Leerlingenvervoer binnen het Gespecialiseerd Onderwijs

Tabellenrapportage – juni 2024

Janne de Roode
Wendy de Geus

Oberon
onderzoek | advies

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5
2 Representativiteit 6
Provincies 6
Onderwijssoort 7
Cluster 7
3 Resultaten 8
Gebruik taxivervoer 8
Te laat op school 9
Schoolprestaties 10
Deelname aan de les 11
Te laat opgehaald 12
Schooluitval 13
Tevredenheid taxivervoer 13
Bijlage 1 Extra figuren 16
Bijlage 2 Vragenlijst flitspeiling 17

1 Inleiding

Het Ministerie van OCW heeft Oberon gevraagd een flitspeiling uit te voeren naar de ervaringen van het gespecialiseerd onderwijs (GO) met het aangepast vervoer. Aangepast vervoer is een vorm van leerlingenvervoer met busjes of taxi's en is de meest voorkomende vorm van leerlingenvervoer. Vooral leerlingen in het GO maken gebruik van leerlingenvervoer; in het regulier onderwijs komt dit veel minder voor (bron: Monitor leerlingenvervoer 2022). Het aangepast vervoer verloopt echter niet altijd naar tevredenheid (Ouders over leerlingenvervoer, 2023). Lange routes, lange reistijd, of vertragingen met busjes kunnen ertoe leiden dat leerlingen te laat en/of overprikkeld op school aankomen.

Om een beeld te krijgen van de gevolgen van deelname aan het aangepast vervoer voor de leerlingen in het GO, heeft er een korte uitvraag plaatsgevonden onder vestigingen die hiermee te maken hebben (sbo, so, vso).

In nauw overleg met de opdrachtgever is een vragenlijst opgesteld. De link naar de digitale enquête is verspreid onder alle 877 vestigingen binnen het gespecialiseerd onderwijs. De vragenlijst heeft van 17 juni tot 1 juli 2024 open gestaan. In totaal hebben 263 vertegenwoordigers van de scholen gereageerd op de vragenlijst (30%). De resultaten van deze flitspeiling worden in dit tabellenrapport weergegeven. In hoofdstuk 2 bespreken we de responsgroep en in hoofdstuk 3 de antwoorden op de vragen.

2 Representativiteit

In totaal zijn 887 vestigingen binnen het gespecialiseerd onderwijs benaderd voor de flitspeiling. Van deze 887 vestigingen hebben 263 vestigingen gereageerd op de flitspeiling, een responspercentage van 30%. Om te controleren in hoeverre deze responsgroep representatief is voor de gehele populatie, wordt de procentuele spreiding van de responsgroep op het gebied van provincies, onderwijssoort en clusters van de responsgroep vergeleken met de procentuele spreiding van de totale groep scholen. Wanneer de verschillen in percentages lager dan of gelijk zijn aan 5%, beschouwen wij de responsgroep als representatief.

Provincies

In Tabel 1 is de representativiteit van de responsgroep ten opzichte van de populatie op basis van de spreiding van provincies weergegeven. Zoals te zien is in de tabel, wijken de percentages minimaal van elkaar af. Het maximale procentuele verschil tussen de responsgroep en de populatie is 2%, waarmee we kunnen stellen dat de responsgroep representatief is op basis van de spreiding van provincies. Daarmee zijn de cijfers die we op landelijk niveau presenteren representatief qua spreiding over het land.

Tabel 1: Representativiteit op basis van spreiding provincies

	Responsgroep (n=263)		Populatie (n=877)		Verschil in percentage	Respons-percentage
Drenthe	6	*2%*	25	*3%*	-1%	24%
Flevoland	9	*3%*	27	*3%*	0%	33%
Friesland	6	*2%*	35	*4%*	-2%	17%
Gelderland	34	*13%*	124	*14%*	-1%	27%
Groningen	9	*3%*	34	*4%*	-1%	26%
Limburg	24	*9%*	61	*7%*	+2%	39%
Noord-Brabant	32	*12%*	105	*12%*	0%	30%
Noord-Holland	37	*14%*	136	*16%*	-2%	27%
Overijssel	22	*8%*	62	*7%*	+1%	35%
Utrecht	18	*7%*	52	*6%*	+1%	35%
Zeeland	6	*2%*	26	*3%*	-1%	23%
Zuid-Holland	60	*23%*	190	*22%*	+1%	32%

Het aantal scholen in de responsgroep is voor sommige provincies te klein om per provincie apart te rapporteren. Daarom groeperen wij de provincies op basis van de vakantie-indeling:

- Regio Noord: Drenthe, Friesland, Flevoland, Groningen, Noord-Holland en Overijssel
- Regio Midden: Zuid-Holland, Utrecht en Gelderland
- Regio Zuid: Noord-Brabant, Zeeland en Limburg

Onderwijssoort

In Tabel 2 is de representativiteit van de responsgroep ten opzichte van de populatie op basis van de spreiding van onderwijssoorten weergegeven. Zoals te zien is in de tabel, wijken de percentages minimaal van elkaar af. Het maximale procentuele verschil tussen de responsgroep en de populatie is 3%, waarmee we kunnen stellen dat de responsgroep representatief is op basis van de spreiding van onderwijssoorten.

Tabel 2: Representativiteit op basis van spreiding onderwijssoort

	Responsgroep (N=263)		Populatie (N=877)		Verschil in percentage	Respons-percentage
(V)SO	54	*21%*	176	*20%*	+1%	31%
SBO	87	*33%*	270	*31%*	+2%	32%
SO	65	*25%*	210	*24%*	-1%	31%
VSO	57	*22%*	221	*25%*	-3%	26%

Cluster

In Tabel 3 is de representativiteit van de responsgroep ten opzichte van de populatie op basis van de spreiding van clusters weergegeven. Helaas is er geen respons vanuit de groep cluster 1 scholen. In het totaal van de responsgroep wijkt de percentuele verdeling minimaal van elkaar af. Het maximale procentuele verschil tussen de responsgroep en de populatie is 5%, waarmee we kunnen stellen dat de responsgroep in totaal representatief is op basis van de spreiding van clusters.

