

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 549

van **M'HAMED KASMI**

datum: 13 januari 2026

---

aan **ANNICK DE RIDDER**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, HAVENS EN SPORT

---

*Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs - Omvang, geografische spreiding en financiering*

Uit de antwoorden op mijn eerdere schriftelijke vragen ter zake blijkt dat een aanzienlijk deel van de leerlingen in het buitengewoon onderwijs uitzonderlijk lang onderweg is naar school. Zo werd meegedeeld dat 29% van deze leerlingen langer dan 60 minuten per enkele rit onderweg is en dat daarvan 5% zelfs langer dan 90 minuten op de bus zit. Die percentages blijven echter abstract zolang ze niet worden vertaald naar concrete aantallen en geografische spreiding.

Daarnaast bestaat er onvoldoende transparantie over de financiële middelen die de Vlaamse Regering voor dit leerlingenvervoer reserveert en over de wijze waarop die middelen effectief worden ingezet.

Om de werkelijke omvang van het probleem correct te kunnen inschatten en om de beleidskeuzes te kunnen beoordelen, zijn gedetailleerde, kwantitatieve en controleerbare gegevens noodzakelijk.

1. Over hoeveel leerlingen gaat het concreet die:

- a) langer dan 60 minuten per enkele rit onderweg zijn naar hun school in het buitengewoon onderwijs;
- b) langer dan 90 minuten per enkele rit onderweg zijn?

Graag absolute aantallen op basis van de meest recente beschikbare gegevens.

2. Kan voor beide categorieën (meer dan 60 minuten en meer dan 90 minuten) een opsplitsing worden gegeven per Vlaamse provincie?
3. Wat is het totale jaarlijkse budget dat de Vlaamse Regering in het lopende begrotingsjaar reserveert voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs?
4. Hoe wordt dat budget concreet besteed? Graag een gedetailleerd overzicht, minstens uitgesplitst naar:
  - a) middelen toegekend aan De Lijn;
  - b) middelen toegekend aan andere vervoersoperatoren (zoals taxi- en aangepast vervoer);

- c) middelen voor begeleiding, omkadering of ondersteuning van leerlingen tijdens het vervoer;
  - d) overige bestedingen.
5. Wat is de gemiddelde kostprijs van het leerlingenvervoer per leerling per schooljaar in het buitengewoon onderwijs?
  6. Acht de Vlaamse Regering het huidige budget toereikend om de reistijden structureel te verminderen?  
  
Zo ja, op basis van welke concrete indicatoren of doelstellingen wordt die inschatting gemaakt?  
  
Zo niet, welk bijkomend budget is volgens de regering noodzakelijk om de reistijden aantoonbaar te verkorten?
  7. Hoeveel voertuigen en hoeveel chauffeurs worden momenteel ingezet voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs? Graag absolute aantallen.
  8. In welke mate vormen personeelstekorten of een tekort aan voertuigen vandaag een beperking om kortere en efficiëntere routes te organiseren?
  9. Op welke manier worden de busroutes momenteel bepaald (bv. via planningssoftware, contractuele afspraken, historische routes, manuele planning of een combinatie daarvan)?
  10. Beschikt de Vlaamse Regering over benchmarkgegevens uit andere landen over aanvaardbare maximale reistijden voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften en zo ja, hoe verhouden de Vlaamse cijfers zich daartoe?
- 

*Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhail Demir (366), Annick De Ridder (549)*

**GECOÖRDINEERD ANTWOORD**

op vraag nr. 549 van 13 januari 2026

van **M'HAMED KASMI**

1. In antwoord op uw vorige schriftelijke vraag nr. 74 van 7 oktober 2025 gaf ik u reeds de percentages mee. Voor de planning van de ritten door De Lijn is het aantal opstapplaatsen belangrijk: de opstapplaatsen bepalen immers welke route de bus moet afleggen, hoe vaak de bus moet stoppen en hoe lang de rit dan duurt. Als De Lijn spreekt over 'aantal leerlingen' dan gaat dit over het aantal opstapplaatsen. We hebben 45.728 opstapplaatsen in januari 2026. Op basis hiervan kan u het aantal leerlingen achterhalen.

