



Leerlingenvervoer in Nederland

Vervolgmeting 2015

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 De Monitor Leerlingenvervoer	9
1.2 Leeswijzer	9
2 Het onderzoek	11
2.1 Onderzoeksvragen	11
2.2 Opzet van het onderzoek	11
3 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: totalen	13
4 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: verdieping	19
4.1 Onderwijssoort	19
4.2 Vervoersreden	20
4.3 Vervoersoort.....	22
4.4 Vervoersafstand	23
4.5 Toe- en afname van de vervoerskosten?	25
5 Medewerkers leerlingenvervoer 2015	27
5.1 Formatie en aantal medewerkers	27
5.2 Inschaling	27
6 Leerlingenvervoer in beleid: veranderingen of niet?	29
6.1 Uitvoering van de Verordening leerlingenvervoer	29
6.2 Aanpassing van de Verordening leerlingenvervoer	30
6.3 Acties die (kunnen) leiden tot kostenbesparing	31
6.4 Overleg over leerlingenvervoer binnen samenwerkingsverbanden passend onderwijs	34
7 Conclusies, beschouwing en aanbevelingen	37
7.1 Conclusies	37
7.2 Beschouwing.....	37
7.3 Aanbeveling vervolg Monitor Leerlingenvervoer	39
Bijlage 1 Onderzoeksmethode	41
Bijlage 2 Vragenlijst Monitor Leerlingenvervoer 2015	45
Bijlage 3 Korte vragenlijst monitor Leerlingenvervoer 2015	55
Bijlage 4 Topiclijst Leerlingenvervoer gemeenten 2015	57

Managementsamenvatting

Vooraf

Met de Monitor Leerlingenvervoer wordt tweejaarlijks de aard en omvang van het leerlingenvervoer in Nederland in beeld gebracht. Voorliggende rapportage is de vervolgmeting over 2015. Deze vervolgrapportage biedt een eerste inzicht in de ontwikkeling van het aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling leerlingenvervoer, en de hiermee gepaard gaande kosten. De eerste meting vond in 2013 plaats, de laatste vervolgmeting staat in 2017 gepland.

Hieronder presenteren we de belangrijkste uitkomsten, waarbij we een relatie leggen met de meting van 2013.¹

Omvang van het leerlingenvervoer in Nederland

In schooljaar 2014/15 maakten 73.000 leerlingen gebruik van de vervoersregeling, tegenover 79.000 in 2012/13, een daling van 7%.

De totale vervoerskosten daalden tussen 2012 en 2014 met 8 miljoen euro: van 230 miljoen euro (2012) naar 222 miljoen euro (2014), een daling van 5%. De gemiddelde 'vervoersprijs' per leerling ligt hiermee nu op €3.000,- (€2.900,- in 2012).

De belangrijkste reden voor daling van de vervoerskosten is, evenals in 2013, de (autonome) ontwikkeling van het aantal leerlingen.

Gemeenten konden zelf aangeven of ze een stijging of daling van de vervoerskosten zagen tussen 2013 en 2014². Hieruit blijkt dat zij gemiddeld genomen een daling zagen van de vervoerskosten, hoewel er ook gemeenten waren die hun kosten zagen stijgen.

Bijna een kwart van de leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer wordt naar het speciaal basisonderwijs vervoerd (22%) en bijna twee derde (67%) van de leerlingen gaan naar het (voortgezet) speciaal onderwijs. In 2013 lagen deze percentages resp. op 23% en 65%.

56% van de leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer doen dat op grond van een alleen hun handicap. In 2012/13 was dat 65%. Dit verschil wordt hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door toevoeging van een antwoordcategorie 'combinatie van handicap en denominatie'. Deze categorie omvat in 2014/15 9% van de leerlingen. Het totale denominatieve vervoer, dus inclusief de categorie afstand en denominatie, komt daarmee op 18%.

Er wordt in 2014/15 vooral gebruik gemaakt van het aangepaste vervoer (georganiseerd vervoer met bus of taxi) om op school en weer naar huis te komen: 80% (gelijk aan 2012/13). Er wordt dus veel minder met het openbaar vervoer gereisd (12%) of met eigen vervoer (9%).

Het aandeel in de kosten van het aangepaste vervoer bedraagt 93% van de totale vervoerskosten (versus 95% in 2012/13).

Het korte (2 – 10 km) en middellange (11 – 20 km) vervoer is goed voor bijna 80% van de vervoersbewegingen. De overige leerlingen worden meer dan 20 kilometer vervoerd. Dit beeld komt overeen met de 2013-meting.

¹ Wanneer we in deze rapportage spreken over aantallen leerlingen, dan gaat dat altijd over een schooljaar (bijvoorbeeld 2014/15). Vervoerskosten hebben altijd betrekking op een heel kalenderjaar, bijvoorbeeld 2014.

² Dit is dus op basis van een inschatting door de gemeenten zelf. De daadwerkelijke vervoerskosten zijn separaat gevraagd.

Bij gemeenten vanaf 50.000 inwoners (met een grotere diversiteit aan speciale onderwijsvoorzieningen) neemt het korte vervoer (2-10 km) geleidelijk toe, tot rond de 70% voor de grootste gemeenten.

Gemeentelijk vervoersbeleid

Iets meer dan de helft van de gemeenten geeft in deze vervolgmeting aan dat ze de gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer in 2015 strikter zijn gaan toepassen (binnen de wettelijke mogelijkheden). De overige gemeenten doen dit niet. Deze verdeling komt grofweg overeen met de 2013-meting.

De vervoerssoort (op welke manier reizen leerlingen tussen huis en school, bijvoorbeeld met eigen vervoer, openbaar vervoer of aangepast vervoer (taxibus)) biedt evenals in 2013 nog steeds de beste mogelijkheden voor kostenbesparing: bijna twee derde van de gemeenten past de verordening op dit onderdeel strikter toe.

Ruim driekwart van de gemeenten geeft aan dat ze de Verordening leerlingenvervoer gaan aanpassen, of dat ze dit al in een eerder stadium hebben gedaan (totaal 78%). In 2013 bedroeg dit 74%.

Nagenoeg iedere gemeente (98%) gebruikt hiervoor de in 2014 gewijzigde VNG-modelverordening, met eigen aanpassingen (72%) of ongewijzigde overname (26%).

Uit telefonische interviews met gemeenteambtenaren blijkt dat gemeenten veel verschillende, bij de eigen gemeente horende, activiteiten ondernemen als het gaat om de uitvoering van de verordening leerlingenvervoer, in combinatie met kostenbesparing. Te denken valt bijvoorbeeld aan bevorderen van de zelfredzaamheid van leerlingen en intensievere samenwerking tussen gemeenten/gezamenlijke aanbesteding van het leerlingenvervoer.

Ruim de helft van de gemeenten (53%) heeft in 2015 intergemeentelijk overleg over het leerlingenvervoer binnen een samenwerkingsverband passend onderwijs gevoerd. In 2013 was dat nog 39%.

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 vervolgmeting 2015. De eerste meting was in 2013, de afsluitende vervolgmeting vindt plaats in 2017. Daarmee brengen we in beeld hoe de aantallen vervoerde leerlingen en de kosten zich ontwikkelen na de invoering van passend onderwijs per 1 augustus 2014.

Aan alle Nederlandse gemeenten is gevraagd aan deze meting mee te werken. Evenals in 2013 heeft een groot deel van de gemeenten 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 wederom een betrouwbaar beeld kunnen schetsen van de aantallen leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer en welke kosten hiermee gemoeid zijn. We hopen dan ook op dezelfde enthousiaste deelname bij laatste meting in het najaar van 2017!

Oberon en Sardes, april 2016

1 Inleiding

1.1 De Monitor Leerlingenvervoer

Het ministerie van OCW laat ontwikkelingen op het gebied van het leerlingenvervoer volgen met een landelijke monitor, met metingen in 2013, 2015 en 2017. In 2013 is de nulmeting uitgevoerd (rapportage 'Leerlingenvervoer in Nederland. Eerste meting monitor Leerlingenvervoer 2013. Oberon en Sardes, maart 2014). In het najaar van 2015 is de eerste vervolgmeting uitgevoerd, waarvan we in deze rapportage de bevindingen presenteren.

De monitor leerlingenvervoer is opgezet om het gebruik van het leerlingenvervoer en de vervoerkosten in de tijd te volgen, en geeft een vrij gedetailleerd zicht op:

- de uitgaven van het leerlingenvervoer;
- het aantal leerlingen dat gebruik maakt van leerlingenvervoer;
- verschillen tussen onderwijssectoren;
- redenen voor vervoer (handicap, levensbeschouwelijke grondslag, stagevervoer³);
- verschillende typen leerlingenvervoer.

De Monitor Leerlingenvervoer wordt gebruikt om voor een langere periode zicht te krijgen op ontwikkelingen in gemeentelijk beleid na de invoering van de Wet passend onderwijs op 1 augustus 2014. Deze informatie is onder meer van waarde voor de besluitvorming over de toekomst van het leerlingenvervoer⁴.

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

Aanvullend in deze 2015-meting is dat we ook een telefonische enquête hebben uitgevoerd onder 18 gemeenteambtenaren die de internetvragenlijst hadden ingevuld. Deze gemeenten zijn bevroegd over beleidsveranderingen ten aanzien van het leerlingenvervoer en de rol van passend onderwijs hierin. In de vervolgmeting in 2017 zullen we dit herhalen.

1.2 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 (meting 2015): totale aantallen en kosten. We presenteren hier tevens de uitkomsten van de 2013-meting, zodat op hoofdlijnen direct zichtbaar is waar eventuele verschuivingen optreden.

³ 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.

⁴ Voor informatie over het leerlingenvervoer in Nederland verwijzen we naar de rapportage van de 2013-meting.

Hierna gaan we in hoofdstuk 4 (analoog aan de 2013-meting) verder met enkele verdiepende analyses wat betreft leerlingenvervoer in combinatie met:

- ◆ onderwijssoort;
- ◆ vervoersredenen;
- ◆ vervoerssoorten;
- ◆ 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 geeft een beeld van de medewerkers leerlingenvervoer bij gemeenten (formatie en inschaling). Beleidsontwikkelingen rondom het leerlingenvervoer staan in hoofdstuk 6. Hierbij gaat het om de uitvoering van de huidige verordening leerlingenvervoer of aanpassing daarvan. De resultaten uit de telefonische enquête zijn in dit hoofdstuk verwerkt.

In de hoofdstukken 4 t/m 6 vergelijken we, indien informatief, de gegevens over 2015 met die van 2013. Tot slot presenteren we in het laatste hoofdstuk (7) onze conclusies, beschouwingen en doen we een aantal aanbevelingen.

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

2 Het onderzoek

Het doel van de Monitor Leerlingenvervoer is om ontwikkelingen in het leerlingenvervoer te volgen zodat over een langere periode zicht ontstaat op het aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling Leerlingenvervoer en op de kosten daarvan.

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 (idem meting 2013):

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?

Overkoepelend de vraag welke trends of bevindingen te zien zijn na iedere vervolgmeting.

2.2 Opzet van het onderzoek

Landelijke enquête

De opzet van de 2015-meting is op hoofdlijnen identiek aan de 2013-meting. Immers, een monitor dient op gezette momenten vergelijkbare gegevens op te leveren. De 2015-meting is uitgevoerd onder alle gemeenten in Nederland⁵ (integrale benadering). We hebben de gemeenteambtenaar die direct verantwoordelijk is voor uitvoering van de regeling leerlingenvervoer gevraagd een digitale vragenlijst in te vullen.

De respons naar gemeentegrootte in dit onderzoek staat in tabel 2.1. De totale respons bedraagt 63% en is daarmee wat lager dan bij de eerste meting (78% in 2013). De laagste respons is onder gemeenten met tussen de 100.000 en 150.000 inwoners (57%).

Tabel 2.1: Respons onderzoek Monitor Leerlingenvervoer 2015 (1-meting).

Gemeentegrootte	Aantal gemeenten deelname onderzoek 2015	Aantal gemeenten landelijk 2015	% respons 2015
< 20.000 inwoners	84	125	67
20.000 – 50.000 inwoners	116	192	60
50.000 – 100.000 inwoners	28	45	62
100.000 – 150.000 inwoners	8	14	57
150.000 – 250.000 inwoners	8	13	62
>250.000 inwoners	4	4	100
Totaal	248	393	63

⁵ Aantal gemeenten per 1 januari 2015 bedraagt 393. In 2013 waren er nog 408 gemeenten.

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

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

Interviews gemeenteambtenaren (vervolgmetingen 2015 en 2017)

Zoals in de inleiding genoemd hebben we ook ambtenaren leerlingenvervoer van 18 gemeenten geïnterviewd. Het doel hiervan is om dieper in te gaan op veranderingen in gemeentelijk vervoersbeleid, en wat voor effecten dit heeft op bijvoorbeeld het aantal vervoerde leerlingen of de kosten ervan.

Hiervoor is een aparte vragenlijst opgesteld (zie bijlage 4).

Selectie van gemeenten vond op de volgende manier plaats. Gemeenten die de 2015-vragenlijst hadden ingevuld zijn gekoppeld aan de 2013-meting, om zo na te gaan welke gemeenten aan beide metingen hebben deelgenomen. Vervolgens zijn gemeenten geselecteerd die tussen 2013 en 2015:

- ◆ een (forse) daling of stijging liet zien wat betreft aantal vervoerde leerlingen;
- ◆ een (forse) daling of stijging liet zien wat betreft kosten voor het vervoer;
- ◆ aanpassingen aan de verordening leerlingenvervoer, of strenger toepassen.

Vervolgens zijn gemeenten geselecteerd verspreid over Nederland, en qua gemeentegrootte.

