

Binnen de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap hebben enkele fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de brief van de minister Onderwijs, Cultuur en Wetenschap d.d. 10 november 2011 over de 1-meting «De kwaliteit in het contractvervoer» (31 521-63), de brief van de minister Onderwijs, Cultuur en Wetenschap d.d. 13 mei 2011 over Leerlingenvervoer (31 521-59), de brief van de staatssecretaris Onderwijs, Cultuur en Wetenschap d.d. 15 januari 2010 met reactie op rapport «Het leerlingenvervoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg» (32 123-VIII-105) en de brief van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap d.d. 4 november 2009 met reactie op brief m.b.t. het leerlingenvervoer en aanverwante zaken (2009Z20485).

De voorzitter van de commissie,  
Van Bochove

Adjunct-griffier van de commissie,  
Thomassen

## Inhoudsopgave

- I. **Vragen en opmerkingen uit de fracties**
  - Leerlingen- en contractvervoer algemeen
  - Rapport «De kwaliteit in het contractvervoer» Een 1-meting onder eindgebruikers
  - Rapport Nationale Ombudsman «Het leerlingenvervoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg»
  - Leerlingenvervoer met betrekking tot passend onderwijs
- II. **Reactie van de minister**

### I. Vragen en opmerkingen uit de fracties

#### Leerlingen- en contractvervoer algemeen

De leden van de VVD-fractie constateren dat het kabinet werkt aan een bundeling van doelgroepenvervoer. In onder meer een brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid<sup>1</sup> is de Kamer hierover geïnformeerd. De leden vragen of alle genoemde vormen van doelgroepenvervoer – te weten regiotaxi, WMO-vervoer<sup>2</sup>, Valysvervoer, leerlingenvervoer, zittend ziekenvervoer en AWBZ-vervoer<sup>3</sup> – onder die bundeling vallen en of een stand van zaken verstrekt kan worden met betrekking tot deze bundeling.

De leden van de PvdA-fractie zijn zich ervan bewust dat de open normen die de nationale wetgeving kent voor het leerlingenvervoer de gemeenten de kans bieden om maatwerk te leveren en hen in staat stellen om aan te sluiten bij de lokale situatie. Zij vinden dit op zich een goede zaak, maar de wenselijkheid van deze situatie staat of valt bij de mate waarin daadwerkelijk maatwerk wordt geboden. De populatie leerlingen die een beroep moet doen op leerlingenvervoer betreft vaak kwetsbare jongeren, die bij voorkeur zoveel mogelijk te maken moeten hebben met een vaste chauffeur en eventueel een vaste begeleider. Als er vertragingen optreden, wat nu eenmaal wel eens gebeurt in het wegverkeer, moeten ouders daarover zo snel mogelijk worden geïnformeerd. Dit zijn zaken die niet zinvol met landelijke regels kunnen worden opgelegd, maar het zijn wel zaken die men in zijn achterhoofd heeft als men de kwaliteit van het leerlingenvervoer beoordeelt. Voor een goede organisatie van het leerlingenvervoer is het wenselijk dat gemeenten ook overleg hebben met buurgemeenten over vervoer van een leerling als deze een andere woonplaats heeft dan de plaats waar onderwijs wordt genoten, maar dit gebeurt niet overal met willekeurige beperkingen als gevolg. Is de minister bereid om gemeenten hierop aan te spreken? Kan het gebeuren dat gemeenten aan ouders een eigen bijdrage vragen voor leerlingenvervoer? Zo ja, hoeveel kan deze dan bedragen per rit? De genoemde leden krijgen van gemeenten signalen dat de kosten nogal eens oplopen bij het leerlingenvervoer naar scholen voor bijzonder onderwijs op grote afstanden. Hoe beoordeelt de minister deze problematiek? Wat is de omvang van de bedragen die overheden (moeten) besteden aan leerlingenvervoer en in hoeverre hangt de hoogte samen met de eis dat sommige ouders op hun strepen gaan staan met betrekking tot de denominatie van de school, zo vragen de leden.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwikkelingen van het leerlingenvervoer en willen de minister nog enkele vragen voor leggen.

---

<sup>1</sup> Kamerstuknr. 25 847-89.

<sup>2</sup> Wet Maatschappelijke Ondersteuning.

