



Monitor leerlingenvervoer

Meting 2022

Wendy de Geus
Janne de Roode
Eelco van Aarsen
Anniek van den Hurk

Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Aanleiding voor de monitor.....	8
1.2	Leeswijzer	9
2	Onderzoek	11
2.1	Onderzoeksvragen.....	11
2.2	Onderzoeksopzet.....	11
3	Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: totalen	13
3.1	Aantal vervoerde leerlingen	13
3.2	Kosten vervoerde leerlingen	14
3.3	Ontwikkelingen.....	19
4	Leerlingenvervoer in aantallen: verdieping	20
4.1	Onderwijssoort	20
4.2	Vervoersreden	23
4.3	Vervoerssoort	23
4.4	Vervoersafstand	24
4.5	Reistijd	26
5	Beleidsontwikkelingen in leerlingenvervoer	27
5.1	Gemeentelijke verordening.....	27
5.2	Overleg	28
5.3	Samenwerking bij aanbesteding.....	29
6	Kwaliteitsbeleid leerlingenvervoer	30
6.1	Kwaliteitseisen en evaluatie	30
6.2	Omgang met klachten	31
6.3	Ontwikkeling in klachten	32
6.4	Beleidsaanpassingen door evaluaties of klachten.....	32
7	Conclusies	33
Bijlage 1	Onderzoeksmethode	35
Bijlage 2	Vragenlijst monitor leerlingenvervoer 2022	37

Managementsamenvatting

Met de Monitor Leerlingenvervoer is de omvang van het leerlingenvervoer in Nederland in beeld gebracht. Deze meting is in het najaar 2022 uitgevoerd onder Nederlandse gemeenten en betreft het schooljaar 2021/22. Eerder zijn er metingen gedaan over de periode van 2012 tot en met 2016. De monitor geeft daarmee ook enig zicht op de ontwikkelingen gedurende de afgelopen jaren. In deze samenvatting presenteren we de belangrijkste uitkomsten¹.

Omvang van het leerlingenvervoer in Nederland en de kosten licht gestegen

In schooljaar 2021/22 maakten 72.000 leerlingen gebruik van een gemeentelijke vervoersvoorziening. Het absolute aantal leerlingen met een vervoersvoorziening is sinds de laatste meting over 2016/17 toegenomen met 2,9%. We zien niet alleen een lichte toename in absolute zin, maar ook procentueel. In schooljaar 2021/22 maakte omgerekend 3,0% van de leerlingen gebruik van het leerlingenvervoer, in 2016/17 was dit nog 2,8%.

De totale kosten die gemeenten in 2021 maakten voor het leerlingenvervoer bedroegen 236 miljoen euro. In 2016 was dit nog 205 miljoen euro. Uiteraard hangt de stijging deels samen met de stijging in het aantal vervoerde leerlingen. Daarnaast is ook de gemiddelde 'vervoersprijs' per leerling hoger in 2021/22: € 3.272,-. Dit was in 2016 nog €2.915,-.

Meer dan de helft van de gemeenten zag in 2021 ten opzichte van 2022 een toe- of afname van de kosten; 43 procent meldde een toename in kosten, terwijl 14 procent een afname in de kosten rapporteerde.

Ontwikkelingen met gevolgen voor de kosten

Ongeveer een derde van de gemeenten ziet in grote of enige mate een ontwikkeling naar meer openbaar vervoer in plaats van busjesvervoer. Voor het merendeel leidt dit tot lagere kosten. Een even grote groep ziet meer solovervoer in plaats van taxivervoer. Dit leidt doorgaans tot hogere kosten. Eveneens een grote groep heeft te maken met meer vraag naar begeleiding in het vervoer. Dit leidt meestal tot hogere kosten. Een op de vijf de gemeenten ziet in de eigen gemeente een ontwikkeling naar een combinatie van leerlingenvervoer met ander doelgroepenvervoer. Dat leidt dan meestal tot lagere kosten, maar lang niet altijd.

Vervoer veelal naar (voortgezet) speciaal onderwijs, op grond van handicap

De meerderheid van de leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer wordt vervoerd naar het speciaal onderwijs (35%) of het voortgezet speciaal onderwijs (28%). Naar het speciaal basisonderwijs wordt 22% vervoerd, naar het basisonderwijs 10% en naar het voortgezet onderwijs 5%. De uitkomsten komen in grote lijnen overeen met die van de voorgaande metingen.

Van alle leerlingen in het so maakt driekwart gebruik van leerlingenvervoer. In het vso en sbo is dit de ongeveer de helft. Minder dan één procent van de leerlingen in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs heeft te maken met leerlingenvervoer.

Meerderheid van het leerlingenvervoer is aangepast vervoer

In het schooljaar 2021/22 is, net als bij de eerdere metingen, vooral gebruik gemaakt van aangepast vervoer (georganiseerd vervoer met bus of taxi) om op school en weer naar huis te komen: dit geldt

¹ Wanneer we in deze rapportage spreken over aantallen leerlingen, dan gaat dat altijd over het aantal leerlingen in het schooljaar (bijvoorbeeld 2021/22). Vervoerskosten hebben altijd betrekking op een heel kalenderjaar, in deze meting is dat 2021.

voor 83% van de leerlingen. Een voorziening voor het reizen met openbaar vervoer (7%) of met eigen vervoer (10%) komt aanzienlijk minder vaak voor. Een combinatie komt ook voor: een deel van de leerlingen die aangepast vervoer krijgen, maakt daarnaast een of meer dagdelen gebruik van eigen vervoer of openbaar vervoer. In de aantallen leerlingen per vervoerssoort zien we geen ontwikkeling.

Weinig leerlingenvervoer op de korte afstand

Voor alle onderwijssoorten geldt dat de overgrote meerderheid van de gemeenten het leerlingenvervoer voor zelfstandig reizende leerlingen pas bekostigt wanneer de afstand tussen de school en de woning van de leerling zes kilometer of meer bedraagt. Wel zien we dat er onderscheid is tussen het basisonderwijs en de andere schoolsoorten; de meeste gemeenten (87%) hanteerden voor leerlingen die naar het basisonderwijs gaan de 6-kilometergrens, terwijl grofweg één op de vier gemeenten een lagere grens hanteerde bij leerlingen van het speciaal basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs.

Van alle leerlingen met een vervoersvoorziening woont ruim een kwart meer dan 20 kilometer van de school. Vooral in de kleinere gemeenten vindt vervoer over lange afstand plaats. Vervoer onder de tien kilometer komt met name in de grotere gemeenten voor.

Reistijd aangepast vervoer nog fors

Zowel voor het gehandicapte leerlingenvervoer als voor het denominatieve leerlingenvervoer geldt dat ongeveer tweederde van de gemeenten een maximale reistijd heeft afgesproken die boven een uur ligt. Eén of vijf gemeenten geeft overigens aan geen afspraken te hebben gemaakt over de maximale reistijd. Ongeveer een derde van de gemeenten met afspraken over reistijd heeft momenteel een enkele reistijd tot een uur afgesproken. Bij de meeste gemeenten is echter niet bekend hoe lang leerlingen in het aangepast vervoer gemiddeld daadwerkelijk onderweg zijn. Ruim een derde kon dit wel aangeven en die melden gemiddeld een reistijd van gemiddeld 50 minuten.

Verordening is lokaal maatwerk

Eind 2020 publiceerde de VNG met een nieuwe modelverordening leerlingenvervoer. Een groot deel van de gemeenten (41%) heeft hun verordening leerlingenvervoer sindsdien (nog) niet gewijzigd. Van degene die wel een wijziging hebben doorgevoerd, heeft maar een klein deel *geen* gebruik gemaakt van de modelverordening van de VNG. Eveneens een klein deel van de gemeenten heeft de modelverordening overgenomen zoals hij is. Driekwart van de gemeenten met een recente nieuwe verordening heeft de VNG-modelverordening als basis gebruikt maar heeft zelf wijzigingen aangebracht. Tweederde van de gemeenten verwacht geen effect op de kosten van de wijzigingen in de gemeentelijke verordening. Een op de vijf verwacht lagere kosten vanwege de wijzigingen en een tiende verwacht juist hogere kosten.

Afstemming in de regio niet standaard

Bij het merendeel van de gemeenten staat het leerlingenvervoer op de agenda voor het OOGO Passend Onderwijs over het ondersteuningsplan van het samenwerkingsverband. Overleg met andere gemeenten binnen het samenwerkingsverband over het stroomlijnen van het leerlingenvervoer wordt door een kleine helft van de gemeenten gedaan. Een kwart doet dit niet.

Samenwerking bij aanbesteding is gemeengoed

Driekwart van de gemeenten doet een gezamenlijke aanbesteding aangepast vervoer met andere gemeenten. Het gaat dan meestal om een combinatie van drie of meer gemeenten. Een gecombineerde aanbesteding voor leerlingenvervoer met die voor ander doelgroepenvervoer, zoals WMO en Jeugdwet, komt bij de helft van de gemeenten voor.

Kwaliteit van het aangepast vervoer krijgt aandacht

Er worden bij de aanbesteding van het aangepaste vervoer vrijwel altijd ook specifieke kwaliteitseisen gesteld. Driekwart van de gemeenten stelt eisen aan de opleiding van de chauffeurs bij het aanbesteden. Ruim de helft stelt eisen aan de reisduur voor individuele cliënten. Ruim een derde stelt eisen omtrent het aantal leerlingen in een busje. Eén op zeven gemeenten vereist de aanwezigheid van een begeleider in het busje. Ten slotte geeft 40 procent van de gemeenten aan dat ze op andere gebieden ook kwaliteitseisen stellen bij de aanbesteding van het leerlingenvervoer. Voorbeelden zijn duurzaamheid, vaste chauffeurs, maximale afwijking van de normale reisduur, taxikeurmerk, VOG, warme overdracht, klantvriendelijkheid, bereikbaarheid, omgang met de doelgroep, eisen aan het vervoermiddel, klachtenafhandeling, klanttevredenheidsonderzoek en communicatie met de ouders. De meeste gemeenten evalueren de kwaliteit van het vervoer structureel met de aanbieder, jaarlijks (26%) of meerdere keren per jaar (54%). Maar er zijn ook gemeenten die alleen incidenteel (17%) evalueren, alleen aan het einde van het contract (3%) of helemaal niet (1%).

Klanttevredenheid niet altijd in beeld

Een evaluatie met ouders over de kwaliteit van het vervoer wordt minder vaak gedaan dan met de vervoerder. Enkele gemeenten evalueren meerdere keren per jaar (7%). 36% van de gemeenten evalueert de kwaliteit van het vervoer jaarlijks met ouders, 37% doet dit incidenteel, 2% na beëindiging van de vervoersvoorziening en 18% van de gemeenten helemaal niet.

Een klanttevredenheidsonderzoek is het meest gebruikte instrument voor de evaluatie (62%). Een analyse van klachten wordt door minder dan de helft gebruikt om het vervoer te evalueren (40%). Er zijn ook gemeenten die een klankbordgroep of panel van ouders benutten om de vervoerskwaliteit te evalueren (16%). Klachten van ouders over het leerlingenvervoer komen op verschillende manieren in beeld bij gemeenten. Dit is vaak via de vervoerder. De grootste groep gemeenten laat de klachten bij de vervoerder melden en alleen als de ouders er niet uitkomen met de vervoerder melden ze dat aan de gemeente. Ongeveer een derde van de gemeenten vraagt ouders om bepaalde klachten niet alleen bij de vervoerder maar ook direct aan de gemeente te melden.

Ongeveer een derde van de gemeenten krijgt periodiek een rapportage van de vervoerder over de aantallen klachten en de afhandeling daarvan, maar lang niet alle gemeenten beschikken hier dus over.

Een zelfde aandeel gemeenten heeft zelf inzage in de klachtenregistratie van de vervoerder.

Drie op de tien respondenten heeft geen zicht op de ontwikkeling van het percentage ouders met klachten in de gemeente. Van degenen die hier wel zicht op hebben, geeft het grootste deel een toename aan van het aantal ouders met klachten over de laatste jaren.

1 Inleiding

De verantwoordelijkheid voor het leerlingenvervoer is gedecentraliseerd en ligt bij de gemeente. De bekostiging van de gemeenten voor het leerlingenvervoer geschiedt via het Gemeentefonds, maar is geen apart bekostigingselement. De gemeenteraad stelt voor het leerlingenvervoer een nadere regeling vast, met inachtneming van een aantal uitgangspunten, geregeld in artikel 4 van de WPO, WVO en de WEC2. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een Modelverordening opgesteld, waarop gemeenten zich bij het opstellen van de regeling (of verordening) kunnen baseren. Dit is geen verplichting. In de praktijk kunnen er dus verschillen bestaan tussen gemeenten wat betreft het beleid en de uitvoering van het leerlingenvervoer.

De door de gemeente op te stellen regeling moet erin voorzien dat het vervoer plaatsvindt op een wijze die voor de leerling passend is. Een definitie van passend vervoer is niet in de wet vastgelegd. Op basis van de wettelijke regeling van het leerlingenvervoer kan een ouder voor een leerling een tegemoetkoming vervoerskosten aanvragen bij de woongemeente.

De volgende varianten in bekostiging van leerlingenvervoer komen voor:

- Ouders krijgen een abonnement voor het openbaar vervoer voor hun kind (en eventueel voor een begeleider).
- De gemeente zorgt voor vervoer met een bus of taxi (aangepast vervoer), al dan niet met begeleiding.
- Ouders krijgen van de gemeente een vergoeding en brengen zelf hun kind.
- Een combinatie van bovengenoemde varianten, afhankelijk van de beperking van de leerling.

Meestal besteedt een gemeente het vervoer van de leerlingen uit aan een vervoersbedrijf. Vanwege de omvang van het leerlingenvervoer zijn de meeste gemeenten verplicht om een Europese aanbestedingsprocedure te doorlopen. Op basis van de inschrijvingen op deze aanbesteding wordt een vervoerder gekozen waarmee een vervoerscontract wordt afgesloten. Deze vervoerder verzorgt op grond van de gestelde eisen in het contract het vervoer.

Het overgrote deel van het vervoer gaat naar scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs, de rest betreft vervoer naar basisscholen en speciale scholen voor basisonderwijs (op basis van afstand en/of voorkeur op grond van geloof of levensovertuiging) en scholen voor regulier primair en voortgezet onderwijs (bij gehandicapte leerlingen).

1.1 Aanleiding voor de monitor

Met de Monitor Leerlingenvervoer is in de periode van 2012 tot en met 2017 gevolgd hoe het gebruik van het leerlingenvervoer zich heeft ontwikkeld. Eerder zijn in opdracht van het Ministerie van OCW drie metingen uitgevoerd, in 2013, 2015 en 2017. Er waren geen vervolgmetingen voorzien.

Het leerlingenvervoer is recentelijk onderwerp van politiek debat. Tijdens het algemeen overleg over passend onderwijs in de onderwijscommissie van de Tweede Kamer op 30 maart 2022, is de kwaliteit van het leerlingenvervoer door diverse politieke partijen aan de orde gesteld. Aanleiding voor de vragen en opmerkingen was onder andere het rapport 'Kwaliteit leerlingenvervoer onvoldoende', een onderzoek naar de ervaringen van ouders met leerlingenvervoer' van Ouders en Onderwijs. Naar aanleiding daarvan is door de minister voor Primair en Voortgezet Onderwijs onder andere toegezegd dat de Monitor Leerlingenvervoer (uitgevoerd in de periode 2012-2017) opnieuw zal worden uitgezet om de ontwikkelingen in het leerlingenvervoer te volgen. Daarom heeft het ministerie Oberon gevraagd

opnieuw een drietal metingen te doen van de monitor. Het voorliggend rapport betreft de eerste vervolgmeting, najaar 2022. In 2024 en 2026 worden nogmaals metingen uitgevoerd.

Het doel van de Monitor Leerlingenvervoer is om zicht te krijgen op ontwikkelingen in gemeentelijk beleid en het gebruik en de kosten van het leerlingenvervoer. De monitor geeft net als bij eerdere metingen zicht op:

- het aantal leerlingen dat gebruik maakt van een vervoersvoorziening;
- de uitgaven aan leerlingenvervoer;
- de verschillen tussen onderwijssectoren;
- de redenen voor vervoer (handicap, levensbeschouwelijke grondslag, afstand);
- de soorten leerlingenvervoer;
- de beleidsontwikkelingen.

Daaraan zijn voor deze meting toegevoegd:

- de reistijd in het leerlingenvervoer;
- de kwaliteitseisen aan het leerlingenvervoer;
- de kwaliteitsbewaking.

Ook voor de gemeenten biedt de Monitor Leerlingenvervoer bruikbare informatie. Gemeenten krijgen inzicht in het gebruik van het leerlingenvervoer en kostenniveau in de eigen gemeente, en hoe dit zich verhoudt tot andere, vergelijkbare gemeenten.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 presenteren we op hoofdlijnen de opzet en uitvoering van het onderzoek. In bijlage 1 staat een uitvoerige beschrijving van de opzet en uitvoering (vragenlijstconstructie, werving en deelname van gemeenten) en van de controle en opschoning van gegevens.

Vervolgens presenteren we de belangrijkste cijfermatige bevindingen. We geven een landelijk beeld van de aantallen leerlingen en de uitgaven voor leerlingenvervoer. De gepresenteerde gegevens zijn ook informatief voor gemeenten, die hun eigen gegevens willen vergelijken met de landelijke cijfers. In hoofdstuk 3 rapporteren we de overall resultaten van de Monitor Leerlingenvervoer: totale aantallen leerlingen en totale kosten. We kijken hierbij ook naar de ontwikkeling ten opzichte van de drie voorgaande metingen.

Hierna presenteren we in hoofdstuk 4 (analoog aan de drie voorgaande metingen) enkele verdiepende analyses wat betreft leerlingenvervoer in combinatie met:

- onderwijssoort;
- vervoersredenen;
- vervoerssoorten;
- vervoersafstanden
- reistijden.

Hoofdstuk 5 geeft een beeld van de beleidsontwikkelingen in het leerlingenvervoer bij gemeenten. Hierbij gaat het om de uitvoering van de huidige verordening leerlingenvervoer of aanpassing daarvan. De kwaliteitszorg in het leerlingenvervoer staat beschreven in hoofdstuk 6. We gaan hier in op de kwaliteitsmonitoring en de klachtenprocedure.

Tot slot presenteren we in het laatste hoofdstuk (7) onze conclusies en beschouwingen.

N.B.: we spreken in dit rapport vaak over aantallen of percentages vervoerde leerlingen. Hiermee bedoelen we *alle* leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer (openbaar- en eigen vervoer, aangepast vervoer).

