

Geen kind is een logistiek probleem

Het leerlingenvervoer in Nederland is vastgelopen in een systeem dat te vaak draait om procedures, contracten en schijnbare efficiëntie, terwijl het in de kern gaat om toegang tot onderwijs voor kinderen die juist extra bescherming, rust en continuïteit nodig hebben. De aanhoudende problemen zijn geen verzameling incidenten meer, maar een structureel falen van beleid, sturing en organisatie.

Redactionele aanvulling, 13 augustus 2026

Na publicatie van dit pamflet wees Passend en Veilig Leerlingenvervoer (PVL) erop dat onderscheid nodig is tussen de petitie Onze kinderen zijn geen pakketjes van Jethro Geelen en de bredere hervormingsagenda voor het leerlingenvervoer. De petitie heeft terecht grote publieke aandacht gevraagd voor de dagelijkse gevolgen van falend vervoer voor kinderen en gezinnen.

Een belangrijk deel van de systemische voorstellen die in dit artikel worden besproken, sluit echter aan bij de position paper Passend en veilig leerlingenvervoer: op weg naar een duurzame en zorgzame oplossing van PVL. Deze agenda richt zich onder meer op de verbinding van leerlingenvervoer met het leerrecht, landelijke richtlijnen, passende financiering, landelijke dataverzameling, regie vanuit OCW en betere samenwerking tussen betrokken partijen. De inzet van Geelen en de PVL-agenda moeten daarom niet als concurrerend, maar als elkaar versterkend worden gelezen.

Kinderen zijn geen pakketjes

De petitie “Onze kinderen zijn geen pakketjes” van initiatiefnemer Jethro Geelen heeft deze werkelijkheid scherp en invoelbaar op de publieke agenda gezet. Dat is terecht, want achter elke te lange rit, elke verkeerde afzetting, elke overprikkelde aankomst en elke gemiste les schuilt een overheid die het recht op onderwijs onvoldoende heeft verbonden met het recht op passend vervoer.

Het probleem is niet alleen uitvoering

Het is te gemakkelijk om de crisis in het leerlingenvervoer uitsluitend toe te schrijven aan chauffeurstekorten, drukte of uitvoeringsproblemen bij vervoerders. Die factoren spelen mee, maar het kernprobleem ligt dieper: leerlingenvervoer wordt nog te vaak behandeld als een logistieke opdracht, terwijl het in werkelijkheid een onderwijs- en zorgvoorziening is voor kwetsbare kinderen.

De Kinderombudsman is daar helder over. Kinderen komen te laat, te vroeg of helemaal niet aan, zitten in onveilige en overprikkelende situaties en verliezen onderwijstijd, terwijl chauffeurs een onmogelijke combinatie van verkeersveiligheid en pedagogische begeleiding moeten leveren. Daarmee raakt het probleem direct aan kinderrechten, kansengelijkheid en de feitelijke toegang tot passend onderwijs.

Een stelsel dat verkeerde prikkels geeft

De huidige inrichting van het leerlingenvervoer legt de verantwoordelijkheid vooral bij gemeenten, binnen een versnipperd stelsel van onderwijs, jeugdhulp, mobiliteit en aanbesteding. Daardoor ontstaat een praktijk waarin verantwoordelijkheden diffuus zijn, budgetten gescheiden blijven en ouders vaak opnieuw moeten bewijzen dat het vervoer niet werkt.

Daar komt bij dat het aangepaste vervoer in de praktijk vaak via aanbestedingen wordt georganiseerd, terwijl juist deze diensten vragen om continuïteit, vertrouwen, lokale kennis en stabiele relaties tussen gemeenten, scholen, ouders en uitvoerders. Een systeem dat periodiek wordt opgeschud door contractwisselingen en prijsdruk vergroot het risico op kwaliteitsverlies, onrust in de uitvoering en het verdwijnen van goed functionerende lokale netwerken.

Waarom de discussie over inbesteden serieus is

Juist daarom is het relevant dat in Utrecht de vraag is opgeworpen of inbesteden een serieus alternatief moet zijn voor aanbesteding in het leerlingenvervoer. Die discussie verdient brede steun, niet omdat inbesteden per definitie een wondermiddel is, maar omdat het debat eindelijk verschuift naar de wezenlijke vraag: welke organisatievorm dient het kind het best?

