



Monitor leerlingenvervoer

Meting 2024

Janne de Roode
Wendy de Geus

Inhoud

Conclusie en samenvatting	5
1 Inleiding.....	8
1.1 Aanleiding voor de monitor.....	8
1.2 Leeswijzer	9
2 Onderzoek.....	11
2.1 Onderzoeksvragen.....	11
2.2 Onderzoekopzet.....	11
3 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: totalen.....	13
3.1 Aantal vervoerde leerlingen	13
3.2 Kosten vervoerde leerlingen	14
4 Leerlingenvervoer in aantallen: verdieping.....	17
4.1 Onderwijssoort	17
4.2 Vervoersreden	19
4.3 Vervoerssoort	20
4.4 Vervoersafstand	21
4.5 Reistijd	23
5 Beleid in leerlingenvervoer	24
5.1 Gemeentelijk beleid.....	24
5.2 Regionale samenwerking.....	26
5.3 Aanbesteding.....	28
6 Kwaliteitsbeleid leerlingenvervoer	29
6.1 Kwaliteitseisen en evaluatie	29
6.2 Omgang met klachten	31
6.3 Acties naar aanleiding van klachten	32
Bijlage 1 Onderzoeksmethode	33
Bijlage 2 Vragenlijst monitor leerlingenvervoer 2024.....	35

Conclusie en samenvatting

Met de Monitor Leerlingenvervoer is de omvang van het leerlingenvervoer in Nederland in beeld gebracht. Deze meting is in het najaar 2024 uitgevoerd onder Nederlandse gemeenten en betreft het schooljaar 2023/24. Eerder zijn er metingen gedaan over de periode van 2012 tot en met 2016, en in 2022. 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 2023/24 maakten 75.000 leerlingen gebruik van een gemeentelijke vervoersvoorziening. Het aantal leerlingen met een vervoersvoorziening is sinds de laatste meting over 2021/22 toegenomen met 4,2%. Deze stijging is mogelijk (deels) te verklaren door het aantal Oekraïense vervoerde leerlingen. Waar het aandeel Oekraïense leerlingen in het totaal aantal vervoerde leerlingen in de vorige meting geschat werd op 0,5%, is dat in deze meting gestegen naar 2,8%. In schooljaar 2023/24 maakte omgerekend 3,1% van alle leerlingen gebruik van het leerlingenvervoer, in 2021/22 was dit 3,0%.

De totale kosten die gemeenten in 2023 maakten voor het leerlingenvervoer bedroegen 299 miljoen euro. In 2021 was dit nog 236 miljoen euro. Uiteraard hangt de stijging deels samen met de stijging in het aantal vervoerde leerlingen. Daarnaast is ook de gemiddelde 'vervoersprijs' per leerling flink hoger in 2021/22: € 3.978,-. Dit was in 2021 nog €3.272,-. Opvallend is dat deze toename in de grootste gemeentecategorie (>250 duizend inwoners) een stuk kleiner is vergeleken met de rest van de gemeentegroottes. De toename in kosten per leerling is grotendeels te verklaren door de inflatie: de stijging in de gemiddelde vervoerskosten per leerling betreft 21,6%, de inflatie op vervoerskosten 18,5%.

Vervoer veelal naar (voortgezet) speciaal onderwijs

De meerderheid van de leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer wordt vervoerd naar het speciaal onderwijs (38%) of het voortgezet speciaal onderwijs (31%). Naar het speciaal basisonderwijs wordt 19% vervoerd, naar het basisonderwijs 9% en naar het voortgezet onderwijs 3%. De uitkomsten komen in grote lijnen overeen met die van de voorgaande metingen, al valt op dat het percentage leerlingen dat vervoerd wordt naar het speciaal (voortgezet) onderwijs iets is toegenomen. Van alle leerlingen in het so maakt vier vijfde gebruik van leerlingenvervoer. In het vso dit iets meer dan de helft, in het sbo iets minder dan de helft. Minder dan één procent van de leerlingen in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs krijgt leerlingenvervoer.

Meerderheid van het leerlingenvervoer is aangepast vervoer

In het schooljaar 2023/24 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 voor 80% 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 (3%). Daarnaast zien we dat gemeenten zich bezig houden met het verzelfstandigen van het vervoer: wanneer gemeenten in 2023 of 2024 wijzigingen hebben doorgevoerd in de verordening (28%), komt het stimuleren van zelfstandigheid het vaakst voor. In de aantallen leerlingen per vervoerssoort zien we echter geen ontwikkeling.

¹ Wanneer we in deze rapportage spreken over aantallen leerlingen, dan gaat dat altijd over het aantal leerlingen in het schooljaar (bijvoorbeeld 2023/24). Vervoerskosten hebben altijd betrekking op een heel kalenderjaar, in deze meting is dat 2023.

Leerlingenvervoer op korte afstand neemt toe

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 (91%) 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 vijfde meer dan 20 kilometer van de school. Vooral in de kleinere gemeenten vindt vervoer over lange afstand plaats. Ten opzichte van de vorige meting is er ook een stijging in het aantal vervoerde leerlingen op korte afstand te zien (48% in 2023/24 t.o.v. 35% in 2021/22). Vervoer onder de tien kilometer komt met name in de grotere gemeenten voor.

Reistijd aangepast vervoer nog fors

Er is politiek en maatschappelijk veel te doen rondom de reistijd met taxi en busjes naar school. In 2022 gingen er nog stemmen op om de enkele reistijd te maximeren op 45 minuten. Ten opzichte van de vorige meting zien we echter weinig verandering. Voor het gehandicapte leerlingenvervoer als voor het denominatieve leerlingenvervoer geldt dat ongeveer driekwart van de gemeenten een maximale reistijd heeft afgesproken die boven een uur ligt. Eén op de vijf gemeenten geeft overigens aan geen afspraken te hebben gemaakt over de maximale reistijd. Ongeveer een kwart van de gemeenten met afspraken over reistijd heeft momenteel een enkele reistijd tot een uur afgesproken. Bij de helft van de gemeenten is echter niet bekend hoe lang leerlingen in het aangepast vervoer gemiddeld daadwerkelijk onderweg zijn. Dan andere helft kon dit wel aangeven en die melden gemiddeld een reistijd van gemiddeld 50 minuten.

Gemeentelijk beleid is divers

Het beleid van de gemeenten op het gebied van het leerlingenvervoer loopt uiteen. Hoewel bijna 80% van de gemeenten de mogelijkheid biedt om een extra adres/vervoer naar buitenschoolse opvang te realiseren, zijn andere aspecten zoals het aanwijzen van een opstapplaats, vervoerstraining of het standaard maken van het leerlingenvervoer voor vso-leerlingen door minder dan de helft van de gemeenten opgenomen in het leerlingenvervoerbeleid. Uit de monitor blijkt 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.

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.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) biedt op het gebied van leerlingenvervoer onder anderen een handreiking 'Tips en handvatten in de gemeentelijke uitvoering van leerlingenvervoer' en webinars aan die gemeenten kunnen helpen bij het aanpassen of aanscherpen van het bestaande leerlingenvervoerbeleid. Gemeenten maken hier wisselend gebruik van: ongeveer een derde van de gemeenten geeft aan al gebruik te hebben gemaakt van de handleiding (die december 2023 is verschenen). Van de webinars heeft iets minder dan de helft van de gemeenten gebruik gemaakt.

Samenwerking in de regio is gemeengoed

90% van de gemeenten werkt met andere gemeenten samen op het gebied van leerlingenvervoer. Hierbij komt een gemeenschappelijke aanbesteding het vaakst voor. 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. Een gecombineerde aanbesteding voor leerlingenvervoer met die voor ander doelgroepenvervoer, zoals WMO en Jeugdwet, komt bij meer dan de helft van de gemeenten voor. 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. Ongeveer een derde van de gemeenten maakt daarnaast afspraken met scholen en/of samenwerkingsverbanden over het leerlingenvervoer.

Kwaliteit van het aangepast vervoer krijgt aandacht

De meeste gemeenten bewaken de kwaliteit aan de voorkant: er worden bij de aanbesteding van het aangepaste vervoer door driekwart van de gemeenten specifieke kwaliteitseisen gesteld. Bijna al deze gemeenten stellen eisen aan de opleiding van de chauffeurs, het vervoersmiddel en de klachtenafhandeling. Ook zien we dat eisen rondom de reisduur, het aantal leerlingen in een busje en de aanwezigheid van een begeleider naast de chauffeur door meer gemeenten worden vereist dan tijdens de vorige meting. Tot slot geeft 12 procent van de gemeenten aan dat ze op andere gebieden ook kwaliteitseisen stellen bij de aanbesteding van het leerlingenvervoer. Voorbeelden zijn duurzaamheid, communicatie (zowel met ouders als met de gemeente zelf), personeelsbeleid, tijdigheid van vervoer, frequentie van onderling overleg/afstemming en het voldoen aan het TX keurmerk. Gedurende de looptijd van het vervoerscontract gaan gemeenten wisselend om met de kwaliteitsbewaking. De meeste gemeenten evalueren de kwaliteit van het vervoer structureel met de aanbieder, jaarlijks (28%) of meerdere keren per jaar (59%). Maar er zijn ook gemeenten die alleen incidenteel (8%) evalueren, alleen aan het einde van het contract (4%) of helemaal niet (2%). De evaluatie vindt voornamelijk plaats door middel van een gesprek met de vervoerder. Wanneer vervoerders zich niet aan de eisen houden, geven de meeste gemeenten aan een boete op te leggen. De uitkomsten van deze evaluatie wordt door ruim drie kwart van de gemeenten niet besproken in de gemeenteraad.

Klachten op verschillende manieren in beeld

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.

Bijna de helft 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. Ongeveer een derde van de gemeenten heeft zelf inzage in de klachtenregistratie van de vervoerder. Gemiddeld zijn gemeenten in het schooljaar 2023/24 van 55 klachten van ouders op de hoogte gebracht. Op basis van de klachten passen de meeste gemeenten de individuele afspraken ten aanzien van de leerling aan of scherpen de afspraken met de vervoerder aan.

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. Daarnaast heeft VNG een handreiking uitgebracht met tips en handvatten in de gemeentelijke uitvoering van 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 oorspronkelijk in de periode van 2012 tot en met 2017 gevolgd hoe het gebruik van het leerlingenvervoer zich heeft ontwikkeld. Destijds zijn in opdracht van het Ministerie van OCW drie metingen uitgevoerd, in 2013, 2015 en 2017. Er waren geen vervolgmetingen voorzien. Tijdens een 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 toenmalige minister voor Primair en Voortgezet Onderwijs onder andere toegezegd dat de Monitor Leerlingenvervoer opnieuw zal worden uitgezet om de ontwikkelingen in het leerlingenvervoer te volgen. Daarom heeft het ministerie van OCW

Oberon gevraagd opnieuw een drietal metingen te doen van de monitor. Het voorliggend rapport betreft de tweede vervolgmeting, najaar 2024². In 2026 wordt nogmaals een meting 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 sinds de vorige 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 beleid in het leerlingenvervoer bij gemeenten. Hierbij gaat het om het gemeentelijke beleid, de VNG-ondersteuning, de regionale samenwerking en de aanbestedingen. De

² Het rapport over 2022 is hier te vinden: <https://www.oberon.eu/portfolio/leerlingenvervoer-in-nederland-monitor-2022/>.

kwakeiteitszorg 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 deze meting van de monitor Leerlingenvervoer 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. Welke gemeentelijke beleidswijzigingen hebben er plaatsgevonden?
5. 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 vier metingen (2013, 2015, 2017 en 2022). Immers, een monitor dient op gezette momenten vergelijkbare gegevens op te leveren. De monitor is uitgevoerd onder alle gemeenten in Nederland³ (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 65%. Dit is een 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 populatie⁴.

Tabel 2.1: Respons Monitor Leerlingenvervoer 2024.