2 Onderzoek

In dit hoofdstuk bespreken we de manier waarop we het onderzoek hebben opgezet en uitgevoerd. We beschrijven de respons en leggen uit welke keuzes we hebben gemaakt bij het beschrijven van de resultaten in dit rapport.

2.1 Onderzoeksvragen

In het onderzoek richten we ons op de beantwoording van de volgende hoofdvragen:

1. Wat zijn de uitgaven voor het leerlingenvervoer?
2. Welke vervoersbewegingen zijn er?
3. Op welke vormen van leerlingenvervoer wordt een beroep gedaan?
4. Is er in de loop der jaren sprake van een toe- of afname van de gemeentelijke uitgaven?
5. Welke externe ontwikkelingen en gemeentelijke beleidswijzigingen zijn van invloed op de toe- of afname van de gemeentelijke uitgaven?
6. Op welke manier wordt en aan kwaliteitsbewaking gedaan bij het aangepast vervoer?

2.2 Onderzoekopzet

Landelijke enquête

De opzet van de monitormeting is op hoofdlijnen identiek aan de eerdere drie metingen (2013, 2015 en 2017). Immers, een monitor dient op gezette momenten vergelijkbare gegevens op te leveren. De monitor is uitgevoerd onder alle gemeenten in Nederland² (integrale benadering). We hebben de gemeenteambtenaar die direct verantwoordelijk is voor uitvoering van de regeling leerlingenvervoer gevraagd een digitale vragenlijst in te vullen.

De respons naar gemeentegrootte in dit onderzoek staat in tabel 2.1. De totale respons bedraagt 59%. Dit is een vrij goed responspercentage. De verdeling in gemeentegrootte van de responsgroep gemeenten komt nagenoeg overeen met de populatie, wat betekent dat de responsgroep representatief is voor de populatie³.

Tabel 2.1: Respons Monitor Leerlingenvervoer 2022.

Gemeentegrootte	Aantal gemeenten deelname onderzoek (2022)		Aantal gemeenten landelijk (2022)		Respons (2022)
< 20 duizend inwoners	43	21,3%	72	20,9%	59,7%
20-50 duizend inwoners	104	51,5%	182	52,9%	57,1%
50-100 duizend inwoners	39	19,3%	58	16,9%	67,2%
100-150 duizend inwoners	9	4,5%	14	4,1%	64,3%
150-250 duizend inwoners	4	2%	14	4,1%	28,6%
>250 duizend inwoners	3	1,5%	4	1,2%	75%
Totaal	202		344		59%

² Het aantal gemeenten in kalenderjaar 2022 bedroeg 344. In 2017 was dit nog 388, in 2015 393, en in 2013 nog 408 gemeenten.

³ Niet elke gemeente heeft alle vragen beantwoord. Per vraag geven we aan hoe groot de responsgroep is.

Om te bepalen of de 202 deelnemende gemeenten (voldoende) representatief zijn voor alle gemeenten in Nederland, is er door middel van Raking een wegingstoets uitgevoerd. Raking is een techniek die kijkt naar de procentuele verschillen in kenmerken tussen de deelnemende gemeenten en de gemeenten die niet deel hebben genomen aan de monitor. Om te bepalen of weging nodig was, hebben wij besloten om te kijken naar de spreiding in aantal jongeren⁴ en de spreiding in vakantieregio's⁵.

De resultaten van de wegingstoets zijn weergegeven in Tabel 2.2. Zoals te zien, is het verschil tussen de totale groep gemeenten en de responsgroep maximaal 1,6%. De spreiding op zowel jongeren als regio is volgens de wegingstoets klein genoeg om te kunnen stellen dat weging niet nodig is. De responsgroep is dus representatief genoeg om niet te hoeven wegen. Wanneer wij resultaten extrapoleren (dus het schatten van totale aantallen vervoerde leerlingen en kosten daarvan in Nederland) passen wij echter wel een vorm van weging toe. De methode van weging staat beschreven in hoofdstuk 3.1.

Tabel 2.2: Uitkomsten wegingstoets

		Verdeling totaal aantal gemeenten (N=344)	Verdeling responsgroep gemeenten (N=202)	Vershil in procentpunten
Jongeren	<i>Groep 1</i>	33,43%	33,00%	0,43%
	<i>Groep 2</i>	33,43%	34,98%	1,55%
	<i>Groep 3</i>	33,14%	32,02%	1,12%
Regio	<i>Noord</i>	33,72%	32,02%	1,70%
	<i>Midden</i>	31,40%	31,53%	0,13%
	<i>Zuid</i>	34,88%	36,45%	1,57%

⁴ Met aantal jongeren bedoelen we het aantal 4 t/m 18 jarigen binnen een gemeente (CBS). De gemeenten zijn vervolgens in drie willekeurige en even grote groepen verdeeld.

⁵ Per gemeente is bepaald in welke vakantieregio ze vallen.

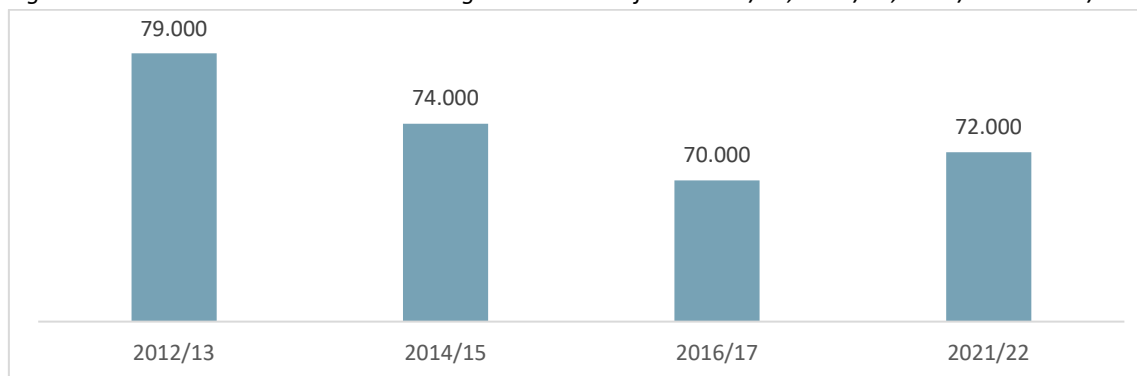
3 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: totalen

Hoeveel leerlingen maken in Nederland gebruik van de regeling Leerlingenvervoer en wat zijn daarvan de kosten? Hoe verhoudt dit zich tot het aantal leerlingen en de kosten van de voorgaande metingen? En welke ontwikkelingen zien we op het gebied van leerlingenvervoer? In dit hoofdstuk geven we antwoord op deze vragen. De aantallen leerlingen gelden steeds voor het schooljaar 2021/22, terwijl de kosten betrekking hebben op kalenderjaar 2021.

3.1 Aantal vervoerde leerlingen

Op basis van de groep gemeenten in het onderzoek die aantallen leerlingen heeft opgegeven (n=201) kunnen we een schatting maken van het totaal aantal leerlingen in Nederland dat gebruik maakt van leerlingenvervoer.

Figuur 3.1: Totaal aantal vervoerde leerlingen in de schooljaren 2012/13, 2014/15, 2016/17 en 2021/22⁶



Het aantal leerlingen dat in het schooljaar 2021/22 gebruik heeft gemaakt van leerlingenvervoer is bij benadering 72.000⁷. Er is een kleine groei van het aantal vervoerde leerlingen sinds 2016/17 (+2,9%). Op het totaal aantal leerlingen in Nederland wordt 3,0 procent van de leerlingen vervoerd⁸. In vorige jaren was dit percentage 2,8%, dus het percentage leerlingen dat vervoerd wordt binnen het Leerlingenvervoer lijkt vrijwel stabiel.

Gemeenten verschillen in het percentage vervoerde leerlingen. Op een enkele uitzondering na ligt het percentage vervoerde leerlingen tussen de 1 en 7 procent. In figuur 3.2 geven we per gemeentegrootte

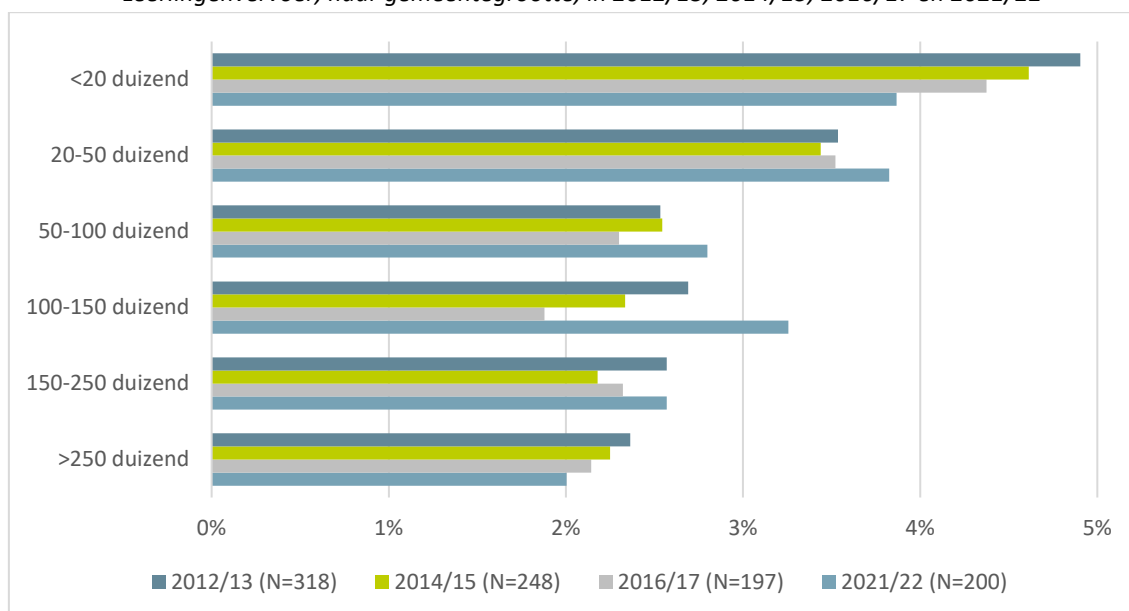
⁶ In schooljaar 2021-2022 konden Oekraïense vluchtelingkinderen ook gebruik hebben gemaakt van het leerlingenvervoer. Bij navraag achteraf geeft een aantal gemeenten aan dat ze de Oekraïense kinderen hebben meegerekend in het opgegeven totaal aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer. Het landelijke geschatte aantal vervoerde leerlingen is door deze bijzondere omstandigheden in 2022 iets verhoogd: op basis van de opgegeven aantallen bestaat naar schatting minimaal 0,5 procent van de 72.000 uit meerekende Oekraïners.

⁷ Het gaat hier om een berekende schatting, omdat we niet van alle 344 gemeenten het aantal vervoerde leerlingen weten. We hebben daarom op basis van de gegevens die we hebben per categorie gemeentegrootte een schatting gemaakt van het totaal aantal vervoerde leerlingen op basis van het aantal inwoners. Bijvoorbeeld: Van een bepaalde categorie hebben een x aantal gemeenten gerespondeerd, samen hebben zij 300 leerlingen vervoerd, en ze hebben in totaal 30.000 inwoners terwijl het totaal aantal inwoners van alle gemeenten (dus ook de gemeenten die niet hebben deelgenomen aan het onderzoek) in deze categorie 100.000 is. De gemeenten in de responsgroep vertegenwoordigen dus 30% van het totaal.. Het geschatte aantal vervoerde leerlingen voor deze categorie is dan $(300/30) * 100 = 1000$ vervoerde leerlingen

⁸ Hier zijn dus enkele Oekraïense leerlingen meegerekend bij de vervoerde leerlingen, terwijl deze niet in het landelijk aantal leerlingen per 1 oktober 2021 zijn opgenomen. Het percentage is daardoor mogelijk net iets verhoogd.

het gemiddelde percentage vervoerde leerlingen weer ten opzichte van het totaal aantal leerlingen⁹. Hiervoor hebben we per gemeente het percentage vervoerde leerlingen bepaald en die per groottecategorie gemiddeld.

Figuur 3.2: Gemiddeld percentage leerlingen per gemeente dat gebruik maakte van de regeling Leerlingenvervoer, naar gemeentegrootte, in 2012/13, 2014/15, 2016/17 en 2021/22



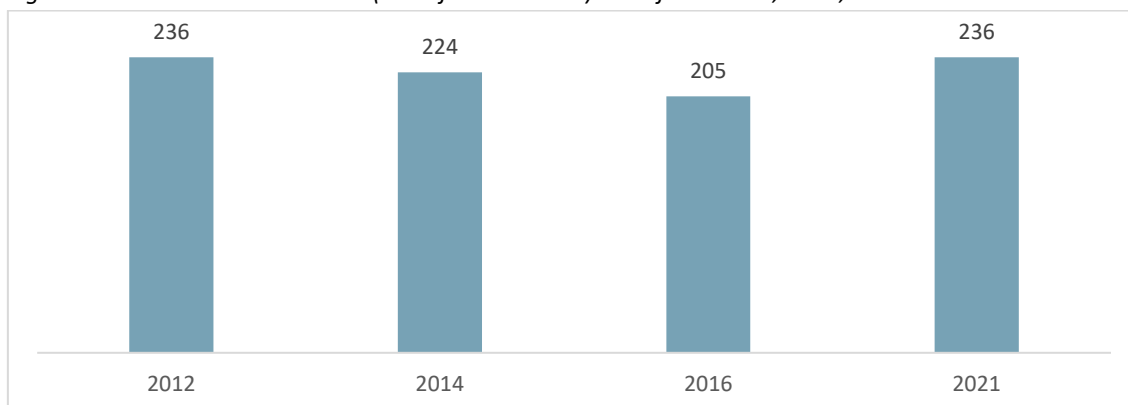
Uit de figuur blijkt dat er grote verschillen zijn tussen gemeenten van verschillende grootte: in de kleinere gemeenten (minder dan 50.000 inwoners) ligt het percentage vervoerde leerlingen – net zoals voorgaande jaren – fors hoger dan bij de grotere gemeenten. Waarschijnlijk geldt voor leerlingen uit deze gemeenten dat de afstand tot een (passende) school gemiddeld groter is, zodat leerlingenvervoer vaker nodig is.

3.2 Kosten vervoerde leerlingen

Naast een berekening van het totale aantal leerlingen dat gebruik heeft gemaakt van leerlingenvervoer hebben wij op dezelfde werkwijze berekend wat de totale kosten zijn voor leerlingenvervoer die door de gemeenten gemaakt zijn. Gemeenten hebben de kosten aangegeven over kalenderjaar 2021 voor de regeling Leerlingenvervoer, exclusief BTW en apparaat- en personeelskosten. In totaal hebben 151 van de 202 gemeenten de kosten aangegeven (74%).

⁹ Hiervoor hebben we met behulp van de openbare DUO-databestanden het aantal leerlingen per woongemeente berekend, en de leerlingaantallen per categorie gemeentegrootte bij elkaar opgeteld.

Figuur 3.3: Totale vervoerskosten (in miljoenen euro's) in de jaren 2012, 2014, 2016 en 2021

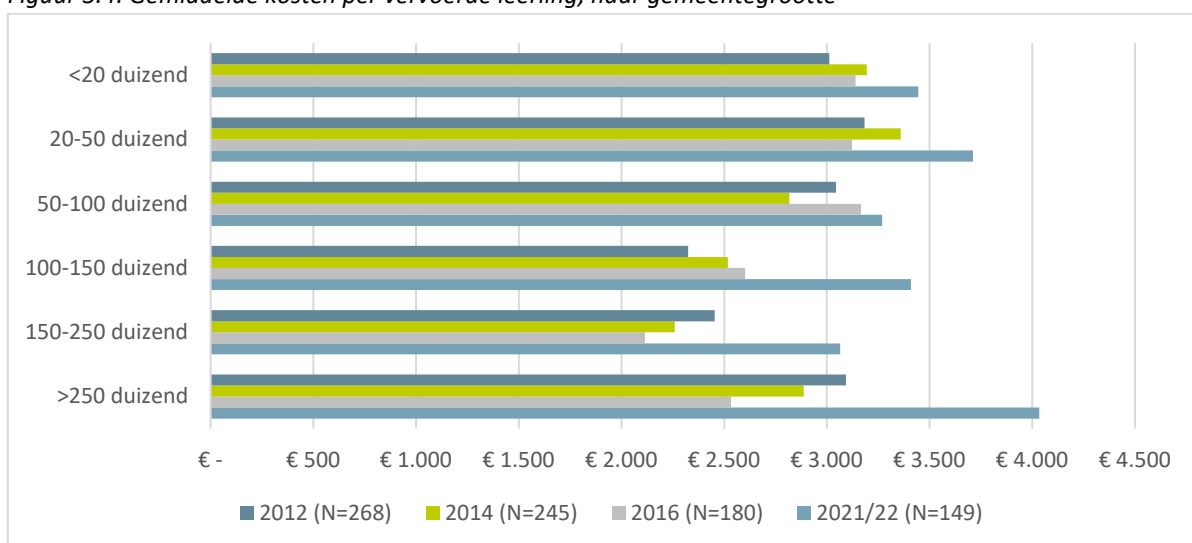


Voor het kalenderjaar 2021 geldt dat er bij benadering € 236 miljoen is uitgegeven aan leerlingenvervoer. Na een eerste daling bij de eerdere monitormetingen nemen de kosten dus weer toe (stijging 15,1%). Gemeenten houden rekening met een verdere stijging in de kosten. We hebben naar de begroting voor 2022 gevraagd. Gewogen naar gemeentegrootte berekenen we de landelijk begrote kosten voor 2023 op 254 miljoen euro.

Op basis van de schattingen van kosten en vervoerde leerlingen berekenden we de gemiddelde vervoerskosten per vervoerde leerling. Deze zijn € 3.272 euro per jaar. Tijdens de eerste meting over 2012 was het gemiddelde uitgegeven bedrag per leerling € 2.967 euro, in 2014 was dit bedrag € 3.021 euro en in 2016 kwam het gemiddelde gependeerde bedrag per leerling uit op € 2.915 euro. Uiteraard zijn de prijzen de laatste jaren overall gestegen, volgens het CBS lag het prijspeil voor de vervoerssector zo'n 9,8 procent hoger in 2021 dan in 2015¹⁰. Op basis van de landelijke schatting is de kostenstijging per vervoerde leerling hoger (12,2%) dan dit percentage.

Om na te gaan hoe de kostenontwikkeling is voor gemeenten van verschillende grootte, hebben we in onderstaande figuur de ontwikkeling van de kosten per leerling per categorie weergegeven.