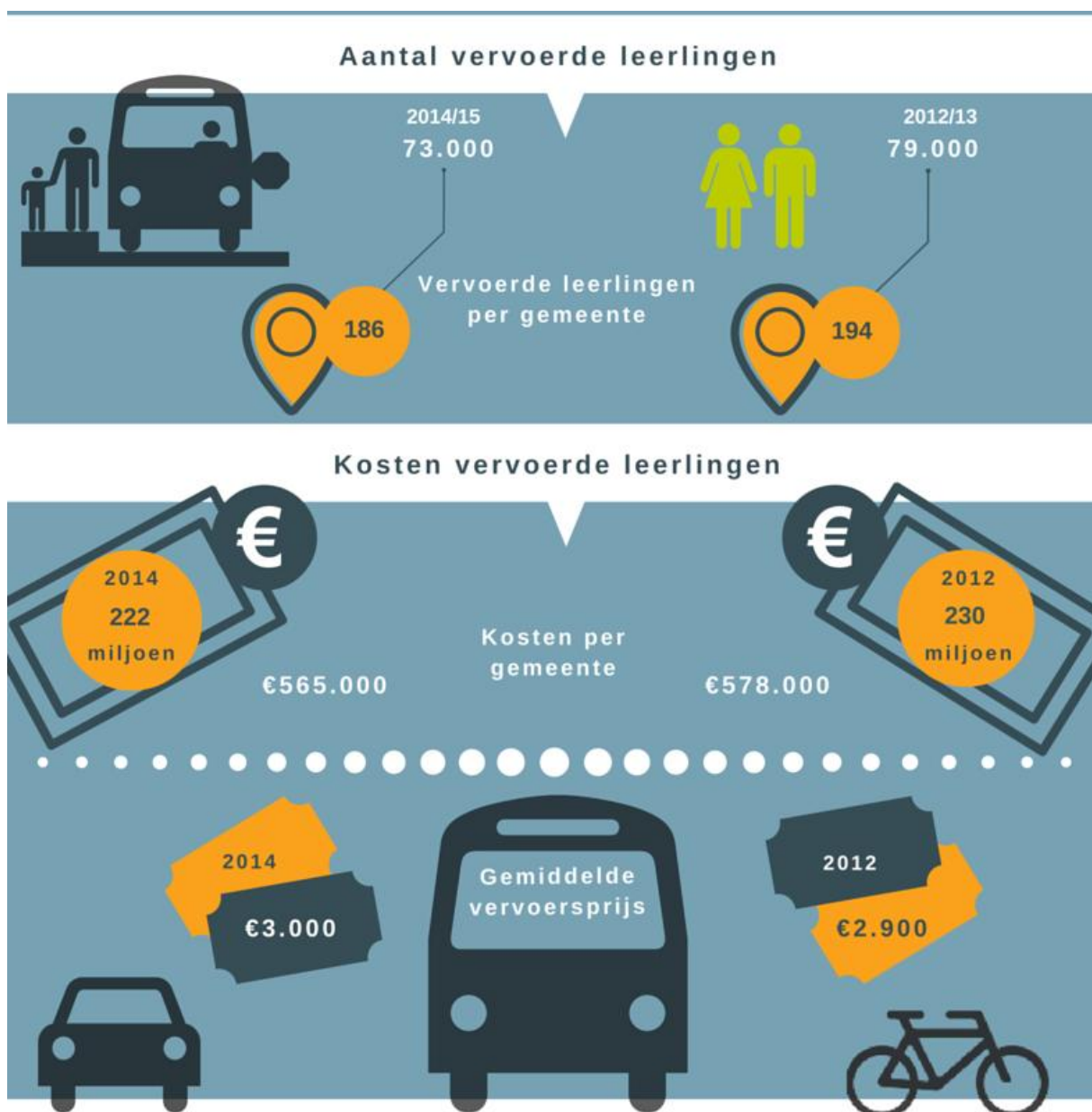
In de 2017-meting is een dergelijke enquête ook voorzien.

3 Leerlingenvervoer in aantallen en kosten: totalen

Hoeveel leerlingen maken in Nederland gebruik van de regeling leerlingenvervoer en wat zijn daarvan de kosten? In dit hoofdstuk geven we antwoord op deze vragen. De aantallen leerlingen gelden steeds voor schooljaar 2014/15, terwijl de kosten betrekking hebben over kalenderjaar 2014.

In figuur 3.1 presenteren we een overzicht.

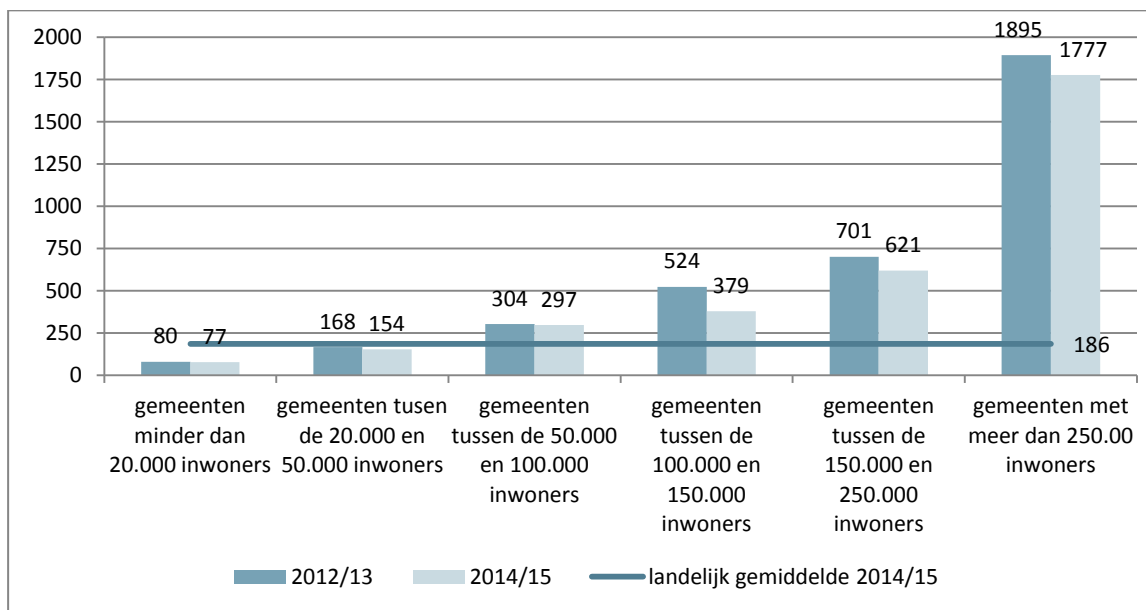
Figuur 3.1 Aantallen en kosten van het leerlingenvervoer in Nederland (schooljaren 2014/15 en 2012/13 en begrotingsjaren 2014 en 2012)



In totaal maakten in schooljaar 2014/15 73.000 leerlingen gebruik van de regeling leerlingenvervoer. Dat is een daling van 6.000 leerlingen ten opzichte van 2012/13 (7%). De totale vervoerskosten daalden tussen 2012 en 2014 met zo'n 8 miljoen euro (5%, 222 miljoen euro versus 230 miljoen euro)⁶.

In onderstaande figuren splitsen we de aantallen en kosten uit naar gemeentegrootte, en presenteren deze voor zowel deze meting (vervolgmeting, schooljaar 2014/15, begrotingsjaar 2014) als de eerste meting (schooljaar 2012/13, begrotingsjaar 2012). In de figuren vermelden we ook het gemiddelde aantal leerlingen met een vervoersvoorziening voor alle gemeenten samen, van de 2015-meting.

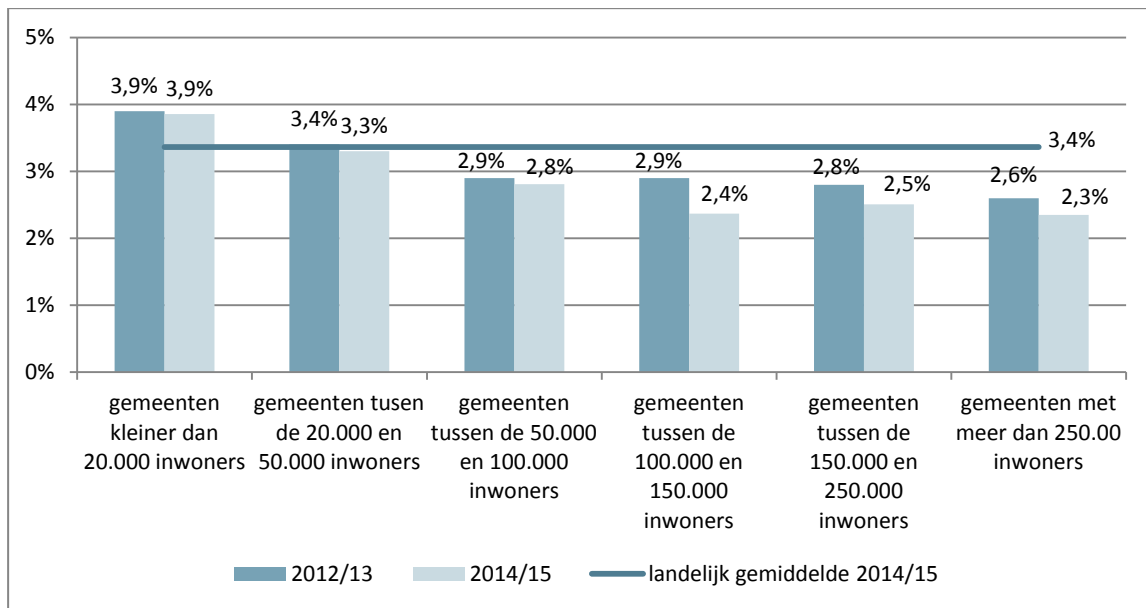
Figuur 3.2 Gemiddeld aantal leerlingen per gemeente dat gebruik heeft gemaakt van de regeling leerlingenvervoer, naar gemeentegrootte, in 2014/15 (n=248) en in 2012/13 (n= 317)



In figuur 3.2 staat het gemiddeld aantal leerlingen voor gemeenten van verschillende grootte. Het 'overall' beeld komt overeen met de 2013-meting. Het spreekt voor zich dat hoe groter de gemeente is, hoe groter het aantal vervoerde leerlingen. Verder zien we dat het aantal vervoerde leerlingen in de grotere gemeenten enigszins terugloopt.

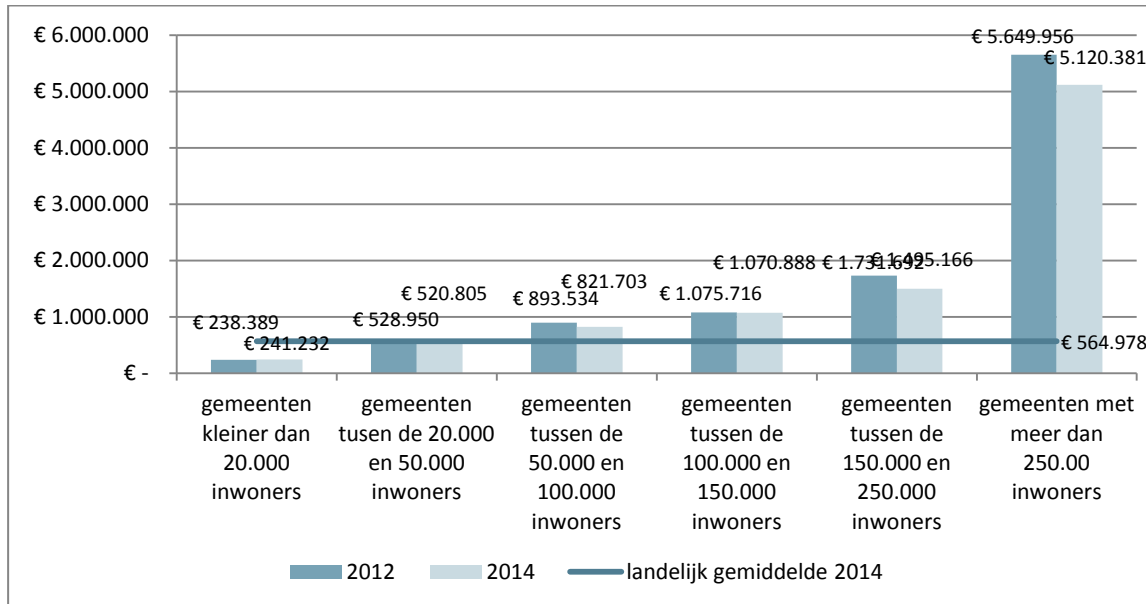
⁶ Wat betreft totaal aantallen vervoerde leerlingen als de totale kosten hebben we van 248 gemeenten betrouwbare gegevens. Deze 248 gemeenten zijn (na respons analyse) representatief voor alle Nederlandse gemeenten.

Figuur 3.3 Gemiddeld percentage leerlingen dat gebruik maakte van de regeling leerlingenvoer gerelateerd aan het totaal aantal leerlingen, naar gemeentegrootte, in 2014/15 (n=248) en 2012/13 (n=318)



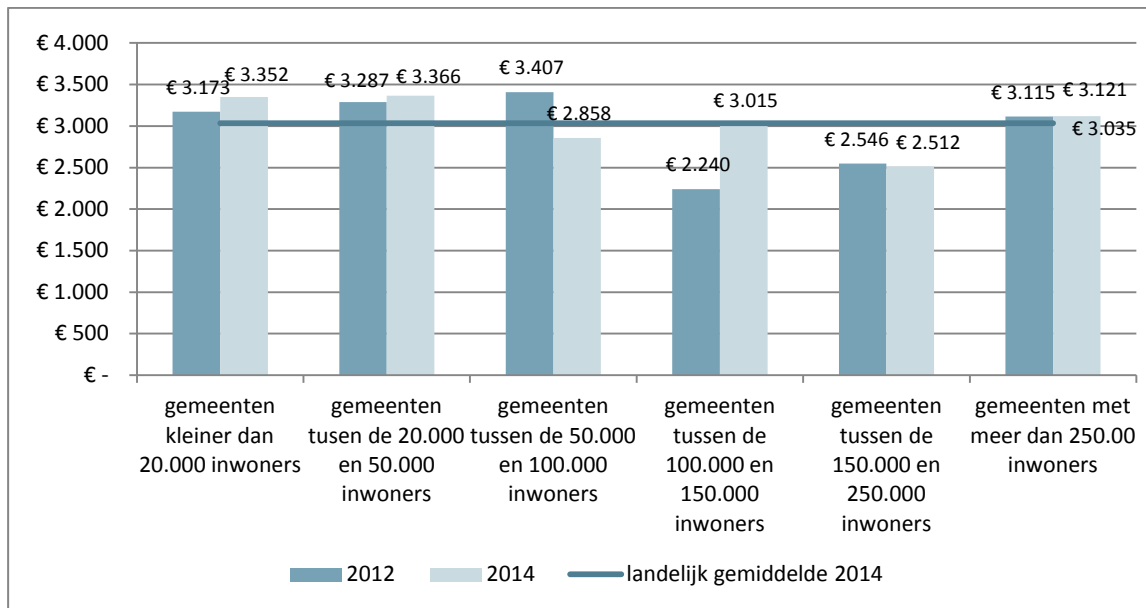
Het landelijke gemiddelde percentage vervoerde leerlingen, gerelateerd aan het totaal aantal leerlingen (po, vo, (v)so) bedraagt 3,4% (zie figuur 3.3). Hoe groter de gemeente, des te kleiner is dit percentage. De 2015-percentages zijn iets lager dan die van 2013.

