# Leerlingenvervoer in Nederland

## Eerste meting
## Monitor Leerlingenvervoer 2013

# Leerlingenvervoer in Nederland

## Eerste meting
## Monitor Leerlingenvervoer 2013

Opdrachtgever: Ministerie van OCW

Utrecht, maart 2014

© Oberon & Sardes
Postbus 1423
3500 BK Utrecht
tel. 030-2306090
fax 030-2306080
e-mailadres: info@oberon.eu

# Inhoudsopgave

**Voorwoord** ..... **7**
**1 Inleiding** ..... **9**
1.1 Aanleiding voor dit onderzoek ..... 9
1.2 Leerlingenvervoer in Nederland ..... 9
1.3 Leeswijzer ..... 12
**2 Het onderzoek** ..... **13**
2.1 Onderzoeksvragen ..... 13
2.2 Opzet van het onderzoek ..... 13
**3 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: totalen** ..... **15**
**4 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: verdieping** ..... **21**
4.1 Onderwijssoort ..... 21
4.1.1 Vervoer per onderwijssoort 2012/13 ..... 21
4.1.2 Kosten per onderwijssoort 2012 ..... 22
4.2 Vervoersreden ..... 22
4.2.1 Aantal leerlingen per reden 2012/13 ..... 23
4.2.2 Kosten per vervoersreden 2012 ..... 24
4.3 Vervoersoort ..... 24
4.3.1 Aantallen per vervoersoort 2012/13 ..... 24
4.3.2 Kosten per vervoersoort 2012 ..... 25
4.4 Vervoersafstand ..... 26
4.4.1 Aantallen per afstand 2012/13 ..... 26
4.4.2 Kosten per afstand 2012 ..... 28
4.5 Toe- en afname van de vervoerskosten? ..... 28
**5 Medewerkers leerlingenvervoer** ..... **29**
5.1 Formatie en aantal medewerkers ..... 29
5.2 Inschaling ..... 30
**6 Leerlingenvervoer in beleid: veranderingen of niet?** ..... **31**
6.1 Handhaving van de Verordening leerlingenvervoer ..... 31
6.2 Aanpassing van de Verordening leerlingenvervoer ..... 32
6.3 Overleg over leerlingenvervoer binnen samenwerkingsverbanden passend onderwijs ..... 34
**7 Conclusies en aanbevelingen** ..... **37**
7.1 Conclusies ..... 37
7.2 Aanbeveling vervolg Monitor Leerlingenvervoer ..... 39
**Bijlage 1: Onderzoeksmethode** ..... **41**
Opzet en uitvoering ..... 41
Controle en schoning van de gegevens ..... 43
**Bijlage 2: vragenlijst Monitor Leerlingenvervoer** ..... **45**

# Managementsamenvatting

**Vooraf**
Met de Monitor Leerlingenvervoer brengen we tweejaarlijks de aard en omvang van het leerlingenvervoer in Nederland in beeld. Voorliggende rapportage is de eerste meting (0-meting 2013). Het is de eerste keer dat het leerlingenvervoer op een zo brede schaal in beeld is gebracht. Deze rapportage biedt dan ook een eerste inzicht in het aantal leerlingen dat jaarlijks gebruik maakt van de regeling leerlingenvervoer, en de hiermee gepaard gaande kosten. Vervolgmetingen in 2015 en 2017 moeten uitwijzen hoe dit zich de komende jaren ontwikkelt en welke trends daarin zichtbaar worden, zeker gezien de invoering van passend onderwijs op 1 augustus 2014.

**Totale omvang van het leerlingenvervoer in Nederland**
Gezien de hoge respons bij deze 0-meting (317 gemeenten deden mee, dat is 78% van de Nederlandse gemeenten) hebben we een betrouwbaar beeld van het totaal aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling leerlingenvervoer en de kosten hiervan.
In schooljaar 2012/13 maakten zo'n 79 duizend leerlingen gebruik van de regeling, en dat kostte de gemeenten in totaal €230 miljoen. Hiermee ligt de gemiddelde 'vervoersprijs' per leerling op ca. €2.900. Verder zien we bij de kosten per leerling dat gemeenten met meer dan 100.000 inwoners deze gemiddeld lagere kosten hebben per leerling (ca. €2.500) dan kleinere gemeenten (ruim €3.000).

Landelijk is, tussen 2011 en 2012, sprake van daling van de totale vervoerskosten van zo'n €10 miljoen. De belangrijkste redenen voor afname van de kosten zijn, aldus de gemeenten, een verschuiving van aangepast vervoer naar eigen- of openbaar vervoer, een gunstigere aanbesteding in combinatie met regionalisering (gezamenlijk optrekken van gemeenten bij de aanbesteding).

**Uitsplitsingen naar onderwijssoort, vervoersreden, vervoerssoort en afstand**
De totale aantallen en kosten zijn in deze monitor op verschillende manieren uitgesplitst. Hierbij bleek dat lang niet alle gemeenten de gewenste uitsplitsingen konden maken. Vooral bij uitsplitsing van de kosten kon men niet terugvallen op een betrouwbare registratie. Alleen de kosten per *vervoerssoort* is bij het overgrote deel van de gemeenten geregistreerd. Uitsplitsingen van de kosten naar onderwijssoort, vervoersreden en afstand zijn bij de meeste gemeenten niet te maken. De monitorresultaten zijn dus gebaseerd op een deel van de gemeenten die aan het onderzoek hebben deelgenomen.

Bijna twee derde (65%) van de leerlingen die gebruikmaken van de regeling leerlingenvervoer gaan naar het (voortgezet) speciaal onderwijs, en dan met name naar cluster 3 en 4 (samen goed voor 48%). Voor cluster 1 en 2 is dit samen 17%. Nog eens 9% van de leerlingen die gebruik maken van de regeling zit op het regulier basisonderwijs en 23% op speciaal basisonderwijs. Tot slot zit zo'n 3% op het regulier voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs).

De belangrijkste reden om vervoerd te worden is vanwege een handicap (65%). Daarnaast maakt 16% van de leerlingen maakt gebruik van de regeling leerlingenvervoer op basis van alleen de afstand. Vervoer op grond van denominatie in combinatie met afstand bedraagt zo'n 8%, op grond van stage 3%. Overige vervoersredenen tot slot zijn zo'n 8%.

Er wordt vooral gebruik gemaakt van aangepast vervoer (georganiseerd vervoer met bus of taxi), namelijk 80% van de leerlingen waarvan vervoer wordt vergoed. De overige 20% gaat met openbaar- of eigen vervoer. Bijna alle vervoerskosten zitten in het aangepast vervoer: 95%.

43% van de leerlingen maakt gebruik van kort vervoer (2 tot 10 kilometer), 36% van de leerlingen wordt vervoerd over een middellange afstand (10 tot 20 kilometer) en 21% wordt meer dan 20 kilometer vervoerd.

**Vervoersbeleid**
Iets meer dan de helft van de gemeenten geeft te kennen dat ze de gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer strenger zijn gaan toepassen; dit geldt vooral voor de grotere gemeenten. Er wordt vooral strenger gekeken naar het aangepast vervoer, wat in de uitvoering een relatief dure vervoersvorm is.
Driekwart van de gemeenten gaat de Verordening leerlingenvervoer aanpassen, of heeft dit in een eerder stadium al gedaan. Evenals bij het strenger toepassen van de verordening, lijken de meeste gemeenten wijzigingen door voeren binnen de vervoerssoort.

Ruim een derde van de gemeenten (39%) heeft overleg binnen een samenwerkingsverband passend onderwijs. Dit overleg gaat onder andere over aanbesteding en uitvoering van het leerlingenvervoer en over de consequenties van de invoering van passend onderwijs. Bij ruim een kwart van de gemeenten (25%) staat dit op korte termijn gepland.
Bij de helft van de gemeenten staat het leerlingenvervoer (nu of binnenkort) op de agenda van het OOGO, het overleg met het samenwerkingsverband.

# Voorwoord

In deze rapportage doen we verslag van de bevindingen van de Monitor Leerlingenvervoer, een periodiek onderzoek naar de aard en omvang van het leerlingenvervoer in Nederland. Dit rapport gaat over de eerste meting, gehouden in het schooljaar 2012/13. Vervolgmetingen staan gepland in 2015 en 2017. Daarmee brengen we in beeld hoe de aantallen vervoerde leerlingen en de kosten zich ontwikkelen na de invoering van de passend onderwijs per 1 augustus 2014.
Aan alle Nederlandse gemeenten is gevraagd aan deze meting mee te werken. Een groot deel van de gemeenten heeft hieraan gehoor gegeven. Wij bedanken deze gemeenten dan ook voor hun bereidheid om tijd vrij te maken voor deelname aan dit onderzoek.
Door de medewerking van gemeenten hebben we een betrouwbaar beeld kunnen schetsen van de aantallen leerlingen die vervoerd worden van huis naar school (en terug) en welke kosten hiermee gemoeid zijn. We hopen dan ook op dezelfde enthousiaste medewerking bij de twee vervolgmetingen in respectievelijk 2015 en 2017!

*Oberon en Sardes,maart 2014*

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding voor dit onderzoek

Het ministerie van OCW/Directie Jeugd, Onderwijs en Zorg, wil de ontwikkelingen op het gebied van het leerlingenvervoer in kaart hebben, in de vorm van een periodieke monitor. Deze monitor is opgezet om het gebruik van het leerlingenvervoer en de vervoerkosten in de tijd te volgen. De Monitor Leerlingenvervoer moet uiteindelijk een vrij gedetailleerd zicht geven op:

- de uitgaven van het leerlingenvervoer;
- het aantal leerlingen dat gebruik maakt van leerlingenvervoer;
- verschillen tussen onderwijssectoren;
- redenen voor vervoer (handicap, levensbeschouwelijke grondslag, stagevervoer[1]);
- verschillende typen leerlingenvervoer.

Het gaat om een monitoronderzoek met drie metingen: schooljaar 2012/13, schooljaar 2014/15 en schooljaar 2016/17.

De opbrengsten van de Monitor Leerlingenvervoer worden gebruikt om de effecten van de ontwikkelingen in gemeentelijk beleid te kunnen volgen na de invoering van passend onderwijs vanaf 1 augustus 2014 van kracht wordt. Deze informatie is nodig in de besluitvorming over de toekomstige verantwoordelijkheid voor het leerlingenvervoer.
Ook voor de gemeenten biedt de Monitor Leerlingenvervoer bruikbare informatie. Gemeenten krijgen inzicht in het gebruik en eigen kostenniveau van het leerlingenvervoer, en hoe dit zich verhoudt tot andere, vergelijkbare gemeenten. Dit geeft gemeenten houvast in hun positie ten opzichte van de samenwerkingsverbanden passend onderwijs po en vo waarmee ze van doen hebben. Samenwerkingsverbanden krijgen op hun beurt inzicht in hoe gemeenten inhoud en vorm geven aan de regeling van het leerlingenvervoer. Het kan samenwerking en afstemming in regionaal verband bespoedigen.

## 1.2 Leerlingenvervoer in Nederland

**Verantwoordelijkheid voor leerlingenvervoer bij gemeenten**
Momenteel zijn gemeenten verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer. Het betreft hier het leerlingenvervoer voor leerlingen met een beperking (gehandicaptenvervoer), het leerlingenvervoer naar (speciale) scholen voor basisonderwijs op basis van afstand en het leerlingenvervoer op grond van denominatie. Gemeenten hebben bij het leerlingenvervoer vooral een uitvoerende taak. [2]

Met inachtneming van artikel 4 van de WPO, de WVO en de WEC wordt het leerlingenvervoer vanuit een Modelverordening van de VNG geregeld.[3] Het vervoer zal zo geregeld moeten zijn dat het passend is voor de leerling. Wettelijk is vastgelegd dat ouders voor een leerling een tegemoetkoming in de vervoerkosten kunnen aanvragen in de woongemeente. Er is overigens geen wettelijke definitie van ‘passend vervoer’ gegeven.

---

1 Voor leerlingen op het voortgezet speciaal onderwijs (uitstroomprofiel ‘arbeidsmarktgericht’) is sinds 1 augustus 2013 een stage verplicht. Deze stage geldt vanaf 14 jaar met een maximum van 4 dagen per week.

2 Zie voor een uitgebreide beschrijving van de historie, achtergronden en huidige regeling van het leerlingenvervoer Rutten, S., Jepma, IJ. en Es, W. van (2012). *Verantwoordelijk voor vervoer. Een onderzoek naar de voor- en nadelen van het verleggen van de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het leerlingenvervoer*. Utrecht: Sardes.

3 VNG (2011). *Modelverordening leerlingenvervoer*. Laatste keer gewijzigd op 28 november 2011.

**Bekostiging leerlingenvervoer**
De bekostiging door gemeenten van het leerlingenvervoer is geregeld via het gemeentefonds. Er is geen apart bekostigingselement. Het overgrote deel van de vervoerkosten zit in het leerlingenvervoer van kinderen met een beperking (gehandicaptenvervoer) naar het (voortgezet) speciaal onderwijs. Minder kosten zijn gemoeid met het vervoer van leerlingen naar (speciale) basisscholen (op basis van afstand en/of denominatie) en scholen voor regulier voortgezet onderwijs (bij gehandicapte leerlingen).

**Variatie in uitvoering van de regeling leerlingenvervoer**
In de praktijk komen diverse varianten (in combinatie) voor van leerlingenvervoer (niet-uitputtend):
a. de ouders krijgen voor hun kind een abonnement voor het openbaar vervoer;
b. de gemeente zorgt voor aangepast vervoer met bus of taxi, al dan niet met begeleiding;
c. de ouders krijgen van de gemeente een vergoeding voor de onkosten voor het vervoer die ze maken voor hun kind.
Vaak besteden gemeenten het vervoeren van leerlingen uit aan een vervoersbedrijf, via een openbare Europese aanbestedingsprocedure. Het vervoersbedrijf regelt het vervoer op basis van een contract.

In de afgelopen tijd hebben gemeenten (binnen de gegeven wettelijke kaders) de regeling van het leerlingenvervoer versoberd, mede vanwege de stijgende kosten. De kostenstijging wordt grotendeels ingegeven door het stijgende aantal leerlingen in (voortgezet) speciaal onderwijs. Er zijn gemeenten die de gemeentelijke verordening strenger zijn gaan toepassen.

**Samenwerkingsverbanden passend onderwijs in beeld bij leerlingenvervoer**
De samenwerkingsverbanden passend onderwijs po en vo gaan na invoering van het passend onderwijs (1 augustus 2014) over de organisatie van de lichte en zware ondersteuningsstructuur (speciaal basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs cluster 3 en 4) voor leerlingen met extra ondersteuningsbehoeften.

In de aanloop naar de invoering van passend onderwijs, is de verantwoordelijkheidsvraag voor het leerlingenvervoer tegen het licht gehouden. Is het een idee om de verantwoordelijkheid te verleggen naar het onderwijs, ofwel de nieuwe samenwerkingsverbanden passend onderwijs? Wat zijn de voor- en nadelen? OCW en de VNG hebben Sardes in 2012 de opdracht gegeven hier onderzoek naar te doen[4]. Op grond van dit onderzoek en de complexe invoering van de passend onderwijs heeft het kabinet besloten de verantwoordelijkheid van het leerlingenvervoer voorlopig bij de gemeenten te laten. Wanneer de inrichting van de samenwerkingsverbanden passend onderwijs po en vo is afgerond, kan de verantwoordelijkheidsverdeling opnieuw worden bezien[5].

**Wetswijzigingen die van invloed kunnen zijn op kostenniveau leerlingenvervoer**
De wet kwaliteit (voortgezet) speciaal onderwijs (vanaf 1 augustus 2013) en passend onderwijs (vanaf 1 augustus 2014) kunnen gevolgen hebben voor (de kosten van) het leerlingenvervoer. Onduidelijk is nog hoe die gevolgen er precies uit gaan zien.

*Kostenverhogende factoren*
Enerzijds valt er een toename van het aantal vervoersbewegingen te verwachten door de invoering van de verplichte stage voor voortgezet speciaal onderwijs, conform de Wet kwaliteit (voortgezet) speciaal onderwijs. Nu wordt er op kleine schaal (langdurig) stage gelopen bij een externe werkgever.