<sup>3</sup> Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het leerlingenvervoer een voorziening is om de toegankelijkheid van het onderwijs waar de leerling op is aangewezen en de toegankelijkheid tot het onderwijs van de door de ouders gewenste richting, te waarborgen. De kosten van het vervoer mogen geen beletsel vormen voor de schoolkeuze. Uit eerdere rapporten van onder andere de Ombudsman blijkt echter dat er nogal wat aan te merken is op de kwaliteit van leerlingenvervoer, waardoor conflicten en onveilige situaties ontstaan.

De leden van de D66-fractie hebben een aantal vragen over het leerlingenvervoer. Deze leden vragen de minister hoe zij er op toeziet dat de waardering voor de kwaliteit van het leerlingenvervoer verbetert. Hoe beoordeelt de minister de klachten van veel ouders, dat door de wijzigingen in het leerlingenvervoer, zoals bijvoorbeeld de nieuwe aanbestedingsregels, leerlingen vaker met wisselende chauffeurs te maken krijgen wat ten koste gaat van het maatwerk voor deze groep kwetsbare kinderen? Is de minister zich bewust van deze ontwikkeling? De leden hebben voorts nog enige vragen omtrent leerlingenvervoer in de brede zin. Deze leden vragen de minister op welke wijze er bij het leerlingenvervoer, dat te maken heeft met vervoer naar vormen van bijzonder onderwijs, gekeken wordt naar de opportuniteit en proportionaliteit van de kosten voor de belastingbetaler? Kan de minister een inzicht geven in de modaliteiten van diverse gemeenten hoe wordt omgegaan met de financiering van leerlingenvervoer? Welke afstanden en kosten zijn hiermee lokaal bij benadering gemoeid, en welke voorwaarden -bijvoorbeeld maximum afstanden- worden hierbij gehanteerd? Wordt deze mogelijkheid alleen benut voor bijzonder onderwijs van religieuze richting of zijn er ook voorbeelden van bijzonder neutraal onderwijs dat leerlingen aangeleverd krijgt via hiertoe bestemd leerlingenvervoer? Wordt volgens de minister het leerlingenvervoer (voor met name leerlingen met een handicap) wel overal efficiënt genoeg ingevuld? Deze leden vragen dit naar aanleiding van door hen eerder gestelde schriftelijke vragen<sup>1</sup> inzake een leerling uit Maastricht die naar Brabant moest verhuizen om zijn onderwijs te kunnen genieten, terwijl hij net over de grens in Hasselt (België) hetzelfde onderwijs kon genieten met veel minder sociaal-emotionele gevolgen? De leden vragen of gemeenten (en ouders) wel voldoende de mogelijkheid gebruiken van euregionale samenwerking op dit punt.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op het gebied van leerlingenvervoer. Zij zijn positief over de grote groep gebruikers van leerlingenvervoer die tevreden zijn over de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Graag stellen zij bij deze gelegenheid enkele vragen over de toegankelijkheid van het leerlingenvervoer. Kan de minister in beeld brengen hoeveel leerlingen gebruik maken van leerlingenvervoer en hoeveel leerlingen vergeefs een beroep doen op leerlingenvervoer, zo vragen de leden.

De leden ChristenUnie-fractie hebben grote zorgen over de ontwikkelingen betreffende het leerlingenvervoer. Zo komt vergoeding van leerlingenvervoer in steeds meer gemeenten onder druk te staan, bijvoorbeeld door aanscherping van criteria. Bovendien worden de kosten van het vervoer soms gedrukt door de kwaliteit van het vervoer te verlagen, zoals langere duur van ritten of het werken met opstapplaatsen. Ook komt het voor dat een beroep wordt gedaan op ouders om de leerlingen naar school te begeleiden, terwijl dit voor ouders bijvoorbeeld drie tot vier uur per dag kost. Kan de minister ingaan op de tendens dat gemeenten steeds meer de minimumeisen in de wet uitvoeren, ook vanwege een groter wordende financiële druk op de gemeentebegroting? Welke gevolgen treden op voor de toegang tot onderwijs voor kinderen

---

<sup>1</sup> Parlisnr. 2011Z22994.