Figuur 3.4 Gemiddelde kosten leerlingenvoer, naar gemeentegrootte, in 2014 (n=245) en 2012 (n=268)



In figuur 3.4 staan de gemiddelde kosten naar gemeentegrootte voor het leerlingenvoer. Aangezien in grote gemeenten het totaal aantal vervoerde leerlingen hoger ligt, zijn de kosten daar uiteraard ook hoger.

Figuur 3.5 Gemiddelde kosten per vervoerde leerling, naar gemeentegrootte, in 2014 (n=245) en 2012 (n=268)



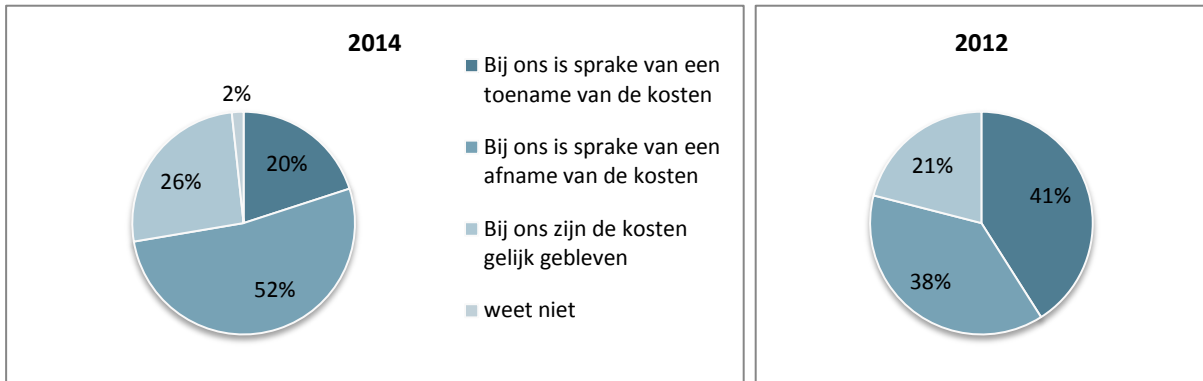
Net als bij de 2013-meting zien we in 2015 dat de gemiddelde vervoerskosten per leerling (figuur 3.5) het hoogst zijn bij kleine gemeenten, tot 50.000 inwoners. Bij de andere gemeentecategorieën liggen de gemiddelde kosten per leerling op of onder het landelijk gemiddelde.

Een opvallend beeld zien we terug (zie figuren 3.2 t/m 3.5) bij gemeenten met tussen de 100.000 en 150.000 inwoners. Zij laten een sterkste daling van het gemiddeld aantal vervoerde leerlingen zien (figuur 3.2), namelijk ruim 25%. Een dergelijke daling zien we ook terug bij het gemiddeld percentage vervoerde leerlingen (figuur 3.3). Echter, de totale vervoerskosten per gemeente blijven tussen 2012 en 2014 nagenoeg gelijk (figuur 3.4), waardoor de gemiddelde kosten per vervoerde leerling fors zijn gestegen (figuur 3.5). Een mogelijke verklaring hiervoor kunnen we niet geven. Wel zien we dat de responsgroep (8 gemeenten) voor de helft uit andere gemeenten bestaat dan in de 2013-meting.

We hebben gemeenten ook gevraagd of zij in 2014 een toename of afname zagen in de vervoerskosten ten opzichte van 2013⁷. Ongeveer de helft (52%) van de gemeenten geeft aan dat de kosten in 2014 zijn afgenomen. Een vijfde zag de kosten juist toenemen en bij een kwart (26%) van de gemeenten zijn de kosten gelijk gebleven. Dit beeld verschilt sterk met dat van 2012. Toen gaf maar liefst 41% van de gemeenten aan een toename van de kosten te zien, en 38% een daling.

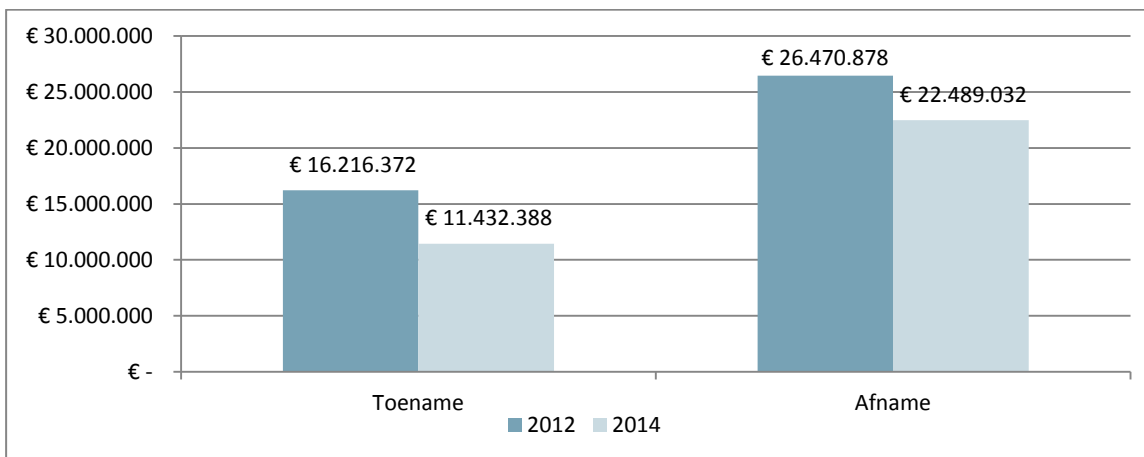
⁷ Dit is dus op basis van een **inschatting** door de gemeenten zelf. De daadwerkelijke vervoerskosten in 2014 zijn separaat gevraagd.

Figuur 3.6 Percentage toe- en afname van de totale kosten voor de regeling leerlingenvervoer in 2014 t.o.v. 2013 (n=235) en 2012 t.o.v. 2011 (n = 273)



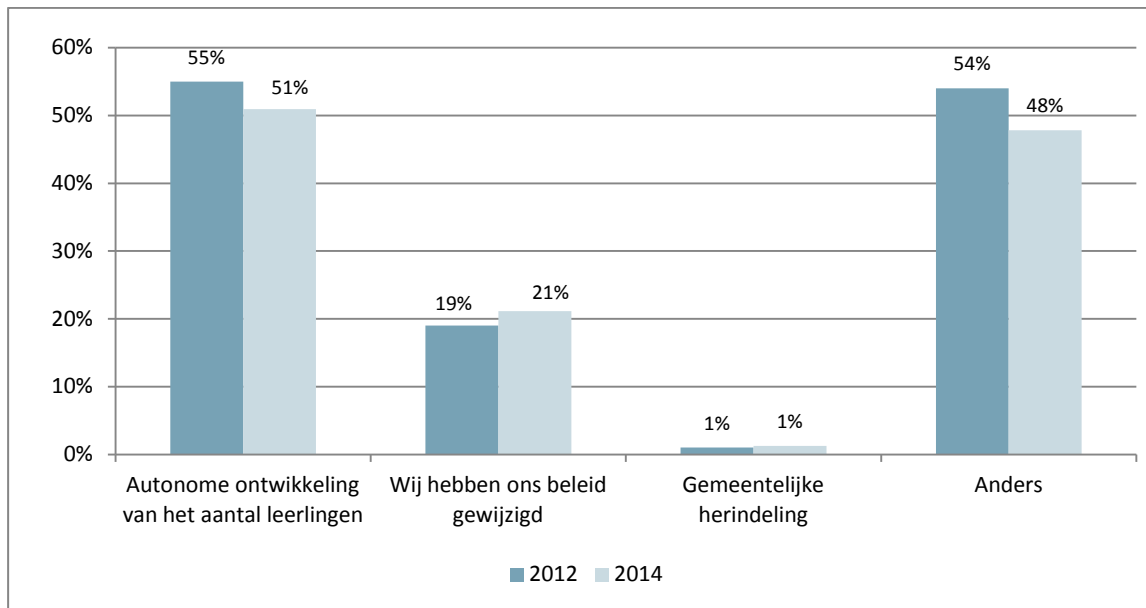
Op basis van deze gegevens kunnen we een schatting maken van de landelijke stijgingen en dalingen in de kosten. In euro's (figuur 3.7): in de gemeenten waar de kosten stijgen, gaat het in totaal om ca. €11,5 miljoen. In de gemeenten waar de kosten dalen, om ca. €22,5 miljoen. Voor heel Nederland betekent dit een daling in de kosten van ca. €11 miljoen.

Figuur 3.7 Toe- en afname van de totale kosten voor de regeling leerlingenvervoer in 2014 (n=43-119) en 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 zorgden zelden voor een daling of stijging van de vervoerskosten (1%). De redenen zijn niet verschillend ten opzichte van de 2013-meting.

Figuur 3.8 Percentage redenen toe- en afname (meerdere antwoorden mogelijk) in 2014 (n= 161) en 2012 (n=208)



Veel gemeenten gaven vaak ook andere redenen voor daling of stijging van de kosten, dan waaruit zij konden kiezen (48%). 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.
- Aanbesteding, contract nieuwe vervoerder viel duurder uit.
- Duurdere en langere ritten.
- Nieuwe schoollocatie.
- Medische keuring.

◆ *Bij daling kosten:*

- Een gunstigere aanbesteding van het leerlingenvervoer, andere vervoerder met gunstigere afspraken.
- Een gezamenlijke aanbesteding (meerdere gemeenten) van het leerlingenvervoer.
- Strenger toepassen van de regels voor leerlingenvervoer.
- Meer zelfredzaamheid vragen en bevorderen bij leerlingen en ouders (stimuleren zelfstandig reizen).
- Invoering van opstapplaatsen en beperking van 'soloritten'.
- Efficiëntere indeling van het busvervoer (hogere bezettingsgraad in de bus).
- Bevolkingskrimp/natuurlijke afvloeiing.

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 significante verschillen zijn gevonden tussen gemeenten met verschillende inwoneraantallen, worden deze vermeld.

De aantallen leerlingen gelden steeds voor schooljaar 2014/15, terwijl de kosten betrekking hebben over kalenderjaar 2014. Over het algemeen kunnen gemeenten, evenals in 2013, beter en betrouwbaarder inzicht geven in de aantallen leerlingen dan in de gevraagde uitgesplitste 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.⁸ 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)⁹.

Vervoer per onderwijssoort 2014/15

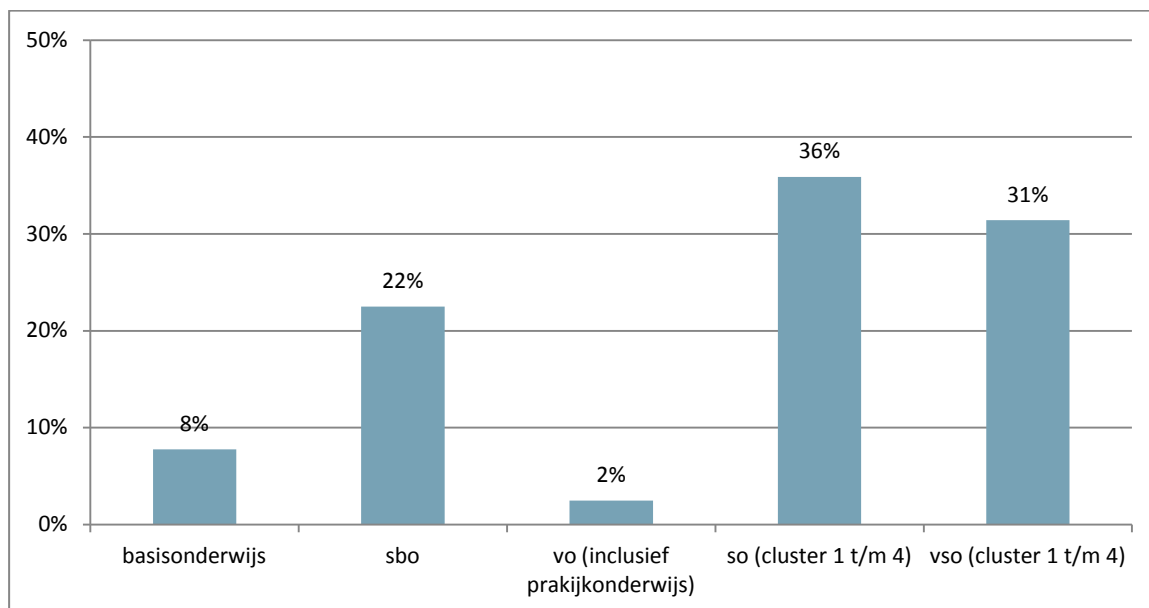
Op de vraag naar vervoer per onderwijssoort hebben 172 gemeenten een betrouwbaar antwoord gegeven (69%).¹⁰ Verder hebben 21 gemeenten (9%) onvolledige informatie verstrekt en 55 gemeenten (22%) hebben niets ingevuld. De belangrijkste reden om niets in te vullen was, aldus een flink aantal gemeenten, dat zij in de administratie voor het (voortgezet) speciaal onderwijs geen onderscheid (kunnen) maken in de cluster indeling en/of onderscheid so/vso op scholen waar beide onderwijssoorten worden aangeboden (zowel qua aantal als voor de kosten). Bij de analyses hebben we dan ook alleen gebruik gemaakt van de 172 gemeenten waarbij deze uitsplitsing gemaakt kon worden.

⁸ Dit geldt voor de paragrafen 4.1.2, 4.2.2 en 4.4.2.

⁹ In de 2015-vragenlijst hebben we eerst gevraagd naar het totaal aantal leerlingen SO en VSO, en hierna gevraagd of er uitgesplitst kan worden naar cluster 1 t/m 4. 172 gemeenten hebben op de eerste vraag geantwoord, en slechts 10 op de uitsplitsingsvraag.