Gemeentegrootte	Aantal gemeenten deelname onderzoek (2024)		Aantal gemeenten landelijk (2024)		Respons (2024)
< 20 duizend inwoners	39	17,6%	65	19,0%	60,0%
20-50 duizend inwoners	123	55,4%	182	53,2%	67,6%
50-100 duizend inwoners	39	17,6%	63	18,4%	61,9%
100-150 duizend inwoners	9	4,5%	14	4,1%	64,3%
150-250 duizend inwoners	10	4,5%	14	4,1%	71,4%
>250 duizend inwoners	2	0,9%	4	1,2%	50,0%
Totaal	222		342		65%

³ Het aantal gemeenten in kalenderjaar 2024 bedroeg 342. In 2022 was dit 344, in 2017 388, in 2015 393, en in 2013 nog 408 gemeenten.

⁴ Niet elke gemeente heeft alle vragen beantwoord. Per vraag geven we aan hoe groot de responsgroep is.

Om te bepalen of de 222 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 jongeren⁵ en de spreiding in vakantieregio's⁶.

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 1,8%. 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 de uitkomsten 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=342)	Verdeling responsgroep gemeenten (N=222)	Vershil in procentpunten
Jongeren	<i>Groep 1</i>	33,33%	35,14%	1,81%
	<i>Groep 2</i>	33,33%	32,88%	0,45%
	<i>Groep 3</i>	33,33%	31,98%	1,35%
Regio	<i>Noord</i>	33,92%	32,43%	1,49%
	<i>Midden</i>	31,00%	31,08%	0,08%
	<i>Zuid</i>	35,09%	36,49%	1,40%

⁵ 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.

⁶ Per gemeente is bepaald in welke vakantieregio ze vallen.

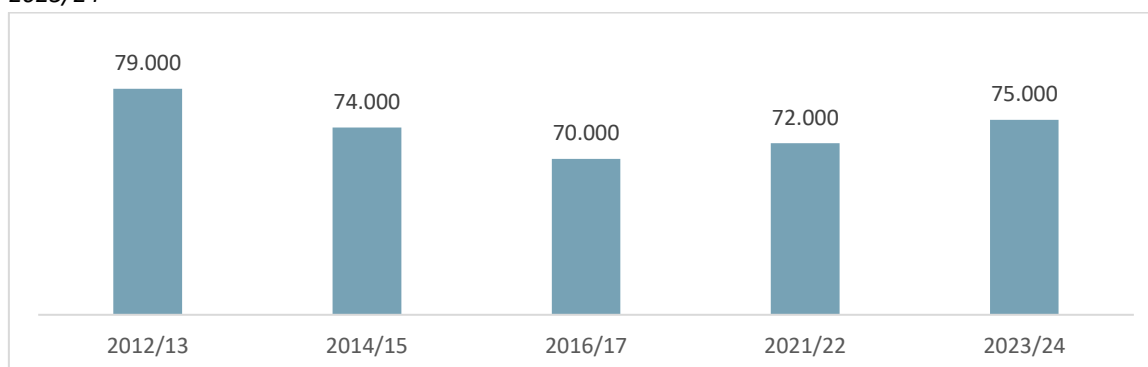
3 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: totalen

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 andere 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 2023/24, terwijl de kosten betrekking hebben op kalenderjaar 2023.

3.1 Aantal vervoerde leerlingen

Op basis van de groep gemeenten in het onderzoek die aantallen leerlingen heeft opgegeven (n=222) 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, 2021/22 en 2023/24



Het aantal leerlingen dat in het schooljaar 2023/24 gebruik heeft gemaakt van leerlingenvervoer is bij benadering 75.000⁷. Er is een kleine groei van het aantal vervoerde leerlingen sinds 2021/22 (+4,2%). Deze stijging is mogelijk (deels) te verklaren door het aantal Oekraïense vervoerde leerlingen⁸. Op het totaal aantal leerlingen in Nederland wordt 3,1 procent vervoerd. In vorige jaren was dit percentage tussen 2,8% en 3%, dus het percentage leerlingen dat wordt vervoerd, lijkt vrijwel stabiel.

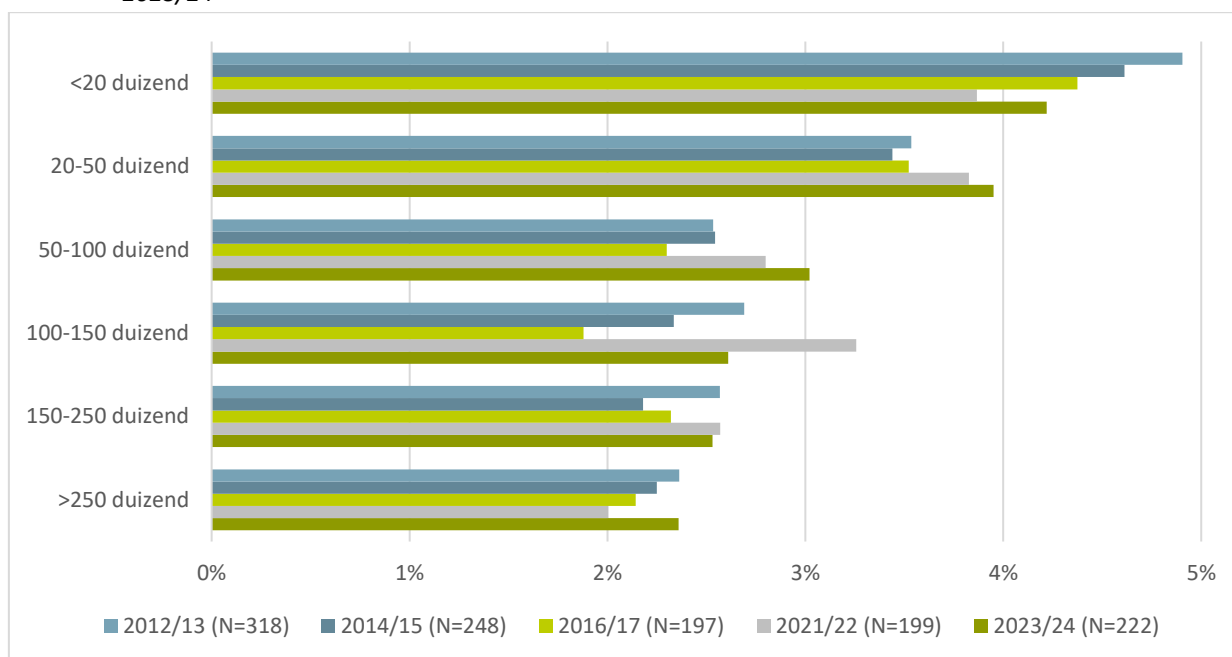
Gemeenten verschillen in het percentage vervoerde leerlingen. Op een enkele uitzondering na ligt het percentage vervoerde leerlingen tussen de 1 en 11 procent. In figuur 3.2 geven we per gemeentegrootte het gemiddelde percentage vervoerde leerlingen weer ten opzichte van het totaal aantal leerlingen.

⁷ Het gaat hier om een berekende schatting, omdat we niet van alle 342 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 In de vragenlijst is aan gemeenten gevraagd of Oekraïense leerlingen mee zijn geteld in het opgegeven aantal vervoerde leerlingen. 107 gemeenten hebben aangegeven dit gedaan te hebben, 115 gemeenten hebben dit niet gedaan. Aan deze laatste groep is gevraagd hoeveel Oekraïense leerlingen gebruikmaken van het leerlingenvervoer. Dit aantal leerlingen is bij het totaal aantal vervoerde leerlingen opgeteld. Het landelijke geschatte aantal vervoerde leerlingen is door deze bijzondere omstandigheden in 2023/24 iets verhoogd: op basis van de opgegeven aantallen van de 115 gemeenten bestaat naar schatting 2,8 procent van de 75.000 uit Oekraïense leerlingen.

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, 2021/22 en 2023/24



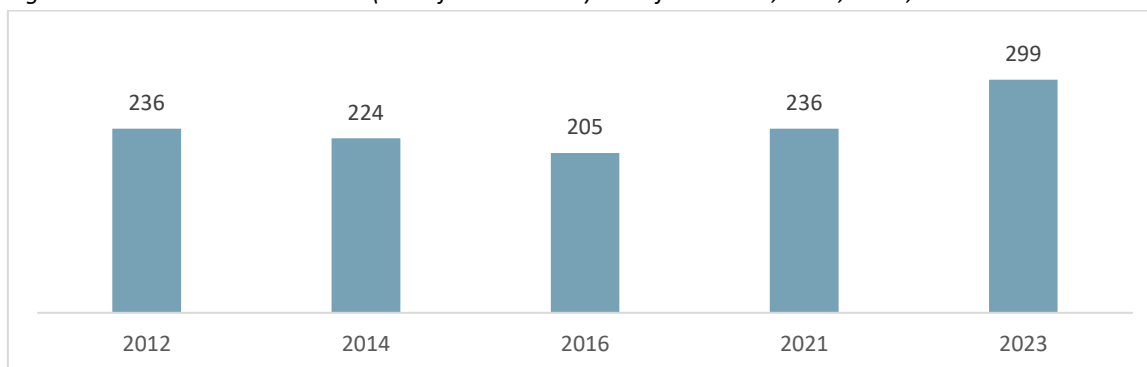
Uit de figuur blijkt dat er grote verschillen zijn tussen gemeenten van verschillende grootte: in de kleinere gemeenten (minder dan 50.000 inwoners) ligt het percentage vervoerde leerlingen – net zoals voorgaande jaren – fors hoger dan bij de grotere gemeenten. Waarschijnlijk geldt voor leerlingen uit 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 2023 voor de regeling Leerlingenvervoer⁹. In totaal hebben 178 van de 222 gemeenten uit de responsgroep de kosten aangegeven (74%).

⁹ In de vragenlijst is net als voorgaande metingen gevraagd om de kosten exclusief BTW en apparaat- en personeelskosten te beschrijven. Uit de toelichtingen blijkt echter dat sommige gemeenten dit niet konden realiseren en de kosten inclusief BTW en apparaat- en personeelskosten hebben beschreven.

Figuur 3.3: Totale vervoerskosten (in miljoenen euro's) in de jaren 2012, 2014, 2016, 2021 en 2023



Voor het kalenderjaar 2023 geldt dat er landelijk bij benadering € 299 miljoen is uitgegeven aan leerlingenvervoer. De totale kosten zijn in absolute zin sinds 2021 flink gestegen (stijging van 26,6%) Maar gezien de extra middelen die gemeenten hebben ontvangen in het gemeentefonds en via een specifieke uitkering voor het leerlingenvervoer van Oekraïense leerlingen¹⁰, zijn de toegenomen kosten voor gemeenten grotendeels gecompenseerd.

Aanvullend hebben we naar de begroting voor 2024 gevraagd. Gewogen naar gemeentegrootte berekenen we de landelijk begrote kosten voor 2024 op 308 miljoen euro. Gemeenten verwachten dus dat de kosten verder zullen toenemen.

Op basis van de schattingen van kosten en vervoerde leerlingen berekenden we de gemiddelde vervoerskosten per vervoerde leerling. Deze zijn € 3.978 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, in 2016 was dit € 2.915 euro en in 2021 was dit €3.272 euro. Uiteraard zijn de prijzen de laatste jaren overall gestegen, volgens het CBS lag het prijspeil voor de vervoerssector zo'n 18,5 procent hoger in 2023 dan in 2021¹¹. Op basis van de landelijke schatting is de kostenstijging per vervoerde leerling hoger (21,6%) 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.

¹⁰ Het gemeentefonds is in 2022 en 2023 verhoogd met respectievelijk 7,3% en 8,2% (vanwege de hoge inflatie en loonprijsbijstelling). Ook zijn er in 2022 en 2023 specifieke uitkeringen aan gemeenten geweest voor leerlingenvervoer van Oekraïense leerlingen van respectievelijk € 9,2 miljoen en € 21,4 miljoen.