De Utrechtse praktijk laat ook de spanning zien. Terwijl raadsleden expliciet vragen naar inbesteden en kwaliteitsafspraken, bereidt de gemeente tegelijk opnieuw een grote aanbesteding voor aangepast vervoer van leerlingen en jeugdigen voor, met een geraamde opdrachtwaarde van 49 miljoen euro exclusief btw. Dat onderstreept hoe sterk het huidige systeem nog steeds in de richting van marktordening duwt, zelfs wanneer de kwaliteit van de dienstverlening fundamenteel ter discussie staat.

Inbesteden moet daarom niet langer alleen als juridische uitzondering worden benaderd, maar als een legitieme publieke organisatievorm voor nabijheidsdiensten waarin continuïteit, pedagogische veiligheid en lokale netwerksturing vooropstaan. Waar lokale en regionale netwerken aantoonbaar functioneren, moet wet- en regelgeving die netwerken beschermen in plaats van periodiek ontregelen.

De petitie raakt de kern

De petitie Onze kinderen zijn geen pakketjes van Jethro Geelen raakt de kern van de dagelijkse werkelijkheid van kinderen en ouders: te lange ritten, onveiligheid, overprikkeling,

onvoorspelbaarheid en verlies van onderwijstijd. De petitie heeft daarmee een belangrijk maatschappelijk en bestuurlijk signaal afgegeven.

De bredere systeemagenda die nodig is om deze problemen op te lossen, is de afgelopen periode ook uitgewerkt door Passend en Veilig Leerlingenvervoer (PVL), in gesprek met betrokken partijen. De position paper van PVL verbindt leerlingenvervoer expliciet aan het leerrecht en bepleit onder meer landelijke regie, passende financiering, uniforme kwaliteitskaders, data en structurele samenwerking.

Ook Passend en Veilig Leerlingenvervoer (PVL), een initiatief van ouders en gemeenten dat in de position paper wordt ondersteund door onder meer LAKS, LBVSO, Ouders & Onderwijs en BALANS, komt uit op de noodzaak van fundamentele hervorming. De kern is dezelfde: leerlingenvervoer moet niet als restpost van logistiek, maar als voorwaarde voor toegang tot onderwijs worden georganiseerd.

Wat ketenpartners nu onder ogen moeten zien

Voor het ministerie van OCW betekent dit dat leerlingenvervoer niet langer als afgeleid gemeentelijk uitvoeringsdossier kan worden gezien, maar als voorwaarde voor het recht op onderwijs. Voor gemeenten betekent het dat het gesprek niet alleen over contractmanagement en ritplanning mag gaan, maar over de vraag of de lokale inrichting pedagogisch, sociaal en financieel houdbaar is.

Voor samenwerkingsverbanden passend onderwijs en scholen betekent het dat vervoer niet pas in beeld mag komen nadat een plaatsing al vaststaat. De keuze voor onderwijs, ondersteuning en bereikbaarheid moet in samenhang worden gemaakt, juist om kinderen niet dagelijks te belasten met onnodig lange, onrustige of onveilige ritten.

Voor vervoerders betekent het dat kwaliteit niet alleen in punctualiteit of kilometerprijs kan worden uitgedrukt. Vaste gezichten, deskundige begeleiding, communicatie met ouders en scholen en een inrichting die overprikkeling voorkomt, horen tot de kern van passende dienstverlening.

Naar een nieuw organiserend principe

Nederland heeft geen gebrek aan incidentmeldingen, noodgrepen of evaluaties; het heeft behoefte aan een ander organiserend principe. Dat principe moet luiden: leerlingenvervoer is een publieke nabijheidsdienst die wordt ingericht vanuit het kind, het leerrecht en de lokale context, en pas daarna vanuit contract- en marktlogica.

Dat vraagt om een model waarin landelijke normen en lokale ruimte elkaar versterken. Landelijke normen zijn nodig voor maximale reistijd, veiligheid, kwaliteit, klachtenafhandeling en transparantie. Lokale ruimte is nodig om in een regio te kiezen voor aanbesteding, inbesteden of hybride samenwerking, afhankelijk van wat voor kinderen en gezinnen aantoonbaar het beste werkt.

Call to action

De petitie “Onze kinderen zijn geen pakketjes” moet daarom niet worden behandeld als een emotionele noodkreet, maar als een bestuurlijk en wetgevend signaal dat onmiddellijke opvolging verdient. Alle relevante ketenpartners, OCW, VNG, gemeenten, samenwerkingsverbanden, scholen, vervoerders, ouderorganisaties en de Tweede Kamer, hebben nu de plicht om de uitgangspunten van de petitie om te zetten in concrete besluiten.