¹⁰ 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 2014/15 (n=172)



Op hoofdlijnen zien we hetzelfde beeld als in 2012/13, waarbij opgemerkt dat het aandeel so drie procentpunten gedaald is in deze periode (van 39% naar 36%), en het aandeel vso 5 procentpunten gestegen is (van 26% naar 31%)¹¹. Bijna een kwart van de leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer wordt naar het speciaal basisonderwijs vervoerd (22%).

Kosten per onderwijssoort 2014

Op de vraag wat de gemiddelde vervoerskosten per onderwijssoort zijn er slechts 10 gemeenten, die een betrouwbaar antwoord konden geven. We kunnen hier dan ook niet betrouwbaar of indicatief over rapporteren.

4.2 Vervoersredenen

In deze paragraaf presenteren we de verschillende vervoersredenen, uitgesplitst naar aantal leerlingen. In de 2015-vragenlijst is één antwoordcategorie toegevoegd, namelijk de combinatie handicap en denominatie. De 2015-resultaten zijn dus niet volledig vergelijkbaar met die van 2013.

In onderstaand kader staat kort beschreven wat de verschillende vervoersredenen inhouden.

¹¹ Wat betreft landelijk totaal aantal deelnemers so en vso zien we tussen 2011 en 2014 een daling van so-deelnemers met 9%, en een stijging van vso-deelnemers van bijna 10% (bron OCW: Onderwijs in Cijfers).

Vervoersredenen op grond van:

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

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

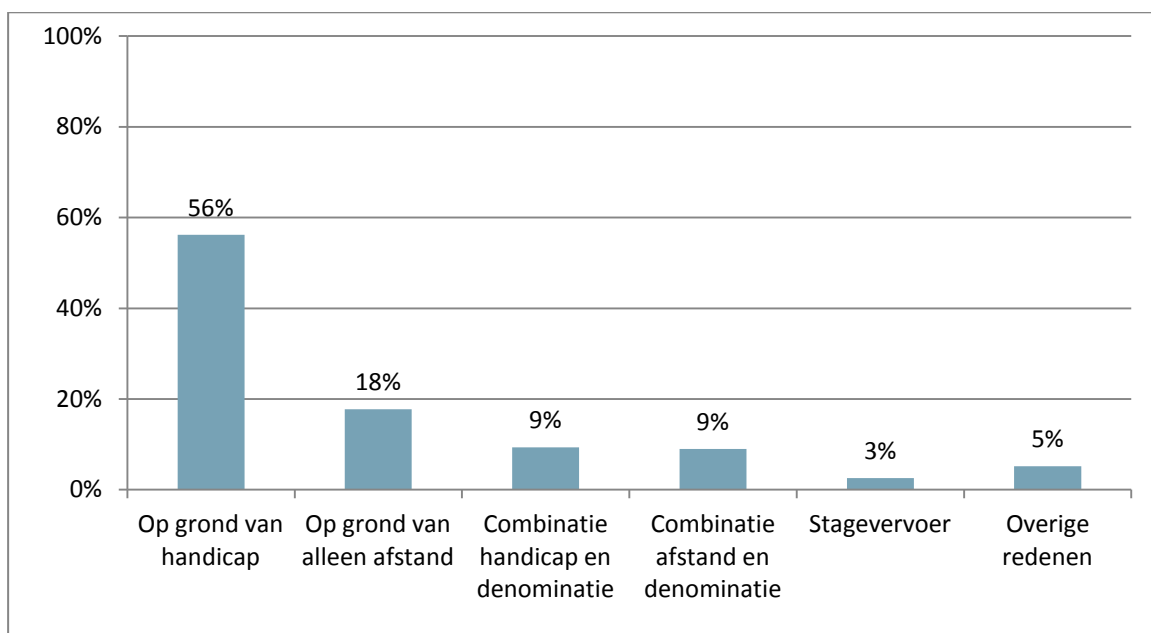
Alleen handicap: een leerling kan vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig reizen naar school. Hierbij speelt de reisafstand naar school geen rol.

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

Aantal leerlingen per vervoersreden 2014/15

De uitsplitsing naar vervoersredenen is door 124 op een betrouwbare manier gemaakt (50%). Bij 19 gemeenten (8%) is de informatie onvolledig. De overige 105 gemeenten (42%) hebben deze vraag niet beantwoord. Bij de analyses hebben we dan ook alleen gebruik gemaakt van de 124 gemeenten waarbij deze uitsplitsing betrouwbaar gemaakt kon worden.

Figuur 4.2 Percentage vervoerde leerlingen naar vervoersredenen van het totaal aantal vervoerde leerlingen 2014/15 (n=124)



Ruim de helft van de leerlingen (56%) die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer doen dat op grond van alleen hun handicap, en 18% op basis van alleen afstand. De laatste zijn vooral leerlingen op het speciaal basisonderwijs. Nog eens 9% van de leerlingen wordt vervoerd op grond van afstand en denominatie. De categorie combinatie handicap en denominatie omvat 9% van de leerlingen. Als we kijken naar de 2013-meting, dan zien we een daling van 9% op grond van alleen handicap (van 65% naar 56%). Het is dan ook aannemelijk dat in de categorie alleen handicap (meting 2013) ook leerlingen zaten die tevens op grond van denominatie gebruik maakten van de regeling leerlingenvervoer.

Kosten per vervoersreden 2014

Evenals bij de kosten per onderwijssoort hebben gemeenten veel moeite om vanuit hun administratie de kosten per vervoersreden vast te stellen. Uit onze analyses bleek dat slechts 17 gemeenten deze uitsplitsing op een betrouwbare manier konden maken. We kunnen hier dan ook niet betrouwbaar over rapporteren.

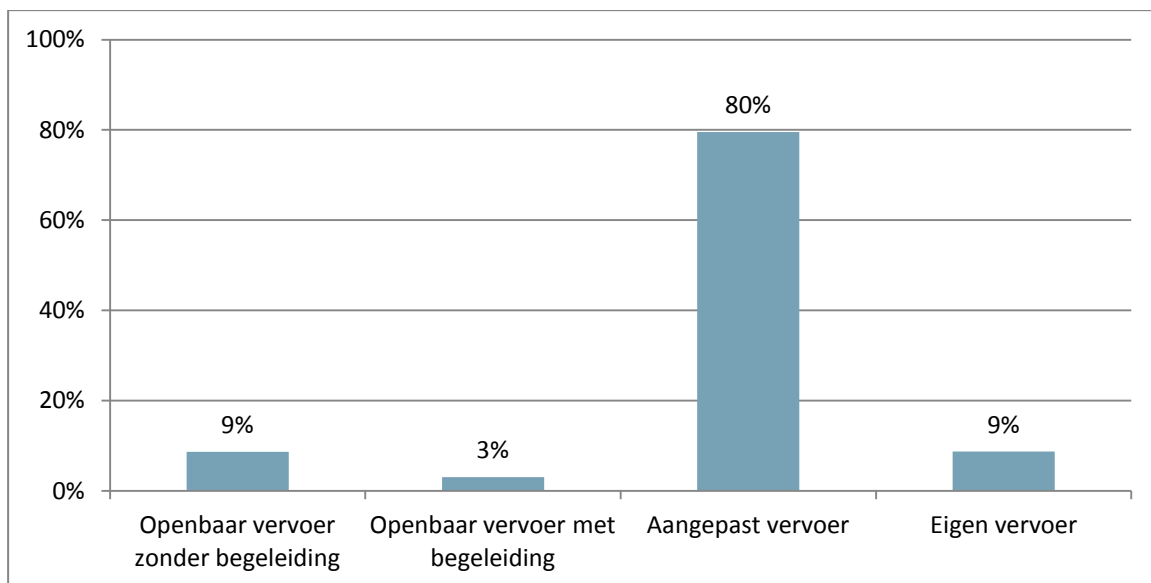
4.3 Vervoersoort

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.

Aantallen per vervoersoort 2014/15

De aantallen leerlingen per vervoersoort zijn door 205 gemeenten (83%) op een betrouwbare manier aangeleverd. Bij 22 gemeenten (9%) zijn de gegevens niet volledig; de overige 21 gemeenten (9%) hebben geen informatie verstrekt over aantallen leerlingen per soort vervoer.

Figuur 4.3 Percentage leerlingen per vervoersoort van het totaal aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling leerlingenvervoer 2014/15 (n=205)

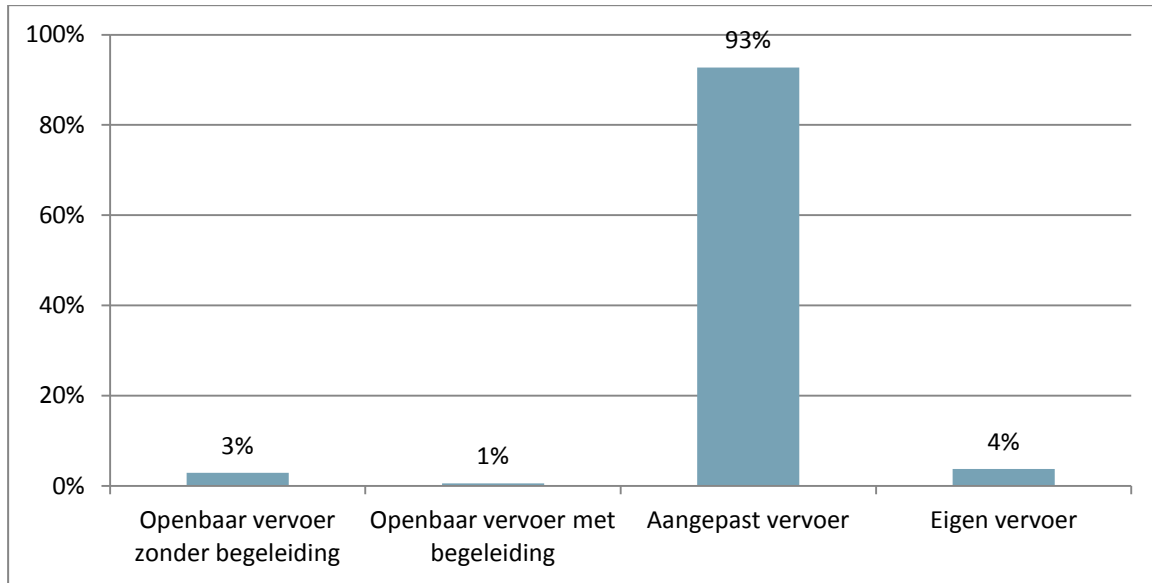


Het beeld over 2015 is vrijwel gelijk aan dat van 2013. Evenals in 2013 maken leerlingen vooral gebruik van het aangepaste vervoer (georganiseerd vervoer met bus of taxi) om op school en weer naar huis te komen: 80% (figuur 4.3). Er wordt veel minder met het openbaar vervoer gereisd (12%) of met eigen vervoer (zelf halen en brengen van de leerling): 9%. Evenals in 2013 gaven gemeenten aan dat de scholen waar naartoe vervoerd wordt niet, of slecht, bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, en er dus veel leerlingen aangepast vervoer krijgen. Een aantal gemeenten geeft aan dat zij voor een deel van de leerlingen (die dat kunnen) gecombineerd vervoer verzorgen: in de lente en zomer een fietsvergoeding, en in de herfst en winter aangepast vervoer.

Kosten per vervoersoort 2014

Gemeenten zijn vrij goed op de hoogte van de kosten die de verschillende vervoersoorten met zich mee brengen. 88 gemeenten (36%) konden een betrouwbare uitsplitsing maken; de analyses zijn op deze gemeenten gebaseerd. Bij 23 gemeenten was de informatie niet volledig (9%). De overige 137 gemeenten (55%) hebben geen antwoord gegeven.

Figuur 4.4 Percentage kosten vervoer naar vervoerssoort van de totale kosten voor de regeling leerlingenvervoer 2014 (n=88)¹²



Ook dit beeld komt nagenoeg overeen met de 2013-meting. Het aangepaste vervoer (zie figuur 4.4) brengt het overgrote deel van de vervoerskosten met zich mee: 93% (versus 95% in 2013). De andere vervoersoorten nemen samen zo'n 7% van alle kosten voor hun rekening.

4.4 Vervoersafstand

Gemeenten stellen, met inachtneming van de wet, een minimale afstand tussen woning en de school vast. Aan het begin van de enquête vroegen we gemeenten welke vervoersafstand zij vanuit de verordening hanteerden, per onderwijssoort (zie tabel 4.1). De meeste gemeenten hanteren de (in de wet genoemde) 6 kilometergrens en dan met name bij het regulier basisonderwijs (89%). Ongeveer twee derde van de gemeenten hanteert de 6 kilometergrens bij het speciaal basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs. Opgemerkt dient te worden dat leerlingen in het voortgezet speciaal onderwijs volgens de wet alleen nog gebruik kunnen maken van leerlingenvervoer als zij door hun handicap niet zelfstandig naar school kunnen.

Tabel 4.1 Afstandscriterium vanuit de verordening *Leerlingenvervoer*, om voor vervoer in aanmerking te komen (meerdere antwoorden mogelijk) (n=229)

	Tussen 0 en 2 kilometer	Tussen 2 en 4 kilometer	Tussen 4 en 6 kilometer	6 of meer kilometer
Regulier basisonderwijs	1%	3%	7%	89%
Speciaal basisonderwijs	6%	14%	13%	68%
SO cluster 1 t/m 4	10%	14%	11%	65%
VSO cluster 1 t/m 4	11%	9%	12%	68%

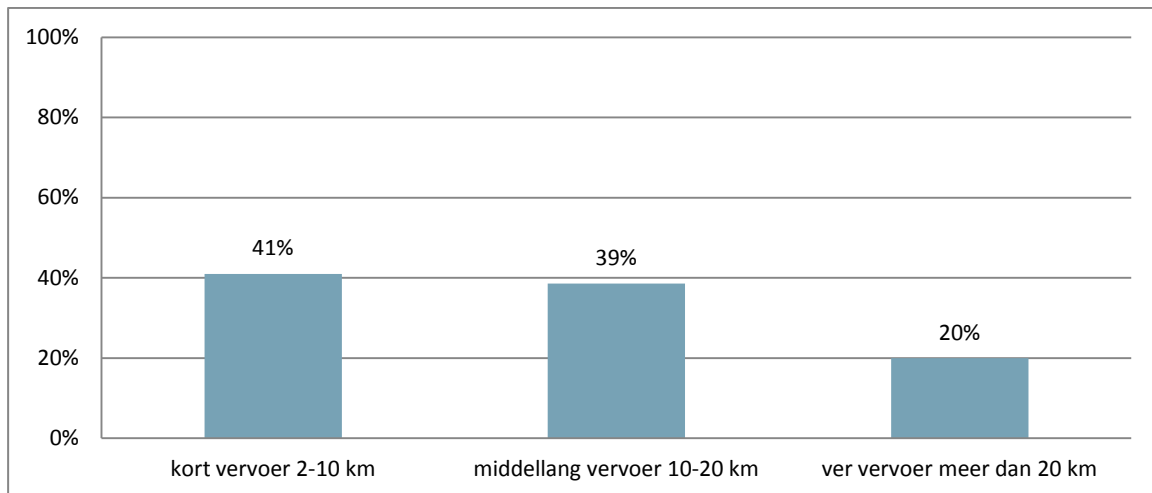
Aantallen per afstand 2014/15

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.

