



Passend Veilig  
Leerlingenvervoer

## Position paper

# Passend en veilig leerlingenvervoer: “Doorschakelen naar een duurzame en zorgzame oplossing”

## Inleiding

Voor veel kwetsbare kinderen in Nederland is leerlingenvervoer de enige manier om onderwijs te kunnen volgen. Naar schatting zijn 75.000 leerlingen dagelijks afhankelijk van leerlingenvervoer. Leerlingen uit het speciaal onderwijs vormen de grootste groep kinderen. Maar als afstand, veiligheid of medische redenen dit nodig maken, dan kunnen ook andere kinderen leerlingenvervoer krijgen. Structurele problemen in het leerlingenvervoer leiden jaarlijks tot meer dan 4 miljoen ritten die te laat op school arriveren. Dit zorgt voor verlies van kostbare onderwijstijd, het leidt tot grote druk op de betrokken gezinnen en zorgt voor hoge werkdruk onder de chauffeurs.

De opbrengsten van de gesprekken van PVL met onder andere gemeenten, vervoerders, ouders, het onderwijsveld, het ministerie van OCW en de belangenverenigingen zijn aanleiding voor een verdere aanscherping en aanvulling van de position paper Passend en Veilig Leerlingenvervoer: op weg naar een duurzame en zorgzame oplossing (april 2025). De vraag is niet langer óf verbetering nodig is, maar welke politieke keuzes nodig zijn om het leerlingenvervoer structureel te hervormen.

Deze position paper brengt de belangrijkste systeemproblemen in kaart en doet acht concrete voorstellen voor een duurzame en zorgzame inrichting van het leerlingenvervoer.

## Afbakening en focus

Hoewel leerlingenvervoer in wettelijke zin breder is dan alleen aangepast vervoer en ook vormen omvat zoals openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en kilometervergoedingen, richt dit position paper zich primair op de groep leerlingen die afhankelijk is van aangepast vervoer. Aangepast vervoer is vervoer door middel van een taxi. Juist de stapeling van problematiek en de kwetsbaarheden binnen deze groep leerlingen maakt het noodzakelijk om de hervormingen als eerste op deze groep te richten. Hier beschikken we over het meeste (in)zicht als het gaat om de consequenties voor de kinderen en de gezinnen. Dit laat onverlet dat álle vormen van leerlingenvervoer om een gedegen aansluiting vragen op de specifieke ondersteuningsbehoeften van de kinderen. Het is van belang om te komen tot een landelijk en integraal beeld van alle vormen van leerlingenvervoer, waaronder openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en eigen vervoer met vergoeding. Een dergelijk samenhangend overzicht ontbreekt momenteel, waardoor sturing op toegankelijkheid, kwaliteit en continuïteit van leerlingenvervoer over de volle breedte wordt bemoeilijkt.

## Wat is leerlingenvervoer?

Leerlingenvervoer is een gemeentelijke voorziening die bedoeld is om het schoolbezoek van leerlingen uit de betreffende gemeente mogelijk te maken. Gemeenten leggen deze voorziening

vast in een regeling of verordening, waarbij zij rekening houden met de kaders uit de onderwijswetgeving.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft een modelverordening ontwikkeld die gemeenten kunnen gebruiken bij het opstellen van hun eigen regeling. Binnen de gegeven kaders hebben gemeenten ruimte om eigen keuzes te maken over de invulling van de regeling, de uitvoering van het vervoer en de organisatie van begeleiding. In de praktijk leidt dit tot aanzienlijke verschillen tussen gemeenten in reistijden, qua begeleidingsniveau, voor de kwaliteit van het vervoer en daarmee tot ongelijkheid in de toegang tot passend vervoer en het onderwijs. Afhankelijk van de woonplaats van een leerling.

