



**DTV Consultants**

toerisme

recreatie

verkeer

vervoer

planologie

logistiek

Gemeente	Kosten aangepast vervoer per ...		
	inwoner	leerling	leerling-kilometer
Renswoude	37	9268	0,92
Wester-Koggenland	22	6147	1,00
Westerveld	34	8431	0,89
Lichtenvoorde	9	4070	0,53
Hoogezand-Sappemeer	19	3949	0,64
Heerenveen	11	3913	0,50
Soest	18	4309	0,87
Wissingen	11	3076	0,64
Stad	35	6100	0,95
den Rijn	12	5380	1,00
	17	4343	0,64
	10	2653	0,63
	24	4478	0,81
	11	3187	1,03
	40	4238	1,17
		2145	0,76
		3813	0,93
		5192	1,36
			1,51

## Haalbaarheid benchmark leerlingenvervoer

# **Haalbaarheid benchmark leerlingenvervoer**

in opdracht van:  
Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
DG Personenvervoer



ing. J.C.P.M. van Bremen  
drs. ing. W. Buijs  
ing. D. Guikink

Breda, december 2000

## INHOUDSOPGAVE

---

	Pagina
INHOUDSOPGAVE	
SAMENVATTING	ii
1. INLEIDING .....	1
1.1 Aanleiding .....	1
1.2 Doelstelling .....	1
1.3 Afbakening .....	1
1.4 Werkwijze .....	2
1.5 Leeswijzer .....	6
2. GEGEVENSVERZAMELING .....	7
2.1 Kosten versus vervoerprestatie .....	7
2.2 Kosten aangepast vervoer 1997, 1998 en 1999 .....	9
2.3 Literatuur .....	10
3. ANALYSE DOELMATIGHEID AANGEPAST VERVOER .....	11
3.1 Mogelijkheden en beperkingen .....	11
3.2 Uitvoeringsvarianten .....	16
4. PRIJSGEVOELIGHEID VAN KWALITEITSVERLANGENS .....	21
4.1 Algemene ontwikkelingen .....	22
4.2 Afzonderlijke kwaliteitsverlangens / uitvoeringsvarianten .....	25
5. BRUIKBAARHEID INSTRUMENT 'BENCHMARKING' .....	32
5.1 Ervaringen bij de opzet van de benchmark .....	32
5.2 Ervaring vanuit deelnemende gemeenten .....	36
5.3 Bruikbaarheid van het instrument benchmarking .....	37
6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN .....	38
6.1 Conclusies .....	38
6.2 Aanbevelingen .....	40
LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN .....	42
LITERATUUROVERZICHT .....	43
BIJLAGEN .....	45

## SAMENVATTING

---

### Aanleiding

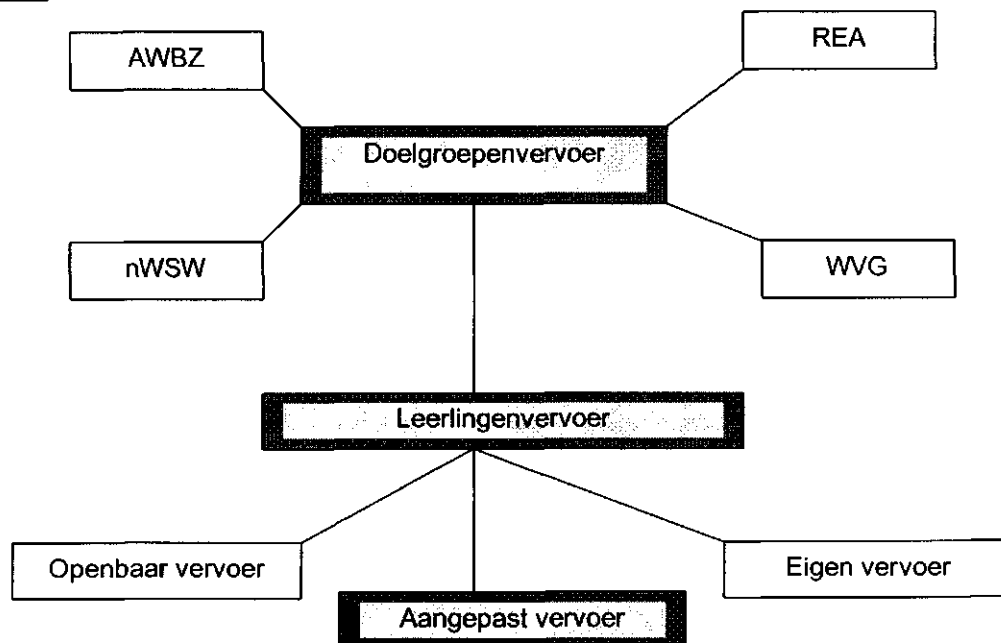
In de rapportage “Verbeteringen in het doelgroepenvervoer” (KPMG-BEA, februari 1999) wordt aanbevolen in het doelgroepenvervoer periodiek onderzoek (monitoring en benchmarking) te doen. Dit naar aanleiding van gesignaleerde verschillen en tekortkomingen bij diverse vormen van doelgroepenvervoer (zoals WVG-vervoer, nWSW-vervoer en leerlingenvervoer).