---

4 Rutten, S., Jepma, IJ. en Es, W. van (2012). *Verantwoordelijk voor vervoer. Een onderzoek naar de voor- en nadelen van het verleggen van de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het leerlingenvervoer*. Utrecht: Sardes.

5 Brief aan Tweede Kamer, vergaderjaar 2012/13, 31 497, nr. 93, *Voortgangsrapportage passend onderwijs*, 25 februari 2013.

Leerlingen in het voortgezet speciaal onderwijs met het uitstroomprofiel ‘marktgericht’ zullen straks waarschijnlijk vaker op stage gaan. De verplichte stage gaat in vanaf 14 jaar en geldt voor een maximum van vier dagen per week. Het is in beginsel mogelijk om in aanmerking te komen voor een vergoeding voor het vervoer naar een stageadres mits de leerling al voor een vergoeding voor leerlingenvervoer in aanmerking komt en de stage onderdeel is van het onderwijsprogramma.

Anderzijds kan de beleidsoperatie passend onderwijs invloed hebben op het kostenniveau van het leerlingenvervoer. De samenwerkingsverbanden passend onderwijs po hebben een veel groter voedingsgebied dan de huidige samenwerkingsverbanden. Afhankelijk van de beslissingen die de besturen van de samenwerkingsverbanden passend onderwijs gaan nemen, kan dit de afstand tussen thuis en school voor (voortgezet) speciaal onderwijs vergroten.
Verder kan passend onderwijs voor meer specialisatie van scholen zorgen, waardoor er meer of andere vervoersbewegingen (grotere afstanden) nodig zijn.
Bovenstaande ontwikkelingen kunnen de kosten van het leerlingenvervoer opdrijven.

*Kostenverlagende factoren*
Er kunnen ook ontwikkelingen worden aangewezen die de vervoerkosten mogelijk verlagen. Passend onderwijs kan er ook toe leiden dat er meer leerlingen met een beperking / extra ondersteuningsbehoefte worden opgevangen in het regulier onderwijs. Dit geldt in het bijzonder voor de groep leerlingen die nu in het (voortgezet) speciaal onderwijs cluster 4 zit.

**Nieuwe Modelverordening leerlingenvervoer**
Eind 2013 is een nieuwe Modelverordening leerlingenvervoer gepresenteerd die rekening houdt met de recente ontwikkelingen in het kader van de invoering van passend onderwijs, per 1 augustus 2014[6]. De wijzigingen ten opzichte van de vorige verordening kunnen van invloed zijn op de kosten van het leerlingenvervoer.

Meer specifiek hebben de wijzigingen betrekking op:
De nieuwe regeling houdt rekening met de van ouders redelijkerwijs te vergen inzet.
Leerlingen die voortgezet speciaal onderwijs volgen kunnen slechts aanspraak maken op een vervoersvoorziening als zij wegens hun handicap[7] op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege hun handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken.
De overige wetswijzigingen in verband met passend onderwijs hebben in een aantal gevallen ook effect op de regeling voor het leerlingenvervoer. Zo oordeelt het samenwerkingsverband over de toelaatbaarheid van leerlingen tot het speciaal basisonderwijs en het (voortgezet) speciaal onderwijs. Commissies als de Permanente commissie leerlingenzorg en de Commissie voor de Indicatiestelling verdwijnen of krijgen een andere functie.
Het ondersteuningsplan van het samenwerkingsverband speelt bij passend onderwijs een grote rol. In dit plan wordt beschreven hoe leerlingen een ononderbroken ontwikkelingsproces kunnen doormaken, het omvat onder meer de procedure voor de verdeling van de ondersteuningsmiddelen en -voorzieningen aan de scholen. Het ondersteuningsplan wordt opgesteld door het samenwerkingsverband, nadat over een concept van het plan ‘op overeenstemming gericht overleg’ (OOGO) heeft plaatsgevonden met de desbetreffende gemeenten. Het leerlingenvervoer is uitdrukkelijk een van de onderwerpen die bij dit overleg, én bij de voorbereiding daarvan, aan de orde kunnen worden gesteld.

---

6 VNG (2014). *Wijziging Modelverordening leerlingenvervoer*, 8 januari.

7 De vraag of een leerling al dan niet gehandicapt is, is hierbij niet van belang. Het gaat om de vraag of de leerling, door zijn handicap, al dan niet zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik kan maken.

Tevens is de modelverordening vereenvoudigd. De nieuwe indeling gaat uit van de tweedeling van de samenwerkingsverbanden passend onderwijs: 1) primair onderwijs en 2) voortgezet onderwijs. De onderwijsinstellingen voor het speciaal onderwijs van de clusters 1 en 2 zijn weliswaar niet aangesloten bij een samenwerkingsverband, maar passen toch in het model.

Tegen deze veranderende beleidsachtergrond wordt onderzocht wat het gebruik en de uitgaven zijn met betrekking tot het leerlingenvervoer en in hoeverre de geschetste ontwikkelingen vanaf het schooljaar 2012/13 t/m het schooljaar 2016/17 resulteren in een toename of afname (of stabilisatie) van het gebruik en de uitgaven van het leerlingenvervoer.

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 presenteren we op hoofdlijnen de opzet en uitvoering van het onderzoek. In bijlage 1 staat deze uitvoeriger omschreven, zoals bv. de werkwijze en verantwoording over gemaakte keuzes gedurende het traject.
In hoofdstuk 3 rapporteren we de overall resultaten van de Monitor Leerlingenvervoer (0-meting): totale aantallen en kosten. Hierna gaan we in hoofdstuk 4 verder met enkele verdiepende analyses wat betreft Leerlingenvervoer in combinatie met:

- soort onderwijs;
- redenen voor vervoer;
- soorten vervoer;
- vervoersafstanden.

Waar mogelijk maken we steeds onderscheid in de aantallen (vervoerde leerlingen) en de bijbehorende kosten.
Deze hoofdstukken geven een landelijk beeld van de aantallen leerlingen en de uitgaven voor leerlingenvervoer. Ze zijn ook informatief voor gemeenten, die hun eigen gegevens willen vergelijken met de landelijke cijfers.

Hoofdstuk 5 gaat in op de medewerkers Leerlingenvervoer bij gemeenten (formatie en inschaling). Beleidsontwikkelingen rondom het Leerlingenvervoer staan in hoofdstuk 6. Hierbij gaat het om de handhaving van de huidige verordening leerlingenvervoer of aanpassing daarvan.
Tot slot presenteren we in het laatste hoofdstuk (7) onze conclusies en doen we een aantal aanbevelingen.
De vragenlijst die we in dit onderzoek hebben gebruikt staat in bijlage 2.

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 Het onderzoek

Het doel van de Monitor Leerlingenvervoer is om ontwikkelingen in het leerlingenvervoer te volgen zodat zicht ontstaat op het aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling Leerlingenvervoer en op de kosten daarvan.
Dit is de eerste meting van de monitor. Vervolgmetingen staan gepland in 2015 en 2017.
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 vier hoofdvragen:
1. Wat zijn de uitgaven van het leerlingenvervoer?
2. Welke vervoersbewegingen zijn er?
3. Op welke vormen van leerlingenvervoer wordt een beroep gedaan?
4. Is er sprake van een toe- of afname van de uitgaven?

## 2.2 Opzet van het onderzoek

*Landelijk kwantitatief onderzoek*
We hebben er voor gekozen om een *integraal onderzoek* uit te zetten onder alle 408 gemeenten in Nederland, en geen steekproef te trekken. Bij deze eerste meting benaderden we van alle gemeenten de gemeenteambtenaar die direct verantwoordelijk is voor de uitvoering regeling leerlingenvervoer. Hiertoe is een ‘respondentenpanel’ aangelegd, dat bij meting 1 en 2 wordt geactualiseerd.

De respons naar gemeentegrootte in dit onderzoek staat in tabel 2.1. De totale respons bedraagt 78%. De laagste respons is onder gemeenten met tussen de 100.000 en 150.000 inwoners (57%).

*Tabel 2.1: Respons onderzoek Monitor Leerlingenvervoer 2013 (0-meting).*

| Gemeentegrootte | Aantal gemeenten deelname onderzoek 2013 | Aantal gemeenten landelijk 2013 | % respons 2013 |
|---|---|---|---|
| < 20.000 inwoners | 114 | 142 | **80** |
| 20.000 – 50.000 inwoners | 149 | 193 | **77** |
| 50.000 – 100.000 inwoners | 36 | 46 | **78** |
| 100.000 – 150.000 inwoners | 8 | 14 | **57** |
| 150.000 – 250.000 inwoners | 7 | 9 | **78** |
| >250.000 inwoners | 3 | 4 | **75** |
| **Totaal** | **317** | **408** | **78** |

Om de representativiteit van het onderzoek te garanderen, is een intensief telefonisch rappel en non-respons onderzoek uitgevoerd, waarbij we gemeenten die niet hebben reageren nogmaals hebben benaderd.

In bijlage 1 geven we een uitvoerige beschrijving van de opzet en uitvoering (vragenlijstconstructie, werving en deelname van gemeenten) en van de controle en schoning van gegevens.

# 3 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: totalen

Hoeveel leerlingen maken gebruik van de regeling leerlingenvervoer in Nederland en wat zijn daarvan de kosten?
In figuur 3.1 presenteren we een overzicht. In totaal maakten in schooljaar 2012/13 ruim 79.000 leerlingen van de regeling leerlingenvervoer gebruik. De totale kosten hiervan bedragen ruim 230 miljoen euro[8].

*Figuur 3.1 Aantallen en kosten van het leerlingenvervoer in Nederland (schooljaar 2012/13 en begrotingsjaar 2012)*

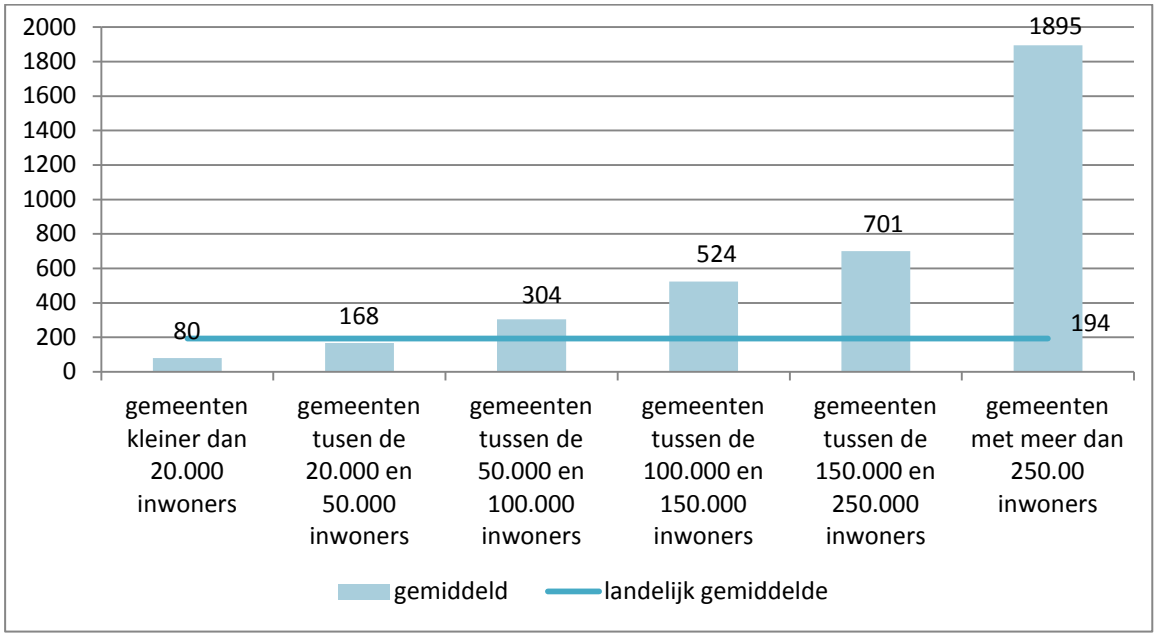



In onderstaande figuren splitsen we de aantallen en kosten uit naar gemeentegrootte. In de figuren staat ook steeds het landelijk gemiddelde vermeld.

[8] Wat betreft totaal aantallen vervoerde leerlingen als de totale kosten hebben we van zo'n 300 gemeenten betrouwbare gegevens. Deze 300 gemeenten zijn (na respons analyse) representatief voor alle Nederlandse gemeenten.

In figuur 3.2 presenteren we het gemiddeld aantal leerlingen voor gemeenten van verschillende grootte. De ‘stappen’ tussen de verschillende gemeentegroottes liggen steeds tussen de 100 en 200 leerlingen. Behalve bij de G4, hier zien we dat de stap van gemeentegrootte 150.000 – 250.000 inwoners naar meer dan 250.000 inwoners groot is. In de G4 maken gemiddeld iets minder dan 2.000 leerlingen gebruik van de regeling leerlingenvervoer.

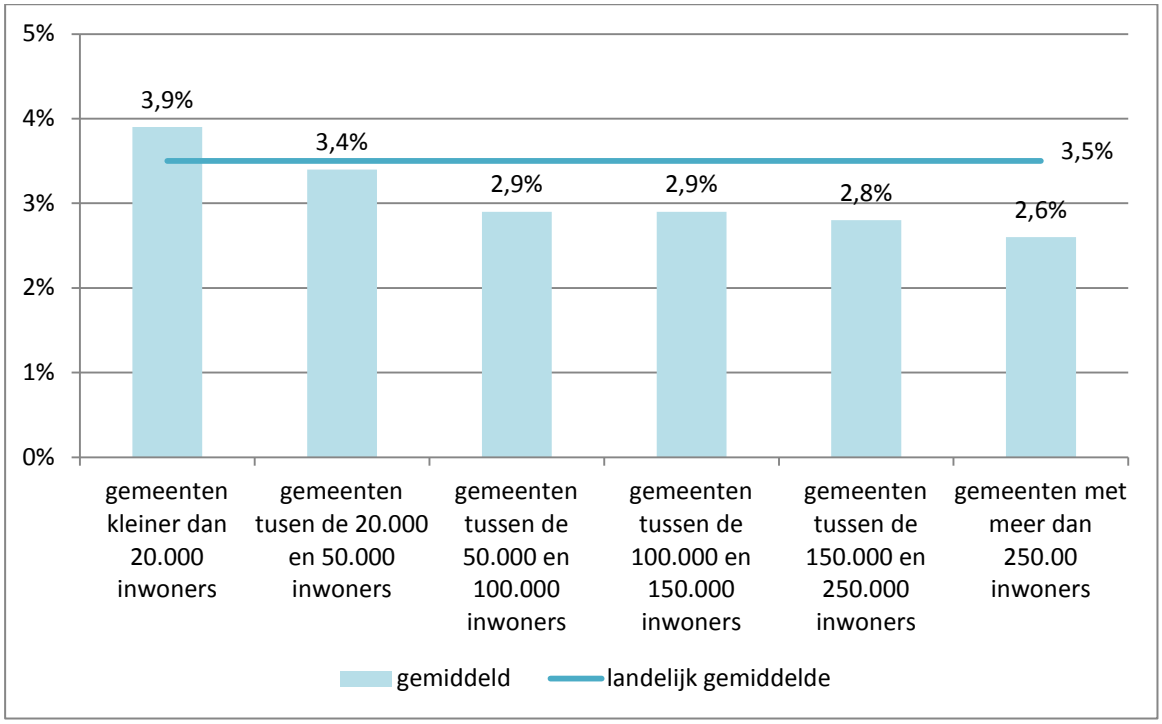
*Figuur 3.2 Gemiddeld aantal leerlingen dat in 2012/13 gebruik heeft gemaakt van de regeling leerlingenvervoer, naar gemeentegrootte (n=317)*[9]




Het landelijke gemiddelde percentage vervoerde leerlingen, gerelateerd aan het totaal aantal leerlingen (po, vo, (v)so) is 3,5% (figuur 3.3).
In kleine gemeenten (tot 50.000 inwoners) maken, per schoolgaande leerling, gemiddeld iets meer leerlingen gebruik van de vervoersregeling dan gemeenten met meer dan 50.000 inwoners. Dit is niet verwonderlijk, aangezien in kleine gemeenten minder onderwijsvoorzieningen aanwezig zijn, met name voor (v)so.