Figuur 3.4: Gemiddelde kosten per vervoerde leerling, naar gemeentegrootte



¹⁰ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83760ned#shortTableDescription>

¹¹ In het totale budget voor het gemeentefonds worden door BZK loon- en prijsbijstellingen doorgevoerd. De kostenstijging in het leerlingenvervoer is hierdoor deels gecompenseerd.

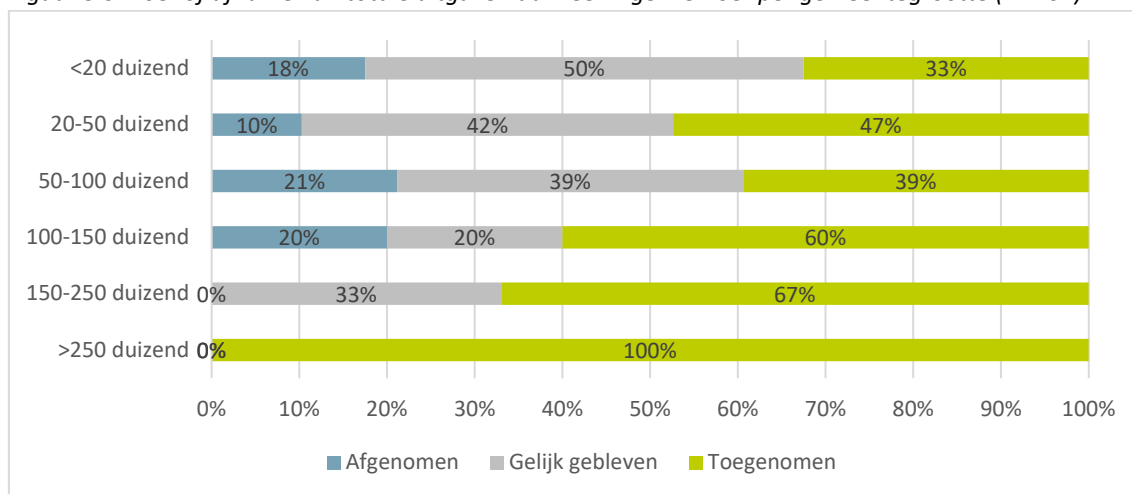
De kosten per vervoerde leerling zijn over het algemeen toegenomen sinds de laatste meting vijf jaar geleden. De gemeentegrootte blijkt een verschil te maken voor de kosten per leerling. De grootste gemeenten hebben de meeste kosten per leerling, gemiddeld ruim €4.000 euro. De groep die daarna het meest uitgeeft per leerling zijn gemeenten met 20.000-50.000 inwoners: €3.711,-. De verwachting is dat kleinere gemeenten hogere kosten per vervoerde leerling maken omdat deze leerlingen vaker ver van hun school wonen, waardoor zij langer onderweg zijn. Een langere afstand en dus langere reistijd betekent hogere kosten en dus een hogere kostenpost per leerling. In de grote steden, met meer dan 250.000 inwoners, zijn de vervoersafstanden beperkt, maar de reistijden kunnen niettemin lang zijn, door de drukte en de ingewikkelde verkeerssituatie in deze steden. Mogelijk zijn hierdoor ook in grotere gemeenten de kosten toch relatief hoog.

In hoofdstuk 4.4. verkennen we de relatie tussen gemeentegrootte en afstand verder.

Naast de vergelijking in vervoerskosten die wij zelf hebben gemaakt tussen de verschillende metingen, hebben we ook de gemeenten gevraagd naar de toe- en afname van de kosten in hun gemeente. Hierbij ging het om de kosten in 2021 ten opzichte van 2020, dus één kalenderjaar¹².

Van de 162 gemeenten die gerespondeerd hebben geeft 44 procent aan dat er sprake is van een toename in kosten, terwijl 14 procent een afname in de kosten rapporteert. Iets minder dan de helft van de gemeenten geeft aan dat de kosten voor leerlingenvervoer gelijk zijn gebleven. In figuur 3.5 zijn deze resultaten weergegeven per gemeentegrootte.

Figuur 3.5: Toe- of afname van totale uitgaven aan leerlingenvervoer per gemeentegrootte (N=162)

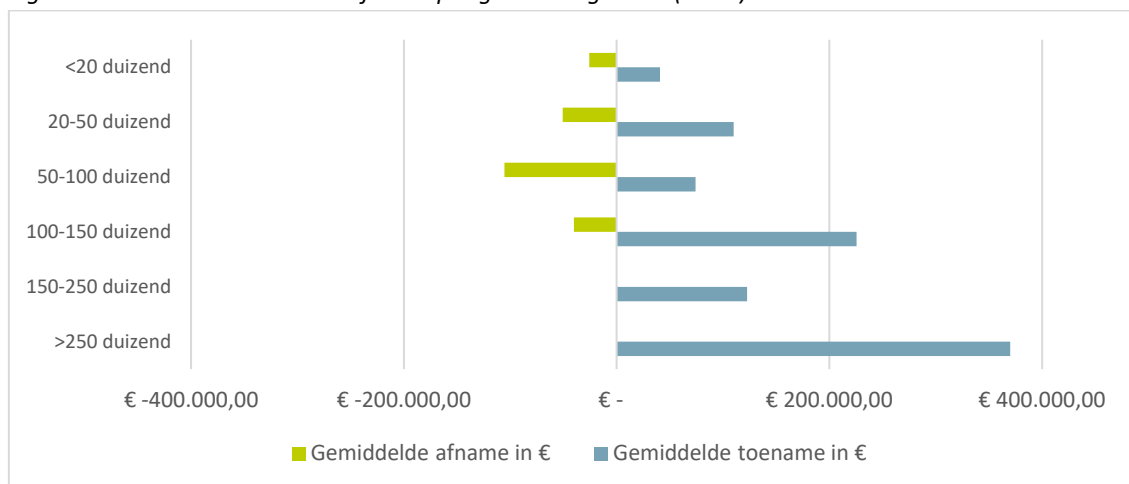


In het geval van toe- of afname van de kosten hebben 87 gemeenten een reden daarvoor aangegeven. Bijna de helft (51%) van deze gemeenten geeft aan dat dit samenhangt met de autonome ontwikkeling van het aantal leerlingen. Voor 44 procent van de gemeenten komt het door prijsveranderingen bij de vervoerder. Slecht een klein aantal gemeenten (7%) die een reden kon geven, noemt een wijziging van het beleid als reden. Een kwart van de gemeenten geeft aan dat de Covid-19 maatregelen tot een verandering in de kosten hebben geleid.

¹² De vergelijking die wij hebben gemaakt was tussen de jaren 2012, 2014, 2016 en 2021, dus steeds een periode van meerdere jaren.

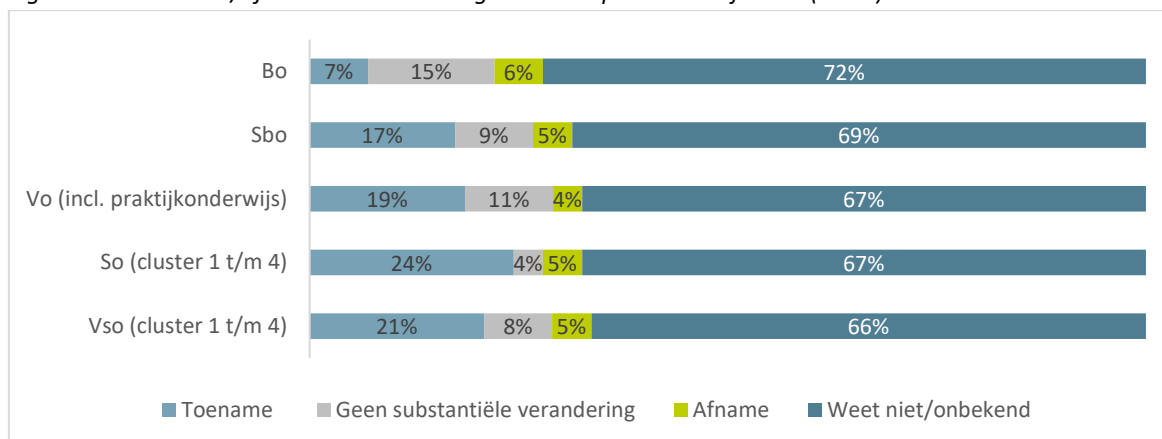
Aan de gemeenten die een toe- of afname rapporteerden, hebben we gevraagd met welke hoeveelheid de kosten zijn toe- of afgenomen. Het grootste deel (84%) van deze 94 gemeenten kon hier een inschatting van maken. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuur 3.6¹³.

Figuur 3.6: Gemiddelde toe- en afname per gemeentegrootte (N=78)



We hebben gemeenten die een toe- of afname in de totale kosten zagen van 2020 naar 2021 gevraagd om per onderwijssoort aan te geven of daar een toe- of afname te zien is. Lang niet iedereen kon hier antwoord op geven, maar bij de kleine groep die het wel kon, zit de toename in alle onderwijstypen en met name het so.

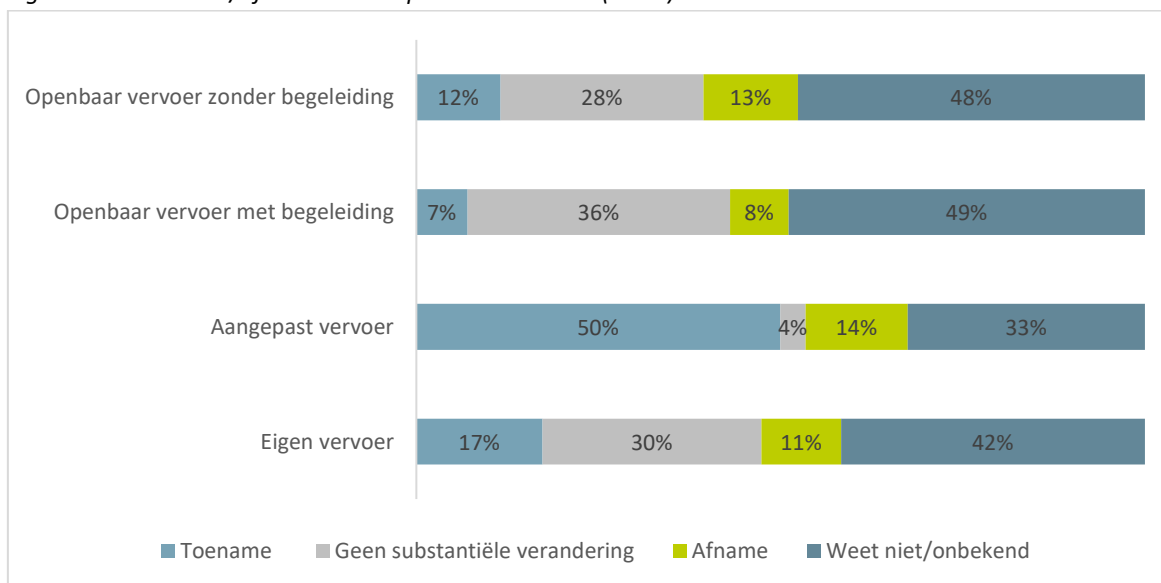
Figuur 3.7: Toename/afname kosten leerlingenvervoer per onderwijssoort (N=86)



Ook hebben we gevraagd de toe- of afname per vervoerssoort aan te geven. Ook hier geldt dat lang niet alle gemeenten hierover informatie kunnen verschaffen. Degenen die dat wel kunnen, zien vooral een toename in de kosten voor aangepast vervoer (figuur 3.8).

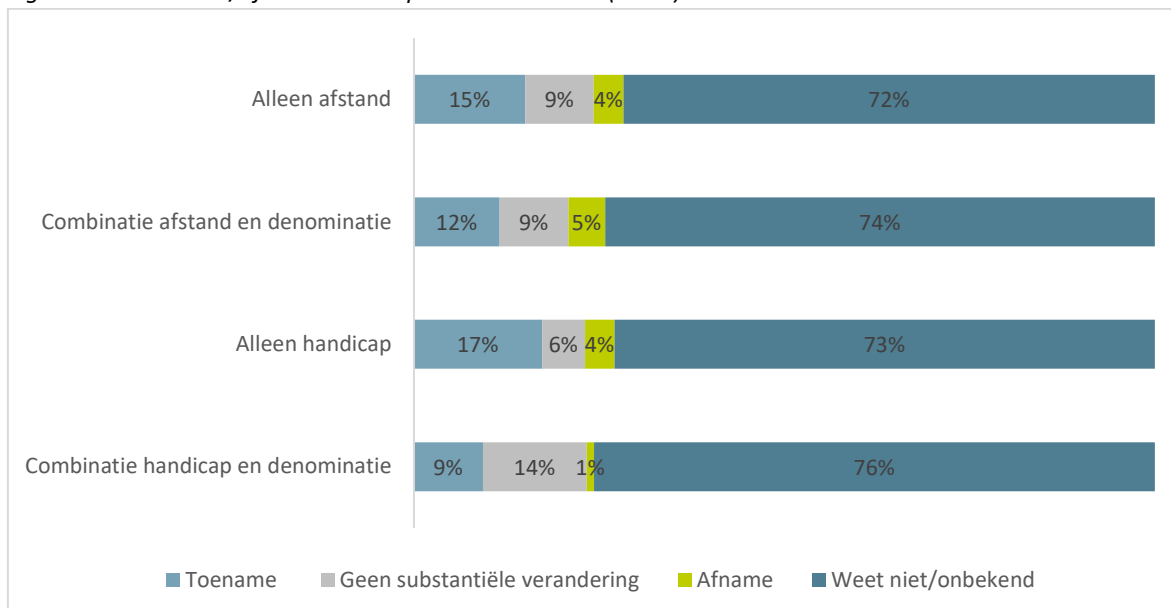
¹³ Er kan geen betrouwbare schatting van de totale toename en afname worden gemaakt omdat één van de categorieën voor gemeentegrootte niet vertegenwoordigd is in de groep gemeenten die deze vraag heeft beantwoord.

Figuur 3.8: Toename/afname kosten per vervoerssoort (N=86)



We hebben gemeenten ook nog gevraagd of ze de toe- of afname konden aangeven per vervoersreden, maar hierover konden maar weinig respondenten wat melden; driekwart wist het niet (3.9).

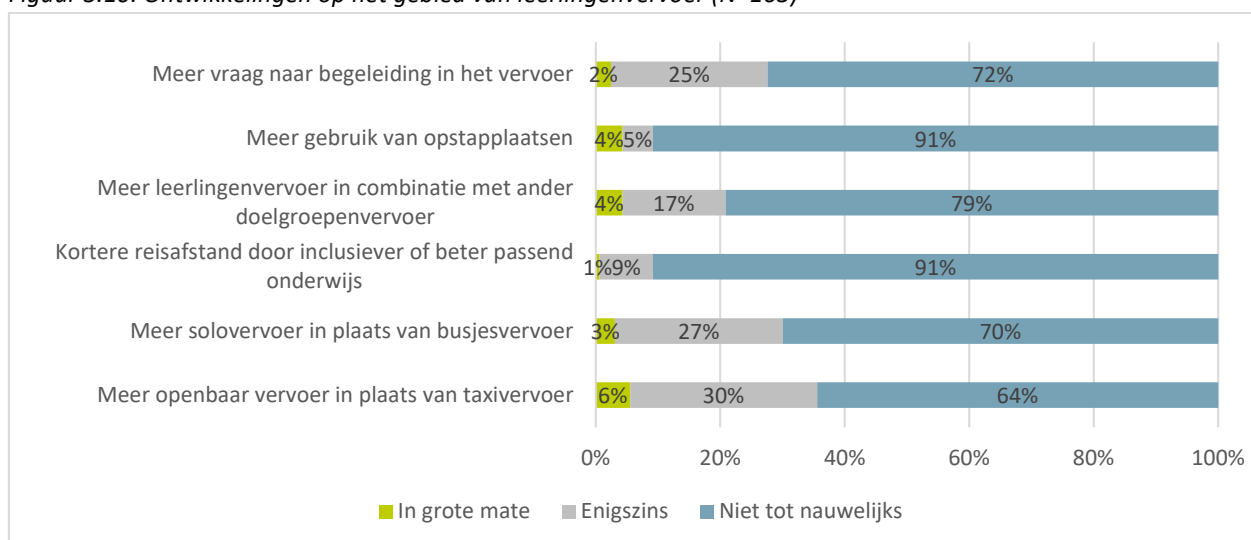
Figuur 3.9: Toename/afname kosten per vervoersreden (N=86)



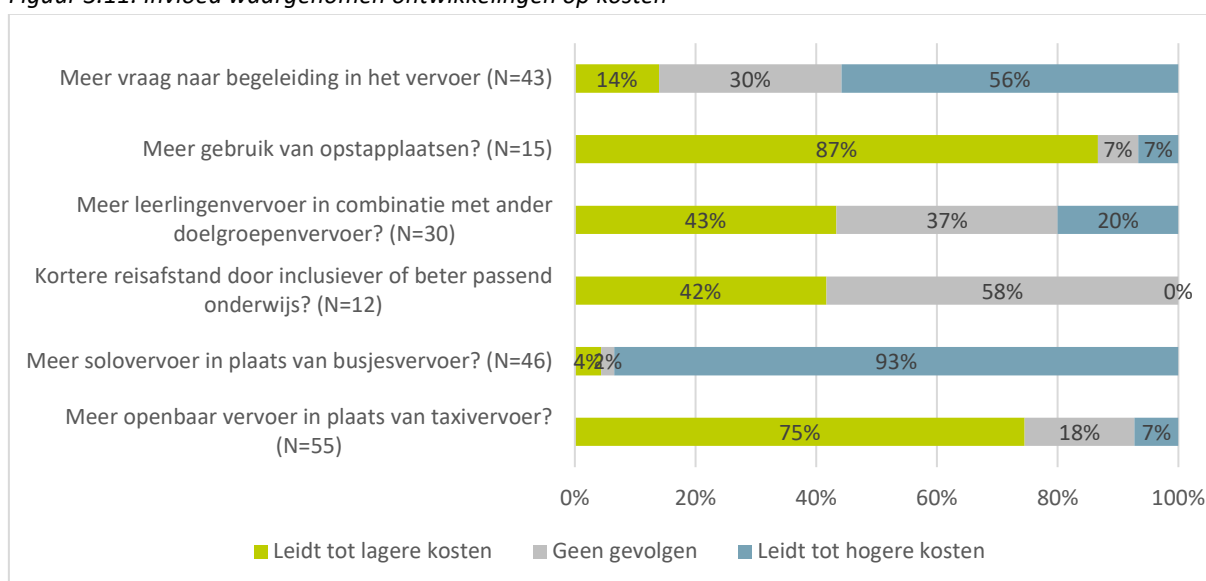
3.3 Ontwikkelingen

We hebben gemeenten gevraagd naar ontwikkelingen in het leerlingenvervoer in hun gemeente die mogelijk een relatie hebben met de kostenontwikkeling (zie figuur 3.10). Bij degenen die een ontwikkeling zagen, is gevraagd naar de gevolgen voor de kosten (figuur 3.11). Ongeveer een derde van de gemeenten ziet in grote of enige mate een ontwikkeling naar meer openbaar vervoer in plaats van busjesvervoer. Voor het merendeel leidt dit tot lagere kosten. Een even grote groep ziet meer solovervoer in plaats van taxivervoer. Dit leidt doorgaans tot hogere kosten. Eveneens een grote groep heeft te maken met meer vraag naar begeleiding in het vervoer. Dit leidt meestal tot hogere kosten. Een op de vijf de gemeenten ziet in de eigen gemeente een ontwikkeling naar een combinatie van leerlingenvervoer met ander doelgroepenvervoer. Dat leidt dan meestal tot lagere kosten, maar lang niet altijd.