¹¹ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83760ned#shortTableDescription>

¹² In het totale budget voor het gemeentefonds worden door BZK loon- en prijsbijstellingen doorgevoerd. De kostenstijging in het leerlingenvervoer is hierdoor deels gecompenseerd.

Figuur 3.4: Gemiddelde kosten per vervoerde leerling, naar gemeentegrootte



De kosten per vervoerde leerling zijn over het algemeen toegenomen sinds de vorige meting. De gemeentegrootte blijkt een verschil te maken voor de kosten per leerling. Waar in 2021 de gemeenten met meer dan 250 duizend inwoners de hoogste kosten per vervoerde leerling hadden, zijn dat nu de gemeenten met minder dan 20 duizend inwoners. 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.

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 en vervoersredenen erg klein (n=6). De resultaten gelden hierdoor alleen voor een zeer selecte groep gemeenten. We presenteren daarom geen uitsplitsingen van deze kosten. Er waren echter wel voldoende gemeenten die de kosten gesplitst per vervoerssoort weer konden geven. Deze resultaten zijn wel weergegeven in dit hoofdstuk.

Leeswijzer

De aantallen leerlingen die in dit hoofdstuk worden gepresenteerd gaan steeds over het schooljaar 2023/24, terwijl de kosten betrekking hebben op een kalenderjaar 2023. 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 hoofdlijnen¹³.

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.

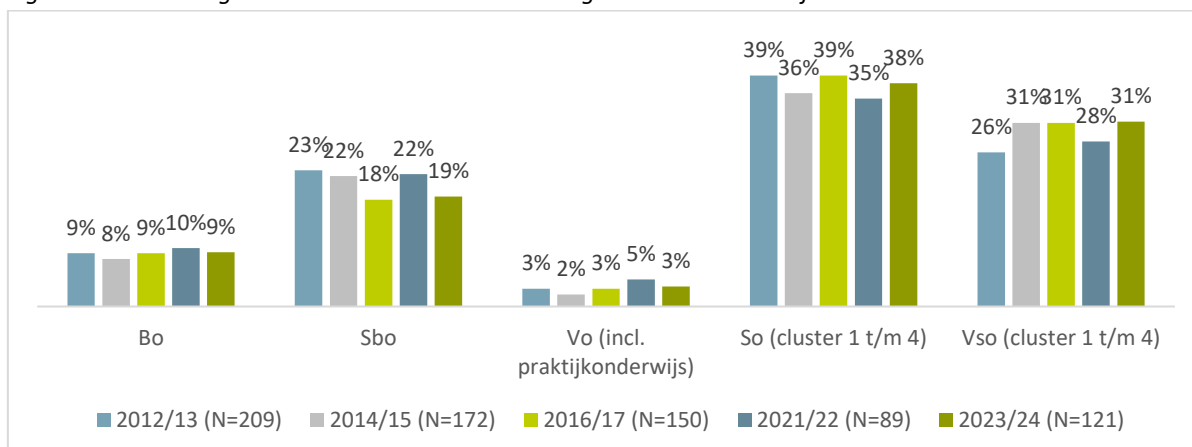
Vervoer per onderwijssoort

Van de 222 gemeenten kunnen 121 gemeenten (55%) een onderscheid maken in het aantal vervoerde leerlingen per onderwijssoort: basisonderwijs, speciaal basisonderwijs, voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs¹⁴. Bij de overige gemeenten was dit niet mogelijk vanuit hun administratiesysteem. In onderstaande figuur geven we weer hoe de aantallen vervoerde leerlingen per onderwijssoort zich in deze gemeenten verhouden tot elkaar.

¹³ Van de groep gemeenten die gerespondeerd hebben weten we dat deze representatief zijn voor de populatie (zie H2.2).

¹⁴ Een paar gemeenten konden so en vso niet uitsplitsen en hebben die bij een van beide opgeschreven.

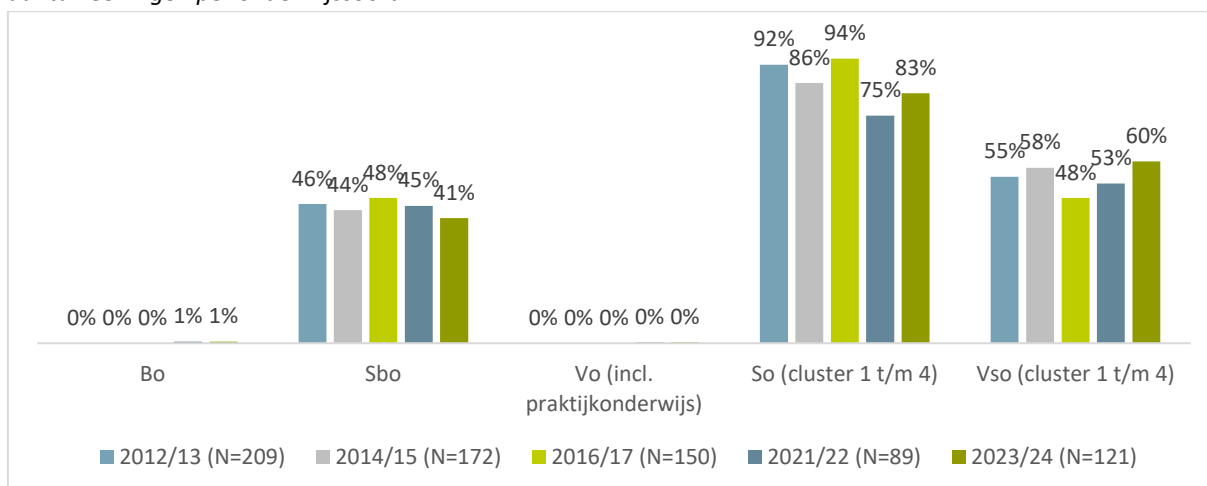
Figuur 4.1: Verdeling van het aantal vervoerde leerlingen over de onderwijssoorten



De verdeling over de onderwijssoorten lijkt in 2023/24 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 betreft bij de gemiddelde gemeente een vijfde van de vervoerde leerlingen. 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, nieuwkomersvoorzieningen¹⁵ hoogbegaafdheidsonderwijs valt. Daarnaast benoemen een aantal gemeenten dat leerlingen uit het regulier onderwijs ook gebruik maken van het leerlingenvervoer vanwege geloofsovertuigingen.

Om deze verschillen beter te kunnen interpreteren hebben we ook gekeken naar het percentage vervoerde leerlingen op het totaal aantal leerlingen per onderwijssoort¹⁶.

Figuur 4.2: Percentage leerlingen dat gebruik maakt van de regeling Leerlingenvervoer op het totaal aantal leerlingen per onderwijssoort¹⁷



¹⁵ Gemeenten kunnen kosten voor deze groep leerlingen declareren bij het COA

¹⁶ 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 (o.b.v. openbare DUO-informatie).

¹⁷ Het percentage "0%" moet gelezen worden als "kleiner dan 1%"

Het valt op dat het percentage vervoerde leerlingen in het so en het vso ten opzichte van het schooljaar 2021/22 is toegenomen. Ruim 80% van de leerlingen in het so maakt gebruik van leerlingenvervoer. In het vso gaat het om 60%, in het sbo om ongeveer 40%.

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 0,3 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.

4.2 Vervoersredenen

We hebben gemeente gevraagd het aantal vervoerde leerlingen in 2023/24 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 (tot 2016/2017) nog de helft van de gemeenten deze uitsplitsing naar vervoersredenen vanuit hun administratiesysteem kon maken, was dat nu slechts 42 van de 222 gemeenten (19%), waarbij de grotere gemeenten niet vertegenwoordigd waren. We rapporteren deze gegevens daarom niet, om geen vertekend beeld te geven. In de voorgaande metingen (tot 2016/2017) werd het merendeel van de vervoerde leerlingen vervoerd op grond van een handicap.

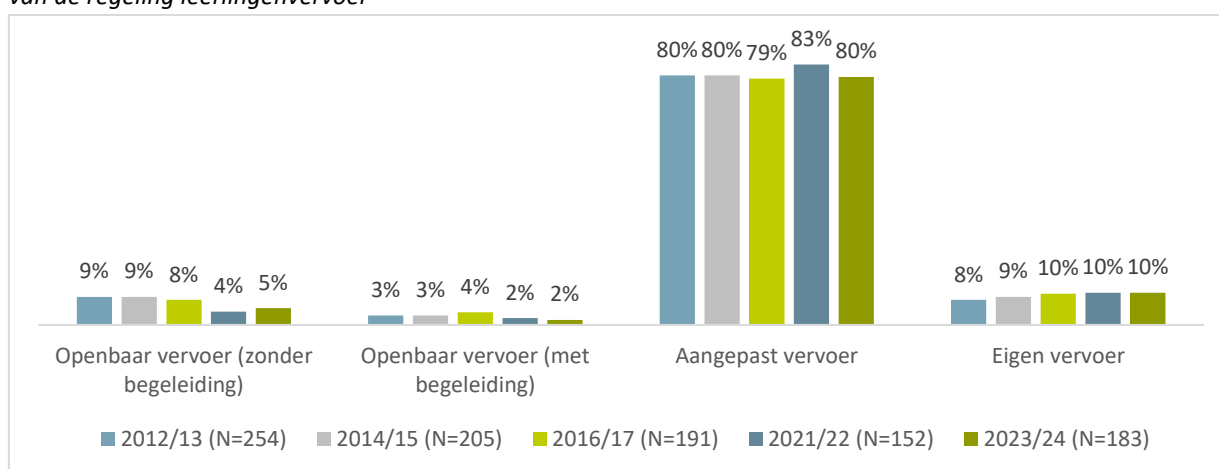
4.3 Vervoerssoort

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 en de kosten per soort vervoer.

Aantallen per vervoerssoort

De aantallen leerlingen per vervoerssoort zijn door 183 van de 222 gemeenten aangeleverd. In onderstaande figuur geven we weer hoe het aantal vervoerde leerlingen per onderwijssoort zich in deze gemeenten verhouden tot elkaar.

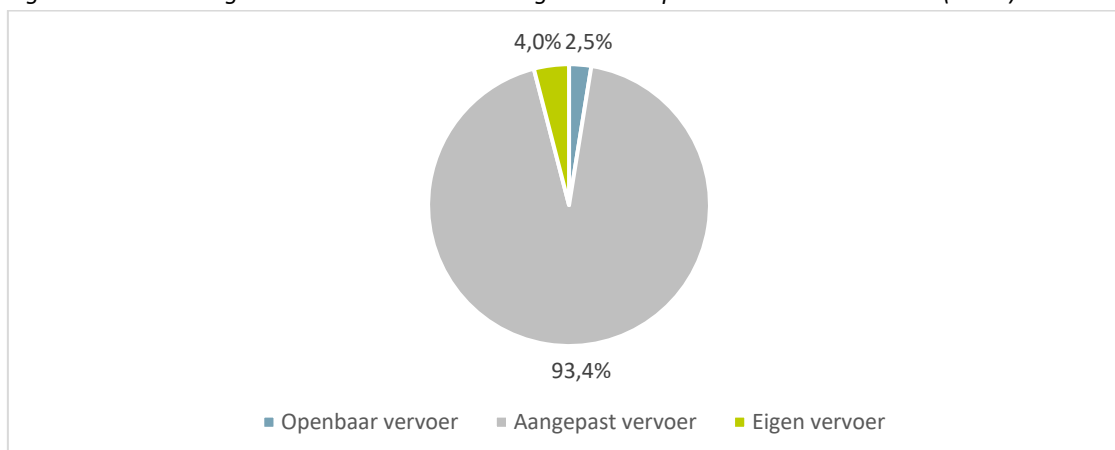
Figuur 4.3: Percentage leerlingen per vervoerssoort van het totale aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling leerlingvervoer



We zien dat er tussen de verschillende metingen weinig is veranderd. Verreweg de meeste vervoerde leerlingen (ongeveer 80%) maken gebruik van de taxi, taxibus of rolstoelbus. Slechts 1% van de leerlingen binnen het aangepast vervoer maakt gebruik van individueel vervoer, de rest van de leerlingen maakt gebruik van groepsvervoer. Zo'n zeven 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%). Van deze 10% gaat het om bijna 8,5% van de gevallen over kilometervergoeding van een motorvoertuig. In de andere gevallen 1,5% gaat het over de vergoeding van een brommer of fiets. Dat een leerling gebruik maakt van een combinatie van vervoerssoorten komt in 3% van de gevallen voor (niet in tabel).