Wettelijk gezien bestaat leerlingenvervoer primair uit een vergoeding voor vervoerskosten. Gemeenten kunnen er echter ook voor kiezen het vervoer zelf te organiseren of dit uit te besteden aan een vervoersbedrijf. In dat geval wordt het vervoer meestal via een aanbesteding georganiseerd. De wet stelt dat ouders wel gevraagd mogen worden om hun kind zelf te vervoeren, maar een gemeente kan hen dit niet verplichten. In veel regio's ontbreekt het aan een dekkend onderwijsaanbod voor kinderen met specifieke onderwijs- en ondersteuningsbehoeften, waardoor deze kinderen zijn aangewezen op verder weg gelegen onderwijs. Thuis-nabij onderwijs is voor deze kinderen onvoldoende mogelijk. Thuisnabij onderwijs wordt vaak gezien als een belangrijke en effectieve richting om de afhankelijkheid van leerlingenvervoer te verminderen en verdient blijvende inzet en ontwikkeling. Tegelijkertijd moet worden onderkend dat dit op de lange termijn een bijdrage kan leveren aan het verminderen van vervoersafhankelijkheid, maar op dit moment voor een grote groep leerlingen nog geen reële optie is. Dit komt doordat het geen universele oplossing is en het vooral werkt wanneer passend onderwijs daadwerkelijk dichtbij huis georganiseerd kan worden. Zolang een dekkend en passend onderwijsaanbod in de nabijheid ontbreekt, blijft leerlingenvervoer voor veel kinderen een essentiële randvoorwaarde voor daadwerkelijke toegang tot onderwijs.

## Leerlingenvervoer en het leerrecht

Leerlingenvervoer speelt dus een cruciale rol bij de toegang tot het onderwijs voor tienduizenden kwetsbare kinderen in Nederland. Het leerrecht is echter een fundamenteel recht, dat onder meer is vastgelegd in het VN-verdrag inzake de Rechten van het Kind.

In Nederland wordt dit recht onder andere geborgd via de Leerplichtwet en in verschillende onderwijswetten, zoals de Wet op het primair onderwijs (WPO), Wet op de expertisecentra (WEC) en Wet voortgezet onderwijs. In de praktijk betekent het recht op onderwijs echter ook dat een leerling de school daadwerkelijk moet kunnen bereiken. Juist op dat punt schiet de huidige inrichting van het leerlingenvervoer regelmatig tekort.

Belangrijke oorzaken hiervan zijn onder meer de versnipperde verantwoordelijkheid, verschillen tussen gemeenten, aanbestedingen die vooral op prijs sturen, onvoldoende aandacht voor zorg en begeleiding in het vervoer en een gebrek aan landelijke data en regie. Deze problematiek wordt bovendien versterkt door een verschalend netwerk van publieke mobiliteit, waardoor alternatieven voor aangepast vervoer verder onder druk komen te staan. Tegelijkertijd stijgt het aantal kinderen in het speciaal onderwijs al jaren, wat de druk op het leerlingenvervoer verder vergroot en de kwetsbaarheid van het huidige systeem steeds zichtbaarder maakt. Hierdoor komt het leerrecht van kwetsbare leerlingen onder druk te staan en neemt de kansenongelijkheid verder toe.

Om het leerlingenvervoer toekomstbestendig te maken zijn structurele hervormingen nodig.

## Fundamentele hervorming van het leerlingenvervoer noodzakelijk

Na jaren van pogingen om het leerlingenvervoer te optimaliseren binnen de bestaande kaders, is het tijd voor een fundamenteel andere aanpak van het leerlingenvervoer. De signalen van ouders, gemeenten, vervoerders, de Kinderombudsman, de belangenvereniging en aanhoudende berichtgeving over incidenten in de media, maken duidelijk dat het huidige systeem structureel tekortschiet. Wat bedoeld is als ondersteuning van het leerrecht en toegang tot het onderwijs van kwetsbare kinderen, functioneert in de praktijk te vaak als een logistiek systeem waarin het kind niet centraal staat. De noodzakelijke zorgcomponent ontbreekt in zowel de impliciete wetgeving als in de uitvoering. Dit betekent een belemmering van het leerrecht en vormt een dreiging voor het welzijn en de ontwikkeling van deze kinderen.

De dagelijkse praktijk leert ons dat leerlingenvervoer geen logistiek vraagstuk is, maar een essentiële randvoorwaarde voor daadwerkelijke toegang tot onderwijs. Voor deze grote groep kwetsbare leerlingen is deze vervoersvoorziening de sleutel om überhaupt onderwijs te kunnen volgen. Zonder goed georganiseerd vervoer blijft het onderwijs en daarmee het leerrecht voor deze groep feitelijk buiten bereik.