Figuur 3.10: Ontwikkelingen op het gebied van leerlingenvervoer (N=163)



Figuur 3.11: Invloed waargenomen ontwikkelingen op kosten



4 Leerlingenvervoer in aantallen: verdieping

In dit hoofdstuk verdiepen we ons in het aantal vervoerde leerlingen. We splitsen deze uit naar:

- Onderwijssoort
- Vervoersredenen
- Vervoerssoort
- Vervoersafstand
- Reistijd

In de vragenlijst is naast een uitsplitsing in aantallen vervoerde leerlingen ook gevraagd de kosten die het vervoer met zich meebrengt uit te splitsen naar onderwijssoort, vervoersredenen en vervoerssoort. Hoewel de meeste gemeenten wel een algemene schatting van de totale kosten kunnen maken (zie hoofdstuk 3.2), is het aantal gemeenten dat een onderscheid kan maken in de kosten naar onderwijssoort, vervoersredenen en/of vervoerssoort erg klein (n=6). De resultaten gelden hierdoor alleen voor een zeer selecte groep gemeenten. We presenteren daarom geen uitsplitsingen van kosten.

Representativiteit

De aantallen leerlingen gaan steeds over het schooljaar 2021/22, terwijl de kosten betrekking hebben op een kalenderjaar 2021¹⁴. Verder geldt dat hoe gedetailleerder de vraag, hoe minder gemeenten deze (betrouwbaar) weten te beantwoorden. Over het algemeen geldt: hoe meer gemeenten een vraag hebben beantwoord, hoe groter de kans dat de uitkomsten overeenkomen met de werkelijkheid. We geven daarom bij elk onderdeel weer hoeveel gemeenten van het totaal aantal gerespondeerde gemeenten deze vraag hebben beantwoord en beschrijven de resultaten op hoofdlijnen¹⁵.

4.1 Onderwijssoort

Naar welke soorten onderwijs worden leerlingen het meest vervoerd? Wat valt hierbij op? In deze paragraaf presenteren we het aantal leerlingen en kosten naar onderwijssoort.

Vervoer per onderwijssoort

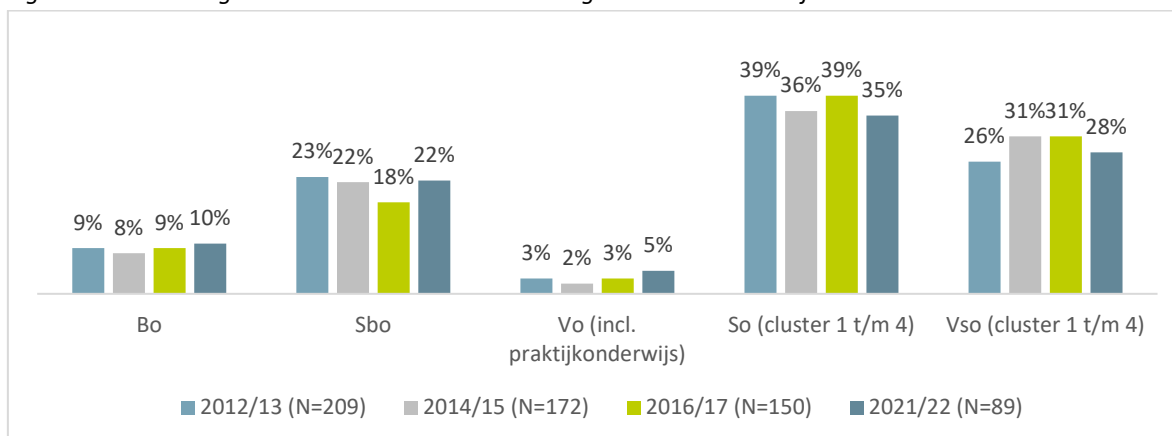
Van de 202 gemeenten kunnen 95 gemeenten (47%) een onderscheid maken in het aantal vervoerde leerlingen per onderwijssoort: basisonderwijs, speciaal basisonderwijs, voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs¹⁶. Bij de overige gemeenten was dit niet mogelijk vanuit hun administratiesysteem. In onderstaande figuur geven we weer hoe het aantal vervoerde leerlingen per onderwijssoort zich in deze gemeenten verhouden tot elkaar.

¹⁴ In 2021 zijn scholen aan het begin van het jaar dicht geweest wegens de lockdown. Het is onduidelijk wat de gevolgen hiervan zijn geweest op de kosten voor de gemeenten. We weten namelijk niet precies hoeveel minder vervoer er plaats heeft gevonden en in hoeverre gemeenten hebben doorbetaald aan vervoerders.

¹⁵ Van de groep gemeenten die gerespondeerd hebben weten we dat deze representatief zijn voor de populatie (zie H2.2).

¹⁶ Een paar gemeenten konden so en vso niet uitsplitsen en hebben die bij een van beide opgeschreven.

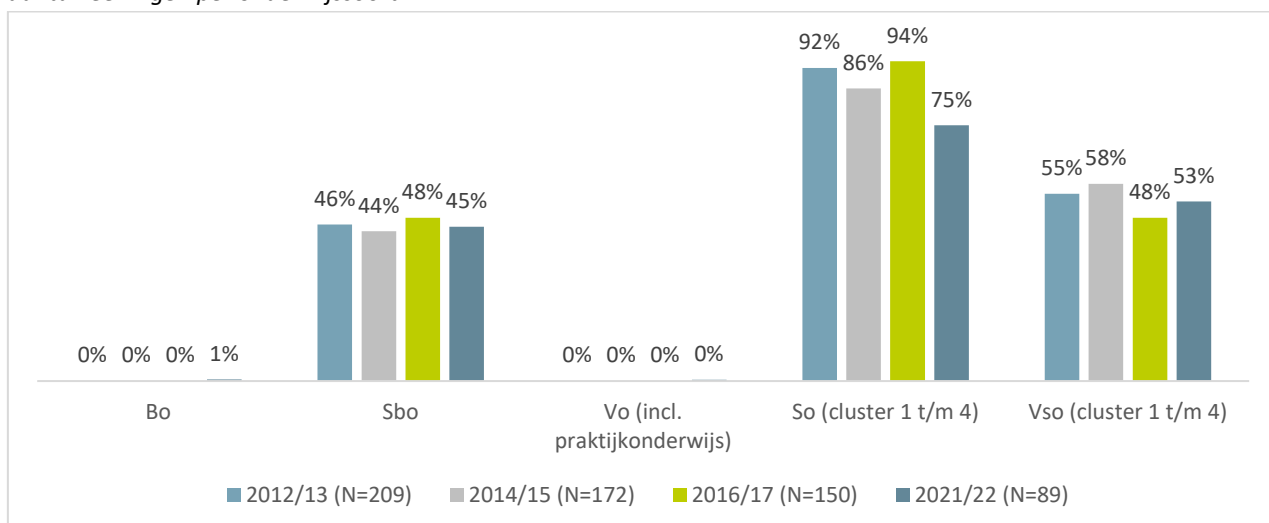
Figuur 4.1: Verdeling van het aantal vervoerde leerlingen over de onderwijssoorten



De verdeling over de onderwijssoorten lijkt in 2021/22 vrijwel gelijk te zijn aan de eerdere metingen. Binnen de groep leerlingen die gebruik maakt van leerlingenvervoer, gaat gemiddeld de grootste groep naar het speciaal onderwijs of het voortgezet speciaal onderwijs. Het vervoer naar het speciaal basisonderwijs maakt ongeveer bij de gemiddelde gemeente een kwart van de vervoersbewegingen uit. Het vervoer naar voortgezet onderwijs inclusief praktijkonderwijs en het basisonderwijs vormt de minderheid. Een aantal gemeenten heeft uit eigen beweging een toelichting gegeven bij het vervoer naar het basisonderwijs, dat hieronder ook het vervoer naar een taalklas of nieuwkomersvoorziening valt.

Om deze verschillen beter te kunnen interpreteren hebben we ook gekeken naar het percentage vervoerde leerlingen op het totaal aantal leerlingen per onderwijssoort¹⁷.

Figuur 4.2: Percentage leerlingen dat gebruik maakt van de regeling Leerlingenvervoer op het totaal aantal leerlingen per onderwijssoort



¹⁷ Hiervoor hebben we de verhouding tussen de onderwijssoorten uit Figuur 4.1 toegepast op het geschatte totaal aantal leerlingen (zie Figuur 3.1), en deze afgezet met het totaal aantal leerlingen per onderwijssoort (obv openbare DUO-informatie).

Het valt op dat het aantal leerlingen in het so dat gebruik maakt van leerlingenvervoer afneemt. Waar dit bij vorige metingen nog vrijwel alle leerlingen waren, is dit gedaald tot driekwart van de leerlingen in het so. In het voortgezet speciaal onderwijs en het speciaal basisonderwijs gaat het om ongeveer de helft van de leerlingen (53% en 45% in schooljaar 2021/22). Opvallend is dat het aantal leerlingen dat vanuit het vso gebruik maakt van het leerlingenvervoer – ondanks de versoering van het leerlingenvervoer voor het vso die sinds de wet passend onderwijs in 2014 ingegaan is – niet veel is gedaald¹⁸.

Het aandeel van leerlingen in het basis- en voortgezet onderwijs is verwaarloosbaar, wanneer je dit afzet tegen het totaal aantal leerlingen van deze onderwijssoorten. Van de basisschoolleerlingen maakt ongeveer 0,5 procent gebruik van een voorziening voor leerlingenvervoer, in het voortgezet onderwijs ongeveer 0,4 procent.

De grote verschillen tussen de schoolsoorten komen niet als een verrassing. Scholen voor basis- en voortgezet onderwijs zijn in veel regio's volop aanwezig binnen korte afstand, terwijl de afstand naar een geschikte speciale school doorgaans groter is. Hierdoor hebben de leerlingen van deze scholen vaker (ondersteuning bij) vervoer van en naar de school nodig. Ook spelen de omstandigheden en/of beperkingen van leerlingen die naar het speciaal onderwijs gaan een rol bij de gebruikmaking van leerlingenvervoer; een groot deel van deze leerlingen is vaak onvoldoende in staat om zelfstandig naar school te komen vanwege bijvoorbeeld een lichamelijke, verstandelijke of psychische beperking/stoornis.

Vervoer per cluster

40 van de 202 gemeenten (20%) hebben ook nog onderscheid kunnen maken in de clusters van het (voortgezet) speciaal onderwijs waar leerlingen naar toegaan. Dit is uiteraard een klein aantal, dus de hier genoemde resultaten zijn niet representatief. Het merendeel van groep leerlingen die van leerlingenvervoer gebruik maakt in deze 40 gemeenten, bestaat uit leerlingen van de clusters 3 en 4¹⁹ van zowel speciaal onderwijs (45%²⁰) als het voortgezet speciaal onderwijs (41%), en een klein deel uit leerlingen van clusters 1 en 2²¹ van het speciaal onderwijs (11%) en het voortgezet speciaal onderwijs (3%). De verhouding tussen vervoer naar cluster 3 en 4 enerzijds (85%), en 1 en 2 anderzijds (15%), wijkt in deze gemeenten iets af van het aantal leerlingen landelijk binnen deze clusters (respectievelijk 88% en 12%)²². Leerlingen binnen cluster 3 en 4 maken procentueel iets minder vaak gebruik van de regeling Leerlingenvervoer dan leerlingen van cluster 1 en 2 binnen de responsgroep.

¹⁸ Net als voor het vo ging voor het vso gelden dat alleen leerlingen die niet in staat zijn zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen (door enige vorm van handicap), recht hebben op bekostiging van het vervoer.

¹⁹ Onder cluster 3 vallen de scholen voor zeer moeilijk lerende kinderen, scholen voor leerlingen met lichamelijke én/of verstandelijke beperkingen, langdurig zieke kinderen en scholen voor leerlingen met epilepsie. Onder cluster 4 vallen scholen voor zeer moeilijk opvoedbare kinderen, kinderen met psychiatrische stoornissen of ernstige gedragsproblemen, langdurig zieke kinderen zonder een lichamelijke beperking en scholen die verbonden zijn aan pedologische instituten.

²⁰ Wegens afrondingen tellen de percentages niet precies tot 100%.

²¹ Onder cluster 1 valt het onderwijs voor kinderen met een visuele beperking. Onder cluster 2 vallen scholen voor dove en slechthorende kinderen, kinderen met ernstige spraak/taalmoeilijkheden en kinderen met een stoornis in het autistisch spectrum waarbij de focus ligt op communicatie.

²² In het schooljaar 2021/22 (peildatum 1 oktober 2021) waren er in totaal 71.606 leerlingen die naar het (voortgezet) speciaal onderwijs gingen. Hiervan vielen 8.774 leerlingen onder cluster 1 en 2 (12%), en 62.832 leerlingen onder cluster 3 en 4 (88%).

4.2 Vervoersredenen

We hebben gemeente gevraagd het aantal vervoerde leerlingen in 2020/21 uit te splitsen naar de verschillende vervoersredenen. Hieronder staat kort beschreven wat de verschillende vervoersredenen inhouden.

Afstand alleen: de leerling is niet gehandicapt; de dichtstbijzijnde school ligt verder weg dan de in de verordening vastgestelde kilometergrens van het woonadres (bv. 6 km.)

Combinatie afstand en denominatie: de leerling is niet gehandicapt, de dichtstbijzijnde school sluit niet aan bij de levensovertuiging van de ouders. De dichtstbijzijnde school die daar wel bij aansluit ligt verder weg van het woonadres dan de in de verordening vastgestelde kilometergrens (bv. 6 km.).

Handicap alleen: een leerling kan vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig reizen naar school. Hierbij speelt de reisafstand naar school geen rol.

Combinatie handicap en denominatie: een leerling kan vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig reizen naar school; de dichtstbijzijnde school met een passend aanbod sluit niet aan bij de levensovertuiging van de ouders. De leerling maakt dan gebruik van de gemeentelijke vervoersvoorziening om naar een verder weg gelegen school te kunnen gaan.

Waar in eerdere metingen van de monitor nog de helft van de gemeenten deze uitsplitsing naar vervoersredenen vanuit hun administratiesysteem kon maken, was dat nu slechts 40 van de 202 gemeenten (24%), waarbij de grotere gemeenten niet vertegenwoordigd waren. We rapporteren deze gegevens daarom niet, om geen vertekend beeld te geven. In de voorgaande metingen werd het merendeel van de vervoerde leerlingen vervoerd op grond van een handicap.

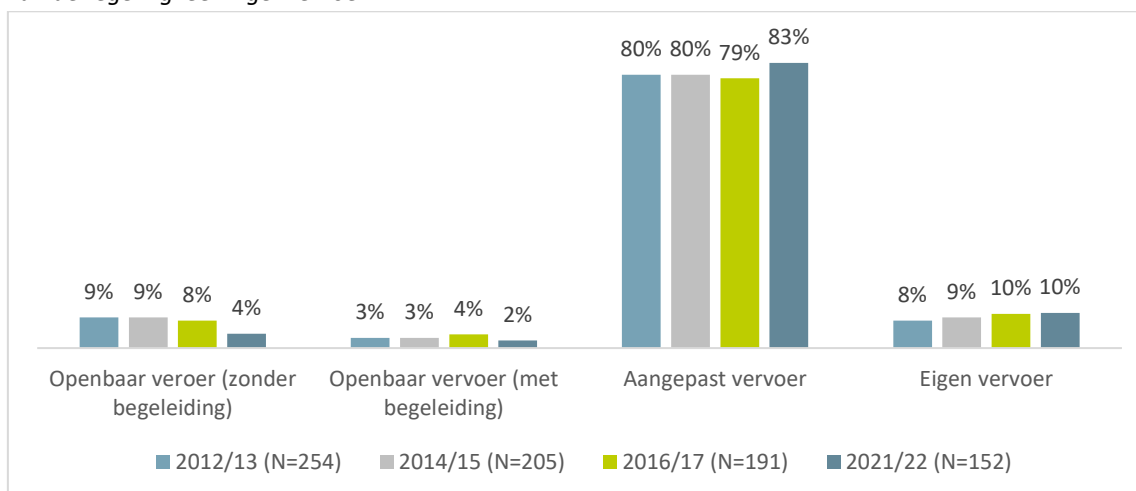
4.3 Vervoerssoort

In deze paragraaf kijken we naar het soort vervoer. Van welke soorten vervoer maken de leerlingen gebruik? En hoe verhoudt dit zich tot de voorgaande metingen? We geven een overzicht van de aantallen leerlingen per soort vervoer. Zoals eerder gezegd kunnen we geen betrouwbare uitsplitsingen maken van de kosten per vervoerssoort.

Aantallen per vervoerssoort

De aantallen leerlingen per vervoerssoort zijn door driekwart van de gemeenten aangeleverd. In onderstaande figuur geven we weer hoe het aantal vervoerde leerlingen per onderwijssoort zich in deze gemeenten verhouden tot elkaar.

Figuur 4.3: Percentage leerlingen per vervoerssoort van het totale aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling leerlingenvervoer



We zien dat er tussen de verschillende metingen weinig is veranderd. Verreweg de meeste vervoerde leerlingen (ongeveer 83%) maken gebruik van de taxi, taxibus of rolstoelbus. Zo'n zes procent van de leerlingen gaat met het openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro) naar school, met of zonder begeleiding. Het percentage leerlingen dat met eigen vervoer naar school gaat waarvoor de leerlingen en ouders een kilometervergoeding of fietsvergoeding ontvangen is stabiel (ongeveer 10%). Ook heeft een aantal gemeenten aangegeven dat leerlingen gebruik maken van zowel aangepast vervoer als eigen vervoer of openbaar vervoer. Deze combinatie is meestal bij aangepast vervoer meegeteld.