Tabel 3: Representativiteit op basis van spreiding clusters[1]

	Responsgroep (N=263)		Populatie (N=877)		Verschil in percentage	Respons-percentage
Cluster 1	0	*0%*	8	*1%*	-1%	0%
Cluster 2	25	*10%*	75	*9%*	+1%	33%
Cluster 3	76	*29%*	225	*26%*	+3%	34%
Cluster 4	75	*29%*	299	*34%*	-5%	25%

[1] Indeling van clusters is gebaseerd op de indeling van DUO: https://duo.nl/open_onderwijsdata/primair-onderwijs/aantal-leerlingen/

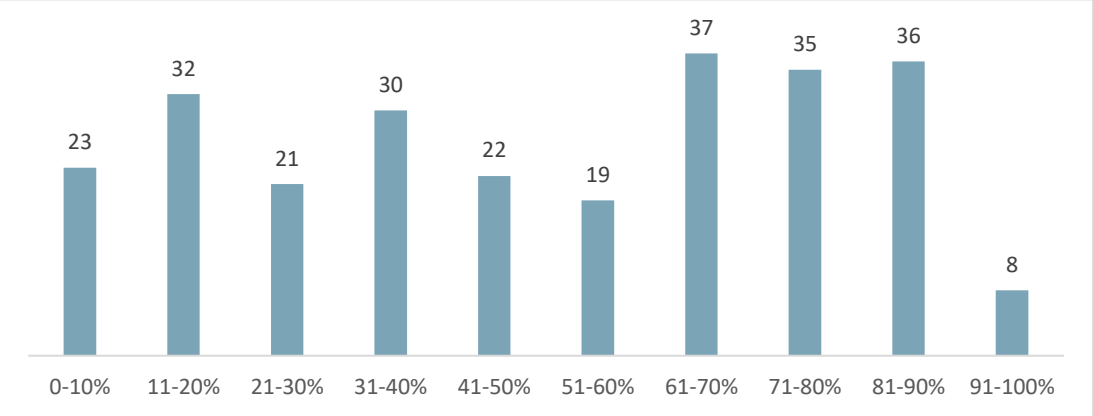
3 Resultaten

Gebruik taxivervoer

Vervolgens is aan de vestigingen gevraagd hoeveel leerlingen met het taxivervoer naar de vestiging komen. Afgezet tegen het totaal aantal leerlingen op de vestiging is het percentage leerlingen op de vestiging dat gebruik maakt van het taxivervoer berekend[2]. In figuur 2 zijn de resultaten weergegeven.

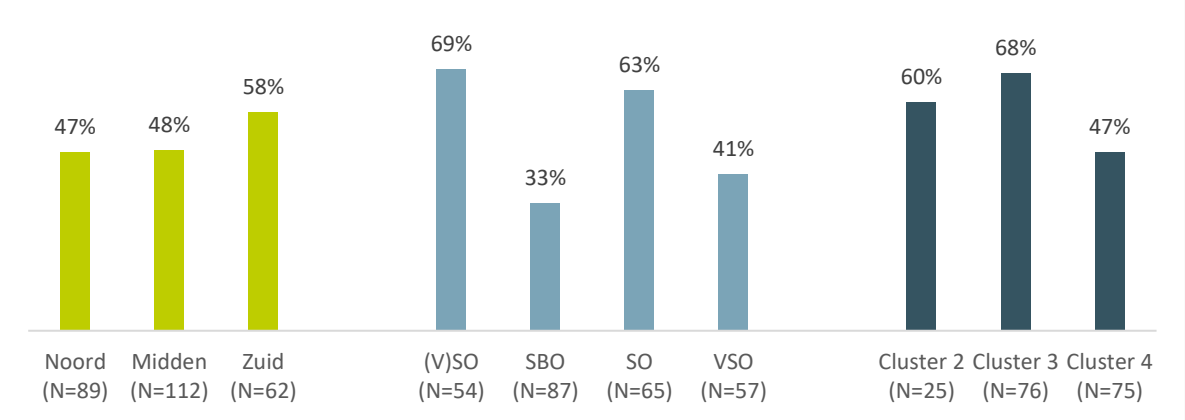
Gemiddeld maakt 50% van de leerlingen op een vestiging gebruik van het taxivervoer. Wanneer we kijken naar de spreiding, zien we dat meer dan een derde van de scholen aangeeft dat meer dan 60% van de leerlingen gebruik maakt van het taxivervoer.

Figuur 2: Verdeling van vestigingen naar percentage leerlingen op de vestiging dat gebruik maakt van taxivervoer (weergegeven is het aantal scholen binnen een categorie, n = 263)



Wanneer we het percentage leerlingen per vestiging dat gebruik maakt van het taxivervoer splitsen op regio, onderwijssoort en cluster, zien we dat de leerlingen op vestigingen in Zuid iets vaker gebruik maken van het taxivervoer dan de leerlingen op vestigingen uit Midden of Noord (zie figuur 3). Ook zien we dat leerlingen binnen het (v)so en so vaker gebruik maken van het taxivervoer. Tot slot zien we dat leerlingen uit cluster 4 net iets minder gebruik maken van het taxivervoer.