Kosten per vervoerssoort

Aan de gemeenten is gevraagd of zij de uitgegeven kosten van 2023 uit konden splitsen per vervoerssoort. 64 van de 222 gemeenten gaven aan dit te kunnen doen. In onderstaande figuur geven we weer hoe de uitgegeven kosten in 2023 per vervoerssoort zich verhouden tot elkaar.

Figuur 4.3: Percentage kosten rondom het leerlingenvervoer per vervoerssoort in 2023 (N=64)¹⁸

We zien dat de gemeenten veruit de meeste kosten maken rondom het aangepast vervoer (ruim 90%). 4% van de kosten in 2023 bedragen kosten voor eigen vervoer, en 2,5% kosten voor openbaar vervoer. Aangezien de meeste leerlingen gebruik maken van het aangepast vervoer zijn deze resultaten niet verrassend.

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 2023/24.

Tabel 4.1: Afstandscriterium vanuit de verordening *Leerlingenvervoer* om voor vervoer in aanmerking te komen* (N=218)

	Tussen 0 en 2 kilometer	Tussen 2 en 4 kilometer	Tussen 4 en 6 kilometer	6 of meer kilometer
Basisonderwijs	3,2%	2,3%	6,4%	90,8%
Speciaal basisonderwijs	5,0%	5,0%	15,1%	78,9%
SO cluster 1 t/m 4	13,3%	7,8%	12,4%	72,5%
VSO cluster 1 t/m 4	13,3%	6,4%	7,8%	77,5%

*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 (88%) 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

¹⁸ Hierbij is alleen gekeken naar de kosten van de 64 gemeenten. Het betreft een bedrag van bijna € 54 miljoen.

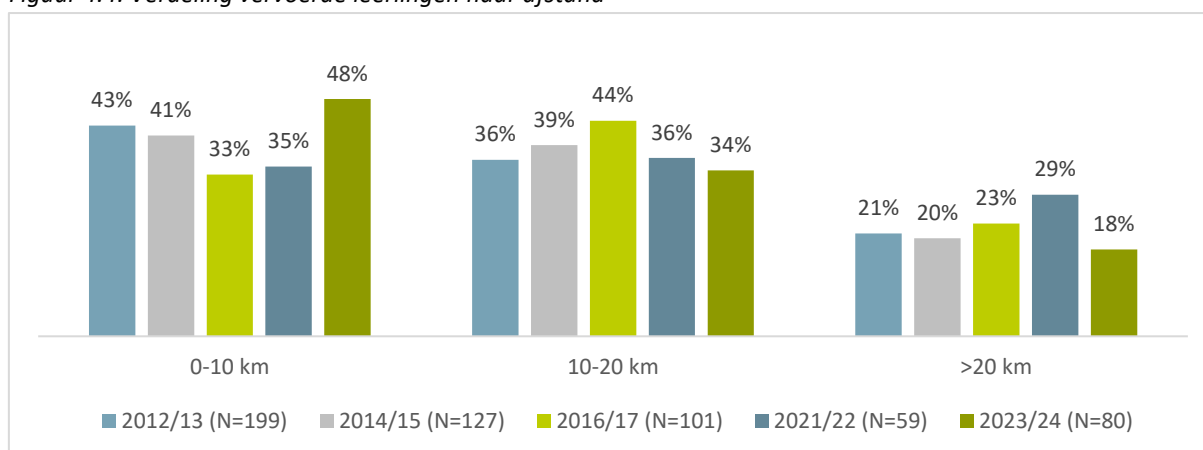
het speciaal basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs. Bij leerlingen van het (V)SO vergoedt één op de acht gemeenten de vervoerskosten al vanaf 0-2 kilometer.

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.

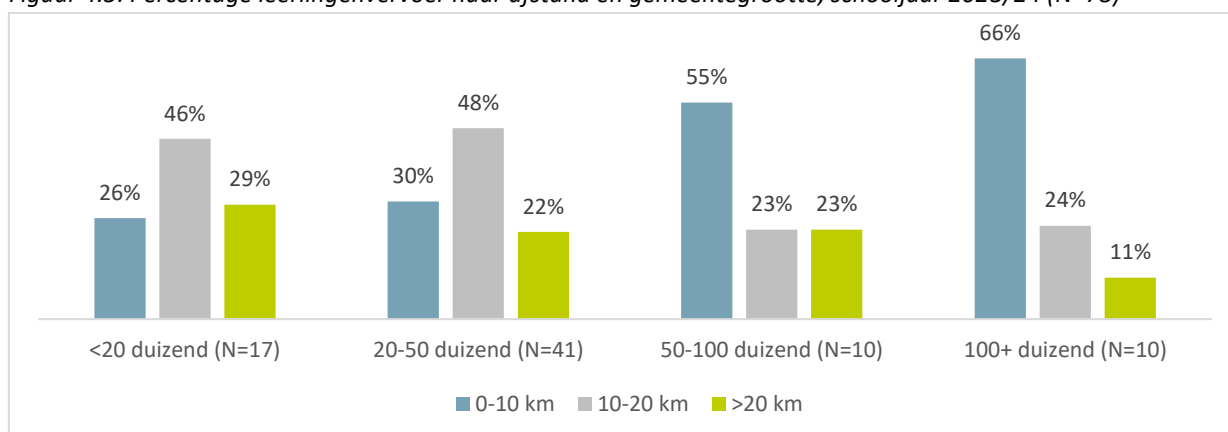
80 van de 202 gemeenten geven aan een uitsplitsing te kunnen maken in het aantal vervoerde leerlingen met een bekostiging in afstand¹⁹.

Figuur 4.4: Verdeling vervoerde leerlingen naar afstand



Er is te zien dat het vervoer over kortere afstanden is toegenomen: bijna de helft van de vervoerde leerlingen woont maximaal 10 kilometer van de school af. 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 2023/24 (N=78)



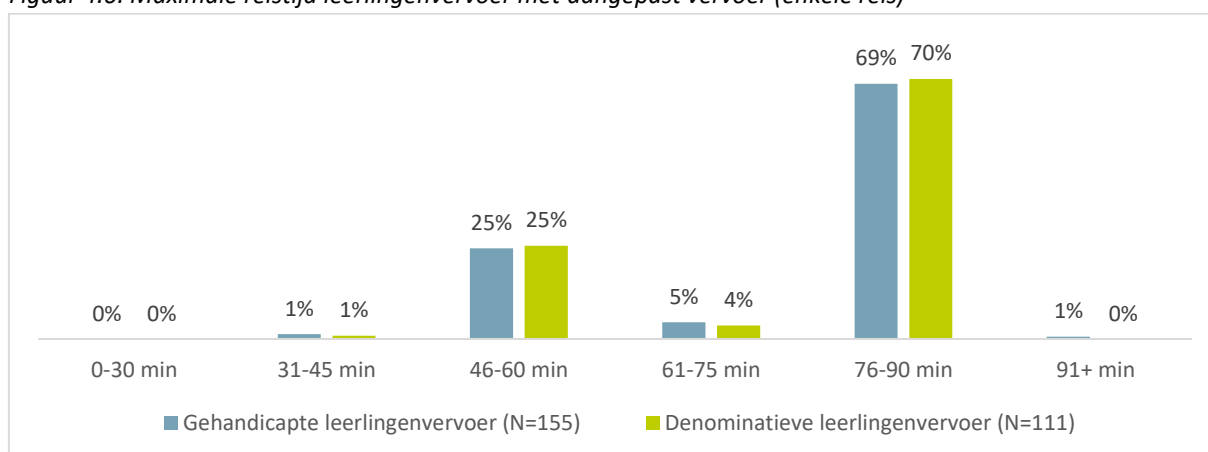
¹⁹ Het gaat hier om alle leerlingen met een vervoersvoorziening, in tegenstelling tot Tabel 4.1, waar het alleen gaat om leerlingen zonder handicap.

4.5 Reistijd

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

40 gemeenten (19%) hebben hierover geen afspraken gemaakt. De andere gemeenten (174 gemeenten, 81%) hebben wel afspraken gemaakt. Voor het gehandicapte leerlingenvervoer geldt dat driekwart van de gemeenten een maximale reistijd voor aangepast vervoer heeft afgesproken, voor het denominatieve leerlingenvervoer geldt dit voor iets meer dan de helft van de gemeenten. Zowel voor het gehandicapte leerlingenvervoer, als voor het denominatieve leerlingenvervoer geldt dat ongeveer driekwart van de gemeenten een maximale reistijd voor aangepast vervoer heeft afgesproken die boven een uur ligt. Ongeveer een kwart 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.

49 procent van de 210 gemeenten wist hoelang leerlingen gemiddeld onderweg zijn. 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. 55 gemeenten hebben hier gebruik van gemaakt. Een aantal keer is genoemd dat gemeenten afspraken hebben over de maximale overschrijdingstijd: zo mag het aangepast vervoer maximaal de normale reistijd van huis naar school plus 45 minuten bedragen. Ook benoemt een deel van de gemeenten dat de maximale reistijd vaker dan gewenst wordt overtreden, mede door wisselingen van chauffeurs, drukte op de weg of het feit dat het vervoer langs meerdere scholen moet gaan, maar ook omdat de kinderen ver van de school af wonen en al snel tegen een normale reistijd van 30-45 minuten aanlopen.

5 Beleid in leerlingenvervoer

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

- Gemeentelijk beleid
- VNG-ondersteuning op het gebied van leerlingenvervoer
- Regionale samenwerking
- Gezamenlijke aanbestedingen

5.1 Gemeentelijk beleid

Gemeenten kunnen eigen beleidskeuzes maken met betrekking tot het leerlingenvervoer. Wij hebben gevraagd welke aspecten onderdeel zijn van het beleid binnen de gemeenten. De resultaten zijn weergegeven in figuur 5,1.