4.4 Vervoersafstand

Gemeenten stellen, met inachtneming van de wet, een minimale afstand tussen woning en de school vast. Pas vanaf deze afstand komen leerlingen en ouders in aanmerking voor bekostiging van leerlingenvervoer. N.B.: Het gaat om leerlingen die zelfstandig kunnen reizen. Onderstaande tabel geeft weer welke minimale afstand gemeenten hanteerden voor bekostiging van zelfstandig reizen in het schooljaar 2021/22.

Tabel 4.1: Afstandscriterium vanuit de verordening Leerlingenvervoer om voor vervoer in aanmerking te komen* (N=188)

	Tussen 0 en 2 kilometer	Tussen 2 en 4 kilometer	Tussen 4 en 6 kilometer	6 of meer kilometer
Basisonderwijs	1,6%	3,2%	7,4%	87,2%
Speciaal basisonderwijs	2,1%	8%	13,8%	77,7%
SO cluster 1 t/m 4	8,5%	8,5%	11,2%	76,1%
VSO cluster 1 t/m 4	10,1%	6,9%	9,6%	77,1%

*Enkele gemeenten hebben meerdere afstandscategorieën aangekruist per onderwijstype, of geen, waardoor de percentages niet op tot 100 tellen.

Voor alle onderwijssoorten geldt dat de overgrote meerderheid van de gemeenten het leerlingenvervoer pas bekostigt wanneer de afstand tussen de school en de woning van de leerling zes kilometer of meer bedraagt. Dit is ook de afstand die in de wet genoemd is als bovengrens om *geen*

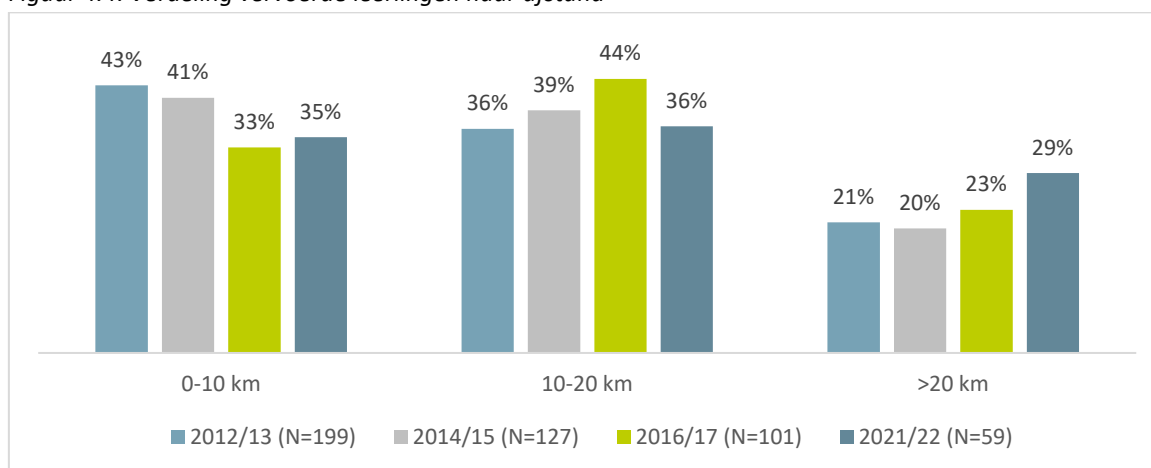
vergoeding te geven. Er is onderscheid te zien tussen het basisonderwijs en de andere schoolsoorten; de meeste gemeenten (87%) hanteerden voor leerlingen die naar het basisonderwijs gaan de 6-kilometergrens, terwijl grofweg één op de vier gemeenten een lagere grens hanteerde bij leerlingen van het speciaal basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs. Bij leerlingen van het (V)SO vergoedt één op de tien gemeenten de vervoerskosten al vanaf 0-2 kilometer.

Aantallen per afstand

Bij vervolgvragen in de enquête over de afstand lieten we bovenstaande indeling los en gingen we uit van kort vervoer (0 – 10 km), middellang vervoer (10 – 20 km) en ver vervoer (meer dan 20 km). Dit omdat veel kleine(re) gemeenten leerlingen over lange afstanden vervoeren.

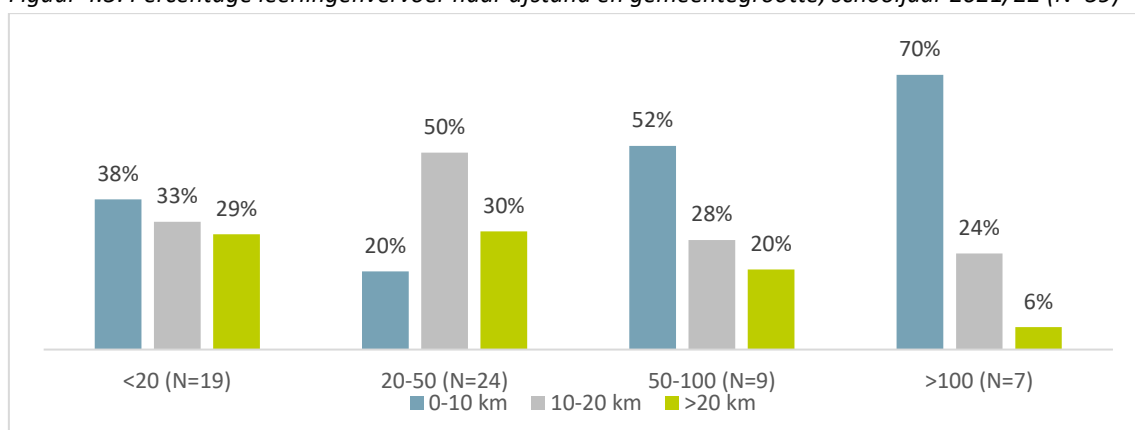
63 van de 202 gemeenten geven aan een uitsplitsing te kunnen maken in het aantal vervoerde leerlingen met een bekostiging in afstand²³.

Figuur 4.4: Verdeling vervoerde leerlingen naar afstand



Ruim een kwart van de vervoerde leerlingen woont meer dan 20 kilometer van de school. Dit aantal lijkt iets toegenomen na de laatste meting. In figuur 4.5 is een uitsplitsing gemaakt naar gemeentegrootte. In de grotere gemeenten vindt met name het vervoer op korte afstand plaats, in de kleinere gemeenten worden meer leerlingen over langere afstand vervoerd.

Figuur 4.5: Percentage leerlingenvervoer naar afstand en gemeentegrootte, schooljaar 2021/22 (N=59)



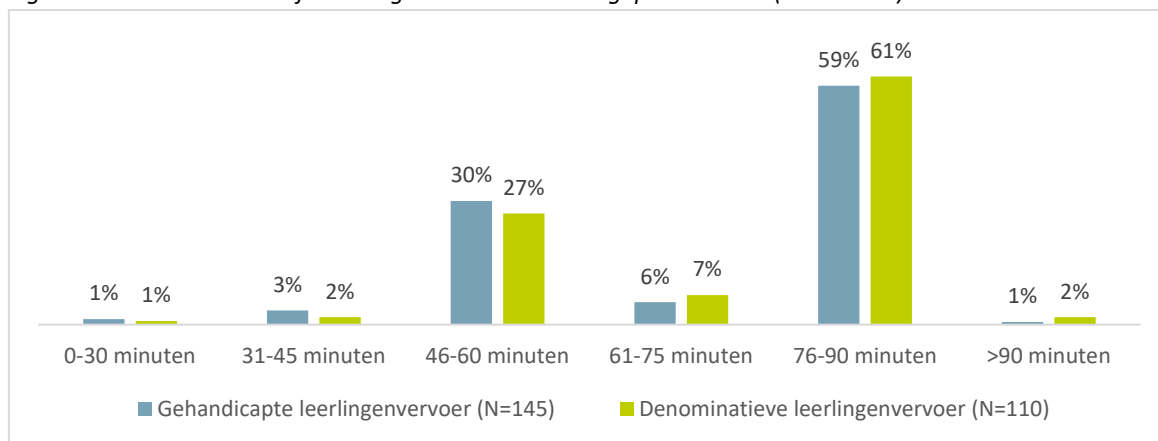
²³ Het gaat hier om alle leerlingen met een vervoersvoorziening, in tegenstelling tot Tabel 4.1, waar het alleen gaat om leerlingen zonder handicap.

4.5 Reistijd

We hebben gemeenten gevraagd of ze in de afspraken met de vervoerder een maximale reistijd met aangepast vervoer hanteren, met andere woorden hoe lang een leerling enkele reis onderweg mag zijn in de taxi of het busje.

37 gemeenten (20%) hebben hierover geen afspraken gemaakt. De andere gemeenten (147 gemeenten, 80%) hebben wel afspraken gemaakt. Zowel voor het gehandicapte leerlingenvervoer, als voor het denominatieve leerlingenvervoer geldt dat ongeveer tweederde van de gemeenten een maximale reistijd voor aangepast vervoer heeft afgesproken die boven een uur ligt. Er gaan momenteel stemmen op om de maximale reistijd terug te brengen tot 45 minuten. Slechts een enkele gemeente heeft dit nu als maximale reistijd afgesproken. Ongeveer een derde van de gemeenten met afspraken over reistijd heeft momenteel een enkele reistijd tot een uur afgesproken.

Figuur 4.6: Maximale reistijd leerlingenvervoer met aangepast vervoer (enkele reis)



Vervolgens hebben we gevraagd of gemeenten weten hoe lang leerlingen die vanwege een beperking of vanwege denominatie gebruik maken van aangepast vervoer gemiddeld onderweg zijn enkele reis. 38 procent van de gemeenten wist hoelang leerlingen gemiddeld onderweg zijn²⁴. Dit is gemiddeld 50 minuten.

Ten slotte hebben de gemeenten ook de mogelijkheid gekregen om nog iets toe te lichten over de reisduur binnen de gemeente. 27 gemeenten hebben hier gebruik van gemaakt. Een deel van de gemeenten beschrijft de afspraken die er binnen de gemeente bestaan over de maximale reistijd; zo is de maximale reistijd over het algemeen bij deze gemeenten 45 tot 60 minuten, maar mag deze reistijd overschreden worden wanneer de school zich meer dan 20 kilometer van de opstapplaats/woonplaats bevindt. Ook benoemen een aantal gemeenten dat ze geen rekening houden met verkeersdrukke, wat de reistijd in werkelijkheid langer maakt.

²⁴ Een uitsplitsing naar onderwijstype konden maar 11 gemeenten maken, dus die gegevens rapporteren we hier niet.

5 Beleidsontwikkelingen in leerlingenvervoer

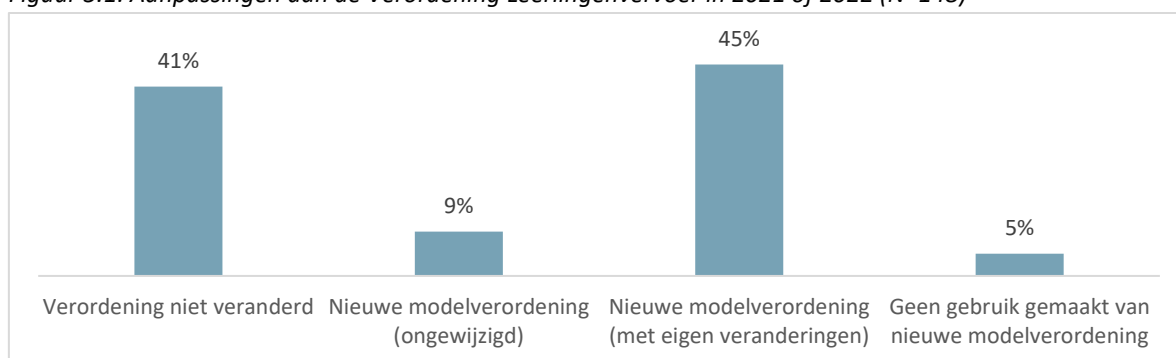
In dit hoofdstuk rapporteren we over ontwikkelingen binnen het gemeentelijk beleid rondom leerlingenvervoer. We gaan in op twee aspecten:

- Gemeentelijke verordening Leerlingenvervoer
- Samenwerking

5.1 Gemeentelijke verordening

In december 2020 kwam de VNG met een nieuwe modelverordening bekostiging Leerlingenvervoer²⁵. We zijn nagegaan in hoeverre gemeenten deze hebben gebruikt om hun eigen modelverordening sindsdien aan te passen.

Figuur 5.1: Aanpassingen aan de Verordening Leerlingenvervoer in 2021 of 2022 (N=148)



Een groot deel van de gemeenten (41%) heeft hun verordening Leerlingenvervoer niet recent gewijzigd²⁶. Van degenen die sinds de nieuwe modelverordening wel een wijziging hebben doorgevoerd, heeft maar een klein deel geen gebruik gemaakt van de verordening. Eveneens een klein deel heeft de modelverordening overgenomen zoals hij is. Bijna de helft van de gemeenten (driekwart van degenen met een aangepaste verordening) heeft de VNG-modelverordening als basis gebruikt maar heeft zelf wijzigingen aangebracht. Zij geven deels aan dat dit om redactionele zaken ging of om het weglaten van niet van toepassing zijnde artikelen.

Inhoudelijke lokale aanpassingen gaan onder meer om:

- Wijzigingen van de kilometergrenzen/afstandsgrenzen (met name korter)
- Stimuleren van de zelfstandigheid (persoonlijk vervoersontwikkelingsplan, VSO toch vergoeding voor OV, toets zelfstandig fietsen met 9 jaar, elektrische fiets vergoeden, vervoerscoach)
- Mogelijkheid tot extra adres (bijvoorbeeld BSO of een oppas / familie)
- Aanscherping van de regels voor maximale reistijd (bijvoorbeeld 60 minuten)
- Vergoedingen (geen eigen bijdrage voor stagevervoer, sbo-vervoer gratis, eerste km geen vergoeding)
- Specifieke aanpassingen (vervoer vanaf eilanden, naar Vlaanderen, nieuwkomers)

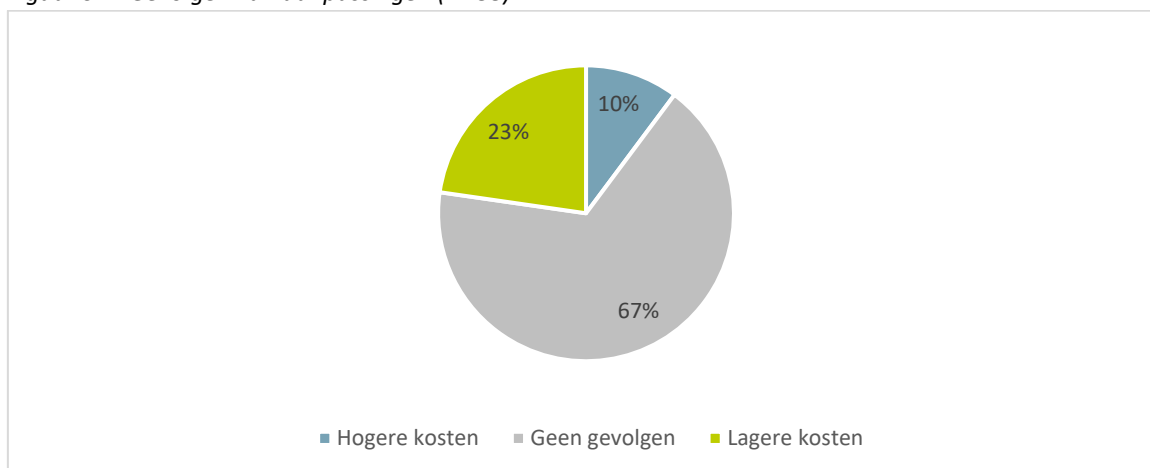
²⁵ Vanuit de wetgeving was er geen aanleiding om de Model Verordening leerlingenvervoer aan te passen. Er zijn echter sinds 2015 wel veel ontwikkelingen in het sociaal domein en specifiek in het passend onderwijs geweest, waardoor er behoefte bleek aan een herziening van de Model Verordening leerlingenvervoer (VNG ledenbrief 2-12-2020)

²⁶ Dit hoeft niet te betekenen dat de oude verordening nog gebruikt wordt. Het is mogelijk dat gemeenten deze al zo hadden aangepast dat het nog steeds passend is voor de gemeente.

De paar gemeenten die wel veranderingen aanbrachten maar zonder de modelverordening te gebruiken, gaven gevarieerde wijzigingen aan. Omdat het een kleine groep is rapporteren we dit niet.

Degenen die hun verordening hebben gewijzigd, hebben aangegeven welke gevolgen dat naar verwachting heeft op de uitgaven. Twee derde van de gemeenten verwacht geen financiële gevolgen. Een op de vijf verwacht lagere kosten vanwege de wijzigingen en een tiende verwacht juist hogere kosten.

Figuur 5.2: Gevolgen van aanpassingen (N=88)



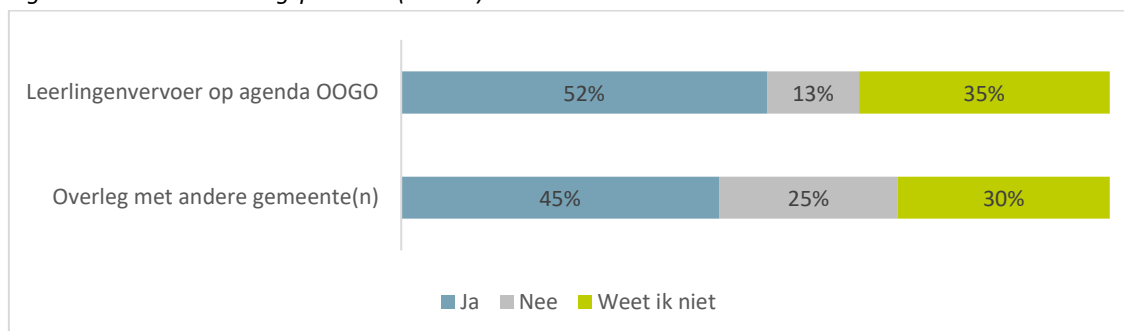
5.2 Overleg

De verplichting om een OOGO te voeren tussen gemeenten en het samenwerkingsverband, over het ondersteuningsplan is in de wet (WPO en WVO) opgenomen. In de modelverordening van de VNG is daarbij opgenomen dat de agenda van het overleg met samenwerkingsverbanden passend onderwijs een aantal vaste onderwerpen over het leerlingenvervoer heeft en dat er afspraken worden gemaakt over het leerlingenvervoer.

In figuur 5.3 is de deelname aan overleg over leerlingenvervoer weergegeven. Bij het merendeel van de gemeenten (52%) staat het leerlingenvervoer op de agenda voor het OOGO Passend Onderwijs over het ondersteuningsplan van het samenwerkingsverband. Een derde deel van de respondenten geeft aan dit niet te weten. Mogelijk is dit omdat niet altijd de beleidsverantwoordelijke voor leerlingenvervoer de vragenlijst heeft ingevuld, maar een uitvoerend betrokkene.