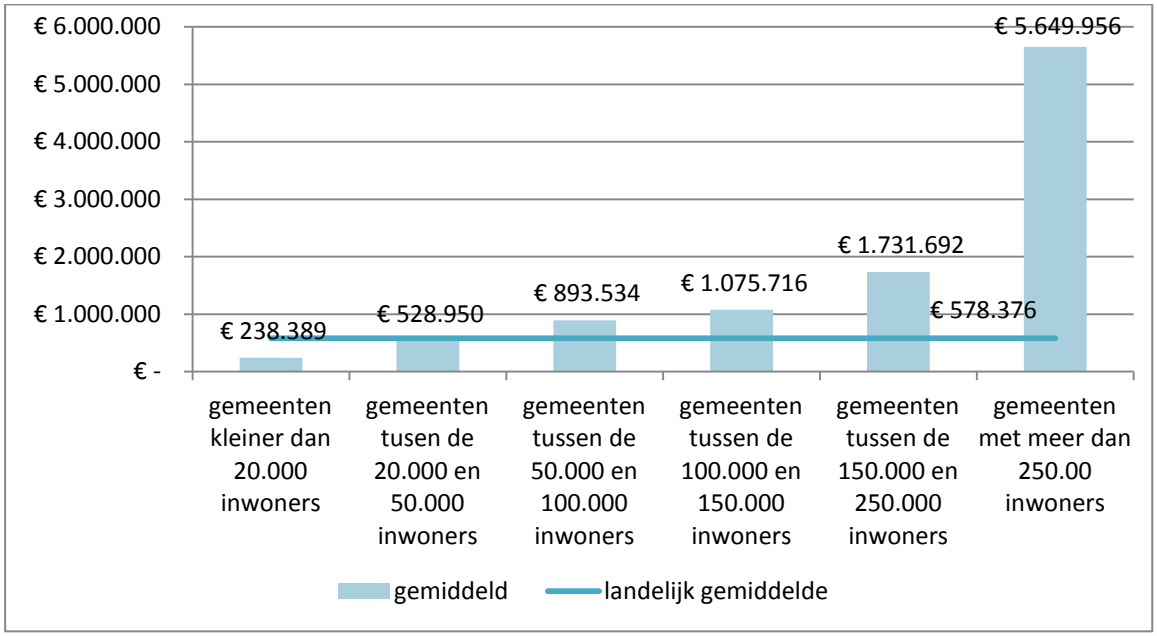
[9] Een van de G4-gemeenten heeft niet aan het onderzoek deelgenomen. We hebben daarom de G4 benchmark Leerlingenvervoer 2009/10 gebruikt voor de totaal aantallen en kosten. Deze cijfers hebben we voor 2012 herberekend op basis van de gemiddelde procentuele afname van aantallen en kosten van de andere G4-gemeenten. Deze hebben we alleen voor dit hoofdstuk gebruikt.

*Figuur 3.3 Gemiddeld percentage leerlingen dat gebruik maakte van de regeling leerlingenvervoer 2012/13 gerelateerd aan totaal aantal leerlingen, naar gemeentegrootte (n=318)*



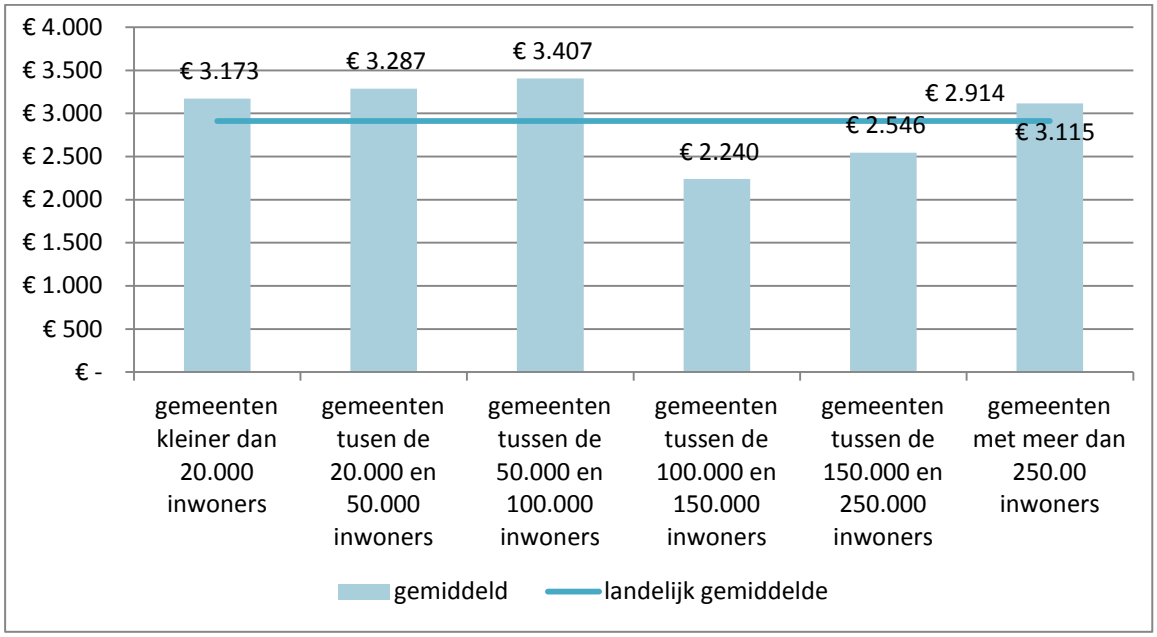

Wat zijn de gemiddelde kosten naar gemeentegrootte voor het leerlingenvervoer (figuur 3.4)? Aangezien in grote gemeenten het aantal vervoerde leerlingen hoger ligt, liggen daar ook de kosten hoger. Evenals in figuur 3.2 zien we de 'kostenstappen' geleidelijk toenemen naarmate gemeenten groter worden. En ook hier hebben de G4 gemiddeld fors hogere kosten dan gemeenten tot 250.000 inwoners.

*Figuur 3.4 Gemiddelde kosten leerlingenvervoer in 2012, naar gemeentegrootte (n=268)*



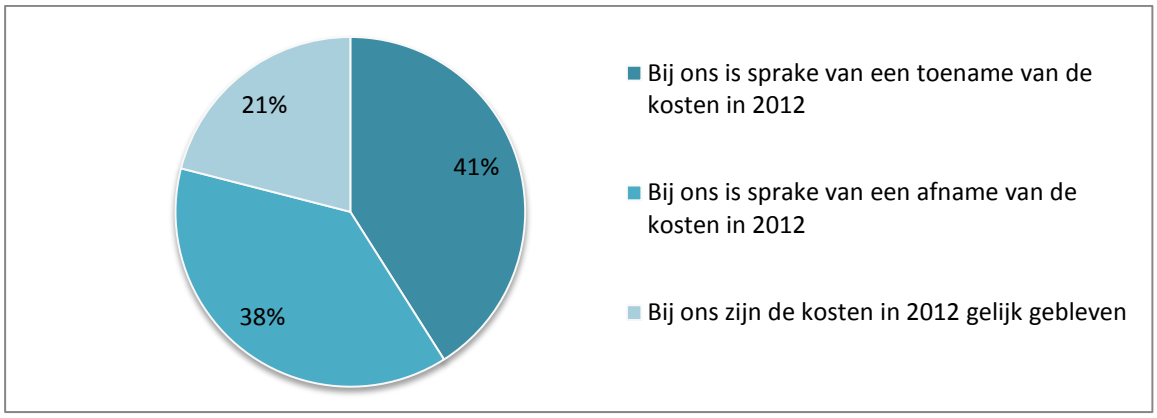
Uitgedrukt in gemiddelde vervoerskosten per leerling (figuur 3.5) zien we een soort ‘breuk’ bij gemeenten met meer of minder dan 100.000 inwoners: de grote gemeenten (met meer dan 100.000 inwoners) hebben gemiddeld lagere kosten per leerling dan gemeenten met minder dan 100.000 inwoners. Bij de G4 zijn de gemiddelde kosten per leerling hoger dan bij gemeenten met tussen de 100.000 en 250.000 inwoners, terwijl daar gemiddeld evenveel leerlingen gebruikmaken van de regeling leerlingenvervoer (zie figuur 3.3). De beschikbare monitorgegevens bieden, als we bv. kijken naar vervoersoort, onderwijssoort, vervoersreden en afstand, hier geen verklaring voor.

*Figuur 3.5 Gemiddelde kosten per vervoerde leerling in 2012, naar gemeentegrootte (n=268)*

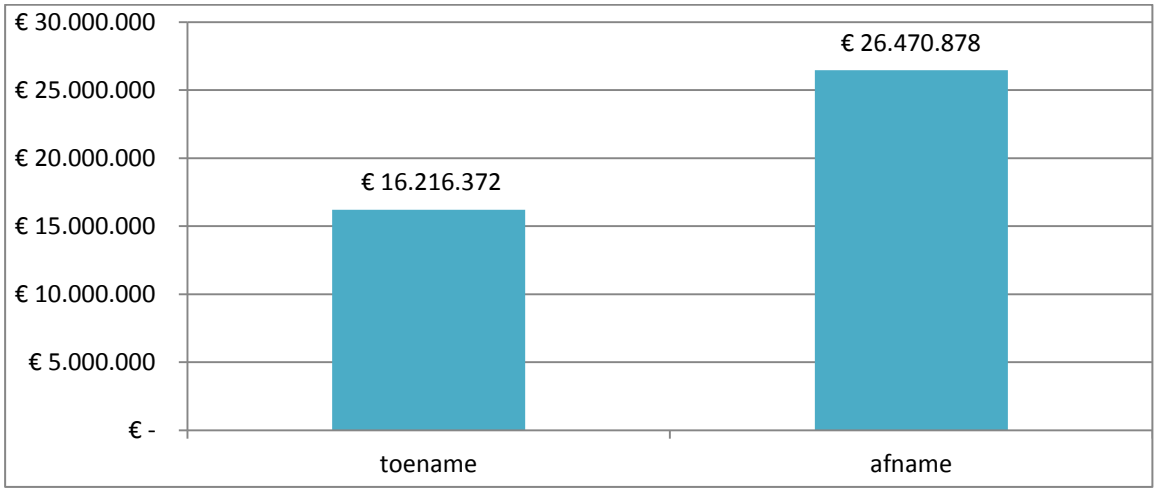



We hebben de gemeenten ook gevraagd of zij in 2012 een toename of afname zagen in de vervoerskosten ten opzichte van 2011. Ongeveer vier op de tien gemeenten signaleert dat de kosten toenemen (41%), een bijna even groot percentage (38%) ziet een afname van de vervoerskosten. Bij ongeveer een vijfde van de gemeenten is geen verschil in de kosten.
Op basis van deze gegevens kunnen we een schatting maken van de landelijke stijgingen en dalingen in de kosten. In euro’s (figuur 3.7): in de gemeenten waar de kosten stijgen, gaat het in totaal om ca. €16 miljoen. In de gemeenten waar de kosten dalen, om ca. €26 miljoen. Voor heel Nederland betekent dit een daling in de kosten van ca. €10 miljoen.

*Figuur 3.6 Percentage toe- en afname van de totale kosten voor de regeling leerlingenvervoer in 2012 t.o.v. 2011 (n=273)*

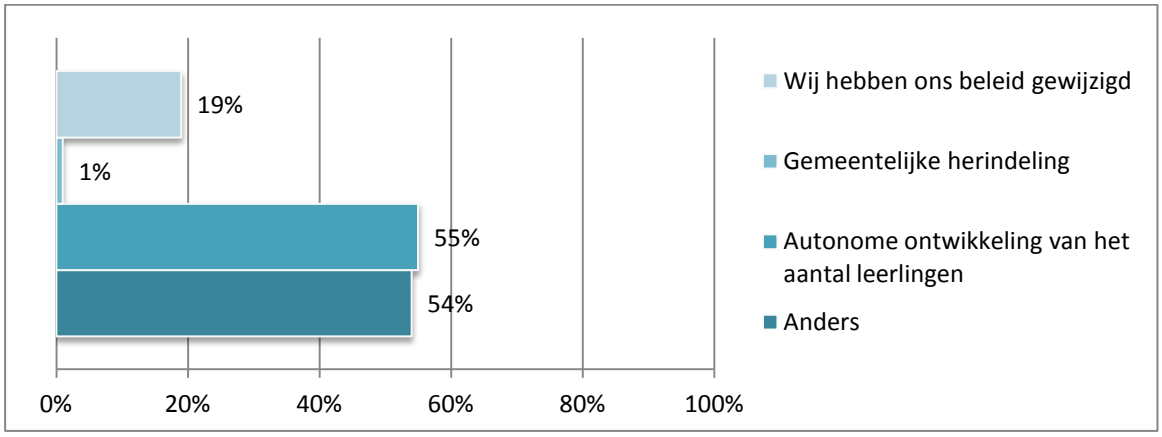



*Figuur 3.7 Gemiddelde toe- en afname van de totale kosten voor de regeling leerlingenvervoer in 2012 (n=99-103)*




Gemeenten konden aangeven wat (mogelijke) redenen waren voor deze toe- of afname (figuur 3.8). Veel gemeenten gaven aan dat de (autonome) ontwikkeling van het aantal leerlingen een belangrijke reden was voor of een daling, of een stijging van de vervoerskosten. Gemeentelijke herindelingen zorgen zelden voor een daling of stijging van de vervoerskosten (1%).

*Figuur 3.8 Percentage redenen toe- en afname? (meerdere antwoorden mogelijk) (n= 208)*




Gemeenten gaven vaak aan dat zij andere redenen dan waaruit zij konden kiezen belangrijk vonden (54%). Zo noemden zij (in willekeurige volgorde) bijvoorbeeld:

*Bij stijging kosten:*

- De jaarlijkse indexering door vervoerders (zog. NEA-indexering). Hieronder vallen bijvoorbeeld hogere loon- en brandstofkosten.
- Scholen die afwijkende schooltijden hanteren zorgden voor meer vervoersbewegingen.
- Faillissement vervoerder, contract nieuwe vervoerder viel duurder uit.

*Bij daling kosten:*

- Een gunstigere aanbesteding van het leerlingenvervoer;
- Een gezamenlijke aanbesteding (meerdere gemeenten) van het leerlingenvervoer;
- Invoering van opstapplaatsen en beperking van ‘soloritten’;
- Efficiëntere indeling van het busvervoer (hogere bezettingsgraad in de bus);
- Bij een aantal kleine gemeenten werden ‘heel dure’ leerlingen anders en dus goedkoper vervoerd.

# 4 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: verdieping

In dit hoofdstuk verdiepen we ons in het aantal vervoerde leerlingen en de bijbehorende kosten die het vervoer met zich meebracht. We splitsen deze uit naar:

- het soort onderwijs waar naartoe vervoerd werd;
- de vervoersreden;
- het soort vervoer;
- vervoersafstand.

Er zijn op de gegevens steeds aanvullende analyses uitgevoerd naar gemeentegrootte en representativiteit. Daar waar verschillen zijn gevonden tussen gemeenten met verschillende inwoneraantallen, worden deze vermeld.

De aantallen leerlingen gelden steeds voor schooljaar 2012/13, terwijl de kosten betrekking hebben over kalenderjaar 2012. Over het algemeen konden gemeenten beter en betrouwbaarder inzicht geven in de aantallen leerlingen dan in de kosten. Bij vragen die door veel gemeenten niet of onvolledig zijn beantwoord, kunnen we de representativiteit van de bevindingen niet garanderen. We nemen in die gevallen geen grafiek op, maar beschrijven de resultaten wel op hoofdlijnen.[10] We beschouwen de resultaten in die gevallen als indicatief.

## 4.1 Onderwijssoort

Naar welke soorten onderwijs worden leerlingen het meest vervoerd? Wat valt hierbij op? In deze paragraaf presenteren we de uitsplitsing naar aantal leerlingen en naar kosten (het laatste indicatief).

### 4.1.1 Vervoer per onderwijssoort 2012/13

Op de vraag naar vervoer per onderwijssoort hebben 209 gemeenten een betrouwbaar antwoord gegeven.[11] Verder hebben 50 gemeenten onvolledige informatie verstrekt en 56 gemeenten hebben niets ingevuld. De belangrijkste reden om niets in te vullen was, aldus een flink aantal gemeenten, dat zij in de administratie voor het (voortgezet) speciaal onderwijs geen onderscheid (kunnen) maken in de cluster indeling (zowel qua aantal als voor de kosten). Bij de analyses hebben we dan ook alleen gebruik gemaakt van de 209 gemeenten waarbij deze uitsplitsing gemaakt kon worden.