Figuur 3: Gemiddeld percentage leerlingen op de vestiging dat gebruik maakt van taxivervoer, gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster



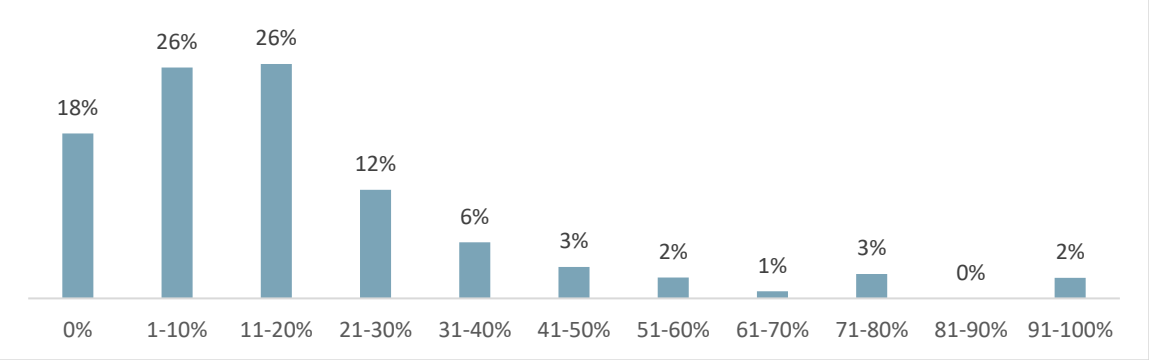
[2] Aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer / totaal aantal leerlingen op de vestiging * 100%

Te laat op school

Aan de vestigingen is gevraagd hoeveel leerlingen gemiddeld in een schoolweek te laat[3] komen voor de les vanwege vertraging met het taxivervoer. Op basis van de ingevulde cijfers is het percentage vervoerde leerlingen dat te laat komt per vestiging berekend[4]. Zie figuur 4 voor de spreiding.

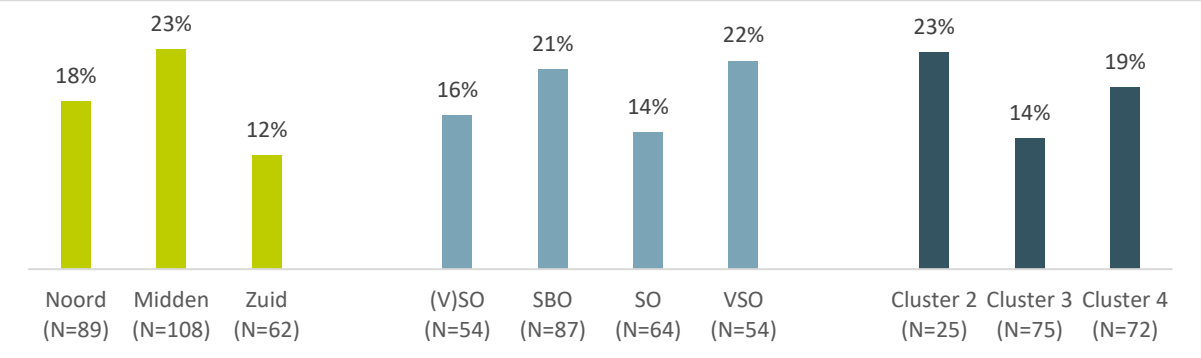
Over alle vestigingen gemiddeld komt per schoolweek gemiddeld 18% van de leerlingen te laat voor de les door vertraagd taxivervoer. De grootste groep scholen heeft te maken met maximaal 20% te laat komende leerlingen. Bij ongeveer 1 op 5 vestigingen is er geen sprake van te laat komen door vertraagd taxivervoer. 2% van de vestigingen geeft aan dat vrijwel alle vervoerde leerlingen gemiddeld per week te laat komen door vertraging in het vervoer.

Figuur 4: Verdeling van vestigingen naar percentage vervoerde leerlingen dat te laat komt door vertraagd vervoer (n=259[5])



Wanneer we het percentage leerlingen dat gemiddeld per week te laat komt voor de les splitsen naar regio, onderwijssoort en cluster, zien we dat net iets meer leerlingen op vestigingen in Midden te laat komen voor de les dan de leerlingen op vestigingen uit Zuid of Noord (zie figuur 5). Ook zien we dat net iets meer leerlingen in het sbo en vso te laat komen dan in het (v)so en so. Tot slot zien we dat net iets meer leerlingen uit cluster 2 te laat komen voor de les.

Figuur 5: Gemiddeld percentage van de vervoerde leerlingen dat te laat komt door vertraagd vervoer, per regio, onderwijssoort en cluster



[3] Met 'te laat' bedoelen we: minimaal 15 minuten te laat

[4] Aantal leerlingen dat te laat komt voor de les / aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer * 100%

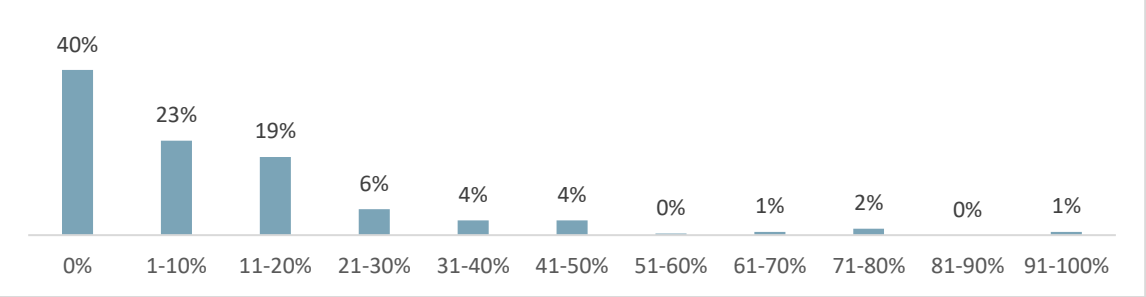
[5] Vier vestigingen hebben aangegeven dat geen enkele leerling gebruik maakt van taxivervoer. Hierdoor zijn geen percentages te berekenen, waardoor deze vestiging buiten beschouwing worden gelaten wanneer percentage leerlingen worden berekend.