¹² Door afronding tellen de percentages niet op tot 100%.

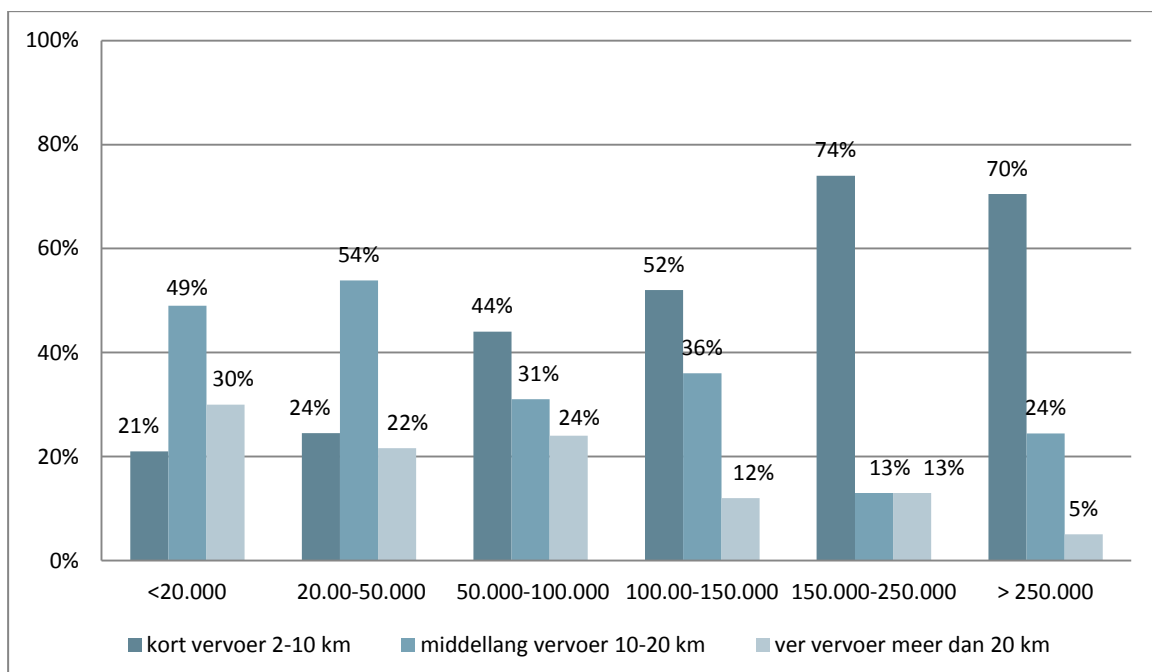
De analyses zijn gebaseerd op de 128 gemeenten die deze uitsplitsing op een betrouwbare manier konden maken (52%). Daarnaast hebben 16 gemeenten (6%) onvolledige informatie aangeleverd en 104 gemeenten (42%) hebben geen antwoord gegeven.

Figuur 4.5 Percentage leerlingenvervoer naar afstand 2014/15 (n=127)



Het korte en middellange vervoer zijn samen goed voor bijna 80% van de vervoersbewegingen (figuur 4.5). Een vijfde van de leerlingen (20%) wordt meer dan 20 kilometer vervoerd. Dit beeld komt overeen met de 2013-meting.

Figuur 4.6 Percentage leerlingenvervoer naar afstand en gemeentegrootte 2014/15 (n=127)



Als we kijken naar gemeentegrootte en afstand (figuur 4.6) dan zien we dat bij gemeenten tot 50.000 inwoners zo'n driekwart van de leerlingen verder dan 10 kilometer wordt vervoerd. Vanaf 50.000 inwoners (met een

grotere diversiteit aan speciale onderwijsvoorzieningen) neemt het korte vervoer (2-10 km) verhoudingsgewijs toe, tot rond de 70% voor de grootste gemeenten.

4.5 Toe- en afname van de vervoerskosten?

Gemeenten is gevraagd aan te geven wat (mogelijke) oorzaken zijn voor een eventuele toe- of afname van de vervoerskosten. We vroegen de respondenten waar zij een toe- of afname van de kosten zagen wat betreft onderwijssoort, vervoersreden en vervoersoort.

161 gemeenten (65%) hebben deze vragen beantwoord, echter zo'n twee derde van de antwoorden valt in de categorie weet niet/onbekend. Blijkbaar is het voor gemeenten toch lastig om hier iets over te zeggen.

Voor zover zij hier wel op konden antwoorden gaven zij aan dat bij:

Onderwijssoort

- De grootste daling in vervoerskosten zien gemeenten bij het speciaal basisonderwijs, bijna 30% (tegenover 8% van de gemeenten die een toename zien).

Vervoersoort

- de grootste toename in kosten zit bij het openbaar vervoer zonder begeleiding (29%, en 11% afname kosten);
- de grootste afname in kosten zit bij het aangepast vervoer (49%, en 19% ziet een toename van de kosten);
- per saldo dus een daling van de kosten.

Vervoersreden

- de grootste afname in kosten is op grond van alleen handicap (26%, en 10% ziet een toename van de kosten).

5 Medewerkers leerlingenvervoer 2015

Ook in deze meting hebben we 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 beleidstaken¹³.

Tabel 5.1 Gemiddelde formatie en gemiddeld aantal medewerkers leerlingenvervoer 2015

Totale gemiddelde formatie	Gemiddelde formatie uitvoerende taken	Gemiddelde formatie beleidstaken
0,9 fte (n = 137)	0,7 fte (n = 95)	0,2 fte (n = 92)
Totaal gemiddeld aantal medewerkers	Gemiddeld aantal medewerkers uitvoerende taken	Gemiddeld aantal medewerkers beleidstaken
2,0 (n = 165)	1,6 (n = 119)	1,1 (n = 116)

Formatie

De totale gemiddelde formatie (0,9 fte) voor medewerkers leerlingenvervoer is bijna gelijk aan 2013 (toen 0,8 fte).

Gemeenten geven aan dat voor uitvoerende taken de gemiddelde formatie 0,7 fte bedraagt, voor beleidstaken is dat 0,2 fte. In vergelijking met 2013 is de gemiddelde formatie voor zowel uitvoerende- als beleidstaken in 2015 gelijk gebleven.

Aantal medewerkers

Het totaal gemiddeld aantal medewerkers leerlingenvervoer bedraagt 2,0, en is hiermee ook bijna gelijk aan 2013 (toen 2,1). Wat betreft de uitvoerende taken ligt het gemiddeld aantal medewerkers op het niveau van 2013 (beide 1,6) en voor beleidstaken gemiddeld 1,1 medewerkers, wat net iets boven de 2013-meting ligt (toen 1,0). Ook hier zien we ten aanzien van gemeentegrootte nauwelijks verschil met de 2013-meting. Het verschil tussen de G33-steden en kleinere gemeenten is qua aantal medewerkers in deze meting klein¹⁴.

5.2 Inschaling

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

¹³ Eén gemeente, die het leerlingenvervoer uitvoert voor een aantal omliggende gemeenten, kon geen uitsplitsing per gemeente aanleveren wat betreft formatie en aantal medewerkers. De betreffende gemeenten zijn uit de analyses gelaten.

¹⁴ Voor G4 zie vorige voetnoot.

Tabel 5.2 Verdeling inschaling medewerkers leerlingenvervoer 2015

Inschaling	Inschaling uitvoerende taken		Inschaling beleidstaken		Inschaling gecombineerde functie	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Schaal 5	6	3	-	-		
Schaal 6	33	18	-	-	1	1
Schaal 7	77	41	7	4	16	19
Schaal 8	52	28	25	14	35	41
Schaal 9	15	8	47	26	21	25
Schaal 10	3	2	75	42	10	12
Schaal 11			24	14	2	2
Totaal	186	100	178	100	85	100

Uitvoerende medewerkers leerlingenvervoer worden voor 87% ingedeeld in schaal 6, 7 of 8 (zie tabel 5.2).

Beleidsmedewerkers worden doorgaans ingeschaald in schaal 10 (42%). Bij gecombineerde functies zien we dat zij veelal ook 'gemiddeld' worden beloond in schaal 8 (41%).

6 Leerlingenvervoer in beleid: veranderingen of niet?

In dit hoofdstuk bespreken we beleidsontwikkelingen wat betreft het leerlingenvervoer. Welke beleidsontwikkelingen hebben zich voorgedaan, welke gepland? Zijn er ontwikkelingen gaande na de invoering van passend onderwijs in 2014? In de tabellen zijn, naast de 2015-percentages, ook de percentages van de 2013-meting opgenomen.

Het beeld van de beleidsontwikkelingen is gebaseerd op zowel de enquête als de telefonische interviews met vertegenwoordigers van 18 gemeenten, over beleidsveranderingen en de relatie met passend onderwijs.

6.1 Uitvoering van de Verordening leerlingenvervoer

Gemeenten voeren het leerlingenvervoer uit op grond van de eigen opgestelde Verordening leerlingenvervoer. Gemeenten is gevraagd of ze hun verordening, door ontwikkelingen van binnen of buiten de gemeente, recentelijk strikter zijn gaan toepassen.

Tabel 6.1 Strikter toepassen Verordening leerlingenvervoer 2015 (n=233)

Strikter toepassen	Gemeenten in 2015		% gemeenten in 2013
	Aantal	%	%
Ja	126	54	59
Nee	107	46	41
Totaal	233	100	100

Iets meer dan de helft van de gemeenten geeft te kennen dat ze de gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer strikter zijn gaan toepassen. Dit komt grofweg overeen met de 2013-meting. De gemeenten die aangeven dat ze de Verordening leerlingenvervoer in de afgelopen tijd strikter zijn gaan toepassen, is gevraagd naar de onderdelen waarop dit gebeurt.

Tabel 6.2 Onderdelen waarop de Verordening leerlingenvervoer strikter wordt toegepast (n=120)

(meerdere antwoorden mogelijk)

Onderdelen	Gemeenten in 2015		% gemeenten in 2013
	Aantal	%	%
Soort vervoer	73	61	72
Type onderwijs waarnaar vervoerd wordt	53	44	38
Reden voor vervoer	41	34	37
Afstand voor vervoer	29	24	36
Overig	32	27	6

Bovenaan staat, evenals in 2013, het soort vervoer; dit biedt nog steeds de beste mogelijkheden voor kostenbesparing. Bijna twee derde van de gemeenten past de verordening op dit onderdeel strikter toe. In de praktijk betekent dit vooral dat er strikter wordt gekeken naar het aangepast vervoer, wat in de uitvoering de duurste vorm van vervoer is. Iets vaker dan in 2013 wordt door gemeenten ook gekeken naar het type onderwijs waarnaar vervoerd wordt, als het gaat om strenger toepassen van de verordening (44% in 2015, 38% in 2013). Voor de afstand voor vervoer geldt het omgekeerde: hier wordt in 2015 juist wat minder dan in 2013 strikter op toegekeken (24% versus 36%).

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 verordening, zoals die ten tijde van de vervolgmeting van de Monitor Leerlingenvervoer (herfst 2015) van kracht was. Voor de volledigheid: begin 2014 is door de VNG een geheel nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer gepresenteerd voor gemeenten. Deze is gebaseerd op nieuwe wetgeving (met name rondom passend onderwijs) en vereenvoudigd qua opzet. De vragen in de vragenlijst hebben betrekking op aanpassingen of wijzigingen in de gemeentelijk verordening in 2015.

Tabel 6.3 Aanpassing van de Verordening Leerlingenvervoer in 2015 (n=235)

Aanpassen	Gemeenten in 2015		% gemeenten in 2013
	Aantal	%	%
Ja	100	43	58
Hebben we al (eerder) gedaan	81	35	16
Nee	51	22	26
Weet niet	3	1	-
Totaal	235	100	100

Ruim driekwart van de gemeenten geeft te kennen dat ze de Verordening leerlingenvervoer gaan aanpassen of dat ze dit al in een eerder stadium gedaan (totaal 78%). In 2013 bedroeg dit 74%. Een vijfde (22%) past de verordening niet aan.

Tabel 6.4 Inhoudelijke aanpassingen (n=171)

Aanpassen (inhoud)	Gemeenten in 2015	
	Aantal	%
Wij hebben de nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer van de VNG <u>ongewijzigd</u> overgenomen.	44	26
Wij hebben de nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer van de VNG overgenomen <u>met eigen aanpassingen</u>	123	72
Onze bestaande gemeentelijke Verordening Leerlingenvervoer, zonder gebruik te maken van de nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer	4	2
Totaal	171	100

Het merendeel van de gemeenten (72%) geeft aan dat zij gebruik maken van de modelverordening van de VNG, met eigen aanpassingen. Het overgrote deel van de rest van de gemeenten (26%) heeft de VNG-modelverordening ongewijzigd overgenomen.

Aanvullend is gemeenten gevraagd op welke onderdelen de gemeentelijke Verordening leerlingenvervoer wordt aangepast. Slechts vier gemeenten hebben deze vraag beantwoord, drie van hen gaven aan dat het type onderwijs waarnaar vervoerd wordt is aangepast.

Uit de aanvullende interviews onder gemeenten blijkt het volgende wat betreft inhoudelijke aanpassingen. Bij veel, maar niet alle geïnterviewde gemeenten, is het beleid ten aanzien van het leerlingenvervoer de afgelopen jaren veranderd. Veel gemeenten hebben de gemeentelijke verordening aangepast op basis van de nieuwe modelverordening van de VNG (van januari 2014) en/of de invoering van passend onderwijs (per 1 augustus 2014). Een aantal gemeenten heeft de richtlijnen van de modelverordening één-op-één overgenomen. Zo is bijvoorbeeld het afstandscriterium voor het vervoer naar speciaal basisonderwijs en (voortgezet)speciaal onderwijs opgetrokken naar 6 kilometer (voor niet gehandicapte leerlingen, conform de wet).