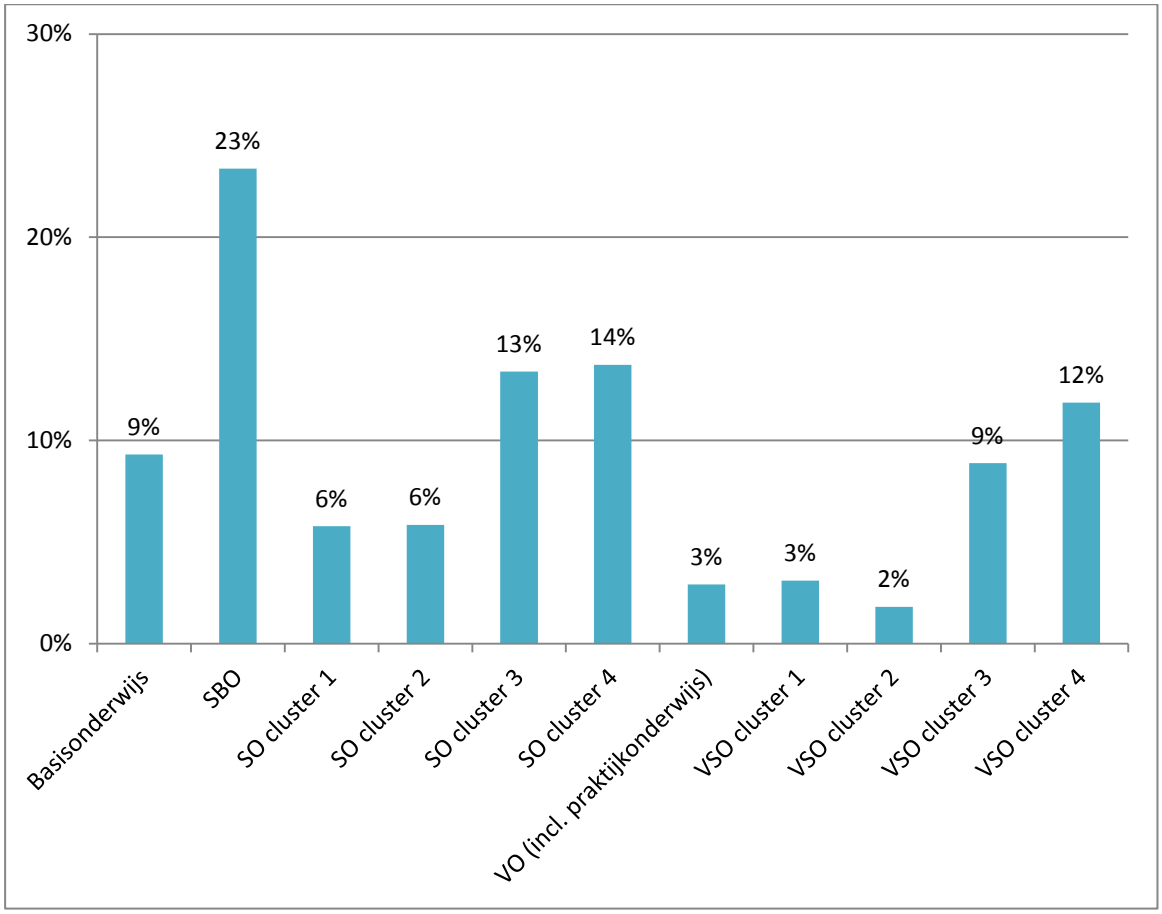
Bijna een kwart van de leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer wordt naar het speciaal basisonderwijs vervoerd (23%, zie figuur 4.1).

Binnen het (voortgezet) speciaal onderwijs vindt het meeste vervoer plaats binnen cluster 3 (gehandicapte en langdurig zieke kinderen) en cluster 4 (kinderen met stoornissen en gedragsproblemen). In totaal bedraagt dit bijna de helft (48%) van alle leerlingen die van de regeling gebruik maken. Cluster 1 en 2 kennen veel minder vervoersbewegingen (totaal 17%). Dit is ook wat we verwachtten, aangezien het aantal leerlingen in cluster 1 en 2 veel kleiner is dan in cluster 3 en 4.

[10] Dit geldt voor de paragrafen 4.1.2, 4.2.2 en 4.4.2.

[11] Bij deze gemeenten is er minder dan 5% afwijking tussen de optelsom het aantal vervoerde leerlingen per schooltype en het totaal aantal vervoerde leerlingen.

*Figuur 4.1 Percentage leerlingen dat gebruik maakt van de regeling leerlingenvervoer naar onderwijssoort 2012/13 (n=209)*




### 4.1.2 Kosten per onderwijssoort 2012

Op de vraag wat de gemiddelde vervoerskosten per onderwijssoort zijn kunnen de meeste gemeenten geen betrouwbaar antwoord geven. We kunnen hier dan ook slechts indicatief over rapporteren. Bij de analyses hebben we alleen gebruik gemaakt van de 32 gemeenten waarbij deze uitsplitsing op betrouwbare wijze gemaakt kon worden. Deze groep is niet volledig representatief naar gemeentegrootte. Daarom is bij de analyses een weging toegepast.

Bijna twee derde (62%) van de totale kosten komt voor rekening van cluster 3 en 4 (so en vso), 16% voor rekening van cluster 1 en 2. Vervoer naar het speciaal basisonderwijs bedraagt 17% van de kosten, vervoer naar regulier basisonderwijs 2% van de kosten.

## 4.2 Vervoersreden

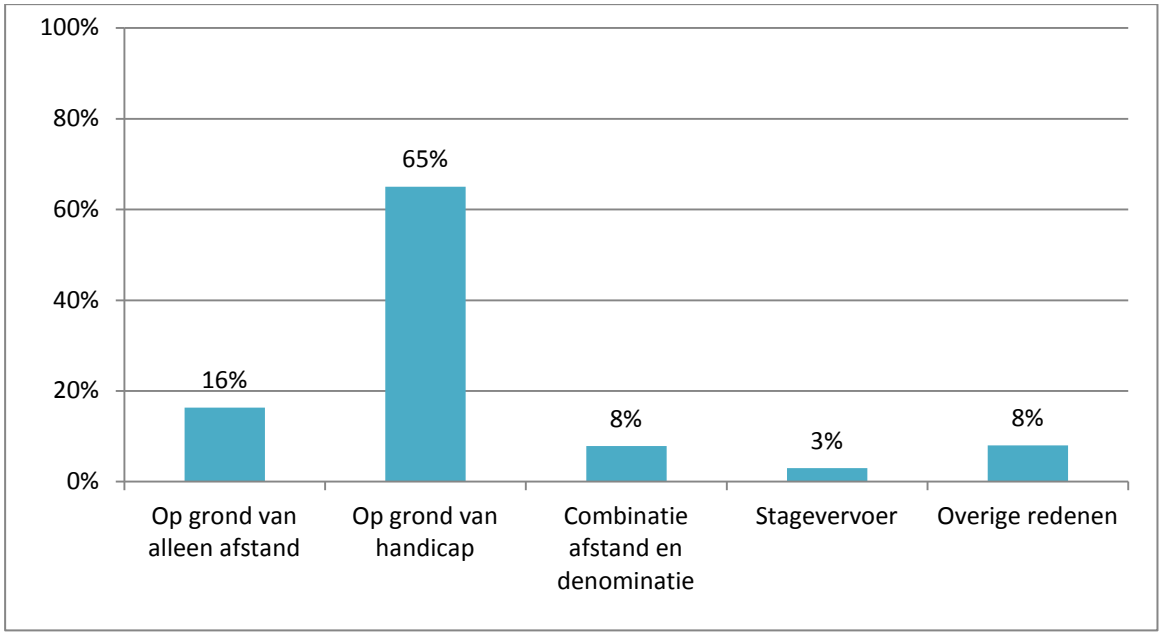
In deze paragraaf presenteren we de verschillende vervoersredenen, uitgesplitst naar aantal leerlingen en kosten (het laatste indicatief).

### 4.2.1 Aantal leerlingen per reden 2012/13

De uitsplitsing naar vervoersreden is door 287 op een betrouwbare manier gemaakt. Bij 39 gemeenten is de informatie onvolledig. De overige 59 gemeenten (21%) hebben deze vraag niet beantwoord. Bij de analyses hebben we dan ook alleen gebruik gemaakt van de 189 gemeenten waarbij deze uitsplitsing betrouwbaar gemaakt kon worden.

Bijna twee derde van de leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer (65%) doen dat op grond van een handicap, en 16% op basis van alleen afstand. Dit zijn vooral leerlingen op het speciaal basisonderwijs. Nog eens 8% van de leerlingen wordt vervoerd op grond van afstand en denominatie.

*Figuur 4.2 Percentage vervoerde leerlingen naar vervoersreden van het totaal aantal vervoerde leerlingen 2012/13 (n=189)*




We hebben aanvullende analyses uitgevoerd naar het aandeel denominatief vervoer (de 8% in figuur 4.2).

Er blijken zeer grote verschillen tussen gemeenten in de percentages denominatief vervoer. 44% van de 162 gemeenten gaf aan dat tussen 0 en 5 % van de leerlingen, die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer, dit doet op basis van afstand en denominatie. Deze gemeenten liggen verspreid over het hele land; het betreft veelal kleine gemeenten. Bij 22% ligt het percentage tussen 5 en 10 %, bij 19% tussen de 10 en 20%. Steeds verspreid over het land. Tot slot is bij 14% van de gemeenten sprake van meer dan 20% vervoer op grond van denominatie (met een maximum van 64%).
Deze gemeenten liggen vrijwel allemaal in de zogenaamde ‘Bijbelgordel’; een groot deel van de inwoners heeft een reformatorische achtergrond.
Leerlingen die aanspraak maken op vervoer op grond van denominatie zitten, zoals verwacht, vooral op het basisonderwijs.
Wanneer we voor al deze gemeenten kijken naar de vervoersoort dan levert dit geen eenduidig plaatje op. Bij een deel van de gemeenten wordt er relatief veel aangepast vervoer ingezet, bij een ander deel zagen we juist relatief veel openbaar- en eigen vervoer.

Deze aanvullende analyses maken duidelijk dat het aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling leerlingenvervoer op grond van denominatie landelijk niet zo hoog is. Echter op gemeentelijk niveau kan het aantal leerlingen (en de bijbehorende kosten) flink oplopen.

### 4.2.2 Kosten per vervoersreden 2012

Evenals bij de kosten per onderwijssoort hebben gemeenten veel moeite om vanuit hun administratie de kosten per vervoersreden vast te stellen.
Bij de analyses hebben we alleen gebruik gemaakt van de 56 gemeenten waarbij deze uitsplitsing op een betrouwbare manier gemaakt kon worden. Ook hier is een weging naar gemeentegrootte toegepast. Het beeld dat we geven is indicatief.

Vervoersreden vanwege een handicap neemt zo'n 68% van de totale kosten voor haar rekening. Bij de andere redenen varieert dit van 1% (stagevervoer) tot 18% (alleen afstand). Het denominatieve vervoer bedraagt zo'n 11% van de totale kosten. Hierin zit voor een klein deel het vervoer van en naar het basisonderwijs, maar ook naar andere onderwijssoorten.

## 4.3 Vervoersoort

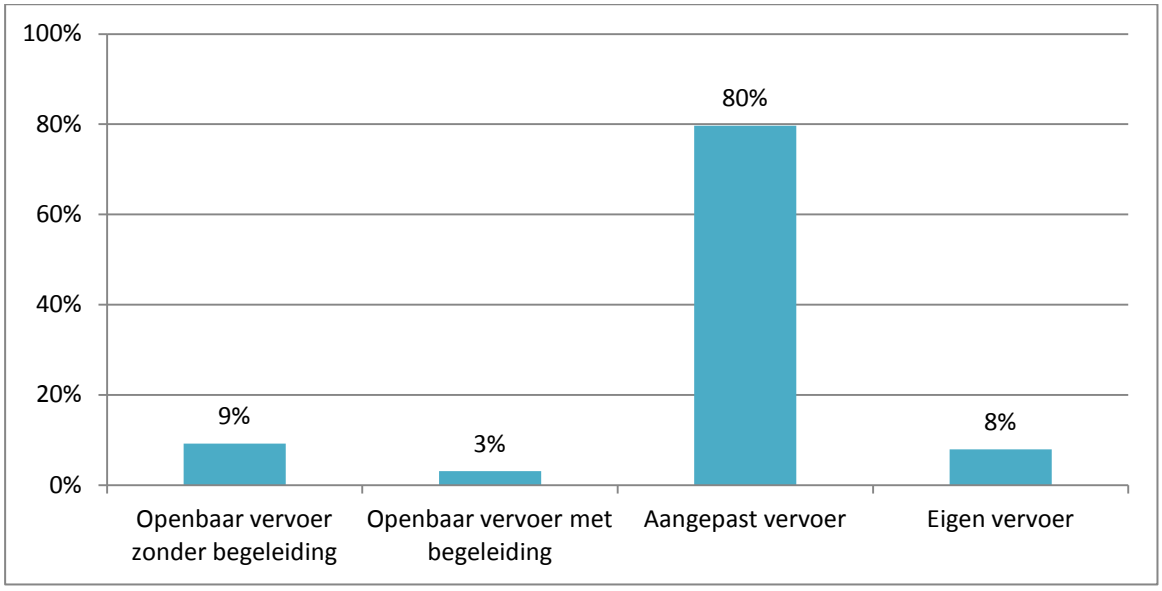
In deze paragraaf kijken we naar het soort vervoer. We geven een overzicht van de aantallen leerlingen per soort vervoer en van de bijbehorende kosten.

### 4.3.1 Aantallen per vervoersoort 2012/13

De aantallen leerlingen per vervoerssoort zijn door 254 gemeenten op een betrouwbare manier aangeleverd. Bij 35 gemeenten zijn de gegevens niet volledig; de overige 13 gemeenten (4%) hebben geen informatie verstrekt over aantallen leerlingen per soort vervoer.

Duidelijk is dat leerlingen vooral het aangepaste vervoer (georganiseerd vervoer met bus of taxi) gebruiken om op school en weer naar huis te komen: 80% (figuur 4.3). Er wordt dus veel minder met het openbaar vervoer gereisd (12%) of met eigen vervoer (zelf halen en brengen van de leerling): 8%. Een aantal gemeenten gaf aan dat de scholen naar waartoe vervoerd wordt niet bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, en er dus veel leerlingen aangepast vervoerd worden. Gemeenten gaven verder aan dat zij verschillende vervoersoorten vaker combineerden afhankelijk van het seizoen: in de lente/zomer vaker bv. eigen vervoer of OV, in de herfst en winter aangepast vervoer.

*Figuur 4.3 Percentage leerlingen per vervoersoort van het totaal aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling leerlingenvervoer 2012/13 (n=254)*

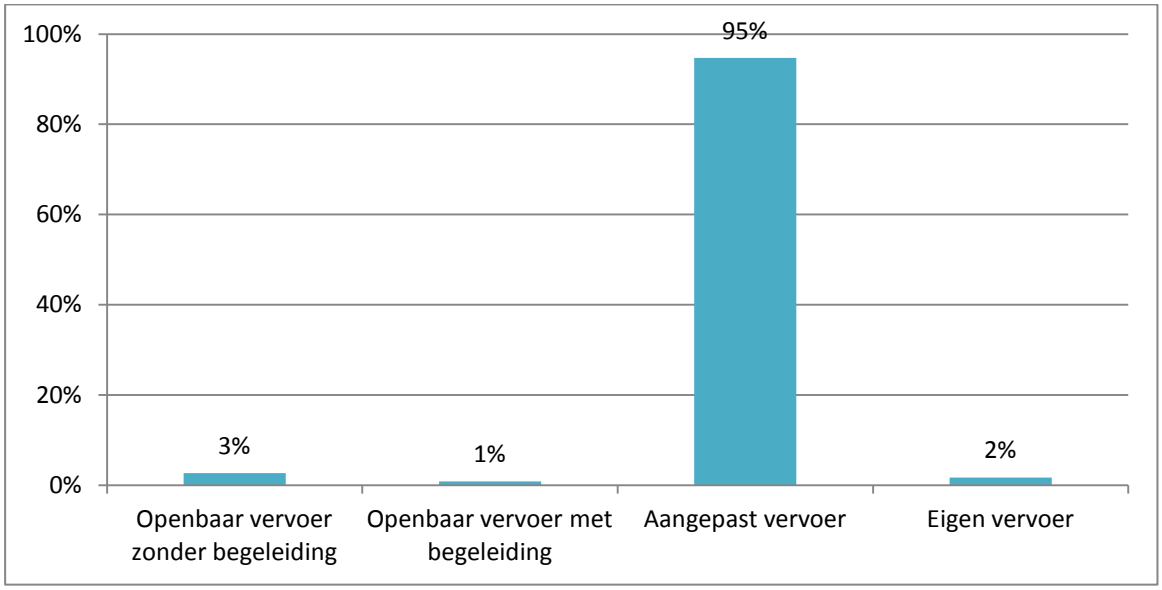



### 4.3.2 Kosten per vervoersoort 2012

Van alle uitsplitsingen konden gemeenten deze vragen het beste beantwoorden. Zij zijn dus vrij goed op de hoogte van de kosten die de verschillende vervoersoorten met zich mee brengen.
150 gemeenten konden een betrouwbare uitsplitsing maken; de analyses zijn op deze gemeenten gebaseerd. Bij 45 gemeenten was de informatie niet volledig. De overige 76 gemeenten (28%) hebben geen antwoord gegeven.