Overleg met andere gemeenten binnen het samenwerkingsverband over het stroomlijnen van het leerlingenvervoer wordt door een kleine helft van de gemeenten gedaan. Een kwart doet dit niet. Het overleg gaat vooral om het afstemmen van beleid, het afstemmen van verordeningen, gezamenlijke aanbesteding of het aanstellen van een regisseur. Inhoudelijk worden onderwerpen genoemd als spreiding van het onderwijsaanbod, afspraken over richtlijnen vervoer bij toelaatbaarheidsverklaring, combiatieritten, verzelfstandiging van leerlingen, dichtstbijzijnd/best passend en hoogbegaafdenvervoer. Daarnaast wordt ook gesproken over de uitvoering, knelpunten en ontwikkelingen binnen het leerlingenvervoer, zoals het tekort aan chauffeurs.

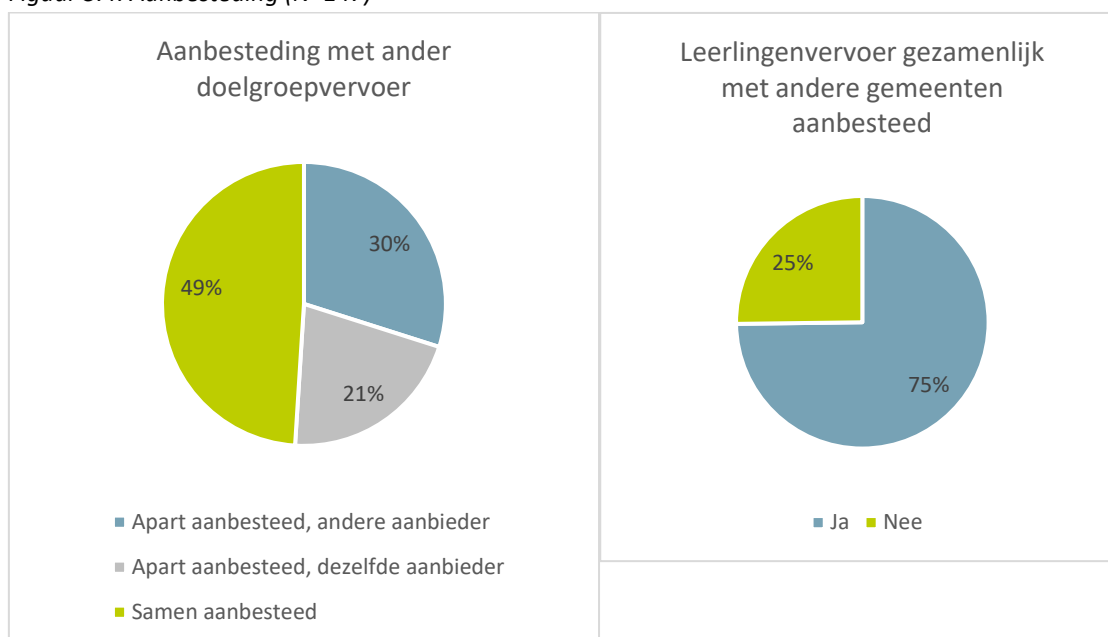
Figuur 5.3: Samenwerkingspartners (N=147)



5.3 Samenwerking bij aanbesteding

Gemeenten werken vaak samen met andere gemeenten bij de aanbesteding van het leerlingenvoer, zo blijkt. Driekwart van de gemeenten doet een gezamenlijke aanbesteding. Het gaat dan meestal om een combinatie van drie of meer gemeenten. Ook blijkt er bij de helft van de gemeenten sprake te zijn van een gecombineerde aanbesteding voor leerlingenvoer met die voor ander doelgroepenvervoer, zoals WMO en Jeugdwet. Bij de helft van de gemeenten waar er sprake is van aparte aanbesteding van leerlingenvoer en ander doelgroepenvervoer, leidt dit toch regelmatig tot een gunning aan dezelfde vervoerder (zie figuur 5.4).

Figuur 5.4: Aanbesteding (N=147)



6 Kwaliteitsbeleid leerlingenvervoer

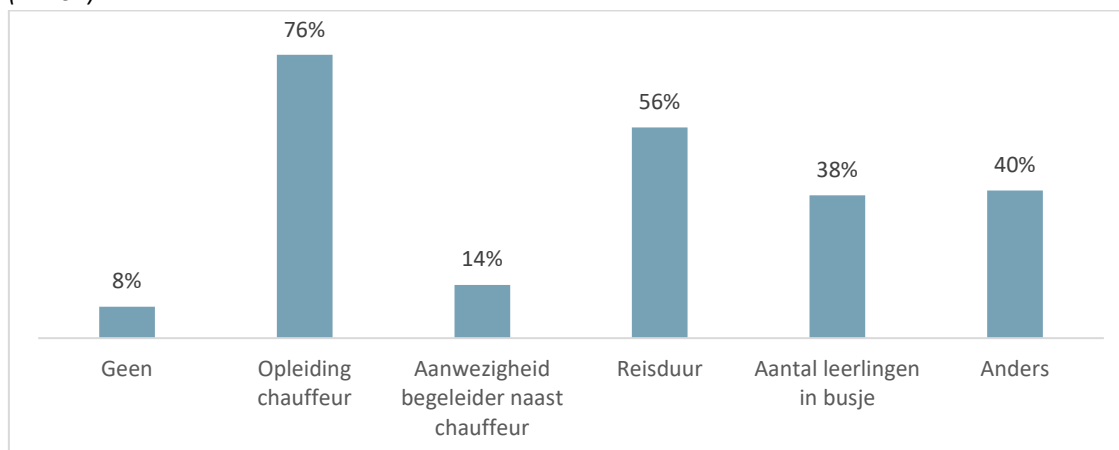
In dit hoofdstuk gaan we in op het kwaliteitsbeleid binnen de gemeenten. Welke kwaliteitseisen hebben gemeenten gesteld bij de aanbesteding aangepast vervoer? En op welke wijze wordt de kwaliteit geëvalueerd met de vervoerder en met de ouders en kinderen?

Verder gaan we in op hoe de klachtenregeling voor ouders is ingericht. En of er naar aanleiding van evaluaties of klachten aanpassingen in het beleid zijn gedaan.

6.1 Kwaliteitseisen en evaluatie

In figuur 6.1 zijn de door de gemeente gestelde kwaliteitseisen aan de vervoerder weergegeven. Een klein aantal gemeenten heeft geen enkele kwaliteitseis gesteld bij de aanbesteding van het leerlingenvervoer. Driekwart van de gemeenten stelt eisen aan de opleiding van de chauffeurs bij het aanbesteden (76%). Ruim de helft stelt eisen aan de reisduur voor individuele cliënten. Ruim een derde stelt eisen omtrent het aantal leerlingen in een busje. Eén op zeven gemeenten vereist de aanwezigheid van een begeleider in het busje. Ten slotte geeft 40 procent van de gemeenten aan dat ze op andere gebieden ook kwaliteitseisen stellen bij de aanbesteding van het leerlingenvervoer. Deze eisen zijn onder meer duurzaamheid, vaste chauffeurs, maximale afwijking van de normale reisduur, taxikeurmerk, VOG, warme overdracht, klantvriendelijkheid, bereikbaarheid, omgang met de doelgroep, eisen aan het vervoermiddel, klachtenafhandeling, klanttevredenheidsonderzoek en communicatie met de ouders. Soms zijn de eisen niet precies bekend bij respondent, maar is wel duidelijk dat er eisen zijn gesteld.

Figuur 6.1: Percentage gemeenten die eisen rondom kwaliteit hebben gesteld bij de aanbesteding (N=154)



Hoe vaak evalueren gemeenten de kwaliteit van het vervoer met de vervoerder? Het grootste deel van de 147 gemeenten die die deze vraag beantwoordden, geeft aan dat de kwaliteit van het vervoer meerdere keren per jaar geëvalueerd wordt (54%). Ongeveer een kwart van de gemeenten evalueert dit jaarlijks (26%). De andere gemeenten evalueren dit incidenteel (17%), aan het einde van de looptijd van een contract (3%) of helemaal niet (1%).

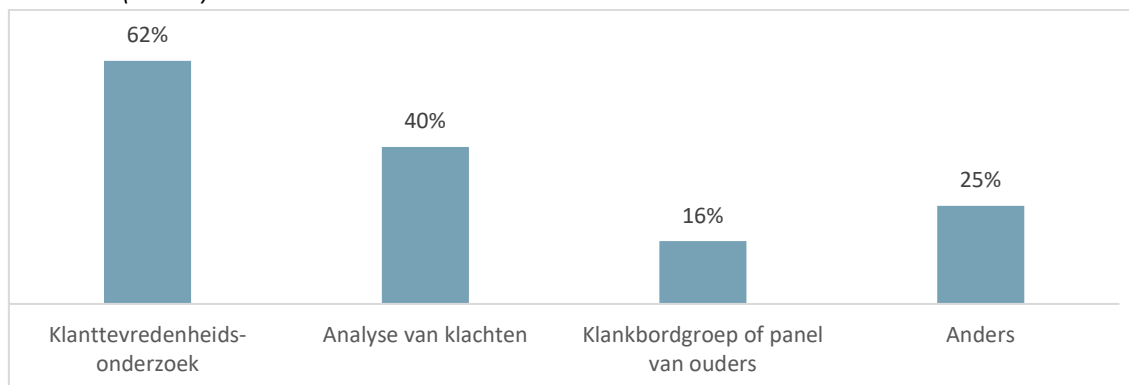
De evaluatiemanieren zijn divers, soms wordt dit enkel omschreven als overleg met de vervoerder, al dan niet met meerdere gemeenten gezamenlijk. Het overleg kan structureel en regelmatig zijn, ondersteund door periodieke rapportages of klanttevredenheidsonderzoeken, of aan de hand van het

programma van eisen, of alleen als er signalen zijn zoals toename van klachten of aan de hand van incidenten. Er wordt ook regelmatig melding gemaakt van een externe uitvoerende partij, contractbeheerder of een regiogemeente die namens de gemeente verantwoordelijk is voor de evaluatie.

Een evaluatie met ouders over de kwaliteit van het vervoer wordt echter minder gedaan. Enkele gemeenten evalueren meerdere keren per jaar (7%). 36% van de gemeenten evalueert de kwaliteit van het vervoer jaarlijks met ouders, 37% doet dit incidenteel, 2% na beëindiging van de vervoersvoorziening en 18% van de gemeenten helemaal niet.

Het evalueren via een klanttevredenheidsonderzoek wordt het meest gedaan, 62 procent van de gemeenten die evalueren met ouders geeft aan dat op deze manier te doen. Een analyse van klachten wordt door minder dan de helft gebruikt om het vervoer te evalueren (40%). Er zijn ook gemeenten die een klankbordgroep of panel van ouders benutten om de vervoerskwaliteit te evalueren (16%)

Figuur 6.2: Percentage gemeenten per wijze waarop kwaliteit wordt geëvalueerd met ouders/leerlingen (N=120)

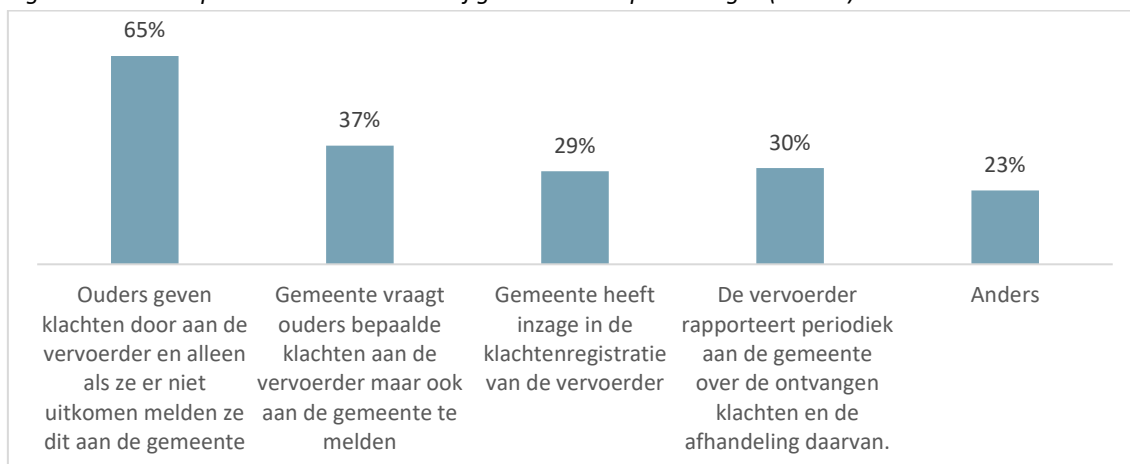


6.2 Omgang met klachten

Gemeenten krijgen op verschillende manieren inzicht in de klachten van ouders over het leerlingenvervoer (zie figuur 6.3). De grootste groep laat de klachten bij de vervoerder melden en alleen als de ouders er niet uitkomen met de vervoerder melden de ouders dat aan de gemeente. Ongeveer een derde van de gemeenten vraagt ouders om bepaalde klachten niet alleen bij de vervoerder maar ook direct aan de gemeente te melden. Ongeveer een derde van de gemeenten krijgt periodiek een rapportage van de vervoerder over de aantallen klachten en de afhandeling daarvan, maar lang niet alle gemeenten beschikken hier dus over. Een zelfde aantal gemeenten heeft zelf inzage in de klachtenregistratie van de vervoerder.

Ongeveer een kwart van de gemeenten krijgt klachten van ouders (ook) op andere manieren in beeld. Zo nemen ouders zelf contact op met de gemeente, is er een klachtenlijn waar ouders terecht kunnen, via de vervoerscoördinator of via een klachtenregistratie bij een derde partij.

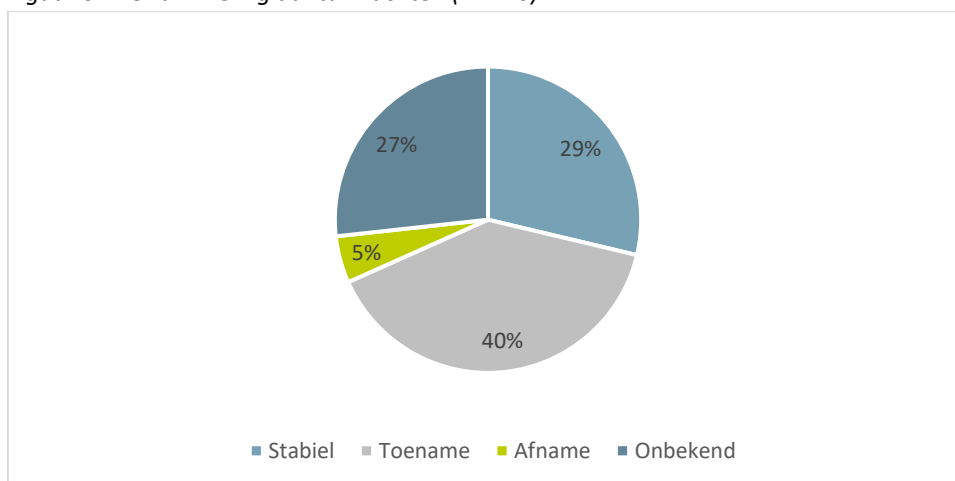
Figuur 6.3: Zicht op klachten van ouders bij gemeenten in percentages (N=147)



6.3 Ontwikkeling in klachten

Drie op de tien respondenten heeft geen zicht op de ontwikkeling van het percentage ouders met klachten in de gemeente. Van degenen die hier wel zicht op hebben, geeft het grootste deel een toename van het aantal ouders met klachten aan over de laatste jaren. Slechts een kleine groep gemeenten ziet een afname van het aantal ouders met klachten. We weten niet om hoeveel ouders met klachten het gaat, dus we kunnen de gerapporteerde toe- of afname niet goed duiden. Bijvoorbeeld, als het aantal ouders met klachten al laag is, is een afname minder voor de hand liggend.

Figuur 6.4: Ontwikkeling aantal klachten (N=146)



6.4 Beleidsaanpassingen door evaluaties of klachten

Van de 146 gemeenten geven 26 gemeenten aan aanpassingen aan het beleid te hebben gedaan naar aanleiding van evaluaties en/of klachten. De overige 121 gemeenten geven aan dit niet te hebben gedaan. Voorbeelden van aanpassingen die gemeenten in de toelichting geven, betreffen wijzigingen in beleidsregels, toegankelijkheid tot klachtenprocedure verbeteren, meer sturing op leerlingenvervoer en vaker overleg met de vervoerder.

7 Conclusies

Als we alle resultaten uit de monitor en de ontwikkeling van het gebruik van leerlingenvervoer ten opzichte van de voorgaande metingen overzien, dan zien we een aantal trends. In dit laatste hoofdstuk geven we hiervan een overzicht.

Kostenbeheersing

Het totaal aantal leerlingen dat gebruik maakt van leerlingenvervoer is licht gestegen sinds de vorige meting. De kosten per leerling nemen ook toe, waarmee de totale uitgaven van gemeenten voor het leerlingenvervoer sinds 2016 zijn toegenomen, deels uiteraard door inflatie en stijgende prijzen de afgelopen jaren. In eerdere metingen bleek het aangepast vervoer de grootste kostenpost. Er zit sinds die tijd nauwelijks verschuiving in het aandeel leerlingen dat gebruik maakt van aangepast vervoer ten opzichte van OV of eigen vervoer. Verreweg de meeste vervoerde leerlingen maakten gebruik van de taxi, taxibus of rolstoelbus, een minderheid van de leerlingen ging met het openbaar vervoer (trein, bus, tram of metro) naar school, met of zonder begeleiding, of met eigen vervoer. Gemeenten proberen de laatste jaren wel steeds meer aan verzelfstandiging te doen, om de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling te bevorderen, maar ook met het oog op de kosten. Maar dit is op basis van deze ene meting nog niet te zien in de deelnamecijfers. Al melden enkele gemeenten dat een klein deel van de leerlingen die aangepast vervoer krijgen daarnaast ook enkele dagdelen met OV of eigen vervoer naar school reizen. Een derde van de gemeenten ziet in enige mate een ontwikkeling naar meer OV in plaats van aangepast vervoer. Tegelijk melden gemeenten een toename in de kosten met name voor het aangepast vervoer. Mogelijk heeft dit te maken met twee andere ontwikkelingen die gemeenten in enige mate zien: meer solovervoer in plaats van in een busje en meer vraag naar begeleiding in het vervoer. Deze laatste ontwikkelingen leiden tot meer kosten.