Figuur 5.1: Percentage gemeenten die onderstaande aspecten als onderdeel hebben van het leerlingenvervoerbeleid (N=206)

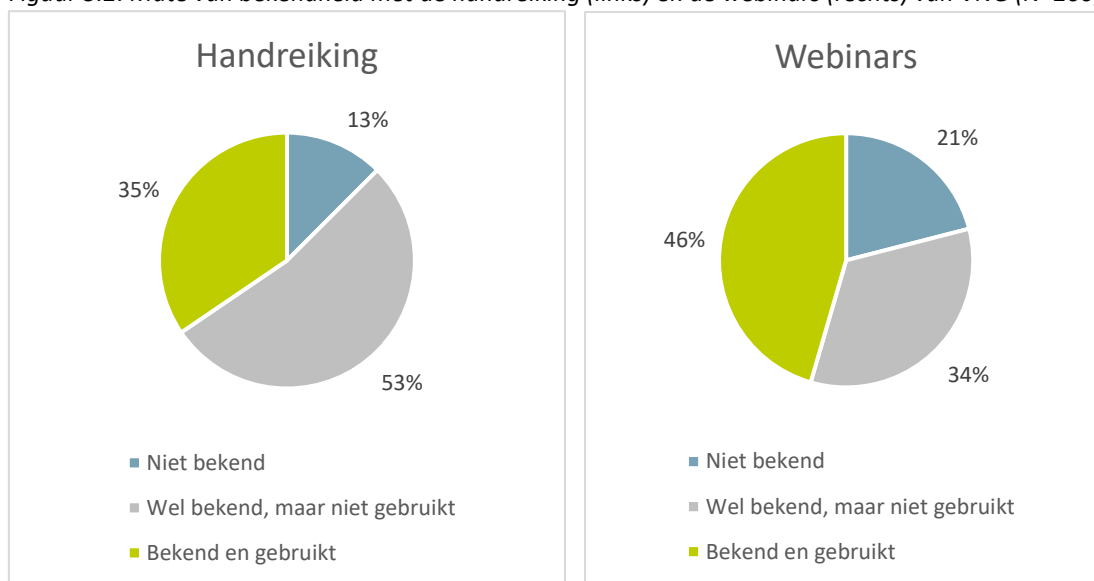


Bijna 80% van de gemeenten bieden de mogelijkheid voor een extra adres/vervoer naar de buitenschoolse opvang. Meer dan een derde van de gemeenten wijst opstapplaatsen aan, biedt vervoerstraining aan en maakt een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan. Aanvullend hebben 30 gemeenten andere aspecten van hun beleid beschreven:

- Het bieden van een telefonisch gesprek met de consulent leerlingenvervoer;
- Het aanbieden van gecombineerd vervoer;
- Het verplicht stellen van 1 dag waarop de ouders zelf verantwoordelijk worden gesteld voor het vervoer;
- Een meerjarenbeschikking van vier jaar voor een groep leerlingen die langdurig in het (v)so zal blijven;
- Vervoer naar stage/ISK's/schakelklassen/taalonderwijs;
- Het stimuleren van het zelfstandig reizen.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) biedt rondom de gemeentelijke verordeningen op het gebied van leerlingenvervoer meerdere producten aan die gemeenten kunnen helpen bij het aanpassen of aanscherpen van het bestaande leerlingenvervoerbeleid. Zo heeft VGN eind 2023 de handreiking ‘Tips en handvatten in de gemeentelijke uitvoering van leerlingenvervoer’ uitgebracht en het afgelopen jaar drie webinars georganiseerd. We hebben aan de gemeenten gevraagd in hoeverre zij gebruik hebben gemaakt van deze producten en hoe zij deze waarden.

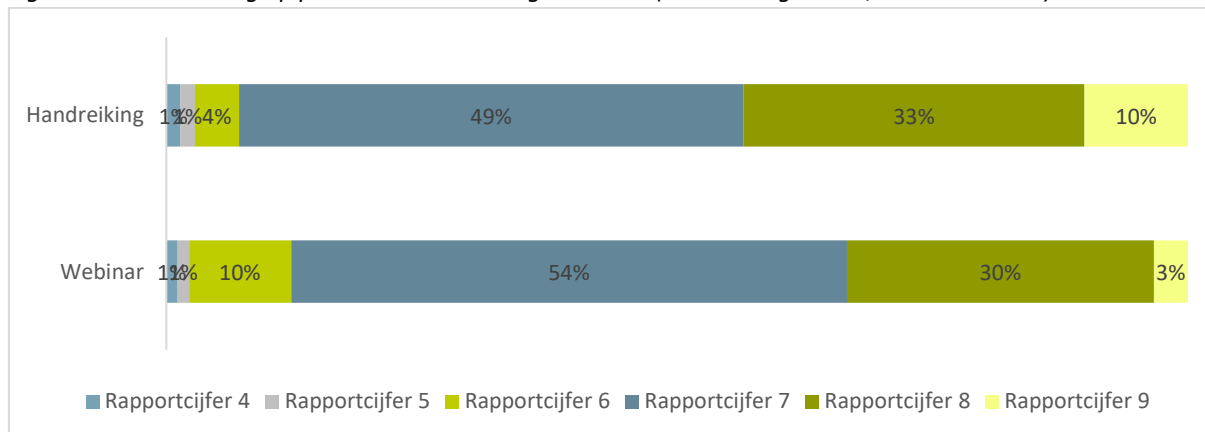
Figuur 5.2: Mate van bekendheid met de handreiking (links) en de webinars (rechts) van VNG (N=200)



Zoals in figuur 5.2 te zien is, zijn de handreiking en de webinars bij de meeste gemeenten bekend. Iets minder dan de helft van de gemeenten heeft gebruik gemaakt van de webinars. Voor de handreiking geldt dat ongeveer een derde van de gemeenten er gebruik van heeft gemaakt.

De gemeenten beoordelen de producten van de VNG positief: de meeste gemeenten beoordelen beide producten met een zeven of hoger. De handreiking krijgt gemiddeld een rapportcijfer van 7,4, de webinar een gemiddeld rapportcijfer van 7,2.

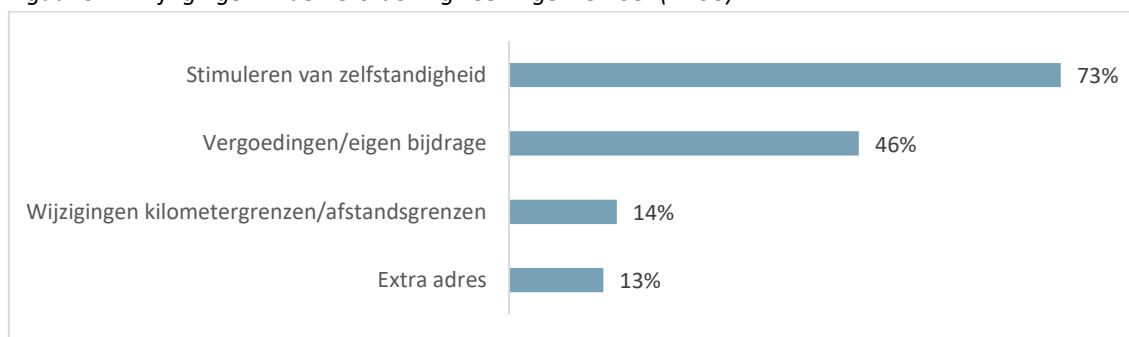
Figuur 5.3: Beoordeling op producten VNG door gemeenten (handreiking N = 69, webinar N = 91)



Ook is aan de gemeenten gevraagd of en zo ja, welke wijzigingen zij in 2023 of 2024 hebben doorgevoerd in de Verordening Leerlingenvervoer. 72% van de 200 gemeenten geeft aan geen wijzigingen te hebben doorgevoerd in de verordening. Bijna drie kwart van de gemeenten die wel veranderingen in de verordening hebben doorgevoerd, hebben dit gedaan op het gebied van het stimuleren van zelfstandigheid. Bijna de helft van de gemeenten heeft wijzigingen in de vergoedingen/eigen bijdragen doorgevoerd.

22 gemeenten hebben aangegeven aanvullende wijzigingen te hebben doorgevoerd. Zo benoemen ze dat de verordening hebben aangepast naar het huidige VNG voorstel, een differentiatie van reistijd per schooltype is doorgevoerd, wijzigingen zijn aangebracht in terminologie (“toegankelijke school” i.p.v. “passende school”), het mogelijk stellen van het afgeven van meerjarig vervoer en het uitbreiden van de plekken waar leerlingen naar toe vervoerd kunnen worden (denk aan stage, (hoog)begaafdheids-onderwijs, etc.).

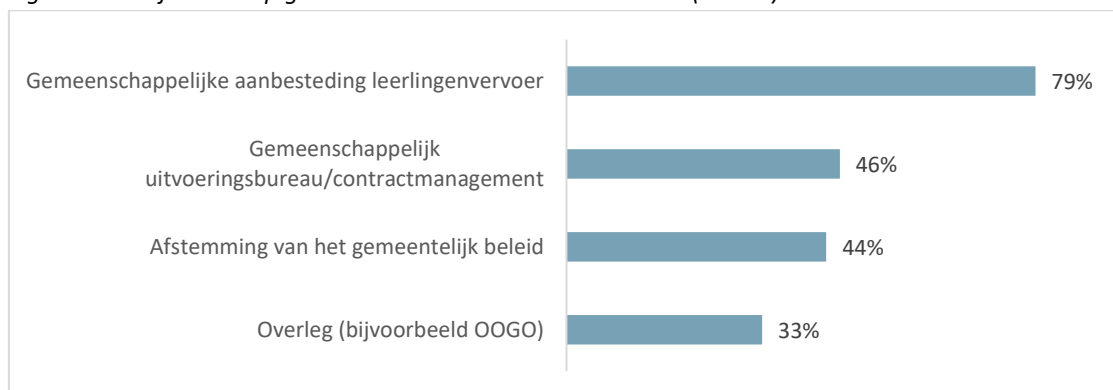
Figuur 5.4: Wijzigingen in de Verordening Leerlingenvervoer (N=56)



5.2 Regionale samenwerking

Aan de gemeenten is gevraagd in hoeverre zij samenwerken met andere gemeenten. Van de 200 gemeenten geeft 91% van de gemeenten aan dat zij samenwerken met andere gemeenten op bepaalde gebieden. In figuur 5.5 is een overzicht van de wijze waarop gemeenten met elkaar samenwerken te vinden. De meeste gemeenten hebben een gemeenschappelijke aanbesteding voor het leerlingenvervoer (79%, vorige meting 75%). Iets minder dan de helft van de gemeenten heeft een gemeenschappelijk uitvoeringsbureau/contractmanagement of stemt het gemeentelijk beleid met elkaar af. Een derde van de gemeenten overlegt met elkaar op het gebied van leerlingenvervoer, bijvoorbeeld tijdens de OOGO.

Figuur 5.5: Wijze waarop gemeenten met elkaar samenwerken (N=193)

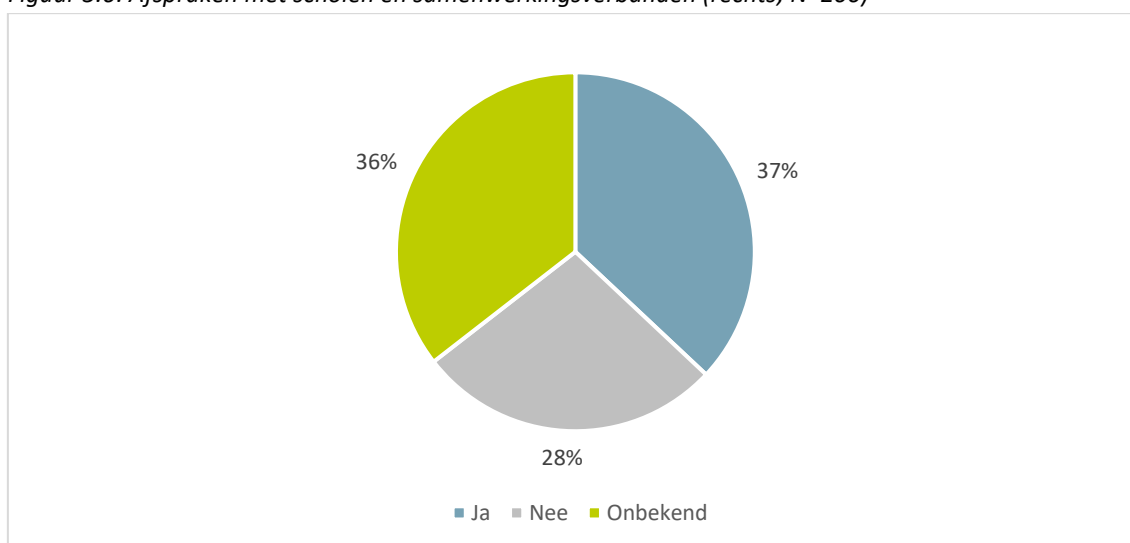


Tien gemeenten hebben aangegeven dat zij ook op andere gebieden samenwerken met andere gemeenten als het aankomt op het leerlingenvervoer. Zo hebben sommige gemeenten een gezamenlijke regisseur, bespreken gemeenten casussen met elkaar, wordt het leerlingenvervoer van meerdere gemeenten belegd bij één gemeente of zijn er plannen om andere gemeenten op te zoeken in de samenwerking.