Hier wordt duidelijk (zie figuur 4.4) dat het aangepaste vervoer het overgrote deel van de vervoerskosten met zich mee brengt: 95%. De andere vervoersoorten nemen samen zo'n 5% van alle kosten voor hun rekening.

*Figuur 4.4 Percentage kosten vervoer naar vervoersoort van de totale kosten voor de regeling leerlingenvervoer 2012 (n=150)*




## 4.4 Vervoersafstand

Aan het begin van de enquête vroegen we gemeenten welke vervoersafstand zij vanuit de verordening hanteerden. Ruim 300 gemeenten hebben hierop geantwoord.

Het merendeel van de gemeenten hanteert de 6 kilometergrens (76%). Veel minder gemeenten leggen de grens tussen 2 en 4 kilometer (13%) of tussen 4 en 6 kilometer (18%).

*Tabel 4.1 Afstandscriterium vanuit de verordening Leerlingenvervoer, om voor vervoer in aanmerking te komen (meerder antwoorden mogelijk) (n=306)*

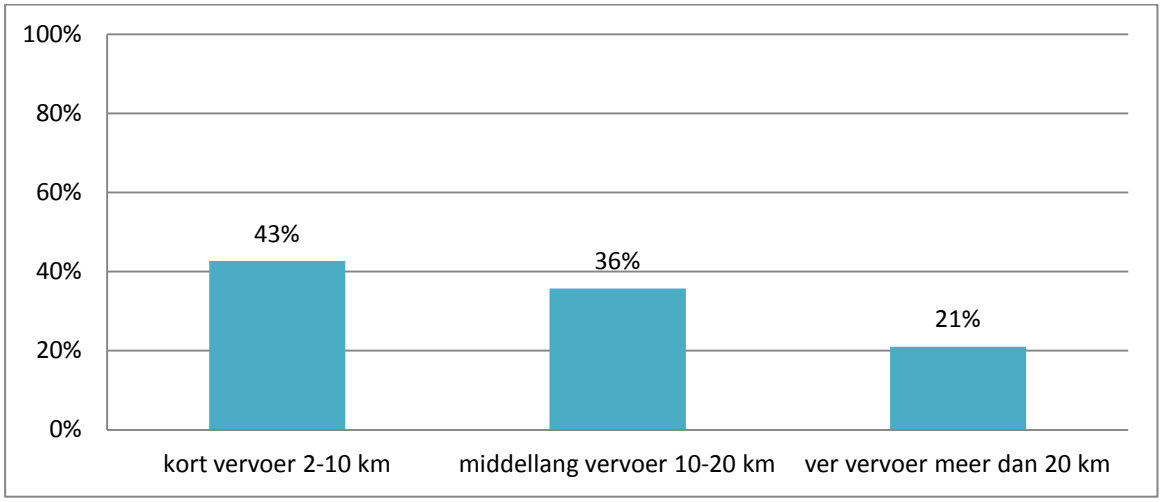
| | Percentage |
|---|---|
| Tussen 2 en 4 kilometer | 13% |
| Tussen 4 en 6 kilometer | 18% |
| 6 kilometer | 76% |
| Anders | 14% |

### 4.4.1 Aantallen per afstand 2012/13

Bij vervolgvragen in de enquête over de afstand lieten we bovenstaande indeling los en gingen we uit van kort vervoer (2 – 10 km.), middellang vervoer (10 – 20 km.) en ver vervoer (meer dan 20 km.). Dit omdat veel kleine(re) gemeenten leerlingen over lange afstanden dienen te vervoeren. Bij de uitsplitsing naar soort gemeente hebben we dan ook gekozen de mate van stedelijkheid in plaats van gemeentegrootte.
De analyses zijn gebaseerd op de 199 gemeenten die deze uitsplitsing op een betrouwbare manier konden maken. Daarnaast hebben 38 gemeenten onvolledige informatie aangeleverd en 55 gemeenten hebben geen antwoord gegeven.

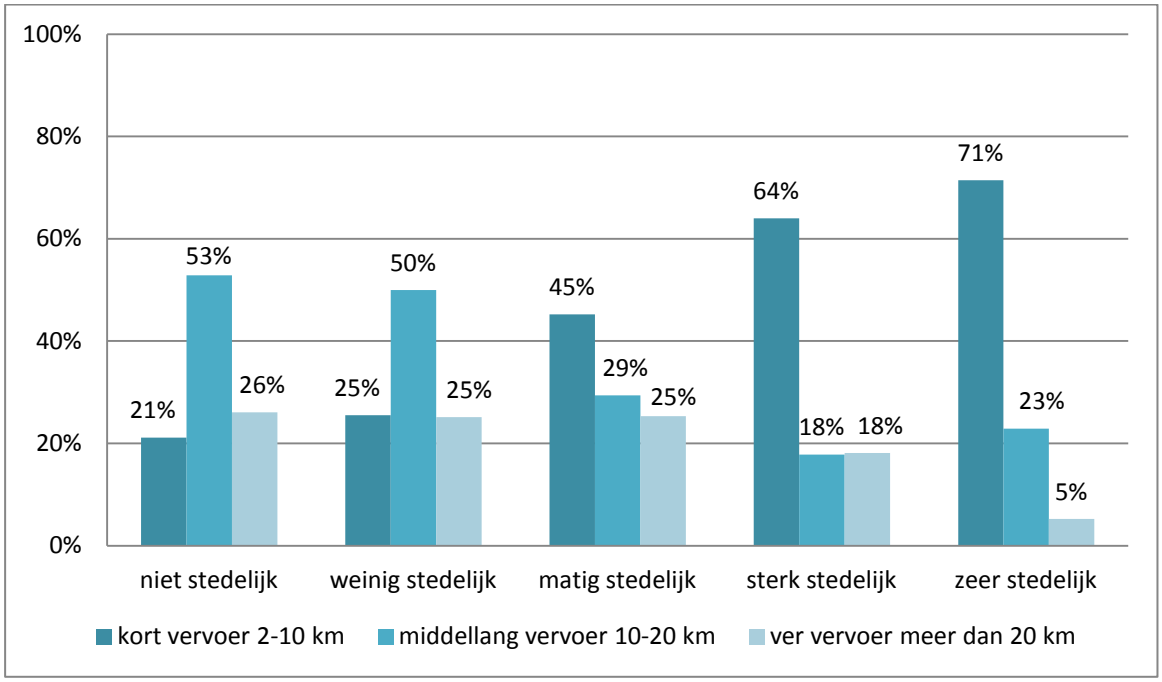
43% van de leerlingen maakt gebruik van kort vervoer (2 - 10 kilometer, figuur 4.5). Iets minder leerlingen wordt middellang vervoerd (10 - 20 kilometer) en nog eens een vijfde van de leerlingen (21%) wordt meer dan 20 kilometer vervoerd.

*Figuur 4.5 Percentage leerlingenvervoer naar afstand 2012/13 (n=199)*




Als we kijken naar de mate van stedelijkheid en afstand (figuur 4.6) dan zien we dat bij niet en weinig stedelijke gemeenten zo'n driekwart van de leerlingen verder dan 10 kilometer wordt vervoerd. Sterk en zeer sterk stedelijke gemeenten (met een grotere diversiteit aan speciale onderwijsvoorzieningen) vervoeren hun leerlingen vooral minder dan 10 kilometer.

*Figuur 4.6 Percentage leerlingenvervoer naar afstand en stedelijkheid 2012/13 (n=199)*



### 4.4.2 Kosten per afstand 2012

Ook de vervoerskosten per afstand is voor gemeenten lastig te bepalen. Bij de analyses hebben we dan gebruik gemaakt van de 47 gemeenten waarbij deze uitsplitsing betrouwbaar gemaakt kon worden. Ook hier is een weging naar gemeentegrootte toegepast.

Het middellang vervoer brengt verhoudingsgewijs de meeste kosten met zich mee: 43% van de totale vervoerskosten. Het aandeel kosten voor kort (2 tot 10 km) en ver (> 20 km) vervoer is ongeveer gelijk: resp. 29% en 28%. In niet-stedelijke gemeenten gaat 94% van de vervoerskosten zitten in vervoersafstanden van meer dan 10 kilometer.

Als we kijken naar de kosten per afstand en mate van stedelijkheid zien we dat naarmate de stedelijkheid toeneemt, de kosten voor het korte vervoer (tot 10 km.) stijgen. Er is echter één uitzondering: het korte vervoer bij sterk stedelijke gemeenten is verantwoordelijk voor 64% van de totale vervoerskosten, terwijl dit bij de zeer stedelijke gemeenten 35% bedraagt. De grootste gemeenten van Nederland vervoeren relatief de meeste leerlingen over een korte afstand (zie figuur 4.6, 71%), wat 35% van de totale vervoerskosten met zich meebrengt. De beschikbare monitorgegevens bieden, als we bv. kijken naar vervoersoort, onderwijssoort en vervoersreden, hier geen verklaring voor.

## 4.5 Toe- en afname van de vervoerskosten?

Gemeenten konden aangeven wat (mogelijke) redenen waren voor een eventuele toe- of afname van de vervoerskosten (zie ook hoofdstuk 3). We vroegen ze waar zij een toe- of afname van de kosten zagen wat betreft onderwijssoort, vervoersreden, vervoersoort en afstand.
Voor zover zij hier op konden antwoorden gaven zij aan dat met name het cluster 4 onderwijs (SO en VSO) heeft gezorgd voor een stijging van de vervoerskosten (meer leerlingen). Meer dan 40% van de gemeenten noemt hier een stijging van de kosten.
De grootste daling in vervoerskosten zien gemeenten bij het speciaal basisonderwijs, zo'n 40%.
Bij de verschillende soorten vervoer zien we een gelijk aantal gemeenten dat een stijging dan wel een daling van de kosten heeft.
Wat betreft de vervoersreden geven gemeenten vooral aan dat bij gehandicapte leerlingen een stijging van de vervoerskosten zit.

# 5 Medewerkers leerlingenvervoer

In de enquête hebben we de gemeenten gevraagd naar de formatie en inschaling van de medewerkers leerlingenvervoer, met uitsplitsingen naar uitvoerende taken en beleidstaken. Niet alle gemeenten konden deze uitsplitsing maken, doordat bv. één medewerker verantwoordelijk is voor zowel de uitvoering als vervoersbeleid. Om deze reden tellen de gemiddelden van uitvoerend- en beleidsmedewerkers niet op tot het overall totaal.

## 5.1 Formatie en aantal medewerkers

In onderstaande tabel staan de formatie en aantal medewerkers (gemiddeld per gemeente), totaal en uitgesplitst naar uitvoerende- en beleidstaken.

*Tabel 5.1 Gemiddelde formatie en gemiddeld aantal medewerkers leerlingenvervoer 2013*

| **Totale gemiddelde formatie** | **Gemiddelde formatie uitvoerende taken** | **Gemiddelde formatie beleidstaken** |
|---|---|---|
| 0,75 fte<br>(n = 205) | 0,70 fte<br>(n = 131) | 0,24 fte<br>(n = 126) |
| **Totaal gemiddeld aantal medewerkers** | **gemiddeld aantal medewerkers uitvoerende taken** | **Gemiddeld aantal medewerkers beleidstaken** |
| 2,15<br>(n = 241) | 1,63<br>(n = 138) | 1,04<br>(n = 135) |

*Formatie*
Gemeenten geven aan dat voor uitvoerende taken de gemiddelde formatie 0,70 fte bedraagt, voor beleidstaken is dat 0,24 fte. Dit is dus het gemiddelde van alle gemeenten die deze vragen hebben beantwoord. Uiteraard zijn er verschillen tussen gemeenten van verschillende grootte. Grofweg zien we, op basis van aanvullende analyses, een driedeling in gemeenten wat betreft de gemiddelde formatie: gemeenten met minder dan 100.000 inwoners hebben voor uitvoerende taken een gemiddelde formatie tussen 0,54 en 0,70 fte. Bij gemeenten met tussen de 100.000 en 250.000 inwoners is de gemiddelde formatie groter, zo'n 1,1 à 1,2 fte. Bij de G4 (meer dan 250.000 inwoners) is de formatie verreweg het grootst: gemiddeld 5,7 fte.
Bij beleidstaken zien we een duidelijke tweedeling: gemeenten tot 150.000 inwoners hebben tussen de 0,2 en 0,3 fte beschikbaar voor beleidstaken, bij gemeenten met meer dan 150.000 inwoners is dat gemiddeld 0,5 tot 0,6 fte.

*Aantal medewerkers*
Bij het aantal medewerkers, betrokken bij de uitvoering, zien we dat bij de kleinste gemeenten van Nederland (minder dan 20.000 inwoners) het aantal medewerkers meestal één is. Bij gemeenten tussen de 20.000 en 250.000 inwoners ligt het gemiddeld aantal medewerkers tussen de 1,70 en 2,25. Dit betekent dat bv. het verschil tussen G-33 steden en kleinere gemeenten qua aantal medewerkers klein is. Pas bij een gemeentegrootte van meer dan 250.000 inwoners is het gemiddeld aantal medewerkers aanzienlijk groter, gemiddeld 6,5.
Als we kijken naar het gemiddeld aantal beleidmedewerkers, betrokken bij het leerlingenvervoer, dan zien we geen verschillen tussen grote en kleine gemeenten: voor alle gemeentegroottes is het gemiddeld aantal medewerkers ongeveer één.

## 5.2 Inschaling

In onderstaande tabel staat de verdeling van de inschaling, uitgesplitst naar uitvoerende- en beleidstaken, en voor een gecombineerde functie.

*Tabel 5.2 Verdeling inschaling medewerkers leerlingenvervoer 2013*

| Inschaling | Inschaling uitvoerende taken | | Inschaling beleidstaken | | Inschaling gecombineerde functie | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Aantal** | **%** | **Aantal** | **%** | **Aantal** | **%** |
| Schaal 5 | 8 | 4 | - | - | - | - |
| Schaal 6 | 47 | 22 | - | - | 5 | 5 |
| Schaal 7 | 80 | 38 | 10 | 5 | 20 | 19 |
| Schaal 8 | 51 | 24 | 24 | 12 | 40 | 39 |
| Schaal 9 | 23 | 11 | 47 | 24 | 28 | 27 |
| Schaal 10 | 2 | 1 | 93 | 47 | 10 | 10 |
| Schaal 11 | 1 | 1 | 23 | 12 | 1 | 0 |
| **Totaal** | **212** | **100** | **197** | **100** | **104** | **100** |

Uitvoerende medewerkers leerlingenvervoer worden het vaakst ingedeeld in schaal 7 (38%), iets minder vaak in schaal 6 of 8. Bij beleidsmedewerkers worden vooral ingeschaald in schaal 10 (47%). Bij gecombineerde functies zien we dat zij veelal ook ‘gemiddeld’ worden beloond in schaal 8 (39%).