Er zijn uiteraard ook gemeenten die de modelverordening van de VNG niet volledig hebben overgenomen. Zo heeft een gemeente per onderwijstype de verschillende afstandscriteria ongewijzigd gelaten. Een andere gemeente volgt de wetwijziging niet en geeft nog steeds een fietsvergoeding en/of vergoeding voor het openbaar vervoer naar het voortgezet speciaal onderwijs. Deze gemeente geeft aan dat zij zo veel mogelijk leerlingen uit het aangepaste vervoer wil houden, en de fiets- en ov-vergoeding helpen daarbij.

6.3 Acties die (kunnen) leiden tot kostenbesparing

Uit de aanvullende telefonische interviews blijkt het volgende, als het gaat om de uitvoering van de verordening leerlingenvervoer, in relatie met maatregelen en ontwikkelingen die de kosten van het leerlingenvervoer (kunnen) beïnvloeden.

Als gevolg van de nieuwe verordening en/of de invoering van passend onderwijs per 1 augustus 2014, zijn er veranderingen in het leerlingenvervoer aangebracht. Gemeenten hebben een maatregel of een combinatie van (op elkaar ingrijpende) maatregelen getroffen die (kunnen) bijdragen aan een kostenbesparing op het budget van het leerlingenvervoer. Als er wordt bespaard, dan vloeien de middelen doorgaans terug naar de gemeentekas. Er zijn ook gemeenten die rapporteren dat er sprake is van krimp, waardoor er minder vervoersbewegingen nodig zijn. Hier komt dus geen maatregel aan te pas. De kostenbesparing komt in deze gevallen autonoom tot stand.

Samenwerken met meerdere gemeenten

Veel gemeenten werken samen in de uitvoering rondom het leerlingenvervoer. Denk bijvoorbeeld aan het afstemmen van de verordeningen, de wijzigingen in de beoordeling, de aanvragen voor leerlingenvervoer of de inrichting van één loket voor meerdere gemeenten.

Intensieve samenwerking tussen plattelandsgemeente en grotere steden

'We werken samen met de grotere steden A en B om tot één vorm van leerlingenvervoer te komen, zowel qua aanbesteding als uitvoering'.

Gemeente V

Uitzetten van nieuwe aanbesteding

Nogal wat gemeenten geven aan dat de kosten voor het leerlingenvervoer zijn teruggebracht door een nieuw (Europees) aanbestedingstraject. Er wordt dan regionaal aanbesteed ('centrale inkoop'). Een van de gemeenten maakt melding van het bekorten van de aanbestedingsperiode van 4 naar 2 jaar, met het oog op de regionale ontwikkelingen en het combineren van verschillende vervoersvarianten.

Bevorderen van zelfredzaamheid/groter beroep op ouders

Meerdere gemeenten zetten in op het stimuleren van zelfredzaamheid en maken daarbij deels gebruik van het project 'MEE op weg'. Door het bevorderen van zelfredzaamheid zijn er minder kinderen die een beroep doen

op het leerlingenvervoer. Eén van de gemeenten stimuleert het uitproberen van zelfstandig reizen met behoud van recht op vergoeding, maar daar wordt niet veel gebruik van gemaakt. Belangrijk is om per individu te bekijken of een leerling wel of niet zelfstandig kan reizen. Daarnaast stimuleren gemeenten dat ouders een (grotere) rol hebben bij het vervoer van hun kind. Dit bevordert, aldus enkele gemeenten, ook het contact van de ouders met de school en vergroot de ouderbetrokkenheid. Soms ook wordt door het verruimen van de kilometergrens een groter beroep gedaan op ouders. Er zijn voorbeelden bekend waar ouders dan onderling, in eigen kring, het vervoer hebben geregeld.

Sturen op zelfredzaamheid

'Bij het project 'MEE op weg' worden leerlingen die nog niet zelfstandig kunnen reizen met het openbaar vervoer of fiets stap voor stap begeleid. Diverse scholen doen mee. Een aantal leerlingen van een SBO-school is inmiddels aangemeld om te kijken of de kinderen op een gegeven moment zelfstandig met de fiets of het openbaar vervoer kunnen. Voor de kinderen uit cluster 4 is dit mogelijk ook haalbaar. Voor de kinderen uit cluster 3 zal nog moeten blijken of zij na begeleiding zelfstandig kunnen gaan reizen'.

Gemeente S

Sommige gemeenten zien echter weinig mogelijkheden om de zelfstandigheid van leerlingen bij het reizen te bevorderen, omdat de afstanden vanuit de gemeente tot het (voortgezet) speciaal onderwijs te groot zijn. Dan is fietsen geen optie en reizen met openbaar vervoer onhandig (diverse overstappen en lange reistijd).

Met 14 jaar zelfstandig reizen

'In de gemeente O is de school X gevestigd (cluster 4, VSO). Deze school geeft aan dat de meeste leerlingen in de eerste twee leerjaren met de taxi vervoerd worden. Dat geeft de school de tijd om leerlingen te trainen in het reizen met het openbaar vervoer'.

Gemeente T

Stimuleren van efficiëntie

Er zijn meerdere gemeenten die voor de toekomst streven naar een hogere vorm van efficiëntie bij het leerlingenvervoer. Zo wordt er bijvoorbeeld verkend of en hoe voertuigen efficiënter kunnen worden ingezet zodat kinderen gecombineerd (in één traject) opgehaald kunnen worden. Een centrale opstapplaats is ook manier om de efficiëntie te bevorderen.

Centrale opstapplaats

'De financiële consequentie is dat er in een jaar 200.000 euro is bespaard op het leerlingenvervoer door een centrale opstapplaats voor kinderen die naar een school in C gaan'.

Gemeente R

Omzetten van type vervoer

De kosten van de verschillende vervoerssoorten lopen uiteen; het taxivervoer is duurder dan openbaar vervoer of een onkostenvergoeding voor fietsgebruik. Diverse gemeenten zijn bezig om kinderen in deze 'goedkopere' vormen van leerlingenvervoer te krijgen, mede ook vanuit pedagogische motieven (bevorderen van zelfredzaamheid). Een andere maatregel die kan leiden tot minder vervoerkosten is het combineren van diverse vervoersvormen (Wmo), waar meerdere gemeenten mee bezig zijn.

Sturen op onderwijs in de eigen regio

De intentie van een aantal gemeenten is om kinderen naar dicht(er)bij liggende scholen te krijgen. In het kader van passend onderwijs is het streven dat kinderen zich zoveel mogelijk inschrijven op een school in de buurt, maar dit is nog niet in alle gevallen mogelijk. De reden hiervoor is dat niet alle scholen in de eigen gemeente de specialistische kennis en middelen in huis hebben.

Combineren van doelgroepen

'Er loopt een breed verkennend onderzoek naar het doelgroepenvervoer. Dit houdt in dat alle vervoersstromen samen worden genomen om te zoeken naar combinaties'.

Gemeente T

Een aantal ontwikkelingen kan er juist voor zorgen dat gemeentelijke vervoerskosten kunnen stijgen. Hieronder een tweetal voorbeelden.

Asielzoekerkinderen

Meerdere gemeenten geven te kennen dat de kansen groot zijn dat de komst van vluchtelingen tot extra vervoerskosten leidt. Het vervoer van asielzoekerscentra naar scholen valt onder de verantwoordelijkheid van het COA. Maar nu steeds meer gezinnen 'statushouder' worden, waaiert ze uit over (kleinere) gemeenten. Er zijn kinderen die vervolgens zijn aangewezen op voorzieningen van het samenwerkingsverband passend onderwijs, die veelal in de grotere gemeenten zitten. Het gebeurt ook dat vluchtelingenkinderen buiten een reguliere school om deeltijd naar taal- of schakelklassen gaan die zijn gelegen in grotere steden. Dit alles brengt extra vervoerskosten met zich mee.

Hoogbegaafde leerlingen

In meerdere gemeenten speelt de discussie over gescheiden onderwijs aan (en vervoer voor) hoogbegaafde leerlingen. De ene gemeente vergoedt de vervoerskosten wel, de andere niet. In de praktijk worstelen gemeenten hiermee. Immers, er is (vaak) geen sprake van een handicap, op grond waarvan vervoer vanuit de verordening kan worden toegekend. Toekenning op grond van de 'dichtstbijzijnde toegankelijke school' ligt ingewikkeld. In principe zijn alle basisscholen verplicht om hoogbegaafde leerlingen een toegesneden programma aan te bieden, maar in de praktijk is dat niet overal gerealiseerd. Dus gaan leerlingen naar een verder weg gelegen school, bijvoorbeeld een Leonardo-school, die een dergelijk programma aanbiedt. In het verleden werden soms door gemeenten 'individuele uitzonderingen' gemaakt vanuit de Verordening leerlingenvervoer. Waarin opgenomen dat 'deze uitzondering vervalt zodra er onderwijs op een dichterbij gelegen school met een op hoogbegaafden toegesneden programma is opgesteld en daadwerkelijk wordt toegepast'.

6.4 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. Het stroomlijnen van het leerlingenvervoer zou daarbij een gespreksonderwerp kunnen zijn van alle gemeenten die vallen onder het samenwerkingsverband.

Tabel 6.5 Intergemeentelijk overleg binnen samenwerkingsverband passend onderwijs over stroomlijnen van het leerlingenvervoer (n=219)

Intergemeentelijk overleg	Gemeenten in 2015		% gemeenten in 2013
	Aantal	%	%
Ja	117	53	39
Nee	49	22	12
Binnenkort	18	8	26
Weet ik niet	35	16	23
Totaal	219	100	100

Ruim de helft van de gemeenten (53%) heeft inmiddels intergemeentelijk overleg over leerlingenvervoer binnen een samenwerkingsverband passend onderwijs. Dit was in 2013 nog 39%. Echter meer gemeenten geven in 2015 aan dat dit niet gebeurt (22% versus 12% in 2013). Een klein deel van de gemeenten geeft aan dat dit binnenkort zal gebeuren. In 2013 was dit nog 26%. Op basis van deze gegevens kan voorzichtig gesteld worden dat gemeenten die in 2013 aangaven binnenkort te beginnen, dat in 2015 gerealiseerd hebben.

Uit de aanvullende interviews onder gemeenten is ook gevraagd hoe het overleg binnen het samenwerkingsverband passend onderwijs over het leerlingenvervoer verloopt. Hieronder staan enkele bevindingen.

Er zijn verschillen in het overleg tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden passend onderwijs, zowel qua frequentie als qua inhoud. Een enkele gemeente komt eens per jaar samen met het samenwerkingsverband, waarbij casuïstiek wordt ingebracht. Een andere gemeente komt een paar keer per jaar samen om knelpunten en oplossingen te bespreken. Eén van de gemeenten meldt dat in het OOGO (op overeenstemming gericht overleg) is afgesproken dat het samenwerkingsverband bij de inrichting van de ondersteuningsstructuur in brede zin rekening houdt met de kosten voor leerlingenvervoer.

Besluit over leerlingenvervoer eerder in procedure en tijd

'Het samenwerkingsverband wil graag de toekenning van het leerlingenvervoer 'naar voren halen'. Op het moment dat er een beslissing voor ligt, willen ze ook het besluit van het leerlingenvervoer mee kunnen laten wegen. Nu komt het vraagstuk van het leerlingenvervoer pas in beeld als het samenwerkingsverband al heeft besloten over het passend onderwijsaanbod van het kind'.

Gemeente V

De meeste gemeenten hebben niet de indruk dat de ontwikkelingen in het kader van passend onderwijs al grote gevolgen hebben voor de omvang en kosten van het leerlingenvervoer. Mogelijk is het daar nog te vroeg voor. Passend onderwijs is pas per 1 augustus 2014 ingevoerd.

Behalve het overleg met de samenwerkingsverbanden vindt er ander overleg plaats over het leerlingenvervoer. Gemeenten die samenwerken bij leerlingenvervoer hebben ook onderling meermalen per jaar regulier overleg. Bij sommige gemeenten is bij dit regionaal overleg ook de vervoerder aanwezig.

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 de 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 6.6 Agendering van het leerlingenvervoer nieuwe OOGO passend onderwijs over het ondersteuningsplan van het samenwerkingsverband (n=219)

Agendering OOGO passend onderwijs	Gemeenten in 2015		% gemeenten in 2013
	Aantal	%	%
Ja	100	46	33
Nee	27	12	5
Binnenkort	17	8	18
Weet ik niet	75	34	44
Totaal	219	100	100

We zien hier ongeveer eenzelfde tendens als bij het intergemeentelijk overleg. Ten opzichte van 2013 hebben meer gemeenten in 2015 het leerlingenvervoer op de OOGO-agenda (46% versus 33%). Tegelijkertijd is het aandeel 'binnenkort' gedaald van 18% in 2013 naar 8% in 2015. Wellicht ook dat hier 'binnenkort' deels is verschoven naar 'ja'.

7 Conclusies, beschouwing en aanbevelingen

7.1 Conclusies

Als we de vervolgmeting van 2015 vergelijken met de meting in 2013 dan zien we een aantal trends of bevindingen na twee metingen:

1. Een daling tussen 2013 en 2015 van 7% van het aantal leerlingen dat gebruik maakt van de vervoersregeling.
2. Eveneens een daling van de totale vervoerskosten tussen 2012 en 2014 van 5%.
3. Door uitbreiding van de categorieën 'reden voor vervoer' met de optie 'handicap en denominatie' (naast 'afstand en denominatie') is het totale aandeel denominatief vervoer nu beter te bepalen. Het ligt op 18%.
4. Wanneer gemeenten hun verordening leerlingenvervoer wijzigen, dan gebruikt bijna iedere gemeente hiervoor de VNG-modelverordening (al dan niet met eigen aanpassingen).
5. De vervoerssoort (hoe worden leerlingen vervoerd van huis naar school en weer terug) biedt, evenals in 2013, de beste mogelijkheden voor kostenbesparing: bijna twee derde van de gemeenten past de verordening op dit onderdeel strenger toe.
6. Agendering van en overleg over het leerlingenvervoer (zowel intergemeentelijk als binnen OOGO passend onderwijs) neemt langzaam toe: gemeenten die in 2013 aangaven dit 'binnenkort' te gaan doen, hebben dit in 2015 wellicht gerealiseerd.