Gemeenten noemen verschillende redeneren waarom ze kiezen voor een samenwerking met andere gemeenten. Zo is het kostenbesparend en efficiënt: door gezamenlijk op te trekken kunnen de gemeenten de kosten delen, maar is er ook in totaal meer geld beschikbaar en wordt het leerlingenvervoer in verhouding goedkoper. Kleinere gemeenten geven aan dit prettig te vinden, aangezien zij zelf relatief weinig middelen tot hun beschikking hebben en het alleen wellicht niet (goed) hadden kunnen regelen. Gemeenten kunnen door samen te werken ook leren van elkaars kennis en expertise. Daarnaast gaat veel vervoer over de grenzen van de gemeenten heen, waardoor het waardevol is om gezamenlijke afspraken te maken. Zo kunnen leerlingen uit verschillende gemeenten gecombineerd worden in een taxi.

Naast de samenwerking met andere gemeenten kunnen gemeenten afspraken maken met scholen en/of samenwerkingsverbanden.. De resultaten zijn weergegeven in figuur 5.6.

Figuur 5.6: Afspraken met scholen en samenwerkingsverbanden (rechts, N=200)



Ongeveer een derde van de gemeenten heeft afspraken met scholen en/of samenwerkingsverbanden op het gebied van leerlingenvervoer. Er worden verschillende afspraken gemaakt op het gebied van:

- Toeleiding
- Vervoer naar specifieke scholen
- Afstemming over de nieuwe verordening/beleid
- Plaatsing van leerlingen bij dichtstbijzijnde scholen
- (Reële) communicatie over leerlingenvervoer naar ouders
- Vervoer voor stage
- Schooltijden/wachttijden.

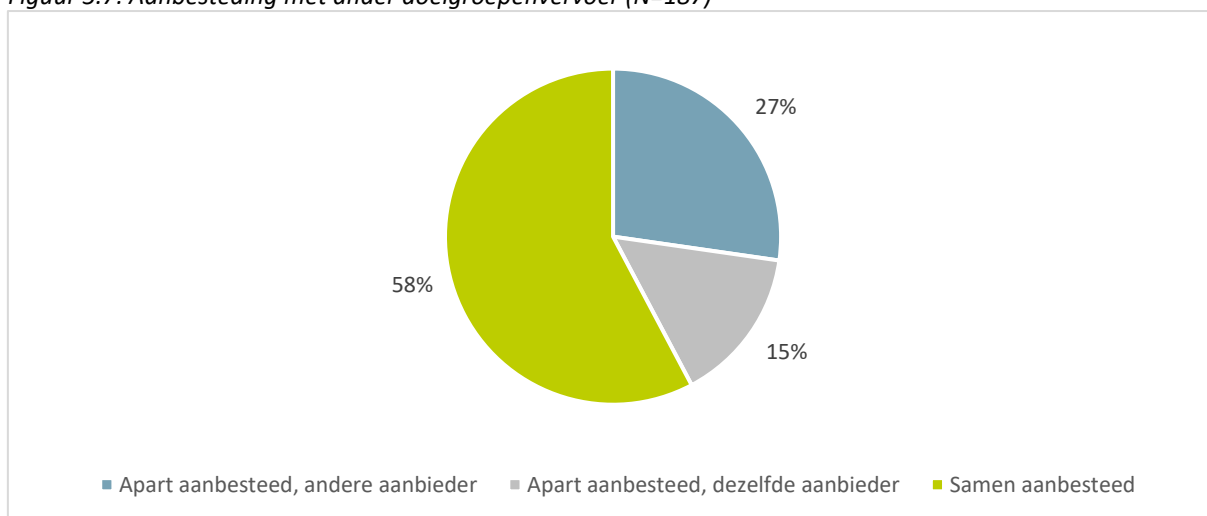
De gemeenten hebben over het algemeen een keer in het half jaar contact met scholen en/of samenwerkingsverbanden over (een van) deze thema's. Sommigen doen het iets vaker, anderen iets

minder vaak. Een paar gemeenten komen alleen voor specifieke gelegenheden bij elkaar, bijvoorbeeld voor het aanpassen van de verordening.

5.3 Aanbesteding

Aan de gemeenten is gevraagd of het leerlingenvervoer gezamenlijk aanbesteed wordt met ander doelgroepenvervoer, of dat het apart wordt gehouden. In figuur 5.7 zijn de resultaten weergegeven.

Figuur 5.7: Aanbesteding met ander doelgroepenvervoer (N=187)



Meer dan de helft van de gemeenten heeft het leerlingenvervoer gezamenlijk aanbesteed met ander doelgroepenvervoer. Dit is een stijging ten opzichte van de vorige meting: toen gaf 49% van de gemeenten aan dat er gezamenlijk is aanbesteed. De redenen die het vaakst hiervoor genoemd worden, zijn efficiëntie, kostenbesparing (aangezien ritten gecombineerd kunnen worden) en schaalvoordelen.

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.

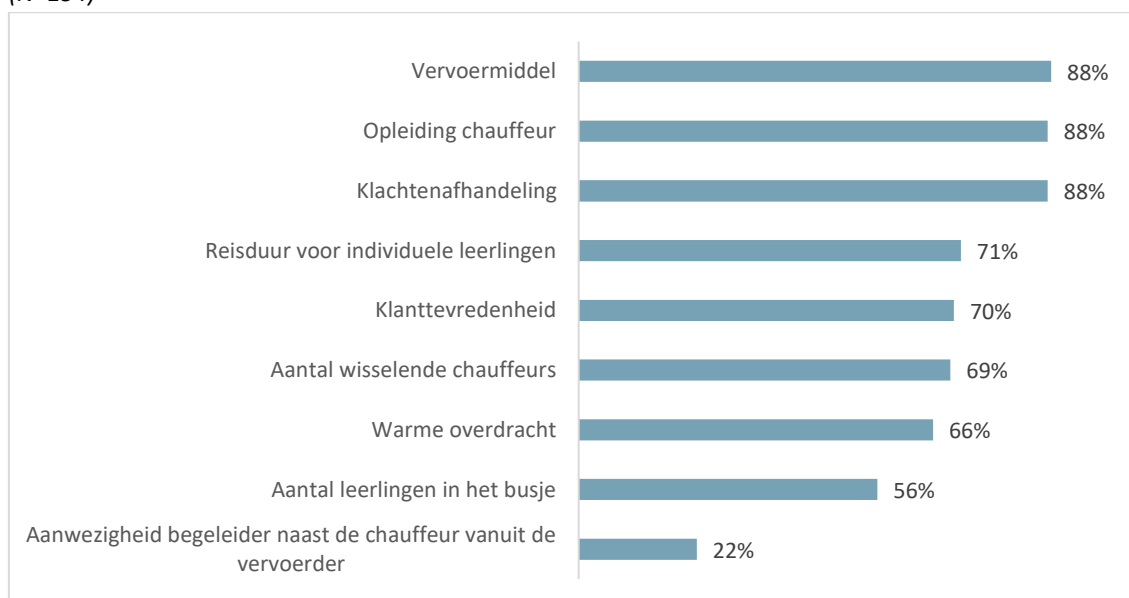
6.1 Kwaliteitseisen en evaluatie

Aan de gemeenten is gevraagd of zij eisen rondom kwaliteit hebben gesteld bij de aanbesteding. Van de 200 gemeenten geven 154 gemeenten (77%) aan dat zij eisen hebben. Van de overige gemeenten geven de meesten aan dit niet te weten.

In figuur 6.1 zijn de door de gemeente aan de vervoerder gestelde kwaliteitseisen weergegeven. Bijna alle gemeenten hebben eisen rondom het vervoersmiddel, de opleiding van de chauffeur en de klachtenafhandeling. Daarnaast heeft meer dan de helft van de gemeenten eisen rondom de reisduur, klanttevredenheid, aantal wisselende chauffeurs, de warme overdracht en het aantal leerlingen in het busje. De aanwezigheid van een begeleider vanuit de vervoerder wordt door ongeveer een vijfde van de gemeenten beschreven als een kwaliteitseis.

Ten slotte geven 18 gemeenten (12%) aan dat ze op andere gebieden ook kwaliteitseisen stellen bij de aanbesteding van het leerlingenvervoer. Deze eisen zijn onder meer duurzaamheid, communicatie (zowel met ouders als met de gemeente zelf), personeelsbeleid, tijdigheid van vervoer, frequentie van onderling overleg/afstemming en het voldoen aan het TX keurmerk.

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



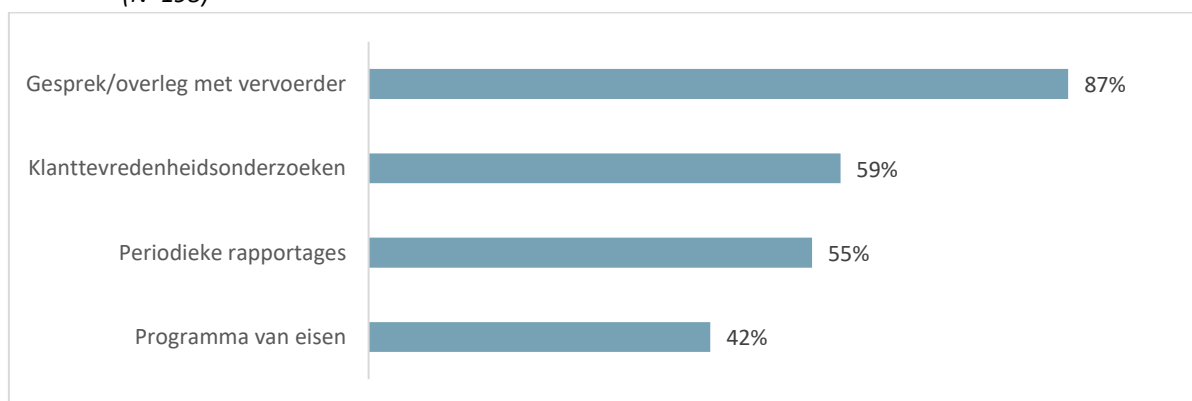
Wanneer we deze resultaten vergelijken met de resultaten van de vorige meting, is te zien dat gemeenten meer eisen zijn gaan stellen aan de kwaliteit van de vervoerder. Zo gaf 56% van de gemeenten in 2022 aan eisen te hebben rondom de reisduur, terwijl dit percentage tijdens deze meting

gestegen is naar 71%. Het percentage gemeenten dat eisen had rondom het aantal leerlingen in een busje tijdens de vorige meting op de 38% lag, ligt dit nu op 56%. Ook het percentage gemeenten dat vereist dat er een begeleider naast de chauffeur aanwezig is, is gestegen: waar dit percentage tijdens de vorige meting nog 14% was, is dit nu 22%.

Hoe vaak evalueren gemeenten de kwaliteit van het vervoer met de vervoerder? Het grootste deel van de 199 gemeenten die die deze vraag beantwoordden, geeft aan dat de kwaliteit van het vervoer meerdere keren per jaar geëvalueerd wordt (59%). Ongeveer een kwart van de gemeenten evalueert dit jaarlijks (28%). De andere gemeenten evalueren dit incidenteel (8%), aan het einde van de looptijd van een contract (4%) of helemaal niet (2%). Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de resultaten van de vorige meting.

Het evalueren via een gesprek/overleg met de vervoerder wordt door bijna alle gemeenten gedaan (87%). Meer dan de helft van de gemeenten maakt gebruik van klanttevredenheidsonderzoeken en periodieke rapportages. Evaluatie aan de hand van het programma van eisen wordt door minder dan de helft gedaan (42%).