DTV Consultants is verzocht een onderzoek “benchmark leerlingenvervoer” te verrichten, waarmee ervaringen kunnen worden opgedaan ten aanzien van de opzet en haalbaarheid van een bruikbare benchmark binnen deze vorm van doelgroepenvervoer. Met het systeem van benchmarking in het leerlingenvervoer wordt beoogd gemeenten aan de hand van onderbouwde kengetallen een instrument te geven om de doelmatigheid van de eigen organisatie te analyseren door vergelijking met andere gemeenten.

### Opzet studie

De grootste kostenpost binnen het leerlingenvervoer voor gemeenten zijn de kosten voor leerlingen die een beschikking krijgen voor aangepast vervoer<sup>1</sup>. Van alle uitgaven voor leerlingenvervoer (aangepast vervoer, openbaar vervoer en eigen vervoer) blijkt ongeveer 90% naar het aangepast vervoer te gaan. Deze studie concentreert zich om die reden op (de doelmatigheid van) het aangepaste vervoer.

Figuur 1: context studie



<sup>1</sup> Het betreft het besloten vervoer per (school)bus, taxibus of taxi. Vaak worden voor aangepast vervoer ook termen gebruikt als 'speciaal vervoer', 'schoolbusvervoer' of 'contractvervoer'. In dit rapport wordt in aansluiting op de terminologie in de VNG-modelverordening gesproken van 'aangepast vervoer', in het vervolg menigmaal afgekort met 'AV'.

Voor deze studie zijn de volgende doelen geformuleerd:

1. Ervaringen opdoen met het vullen van een benchmark in het leerlingenvervoer, door zowel kosten als vervoerprestatie vergelijkbaar in beeld brengen.
2. Inzicht geven in de meest effectieve verbeteropties wat betreft doelmatigheid.
3. Inzicht geven in de prijsgevoeligheid van kwaliteitverlangens van opdrachtgevers, waarbij de één-leerling-per-zitplaatsregeling als casus dient.
4. Zicht geven op de bruikbaarheid van het instrument 'benchmarking'.

De gegevens voor deze studie zijn verzameld aan de hand van interviews met de betrokken ambtenaren bij de gemeenten. Zij hebben vervolgens kwantitatieve gegevens aangeleverd.

### Ervaringen opdoen met het vullen van een benchmark in het leerlingenvervoer

De gemeente is verantwoordelijk voor de organisatie van het leerlingenvervoer. De vervoerprestatie is het 'pakket' dat iedere gemeente uit te besteden heeft aan een vervoerbedrijf. Doordat gemeenten en vervoerders de (theoretische) vervoerprestatie op verschillende wijzen vertalen naar een ritplanning, ontstaan verschillen in de kosten. De uitdaging is om de vervoerprestatie op een eenduidige, vergelijkbare wijze in beeld te brengen.