Als het gaat om het leerlingenvervoer heeft het onderzoek van Oberon, uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van OCW (2024), aangetoond dat er jaarlijks 4.300.000 (!) ritten te laat op school arriveren. Dit onderzoek richt zich voornamelijk op aangepast vervoer. Voor andere vormen van leerlingenvervoer, zoals openbaar vervoer, (elektrische) fiets of eigen vervoer met vergoeding, ontbreekt momenteel een volledig en samenhangend landelijk beeld. Dit bevestigt de noodzaak van structurele dataverzameling over de volle breedte van de voorziening.

De 4,3 miljoen ritten die te laat komen uit het Oberon-onderzoek (2024) vertegenwoordigen onderwijstijd waarvoor gemeenten wél de volledige vervoers- en onderwijsbekostiging betalen, zonder de bijbehorende opbrengst. Daar komen de directe systeemkosten bovenop: hercontractering bij aanbestedingen of faillerende vervoerders en de bezwaar- en beroepsprocedures die gemeenten jaarlijks voeren met ouders over vervoersbeslissingen. Structureel investeren in kwaliteit en continuïteit is daarmee niet alleen beter voor kinderen, het is ook financieel rationeler dan blijven repareren wat steeds weer stukgaat.

Niettemin wordt het huidige systeem nog altijd in belangrijke mate gestuurd door efficiëntie, aanbesteding en kostenbeheersing in plaats van vanuit de specifieke ondersteuningsbehoeften van het kind. Deze logistieke en economische invulling van leerlingenvervoer leidt tot lange reistijden, wisselende chauffeurs, onrust en onveiligheid in het vervoer én vaak aan een gebrek aan passende begeleiding tijdens het vervoer. De gevolgen zijn dus zichtbaar en zorgwekkend. Leerlingen komen te laat op school, raken overprikkeld of (over)vermoeid, presteren onder hun niveau en in sommige gevallen vallen zij zelfs volledig uit en komen zij thuis te zitten. Daarmee raakt het probleem niet alleen het vervoer zelf, maar direct het welzijn, de ontwikkeling en de onderwijskansen van kinderen. Daarnaast stuurt dit systeem op de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs.

Het falende systeem maakt duidelijk dat het zeker niet om incidenten gaat, maar om structureel tekortschieten, waarvan de incidenten slechts symptomen zijn. Het huidige systeem is onvoldoende ingericht om te voldoen aan de specifieke en vaak complexe ondersteuningsbehoeften van de doelgroep. De versnippering van de verantwoordelijkheden door het ontbreken van landelijke regie zorgt voor toenemende verschillen tussen gemeenten. De

sterke focus op prijs in aanbestedingen en het gebrek aan structurele data dragen hier in belangrijke mate aan bij. Ook worden de (on)mogelijkheden op het vlak van zelfredzaamheid van deze kwetsbare kinderen in de praktijk nog onvoldoende meegenomen in beslissingen over de onderwijsplaatsing. Hierdoor komt het regelmatig voor dat er op zelfredzaamheid van het kind gestuurd wordt vanuit een bezuinigingsprikkel en niet vanuit de ontwikkelingsbehoefte van het kind en/of de draagkracht van het gezin.

Maak van leerlingenvervoer een publieke randvoorwaarde voor het leerrecht. Zodat ieder kind niet alleen recht heeft op onderwijs, maar ook op borging van de daadwerkelijke toegang, afgestemd op de specifieke ondersteuningsbehoeften.

## De noodzakelijke hervormingen:

### 1. Herziening van wetgeving en financiering

Leerlingenvervoer moet expliciet worden erkend als een publieke randvoorwaarde voor toegang tot onderwijs én als een zorgtaak. De huidige wettelijke kaders leggen te weinig nadruk op de zorg- en begeleidingscomponent van het vervoer. Het is noodzakelijk om leerlingenvervoer explicieter te verankeren in wetgeving en (onderwijs)beleid als onderdeel van de toegang tot onderwijs op te nemen.