Schoolprestaties

Aanvullend is aan de scholen gevraagd voor hoeveel leerlingen geldt dat ze een zodanige hoeveelheid lestijd missen door vertraging in het taxivervoer dat dit een negatieve invloed heeft op de schoolprestaties. Op basis van de ingevulde cijfers is het percentage leerlingen dat negatieve invloeden op de schoolprestaties ervaart door het vertraagde taxivervoer per vestiging berekend[6]. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuur 6.

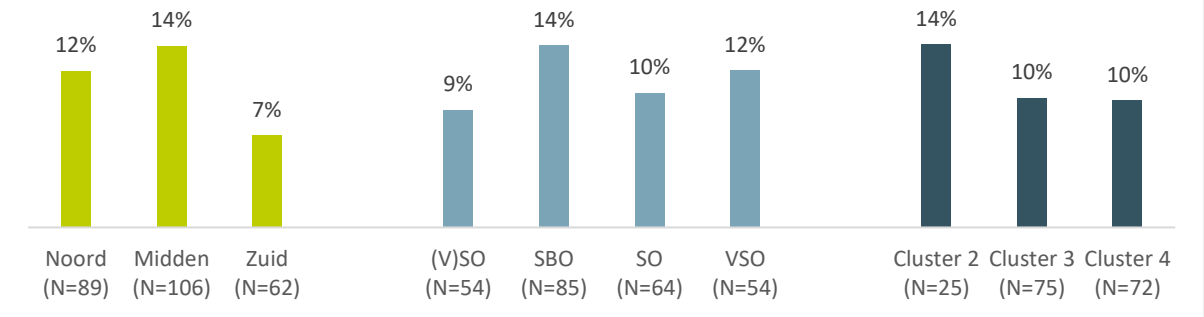
Op een gemiddelde vestiging geldt dat 12% van de leerlingen zodanig veel lestijd mist door vertraging met het taxivervoer dat het hun schoolprestaties negatief beïnvloed. Er is ook een grote groep (40%) van de vestigingen die bij geen enkele leerling een negatief effect op de schoolprestaties ervaart als gevolg van vertragingen in het taxivervoer.

Figuur 6: Verdeling vestigingen naar percentage vervoerde leerlingen waarbij het te laat komen een negatieve invloed heeft op de schoolprestaties (N=257[7])



Wanneer we het percentage leerlingen dat negatieve invloeden ervaart op de schoolprestatie door het vertraagde taxivervoer splitsen op regio, onderwijssoort en cluster, zien we kleine verschillen ten opzichte van het landelijk percentage (12%). Net iets minder leerlingen op vestigingen in Zuid ervaren negatieve invloeden op de schoolprestaties dan de leerlingen op vestigingen uit Midden of Noord (zie figuur 7). Ook zien we dat meer leerlingen in het sbo en vso negatieve invloeden ervaren op de schoolprestaties dan de leerlingen in het (v)so en so. Tot slot zien we dat net iets meer leerlingen op scholen uit cluster 2 negatieve invloeden ervaren op de schoolprestaties dan de leerlingen op scholen uit cluster 3 of 4.

Figuur 7: Gemiddeld percentage vervoerde leerlingen waarbij het te laat komen een negatieve invloed heeft op de schoolprestaties, per regio, onderwijssoort en cluster



[6] Aantal leerlingen waarvoor geldt dat het vertraagde taxivervoer negatieve invloeden heeft op de schoolprestaties / aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer * 100%

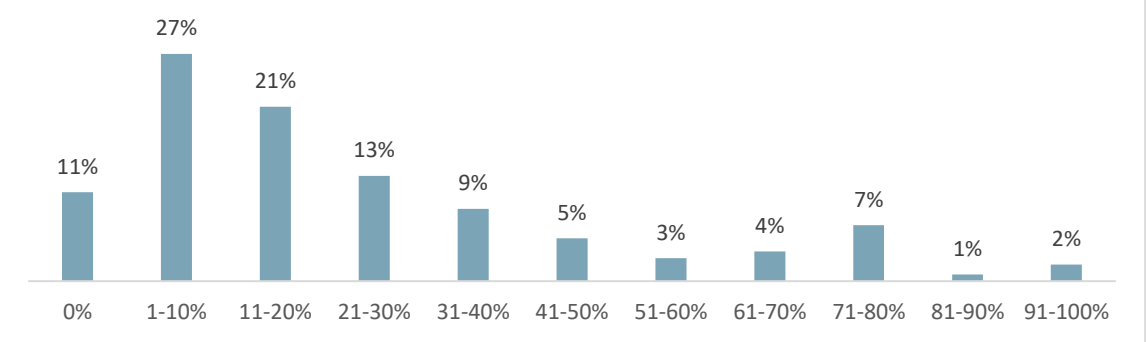
[7] Twee vestigingen hebben een aantal leerlingen opgegeven dat hoger was dan het totaal aantal leerlingen op de vestiging. Deze twee vestigingen zijn daarom niet meegenomen in de weergave van de resultaten.

Deelname aan de les

Aan de vestigingen is vervolgens gevraagd hoeveel leerlingen regelmatig niet goed aan de les mee kunnen doen, bijvoorbeeld doordat ze vermoeid of overprikkeld zijn geraakt door het taxivervoer. Op basis van de ingevulde cijfers is het percentage leerlingen dat regelmatig niet goed kan deelnemen aan de les per vestiging berekend[8].(zie figuur 8)