Gebruik van de VNG-modelverordening met eigen aanpassingen

In december 2020 kwam de VNG met een nieuwe modelverordening bekostiging leerlingenvervoer. Er waren geen wetswijzingen als reden, maar maatschappelijke ontwikkelingen waardoor een actualisatie nodig werd geacht.

Sinds de nieuwe modelverordening van de VNG heeft 59% van de gemeenten de lokale verordening gewijzigd. De VNG-verordening is daarbij door het grootste gedeelte van deze gemeenten gebruikt, maar meestal met eigen aanpassingen. Ook zijn er gemeenten die de modelverordening er niet bij hebben gebruikt. De modelverordening wordt dus zeker niet door alle gemeenten 1-op-1 overgenomen. De wijzigingen in de lokale verordeningen leiden volgens twee derde van de gemeenten niet tot financiële gevolgen. Een op de vijf verwacht lagere kosten vanwege de wijzigingen en een tiende verwacht juist hogere kosten. Kostenbesparing lijkt dus niet leidend te zijn geweest voor de meeste gemeenten bij het wijzigen van hun verordening.

Reistijd in het aangepast vervoer

Er is politiek en maatschappelijk veel te doen rondom de reistijd met taxi en busjes naar school. Er gaan stemmen op om de enkele reistijd te maximeren op 45 minuten. Vier op de vijf gemeenten hebben op dit moment over de maximale reistijd afspraken gemaakt met de vervoerder. Vrijwel nooit is de afgesproken reistijd op dit moment 45 minuten. Wel heeft een derde van deze gemeenten de reistijd van maximaal een uur afgesproken. Bij de overige is een langere reistijd afgesproken. Een kleine groep gemeenten heeft inzicht in de reistijd in de praktijk. Deze is bij deze gemeenten gemiddeld 50 minuten. Het zicht op de reistijd ontbreekt bij de meeste gemeenten. Dat zou wel nodig zijn om een afgesproken maximale reistijd te kunnen monitoren.

Regionale samenwerking bij het leerlingenvervoer

Bij een groot aantal gemeenten is leerlingenvervoer een vast agendapunt op het OOGO met de samenwerkingsverbanden, maar er zijn ook gemeenten waar dit niet gebeurt. Overleg met andere gemeenten over het stroomlijnen van het leerlingenvervoer is ook niet overal de praktijk. Wel wordt er door veel gemeenten samen met andere gemeenten aanbesteed. Voor gemeenten is het efficiënt om samen op te trekken, zowel wat betreft de procedure, als in de uitvoering, omdat door schaalvoordelen ritten kunnen worden gecombineerd. Ook wordt er door veel gemeenten gecombineerd aanbesteed met ander doelgroepenvervoer. Dit is in de uitvoering een voordeel voor de vervoerder, omdat personeel en het materieel ingezet kunnen worden voor alle doelgroepen. Veel gemeenten blijken dus op deze manier aan efficiëntie in het aangepast vervoer te werken.

Kwaliteitszorg bij het leerlingenvervoer

De meeste gemeenten letten op de kwaliteit aan de voorkant: bij de aanbesteding van aangepast vervoer worden diverse eisen gesteld. Tijdens de looptijd van het vervoerscontract is de kwaliteitsbewaking echter wisselend. De helft van de gemeenten evalueert meermalen per jaar de kwaliteit met de vervoerder, de rest doet dat eenmaal per jaar of minder vaak.

Met ouders zijn er minder evaluatiemomenten. Een klein aantal gemeenten evalueert meerdere keren per jaar met ouders, maar doorgaans is het eenmaal per jaar of incidenteel. Eén op vijf gemeenten evalueert het leerlingenvervoer nooit met ouders. Gemeenten krijgen lang niet altijd inzage in of rapportages over de klachten die bij de vervoerder terecht komen. Lang niet alle gemeenten hebben dan ook zicht op de ontwikkeling in aantal klachten. Er is bij een deel van de gemeenten dus nog te winnen aan het benutten van feedback van ouders.

Verschillen in gemeentelijke beleid

Er zijn verschillen tussen gemeenten in beleid bij leerlingenvervoer. Dit blijkt al uit de manier waarop met de modelverordening van de VNG wordt omgegaan. Uit de monitor blijkt specifiek ook dat sommige gemeenten coulanter zijn bij de afstandsgrenzen voor vervoer dan de wettelijke bovengrens van zes kilometer: er zijn gemeenten die al vanaf minder dan twee kilometer vervoer bekostigen.

Door de jaren heen kunnen steeds minder gemeenten antwoord geven op alle vragen die gebruikt worden voor de monitor Leerlingenvervoer, vooral waar het uitsplitsingen betreft. Een groot aantal gemeenten lijkt dus vanuit de administratie minder zicht te hebben op de precieze aard van de vervoersbewegingen dan een aantal jaar geleden. Dit maakt het naar verwachting ook lastig om in het gemeentelijk beleid in te spelen op ontwikkelingen.

Ook het contractbeheer bij aangepast vervoer verschilt nogal. Er zijn regelmatig wel afspraken gemaakt over de maximale reistijd, maar er is niet altijd zicht op de daadwerkelijke reistijd in de praktijk. Niet alle gemeenten hebben zicht op de klanttevredenheid of op de klachten. Ook hier geldt dat dit de mogelijkheid om bij te sturen in het beleid beperkt.

Bijlage 1 Onderzoeksmethode

In deze bijlage gaan wij in op de opzet en uitvoering van dit onderzoek. We beschrijven de vragenlijstconstructie. Ook gaan we in op de werving en deelname van de gemeenten. Ten slotte beschrijven we de controle en opschoning van gegevens.

Vragenlijstconstructie

Dit onderzoek is een herhaalmeting van een onderzoek dat al drie keer eerder is uitgevoerd. Dit betekent echter niet dat er door de jaren heen onderwerpen naar voren zijn gekomen die ook relevant zouden kunnen zijn voor dit onderzoek. Daarom hebben we samen met OCW en VNG een kritische blik geworpen op de vragenlijst die in de voorgaande metingen is gebruikt en is er uiteindelijk een aantal vragen toegevoegd. Zo zijn er extra vragen toegevoegd over de gemiddelde reistijd van de leerlingen en over de merkbare ontwikkelingen in het leerlingenvervoer. Ook zijn de vragen over de kwaliteit van het leerlingenvervoer en mogelijke beleidsveranderingen – die bij een eerdere meting door middel van verdiepende interviews zijn uitgevraagd – opgenomen in de vragenlijst.

Werving

Begin augustus is op het VNG-forum Leerlingenvervoer een oproep geplaatst om contactgegevens door te geven voor deelname aan de monitor. Daarnaast is bureau Desan ingeschakeld om telefonisch contact te leggen met gemeenten om te vragen naar de contactgegevens van de verantwoordelijke voor het leerlingenvervoer. Op 20 september organiseerde de VNG een webinar over het leerlingenvervoer waar tevens een oproep is gedaan om mee te doen aan de monitor.

De vragenlijst is 12 september verspreid naar alle gemeenten binnen Nederland. De gemeenten waarvan geen direct e-mailadres bekend was van de verantwoordelijke voor het leerlingenvervoer, zijn aangeschreven op het algemene mailadres van het leerlingenvervoer²⁷ of als dat niet actief bleek, het algemene emailadres van de gemeente. Tien dagen na het uitsturen van de uitnodiging is een e-mailrapport verzonden en kort daarna is Desan begonnen met een telefonisch rapport onder de non-respons. In deze periode heeft Desan 150 gemeenten succesvol bereikt. De meeste gemeenten gaven aan nog van plan te zijn de vragenlijst in te vullen. Een deel van de gemeenten had geen tijd om de vragenlijst in zijn geheel in te vullen, maar kon wel antwoord geven op een zestal kernvragen²⁸. Ten slotte was er ook een aantal gemeenten dat aangaf niet mee te willen doen aan het onderzoek. Zo laten een aantal gemeenten het leerlingenvervoer door een externe partij uitvoeren en konden ze zelf de vragen niet beantwoorden. Ook kampen een aantal gemeenten met personeelstekort, waardoor er momenteel niemand aanwezig was die voldoende kennis had om de vragenlijst in te vullen.

Deelname gemeenten

Gemeenten hebben tussen 12 september en 17 oktober 2022 de tijd gehad om de vragenlijst in te vullen. Uiteindelijk hebben we van 143 gemeenten een volledige reactie. Dat wil zeggen dat 143 gemeenten alle vragen van de vragenlijst hebben beantwoord. 43 gemeenten hebben de vragenlijst gedeeltelijk beantwoord. Alle antwoorden die deze gemeenten hebben gegeven, zijn meegenomen in de analyses. Ten slotte zijn er 16 gemeenten die telefonisch antwoord hebben gegeven op zes kernvragen.

²⁷ leerlingenvervoer@*naam gemeente*.nl

²⁸ De vragen hadden betrekking op de totale kosten die de gemeente heeft rondom leerlingenvervoer, de mate van toename/afname van deze totale kosten, de mate waarin ontwikkelingen te zien zijn binnen de gemeente, het totaal aantal leerlingen dat gebruik maakt van leerlingenvervoer, in hoeverre er een maximale reistijd wordt gehanteerd en welke kwaliteitseisen de gemeente heeft.

Controle en opschoning van gegevens

Na de sluiting van de vragenlijst zijn alle antwoorden op de vragen doorgelopen. De meeste vragen in deze vragenlijst waren namelijk verplicht, waardoor voornamelijk op open vragen waar gevraagd wordt naar cijfers mogelijke getallen zijn ingevuld die niet kloppen, maar ingevuld zijn om door te kunnen gaan met de vragenlijst. Wanneer we deze antwoorden tegenkwamen, hebben wij het antwoord gehercodeerd naar een missende waarde. Op die manier zijn enkele antwoorden die niet logisch zijn verwijderd (denk hierbij aan €0 aan kosten terwijl er minimaal 1 leerling binnen het leerlingenvervoer aanwezig was, of meer leerlingen in vervoer dan er zijn in de gemeente). Ook hebben wij bij vragen waar gemeenten hun totaal aantal leerlingen konden verdelen over meerdere groepen (denk aan uitsplitsingen per onderwijssoort, vervoerssoort of vervoersafstand) gekeken in hoeverre gemeenten alle leerlingen hebben benoemd. Wanneer gemeenten meer dan 10% afweken van het totaalaantal die ze hadden opgegeven, zijn deze gemeenten niet meegenomen bij de vragen waar gevraagd is naar een uitsplitsing.

In de rapportagefase kwam bij OCW de vraag op of het vervoer van Oekraïense vluchtelingleerlingen heeft bijgedragen aan de toename in het aantal vervoerde leerlingen. Voor een snelle scan daarop hebben we eind november een aanvullende vraag nagemaild aan alle gemeenten die eerder de vragenlijst hadden ingevuld, namelijk of ze in het totaal aantal vervoerde leerlingen ook Oekraïense leerlingen hadden meegeteld, en zo mogelijk het aantal.

Bijlage 2 Vragenlijst monitor leerlingenvervoer 2022

Welkom bij de vragenlijst over de aard en omvang van het Leerlingenvervoer!

Het invullen van de vragen kost u ongeveer 30 minuten. Bij de meeste vragen kunt u een getal of bedrag in euro's intypen, of een keuze aanvinken. Tevens heeft u bij een aantal vragen de mogelijkheid om uw antwoord toe te lichten.

Alle antwoorden worden uiteraard vertrouwelijk behandeld.

Er volgen vragen over:

1. Aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling Leerlingenvervoer
2. Gemeentelijke uitgaven voor de regeling Leerlingenvervoer
3. Gemiddelde reisduur voor leerlingen
4. Ontwikkeling van de uitgaven (toe- of afname?)
5. Beleidsontwikkelingen, o.a. beoogde aanpassingen aan de Verordening Leerlingenvervoer
6. Kwaliteit van het leerlingenvervoer

Bij de eerste drie onderwerpen vragen we naar totalen en zo mogelijk uitsplitsingen naar:

- schooltype
- soort vervoer
- reden voor vervoer
- reisafstand

Is een collega beter op de hoogte? Wilt u deze vragenlijst dan samen invullen en/of de link per mail doorsturen naar deze collega?

Als u tussentijds stopt met het invullen van de vragenlijst, dan worden de gegevens opgeslagen. Als u op een later moment opnieuw de link in de e-mail aanklikt, begint de vragenlijst op het punt waar u de vorige keer bent gestopt.

Aan het einde van de vragenlijst kunt u de ingevulde vragenlijst voor eigen gebruik downloaden dan wel uitprinten.

Alvast hartelijk dank voor uw medewerking!

Vervoerbewegingen

1. Hoeveel leerlingen hebben in uw gemeente in **schooljaar 2021/2022 in totaal** gebruik gemaakt van uw gemeentelijke regeling Leerlingenvervoer? Het gaat hier om het gebruik van vervoersvoorzieningen voor zowel **aangepast vervoer**, **openbaar vervoer** als **eigen vervoer**.

2. Wanneer een leerling zelfstandig naar school kan reizen, kunnen de ouders voor bekostiging in aanmerking komen vanaf een bepaalde afstand. Welke afstandscriteria hanteert uw gemeente in de Verordening Leerlingenvervoer?

NB: Meerdere antwoorden zijn mogelijk wanneer er binnen een schooltype verschillende criteria worden gehanteerd.

	Tussen 0 en 2 kilometer	Tussen 2 en 4 kilometer	Tussen 4 en 6 kilometer	6 of meer kilometer
Regulier basisonderwijs	()	()	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()	()	()
SO cluster 1 t/m 4	()	()	()	()
VSO cluster 1 t/m 4	()	()	()	()

De volgende vragen gaan over het aantal leerlingen dat in **schooljaar 2021/2022** gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, uitgesplitst naar schooltype, soort vervoer, reden voor vervoer en afstand voor vervoer. We vragen u om de aantallen zoals geregistreerd in uw administratie.

3. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2021/2022 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per schooltype?

- () Ja, en voor het (v)so kan ik onderscheid maken tussen cluster 1/2 en 3/4
 () Ja, en voor het (v)so kan ik geen onderscheid maken tussen cluster 1/2 en 3/4
 () Nee -> Ga door naar vraag 6

4. Geef a.u.b. voor elk schooltype aan hoeveel leerlingen gebruik maken van de regeling Leerlingenvervoer. U heeft aangegeven dat in totaal ___ leerlingen gebruik maken van de regeling Leerlingenvervoer in uw gemeente.

	Aantal	Weet niet/onbekend
Basisonderwijs	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()
Speciaal onderwijs (cluster 1)*	()	()
Speciaal onderwijs (cluster 2)*	()	()
Speciaal onderwijs (cluster 3/4)*	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 1 t/m 4)**	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (cluster 1)*	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (cluster 2)*	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (cluster 3/4)*	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 1 t/m 4)**	()	()

* gevraagd als gemeenten onderscheid konden maken in clusters

** gevraagd als gemeenten geen onderscheid konden maken in clusters

5. Mocht u iets willen toelichten over de aantallen per schooltype of cluster dan kunt u dat hieronder doen.

6. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2021/2022 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per soort vervoer?

Ja

Nee → Ga door naar vraag 9

7. Geef a.u.b. voor elke vervoerssoort aan hoeveel leerlingen gebruik maken van de regeling Leerlingenvervoer. U heeft aangegeven dat in totaal ___ leerlingen gebruik maken van de regeling Leerlingenvervoer in uw gemeente.

	Aantal	Weet niet/onbekend
Openbaar vervoer zonder begeleiding (trein, bus, tram, metro)	()	()
Openbaar vervoer met begeleiding (trein, bus, tram, metro)	()	()
Aangepast vervoer (taxi, taxibus of rolstoelbus)	()	()
Eigen vervoer (kilometervergoeding motorvoertuig, brommer of fiets)	()	()

8. Mocht u iets willen toelichten over de aantallen per soort vervoer dan kunt u dat hieronder doen.

9. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2021/2022 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per reden voor vervoer? We onderscheiden de volgende redenen:

Afstand alleen: de leerling is niet gehandicapt; de dichtstbijzijnde school ligt verder weg dan de in de verordening vastgestelde kilometergrens van het woonadres (bv. 6 km.)

Combinatie afstand en denominatie: de leerling is niet gehandicapt, de dichtstbijzijnde school sluit niet aan bij de levensovertuiging van de ouders. De dichtstbijzijnde school die daar wel bij aansluit ligt verder weg van het woonadres dan de in de verordening vastgestelde kilometergrens (bv. 6 km.).

Handicap alleen: een leerling kan vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig reizen naar school. Hierbij speelt de reisafstand naar school geen rol.

Combinatie handicap en denominatie: een leerling kan vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig reizen naar school; de dichtstbijzijnde school met een passend aanbod sluit niet aan bij de levensovertuiging van de ouders. De leerling maakt dan gebruik van de gemeentelijke vervoersvoorziening om naar een verder weg gelegen school te kunnen gaan.

Ja

Nee → Ga door naar vraag 12

10. Geef a.u.b. voor elke reden voor vervoer aan hoeveel leerlingen gebruik maken van de regeling Leerlingenvervoer. U heeft aangegeven dat in totaal ___ leerlingen gebruik maken van de regeling Leerlingenvervoer in uw gemeente.

NB: leerlingen kunnen maar in één categorie meetellen!

	Aantal	Weet niet/onbekend
Afstand alleen	()	()
Combinatie afstand en denominatie	()	()
Handicap alleen	()	()
Combinatie handicap en denominatie	()	()
Overige redenen, namelijk _____	()	()

11. Mocht u iets willen toelichten over de aantallen per reden van vervoer dan kunt u dat hieronder doen.

12. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2021/2022 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, over een afstand van 0-10 kilometer, 10-20 kilometer of meer dan 20 kilometer?

Let op: het gaat hier dus niet om de afstandscriteria zoals opgenomen in uw Verordening Leerlingenvervoer!

- () Ja, dit kan ik *apart* aangeven voor aangepast vervoer, openbaar vervoer en eigen vervoer -> Ga door naar vraag 13
 () Ja, dit kan ik aangeven voor alle leerlingen *samen* (aangepast vervoer, openbaar vervoer en eigen vervoer) -> Ga door naar vraag 14
 () Nee -> Ga door naar vraag 16

13. We vragen u hieronder het aantal leerlingen met een vervoersvoorziening in te vullen, per afstandscategorie, achtereenvolgens voor aangepast vervoer, openbaar vervoer en eigen vervoer.