met een beperking en voor kinderen die naar een school van bijzondere richting gaan? Op welke manier garandeert de minister de onderwijsvrijheid voor alle leerlingen, dus ook leerlingen die niet binnen de eigen regio naar een school van bijzondere richting kunnen? De leden zijn van mening dat het vragen van een hoge eigen bijdrage voor leerlingenvervoer aan ouders een opeenstapeling van kosten teweeg brengt voor ouders van kinderen met een beperking. Het vragen van een hoge eigen bijdrage van ouders komt bovenop andere extra kosten, die ouders al hebben voor hun kind, zoals de eigen bijdragen voor WMO/AWBZ, extra kosten voor vaker wassen en medicijnen en voorzieningen waar geen vergoeding voor bestaat. Kan de minister een overzicht geven van de verschillen tussen gemeenten in het vragen van een eigen bijdrage? Worden ontwikkelingen in het vragen van eigen bijdragen in de gaten gehouden? Zo ja, op welke manier? De leden vragen op welke manier ouders invloed kunnen uitoefenen op keuzes over de voorwaarden van leerlingenvervoer. Blijkt een adviesraad voor het leerlingenvervoer een goed middel om dit te bewerkstelligen? Genoemde leden wijzen op het feit dat ongeveer 20% van de gemeenten een adviesraad voor het leerlingenvervoer heeft. Hoe worden ouders in een gemeente zonder adviesraad geïnformeerd en vroegtijdig bij het besluitvormingsproces betrokken, zo vragen de leden.

### **Rapport «De kwaliteit in het contractvervoer» Een 1-meting onder eindgebruikers**

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het rapport «De kwaliteit in het contractvervoer». De genoemde leden zien aanleiding tot het stellen van vragen. Zij vragen of de minister voornemens is een kabinetsreactie op het rapport te sturen. Indien het antwoord op deze vraag bevestigend zou luiden, heeft het de voorkeur van de leden dat deze reactie kort, bondig en op hoofdlijnen is. Het is genoemde leden namelijk opgevallen dat in (inter-)departementale reacties nogal eens onnodige herhalingen en/of uitwijdingen voorkomen. Ziet de minister in de conclusies van het rapport aanleiding tot wijzigingen van beleid, zo vragen zij, of stemt de 1-meting tevreden? De genoemde leden vragen voorts of er reden is aan te nemen dat voor het vervoer van kinderen specifieke vereisten noodzakelijk zijn. De ontevredenheid over het vervoer bestaat voornamelijk uit kritiek op de omgang van de chauffeur met kinderen of de agressie van meereizende kinderen. Heeft dat consequenties, vragen de leden, of is de minister met hen van mening dat een chauffeur voor doelgroepenvervoer alle doelgroepen zou moeten kunnen vervoeren?

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de minister verklaart dat de Kamer maanden heeft moeten wachten op de 1-meting voor het leerlingenvervoer terwijl TNS Consult het rapport blijkens het titelblad al op 28 februari 2011 had afgerond? Wie heeft de informatie aan de Kamer maandenlang opgehouden? Hoe verklaart de minister de gesignaleerde toegenomen ontevredenheid over het delen van de taxi met andere reizigers? Wat gaat de minister doen met klachten over de onveilige rijstijl van de chauffeur? Gaat de minister tevreden achteroverleunen nu nog altijd een kwart van de reizigers (26 %) de kennis van de chauffeur over specifieke ziektekenmerken, gedragskenmerken, beperkingen of handicaps niet positief beoordeelt? Zo neen, wat gaat zij dan ondernemen, zo vragen de leden.

De leden van de PVV-fractie constateren dat zich minieme verschuivingen hebben voorgedaan in de 1-meting van het leerlingenvervoer. Een positieve ontwikkeling is dat de reserveringsmogelijkheden zijn uitgebreid en dat de afhandeling van klachten is verbeterd. Dit heeft er mede toe