Daarnaast is de financiering te sterk gericht op kostenbeheersing. Een toekomstbestendig systeem vraagt om structurele en toereikende financiering, waarbij kwaliteit, veiligheid, stabiliteit en passende ondersteuning centraal staan. Geormerkte financiering, op basis van vastgestelde normen, borgt een passende inrichting van het systeem op landelijk niveau. Los van politieke en economische keuzes op lokaal niveau.

### 2. Landelijke regie en uniforme richtlijnen

De huidige verschillen tussen gemeenten en regio's leiden tot ongelijkheid in kwaliteit en uitvoering. Deze verschillen leiden tot ongelijkheid in de toegang van leerlingen tot onderwijs. Daarom zijn landelijke basisnormen noodzakelijk, onder andere voor maximale reistijden, veiligheidsprotocollen, aansluiting op de begeleidingsbehoeften van kinderen, stabiliteit van chauffeurs en vervoersrelaties én klachtenafhandeling. Deze basisnormen moeten gelden als een landelijk minimumniveau waaraan iedere gemeente dient te voldoen, ongeacht lokale politieke of financiële keuzes. Dit minimumniveau is geen inbreuk op gemeentelijke autonomie, maar een randvoorwaarde voor de uitoefening ervan. Net zoals gemeenten bij de uitvoering van jeugdzorg of bijstandsverlening gehouden zijn aan landelijk vastgelegde rechten en normen, geldt ook hier dat de bescherming van een grondrecht -het leerrecht niet mag afhangen van de gemeentekas of de politieke meerderheid van het moment. Gemeenten behouden volledige vrijheid om bóven deze bodem te investeren en maatwerk te leveren. De minimumbodem bepaalt slechts waar de lat ligt waaronder een kind zijn recht op toegang tot onderwijs feitelijk niet kan worden ontnomen. Aan deze landelijke normen dient tevens een passende en structurele basisfinanciering te worden gekoppeld, zodat gemeenten ook daadwerkelijk in staat worden gesteld om aan deze minimale kwaliteitseisen te voldoen.

Gemeenten behouden op die basis regie over maatwerk en aanvullende ondersteuning die aansluit bij de lokale situatie en individuele behoeften van kinderen en gezinnen. Het leerrecht van kinderen mag niet afhankelijk zijn van hun woonplaats. Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) monitort landelijke trends, bewaakt de naleving van de basisnormen en kan hierop tijdig sturen.

### **3. Beleggen van de systeemverantwoordelijkheid bij het ministerie van OCW**

Op dit moment valt het beleid rond leerlingenvervoer onder meerdere ministeries. Naast het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) zijn dit het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hierdoor ontbreekt duidelijke regie en neemt geen van de ministeries verantwoordelijkheid.

Omdat leerlingenvervoer een randvoorwaarde is voor toegang tot onderwijs, ligt het in de rede om de primaire systeemverantwoordelijkheid te beleggen bij het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Daarbij hoort ook dat OCW deze verantwoordelijkheid daadwerkelijk neemt en actief regie voert op kwaliteit, monitoring, toegankelijkheid en continuïteit van het leerlingenvervoer. Dit ministerie beschikt over kennis van leerlingenpopulaties, beleidsinstrumenten rond onderwijsstroom en een directe verbinding met passend onderwijs. Leerlingenvervoer moet daarom niet worden gezien als een zorgvoorziening naast onderwijs, maar als een randvoorwaarde vóór onderwijs. Gedragen door samenhang, heldere regie en borging van het leerrecht.

### **4. Zelfredzaamheid onderdeel van TLV- vervoersperspectiefplan**

Bij beslissingen over passend of speciaal onderwijs wordt het vervoer naar de school momenteel onvoldoende tot niet meegenomen. Gesprekken over zelfredzaamheid komen vaak pas op gang nadat een verwijzing naar het speciaal onderwijs al heeft plaatsgevonden. Door de vraag: 'hoe komt het kind passend en veilig naar school', op te nemen in de TLV (verlengings-)procedure kan de specifieke ondersteuningsbehoefte van meerdere kanten worden bekeken. Door een vervoersperspectiefplan met alle betrokken partijen (ouders, onderwijs, gemeenten, deskundigen) op te stellen, waarbij zowel onderwijsvervoer als, indien relevant, ondersteuning vanuit de Jeugdwet wordt meegenomen, worden zowel de (on)mogelijkheden van het kind en de draagkracht van het gezin alsook de eventuele passende (tussen)stappen gedragen geformuleerd en niet langer vanuit een bezuinigingsprikkel en/of bureaucratisch proces ingegeven. Door bereikbaarheid al in een vroeg stadium mee te nemen, wordt de toegankelijkheid van onderwijs daadwerkelijk geborgd en worden zowel het kind als de ouders meegenomen in afspraken die aansluiten bij hun persoonlijke situatie. Onderwijs is pas passend als een leerling er op een veilige en haalbare manier kan komen.