# 6 Leerlingenvervoer in beleid: veranderingen of niet?

In dit hoofdstuk bespreken we de ontwikkelingen in het beleid met betrekking tot het leerlingenvervoer. Welke beleidsontwikkelingen hebben zich recent voorgedaan, welke staan op stapel? Wordt er binnen het leerlingenvervoer ingespeeld op de invoering van passend onderwijs? Er zijn op de gegevens steeds aanvullende analyses uitgevoerd naar gemeentegrootte. Daar waar verschillen zijn gevonden tussen gemeenten met verschillende inwoneraantallen, worden deze in de lopende tekst vermeld.

## 6.1 Handhaving van de Verordening leerlingenvervoer

Gemeenten baseren het leerlingenvervoer in hun gemeente gewoonlijk op de specifieke Verordening leerlingenvervoer, zoals die vanaf 2011 geldt. Gemeenten is gevraagd of ze de verordening door ontwikkelingen van binnen of buiten de gemeente recentelijk strenger zijn gaan toepassen. Voor de duidelijkheid: er is zeer recent (begin 2014) een nieuwe Verordening leerlingenvervoer gepresenteerd. De vragen in de vragenlijst hebben betrekking op de vorige verordening (die geldt vanaf 2011).

*Tabel 6.1 Strenger toepassen Verordening leerlingenvervoer (n=272)*

| Strenger toepassen | Gemeenten | |
|---|---|---|
| | **Aantal** | **%** |
| Ja | 160 | 59 |
| Nee | 112 | 41 |
| **Totaal** | **272** | **100** |

Iets meer dan de helft van de gemeenten geeft te kennen dat ze de gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer strenger zijn gaan toepassen. Iets minder dan de helft is de verordening niet strenger gaan toepassen. Vooral grotere gemeenten lijken de bestaande verordening strenger zijn gaan toepassen, zo blijkt uit verdiepende analyses.
De gemeenten die aangeven dat ze de Verordening leerlingenvervoer in de afgelopen tijd strenger zijn gaan toepassen, is gevraagd naar de onderdelen waarop er strenger wordt gekeken.

*Tabel 6.2 Onderdelen waarop de Verordening leerlingenvervoer strenger wordt toegepast (n=151) (meerdere antwoorden mogelijk)*

| Onderdelen | Gemeenten | |
|---|---|---|
| | **Aantal** | **%** |
| Soort vervoer | 109 | 72 |
| Type onderwijs waarnaar vervoerd wordt | 58 | 38 |
| Reden voor vervoer | 56 | 37 |
| Afstand voor vervoer | 54 | 36 |
| Overig | 26 | 6 |

Bovenaan staat het soort vervoer; dit biedt ook de beste mogelijkheden voor kostenbesparing. Ongeveer driekwart van de gemeenten past de verordening op dit onderdeel strenger toe. In de praktijk betekent dit vooral dat er strenger wordt gekeken naar het aangepast vervoer, wat in de uitvoering een relatief dure vorm van vervoer is. Op grote schaal wordt gestimuleerd dat leerlingen als uitgangspunt meer op eigen gelegenheid (fiets) of met het openbaar vervoer naar school gaan, al dan niet vanuit de achterliggende pedagogische gedachte om de zelfredzaamheid van leerlingen met een beperking aan te wakkeren.
Eén van de gemeenten verwoordt dat als volgt:

*'We proberen maatwerk te leveren in overleg met de ouders. In principe bieden we openbaar vervoer aan. Alleen als het echt niet anders kan, wordt aangepast vervoer aangeboden. Ook de mogelijkheid om met de fiets naar school te gaan wordt besproken.'*
Een andere gemeente zegt:
*'We zijn van 2 kinderen naar 140 kinderen met een vergoeding voor openbaar vervoer gegaan.'*

Ook wordt hier en daar gestimuleerd dat individueel vervoer wordt omgezet in gecombineerd vervoer.

Het type onderwijs waarnaar vervoerd wordt, de reden voor vervoer en de afstand voor vervoer volgen met enige afstand. Ruim een derde van de gemeenten zegt op deze onderdelen de verordening strenger toe te passen. Wat betreft het type onderwijs, wordt vooral strenger gelet op de plaatsingsmogelijkheden binnen de meest dichtstbijzijnde, toegankelijke school. Tegelijk is het binnen een deel van de gemeenten geen vanzelfsprekendheid meer dat leerlingen naar het praktijkonderwijs (een vorm van regulier voortgezet onderwijs) op gemeentekosten worden vervoerd.
Een enkele gemeente meldt dat ze het vervoer naar een aparte school voor hoogbegaafde leerlingen (zogeheten 'Leonardo-school') niet meer vergoeden.
Bij de reden voor vervoer wordt er vooral strenger gewerkt met verklaringen, indicatiestellingen van onafhankelijke, bevoegde gedragsspecialisten van medische instellingen. De vraag die de gemeente steeds opwerpt is: '*Belemmert de handicap werkelijk het gebruik van het openbaar vervoer?'*
Sommige gemeenten zeggen minder rekening te houden met bijzondere gezinsomstandigheden. Denk hierbij aan de financiële positie en de aanwezigheid van een eigen vervoersmiddel zoals een auto.
Bij de afstand van huis naar school (en visa versa) is in veel gemeenten de kilometergrens verhoogd naar 6 kilometer. Alleen het vervoer naar (speciaal) onderwijs dat verder weg ligt dan het afgesproken afstandscriterium wordt nog vergoed. Verder wordt geopperd dat er in het verleden niet heel strikt is gekeken naar de afstand, maar dat die 6 kilometer nu heilig is.

Naast de hierboven gegeven antwoorden, zijn er ook nog andere antwoorden gegeven. Zo vertellen meerdere gemeenten dat de leeftijd van de kinderen een grotere rol gaat spelen in de beoordeling of er wel of geen leerlingenvervoer geboden is. Eén van de gemeenten zegt in dit verband dat er zal worden gekeken naar de mogelijkheid om 11-jarige leerlingen in het speciaal basisonderwijs per fiets naar school te laten gaan. Een andere gemeente zegt te gaan werken met centrale opstapplaatsen, zodat leerlingen niet meer van huis tot huis opgehaald en gebracht hoeven worden.
Andere gemeenten gaan starten met het 'maatjesproject'. Ook de mogelijkheden van het regionaliseren en het samenwerken van scholen binnen het leerlingenvervoer worden binnenkort nader verkend.

## 6.2 Aanpassing van de Verordening leerlingenvervoer

In deze paragraaf zoomen we in op voornemens die gemeenten hebben ten aanzien van het aanpassen van de Verordening leerlingenvervoer. Deze vraag heeft dus betrekking op de oude Verordening Leerlingenvervoer, zoals die ten tijde van de eerste meting van de Monitor Leerlingenvervoer (herfst 2013) van kracht was.

*Tabel 6.3 Plannen met betrekking tot aanpassen Verordening leerlingenvervoer (n=273)*

| Aanpassen (plan) | Gemeenten | |
|---|---|---|
| | **Aantal** | **%** |
| Ja | 159 | 58 |
| Hebben we al (eerder) gedaan | 43 | 16 |
| Nee | 71 | 26 |
| **Totaal** | **273** | **100** |

Driekwart van de gemeenten geeft te kennen dat ze de Verordening leerlingenvervoer gaan aanpassen, of dat ze dit al in een eerder stadium gedaan. Een kwart van de gemeenten laat de verordening ongemoeid. Alleen de allergrootste gemeenten met meer dan 250 duizend inwoners hebben alle plannen om de verordening aan te passen, of hebben dit al eerder gedaan.

Vervolgens is gevraagd waarop de aanpassingen betrekking hebben (ingeval het in de lijn der verwachting ligt dat er een aanpassing komt) of hadden (ingeval er al een eerdere aanpassing is geweest).

*Tabel 6.4 Inhoudelijke aanpassingen (n=194)*

| Aanpassen (inhoud) | Gemeenten | |
|---|---|---|
| | **Aantal** | **%** |
| Onze bestaande gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer | 81 | 42 |
| Wij gaan in 2014 de nieuwe Modelverordening leerlingenvervoer van de VNG overnemen | 113 | 58 |
| **Totaal** | **194** | **100** |

Iets minder dan de helft van de gemeenten gaat de bestaande gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer onder handen nemen. Iets meer dan de helft neemt de zopas verschenen nieuwe Modelverordening leerlingenvervoer van de VNG over.

Aanvullend is gevraagd op welke onderdelen de gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer wordt aangepast.

*Tabel 6.5 Onderdelen waarop de Verordening leerlingenvervoer wordt aangepast (n=239) (meerdere antwoorden mogelijk)*

| Onderdelen | Gemeenten | |
|---|---|---|
| | **Aantal** | **%** |
| Type onderwijs waarnaar vervoerd wordt | 17 | 21 |
| Soort vervoer | 26 | 32 |
| Reden voor vervoer | 15 | 19 |
| Afstand voor vervoer | 15 | 19 |
| Overig | 54 | 67 |

Wijzigingen in de Verordening leerlingenvervoer hebben betrekking op verschillende aspecten. De meeste gemeenten lijken wijzigingen door voeren binnen het soort vervoer. Soms zijn de aanpassingen heel specifiek voor de gemeente. Hieronder volgt een korte uiteenzetting per onderdeel.
Sommige gemeenten zeggen dat geen enkele leerling in het voortgezet (speciaal) onderwijs meer leerlingenvervoer op gemeentekosten krijgt aangeboden.
Een andere gemeente zegt te gaan werken met een eigen bijdrage van de ouders (boven een inkomensgrens van 25 duizend euro) in het geval er leerlingenvervoer naar het speciaal basisonderwijs nodig is.

Ook ten aanzien van het speciaal basisonderwijs, praktijkonderwijs, Rebound, Op de rails en Herstart (tijdelijke tussenvoorzieningen tussen regulier en (voortgezet) speciaal onderwijs zijn er aanpassingen te verwachten.
In algemene zin volgt uit de verdiepende analyses dat grotere gemeenten meer geneigd zijn om wijzigingen door te voeren met betrekking tot het type onderwijs waarnaar vervoerd wordt, met uitzondering van de allergrootste gemeenten (meer dan 250 duizend inwoners).

Binnen het soort vervoer liggen er ook vele aanpassingen in het verschiet. Het meest voorkomend is het op grote schaal stimuleren van het gebruik maken van eigen vervoer en openbaar vervoer. En daarmee tegelijkertijd het terugdringen van het gebruik maken van aangepast vervoer. Eén van de gemeenten zegt dat als de bushalte verder dan 500 meter van de school ligt, dat dan aangepast vervoer gehandhaafd blijft. Is de bushalte dichterbij, dan wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Een andere gemeente bekijkt of de vergoeding voor een begeleider bij het vervoer echt noodzakelijk is.

Bij de reden voor vervoer gaat het hoofdzakelijk om de aanscherping van de bepalingen ten aanzien van de handicap. Dit punt lijkt zich in kleinere gemeenten meer op te dringen dan in grotere gemeenten. In de ene gemeente geldt straks het leerlingenvervoer alleen nog maar voor gehandicapte leerlingen die echt niet uit eigen beweging naar school kunnen komen. In de andere gemeente wordt de omschrijving van ‘handicap’ opnieuw tegen het licht gehouden.

Bij de afstand voor het vervoer gaan er ook dingen veranderen. Dit lijkt vaker op stapel te staan in grotere gemeenten dan in kleinere gemeenten, behalve in gemeenten met meer dan 250 duizend inwoners waar dit niet aan de orde is. Zo wordt bijvoorbeeld de kilometergrens opgeschoven. Eén van de gemeenten gaat bijvoorbeeld werken met één kilometergrens voor alle typen onderwijs. Meerdere gemeenten zeggen de kilometergrens voor het speciaal basisonderwijs te gaan oprekken. Waar de ene gemeente de grens van twee naar vier kilometer verhoogt, gaat de andere gemeente deze grens van één naar drie kilometer verleggen.

Binnen de categorie ‘overig’ worden niet zozeer nieuwe onderdelen aangekaart. Veeleer geven gemeenten te kennen dat ze de nieuwe Modelverordening leerlingenvervoer gaan overnemen en dat alternatieven voor aangepast vervoer worden gezocht en gepromoot. Toch zijn er ook enkele nieuwe zaken gemeld. Een deel van de gemeenten brengt in dat ze aanpassingen zullen doen die te maken hebben met de invoering en gevolgen van passend onderwijs per 1 augustus 2014, zonder daarbij in detail te treden. Andere gemeenten zeggen dat er niet meer automatisch vanaf een bepaalde leeftijd wordt vergoed, maar dat er per individu zal worden bekeken of een vergoeding op zijn plaats is. Het woord ‘maatwerk’ valt geregeld. Eén van de gemeenten kiest hiervoor de volgende woorden:
*‘Meer maatwerk door kritischer te bekijken wat ouders, verzorgers zelf kunnen betreffende vervoer.’*

## 6.3 Overleg over leerlingenvervoer binnen samenwerkingsverbanden passend onderwijs

Zoals bekend komen gemeenten en samenwerkingsverbanden passend onderwijs po en vo elkaar tegen voor het regelen van de extra ondersteuning die een deel van de leerlingen nodig heeft. Het stroomlijnen van het leerlingenvervoer zou daarbij een gespreksonderwerp kunnen zijn van alle gemeenten die samen een dergelijk samenwerkingsverband vormen.

*Tabel 6.6 Bestaan van overleg met andere gemeenten binnen samenwerkingsverband passend onderwijs po en vo over stroomlijnen van het leerlingenvervoer (n=261)*

| Bestaan intergemeentelijk overleg | Gemeenten | |
|---|---|---|
| | **Aantal** | **%** |
| Ja | 101 | 39 |
| Nee | 32 | 12 |
| Binnenkort | 69 | 26 |
| Weet ik niet | 59 | 23 |
| **Totaal** | **261** | **100** |

Ruim een derde van de gemeenten (39%) heeft overleg binnen een samenwerkingsverband passend onderwijs. Dit overleg gaat onder andere over aanbesteding en uitvoering van het leerlingenvervoer en over de consequenties van de invoering van passend onderwijs. Bij ruim een kwart van de gemeenten (25%) staat dit op korte termijn gepland.
Ruim een op de 10 gemeenten heeft nog geen overleg en bijna één op de vier gemeenten weet niet of er overleg heeft plaatsgehad.

Waar gaat dit overleg tussen gemeenten over? Dit is de kern:

- Aanbesteding en uitvoering van het leerlingenvervoer (samenwerking, afstemming, harmonisatie, stroomlijnen, bestekafspraken, eenduidige verordening en beleidsregels in de regio, kwaliteit, vergroting zelfredzaamheid, financiën).
- Consequenties van de invoering van passend onderwijs.
- Combinatievervoer langere afstanden en andere vervoersstromen (bijv. AWBZ, WMO).
- Al het vervoer (WSW, AWBZ, collectief vraagafhankelijk vervoer). Dit is meer een regionale aangelegenheid, overstijgt het niveau van het samenwerkingsverband.
- Inzet van de zorg en de relatie met de jeugdzorg van de gemeentelijke middelen.
- Spreiding en clustering van onderwijsvoorzieningen, stroomlijnen schooltijden / vakantieperioden.
- Onderwijs buiten het samenwerkingsverband.

Samenwerkingsverbanden stellen periodiek een ondersteuningsplan op waarin de richting en inrichting van de ondersteuningsstructuur voor leerlingen met extra ondersteuningsbehoeften inhoud en vorm krijgt. Hiervoor is overleg nodig tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden passend onderwijs po en vo. Het ligt voor de hand dat het leerlingenvervoer één van de agendapunten is. De vraag is het leerlingenvervoer inderdaad een agendapunt is voor het nieuwe OOGO (‘op overeenstemming gericht overleg’).

*Tabel 6.7 Agendering van het leerlingenvervoer nieuwe OOGO passend onderwijs over het ondersteuningsplan van het samenwerkingsverband (n=261)*

| Agendering OOGO passend onderwijs | Gemeenten | |
|---|---|---|
| | **Aantal** | **%** |
| Ja | 87 | 33 |
| Nee | 14 | 5 |
| Binnenkort | 46 | 18 |
| Weet ik niet | 114 | 44 |
| **Totaal** | **261** | **100** |

Bij de helft van de gemeenten staat het leerlingenvervoer (nu of binnenkort) zeker op de agenda van het overleg met het samenwerkingsverband. Binnen de andere helft is dit bij de medewerker van de gemeente vooralsnog onbekend. Mogelijk zijn er dus nog veel meer gemeenten die het leerlingenvervoer al hebben besproken, dan wel binnenkort bespreken met het

samenwerkingsverband. Het blijkt dat vooral grotere gemeenten het leerlingenvervoer al op de agenda hebben staan, en dat de kleinere gemeenten binnenkort hierin zullen volgen.