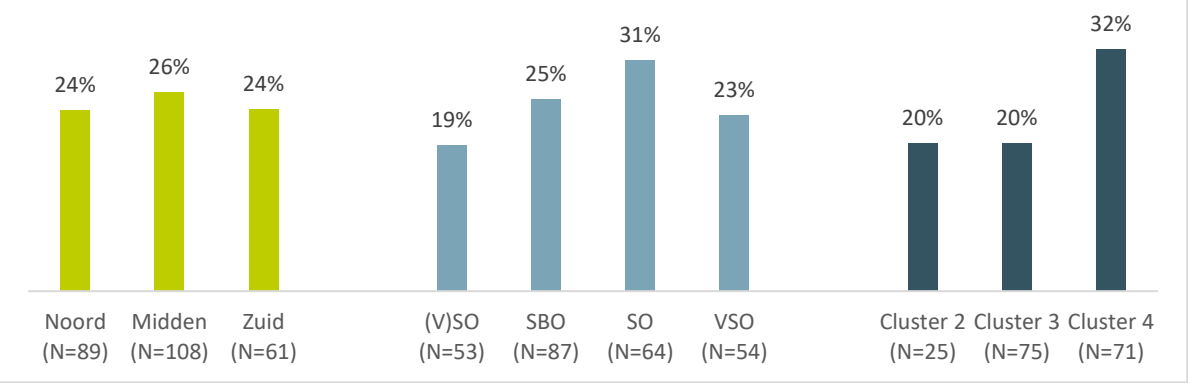
Gemiddeld over vestigingen kan een kwart van de leerlingen die gebruik maken van het taxivervoer regelmatig niet goed deelnemen aan de les. In figuur 8 is te zien dat bij ruim een derde van de vestigingen maximaal 10% van de leerlingen die gebruik maken van het taxivervoer regelmatig niet goed deel kan nemen aan de les. In totaal 13% van de vestigingen geeft aan dat meer dan de helft van de leerlingen regelmatig niet goed deel kan nemen aan de les.

Figuur 8: Verdeling vestigingen naar percentage vervoerde leerlingen die regelmatig niet goed aan de les mee kunnen doen (bijvoorbeeld door vermoeidheid of overprikkeling) (N=258[9])



Wanneer we het percentage leerlingen dat regelmatig niet goed deel kan nemen aan de les splitsen naar regio, onderwijssoort en cluster (zoals weergegeven in figuur 9), zien we dat de regio's niet veel verschillen. Relatief gezien komt het bij vestigingen so vaker voor dat leerlingen regelmatig niet goed deel kunnen nemen aan de les. Tot slot zien we dat in vestigingen uit cluster 4 relatief meer leerlingen regelmatig niet goed kunnen deelnemen aan de les dan bij vestigingen in cluster 2 en 3.

Figuur 9: Gemiddeld percentage vervoerde leerlingen die regelmatig niet goed aan de les mee kunnen doen (bijvoorbeeld door vermoeidheid of overprikkeling), per regio, onderwijssoort en cluster



[8] Aantal leerlingen die regelmatig niet goed deel kunnen nemen aan de les / aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer * 100%

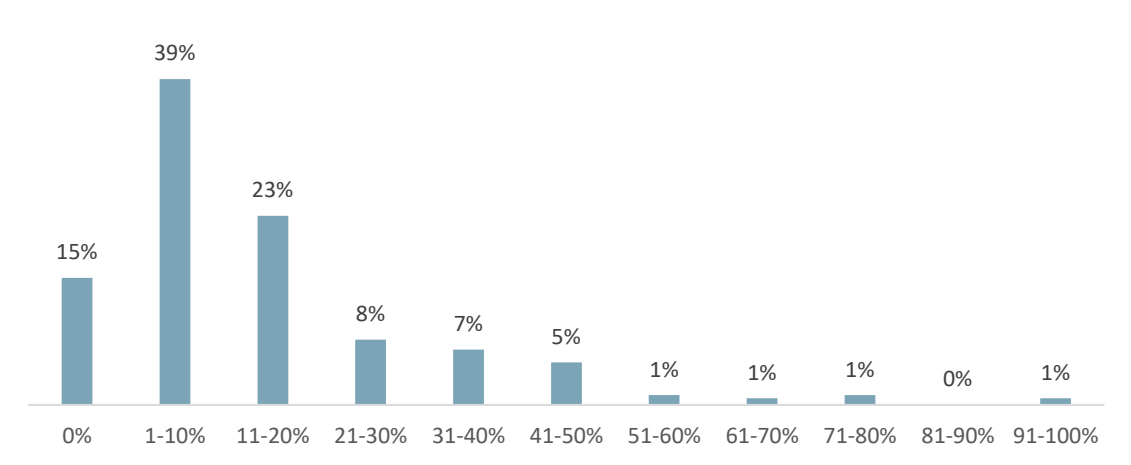
[9] Een vestiging heeft een aantal leerlingen opgegeven dat hoger was dan het totaal aantal leerlingen op de vestiging. Deze vestiging is daarom niet meegenomen in de weergave van de resultaten.

Te laat opgehaald

Ook is er aan de vestigingen gevraagd hoeveel leerlingen gemiddeld in een schoolweek te laat worden opgehaald van school door de taxi. Op basis van de ingevulde cijfers is het percentage leerlingen te laat wordt opgehaald van school per vestiging berekend[10]..

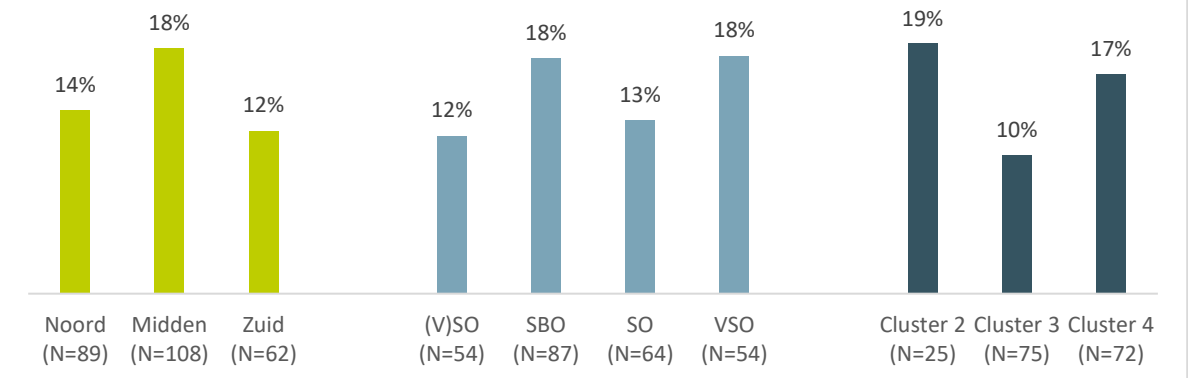
Gemiddeld over vestigingen wordt 15% van de leerlingen in een week te laat opgehaald van school. In figuur 10 is te zien dat bijruim drie kwart van de vestigingen maximaal 20% van de leerlingen gemiddeld per week te laat wordt opgehaald.