bijgedragen dat ruim driekwart van de reizigers zeer tevreden is over het leerlingenvervoer. Hoewel dit natuurlijk een prachtige score is moeten de leden ook constateren dat er in de algemene beoordeling ten opzichte van 2009 vrijwel niets veranderd is. Dat terwijl er toch een aantal eenvoudige oplossingen voor handen zijn voor enkele problemen die de reizigers ervaren met betrekking tot het leerlingenvervoer. Uit het onderzoek blijkt dat het hebben van een vaste chauffeur sterk wordt gewaardeerd door het gros van de reizigers. Toch blijkt uit een aantal ontevreden reacties dat dit kennelijk niet altijd het geval is. Kan de minister aangeven of deze klachten zijn te herleiden naar bepaalde vervoerbedrijven die het contractvervoer verzorgen en daarbij een wisselend werkrooster hanteren? Is de minister bereid om het werken met een vaste chauffeur als voorwaarde op te nemen in het handboek professioneel aanbesteden leerlingenvervoer? Met betrekking tot de chauffeurs constateren de leden een ander zorgpunt: een veelgehoorde klacht is dat ze niet weten hoe om te gaan met kinderen met een beperking. Kan de minister aangeven wat de laatste ontwikkelingen zijn op dit punt, op welke wijze wordt gewaarborgd dat steeds meer chauffeurs over de benodigde omgangseisen met betrekking tot kinderen met een beperking beschikken? Een ander verbazingwekkend resultaat wat de leden uit de enquête opmaken is dat slechts een klein deel van de reizigers aangeeft tijdig geïnformeerd te worden indien een rit eerder of later aankomt dan is afgesproken. De leden vinden het onbegrijpelijk dat deze eenvoudige service kennelijk nog niet bij ieder vervoerbedrijf tot de standaard behoort. Zelfs als je pizza wat later komt, word je daar tegenwoordig al per sms op de hoogte gesteld, dus dan kan het toch niet zo zijn dat vervoerbedrijven hun reizigers zonder bericht urenlang in de kou laten staan? Ook op dit punt zouden de leden de minister willen verzoeken om dit als voorwaarde mee te nemen in een update van het handboek leerlingenvervoer, de leden vragen of zij hiertoe bereid is.

De leden van de CDA-fractie constateren dat uit de 1-meting blijkt dat, net als in 2009, nog een aanzienlijk deel van de respondenten aangeeft ontevreden te zijn over de aanwezige kennis van de chauffeur over specifieke ziektekenmerken, gedragskenmerken, beperkingen of handicaps. Bovendien draagt een chauffeur tijdens de rit in zijn eentje de verantwoordelijkheid voor deze kinderen, met verschillende beperkingen variërend van lichamelijke beperkingen tot (ernstige) gedragsstoornissen, terwijl bij aankomst op school een legertje docenten de kinderen komt begeleiden. De leden hebben voor dit punt ook aandacht gevraagd bij de begrotingsbehandeling afgelopen jaar omdat soms onveilige situaties ontstaan doordat de chauffeur niet alleen op de weg moet letten, maar bijvoorbeeld tevens conflicten tussen de leerlingen moet oplossen etcetera. Ook komt pestgedrag regelmatig voor tijdens deze ritten. Ziet de minister hier een oplossing voor, zo vragen de leden.

### **Rapport Nationale Ombudsman «Het leerlingenvervoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg»**

De leden van de CDA-fractie hebben tijdens de behandeling van de begroting OCW aandacht gevraagd voor de kwaliteit van het leerlingenvervoer. In 2009 heeft de Ombudsman een kritisch rapport<sup>1</sup> uitgebracht over deze kwaliteit. Uit de 1-meting blijkt dat ten opzichte van 2009 de tevredenheid niet toegenomen is. De tevredenheid over het delen van de taxi met andere reizigers is afgenomen. Het percentage reizigers dat aangeeft dat de chauffeur de ontevredenheid weg heeft kunnen nemen is ook afgenomen. Hieruit blijkt dat de kwaliteit van leerlingenvervoer een voortdurende zorg blijft. Eén van de verbeterpunten die de Ombudsman in 2009 heeft aangegeven is dat gemeenten in de aanbesteding helder moet vastleggen welke eisen aan het vervoer moeten worden gesteld en

---

<sup>1</sup> «Het leerlingenvervoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg». Parlisonr. 2010D02061.