### **5. Structurele landelijke dataverzameling en monitoring**

Het ontbreken van betrouwbare landelijke data is niet alleen een bestuurlijk tekort, het is een bewijs van systeemfalen. Dat we niet weten hoeveel kinderen dagelijks te laat komen, hoeveel incidenten er zijn en in welke gemeenten de problemen het grootst zijn, laat zien dat leerlingenvervoer nooit als serieus beleidsvraagstuk is behandeld. Juist de gebrekkige data maken het onmogelijk om vast te stellen in welke mate het systeem tekortschiet. Zolang landelijke monitoring ontbreekt, kunnen signalen van ouders, scholen, de Kinderombudsman en media niet worden weerlegd, maar ook niet worden gerelativeerd. Dat maakt structurele dataverzameling niet alleen wenselijk maar urgent.

Gegevens over gebruik, reistijden, wachttijden, kosten en incidenten ontbreken en/of zijn versnipperd. Structurele dataverzameling op landelijk niveau is noodzakelijk om beleid effectief en tijdig bij te kunnen sturen, trends te signaleren en uniformiteit landelijk te borgen. Er dient een landelijk en transparant systeem te worden ontwikkeld, waarbinnen meldingen en klachten gedefinieerd zijn. Deze definiëring zorgt voor een betere prioritering en afhandeling van deze signalen. Dit geeft verlichting op het vlak van administratieve lasten en qua juridische procedures. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor strategische beleidsvoering en het heeft een gunstig effect op het terugdringen van incident gedreven management.

## **6. Versterken van samenwerking tussen betrokken partijen**

Passend en veilig leerlingenvervoer vraagt om intensieve samenwerking tussen gemeenten, scholen, samenwerkingsverbanden, ouders, vervoerders, belangenverenigingen en de Rijksoverheid. Alleen door gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen, kan het vervoer passend, veilig, zorgzaam en betrouwbaar worden georganiseerd. Dit maakt regelmatige afstemming tussen deze partijen noodzakelijk. Om dit te borgen is een overlegstructuur nodig, waarbinnen deze afstemming onvoorwaardelijk wordt ingericht middels onder andere klankbordgroepen, werkgroepen, landelijke en regionale tevredenheidsonderzoeken. Deelname van alle belanghebbenden is essentieel om tot adequate input te komen. Samen staan alle partijen sterker. We hebben samen de verantwoordelijkheid om dit onderwerp niet te laten verslonzen in de marges van de politieke besluitvorming. Door onze krachten te bundelen, kunnen we ervoor zorgen dat leerlingenvervoer niet langer gezien wordt als een kostenpost, maar als een investering in de toekomst van deze kinderen. Samen kunnen we werken aan een duurzame oplossing die recht doet aan het belang van goed onderwijs voor iedereen. Gemeenten en ouders niet tegen elkaar, maar met elkaar. Met vereende krachten en een gezamenlijk perspectief.

## **7. Versterken van de positie van chauffeur**

Chauffeurs spelen een cruciale rol in het dagelijks vervoer en zijn van grote betekenis voor de structuur, de veiligheid en het welzijn van leerlingen. Toch staat hun positie onder druk door aanbestedingen die vooral op prijs zijn gericht, onzekere contracten, hoge werkdruk en onvoldoende erkenning van de zorgcomponent van hun werk. Het tekort aan chauffeurs is een gevolg en geen oorzaak van de problemen in de uitvoering van leerlingenvervoer.

Een toekomstbestendig systeem vraagt daarom om betere arbeidsvoorwaarden, meer continuïteit in contracten, scholing in het omgaan met kwetsbare leerlingen en erkenning van de belangrijke zorgrol die chauffeurs vervullen. Stabiele en goed ondersteunde chauffeurs zorgen voor rust en veiligheid voor leerlingen.