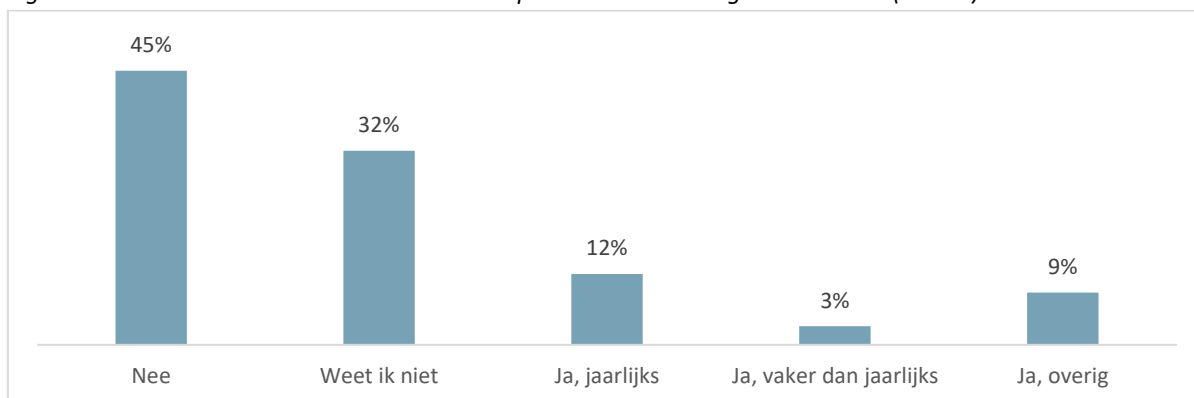
Figuur 6.2: Percentage gemeenten per wijze waarop kwaliteit wordt geëvalueerd met de vervoerder (N=198)



Aanvullend is aan de gemeenten gevraagd wat de consequenties zijn als de vervoerder zich niet aan de eisen houdt. Een groot deel van de gemeenten geeft aan dat er een boete/malus wordt verstrekt aan de vervoerder. Bij sommige gemeenten gaat daar een gesprek of een in gebreke stelling aan vooraf. Het is ook mogelijk dat er een korting op de factuur plaatsvindt of dat eventuele bonussen voor de chauffeurs ingehouden worden. Een aantal gemeenten geeft aan dat het een reden kan zijn om de samenwerking met de vervoerder te beëindigen.

Vervolgens is aan de gemeenten gevraagd of de evaluatie van de kwaliteit van het vervoer besproken wordt in de gemeenteraad. De resultaten hiervan zijn te vinden in figuur 6.3. Meer dan drie kwart van de gemeenten geeft aan niet te weten of de evaluatie van de kwaliteit van de vervoerder besproken wordt, of dat dit niet gebeurt. 12% van de gemeenten bespreekt de evaluatie jaarlijks met de gemeenteraad, 3% vaker dan jaarlijks (een keer in het half jaar of een keer in het kwartaal) en 9% op overige momenten: zoals wanneer er een aanleiding is om het in de gemeenteraad te bespreken (zoals klachten vanuit ouders) of bij een nieuwe aanbesteding.

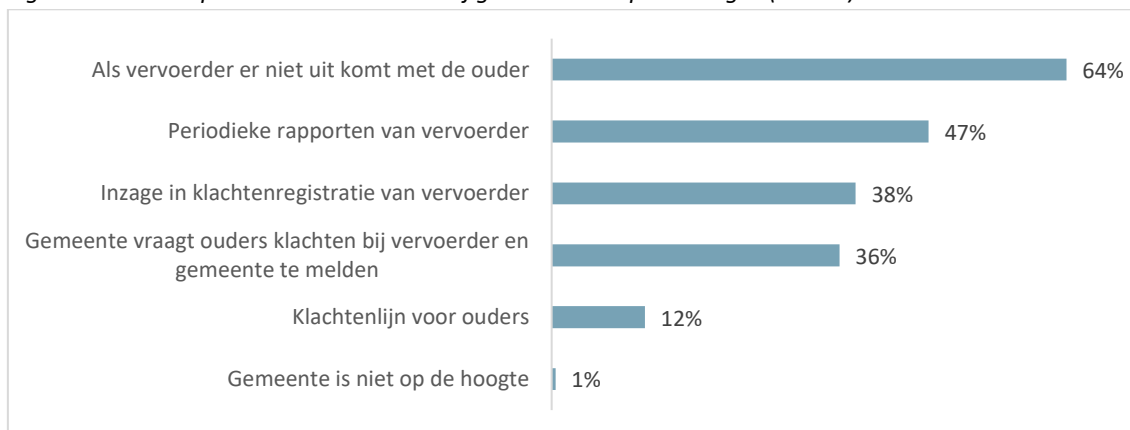
Figuur 6.3: Mate waarin evaluatie kwaliteit besproken wordt in de gemeenteraad (N=198)



6.2 Omgang met klachten

Gemeenten krijgen op verschillende manieren inzicht in de klachten van ouders over het leerlingenvoer (zie figuur 6.4). Meer dan de helft van de gemeenten 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. Iets minder dan de helft vraagt om periodieke rapporten van klachten op bij de vervoerder. Ongeveer een derde van de gemeenten heeft inzage in de klachtenregistratie van de vervoerder en/of vraagt ouders om hun klachten zowel bij de vervoerder als bij de gemeente te melden. Ongeveer een tiende van de gemeenten heeft een klachtenlijn voor ouders. Slechts 1% van de gemeenten is niet op de hoogte van de klachten.

Figuur 6.4: Zicht op klachten van ouders bij gemeenten in percentages (N=198)

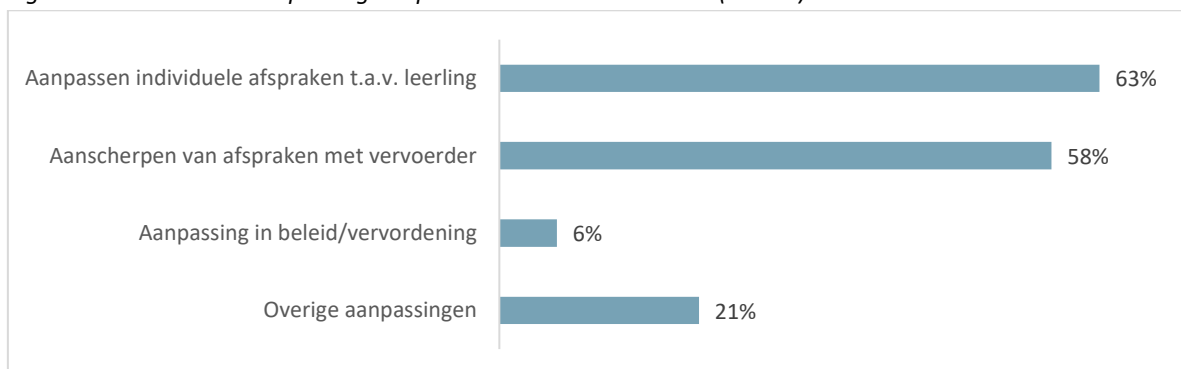


Ook is aan de gemeenten gevraagd hoeveel klachten er in het schooljaar 2023-2024 zijn ingediend door ouders. 81 van de 198 gemeenten hebben hier een inschatting van kunnen geven. Gemiddeld kregen deze gemeenten 66 klachten van ouders in het schooljaar 2023-2024. Wanneer we de zes gemeenten die aangaven geen klachten te hebben binnen gekregen buiten beschouwing laten, kregen de gemeenten gemiddeld 71 klachten van ouders in het schooljaar 2023-2024, met een minimum van 1 klacht en een maximum van 1300 klachten. Wanneer we de uitschieterende gemeente met 1300 klachten buiten beschouwing laten, kregen de gemeenten gemiddeld 55 klachten (min = 1, max = 570)

6.3 Acties naar aanleiding van klachten

Aan de gemeenten is gevraagd welke aanpassingen zij hebben doorgevoerd naar aanleiding van de klachten van ouders. De aanpassingen die de gemeenten hebben doorgevoerd, zijn te vinden in figuur 6.5. De meeste gemeenten passen de individuele afspraken ten aanzien van de leerling aan of scherpen de afspraken met de vervoerder aan.

Figuur 6.5: Gemaakte aanpassingen op basis van klachten ouders (N=198)



41 gemeenten hebben aangegeven andere aanpassingen te hebben doorgevoerd naar aanleiding van klachten van ouders. De meeste gemeenten geven aan dat de klachten worden afgehandeld door de vervoerder en er dus geen aanpassingen aan het beleid worden gedaan. Sommige gemeenten gaan naar aanleiding van de klachten in gesprek met de vervoerder. Ook geeft een deel van de gemeenten aan dat er geen zodanige klachten binnen komen waarvoor een aanpassing nodig is.

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 vier keer eerder is uitgevoerd. Door de jaren heen zijn er steeds onderwerpen naar voren gekomen die ook relevant zijn om mee te nemen in de monitor. Daarom hebben we samen met OCW en VNG voor deze meting een kritische blik geworpen op de vragenlijst die in de voorgaande meting is gebruikt en is er uiteindelijk een aantal vragen toegevoegd en afgefallen. Zo is ervoor gekozen om de uitsplitsingen van aantallen leerlingen en kosten op een aantal punten te versimpelen en zijn de vragen over de inschatting van de toe- en afname van kosten uit de vragenlijst gehaald. Daarentegen is er ook een aantal vragen over het aantal Oekraïense kinderen dat gebruik maakt van leerlingenvervoer, de ervaringen van gemeenten met de producten van VNG, de kwaliteitsbewaking en regionale samenwerking toegevoegd.

Werving

In juni hebben de gemeenten op het mailadres dat van de vorige meting bekend was de vraag ontvangen of het bekende mailadres nog klopte. Gemeenten kregen in deze mail de mogelijkheid om een ander contactpersoon/mailadres achter te laten, of het bekende mailadres te bevestigen. Op dit verzoek ontvingen wij 274 reacties van gemeenten. Voor de gemeenten waar wij geen reactie van hebben ontvangen, is ervoor gekozen om het eerder bekende mailadres te behouden.

De uitnodiging om de vragenlijst in te vullen is 4 september 2024 verspreid naar alle gemeenten in Nederland. De gemeenten waarvan geen direct e-mailadres bekend was van de verantwoordelijke voor het leerlingenvervoer, zijn aangeschreven op het algemene mailadres van het leerlingenvervoer (zoals bepaald tijdens de vorige meting)²⁰ of als dat niet actief bleek, het algemene emailadres van de gemeente. Om het invullen te vergemakkelijken is een link naar een pdf-file van de vragenlijst meegestuurd, zodat ambtenaren vooraf inzicht hadden in wat zou worden gevraagd en zich konden voorbereiden. Twee weken na het uitsturen van de uitnodiging is een e-mailrappel verzonden en kort daarna is Desan begonnen met een telefonisch rappel onder de non-respons. In deze periode heeft Desan 201 gemeenten succesvol bereikt. De meeste gemeenten gaven aan nog van plan te zijn de vragenlijst in te vullen. Een klein deel van de gemeenten had geen tijd om de vragenlijst in zijn geheel in te vullen, maar kon wel antwoord geven op een vijftal kernvragen²¹. Ten slotte was er ook een aantal gemeenten dat aangaf niet mee te willen doen aan het onderzoek. Zo 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 4 september en 21 oktober 2024 de tijd gehad om de vragenlijst in te vullen. Uiteindelijk hebben 198 gemeenten alle vragen van de vragenlijst beantwoord. 20 gemeenten hebben de vragenlijst gedeeltelijk beantwoord. Alle antwoorden die deze gemeenten hebben gegeven, zijn

²⁰ leerlingenvervoer@*naam gemeente*.nl

²¹ De vragen hadden betrekking op de totale kosten die de gemeente heeft rondom leerlingenvervoer, het totaal aantal leerlingen dat gebruik maakt van leerlingenvervoer, in hoeverre er een maximale reistijd wordt gehanteerd, welke kwaliteitseisen de gemeente heeft en het huidige leerlingenvervoerbeleid binnen de gemeente.

meegenomen in de analyses. Ten slotte zijn er 4 gemeenten die telefonisch antwoord hebben gegeven op vijf kernvragen.

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 getallen kunnen 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 bepaalde opvallende waarden nagevraagd bij gemeenten, waarna het antwoord waar nodig is aangepast. Antwoorden van gemeenten die niet op onze controlevraag hebben gereageerd zijn alsnog gecodeerd als missende waarde.