Figuur 10: Verdeling vestigingen naar percentage vervoerde leerlingen dat te laat door het taxibedrijf wordt opgehaald van school (N=259)



In figuur 11 is het percentage leerlingen dat te laat wordt opgehaald van school gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster weergegeven. Hierin is te zien dat er gemiddeld meer leerlingen te laat worden opgehaald in regio Midden dan in regio Zuid en Noord. Ook is te zien dat in het sbo en vso gemiddeld gezien meer leerlingen te laat worden opgehaald dan in het (v)so en so. Wanneer we kijken naar de clusterindeling, zien we dat vestigingen in cluster 3 over het algemeen minder leerlingen hebben die te laat worden opgehaald dan vestigingen in cluster 2 en 4.

Figuur 11: *Gemiddeld percentage vervoerde leerlingen dat te laat door het taxibedrijf wordt opgehaald van school, gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster*



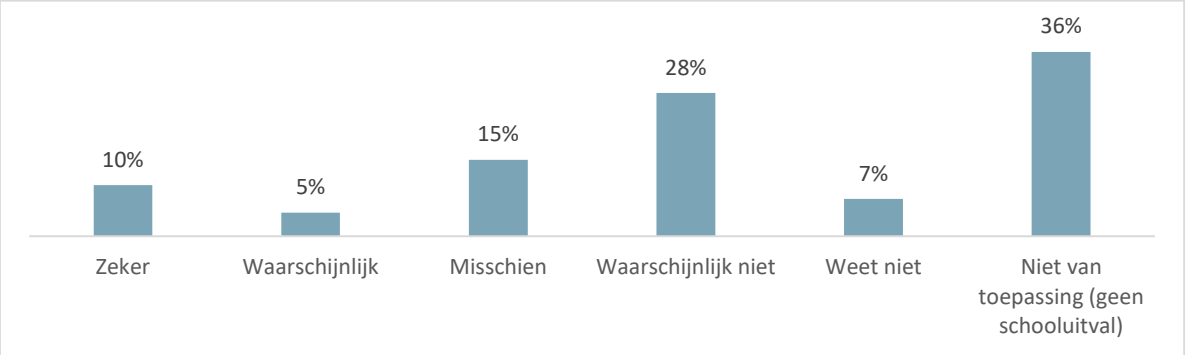
[10] Aantal leerlingen dat te laat wordt opgehaald van school / aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer * 100%

Schooluitval

Aan de vestigingen is vervolgens gevraagd in hoeverre het taxivervoer een factor is die heeft bijgedragen aan het uitvallen van school. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuur 12. In figuur 13 zijn deze resultaten per regio, onderwijssoort en cluster weergegeven.

Niet alle vestigingen hebben te maken met schooluitval. Van de vestigingen die aangeven dat er sprake is geweest van schooluitval, geven de meeste aan dat het taxivervoer waarschijnlijk geen rol heeft gespeeld in de schooluitval. 10% van alle vestigingen geeft echter aan dat taxivervoer zeker een factor is geweest in de schooluitval van een of meer leerlingen.

Figuur 12: In hoeverre heeft het taxivervoer meegespeeld in de schooluitval? (N=263)



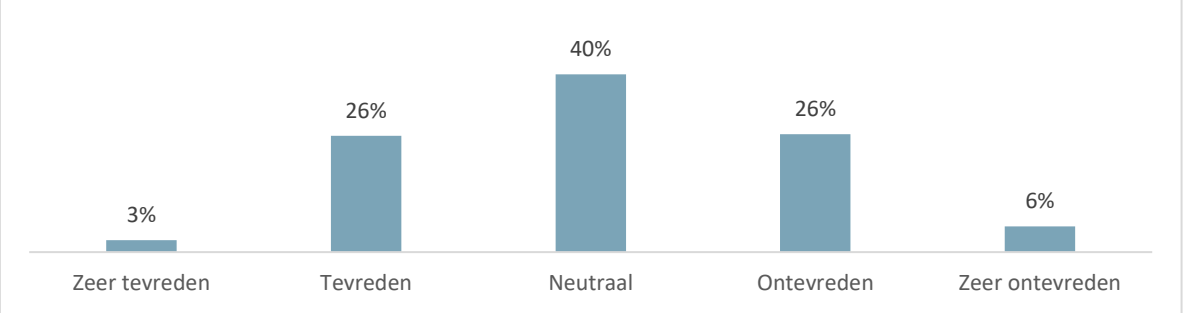
In figuur B1 in Bijlage 1 is de mate van bijdrage van taxivervoer aan schooluitval, gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster weergegeven.

Tevredenheid taxivervoer

Tot slot is er aan de vestigingen gevraagd hoe tevreden zij over het algemeen zijn over het taxivervoer in het schooljaar 2023-2024.