7.2 Beschouwing

Per bovenstaande conclusie geven we een beknopte beschouwing.

Ad 1. Daling van het aantal leerlingen dat gebruik maakt van de vervoersregeling en

Ad 2. Daling van de vervoerskosten

Zowel het aantal leerlingen dat gebruik maakt van de regeling Leerlingenvervoer, als de bijkomende kosten zijn tussen 2013 en 2015 gedaald. Wat gemeenten zelf als belangrijkste reden aangaven is dat er over de hele linie een daling is van het totaal aantal leerlingen in het primair- en voortgezet onderwijs, met als gevolg ook minder leerlingen (en lagere kosten) in het vervoer. Oftewel, een 'autonome daling' van het aantal leerlingen.

Verder speelt ook mee dat gemeenten hun eigen vervoersverordening strenger zijn gaan toepassen, of hebben aangepast. Dit met het oog op een kostenbesparing op het budget van het leerlingenvervoer. Met de gedachte: minder leerlingen in het vervoer leidt tot minder vervoerskosten. We zagen dat gemeenten een redelijk divers palet aan maatregelen troffen, of willen treffen, ten behoeve van een dergelijke kostenreductie. Een kostenreductie is echter niet altijd direct zichtbaar, effecten van beleidsontwikkelingen vergen doorgaans meer tijd dan bijvoorbeeld simpelweg een daling van het aantal leerlingen. Enkele maatregelen die gemeenten noemden zijn:

- samenwerken met meerdere gemeenten;
- uitzetten van nieuwe (gezamenlijke) aanbesteding;
- ophogen van het afstandscriterium;
- bevorderen van zelfredzaamheid;
- kritisch(er) kijken naar de aanvraag;
- omzetten van type vervoer;
- invoeren van een gezamenlijk opstappunt.

Ad. 3 Denominatief vervoer 18%

In de 2015-meting is onderscheid gemaakt in twee categorieën denominatief vervoer, namelijk:

1. Vervoer op grond van afstand en denominatie;
2. Vervoer op grond van handicap en denominatie.

In de 2013-meting is gemeenten alleen naar categorie 1 gevraagd.

Een deel van de leerlingen dat gebruik maakt van de regeling Leerlingenvervoer doet dat op grond van 'richting' (in combinatie met afstand). Hiermee wordt bedoeld dat de dichtstbijzijnde school niet aansluit bij de levensovertuiging van de ouders. De dichtstbijzijnde school die daar wel bij aansluit ligt verder weg van het woonadres dan de in de verordening vastgestelde kilometergrens (bv.6 km.). In 2013 werd 9% van de leerlingen op grond hiervan vervoerd. Let wel, dit zijn allen niet-gehandicapte leerlingen.

In 2015 is op dit punt de vragenlijst voor gemeenten aangepast, en is de categorie 'alleen handicap' uitgebreid met de categorie 'handicap en denominatie'. Hiermee wordt bedoeld dat een leerling vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig kan reizen naar school; de dichtstbijzijnde school met een passend aanbod sluit niet aan bij de levensovertuiging van de ouders. De leerling maakt dan gebruik van de gemeentelijke vervoersvoorziening om naar een verder weg gelegen school te kunnen gaan. Deze categorie omvat 9% van de leerlingen, waarmee het totale denominatieve vervoer uitkomt op 18%.

Als we kijken naar de 2013-meting, dan zien we een daling van 9% op grond van alleen handicap (van 65% naar 56%). Het is dan ook aannemelijk dat in de categorie alleen handicap (meting 2013) ook leerlingen zaten die tevens op grond van denominatie gebruik maakten van de regeling leerlingenvervoer.

Ad 4. Gebruik van de VNG-modelverordening met eigen aanpassingen

Vanwege veranderde wetgeving (met name betreffende de invoering van passend onderwijs per 1 augustus 2014) heeft de VNG begin 2014 een nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer opgesteld. De wetswijzigingen die direct het leerlingenvervoer betreffen zijn:

- De verordening dient rekening te houden 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 op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege hun handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

Driekwart van de gemeenten gaf aan dat zij hun verordening Leerlingenvervoer in 2015 had aangepast, of dat al in een eerder stadium heeft gedaan. Vrijwel alle gemeenten hebben hiervoor gebruik gemaakt van de VNG-modelverordening (98%). Waarbij aangetekend dat de meeste gemeenten (72%) de modelverordening hebben overgenomen met eigen aanpassingen (en 26% ongewijzigd overgenomen). Dus eigen aanpassingen die aansluiten bij de lokale situatie (bijvoorbeeld ten aanzien van afstand en reistijd).

Ad 5. Kostenbesparing op de vervoerssoort

Leerlingen die gebruik maken van de regeling leerlingenvervoer doen dat op verschillende manieren:

- De gemeente verstrekt een openbaar vervoerabonnement aan de leerling en eventuele begeleider of geeft een vergoeding voor openbaar vervoer of vervoer per fiets.
- Ouders krijgen een vergoeding voor het met eigen auto halen en brengen van hun kind.
- De gemeente zorgt voor georganiseerd vervoer met een bus of taxi, het 'aangepast vervoer'.

Het aangepaste vervoer steekt qua aantal vervoerde leerlingen en qua kosten met kop en schouders uit boven de andere vervoerssoorten: ruim 80% van de vervoerde leerlingen maakt er gebruik van en 90% van de vervoerskosten gaat hierin zitten. Openbaar- en eigen vervoer zijn echter relatief 'goedkope' manieren om leerlingen van huis naar school en weer terug te brengen. Het aangepaste vervoer biedt, evenals in 2013, dan ook de beste mogelijkheden voor kostenbesparing: bijna twee derde van de gemeenten past de verordening op dit onderdeel strenger toe.

Ad 6. Agendering van en overleg over het leerlingenvervoer

Ruim de helft van de gemeenten (53%) voert in 2015 intergemeentelijk overleg over leerlingenvervoer binnen een samenwerkingsverband passend onderwijs. Dit is meer dan in 2013 (toen 39%), waarbij opgemerkt dat toen 26% van de gemeenten dat 'binnenkort ging doen'. Op basis van deze gegevens kan voorzichtig gesteld worden dat gemeenten die overleg wilden gaan starten, dat in 2015 wellicht gerealiseerd hebben.

Uit telefonische interviews met gemeenteambtenaren komt het beeld naar voren dat er verschillen zijn in het overleg tussen gemeente en samenwerkingsverbanden passend onderwijs, zowel qua frequentie als qua inhoud. Dit varieert van eens per jaar, meerdere malen per jaar of op structurele basis. De inhoud van de overleggen varieert ook, bijvoorbeeld overleg gericht op casuïstiek, vervoersknelpunten en –oplossingen. De geïnterviewde gemeenten hebben niet de indruk dat de ontwikkelingen in het kader van passend onderwijs al grote gevolgen hebben voor de omvang en kosten van het leerlingenvervoer. Mogelijk is het daar nog te vroeg voor. De Wet passend onderwijs is immers pas per 1 augustus 2014 van kracht.

7.3 Aanbeveling vervolg Monitor Leerlingenvervoer

De medewerking aan de vervolgmeting van de Monitor Leerlingenvervoer was ook deze keer goed. Tevens beoordelen we de gemeentelijke medewerking aan de aanvullende telefonische interviews als positief. Wat in dat laatste vooral opviel was dat veel gemeenten zelf (soms met buurgemeenten) zoeken naar maatregelen om de vervoerskosten te drukken. Dit heeft lokaal geleid tot een aantal succesvolle initiatieven. Echter, dit blijven veelal lokale aangelegenheden, waarvan het voorstelbaar is dat een aantal van deze maatregelen ook zouden kunnen werken bij andere gemeenten in Nederland.

Ons inziens zou het van meerwaarde zijn (voor gemeenten, maar uiteindelijk ook voor samenwerkingsverbanden passend onderwijs) wanneer er aanvullend onderzoek wordt gedaan, met als doel:

- landelijk breder zicht is op lokale initiatieven die aantoonbaar de vervoerskosten verlagen;
- deze resultaten beschikbaar/openbaar te maken (bv. via de VNG), zodat gemeenten zelf kunnen bepalen of er succesvolle maatregelen zijn die voor de eigen gemeente ook zou kunnen opgaan.

Dit onderzoek zou voor de laatste vervolgmeting (die in het najaar van 2017 gepland staat) kunnen plaatsvinden.

Vervolgmeting 2017

In het najaar van 2017 vindt de laatste vervolgmeting Monitor Leerlingenvervoer plaats. Deze zal op hoofdlijnen gelijk zijn aan de metingen tot nu toe, om zo op een vergelijkbare manier te kunnen rapporteren. De 2015-vragenlijst is op een aantal punten ten opzichte van 2013 gewijzigd, wat zijn weerslag had op een enkel gegeven (bv. de toename van het aandeel denominatief vervoer). Ook deze keer stellen we voor om i.s.m. de begeleidingscommissie de nu gebruikte vragenlijst te evalueren en waar mogelijk aan te passen.

Bijlage 1 Onderzoeksmethode

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

De vragenlijst uit de eerste meting is, ter voorbereiding op de vervolgmetering 2015 op enkele punten bijgesteld. Deze is medio 2015 besproken met de begeleidingscommissie. Na enkele aanpassingen is de vragenlijst definitief gemaakt en klaargezet voor de landelijke enquête (zie bijlage 2).

Tijdens de 'rappelronde' gaven enkele gemeenten aan dat zij de originele vragenlijst te uitgebreid vonden en geen antwoord konden geven op de meer verdiepende vragen (bv. kosten per onderwijssoort). We hebben voor deze gemeenten een verkorte vragenlijst opgesteld (en verstuurd) met daarin een aantal hoofdvragen: aantal vervoerde leerlingen, totale kosten, uitsplitsing totaal naar vervoerssoort, vervoersredenen, afstand en onderwijssoort (zie bijlage 3).

In het najaar van 2015 vond telefonische enquête plaats onder circa 20 gemeenteambtenaren. Het doel hiervan was om verdiepend in te gaan op het lokale vervoersbeleid en de relatie met passend onderwijs. Hiervoor is een topiclijst opgesteld. De twee belangrijkste thema's hierin zijn (zie bijlage 4):

1. Gemeentelijk beleid t.a.v. het leerlingenvervoer (aanpassingen, wijzigingen, consequenties voor kosten en aantal vervoerde leerlingen);
2. Gemeente en overleg over leerlingenvervoer binnen het samenwerkingsverband (vindt er overleg plaats, met wie en consequenties voor kosten en aantal vervoerde leerlingen).

Werving en deelname gemeenten

Per 1 januari 2015 zijn er 393 Nederlandse gemeenten, bij de 2013-meting waren dit er nog 408. Bestaande en nieuw gevormde gemeenten zijn verwerkt in een nieuw analysebestand.

We hebben in augustus 2015 alle contactgegevens (namen en email adressen) van de 2013-meting gecontroleerd op juistheid/correctheid. Dit deden we voor zowel de ambtenaren die zich bezig houden met de uitvoering, als hun afdelingshoofden. Concreet betekent dit dat we een mail naar de ons bekende email adressen hebben gestuurd¹⁵ met de vraag of zij nog de juiste persoon zijn (of juiste mailadres als het gaat om de 'anonieme' gemeenten) om de vragenlijst toe te sturen, en zo niet, of zij dan contactgegevens van de betreffende medewerker door konden geven. De respondenten die (in 2013) voor meerdere gemeenten het

¹⁵ Zowel de 'persoonlijke' als de 'anonieme' adressen als bv. info@gemeente.nl

leerlingenvervoer uitvoerden hebben we gevraagd of dit nog steeds zo is, en zo niet, voor welke gemeenten dan nog wel.

Van 393 gemeenten zijn actuele contactgegevens verkregen. Van een groot aantal gemeenten (64%) kregen we persoonlijke contactgegevens (naam_ambtenaar@gemeente.nl). Deze respondenten konden we dus rechtstreeks benaderen voor deelname. Bijna een derde (28%) van de contactgegevens was van algemene aard (bv. leerlingenvervoer@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 31 gemeenten (8%) waarbij de betreffende ambtenaar verantwoordelijk was voor de uitvoering van de regeling leerlingenvervoer van twee of meer gemeenten. Voor iedere gemeente ontvingen zij een email met verzoek 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. Tevens heeft de VNG haar leden, in het wekelijkse nieuwsoverzicht, het onderzoek onder de aandacht gebracht.

Uiteindelijk zijn op 5 oktober 2015 alle gemeenten uitgenodigd de vragenlijst in te vullen. Op 21 oktober 2015 is aan gemeenten die nog niet begonnen waren met invullen een rappel per e-mail verstuurd. Medio november 2015 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. Tevens werd ze de mogelijkheid geboden om een verkorte vragenlijst in te vullen. Deze ontvingen ze per mail, met het verzoek deze ingevuld terug te mailen;
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 klein 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 2015

Vervoerbewegingen

1. Hoeveel leerlingen hebben in uw gemeente in **schooljaar 2014/2015 in totaal** gebruik gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer?

2. Vink s.v.p. de afstandscriteria aan die uw gemeente hanteert vanuit de Verordening Leerlingenvervoer, om voor vervoer in aanmerking te komen. *Verschillende antwoorden zijn mogelijk omdat uw gemeente mogelijk andere criteria hanteert voor de diverse schoolsoorten.*

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

De volgende vragen gaan over het aantal leerlingen dat in **schooljaar 2014/2015** gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, uitgesplitst naar schooltype, soort vervoer, reden voor vervoer en afstand voor vervoer. We vragen u om de aantallen zoals geregistreerd in uw administratie.

3. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2014/2015 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per schooltype?

() Ja -> vul in vanuit uw administratie

() Nee

Schooltype

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

4. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2014/2015 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per cluster SO en VSO?

() Ja -> vul in vanuit uw administratie

() Nee

Cluster SO en VSO

	Aantal	Weet niet/onbekend
Speciaal onderwijs cluster 1	()	()
Speciaal onderwijs cluster 2	()	()
Speciaal onderwijs cluster 3	()	()
Speciaal onderwijs cluster 4	()	()
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 of cluster dan kunt u dat hieronder doen.

6. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2014/2015 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per soort vervoer?

() Ja -> vul in vanuit uw administratie

() Nee

Soort vervoer

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

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.