## **8. Aanpassing van de aanbestedingssystematiek**

Het huidige aanbestedingssysteem brengt een structureel probleem met zich mee: de aanbestedingsverplichting beloont niet de beste vervoerder, maar de gemeente die het best kan aanbesteden. Zelfs wanneer gemeenten niet bewust op prijs willen sturen, dwingt de aanbestedingslogica, met haar nadruk op vergelijkbaarheid, objectiviteit en toetsbaarheid, kwaliteitscriteria die voor leerlingenvervoer essentieel zijn (stabiliteit van chauffeurs, zorgvuldigheid in begeleiding, relatieopbouw met leerlingen) naar de achtergrond. Prijs en efficiëntie zijn immers meetbaar; zorg en continuïteit zijn dat veel moeilijker. Hierdoor ontstaan risico's voor de continuïteit van vervoer, de stabiliteit voor leerlingen, de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs en de kwaliteit van begeleiding.

Leerlingenvervoer is geen gewone vervoersdienst. Het gaat om het vervoer van kwetsbare kinderen met specifieke zorg- en ondersteuningsbehoeften. Daarom is het noodzakelijk om binnen de Aanbestedingswet 2012 een specifieke uitzonderingsmogelijkheid te creëren voor leerlingenvervoer. Hierdoor krijgen gemeenten meer ruimte om langdurige samenwerkingen aan te gaan, kwaliteit boven prijs te stellen en stabiliteit voor leerlingen te waarborgen. Leerlingenvervoer vraagt om zorgvuldigheid en continuïteit, niet om voortdurende (prijs)concurrentie.

## De principiële keuze

De vraag is niet óf verbetering nodig is, maar welke waarde leidend moet zijn. Blijft leerlingenvervoer primair georganiseerd vanuit marktlogica of erkennen we dat het gaat om een publieke randvoorwaarde voor het leerrecht van kinderen?

**Kortom: Blijven we leerlingenvervoer benaderen als een logistiek en financieel vraagstuk of erkennen we dat het een essentiële voorwaarde is voor het realiseren en waarborgen van het leerrecht?**

Dit vraagt om een principiële politiek standpunt.

Onderwijs is een grondrecht. De toegang daartoe moet niet alleen formeel, maar ook feitelijk worden gegarandeerd.

## Slotoproep

Wij roepen het kabinet en de Tweede Kamer op tot het volgende:

- Erken leerlingenvervoer als onderdeel van het leerrecht en als publieke zorgtaak
- Geef het ministerie van OCW als systeemverantwoordelijkheid voor het leerlingenvervoer een actieve rol in landelijke sturing, monitoring en borging van het leerrecht
- Stel landelijke kwaliteitsnormen (reistijd, veiligheid, begeleiding etc.)
- Stop met aanbestedingen leerlingenvervoer die uitsluitend op prijs en efficiëntie sturen
- Versterk de positie van chauffeurs
- Zorg voor landelijk en integraal beeld met behulp van data van alle vormen van leerlingenvervoer en monitoring
- Zorg voor structurele en toereikende financiering
- Zorg voor een herinrichting van de TLV-procedure met een vervoersperspectiefplan

Alleen door het systeem integraal te herzien en het belang van het kind centraal te stellen, kunnen we het leerrecht van kwetsbare kinderen adequaat beschermen en komen tot een duurzame en zorgzame oplossing van alle kinderen die zijn aangewezen op leerlingenvervoer, ongeacht hun woonplaats.

Passend en veilig leerlingenvervoer is geen kostenpost. Het is een investering in gelijke ontwikkelingskansen. Ieder kind verdient een veilige en stabiele weg naar school.

### Passend Veilig Leerlingenvoer

#### **Ouders**

*Els Vink*

*Rosalie Dykhuizen*

[passendenveiligleerlingenvoer@outlook.com](mailto:passendenveiligleerlingenvoer@outlook.com)

#### **Gemeente Katwijk**

*Wethouder Emile Soetendal*

[e.soetendal@katwijk.nl](mailto:e.soetendal@katwijk.nl)

#### **Gemeente Breda**

*Wethouder Arjen van Drunen*