# 7 Conclusies en aanbevelingen

## 7.1 Conclusies

**Totale aantallen leerlingen en kosten**
In het schooljaar 2012/13 werd het vervoer vergoed van ca. 79 duizend leerlingen. De kosten hiervan bedroegen in 2012 ca. €230 miljoen. De gemiddelde kosten per leerling zijn ca. €2.900.
In kleine gemeenten (tot 50.000 inwoners) maken, per schoolgaande leerling, gemiddeld iets meer leerlingen gebruik van de vervoersregeling dan gemeenten met meer dan 50.000 inwoners.
In de kosten per leerling zien we een tweedeling tussen kleinere en grotere gemeenten. Gemeenten groter dan 100.000 inwoners hebben gemiddeld lagere kosten per leerling (ca. €2.500) dan kleinere gemeenten (ruim €3.000). Binnen beide groepen zien we dat gemeenten die procentueel minder leerlingen vervoeren, hogere kosten per leerling hebben. Zo zijn bij de G4 de gemiddelde kosten per leerling hoger dan bij gemeenten met 100.000-250.000 inwoners.

**Toe- of afname van de kosten**
Ongeveer vier op de tien gemeenten signaleren dat de kosten toenemen tussen 2011 en 2012 (41%), een bijna even groot percentage (38%) ziet een afname van de vervoerskosten.
In de gemeenten waar de kosten stijgen, gaat het in totaal om ca. €16 miljoen. In de gemeenten waar de kosten dalen, om ca. €26 miljoen.
Voor heel Nederland betekent dit een daling in de kosten van ca. €10 miljoen tussen 2011 en 2012.

Reden voor toename zijn bijvoorbeeld indexering door vervoerders, meer scholen met afwijkende schooltijden. Redenen voor afname kosten: verschuiving georganiseerd vervoer naar eigen vervoer; gunstiger aanbesteding, soms met enkele gemeenten gezamenlijk; efficiëntere indeling vervoer.

**Uitsplitsingen naar onderwijssoort, reden vervoer, soort vervoer en afstand**
De totale aantallen en kosten zijn bij de analyses op verschillende manieren uitgesplitst. Hierbij bleek dat lang niet alle gemeenten deze uitsplitsing konden maken. Vooral bij uitsplitsing van de kosten kon men niet terugvallen op een betrouwbare registratie. Alleen de kosten per *soort vervoer* is bij het overgrote deel van de gemeenten geregistreerd. Onderstaande percentages zijn dus gebaseerd op een *deel* van de gemeenten die aan het onderzoek hebben deelgenomen.

*Per onderwijssoort*
Bijna twee derde (65%) van de leerlingen die gebruikmaken van de regeling leerlingenvervoer gaan naar het (voortgezet) speciaal onderwijs; 23% naar het speciaal basisonderwijs, 9% naar regulier basisonderwijs en 3% naar het voortgezet onderwijs (inclusief praktijkonderwijs).
Binnen het (voortgezet) speciaal onderwijs vindt het meeste vervoer plaats binnen cluster 3 (gehandicapte en langdurig zieke kinderen) en cluster 4 (kinderen met stoornissen en gedragsproblemen). In totaal bedraagt dit bijna de helft (48%) van alle leerlingen die van de regeling gebruik maken.

*Redenen voor vervoer*
Bij 65% van de leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer is handicap de reden voor vergoeding. Bij 16% van de leerlingen worden de kosten vergoed vanwege de afstand (vooral speciaal basisonderwijs) en 8% op grond van denominatie. Bij deze laatste is het vooral vervoer van en naar het reguliere basisonderwijs.

*Soort vervoer*
Er wordt vooral gebruik gemaakt van aangepast vervoer (georganiseerd vervoer met bus of taxi) om op school en weer naar huis te komen: 80% van de leerlingen waarvan vervoer wordt vergoed. 12% gaat met openbaar vervoer en 8% met eigen vervoer.
Het aandeel in de kosten van aangepast vervoer is nog groter: 95% van de totale vervoerskosten. De andere vervoersoorten nemen samen zo'n 5% van de totale kosten voor hun rekening.

*Afstand*
43% van de leerlingen maakt gebruik van kort vervoer (2 tot 10 kilometer); 36% van de leerlingen wordt vervoerd over een middellange afstand (10 tot 20 kilometer) en 21% wordt meer dan 20 kilometer vervoerd.
Het middellang vervoer brengt verhoudingsgewijs de meeste kosten met zich mee: 43% van de totale kosten.
De vervoersafstand is groter in niet of weinig stedelijke gemeenten: ongeveer driekwart van de leerlingen verder dan 10 kilometer wordt vervoerd. In de niet-stedelijke gemeenten gaat 94% van de vervoerskosten zitten in vervoersafstanden van meer dan 10 kilometer.

**Medewerkers leerlingenvervoer**
Per gemeente is de gemiddelde formatie voor uitvoerende taken 0,70 fte, voor beleidstaken 0,24 fte. Vooral de formatie voor uitvoerende taken is afhankelijk van de gemeentegrootte en varieert van ongeveer 0,5 fte tot 5 fte. Voor beleidstaken is er doorgaans één ambtenaar, met een taakruimte tussen 0,2 en 0,5 fte.
Uitvoerende medewerkers leerlingenvervoer worden het vaakst ingedeeld in schaal 7 (38%), iets minder vaak in schaal 6 of 8. Beleidsmedewerkers worden vooral ingeschaald in schaal 10 (47%).

**Beleid**
*Handhaving Verordening leerlingenvervoer*
Iets meer dan de helft van de gemeenten geeft te kennen dat ze de gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer strenger zijn gaan toepassen; dit geldt vooral voor de grotere gemeenten. Er wordt vooral gekeken naar het soort vervoer, dat wil zeggen dat er strenger wordt gekeken naar het aangepast vervoer, wat in de uitvoering een relatief dure vorm van vervoer is.
Ruim een derde van de gemeenten zegt de verordening strenger toe te passen met betrekking tot het type onderwijs waarnaar vervoerd wordt, de reden voor vervoer en/of de afstand. Bij de afstand van huis naar school (en visa versa) is in veel gemeenten de kilometergrens verhoogd naar 6 kilometer.

*Aanpassing Verordening leerlingenvervoer*
Driekwart van de gemeenten geeft te kennen dat ze de Verordening leerlingenvervoer gaan aanpassen, of reeds hebben aangepast. Een kwart van de gemeenten laat de verordening ongemoeid. Van de gemeenten die de verordening aanpassen, neemt iets meer dan de helft de nieuwe Modelverordening leerlingenvervoer van de VNG over. De meeste gemeenten lijken wijzigingen door voeren binnen het soort vervoer.

*Overleg binnen samenwerkingsverbanden passend onderwijs*
Ruim een derde van de gemeenten (39%) heeft overleg binnen een samenwerkingsverband passend onderwijs. Dit overleg gaat onder andere over aanbesteding en uitvoering van het leerlingenvervoer en over de consequenties van de invoering van passend onderwijs. Bij ruim een kwart van de gemeenten (25%) staat dit op korte termijn gepland.
Bij de helft van de gemeenten staat het leerlingenvervoer (nu of binnenkort) op de agenda van het OOGO, het overleg met het samenwerkingsverband.

## 7.2 Aanbeveling vervolg Monitor Leerlingenvervoer

De medewerking aan de eerste meting van de Monitor Leerlingenvervoer was zeer goed. Bij de beantwoording van sommige vragen konden echter lang niet alle gemeenten worden betrokken in de analyses, omdat hun registratie van het vervoer weinig gedetailleerd is. Veel gemeenten konden geen uitsplitsingen maken van de kosten naar: onderwijssoort, reden voor vervoer en afstand.
Deze informatie is van belang, zowel voor de rijksoverheid als voor de gemeenten zelf, om de komende jaren beleid op te maken.

We bevelen daarom aan om te verkennen hoe de registratie van gemeenten verbeterd kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door gemeenten te raadplegen die wel een goede en gedetailleerde registratie bijhouden. Hoe ziet deze registratie eruit? Is deze ook bruikbaar voor andere gemeenten? Wat zijn hiervan de kosten en de tijdsinvestering? Deze verkenning kan worden uitgevoerd bij enkele grote en enkele kleine gemeenten.
Oberon en Sardes kunnen dit doen in overleg met de technische werkgroep, die ten behoeve van dit onderzoek is ingesteld.

**Vervolgmeting 2015**
In het najaar van 2015 vindt de vervolgmeting Monitor Leerlingenvervoer plaats. Deze zal op hoofdlijnen gelijk zijn aan deze 0-meting om zo op een vergelijkbare manier te kunnen rapporteren. Echter de vragenlijst die we nu hebben gebruikt zou bijvoorbeeld op een aantal punten kunnen worden aangepast qua thematiek en/of inhoud. We stellen voor om i.s.m. de begeleidingscommissie (en eventueel technische werkgroep) de nu gebruikte vragenlijst te evalueren en waar mogelijk aan te passen.

# Bijlage 1: Onderzoeksmethode

## Opzet en uitvoering

*Onderzoeksopzet*
De kern van dit onderzoek naar de aard en omvang van het leerlingenvervoer is kwantitatief van aard: een vragenlijstonderzoek. In deze paragraaf zetten we uiteen hoe deze vragenlijst tot stand is gekomen en welke gemeenten hebben deelgenomen.

Het doel van het vragenlijstonderzoek is om een breed en landelijk representatief beeld te krijgen van de aard en omvang van het leerlingenvervoer. We hebben in de vragenlijst de vier hoofdvragen dan ook uitgebreid, met bij iedere hoofdvraag subvragen over:
1. Aantal leerlingen en kosten per schooltype;
2. Aantal leerlingen en kosten per soort vervoer;
3. Aantal leerlingen en kosten per reden voor vervoer;
4. Aantal leerlingen en kosten per afstand;
5. Medewerkers leerlingenvervoer;
6. Beleidsontwikkelingen, denk bijvoorbeeld aan beoogde aanpassingen aan de Verordening Leerlingenvervoer.

*Vragenlijstconstructie; raadpleging technische werkgroep*
Ter voorbereiding op de eerste meting van de Monitor Leerlingenvervoer is een technische werkgroep samengesteld van gemeenteambtenaren die het leerlingenvervoer in hun portefeuille hebben. De VNG heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van acht gemeenten.
Binnen de technische werkgroep is een quick scan uitgevoerd naar de bestaande registratiesystemen van gemeenten. De reden hiervoor is dat we de gegevensverzameling zo goed mogelijk wilden laten aansluiten bij de bestaande systemen (inhoud en werkwijze) van gemeenten. Aan de technische werkgroep is gevraagd om informatie over hun gemeentelijke registratiesysteem met ons te delen.

De volgende vragen zijn gesteld aan de leden van de technische werkgroep:
- Wat wordt er door gemeenten bijgehouden van het leerlingenvervoer? Hoe specifiek is dit? Is dit bijvoorbeeld uitgesplitst naar (combinaties van) vorm van leerlingenvervoer, onderwijssector, reden van vervoer?
- Hoe wordt dit bijgehouden? Bestaand systeem, zelfgemaakt systeem? Schriftelijk, digitaal?
- Hoe komt de gemeente aan de gegevens? Wie leveren de gegevens aan?
- Hoe vaak, wanneer worden cijfers over het leerlingenvervoer bijgehouden? Is er sprake van een (periodieke) teldatum?
- Wie houdt de registratie bij? Wie voert de gegevens in?
- Hoe wordt er over gerapporteerd? Aan wie? Is dit openbare informatie?

Ook is de beleidsmedewerkers gevraagd of ze, voor zover aanwezig, de (eind)rapportage die (jaarlijks) wordt opgemaakt ter inzage wilden overhandigen.

Op basis van de antwoorden op de vragen is bepaald in hoeverre de centrale onderzoeksvragen systematisch kunnen worden beantwoord. Analyse van de verzamelde gegevens binnen de quick scan heeft onder meer de volgende kennis opgeleverd:
1. Grote gemeenten hebben de registratie van cijfers over het leerlingenvervoer beter op orde dan kleinere gemeenten;
2. Veel uitsplitsingen (bijv. naar gebruik op het niveau van het samenwerkingsverband, de specifieke kosten van het stagevervoer als onderdeel van de totale kosten, of het gebruik van leerlingenvervoer op basis van denominatie alleen) worden niet precies bijgehouden;

3. Er dient rekening te worden gehouden met het verschil tussen begrote en gerealiseerde kosten in de gemeentelijke begroting van het leerlingenvervoer (dat zijn verschillende eenheden);
4. Het stagevervoer is nog van te recente datum om er specifiek naar te vragen;
5. Sommige open vragen over ontwikkelingen in de tijd kunnen beter geprecodeerd (met gegeven antwoordmogelijkheden) worden opgenomen.

Op basis van deze informatie hebben we het ministerie van OCW een voorstel gedaan voor de inhoudelijke vulling van de Monitor Leerlingenvervoer. Ook is er een monitorplan opgesteld dat de technische werkgroep is voorgelegd voor commentaar. De geprogrammeerde vragenlijst Monitor Leerlingenvervoer is in de herfst van 2013 uitgetest onder de leden van de technische werkgroep. Met de feedback die we hierop hebben gekregen, is de definitieve vragenlijst gemaakt.

Uitgangspunt bij de vragenlijstconstructie werd gevormd door de specifieke eisen van OCW, en de wensen; bij de uitwerking is rekening gehouden met de mogelijkheden tot het aanleveren van de juiste informatie door gemeenten. Denk aan inhoudelijke eisen, beschikbare informatie, technische uitvoerbaarheid, invultijd, gebruiksvriendelijkheid, grafische aantrekkelijkheid.
Dit betekent dat met de eerste meting een basis aan informatie over het leerlingenvervoer wordt opgehaald. In de nog volgende metingen kan de Monitor Leerlingenvervoer zich nog verder ontwikkelen. Anders: de Monitor Leerlingenvervoer kan worden gezien als een ‘groeimonitor’.

Op termijn willen we op basis van de Monitor Leerlingenvervoer een benchmark maken, zodat gemeenten kengetallen met betrekking tot het leerlingenvervoer kunnen vergelijken met landelijke gegevens. De werkgroep is geraadpleegd om zicht te krijgen op de wensen en behoeften in deze. Welke informatie is voor gemeenten belangrijk om op vergeleken te worden met andere (referentiegroepen) gemeenten? Op die manier kan de Monitor Leerlingenvoer een spiegel zijn voor het eigen leerlingenvervoerbeleid.

*Werving en deelname gemeenten*
We hebben in september/oktober 2013 alle 408 Nederlandse gemeenten telefonisch benaderd om contactgegevens aan ons door te geven (namen en e-mailadressen)[12]. Het betrof contactgegevens van zowel de afdelingshoofden als de uitvoerende ambtenaren leerlingenvervoer. Tijdens deze belronde werd het onderzoek al aangekondigd bij de gemeenten, en enig draagvlak gecreëerd.
Van 406 gemeenten zijn contactgegevens verkregen. Van een groot aantal gemeenten (71%) kregen we persoonlijke contactgegevens (naam_ambtenaar@gemeente.nl). Deze respondenten konden we dus rechtstreeks benaderen voor deelname. Een deel (16%) van de contactgegevens was van algemene aard (bv. info@gemeente.nl). Bij de uitnodiging voor deelname aan dit onderzoek verzochten we de ontvanger het bericht door te sturen naar de ambtenaar die verantwoordelijk was voor de uitvoering van het leerlingenvervoer. Verder waren er 43 gemeenten (11%) waarbij de betreffende ambtenaar verantwoordelijk was voor de uitvoering van de regeling leerlingenvervoer van twee of meer gemeenten. Voor iedere gemeente ontvingen zij een e-mail met verzoek de vragenlijst voor de betreffende gemeenten in te vullen. Tot slot was er een klein aantal gemeenten (2%) die de uitvoering aan een externe partij hadden uitbesteed. Deze partijen ontvingen van ons de uitnodiging om de vragenlijst voor de betreffende gemeenten in te vullen.