Om de mate van doelmatigheid van het aangepaste vervoer te kunnen bepalen is ten behoeve van deze studie een nieuwe maatstaf geïntroduceerd, de (theoretische) 'leerlingkilometer' versus gerealiseerde kosten.

**Figuur 2:** format vervoerprestatie

#### Vervoerprestatie aangepast vervoer schooljaar 1999-2000

##### Gemeente X

School	# leerl.	gem. afstand	# ritten p/	likm per jaar	dagelijks/ weekend	lokaal	WPO
School A - dagelijks	57	5,1	400	116280	1	2	2
School B - dagelijks	68	4,8	400	130560	1	2	2
School C	78	5	400	156000	1	1	1
School D	22	4,1	400	36080	1	1	1
School E	10	3,4	400	13600	1	2	2
School F	23	4,6	400	42320	1	2	2
School G	9	6,8	400	24480	1	2	2
School H	15	4,7	400	28200	1	1	2
School A - weekend	15	4	80	4800	2	2	2
School B - weekend	13	4	80	4160	2	2	2
School I	9	4,7	80	3384	2	1	2
School J	23	3,7	80	6808	2	1	2

Totaal	342			566672			
dagelijks	282			547520			
weekend	60			19152			
lokaal	300			486272			
WPO	128			201040			

$$\text{leerlingkilometer} = \# \text{ leerlingen} * \text{gemiddelde afstand woning-school} * \text{aantal ritten per jaar}$$

Aan de hand van een leerlingadres (geanonimiseerd) en een schooladres wordt een volledig, objectief, betrouwbaar en uniform beeld van de theoretische vervoerprestatie in *leerlingkilometers* verkregen. Het betreft dus een optelsom van alle individuele kilometers die leerlingen tussen de woning en de school op jaarbasis af moet leggen, via de kortste route over de weg. Voor de berekening is een format ontwikkeld aan de hand waarvan de door ons verwerkte gegevens zijn gecheckt bij de gemeenten (zie figuur 2).

Bij de vervoerkosten 1999-2000 zijn uitsluitend de kosten voor het *reguliere* aangepaste vervoer tussen woning en school meegenomen! Dit is exclusief incidentele vervoerkosten als vervoer naar stageadressen, bij ziekte en meerdere oppasadressen. Dit sluit ook aan op de berekende leerlingkilometers. Het resultaat van de kosten en vervoerprestatie is samengevat in het kengetal 'kosten per leerlingkilometer', die de doelmatigheid van het aangepast vervoer het best benaderd.

Voor deze studie zijn in aanvang 20 gemeenten geselecteerd, waarvan er één gedurende de studie is afgevallen vanwege het niet tijdig kunnen leveren van de benodigde gegevens. Met dit aantal is getracht een goede spreiding te vinden in demografische / geografische kenmerken, wel of niet expliciet bezig met verbetertrajecten en voldoende spreiding in organisatie en inkoop van het aangepaste vervoer. Expliciet wordt vermeld dat dit geen representatieve groep van gemeenten is, die model staat voor alle gemeenten in Nederland.