Bijlage 2 Vragenlijst monitor leerlingenvervoer 2024

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.

U vult deze vragenlijst in voor de gemeente [naam gemeente]

Alle antwoorden worden uiteraard vertrouwelijk behandeld.

Er volgen vragen over:

1. Aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling Leerlingenvervoer
2. Gemiddelde reisduur voor leerlingen
3. Gemeentelijke uitgaven voor de regeling Leerlingenvervoer
4. Beleidsontwikkelingen, o.a. aanpassingen aan de Verordening Leerlingenvervoer
5. Kwaliteit van het leerlingenvervoer

Bij 1 en 3 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!

Aantal leerlingen

Let op! In deze vragenlijst gaat het om leerlingenvervoer ten behoeve van onderwijs, en niet in het kader van de jeugdwet, zoals vervoer naar jeugdinstanties. Dit vervoer moet niet mee worden geteld.

1. Hoeveel leerlingen hebben in uw gemeente in **schooljaar 2023/2024 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.**

- 1.a. In het schooljaar 2023-2024 was er aparte bekostiging voor Oekraïense leerlingen die gebruik maken van leerlingenvervoer. Zijn die in uw gemeente meegeteld in bovenstaand aantal?

() ja -> **Ga door naar vraag 2**

() nee, die zijn niet meegeteld -> **Ga door naar vraag 1b**

- 1.b Hoeveel Oekraïense leerlingen maakten in 2023-2024 gebruik van leerlingenvervoer?

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?

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 2023/2024** 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 2023/2024 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per schooltype?

() Ja -> Ga door naar vraag 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.

Leerlingen kunnen maar in één categorie meetellen!

	Aantal	Weet niet/onbekend
Basisonderwijs	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()
Speciaal onderwijs	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs	()	()

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

6. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2023/2024 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per soort vervoer?

() Ja -> Ga door naar vraag 7
 () 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.

Leerlingen kunnen maar in één categorie meetellen!

	Aantal	Weet niet/onbekend
Openbaar vervoer zonder begeleiding (trein, bus, tram, metro)	()	()
Openbaar vervoer met begeleiding (trein, bus, tram, metro)	()	()
Aangepast vervoer (groepsvervoer: taxi, taxibus of rolstoelbus)	()	()
Aangepast vervoer (individueel vervoer: taxi, taxibus of rolstoelbus)	()	()

Eigen vervoer: km vergoeding voor motorvoertuig	()	()
Eigen vervoer: brommer of fiets	()	()
Een combinatie van openbaar, aangepast en/of eigen vervoer	()	()

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 2023/2024 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 -> Ga door naar vraag 10
 () Nee à 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.

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 2023/2024 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, -> Ga door naar vraag 13
 () Nee -> Ga door naar vraag 15

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

Aantal leerlingen met een voorziening voor leerlingenvervoer, 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 _____	()	()

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

Reistijd aangepast vervoer

15. 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 afstands/denominatieve leerlingenvervoer, namelijk: ____

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

- () Helemaal niet -> Ga naar vraag 19
 () Ja, globaal -> Ga naar vraag 17

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

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

18. Mocht u iets willen toelichten over de reisduur dan kunt u dat hieronder doen.

Kosten van het leerlingenvervoer

19. Welk bedrag is door de gemeente in totaal in **kalenderjaar 2023 uitgegeven** voor de regeling leerlingenvervoer, exclusief BTW, apparaat- en personeelskosten?

€ in 2023 _____

20. Welk bedrag is door de gemeente in totaal **voor kalenderjaar 2024 begroot** voor de regeling leerlingenvervoer, exclusief BTW, apparaat- en personeelskosten?

€ in 2024 _____

De volgende vragen gaan over de gemeentelijke kosten van de regeling Leerlingenvervoer in 2023, uitgesplitst naar schooltype, soort vervoer en reden voor vervoer.

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

21. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2023** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per schooltype?

() Ja -> Ga door naar vraag 22

() Nee -> Ga door naar vraag 24

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

	Kosten	Weet niet/onbekend
Basisonderwijs	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()
Speciaal onderwijs	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs	()	()

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

24. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2023** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per soort vervoer (OV, aangepast, eigen)?

Ja -> Ga naar vraag 25

Nee -> Ga naar vraag 27

25. Geef aub de kosten aan per soort vervoer.

	Kosten 2023 in euro	Weet niet/onbekend
Openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro, zowel met als zonder begeleiding)	()	()
Aangepast vervoer (taxi, taxibus of rolstoelbus, zowel individueel als groepsvervoer)	()	()
Eigen vervoer (kilometervergoeding motorvoertuig, brommer of fiets)	()	()

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

27. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2023** 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 -> Ga door naar vraag 28

Nee -> Ga door naar vraag 30

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

	Kosten 2023 in euro	Weet niet/onbekend
Afstand alleen	()	()
Combinatie afstand en denominatie	()	()
Handicap alleen	()	()
Combinatie handicap en denominatie	()	()
Overige redenen, namelijk _____	()	()

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

Verordeningen en beleidsontwikkelingen

In dit blokje krijgt u vragen over het beleid rond het leerlingenvervoer, de verordening leerlingenvervoer, de VNG-ondersteuning op het gebied van leerlingenvervoer en over regionale samenwerking bij leerlingenvervoer.

30. Gemeenten kunnen beleidskeuzen maken met betrekking tot het leerlingenvervoer. Geeft u alstublieft hierover aan welke aspecten onderdeel zijn van het beleid in uw gemeente:

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk

- Aanwijzen van opstapplaatsen
- Bij elke aanvraag hebben ouders een fysiek gesprek met de consulent leerlingenvervoer
- Ondersteuning zelfstandiger reizen: persoonlijk vervoersontwikkelingsplan
- Ondersteuning zelfstandiger reizen: vervoerstraining
- Mogelijkheid extra adres/vervoer buitenschoolse opvang
- Mogelijkheid vervoer naar niet-erkende onderwijsinstelling
- Leerlingenvervoer standaard beschikbaar als leerling op vso zit
- Anders, namelijk.....

31. Heeft u bij het beleid en uitvoering rondom leerlingenvervoer gebruik gemaakt van de Handreiking van de VNG 'Tips en handvatten in de gemeentelijke uitvoering van leerlingenvervoer' (december 2023)?

- Nee, die ken ik niet -> **Ga door naar 33**
- Nee, wel bekend maar niet gebruikt -> **Ga door naar 33**
- Ja, wel gebruikt -> **Ga door naar 32**

32. Wilt u uw waardering voor de VNG handreiking uitdrukken in een rapportcijfer? 1-10

33. De VNG heeft het afgelopen schooljaar drie webinars aangeboden over leerlingenvoer. Heeft u een of meer van deze bijgewoond of teruggekeken?

- Nee, die ken ik niet -> Ga door naar 35
- Nee, wel bekend maar niet gebruikt -> Ga door naar 35
- Ja, wel gebruikt -> Ga door naar 34

34. Wilt u uw waardering voor de VNG webinar(s) uitdrukken in een rapportcijfer? 1-10

35. Heeft uw gemeente de Verordening Leerlingenvoer in 2023 of 2024 aangepast?

- Ja -> Ga door naar vraag 36
- Nee -> Ga door naar vraag 37

36. Onze gemeentelijke Verordening Leerlingenvoer is aangepast op het terrein van

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk

- Wijzigingen van de kilometergrenzen/afstandsgrenzen
- Stimuleren van de zelfstandigheid
- Vergoedingen/ eigen bijdrage
- Extra adres
- Overig: ja, namelijk _____

37. Werkt uw gemeente samen met de andere gemeenten op het terrein van het leerlingenvoer? En op welke manier?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk

- Weet ik niet
- Nee
- Ja, overleg, bijvoorbeeld in OOGO
- Ja, afstemming van het gemeentelijk beleid
- Ja, gemeenschappelijke aanbesteding leerlingenvoer
- Ja, gemeenschappelijk uitvoeringbureau/contractmanagement
- Ja anders, namelijk _____

38. Waarom kiest u voor wel/niet samenwerken met andere gemeenten?

39. Maakt u met scholen en samenwerkingsverband(en) afspraken over het leerlingenvoer (bv in het OOGO)?

- Weet ik niet -> Ga door naar vraag 42
- Nee -> Ga door naar vraag 42
- Ja -> Ga door naar vraag 40

40. Wat voor afspraken zijn dat?

.....

41. Hoe vaak evalueert u de afspraken met samenwerkingsverbanden?

.....

Aanbesteding aangepast vervoer

42. Wordt het leerlingenvervoer door uw gemeente samen aanbesteed met ander doelgroepenvervoer (zoals WMO-vervoer, Jeugdwet) of apart?

- apart aanbesteed, en een andere aanbieder
- apart aanbesteed, maar dezelfde aanbieder
- samen aanbesteed
- anders, namelijk _____

43. Waarom heeft u hiervoor gekozen?

Kwaliteit

In dit blokje volgen vragen over de kwaliteitsbewaking van het leerlingenvervoer.

44. Welke kwaliteitseisen heeft uw gemeente gesteld bij de laatste aanbesteding van aangepast vervoer? *Er zijn meerdere antwoorden mogelijk*

- Weet niet
- 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 leerlingen
- Eisen t.a.v. het aantal leerlingen in een busje
- Eisen t.a.v. het aantal wisselende chauffeurs
- Eisen t.a.v. warme overdracht
- Eisen t.a.v. het vervoermiddel
- Eisen t.a.v. klachtenafhandeling
- Eisen t.a.v. klanttevredenheid
- Anders, namelijk: _____

45. 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

46. Op welke manier wordt de kwaliteit van het vervoer geëvalueerd met de vervoerder? *(meerdere antwoorden mogelijk)*

- Gesprek/overleg met de vervoerder
- Aan de hand van periodieke rapportages
- Aan de hand van klanttevredenheidsonderzoeken
- Aan de hand van het programma van eisen
- Anders, namelijk _____

47. Wat zijn de consequenties als de vervoerder zich niet aan de eisen houdt?

48. Wordt de evaluatie van de kwaliteit van het vervoer besproken in de gemeenteraad ?

- Ja -> Ga door naar vraag 49
- Nee -> -> Ga door naar vraag 50
- Weet ik niet -> Ga door naar vraag 50

49. Hoe vaak rapporteert u doorgaans over het leerlingenvervoer aan de gemeenteraad?

- Jaarlijks
- Vaker dan jaarlijks, namelijk _____
- Anders, namelijk _____

50. Als ouders klachten hebben over het aangepast vervoer, hoe komt de gemeente dit te weten?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk

- Wij zijn als gemeente niet op de hoogte van de klachten van ouders over het aangepast vervoer
- 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.
- Via een klachtenlijn voor ouders
- Anders, namelijk _____

51. Hoeveel klachten van ouders zijn er in 2023-24 geweest?

.... (aantal invullen)

52. Welke acties heeft de gemeente ondernomen naar aanleiding van de klachten?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk

- Aanscherpen van de afspraken met de vervoerder
- Aanpassen individuele afspraken t.a.v. de leerling
- Aanpassingen in het beleid/ de verordening
- Anders, namelijk _____

Mocht u iets willen toelichten over acties van de gemeente n.a.v. klachten dan kunt u dat hier doen

Terugkoppeling

53. We sturen uw gemeente een terugkoppeling met uw eigen gegevens afgezet tegen die van landelijke gegevens en die van vergelijkbare gemeenten. We hebben deze vragenlijst nu toegestuurd aan [emailadres]. Geeft u a.u.b. hier aan als een andere emailadres beter/directer is:

Vul in _____

We gebruiken dit adres dan ook voor de uitnodiging voor de vervolgmeting over twee jaar.

54. Mogen wij, als wij nog vragen hebben over uw antwoorden op de vragenlijst, contact met u opnemen?

Ja, op nummer:: _____

Nee

55. 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, 25 november 2024

In opdracht van Ministerie van OCW