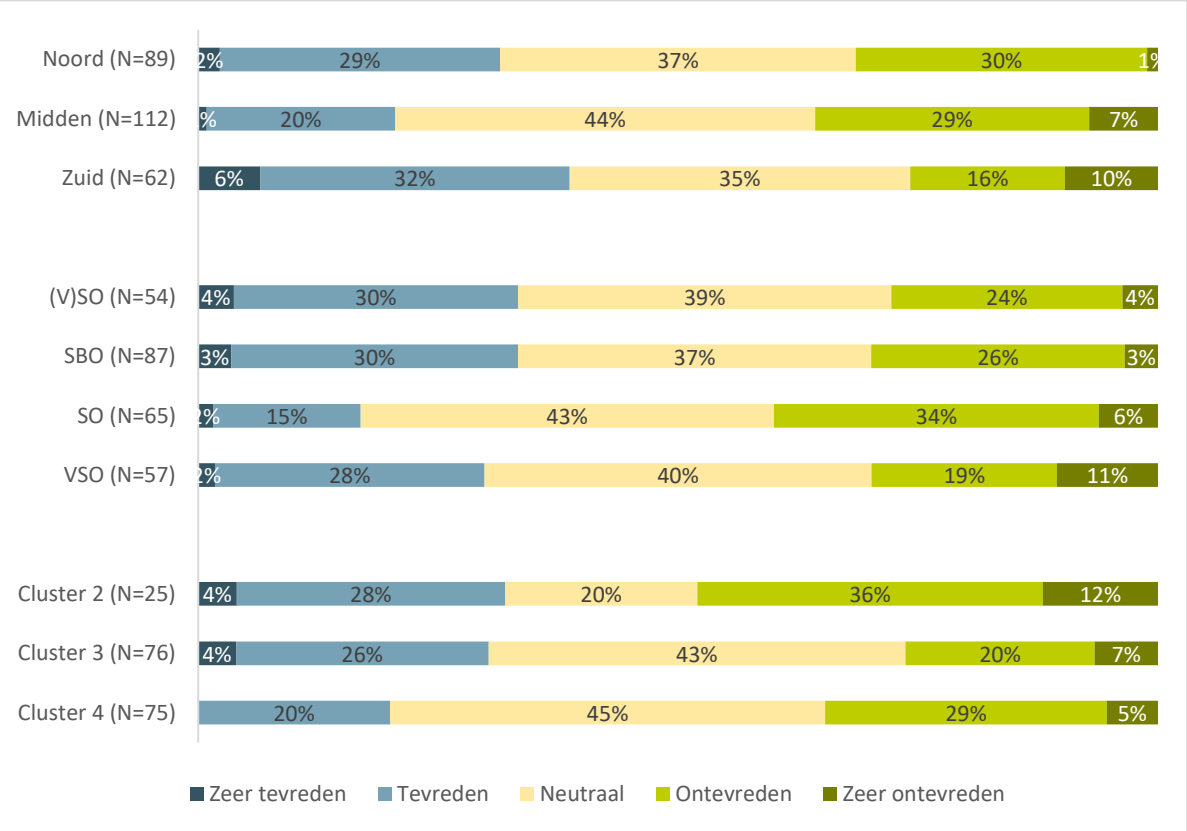
Zoals in figuur 13 te zien is, geven de vestigingen het vaakst aan dat zij een neutrale mening hebben. In totaal 32% van de vestigingen is echter (zeer) ontevreden over het taxivervoer in het schooljaar 2023-2024. Daar tegenover staat dat 29% van de vestigingen aangeeft (zeer) tevreden te zijn over het taxivervoer.

Figuur 13: Mate van tevredenheid over het taxivervoer (N=263)



In figuur 14 is de mate van tevredenheid gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster weergegeven. Hierin is te zien dat de vestigingen in Midden relatief gezien minder tevreden zijn over het taxivervoer dan vestigingen in Noord en Zuid. Hetzelfde geldt voor vestigingen in het SO. Ook is te zien dat vestigingen uit cluster 2 vaker ontevreden zijn over taxivervoer dan vestigingen uit cluster 3 en 4.

Figuur 14: Mate van tevredenheid over het taxivervoer, gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster



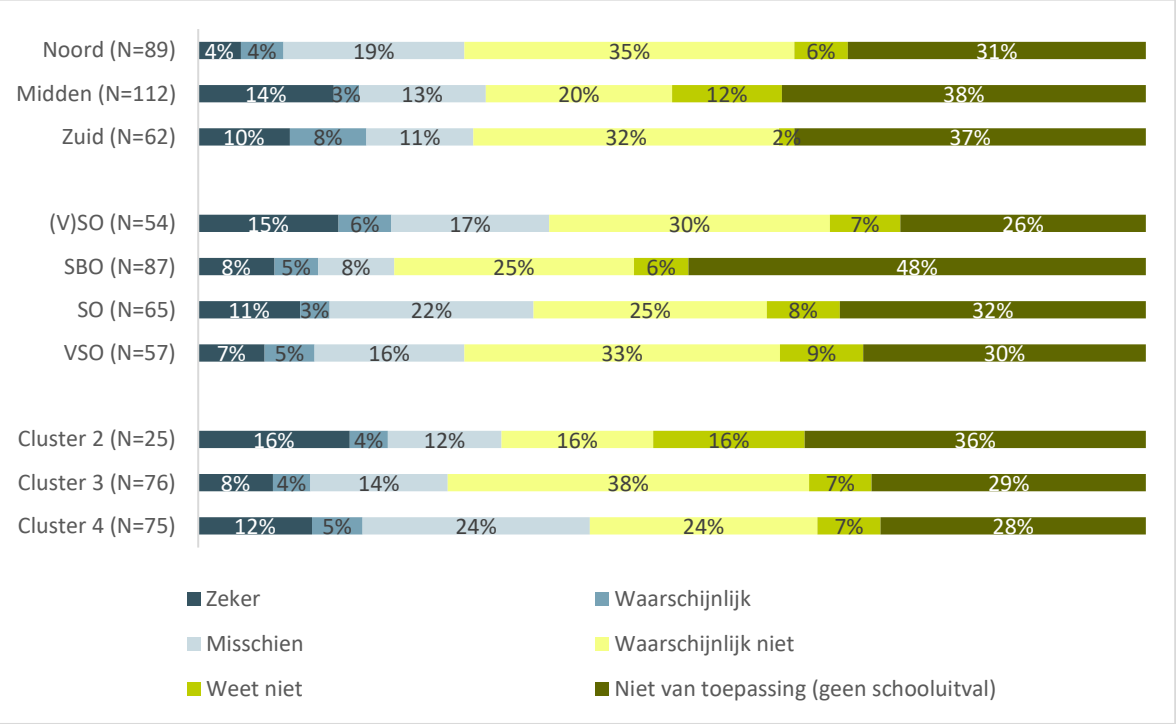
We hebben aanvullend aan de vestigingen gevraagd om hun antwoord toe te lichten. Van de 263 vestigingen hebben 248 vestigingen hun antwoord toegelicht. Uit de open antwoorden zijn de volgende knelpunten naar voren gekomen:

- 47% van de vestigingen geeft aan dat leerlingen (structureel) te laat worden gebracht en/of opgehaald. Ook benoemt 7% van het totaal aantal vestigingen dat leerlingen (structureel) te vroeg worden gebracht en zonder begeleiding worden achtergelaten.
- 32% van de vestigingen benoemt klachten over de chauffeur (gebrek aan kennis en kunde van de doelgroep, onvriendelijk, onveilige situaties).
- 21% van de vestigingen benoemt dat de leerlingen onrustig worden van het taxivervoer, voornamelijk doordat leerlingen in combinaties vervoerd worden die niet goed op elkaar reageren
- 16% van de vestigingen geeft aan dat er (veel) wisseling in chauffeurs is, wat tot onrust leidt voor de leerlingen
- 8% van de vestigingen benoemt dat leerlingen lange ritten maken, waardoor de leerlingen overprikkeld en vermoeid aankomen op school
- 7% van de vestigingen heeft klachten over de communicatie vanuit de taxichauffeur en/of het taxibedrijf

- 6% van de vestigingen geeft aan bureaucratische knelpunten te ervaren bij de aanvraag van het taxivervoer voor een leerling
- 1% van de vestigingen geeft ten slotte aan dat (voornamelijk vso) leerlingen soms lang moeten wachten, omdat ze vanwege hun rooster eerder klaar zijn, maar de taxichauffeur pas komt als alle leerlingen klaar zijn met de lessen.

Bijlage 1 Extra figuren

Figuur B1: Mate van bijdrage van taxivervoer aan schooluitval, gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster



Bijlage 2 Vragenlijst flitspeiling

Zeven vragen over leerlingenvervoer- flitspeiling GO

Het Ministerie van OCW wil met een paar korte vragen inzicht krijgen in hoe scholen het leerlingenvervoer ervaren en waarderen en wat de gevolgen zijn voor scholen en de leerlingen.
Oberon voert daarom een 'flitspeiling' uit. De vragen gaan over het taxivervoer. Dat is vervoer met een taxi of busje dat gemeenten regelen.

Niet altijd verloopt het taxivervoer volgens planning. Dit kan ertoe leiden dat leerlingen te laat komen. Ook kunnen leerlingen daardoor lestijd missen. Hierover willen we een paar vragen stellen. We vragen u uw antwoorden te baseren op het hele schooljaar 2023-2024.

Per 1 oktober 2023 zaten er volgens DUO totaal [duogegevens brin6] leerlingen op uw schoollocatie [naam + brin6]
0 Klopt
0 Klopt niet, moet zijn: .....*[Vul aantal in]*

1. Hoeveel van die leerlingen komen met taxivervoer naar school?

Ongeveer.....[Vul aantal in]

2. Hoeveel leerlingen komen gemiddeld in een schoolweek te laat in de les vanwege vertraging met het taxibusje? *Met 'te laat' bedoelen we: minimaal 15 minuten te laat*.

Ongeveer.....[Vul aantal in]

3. Voor hoeveel leerlingen in totaal geldt dat ze zoveel lestijd missen door het (regelmatig) te laat aankomen van het taxibusje dat het hun schoolresultaten negatief beïnvloedt?

Ongeveer.....[Vul aantal in]

4. Ook zonder vertragingen kan taxivervoer effect hebben op leerlingen.

Voor hoeveel leerlingen in totaal geldt dat ze regelmatig niet goed aan de les kunnen meedoen, bijvoorbeeld doordat ze vermoeid of overprikkeld zijn geraakt door de reis in de taxi(bus).

Ongeveer.....[Vul aantal in]

5. Hoeveel leerlingen worden gemiddeld in een schoolweek te laat opgehaald van school met het taxibusje? *Met 'te laat' bedoelen we: minimaal 15 minuten te laat*.

Ongeveer.....[Vul aantal in]

6. Het komt voor dat leerlingen uitvallen op school (en thuis komen te zitten). Indien er in 2023-2024 op uw school sprake was van schooluitval van leerlingen: is voor deze leerlingen het taxivervoer een factor geweest die heeft bijgedragen aan het uitvallen?

[ ] Zeker
[ ] Waarschijnlijk
[ ] Misschien
[ ] Waarschijnlijk niet
[ ] Weet niet
[ ] Niet van toepassing (geen schooluitval)

7. Hoe tevreden bent u over het algemeen over het taxivervoer in 2023-2024?

[ ] Zeer tevreden
[ ] Tevreden
[ ] Neutraal
[ ] Ontevreden
[ ] Zeer ontevreden
Open vraag: Wilt u uw antwoord toelichten? ……..

Hartelijk dank voor de deelname!

Oberon

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

Utrecht, juli 2024
In opdracht van het Ministerie van OCW