Een gezamenlijke agenda voor leerlingenvervoer

De problemen in het leerlingenvervoer vragen niet alleen om betere uitvoering, maar om een andere manier van denken en organiseren. De petitie van Jethro Geelen heeft de dagelijkse werkelijkheid van kinderen en ouders zichtbaar gemaakt. Passend en Veilig Leerlingenvervoer (PVL) heeft die urgentie uitgewerkt in voorstellen voor landelijke regie, kwaliteit, financiering en samenwerking. De volgende agenda verbindt die lijnen met elkaar.

Het uitgangspunt is eenvoudig: leerlingenvervoer is geen afzonderlijke logistieke voorziening, maar een noodzakelijke publieke randvoorwaarde voor het leerrecht. Wanneer een leerling door een beperking, reisafstand of ondersteuningsbehoefte niet zelfstandig naar school kan, is passend vervoer een voorwaarde om onderwijs daadwerkelijk te kunnen volgen.

1. Erken leerlingenvervoer als onderdeel van het leerrecht

Leerlingenvervoer moet expliciet worden erkend als een voorwaarde voor toegang tot onderwijs en daarmee als onderdeel van het leerrecht. Voor een deel van de leerlingen is vervoer geen extra service, maar de feitelijke brug tussen thuis en school.

Dat vraagt om een andere norm. Niet de vraag of vervoer zo goedkoop mogelijk kan worden georganiseerd, maar of een kind veilig, op tijd, in een passende conditie en met voldoende rust op school kan deelnemen aan onderwijs. Reistijd, voorspelbaarheid, begeleiding, prikkelbelasting en veiligheid zijn dan geen bijkomende kwaliteitswensen, maar voorwaarden waaronder het leerrecht in de praktijk bestaat.

Deze benadering sluit aan bij de PVL-position papers, waarin leerlingenvervoer wordt verbonden aan toegang tot onderwijs, welzijn en de sociale, emotionele en fysieke veiligheid van leerlingen.

2. Beleg landelijke systeemverantwoordelijkheid bij OCW

De rijksoverheid moet een duidelijke systeemverantwoordelijkheid dragen voor leerlingenvervoer. De meest logische plaats daarvoor is het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, omdat leerlingenvervoer direct verbonden is met onderwijsdeelname, passend onderwijs en de toegankelijkheid van scholen.

Dat betekent niet dat gemeenten geen rol meer hebben. Gemeenten blijven essentieel voor de uitvoering, het lokale netwerk en het individuele maatwerk. Maar de huidige versnippering — met uiteenlopende lokale regelingen, financiële druk en verschillende kwaliteitsniveaus — vraagt om landelijke regie op de basisvoorwaarden.

OCW kan ervoor zorgen dat leerlingenvervoer niet langer wordt behandeld als een geïsoleerde vervoersopgave, maar als een integraal onderdeel van de onderwijsopgave. PVL bepleit deze verschuiving nadrukkelijk, juist omdat een landelijke onderwijsverantwoordelijkheid beter aansluit bij het leerrecht van kinderen.

3. Leg landelijke minimumnormen vast

Er moeten landelijke, afdwingbare minimumnormen komen voor de kwaliteit van leerlingenvervoer. Nu kunnen kinderen, afhankelijk van hun gemeente of vervoerscontract, te maken krijgen met zeer verschillende omstandigheden. Dat is moeilijk te verenigen met gelijke toegang tot onderwijs.

Die normen moeten in ieder geval betrekking hebben op:

- Maximale en redelijk verdeelde reistijden;
- Veiligheid tijdens het vervoer en bij het in- en uitstappen;
- Passende begeleiding voor leerlingen met medische, gedragsmatige of andere ondersteuningsbehoeften;
- Beperking van overprikkeling en onnodige wisselingen van chauffeur, route of vervoerder;
- Tijdigheid, voorspelbaarheid en betrouwbare communicatie met ouders en school;
- Continuïteit bij ziekte, personeelstekorten of wisselingen van contractpartij.

Landelijke normen vormen een ondergrens, geen keurslijf. Gemeenten en scholen moeten juist boven op die ondergrens ruimte houden om te doen wat voor een individueel kind nodig is. Dat past bij het PVL-pleidooi voor uniforme kaders én lokaal maatwerk.