Ongeveer twee weken voordat de vragenlijst werd gepubliceerd op Internet ontvingen alle gemeenten (zowel de afdelingshoofden als de uitvoerende ambtenaren) een aankondigingmail met daarin het doel van het onderzoek en wat we van ze verwachten. We gaven hierin aan wat we van de gemeenten willen weten (welke informatie), zodat ze zich op de vragenlijst konden voorbereiden. Uiteindelijk zijn op 22 oktober 2013 alle gemeenten uitgenodigd de vragenlijst in te vullen. Twee weken later is aan gemeenten die nog niet begonnen waren met invullen een rappel per e-mail

[12] Met uitzondering van de bestaande contacten die Oberon en Sardes reeds hadden.

verstuurd. Eind november/begin december 2013 is een telefonisch rappel gehouden onder de toen nog niet deelnemende gemeenten.
Dit rappel had drie doelen:

1. Gemeenten die de vragenlijst niet hadden ingevuld werden gebeld met het verzoek deze alsnog in te vullen;
2. Als bleek dat zij dat niet meer wilden doen, dan werd ze gevraagd om een beperkt aantal vragen telefonisch te beantwoorden;
3. Als ze hier ook geen gehoor aan gaven dan werd ze gevraagd wat de reden van geen deelname was (non-respons analyse).

**Controle en schoning van de gegevens**

Betrouwbaarheid van de resultaten is bij de Monitor Leerlingenvervoer vanzelfsprekend van groot belang. Daarom zijn voorafgaand aan de analyses de gegevens uitvoerig gecontroleerd en zijn vervolgens de bestanden geschoond.
De controles zijn uitgevoerd in twee stappen.

1. Totale aantallen leerlingen en totale kosten

Vrijwel alle gemeenten hebben opgegeven hoeveel leerlingen in totaal gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer. Deze aantallen hebben we gerelateerd aan de gemeentegrootte. Gemeenten waarvan het percentage vervoerde leerlingen sterk afwijkt van het gemiddelde percentage, hebben we buiten de analyses gelaten.
Een vergelijkbare controle hebben we gedaan voor de kosten. Gemeenten met sterk afwijkende kosten per leerling, zijn buiten de analyses gelaten.

Deze controles hebben ertoe geleid dat een klein aantal gemeenten niet zijn meegenomen in de berekening van het totale aantal vervoerde leerlingen en de totale kosten (zie hoofdstuk 3).

2. Uitsplitsing aantallen leerlingen en kosten

De vragen naar uitsplitsing van de kosten, bijvoorbeeld naar onderwijssoort of reden voor vervoer, zijn beantwoord door een deel van de respondenten. Om te controleren of de opgegeven aantallen en bedragen betrouwbaar zijn, is nagegaan of het van de uitsplitsingen (ongeveer) overeenkomt met de opgave van de totale kosten. Wanneer de afwijkingen groter waren dan 5%, zijn deze gemeenten buiten de analyses gehouden.
Op grond van deze controles is per uitsplitsing bekeken welke gemeenten in de berekeningen konden worden meegenomen.

# Bijlage 2: vragenlijst Monitor Leerlingenvervoer

**Algemeen**

1. Hoe typeert u de geografische kenmerken van uw gemeente?

( ) Wij zijn een gemeente met een regiofunctie met een stedelijk karakter
( ) Wij zijn een gemeente met een regiofunctie met een landelijk karakter
( ) Wij zijn een plattelandsgemeente in stedelijk gebied en/of grenzend aan een G37 gemeente
( ) Wij zijn een plattelandsgemeente in buitengebied

**Vervoerbewegingen**

2. Hoeveel leerlingen hebben in uw gemeente in **schooljaar 2012/13 in totaal** gebruik gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer?

_____

3. Welk afstandscriterium hanteert uw gemeente vanuit de verordening Leerlingenvervoer, om voor vervoer in aanmerking te komen (meerdere antwoorden mogelijk)?

[ ] Tussen 2 en 4 kilometer
[ ] Tussen 4 en 6 kilometer
[ ] 6 of meer kilometer
[ ] Anders, namelijk _____

De volgende vragen gaan over het aantal leerlingen dat in **schooljaar 2012/13** 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. Indien dit bij u niet exact bekend is vragen we u om een schatting te maken.

4. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2012/13 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per schooltype?

( ) Ja -> vul in vanuit uw administratie
( ) Nee, maar ik kan wel een schatting maken -> vul in door een schatting van het aantal te geven
( ) Nee, ik kan ook geen schatting maken

Schooltype

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

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 2012/13 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per soort vervoer?

( ) Ja -> vul in vanuit uw administratie
( ) Nee, maar ik kan wel een schatting maken -> vul in door een schatting van het aantal te geven
( ) Nee, ik kan ook geen schatting maken

Soort vervoer

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

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

_____
_____
_____

In de volgende vraag willen we weten wat de redenen voor vervoer zijn, bv. op grond van alleen de afstand, of een combinatie van zowel afstand als handicap.
**Let s.v.p. op dat leerlingen maar in één categorie kunnen meetellen.**
Dus bv. een leerling die op grond van afstand én handicap vervoerd wordt telt bij die categorie mee, en niet bij de afzonderlijke categorieën afstand en handicap.

8. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2012/13 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per reden voor vervoer?

( ) Ja -> vul in vanuit uw administratie
( ) Nee, maar ik kan wel een schatting maken -> vul in door een schatting van het aantal te geven
( ) Nee, ik kan ook geen schatting maken

Reden voor vervoer

| | **Aantal** | **Weet niet/onbekend** |
|---|---|---|
| Op grond van alleen afstand (alle schooltypen) | ( ) | ( ) |
| Op grond van alleen handicap (alle schooltypen) | ( ) | ( ) |
| Combinatie afstand en denominatie/levensbeschouwing (alle schooltypen) | ( ) | ( ) |
| Combinatie afstand en handicap (alle schooltypen) | ( ) | ( ) |
| Overige redenen, namelijk | ( ) | ( ) |

9. Sommige leerlingen die vervoerd worden hebben in 2012/13 mogelijk ook gebruik gemaakt van bekostigd stagevervoer. Kunt u aangeven om hoeveel leerlingen dit ging?

( ) Ja, namelijk…
( ) Nee

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

_____
_____
_____

In de volgende vraag willen we weten wat de verdeling is tussen leerlingen die kort, middellang of ver vervoerd werden in schooljaar 2012/13.
**Let op: het gaat hier dus niet om de afstandscriteria zoals opgenomen in uw verordening Leerlingenvervoer!**

11. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2012-2013 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per afstand?

( ) Ja -> vul in vanuit uw administratie
( ) Nee, maar ik kan wel een schatting maken -> vul in door een schatting van het aantal te geven
( ) Nee, ik kan ook geen schatting maken

Afstand voor vervoer

| | **Aantal** | **Weet niet/onbekend** |
|---|---|---|
| Kort vervoer: tussen 2 en 10 kilometer | ( ) | ( ) |
| Middellang vervoer: tussen 10 en 20 kilometer | ( ) | ( ) |
| Ver vervoer: meer dan 20 kilometer | ( ) | ( ) |
| Anders, namelijk _____ | ( ) | ( ) |

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

_____
_____
_____

**Kosten van het leerlingenvervoer**

13. Welk bedrag is door de gemeente in totaal **in kalenderjaar 2012 uitgegeven** voor de regeling leerlingenvervoer, exclusief BTW, apparaat- en personeelskosten?
    € in 2012 _____

14. Welk bedrag is door de gemeente in totaal **voor kalenderjaar 2013 begroot** voor de regeling leerlingenvervoer, exclusief BTW, apparaat- en personeelskosten?
    € in 2013 _____

De volgende vragen gaan over de gemeentelijke kosten van de regeling Leerlingenvervoer in 2012, uitgesplitst naar schooltype, soort vervoer, reden voor vervoer en afstand voor vervoer.
We vragen u om de kosten in euro's zoals geregistreerd in uw administratie. Indien dit bij u niet exact bekend is vragen we u om een schatting van de kosten te maken.

15. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2012** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per schooltype?

( ) Ja -> vul in vanuit uw administratie
( ) Nee, maar ik kan wel een schatting maken -> vul in door een schatting van de kosten aan te geven
( ) Nee, ik kan ook geen schatting maken

Schooltype

| | **Kosten 2012 in euro** | **Weet niet/onbekend** |
|---|---|---|
| Basisonderwijs | ( ) | ( ) |
| Speciaal basisonderwijs | ( ) | ( ) |
| Speciaal onderwijs cluster 1 | ( ) | ( ) |
| Speciaal onderwijs cluster 2 | ( ) | ( ) |
| Speciaal onderwijs cluster 3 | ( ) | ( ) |
| Speciaal onderwijs cluster 4 | ( ) | ( ) |
| Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs) | ( ) | ( ) |
| Voortgezet speciaal onderwijs cluster 1 | ( ) | ( ) |
| Voortgezet speciaal onderwijs cluster 2 | ( ) | ( ) |
| Voortgezet speciaal onderwijs cluster 3 | ( ) | ( ) |
| Voortgezet speciaal onderwijs cluster 4 | ( ) | ( ) |

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

_____
_____
_____

17. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2012** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per soort vervoer?

( ) Ja -> vul in vanuit uw administratie
( ) Nee, maar ik kan wel een schatting maken -> vul in door een schatting van de kosten aan te geven
( ) Nee, ik kan ook geen schatting maken

Soort vervoer

| | **Kosten 2012 in euro** | **Weet niet/onbekend** |
|---|---|---|
| Openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) | ( ) | ( ) |
| Openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) met begeleiding | ( ) | ( ) |
| Aangepast vervoer (taxi, taxibus of rolstoelbus) | ( ) | ( ) |
| Eigen vervoer (kilometervergoeding motorvoertuig, brommer of fiets) | ( ) | ( ) |

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

_____
_____
_____

19. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2012** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per reden voor vervoer?

( ) Ja -> vul in vanuit uw administratie
( ) Nee, maar ik kan wel een schatting maken -> vul in door een schatting van de kosten aan te geven
( ) Nee, ik kan ook geen schatting maken

Reden voor vervoer

| | **Kosten 2012 in euro** | **Weet niet/onbekend** |
|---|---|---|
| Op grond van alleen afstand (alle schooltypen) | ( ) | ( ) |
| Op grond van alleen handicap (alle schooltypen) | ( ) | ( ) |
| Combinatie afstand en denominatie/levensbeschouwing (alle schooltypen) | ( ) | ( ) |
| Combinatie afstand en handicap (alle schooltypen) | ( ) | ( ) |
| Overige redenen, namelijk | ( ) | ( ) |

20. Sommige leerlingen die vervoerd worden hebben in 2012/13 mogelijk ook gebruik gemaakt van bekostigd stagevervoer. Kunt u aangeven wat de kosten hiervan waren?

o Ja, namelijk € _____ in 2012
o Nee

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

_____
_____
_____

22. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2012** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per afstand?

( ) Ja -> vul in vanuit uw administratie
( ) Nee, maar ik kan wel een schatting maken -> vul in door een schatting van de kosten aan te geven
( ) Nee, ik kan ook geen schatting maken

Afstand voor vervoer

| | **Kosten 2012 in euro** | **Weet niet/onbekend** |
|---|---|---|
| Kort vervoer: tussen 2 en 10 kilometer | ( ) | ( ) |
| Middellang vervoer: tussen 10 en 20 kilometer | ( ) | ( ) |
| Ver vervoer: meer dan 20 kilometer | ( ) | ( ) |
| Anders, namelijk | ( ) | ( ) |

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

_____
_____
_____

**Ontwikkeling in de kosten voor leerlingenvervoer**

24. Is er bij uw gemeente in 2012 sprake van een toe- of afname van de **totale kosten** voor de regeling leerlingenvervoer t.o.v. 2011?

( ) Bij ons is sprake van een toename van de kosten in 2012 → door naar vraag 25
( ) Bij ons is sprake van een afname van de kosten in 2012 → door naar vraag 26
( ) Bij ons zijn de kosten in 2012 gelijk gebleven → door naar medewerkers leerlingvervoer

25. Hoe groot was deze toename (in euro's)?
€_____

->> door naar vraag 27

26. Hoe groot was deze afname (in euro's)?
€_____

27. Kunt u aangeven wat de belangrijkste redenen zijn voor deze toe- of afname van de **totale kosten** voor de regeling leerlingenvervoer t.o.v. 2011? (meerdere antwoorden mogelijk)

[ ] Wij hebben ons beleid gewijzigd
[ ] Autonome ontwikkeling van het aantal leerlingen
[ ] Gemeentelijke herindeling
[ ] 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.

28. Vink s.v.p. de schooltypen aan waar u een toe – of afname van de kosten ziet in 2012 t.o.v. 2011

| | **Toename kosten** | **Afname kosten** | **Geen toe- of afname** | **Weet niet/ onbekend** |
|---|---|---|---|---|
| Basisonderwijs | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Speciaal basisonderwijs | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Speciaal onderwijs cluster 1 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Speciaal onderwijs cluster 2 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Speciaal onderwijs cluster 3 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Speciaal onderwijs cluster 4 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Voortgezet speciaal onderwijs cluster 1 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Voortgezet speciaal onderwijs cluster 2 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Voortgezet speciaal onderwijs cluster 3 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Voortgezet speciaal onderwijs cluster 4 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |

29. Vink s.v.p. de soorten vervoer aan waar u een toe –of afname van de kosten ziet in 2012 t.o.v. 2011

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

30. Vink s.v.p. de redenen voor vervoer aan waar u een toe –of afname van de kosten ziet in 2012 t.o.v. 2011

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

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

_____
_____
_____

**Medewerkers leerlingenvervoer**

In onderstaande vragen we u naar de **totale formatie** en het **aantal medewerkers** binnen uw gemeente voor de regeling Leerlingenvervoer in 2013.
Tevens vragen we u of u een uitsplitsing kunt maken naar uitvoerende taken en beleidstaken. Indien dit voor u niet mogelijk is (doordat bv. de uitvoering en beleid door één persoon wordt gedaan) dan kunt u ‘niet uit te splitsen’ aanvinken.

32. Formatie en aantal medewerkers Leerlingenvervoer

| | **Totaal** | **Voor uitvoerende taken** | **Voor beleidstaken** | **Niet uit te splitsen** |
|---|---|---|---|---|
| Aantal FTE | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Aantal medewerkers | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |

33. Kunt u de inschaling van de functies binnen het Leerlingenvervoer aanvinken?

| | **Schaal 5** | **Schaal 6** | **Schaal 7** | **Schaal 8** | **Schaal 9** | **Schaal 10** | **Schaal 11** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Uitvoerende taken | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Beleidstaken | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| Combinatie van beide (zowel uitvoerend als beleid) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |

34. Mocht u iets willen toelichten over de formatie of aantallen medewerkers dan kunt u dat hieronder doen.

_____
_____
_____

**Beleidsontwikkelingen**

35. Is uw gemeente de Verordening Leerlingenvervoer al strenger gaan toepassen?

( ) Ja -> door naar vraag 36
( ) Nee -> door naar vraag 37

36. Onze gemeentelijke Verordening Leerlingenvervoer wordt strenger toegepast 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 _____
( ) Overig: ja, namelijk _____

37. Is uw gemeente van plan de Verordening Leerlingenvervoer vanaf 2014 aan te passen?

( ) Ja -> door naar vraag 38
( ) Hebben we al (eerder) gedaan- > door naar vraag 38
( ) Nee -> door naar vraag 40

38. Wat gaat u aanpassen, of heeft u aangepast?

( ) Onze bestaande gemeentelijke Verordening Leerlingenvervoer -> door naar vraag 39
( ) Wij gaan in 2014 de nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer van de VNG overnemen - > door naar vraag 40

39. Onze gemeentelijke Verordening Leerlingenvervoer wordt 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 _____
( ) Overig: ja, namelijk _____

40. 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
( ) Binnenkort

( ) Weet ik niet

41. Staat het Leerlingenvervoer op de agenda voor het nieuwe OOGO Passend Onderwijs over het ondersteuningsplan van het Samenwerkingsverband?

( ) Ja
( ) Nee
( ) Binnenkort
( ) Weet ik niet

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

_____
_____
_____
_____
_____