of er specifieke eisen voor bepaalde kinderen gelden en op welke wijze dit wordt gemonitord. De leden vragen wat er met dit verbeterpunt is gedaan. Is de minister van mening dat bij de aanbesteding van leerlingenvervoer kwaliteit van het leerlingenvervoer prioriteit behoort te krijgen boven overwegingen van kostenbesparingen? Ook ouderverenigingen als bijvoorbeeld Balans constateren dat er al jaren, veelal dezelfde, klachten zijn over het leerlingenvervoer en dat er weinig is verbeterd de afgelopen jaren. De leden zijn van mening dat deze klachten nu eindelijk serieus moeten worden genomen en indien mogelijk worden verholpen. Uit het rapport van de Ombudsman blijkt dat een aantal ouders ontevreden is over het ontbreken van begeleiding onderweg. De 1-meting gaat uit van een andere vraagstelling dan het rapport van de Ombudsman en deze zijn daarom niet met elkaar te vergelijken. Is de minister bereid om in overleg met de Vereniging Nederlandse Gemeente (VNG) deze aanbevelingen nog eens onder de aandacht te brengen en er tenminste zorg voor te dragen dat in alle gemeenten de chauffeur deskundig is ten opzichte van de problematiek van de kinderen die worden vervoerd? Naar de mening van de genoemde leden zal de situatie naar verwachting immers prangender worden als kinderen die zelfstandig kunnen reizen dat voortaan moeten gaan doen, waardoor de concentratie van problemen bij kinderen in het leerlingenvervoer toeneemt omdat zij vanwege de aard van hun aandoening niet zelfstandig kunnen reizen. Dit verzwaaert de functie van de chauffeur. De leden vragen de minister hier op te reageren. Tevens vragen de leden wat gemeenten hebben gedaan ten aanzien van het verbeteren van de deskundigheid van de chauffeur ten opzichte van de problematiek van de kinderen die hij vervoert. In het algemeen vragen de leden wat de gemeenten hebben gedaan met de aanbevelingen van de Ombudsman.

De leden van de D66-fractie vragen de minister of ze de visie deelt van het rapport van de Nationale Ombudsman, dat bij aanbestedingen door gemeenten te veel naar de prijs van de netto vervoerskosten wordt gekeken en niet voldoende naar de geboden kwaliteit en begeleiding? Is de minister bereid om in samenwerking met de VNG te bezien hoe de aanbestedingsvoorwaarden kunnen worden aangevuld met meer eisen aan de begeleiding van de leerlingen en de deskundigheid van vervoerders, zo vragen de leden.

### **Leerlingenvervoer met betrekking tot passend onderwijs**

De leden van de PvdA-fractie constateren dat bij de invoering van passend onderwijs, de samenwerkingsverbanden in omvang zozeer kunnen gaan groeien dat de school, waarbij ouders hun kind aanmelden, hen doorverwijst naar een andere school binnen het samenwerkingsverband op grote afstand. Welke gevolgen voorziet de minister voor de aanspraak op leerlingenvervoer? Welke rechten kunnen ouders in zulke gevallen ook echt claimen, zo vragen de leden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat ook met het wetsvoorstel passend onderwijs<sup>1</sup> en het wetsvoorstel kwaliteit (voortgezet) speciaal onderwijs<sup>2</sup> er veranderingen in werking worden gesteld die uitwerking hebben op het leerlingenvervoer. Daarom hebben de leden nog enkele vragen. De leden constateren dat in het wetsvoorstel passend onderwijs de aanspraak van leerlingen in het voortgezet speciaal onderwijs wordt aangepast. Gemeenten gaan voortaan per leerling bepalen of leerlingenvervoer noodzakelijk is. In antwoord op vragen van de Onderwijsraad geeft de minister aan dat de verwachting is dat als gevolg van de invoering van passend onderwijs het aantal vervoersbewegingen de komende jaren naar verwachting afneemt. Dit zou komen door een betere spreiding van voorzieningen. De VNG wijst er juist op dat samenwerkingsverbanden groter worden dan nu en dat als reguliere scholen zich gaan

---

<sup>1</sup> Kamerstuknr. 33 106.

<sup>2</sup> Kamerstuknr. 32 812.