2. Stand van zaken januari 2026.

Provincie	<= 60 min	<= 90 min	> 90 min
<b>Antwerpen</b>	72,71%	23,28%	4,01%
<b>Oost-Vlaanderen</b>	68,64%	24,48%	6,88%
<b>Vlaams Brabant</b>	74,07%	22,24%	3,69%
<b>Limburg</b>	65,35%	27,08%	7,57%
<b>West-Vlaanderen</b>	73,49%	22,10%	4,40%
<b>Total</b>	<b>70,55%</b>	<b>24,01%</b>	<b>5,44%</b>

3. -4. Financiering voorzien voor 2026 vanuit De Lijn is 139.299 miljoen euro. Het is belangrijk dat De Lijn het leerlingenvervoer binnen de voorziene budgetten aanbiedt. Bij de begrotingsopmaak voor 2026 werden op de Onderwijsbegroting volgende budgetten voorzien:

- Subsidie voor busbegeleiding: 58.889.000 euro  
Vanuit deze middelen kunnen scholen een subsidie ontvangen voor de loonkosten van de verplichte busbegeleiders op het zonaal collectief leerlingenvervoer. (c)
- Bestaanszekerheidsvergoeding voor busbegeleiding: 898.000 euro  
Vanuit deze middelen kunnen scholen de kosten terugvorderen van de bestaanszekerheidsvergoeding van hun busbegeleiders tijdens de maanden juli en augustus. (c)
- Subsidie voor individueel leerlingenvervoer: 4.468.000 euro  
Vanuit deze middelen kan het woon-schoolvervoer van rechthebbende leerlingen op individuele wijze gesubsidieerd worden. In het buitengewoon onderwijs betreft dit de subsidiëring van abonnementen voor het openbaar vervoer en de tegemoetkoming in de kosten voor vervoer met de eigen wagen. (d)

5. Het [jaarverslag van AGODI](#) rapporteert in deel 1 en 3 van hoofdstuk 2 over de uitgaven op bovenstaande onderwijsbudgetten tot en met begrotingsjaar 2024.

Op basis van deze gegevens kan een zeer ruwe berekening van de gemiddelde kost per leerling gemaakt worden. Het gaat om zo'n 4000-4500 euro per leerling. Bij het resultaat dienen echter de volgende, belangrijke kanttekeningen geplaatst te worden:

- In de berekening worden de uitgaven gedeeld door het aantal gebruikte opstapplaatsen. De uitgaven op een begrotingsjaar zijn echter niet strikt beperkt tot één schooljaar.
- Tussen de effectieve vervoerskosten van leerlingen zitten grote verschillen omdat de kostendrijvers erg kunnen variëren (bv. de afstand tussen de woonplaats en de school, de frequentie van het vervoer, de gekozen vorm van openbaar vervoer, ...). De berekening van een gemiddelde kost vlakt deze verschillen volledig uit.

6. De Lijn zal binnen de bestaande contouren werken en zoeken naar de best mogelijke oplossing.

Het terugbrengen van de maximale rittijd is complex, omdat verschillende factoren rechtstreeks invloed hebben op de totale duur van een rit.

- Geografische spreiding van de leerlingen
- Verkeersdrukte tijdens de spits
- Scholen per type en net zijn niet evenredig gespreid
- Opvang scholen is er vaak niet, dus de bus kan de leerlingen niet sneller afzetten
- Aantal leerlingen op een voertuig

7. Vandaag worden 2.156 voertuigen ingezet, met evenveel chauffeurs voor het leerlingenvervoer.

8. Dit schooljaar was er geen tekort aan buschauffeurs.

9. De busroutes worden jaarlijks geëvalueerd en geoptimaliseerd met behulp van gespecialiseerde planningssoftware.

Aan het begin van elk schooljaar wordt de volledige planning opnieuw opgebouwd op basis van de meest recente gegevens, zoals leerlingenaantallen, vervoersbehoeften, beschikbare voertuigen en eventuele wijzigingen in schoollocaties of -uren. Deze systematische aanpak zorgt voor een efficiënte inzet van middelen en een optimale dienstverlening.

10. Minister Demir noch ik beschikken over deze gegevens.