Aantal leerlingen met een voorziening voor *aangepast vervoer*, per afstandscategorie

	Aantal	Weet niet/onbekend
Kort vervoer: tussen 0 en 10 kilometer	()	()
Middellang vervoer: tussen 10 en 20 kilometer	()	()
Ver vervoer: meer dan 20 kilometer	()	()
Anders, namelijk _____	()	()

Aantal leerlingen met een voorziening voor *openbaar vervoer*, per afstandscategorie

	Aantal	Weet niet/onbekend
Kort vervoer: tussen 0 en 10 kilometer	()	()
Middellang vervoer: tussen 10 en 20 kilometer	()	()
Ver vervoer: meer dan 20 kilometer	()	()
Anders, namelijk _____	()	()

Aantal leerlingen met een voorziening voor *eigen vervoer*, per afstandscategorie

	Aantal	Weet niet/onbekend
Kort vervoer: tussen 0 en 10 kilometer	()	()
Middellang vervoer: tussen 10 en 20 kilometer	()	()
Ver vervoer: meer dan 20 kilometer	()	()
Anders, namelijk _____	()	()

-> Ga door naar vraag 15

14. We vragen u hieronder het totaal aantal leerlingen met een vervoersvoorziening in te vullen, per afstandscategorie.

Aantal leerlingen met een voorziening voor *aangepast vervoer*, per afstandscategorie

	Aantal	Weet niet/onbekend
Kort vervoer: tussen 0 en 10 kilometer	()	()
Middellang vervoer: tussen 10 en 20 kilometer	()	()
Ver vervoer: meer dan 20 kilometer	()	()
Anders, namelijk _____	()	()

15. Mocht u iets willen toelichten over de vervoerde leerlingen per afstand dan kunt u dat hieronder doen.

16. Hanteert uw gemeente in de afspraken met de vervoerder een maximale reistijd leerlingenvervoer met aangepast vervoer, met andere woorden hoe lang een leerling onderweg mag zijn enkele reis?

- Nee
 Ja, voor het gehandicapte leerlingenvervoer, namelijk: ____
 Ja, voor het denominatieve leerlingenvervoer, namelijk: ____

17. Is bij uw gemeente bekend hoe lang leerlingen gemiddeld onderweg zijn in het aangepast vervoer enkele reis?

- Helemaal niet
 Ja, globaal -> ga naar vraag 19
 Ja, vrij precies, per schooltype -> ga naar vraag 18

18. Kunt u de gemiddelde reistijd enkele reis in het aangepast vervoer voor leerlingen met een beperking hieronder zo goed mogelijk schatten, zo mogelijk uitgesplitst per sector.

	Gemiddeld in aantal minuten	Weet niet/onbekend
Basisonderwijs	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 1 en 2)	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 3 en 4)	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 1 en 2)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 3 en 4)	()	()

-> Ga door naar vraag 20

19. Kunt u de gemiddelde reistijd enkele reis in het aangepast vervoer voor leerlingen met een beperking hieronder zo goed mogelijk schatten?

	Gemiddeld in aantal minuten	Weet niet/onbekend
Algemene schatting, over sectoren	()	()

-> Ga door naar vraag 21

20. Kunt u hieronder de gemiddelde reistijd enkele reis in het aangepast vervoer voor leerlingen die vanwege denominatie hiervan gebruik maken zo goed mogelijk schatten?

	Gemiddeld in aantal minuten	Weet niet/onbekend
Basisonderwijs	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 1 en 2)	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 3 en 4)	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 1 en 2)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 3 en 4)	()	()

-> Ga door naar vraag 22

21. Kunt u hieronder de gemiddelde reistijd enkele reis in het aangepast vervoer voor leerlingen die vanwege denominatie hiervan gebruik maken zo goed mogelijk schatten?

	Gemiddeld in aantal minuten	Weet niet/onbekend
Algemene schatting, over sectoren	()	()

-> Ga door naar vraag 23

22. Kunt u hieronder de gemiddelde reistijd enkele reis in het aangepast vervoer voor leerlingen die vanwege een beperking en denominatieve redenen hiervan gebruik maken zo goed mogelijk schatten?

	Gemiddeld in aantal minuten	Weet niet/onbekend
Basisonderwijs	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 1 en 2)	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 3 en 4)	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 1 en 2)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 3 en 4)	()	()

-> Ga door naar vraag 24

23. Kunt u hieronder de gemiddelde reistijd enkele reis in het aangepast vervoer voor leerlingen die vanwege een beperking en denominatieve redenen hiervan gebruik maken zo goed mogelijk schatten?

	Gemiddeld in aantal minuten	Weet niet/onbekend
Algemene schatting, over sectoren	()	()

24. Mocht u iets willen toelichten over de reisduur per schooltype of vervoersreden dan kunt u dat hieronder doen.

Kosten van het leerlingenvervoer

25. Welk bedrag is door de gemeente in totaal in **kalenderjaar 2021 uitgegeven** voor de regeling leerlingenvervoer, exclusief BTW, apparaat- en personeelskosten?

€ in 2021 _____

26. Welk bedrag is door de gemeente in totaal **voor kalenderjaar 2022 begroot** voor de regeling leerlingenvervoer, exclusief BTW, apparaat- en personeelskosten?

€ in 2022 _____

De volgende vragen gaan over de gemeentelijke kosten van de regeling Leerlingenvervoer in 2021, uitgesplitst naar schooltype, soort vervoer en reden voor vervoer.

We vragen u om de kosten in hele euro's zoals geregistreerd in uw administratie.

27. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2021** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per schooltype?

Ja, en voor het (v)so kan ik onderscheid maken tussen cluster 1/2 en 3/4

Ja, en voor het (v)so kan ik geen onderscheid maken tussen cluster 1/2 en 3/4

Nee -> Ga door naar vraag 30

28. Geef a.u.b. de uitgaven aan per schooltype

	Aantal	Weet niet/onbekend
Basisonderwijs	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()
Speciaal onderwijs (cluster 1)*	()	()
Speciaal onderwijs (cluster 2)*	()	()
Speciaal onderwijs (cluster 3/4)*	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 1 t/m 4)**	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (cluster 1)*	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (cluster 2)*	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (cluster 3/4)*	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 1 t/m 4)**	()	()

* gevraagd als gemeenten onderscheid konden maken in clusters

** gevraagd als gemeenten geen onderscheid konden maken in clusters

29. Mocht u iets willen toelichten over de kosten per schooltype of cluster dan kunt u dat hieronder doen.

30. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2021** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per soort vervoer (OV, aangepast, eigen)?

- Ja, en bij openbaar vervoer kan ik onderscheid maken tussen OV met en zonder begeleiding
 Ja, en bij openbaar vervoer kan ik geen onderscheid maken tussen OV met en zonder begeleiding
 Nee -> naar vraag 33.

31. Geef aub de kosten aan per soort vervoer.

	Kosten 2021 in euro	Weet niet/onbekend
Openbaar vervoer <u>zonder begeleiding</u> (trein, bus, tram, metro)*	()	()
Openbaar vervoer <u>met begeleiding</u> (trein, bus, tram, metro)*	()	()
Openbaar vervoer <u>totaal</u> (trein, bus, tram, metro)**	()	()
Aangepast vervoer (taxi, taxibus of rolstoelbus)	()	()
Eigen vervoer (kilometervergoeding motorvoertuig, brommer of fiets)	()	()

* gevraagd als gemeenten onderscheid konden maken in clusters

** gevraagd als gemeenten geen onderscheid konden maken in clusters

32. Mocht u iets willen toelichten over de kosten per soort vervoer dan kunt u dat hieronder doen.

33. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2021** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per reden voor vervoer? We onderscheiden de volgende redenen:

Afstand alleen: de leerling is niet gehandicapt; de dichtstbijzijnde school ligt verder weg dan de in de verordening vastgestelde kilometergrens van het woonadres (bv. 6 km.)

Combinatie afstand en denominatie: de leerling is niet gehandicapt, de dichtstbijzijnde school sluit niet aan bij de levensovertuiging van de ouders. De dichtstbijzijnde school die daar wel bij aansluit ligt verder weg van het woonadres dan de in de verordening vastgestelde kilometergrens (bv. 6 km.).

Handicap alleen: een leerling kan vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig reizen naar school. Hierbij speelt de reisafstand naar school geen rol.

Combinatie handicap en denominatie: een leerling kan vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig reizen naar school; de dichtstbijzijnde school met een passend aanbod sluit niet aan bij de levensovertuiging van de ouders. De leerling maakt dan gebruik van de gemeentelijke vervoersvoorziening om naar een verder weg gelegen school te kunnen gaan.

Ja

Nee -> Ga door naar vraag 36

34. Geef a.u.b. de uitgaven aan per reden voor vervoer

	Kosten 2021 in euro	Weet niet/onbekend
Afstand alleen	()	()
Combinatie afstand en denominatie	()	()
Handicap alleen	()	()
Combinatie handicap en denominatie	()	()
Overige redenen, namelijk _____	()	()

35. Mocht u iets willen toelichten over de kosten per reden van vervoer dan kunt u dat hieronder doen.

Ontwikkeling in de kosten voor leerlingenvervoer

36. Is er bij uw gemeente in 2021 sprake van een toe- of afname van de **totale kosten** voor de regeling leerlingenvervoer t.o.v. 2020?

() Bij ons is sprake van een toename van de kosten in 2021 → Ga door naar vraag 37

() Bij ons is sprake van een afname van de kosten in 2021 → Ga door naar vraag 38

() Bij ons zijn de kosten in 2021 gelijk gebleven → Ga door naar vraag 45

37. Hoe groot was deze toename (in euro's)?

€ _____

-> Ga door naar vraag 39

38. Hoe groot was deze afname (in euro's)?

€ _____

39. Kunt u aangeven wat de belangrijkste redenen zijn voor deze toe- of afname van de **totale kosten** in 2021 voor de regeling leerlingenvervoer t.o.v. 2020? (*meerdere antwoorden mogelijk*)

Wij hebben ons beleid gewijzigd

Autonome ontwikkeling van het aantal leerlingen

Gemeentelijke herindeling

Prijsveranderingen bij de vervoerder

Anders, namelijk _____

In onderstaande vragen gaan we in op waar u een eventuele toe- of afname ziet van de vervoerskosten. Als dit voor u niet bekend is kunt u 'weet niet/onbekend' invullen.

40. Vink s.v.p. de schooltypen aan waar u een substantiële toe – of afname van de kosten ziet in 2021 t.o.v. 2020

	Toename kosten	Afname kosten	Geen substantiële toe- of afname	Weet niet/ onbekend
Basisonderwijs	()	()	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 1 t/m 4)	()	()	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 1 t/m 4)	()	()	()	()

41. Mogelijk is binnen het speciaal onderwijs nog onderscheid te maken naar de clusters. Vink s.v.p. de clusters aan waar u een toe – of afname van de kosten ziet in 2021 t.o.v. 2020

	Toename kosten	Afname kosten	Geen toe- of afname	Weet niet/ onbekend
Speciaal onderwijs cluster 1	()	()	()	()
Speciaal onderwijs cluster 2	()	()	()	()
Speciaal onderwijs cluster 3 en 4	()	()	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs cluster 1	()	()	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs cluster 2	()	()	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs cluster 3 en 4	()	()	()	()

42. Vink s.v.p. de soorten vervoer aan waar u een toe –of afname van de kosten ziet in 2021 t.o.v. 2020

	Toename kosten	Afname kosten	Geen toe- of afname	Weet niet/ onbekend
Openbaar vervoer zonder begeleiding (trein, bus, tram, metro)	()	()	()	()
Openbaar vervoer met begeleiding (trein, bus, tram, metro)	()	()	()	()
Aangepast vervoer (taxi, taxibus of rolstoelbus)	()	()	()	()
Eigen vervoer (kilometervergoeding motorvoertuig, brommer of fiets)	()	()	()	()

43. Vink s.v.p. de redenen voor vervoer aan waar u een toe –of afname van de kosten ziet in 2021 t.o.v. 2020

De respondent krijgt bij het beantwoorden de mogelijkheid om de toelichting, zoals opgenomen onder vraag 8, te openen en nogmaals lezen.

	Toename kosten	Afname kosten	Geen toe- of afname	Weet niet/ onbekend
Op grond van alleen afstand	()	()	()	()
Combinatie afstand en denominatie	()	()	()	()
Op grond van alleen handicap	()	()	()	()
Combinatie handicap en denominatie	()	()	()	()

44. Mocht u iets willen toelichten over de toe- of afname van de kosten dan kunt u dat hieronder doen.

Verordeningen en beleidsontwikkelingen

In dit blokje krijgt u vragen over de verordening leerlingenvervoer, de ontwikkelingen in het leerlingenvervoer - in relatie tot de uitgaven - en over regionaal overleg over leerlingenvervoer.

45. Heeft uw gemeente de Verordening Leerlingenvervoer in 2021 of 2022 aangepast?

() Ja

() Nee -> door naar vraag 54

46. Wat heeft u aangepast?

() Wij hebben de nieuwe modelverordening bekostiging Leerlingenvervoer van de VNG (december 2020) ongewijzigd overgenomen -> Ga door naar vraag 50

() Wij hebben de nieuwe modelverordening bekostiging Leerlingenvervoer van de VNG (december 2020) overgenomen met eigen aanpassingen -> Ga door naar vraag 47

() Onze bestaande gemeentelijke Verordening Leerlingenvervoer, zonder gebruik te maken van de nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer van de VNG -> Ga door naar vraag 48

47. Onze voornaamste eigen aanpassingen zijn

-> Ga door naar vraag 49

48. Onze gemeentelijke Verordening Leerlingenvervoer is aangepast op het terrein van *(meerdere antwoorden mogelijk)*

- Type onderwijs waarnaar vervoerd wordt: ja, namelijk _____
- Soort vervoer: ja, namelijk _____
- Reden voor vervoer: ja, namelijk _____
- Afstand voor vervoer: ja, namelijk _____
- Maximale reistijd: ja, namelijk _____
- Definitie van dichtstbijzijnde toegankelijke school
- Overig: ja, namelijk _____

49. In hoeverre hebben de aanpassingen in de verordening naar verwachting gevolgen voor de uitgaven aan leerlingenvervoer?

- het leidt tot hogere kosten
- geen gevolgen
- het leidt tot lagere kosten

50. In hoeverre ziet u in uw gemeente de volgende ontwikkelingen in het leerlingenvervoer?

(In grote mate, enigszins, niet tot nauwelijks)

- meer openbaar vervoer in plaats van taxivervoer?
- meer solovervoer in plaats van busjesvervoer?
- minder aangepast vervoer door inclusiever onderwijs? > weg
- kortere reisafstand door inclusiever of beter passend onderwijs?
- meer leerlingenvervoer in combinatie met ander doelgroepenvervoer?
- meer gebruik van opstapplaatsen?
- meer vraag naar begeleiding in het vervoer

51. In hoeverre hebben deze ontwikkelingen naar verwachting gevolgen voor de uitgaven aan leerlingenvervoer? *[per ontwikkeling die enigszins/ in grote mate speelt (vraag 50)]*

- het leidt tot hoger kosten
- geen gevolgen
- het leidt tot lagere kosten

52. Voert uw gemeente overleg met de andere gemeenten binnen het samenwerkingsverband Passend Onderwijs PO en VO over het stroomlijnen van het leerlingenvervoer?

- Ja, namelijk over _____
- Nee
- Weet ik niet

53. Staat het leerlingenvervoer op de agenda voor het OOGO passend onderwijs over het ondersteuningsplan van het samenwerkingsverband passend onderwijs?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

Aanbesteding

54. Wordt het leerlingenvervoer door uw gemeente samen aanbesteed met ander doelgroepenvervoer (WMO, Jeugdwet) of apart?
- apart aanbesteed, en een andere aanbieder
 - apart aanbesteed, maar dezelfde aanbieder
 - samen aanbesteed
55. Wordt het leerlingenvervoer door uw gemeente gezamenlijk met andere gemeenten aanbesteed?
- Nee
 - Ja, namelijk met (naam gemeente(n)): _____

Kwaliteit

56. Welke kwaliteitseisen heeft uw gemeente gesteld bij de laatste aanbesteding van aangepast vervoer? *(meerdere antwoorden mogelijk)*
- Geen
 - Eisen t.a.v. de opleiding van de chauffeur
 - Eisen t.a.v. de aanwezigheid van een begeleider naast de chauffeur vanuit de vervoerder
 - Eisen t.a.v. de reisduur voor individuele cliënten
 - Eisen t.a.v. het aantal leerlingen in een busje
 - Anders, namelijk: _____
57. Hoe vaak wordt de kwaliteit van het vervoer geëvalueerd met de vervoerder?
- Aan het einde van de looptijd van het contract of voorafgaand aan de verlengingsoptie
 - Jaarlijks
 - Vaker dan jaarlijks, namelijk: _____
 - Incidenteel
 - Niet
58. Op welke manier wordt de kwaliteit van het vervoer geëvalueerd met de vervoerder?
- _____
59. Hoe vaak wordt de kwaliteit van het vervoer geëvalueerd met de ouders/leerlingen?
- Na beëindiging van de vervoersvoorziening voor de betreffende leerling
 - Jaarlijks
 - Vaker dan jaarlijks, namelijk: _____
 - Incidenteel
 - Niet

60. Op welke manier(en) wordt de kwaliteit van het vervoer geëvalueerd met de ouders/leerlingen die gebruik maken van leerlingenvervoer? *(meerdere antwoorden mogelijk)*

- Via klanttevredenheidsonderzoek onder ouders/leerlingen
- Via analyse van klachten
- Via een klankbordgroep of panel van ouders
- Anders, namelijk: _____

61. Als ouders klachten hebben over het vervoer, hoe komt de gemeente dit te weten? *(meerdere antwoorden mogelijk)*

- Ouders geven klachten door aan de vervoerder en alleen als ze er niet uitkomen melden ze dit aan de gemeente
- Gemeente vraagt ouders bepaalde klachten aan de vervoerder maar ook aan de gemeente te melden
- Gemeente heeft inzage in de klachtenregistratie van de vervoerder
- De vervoerder rapporteert periodiek aan de gemeente over de ontvangen klachten en de afhandeling daarvan.
- Anders, namelijk....

62. Is er in de laatste jaren een ontwikkeling in het percentage ouders met klachten?

- Nee, het percentage is stabiel
- Er is een toename
- Er is een afname
- Weet niet

63. Zijn er in de afgelopen jaren aanpassingen aan het beleid gedaan naar aanleiding van evaluaties en/of klachten?

- Nee
- Ja, namelijk: _____

64. Dit is het einde van de vragenlijst. Mocht u nog iets willen toelichten of kwijt willen dan kunt u dat hieronder doen.

Oberon

Postbus 1423, 3500 BK Utrecht

t 030 230 60 90

info@oberon.eu | www.oberon.eu

Utrecht, 14 november 2022

In opdracht van Ministerie van OCW