specialiseren, reisafstanden groter worden. Daarnaast worden met invoering van de kwaliteitswet (voortgezet) speciaal onderwijs stages in het arbeidsmarktgerichte uitstroomprofiel verplicht gesteld. Ook voor deze stages zullen leerlingen in voorkomende gevallen moeten reizen. De leden vragen of de minister kan onderbouwen dat er ondanks de grotere samenwerkingsverbanden, het specialiseren van scholen en de invoering van verplichte stages, toch minder vervoersbewegingen zullen komen. Deze leden vragen of er geen risico is dat overwegingen van kostenbesparing voor gemeenten belangrijker worden dan de toegankelijkheid tot onderwijs van de door de ouders gewenste richting. In het geval dat de kosten voor leerlingenvervoer desondanks toch toenemen, wie is daar dan voor verantwoordelijk? Is het daarnaast mogelijk dat leerlingen die volgens het ontwikkelingsperspectief in staat worden geacht in het arbeidsmarktgerichte uitstroomprofiel onderwijs te volgen, en die door gemeentelijk beleid niet in staat zijn om stages te volgen, vervolgens in het uitstroomprofiel dagbesteding terecht komen? Bij wie ligt in dat geval de verantwoordelijkheid om ofwel een andere stageplek te vinden, ofwel om alsnog vervoer te regelen? De leden vragen welke mogelijkheden leerlingen, ouders en scholen hebben om protest aan te tekenen als dit zich voor doet. Na invoering van de zorgplicht worden er binnen samenwerkingsverbanden afspraken gemaakt over het plaatsen van leerlingen die extra ondersteuning nodig hebben. Thuisnabijheid kan voor ouders een belangrijk motief zijn om kinderen bij een bepaalde school aan te melden. Kosten voor leerlingenvervoer kunnen een belangrijke prikkel zijn om thuisnabijheid daadwerkelijk een belangrijke voorwaarde voor plaatsing te laten zijn. De beslissing over plaatsing ligt echter bij het samenwerkingsverband, terwijl de kosten voor leerlingenvervoer bij de gemeenten liggen. Dit betekent dat goede afstemming tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden nodig is. De Ombudsman noemde daarnaast in eerdergenoemd rapport als verbeterpunt dat gemeenten meer gebruik moeten maken van de deskundigheid van scholen als het gaat om het vaststellen of een leerling voor leerlingenvervoer in aanmerking komt en welke invulling bij het vervoer voor een leerling noodzakelijk is. De leden vragen de minister hoe geborgd wordt dat hier goede afspraken tussen gemeenten en scholen worden gemaakt. Wordt leerlingenvervoer een vast onderdeel in de gesprekken tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden over de ondersteuningsplannen? Kunnen Centra voor Jeugd en Gezin (CJG) en het Landelijk steunpunt Zorg- en Adviesteams (ZAT) een rol spelen vervullen in het vaststellen van de behoefte aan leerlingenvervoer, zodat overwegingen van inhoudelijke aard prioriteit krijgen? De leden zien ten slotte uit naar het aangekondigde onderzoek naar doordecentralisatie van het leerlingenvervoer. Deze leden vragen op welke termijn de Kamer de resultaten van dit onderzoek mogen verwachten. De Vereniging van Instellingen voor mensen met een Visuele beperking (VIVIS onderwijs) en Siméa hebben hun zorgen geuit over de veranderingen in het leerlingenvervoer voor leerlingen in cluster 1 en cluster 2. De spreiding van voorzieningen in deze clusters is zodanig dat de afstand die leerlingen moeten overbruggen vaak zeer groot is. De leden vragen of de minister kan garanderen dat voor deze doelgroep leerlingenvervoer beschikbaar blijft, ondanks dat reisafstanden groter zijn dan gemiddeld.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoeveel leerlingen geen passend onderwijs krijgen omdat het vervoer van en naar school te duur of te moeilijk is. Is de minister het met de leden eens dat niet alle scholen in staat zijn passend onderwijs te bieden voor hoogbegaafde leerlingen? Is de minister bereid te onderzoeken of de huidige regeling voor leerlingenvervoer zou moeten worden uitgebreid om in bepaalde gevallen ook hoogbegaafde leerlingen recht te geven op (een vergoeding voor) leerlingenvervoer, zo vragen de leden.

De leden ChristenUnie-fractie vragen of hoogbegaafde leerlingen die buiten de gemeentegrenzen naar school gaan (bijvoorbeeld een Leonardoschool) in aanmerking horen te komen voor leerlingenvervoer dat door de gemeente georganiseerd is. Het gaat bij deze leerlingen immers om de dichtstbijzijnde passende onderwijsplek. Genoemde leden constateren dat veel gemeenten niet bijdragen in de kosten van leerlingenvervoer voor hoogbegaafde leerlingen. De leden vragen of leerlingen met een beperking, van wie wel verwacht wordt zelfstandig te reizen, recht hebben op enige vorm van begeleiding bij zelfstandig reizen of het leren van zelfstandig reizen.