

Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs

Uitgebreide toelichting en analyse vanuit de Vlaamse taxisector

GTL – augustus 2026

1. Wat heeft de Vlaamse Regering beslist?

De Vlaamse Regering keurde op 10 juli 2026, op voorstel van minister van Onderwijs Zuhal Demir, een visienota goed over de hervorming van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. De kern van de nieuwe visie is dat niet langer het vervoermiddel centraal staat, maar de leerling. De hervorming moet uiterlijk vanaf het schooljaar 2028-2029 voor alle leerlingen in werking treden.

De huidige organisatie blijft tijdens de overgangsperiode behouden. Tot de nieuwe regeling in werking treedt, blijft De Lijn verantwoordelijk voor de organisatie van het leerlingenvervoer en blijft Mobiliteit bevoegd voor de bestaande operationele werking.

2. Waarom wordt hervormd?

Het huidige systeem is sterk opgebouwd rond collectief busvervoer. Volgens de visienota maakte in 2025-2026 74% van de leerlingen in het buitengewoon onderwijs gebruik van collectief vervoer. Het systeem brengt veel leerlingen dagelijks naar school, maar leidt ook tot complexe ritten en soms lange reistijden. De Vlaamse Regering wil daarom evolueren naar mobiliteitsondersteuning op maat.

Kerncijfer	Visienota
Ingeschreven leerlingen buitengewoon onderwijs 2025-2026	55.519
Geactiveerd recht op collectief vervoer	41.273 (74%)
Goedgekeurd recht op individueel vervoer	12.490 (22%)
Gemiddelde kost collectief busvervoer	ongeveer € 4.700 per leerling/jaar
Totale uitgaven collectief busvervoer 2025	meer dan € 200 miljoen

3. Van één vervoermodel naar maatwerk

Voor elke leerling wil de Vlaamse overheid een mobiliteitsprofiel laten opstellen. Op basis van objectieve criteria en in overleg met leerling, ouders en school wordt bekeken welke ondersteuning het best aansluit bij de mogelijkheden, ondersteuningsnoden en gezinssituatie.

Collectief busvervoer blijft een belangrijke plaats behouden. De visienota maakt daarnaast uitdrukkelijk ruimte voor andere vormen van vervoer, waaronder kleinschalige vervoersoplossingen voor korte en snelle trajecten. Dat is voor de professionele taxisector een belangrijk element.

4. Welke rol kan de taxisector spelen?

GTL ziet de hervorming niet als een keuze tussen bus en taxi. Beide vervoersvormen hebben hun plaats. Voor grotere groepen en geschikte routes blijft collectief busvervoer logisch. Voor bepaalde leerlingen kan professioneel vervoer met een personenwagen of minibus tot maximaal 9 zitplaatsen echter een betere

oplossing zijn, bijvoorbeeld wanneer een busroute tot grote omwegen, zeer lange reistijden of een onvoldoende passende vervoerssituatie leidt.

Taxi- en andere professionele ondernemingen voor bezoldigd personenvervoer beschikken reeds over voertuigen, chauffeurs, ervaring met aangepast vervoer en kennis van individueel en kleinschalig vervoer. GTL vraagt daarom dat deze bestaande professionele sector van bij de verdere uitwerking als volwaardige partner wordt betrokken.

5. Regionale oplossingen vanaf 2027-2028

De Vlaamse Regering wil regionale samenwerking versterken. Vanaf schooljaar 2027-2028 kunnen regionale samenwerkingsverbanden projectsubsidies aanvragen om lokale mobiliteitsoplossingen uit te werken. Daarbij worden onder meer kleinschalige vervoersoplossingen, begeleiding, opvang en betere opstapplaatsen genoemd.

Voor GTL is het belangrijk dat professionele vervoerders aan dergelijke projecten kunnen deelnemen en dat regionale maatwerkoplossingen niet leiden tot parallelle vervoerssystemen buiten de bestaande professionele en sociale regelgeving.

6. Een belangrijke datalacune

De visienota bevat uitvoerige cijfers over collectief busvervoer en over individueel vervoer door ouders of via het openbaar vervoer. Er ontbreekt echter een afzonderlijke, vergelijkbare cijferreeks over professioneel leerlingenvervoer dat vandaag reeds door private ondernemingen met voertuigen van maximaal 9 zitplaatsen (bestuurder inbegrepen) wordt uitgevoerd.

GTL vraagt daarom dat de Vlaamse overheid minstens volgende gegevens bekendmaakt:

- het aantal effectief vervoerde leerlingen per schooljaar en de evolutie over meerdere jaren;
- het aantal ritten, ingezette voertuigen en betrokken ondernemingen;
- het aantal afgelegde kilometers en, indien beschikbaar, de gemiddelde afstand per leerling;
- de gemiddelde en de spreiding van de reistijd per leerling;
- de regionale spreiding van dit vervoer;
- de kostprijs en financieringswijze, zodat vervoersvormen correct kunnen worden vergeleken.

7. GTL vraagt betrokkenheid bij het participatietraject

De verdere hervorming wordt voorbereid door een projectteam onder coördinatie van het departement Onderwijs, met betrokkenheid van Mobiliteit, Welzijn en Binnenlands Bestuur. Er komt een participatief traject met ouders, scholen, CLB's, lokale besturen en andere relevante partners.

GTL vraagt dat ook de representatieve sector van het professioneel bezoldigd personenvervoer met voertuigen tot 9 zitplaatsen in dit overleg wordt opgenomen. Alleen zo kan de toekomstige regelgeving rekening houden met de praktijkervaring, capaciteit en kwaliteitseisen van de bestaande professionele vervoerssector.

8. Kernboodschap van GTL

GTL verwelkomt dat de Vlaamse Regering de leerling centraal stelt en ruimte maakt voor maatwerk.

Collectief busvervoer blijft essentieel, maar voor bepaalde leerlingen kunnen professionele taxi's en andere voertuigen tot 9 zitplaatsen een snellere, kleinschaligere en beter aangepaste oplossing bieden. GTL vraagt daarom een volwaardige betrokkenheid van de sector én transparante gegevens over het professioneel kleinschalig leerlingenvervoer dat vandaag reeds wordt uitgevoerd.

Bronnen

- Vlaamse Regering – Visienota “Hervorming van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs”, 10 juli 2026.
- FBAA – Persbericht over de start van het schooljaar en de evolutie van het collectief leerlingenvervoer, 27 augustus 2026.