Per antwoordcategorie geven we hieronder eerst een korte toelichting:

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

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

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

Combinatie handicap en denominatie: een leerling kan vanwege zijn of haar handicap niet zelfstandig reizen naar school; de dichtstbijzijnde school met een passend aanbod sluit niet aan bij de

levensovertuiging van de ouders. De leerling maakt dan gebruik van de gemeentelijke vervoersvoorziening om naar een verder weg gelegen school te kunnen gaan.

Let s.v.p. op dat leerlingen maar in één categorie kunnen meetellen.

8. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2014/2015 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per reden voor vervoer?
- Ja -> vul in vanuit uw administratie
- Nee

Reden voor vervoer

	Aantal	Weet niet/onbekend
Op grond van alleen afstand	()	()
Combinatie afstand en denominatie	()	()
Op grond van alleen handicap	()	()
Combinatie handicap en denominatie	()	()
Overige redenen, namelijk _____	()	()

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

10. Kunt u aangeven hoeveel vso-leerlingen in 2014/2015 gebruik hebben gemaakt van bekostigd stagevervoer?

- Ja, namelijk...
- Nee

11. Mocht u iets willen toelichten over het bekostigd stagevervoer 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 2014/2015.

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

12. Is het vanuit uw administratie mogelijk om het aantal leerlingen te bepalen dat in schooljaar 2014/2015 gebruik heeft gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer, per afstand?

- Ja -> vul in vanuit uw administratie
- Nee

Afstand voor vervoer

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

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

Kosten van het leerlingenvervoer

14. Welk bedrag is door de gemeente in totaal in **kalenderjaar 2014 uitgegeven** voor de regeling leerlingenvervoer, exclusief BTW, apparaat- en personeelskosten?
€ in 2014 _____
15. Welk bedrag is door de gemeente in totaal **voor kalenderjaar 2015 begroot** voor de regeling leerlingenvervoer, exclusief BTW, apparaat- en personeelskosten?
€ in 2015 _____

De volgende vragen gaan over de gemeentelijke kosten van de regeling Leerlingenvervoer in 2014, uitgesplitst naar schooltype, soort vervoer en reden voor vervoer.

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

16. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2014** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per schooltype?
- () Ja -> vul in vanuit uw administratie
- () Nee

Schooltype

	Kosten 2014 in euro	Weet niet/onbekend
Basisonderwijs	()	()
Speciaal basisonderwijs	()	()
Speciaal onderwijs (totaal cluster 1 t/m 4)	()	()
Voortgezet onderwijs (incl. praktijkonderwijs)	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs (totaal cluster 1 t/m 4)	()	()

17. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2014** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per cluster SO en VSO?
- () Ja -> vul in vanuit uw administratie
- () Nee

Cluster SO en VSO

	Kosten 2014 in euro	Weet niet/onbekend
Speciaal onderwijs cluster 1	()	()
Speciaal onderwijs cluster 2	()	()
Speciaal onderwijs cluster 3	()	()
Speciaal onderwijs cluster 4	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs cluster 1	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs cluster 2	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs cluster 3	()	()
Voortgezet speciaal onderwijs cluster 4	()	()

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

19. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2014** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per soort vervoer?

() Ja -> vul in vanuit uw administratie

() Nee

Soort vervoer

	Kosten 2014 in euro	Weet niet/onbekend
Openbaar vervoer zonder begeleiding (trein, bus, tram, metro)	()	()
Openbaar vervoer met begeleiding (trein, bus, tram, metro)	()	()
Aangepast vervoer (taxi, taxibus of rolstoelbus)	()	()
Eigen vervoer (kilometervergoeding motorvoertuig, brommer of fiets)	()	()

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

21. Is het vanuit uw administratie mogelijk om de kosten in **kalenderjaar 2014** voor de regeling Leerlingenvervoer te bepalen, per reden voor vervoer?

() Ja -> vul in vanuit uw administratie

() Nee

Reden voor vervoer

	Kosten 2014 in euro	Weet niet/onbe- kend
Op grond van alleen afstand	()	()
Combinatie afstand en denominatie	()	()
Op grond van alleen handicap	()	()
Combinatie handicap en denominatie	()	()
Overige redenen, namelijk	()	()

22. Kunt u aangeven hoeveel de kosten waren in 2014 voor het stagevervoer van vso-leerlingen?

- Ja, namelijk € _____ in 2014
- Nee

23. Mocht u iets willen toelichten over de kosten voor het stagevervoer dan kunt u dat hieronder doen.

Ontwikkeling in de kosten voor leerlingenvervoer

24. Is er bij uw gemeente in 2014 sprake van een toe- of afname van de **totale kosten** voor de regeling leerlingenvervoer t.o.v. 2013?

- () Bij ons is sprake van een toename van de kosten in 2014 → door naar vraag 25
- () Bij ons is sprake van een afname van de kosten in 2014 → door naar vraag 26
- () Bij ons zijn de kosten in 2014 gelijk gebleven → door naar onderdeel medewerkers leerlingenvervoer vraag 33

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** in 2014 voor de regeling leerlingenvervoer t.o.v. 2013? (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 2014 t.o.v. 2013

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

29. Vink s.v.p. de clusters aan waar u een toe – of afname van de kosten ziet in 2014 t.o.v. 2013

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

30. Vink s.v.p. de soorten vervoer aan waar u een toe –of afname van de kosten ziet in 2014 t.o.v. 2013

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

31. Vink s.v.p. de redenen voor vervoer aan waar u een toe –of afname van de kosten ziet in 2014 t.o.v. 2013

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

32. 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 2015.

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.

33. Formatie en aantal medewerkers Leerlingenvervoer 2015

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

34. 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	()	()	()	()	()	()	()
Beleidsstaken	()	()	()	()	()	()	()
Combinatie van beide (zowel uitvoerend als beleid)	()	()	()	()	()	()	()

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

Beleidsontwikkelingen

36. Is uw gemeente de Verordening Leerlingenvervoer in 2015 strenger gaan toepassen?

- Ja -> door naar vraag 37
- Nee -> door naar vraag 38

37. 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 _____

38. Heeft uw gemeente de Verordening Leerlingenvervoer in 2015 aangepast?

- Ja -> door naar vraag 39
- Hebben we al (eerder) gedaan -> door naar vraag 39
- Nee -> door naar vraag 42

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

- Wij hebben de nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer van de VNG ongewijzigd overgenomen -> door naar vraag 42
- Wij hebben de nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer van de VNG overgenomen met eigen aanpassingen → door naar vraag 40
- Onze bestaande gemeentelijke Verordening Leerlingenvervoer, zonder gebruik te maken van de nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer van de VNG -> door naar vraag 41

40. Onze voornaamste eigen aanpassingen zijn → door naar vraag 42

41. Onze gemeentelijke Verordening Leerlingenvervoer wordt aangepast op het terrein van (meerdere antwoorden mogelijk) → door naar vraag 42

- Type onderwijs waarnaar vervoerd wordt: ja, namelijk _____
- Soort vervoer: ja, namelijk _____
- Reden voor vervoer: ja, namelijk _____
- Afstand voor vervoer: ja, namelijk _____
- Overig: ja, namelijk _____

42. 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

43. Staat het Leerlingenvervoer op de agenda voor het 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.

Bijlage 3 Korte vragenlijst monitor Leerlingenvervoer 2015

Vraag 1:

Kunt u aangeven hoeveel leerlingen in uw gemeente gebruik hebben gemaakt van de regeling Leerlingenvervoer in schooljaar 2014/15?

→ Ja: aantal

→ Nee.

Vraag 2:

Naar **welke schooltypen** vervoerde uw gemeente de meeste leerlingen in 2014/15?

- Regulier basisonderwijs: aantal.....
- Speciaal basisonderwijs: aantal.....
- (voortgezet) speciaal onderwijs: aantal.....
- Regulier voortgezet onderwijs: aantal.....

Vraag 3:

Kunt u **per soort vervoer** aangeven hoeveel leerlingen uw gemeente vervoerde in 2014/15?

- Openbaar vervoer (met en zonder begeleiding): aantal.....
- Aangepast vervoer (taxi, taxibus, rolstoelbus): aantal.....
- Eigen vervoer: aantal.....

Vraag 4:

Kunt u **per reden** voor vervoer aangeven hoeveel leerlingen uw gemeente vervoerde in 2014/15?

- Op grond van alleen afstand: aantal.....
- Op grond van afstand en denominatie: aantal.....
- Op grond van alleen handicap: aantal.....
- Combinatie handicap en denominatie: aantal.....

Uitleg vraag 4:

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

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

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

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

Vraag 5:

Kunt u aangeven over **welke afstand** uw gemeente leerlingen vervoerde in 2014/15?

- Minder dan 10 kilometer: aantal.....
- Tussen 10 en 20 kilometer: aantal.....
- Meer dan 20 kilometer: aantal.....

Vraag 6:

Weet u **welk bedrag** door uw gemeente in kalenderjaar 2014 is uitgegeven aan het leerlingenvervoer?

Weet u dit bedrag **zonder** personeels- en apparaatskosten?

→ Ja, kosten €.....

→ Nee

Vraag 7:

Is er bij uw gemeente in 2014 sprake van een toename of afname van de totale kosten voor de regeling Leerlingenvervoer t.o.v. 2013?

→ Bij ons is sprake van een toename van de kosten

→ Bij ons is sprake van een afname van de kosten

→ Bij ons zijn de kosten gelijk gebleven

→ Weet niet

Vraag 8:

Is uw gemeente de Verordening Leerlingenvervoer in 2015 strenger gaan toepassen?

→ Ja

→ Nee

→ Weet niet

Vraag 9.

Heeft uw gemeente de verordening Leerlingenvervoer in 2015 aangepast?

→ Ja

→ Hebben we al eerder gedaan

→ Nee

→ Weet niet

Als u nog eventuele op- of aanmerkingen heeft ten aanzien van het leerlingenvervoer in uw gemeente, dan kunt u dat hieronder kwijt.

Op- of aanmerkingen:

Bijlage 4 Topiclijst Leerlingenvervoer gemeenten 2015

Topics en vragen Leerlingenvervoer telefonische interviews gemeenteambtenaren

We hebben van u de ingevulde vragenlijst ontvangen over de omvang en de kosten van het leerlingenvervoer in uw gemeente. Met dit gesprek willen we de gegevens van uw gemeente verdiepen en op de achtergronden ingaan. Er zijn twee hoofdvragen:

1. de eventuele beleidsveranderingen met hun consequenties;
2. de ontwikkelingen van leerlingenvervoer in relatie tot het Passend Onderwijs.

1. Gemeentelijk beleid t.a.v. leerlingenvervoer

Hebt u in uw gemeentelijk beleid de Verordening Leerlingenvervoer aangepast of gewijzigd? Waarop hebben die veranderingen / aanpassingen betrekking en om welke veranderingen / aanpassingen gaat het? En kunt u die wijziging(en) kort toelichten?

- Type onderwijs (*meerdere onderwijstypen mogelijk*)
- Soort vervoer (*meerdere soorten vervoer mogelijk*)
- Reden van vervoer (*meerdere redenen mogelijk*)
- De afstanden die u onderscheidt voor kort/lang/ver vervoer

Hebben die wijzigingen consequenties gehad voor de **kosten/besparingen van het leerlingenvervoer** (bijv. sterke toe- of afname)? Werken die consequenties op dezelfde manier door in type onderwijs, soort vervoer, reden van vervoer en afstanden? Indien toename/afname, wat zijn daarvan dan de redenen in de vier onderscheiden gevallen?

Wat zijn volgens u de consequenties van die wijzigingen voor de **aantallen vervoerde leerlingen** (bijv. sterke toe- of afname) naar schooltype, soort vervoer, reden van vervoer of afstand?

In hoeverre spelen bij de consequenties voor kosten en voor aantallen vervoerde leerlingen de volgende factoren een rol:

- toevallige fluctuaties in aantallen kinderen (demografische ontwikkelingen als krimp),
- veranderingen als gevolg van het beleid van de gemeente of anderszins,
- veranderingen in het aanbod van de onderwijsvoorzieningen (scholen erbij of juist weg),
- veranderingen in de gemiddelde prijs, de prijs van de vervoerders,
- andere factoren?

Worden eventuele besparingen op de kosten opnieuw in het leerlingenvervoer geïnvesteerd? Kunt u aangeven waarin precies?

Wat is de betekenis voor uw gemeente van de wetswijziging zelfstandig reizende vso-kinderen? Heeft de Varia-wet gevolgen voor uw gemeentelijk beleid ten aanzien van het leerlingenvervoer?

2. Gemeente en overleg binnen het Samenwerkingsverband Passend Onderwijs.

Is er binnen uw gemeente overleg binnen het Samenwerkingsverband Passend Onderwijs over het leerlingenvervoer? Eén samenwerkingsverband? Gemeenteoverstijgend?

Wie / welke partijen zijn er bij dat overleg betrokken? Frequentie overleg? Overlegpunten? Intensiteit? Hamerstuk of diepgaand overleg? Knelpunten? Zo ja, welke?

Ontwikkelingen en maatregelen SWV met betekenis voor het leerlingenvervoer?

*Consequenties daarvan voor de **kosten/besparingen van het leerlingenvervoer** (bijv. sterke toe- of afname)? Zijn de consequenties dezelfde of verschillend voor type onderwijs, soort vervoer, reden van vervoer en afstanden? Indien toename/afname, welk beleid of maatregelen van het SWV vormen de redenen in de vier onderscheiden gevallen?*

*Consequenties van die beleid-maatregelen voor de **aantallen vervoerde leerlingen** (bijv. sterke toe- of afname)? Verschillen naar schooltype, soort vervoer, reden van vervoer of afstand? Zijn de consequenties dezelfde of verschillend voor type onderwijs, soort vervoer, reden van vervoer en afstanden? Indien toename/afname, welk beleid of maatregelen van het SWV vormen de redenen in de vier onderscheiden gevallen?*

Regelmatig contact/overleg met andere gemeenten/partijen buiten SWV om?

Is door maatregelen/beleid SWV het voorzieningenaanbod in gemeente/regio gewijzigd (sbo/so/vso/pro)?

Oberon

Postbus 1423, 3500 BK Utrecht
t 030 230 60 90 | f 030 230 60 80
info@oberon.eu | www.oberon.eu

Utrecht, Oberon & Sardes, april 2016
In opdracht van OCW