4. Verbind vervoer aan onderwijsplaatsing en ondersteuning

Passend vervoer moet vanaf het moment van onderwijsplaatsing onderdeel zijn van het gesprek over wat een leerling nodig heeft om onderwijs te volgen. Nu wordt vervoer te vaak pas achteraf georganiseerd, als een afzonderlijke voorziening met eigen procedures, beschikkingen en financiële afwegingen.

Een integrale benadering vraagt dat school, ouders, gemeente, samenwerkingsverband en – waar nodig – zorgprofessionals gezamenlijk vaststellen wat passend is. Daarbij gaat het niet uitsluitend om de vraag óf een leerling vervoer nodig heeft, maar ook om de wijze waarop dat vervoer bijdraagt aan een haalbare en veilige schooldag.

Een vervoersperspectief kan daarbij helpen. Daarin worden bijvoorbeeld reistijd, begeleiding, prikkelgevoeligheid, overdrachtsmomenten, medische aandachtspunten en contactafspraken vastgelegd. Zo wordt voorkomen dat een leerling wel een passende onderwijsplek heeft, maar door de reis feitelijk niet in staat is van dat onderwijs te profiteren.

5. Organiseer kwaliteit boven prijs en contractlogica

De keuze voor aanbesteding, inbesteden, een publieke uitvoeringsorganisatie of een hybride model moet worden gemaakt vanuit de belangen van leerlingen — niet vanuit een standaardvoorkeur voor marktwerking. Vervoer van kwetsbare kinderen vraagt om continuïteit, deskundige chauffeurs, stabiele relaties en ruimte voor maatwerk.

Een systeem waarin prijs doorslaggevend is, kan prikkels creëren voor volle routes, lange reistijden, personeelswisselingen en minimale begeleiding. Dat zijn precies de factoren die de veiligheid, het welzijn en de onderwijsdeelname van leerlingen onder druk kunnen zetten.

Daarom moeten kwaliteit, betrouwbaarheid, continuïteit en goed werkgeverschap voor chauffeurs zwaarder wegen dan de laagste prijs. Gemeenten moeten bovendien reële ruimte hebben om, wanneer dat aantoonbaar beter is voor kinderen en gezinnen, vervoer publiek of in samenwerking met lokale partners te organiseren. De PVL-papers leggen de basis voor deze koers door te vragen om financiering die de zorgcomponent volwaardig dekt, in plaats van uitsluitend naar vervoerskosten te kijken.

6. Borg financiering, data en gezamenlijke verantwoording

Structurele verbetering is alleen mogelijk met een financiering die aansluit bij de werkelijke opgave. De vervoerskosten én de kosten van noodzakelijke begeleiding, veiligheid, continuïteit en maatwerk moeten gedekt zijn. Gemeenten mogen niet gedwongen worden om het leerrecht van kinderen af te wegen tegen lokale begrotingsruimte.

Daarnaast is landelijke dataverzameling nodig. Zonder betrouwbaar inzicht in onder meer reistijden, te late aankomsten, uitval, klachten, incidenten, wachttijden, inzet van begeleiding en ervaringen van leerlingen en ouders blijft het probleem te vaak afhankelijk van losse signalen.

Die data moeten niet alleen dienen voor controle achteraf, maar voor tijdige verbetering. De bewijslast moet daarbij nadrukkelijk verschuiven: niet ouders moeten telkens aantonen dat het vervoer tekortschiet, maar overheid en uitvoerders moeten zichtbaar maken dat het vervoer daadwerkelijk passend, veilig en betrouwbaar is.

PVL vraagt om landelijke data, passende financiering en intensieve samenwerking tussen rijksoverheid, gemeenten, ouders, scholen, belangenorganisaties en vervoerders. Die samenwerking moet structureel worden georganiseerd, met leerlingen en ouders als gelijkwaardige gesprekspartners.

Van vervoer naar toegang

Deze agenda vraagt niet om een kleine reparatie van bestaande processen, maar om een fundamentele keuze. Leerlingenvervoer is geen kostenpost aan de rand van het onderwijs en geen technische routeplanning. Het is een publieke voorziening die mede bepaalt of kinderen kunnen leren, zich kunnen ontwikkelen en veilig aan de schooldag kunnen deelnemen.

Wie het leerrecht serieus neemt, organiseert ook de weg ernaartoe zorgvuldig.