gemeenten stimuleren om integraal aan te besteden en er is een aantal regio's waar gemeenten de aanbesteding regionaal vormgeven, daar waar dat passend is binnen hun lokale en regionale context.[15] Daarnaast starten de VNG en VDVN, zoals hierboven genoemd, een leertraject naar goed aanbesteden en contractmanagement.

---

[12] Voorbeelden van alternatieve routes zijn ‘zuiver inbesteden’, ‘quasi inbesteden’, een ‘horizontale samenwerking’ en het ‘opzetten van een dienst van algemeen economische belang’. Zie Inbesteden en de aanbestedingsrichtlijnen - Europa decentraal en DAEB en aanbesteden - Europa decentraal.
[13] Kamerstuk 31497, nr. 500
[14] Kamerstuk 31521, nr. 138
[15] TZ202507-069

Inclusief onderwijs

Samen met het onderwijsveld werken we eraan dat alle scholen in het funderend onderwijs in 2035 inclusief onderwijs bieden. Inclusief onderwijs is onderwijs waarbij alle kinderen en jongeren dichtbij huis, volwaardig en gelijkwaardig

toegang hebben tot een inclusieve leeromgeving waarin zij zich samen ontwikkelen en samen leren en participeren.[16] De verwachting is dat er, gedurende de invoering van inclusief onderwijs dichtbij huis, steeds minder leerlingen gebruik hoeven te maken van aangepast vervoer in een taxi en dat er een verschuiving zal plaatsvinden van aangepast vervoer naar andere vormen van leerlingenvervoer zoals het OV, de fiets, lopen of eigen vervoer. In de transitie naar inclusief onderwijs zal ook worden stilgestaan bij vervoer, waaronder het zorgvuldig en passend afbouwen van leerlingenvervoer.

Vervolg

Samen met de genoemde partijen werk ik hard aan de verbetering van het leerlingenvervoer, binnen de mogelijkheden die ik daarvoor heb. Zo wordt gewerkt aan concrete producten zoals een kwaliteitskader die bijdragen aan leerlingenvervoer van hogere kwaliteit waar leerlingen en ouders op kunnen rekenen. De werkzaamheden binnen de werkagenda worden uiterlijk eind 2027 afgerond. Ik informeer u daarna nader over de uitkomsten.

De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,
J.Z.C.M. Tielen

Bijlage 1 Uitwerking thema's van de werkagenda leerlingenvervoer

Leerlingenvervoer bij doorverwijzing gespecialiseerd onderwijs

Het hoofddoel van dit thema is om te verkennen waar bij de verwijzing en plaatsing van een leerling in het gespecialiseerd onderwijs aandacht kan worden besteed aan de bereikbaarheid van de school, de reistijd, de belastbaarheid van de leerling en de eventuele behoefte aan leerlingenvervoer. Dit wordt gedaan door twee subdoelen te bereiken:

1. Onderzoeken in hoeverre er mogelijkheden zijn om – rondom het proces van de TLV-aanvraag/ of bij een gesprek over de plaatsing op een SO/sbo/VSO school – structureel aandacht te besteden aan bereikbaarheid, reistijd, belastbaarheid en eventuele vorm van leerlingenvervoer. Zo ook eerder signaleren van mogelijke vervoersknelpunten. Waarbij we de vraag beantwoorden:
    a. Waar kan het gesprek over het vervoer naar een school worden besproken? Hierbij wordt gewaakt dat dit gesprek niet het TLV afgifte proces vertraagt, aangezien dit een strak juridisch proces is om aan de ondersteuningsbehoefte van kinderen te onderzoeken. In de zoektocht naar een goede oplossing moet ook landelijk gekeken worden om te voorkomen dat er regionale verschillen gaan ontstaan.
    b. Hoe borg je dit gesprek bij leerlingen die vervoer krijgen vanwege geloofsovertuiging, aangezien zij geen TLV ontvangen.
2. Verbeteren van de afstemming tussen scholen, gemeenten, samenwerkingsverband ouders, en leerlingen rondom de afgifte van de TLV over het vervoer. Zodat het vervoersvraagstuk tijdig wordt meegenomen in het proces.
    a. Waarbij we de vraag proberen te beantwoorden: Hoe versterken we de verbinding tussen de verschillende partijen?

Kwaliteitskader ontwikkelen

Met dit thema wordt een kwaliteitskader opgesteld om goed leerlingenvervoer vast te stellen. Dit wordt gedaan om te garanderen dat er in elke gemeente minimaal wordt voldaan aan de gestelde normen. Zo kan er worden geborgd dat alle leerlingen een minimale kwaliteit aan vervoer krijgen. Hierin worden de volgende punten genormeerd:

- Veiligheid
- Reistijd/ Maximale lengte van ritten
- Monitoring/ Reflectie en evaluatie/ Beoordeling/ Klachtenafhandeling
- Belastbaarheid en welzijn / Vervoersvaardigheid van de leerling
- Ondersteuning / Zorgcomponent en begeleiding tijdens vervoer
- Rollen en verantwoordelijkheden

- Communicatie en informatievoorziening

Daarnaast wordt onderzocht hoe en waar, indien mogelijk, de vervoersvaardigheden van leerlingen kunnen worden vergroot en welke partijen daar een rol in hebben. Het perspectief en de vervoersvaardigheid van de leerling worden gemonitord en gestimuleerd. Op deze wijze wordt voor de leerling de meest passende vorm van leerlingenvervoer ingezet. Door te verduidelijken wie wanneer deze rol oppakt kunnen leerlingen zich optimaal mogelijk ontwikkelen.

Monitoring

Met dit thema wordt verkend hoe het leerlingenvervoer beter inzichtelijk kan worden gemaakt. Door middel van data van gemeenten en vervoerders verkrijgen we meer inzicht in de staat van het leerlingenvervoer. Hierbij wordt onder andere gedacht aan:

- het aantal ritten (gespecifieerd in de vorm van het vervoer individueel/taxi/bus)
- aantal vervoerde leerlingen
- zijn de ritten op tijd of te laat
- Het aantal klachten
- Gemiddelde lengte van ritten

Ook wordt er verkend hoe gemeenten op dit moment data verzamelen en hoe dit in de toekomst op een uniforme manier gedaan zou kunnen worden.