**Tabel 1: Kengetallen Aangepast Vervoer (AV)**

Gemeente		Inwoners (1999)	Totaal AV- leerlingen (begin 2000)	kosten AV schooljaar 1999-2000 (fl.)	Kosten AV per ...		
nr	naam				inwoner	leerling AV	leerling- kilometer
1	Renswoude	4004	16	148294	37	9268	0,92
2	Wester-Koggenl.	13420	48	295055	22	6147	1,00
3	Westerveld	18780	75	632332	34	8431	0,89
4	Lichtenvoorde	19108	43	175000	9	4070	0,53
5	Hoogez.-Sappem.	33066	157	620000	19	3949	0,64
6	Heerenveen	40443	115	449983	11	3913	0,50
7	Soest	44241	188	810000	18	4309	0,87
8	Vlissingen	44302	154	473676	11	3076	0,64
9	Lelystad	63098	357	2177640	35	6100	0,95
10	Alphen a/d Rijn	69924	155	833873	12	5380	1,00
11	Spijkenisse	73106	281	1220374	17	4343	0,64
12	Helmond	80098	311	825000	10	2653	0,63
13	Ede	101700	555	2485410	24	4478	0,81
14	Maastricht	122085	425	1354573	11	3187	1,03
15	Nijmegen	152200	349	1478919	10	4238	1,17
16	Enschede	149520	780	1673246	11	2145	0,76
17	Tilburg	190536	723	2757158	14	3813	0,93
18	Eindhoven	201726	686	3561411	18	5192	1,36
19	Rotterdam	592597	1194	6201900	10	5194	1,51

De doelmatigheid wordt uitgedrukt in het kengetal 'kosten per leerlingkilometer'. De fysieke samenstelling, geografische context en indicatiebeleid bepalen voornamelijk de absolute totale kosten voor aangepast vervoer. De invloed van deze aspecten wordt zichtbaar in de kengetallen 'kosten per inwoner' en 'kosten per leerling' (de laatste ook wat meer door de doelmatigheid).

Het is goed mogelijk om de kosten en de vervoerprestatie voor de gemeenten vergelijkbaar in beeld te brengen aan de hand van het kengetal 'kosten per leerlingkilometer'. Binnen dit kengetal, die de doelmatigheid van het vervoer zichtbaar maakt, zijn grote verschillen geconstateerd. Hierdoor komt de 'bandbreedte' naar voren tussen het hoogst haalbare en wat in de praktijk in de minst optimale verschijningsvorm voorkomt (tussen 0,50 en 1,51).

### **Inzicht geven in de meest effectieve verbeteropties wat betreft doelmatigheid**

De verschillen in het kengetal 'kosten per leerlingkilometer' worden bepaald door verschillen in:

1. samenstelling bevolking (leeftijdsopbouw, opleidingsniveau, etc.);
2. geografische opbouw (wegennet, beschikbaarheid onderwijsvoorzieningen etc.);
3. indicatiebeleid (harde en zachte criteria bij beoordeling van aanvragen voor vervoer);
4. organisatie en inkoop (in- en extern) vervoer;
5. inzet(planning) / uitvoering : kenmerken en kwaliteitsaspecten.

Uit de analyse van de genoemde aspecten blijkt dat er grote verschillen zijn tussen gemeenten in de organisatie, inkoop en inzetplanning van het aangepast vervoer. De verschillen worden door een groot aantal aspecten verklaard, waarop gemeenten in meer of mindere mate invloed hebben. De invloed van een enkel aspect op de kosten per leerlingkilometer kan op basis van 19 gemeenten niet (uniform) in beeld worden gebracht.

Het aantal van 19 gemeenten is –mede door de grote diversiteit in aanpak- te beperkt voor een multivariate analyse. Bij een dergelijke statistische analyse worden meerdere aspecten en hun mogelijke samenhang bestudeerd. Multivariate analyse wordt een relevant instrument indien een groter aantal gemeenten in beschouwing wordt genomen.

### **Inzicht geven in de prijsgevoeligheid van kwaliteitverlangens van opdrachtgevers, waarbij de één-leerling-per-zitplaatsregeling als casus dient.**

In tabel 2 zijn de ontwikkelingen in de periode 1997-1999 weergegeven wat betreft het aantal leerlingen en gerealiseerde kosten in het aangepaste vervoer. Hieraan is een *gecorrigeerde* ontwikkeling toegevoegd. Hierbij zijn vanuit de daadwerkelijke kosten per leerling in 1997, de kosten berekend voor 1998 en 1999 met als uitgangspunten een directe relatie met aantal leerlingen in 1998 en 1999 en een prijsindexcijfer van 3½% per jaar.

De 'gecorrigeerde' kostenontwikkeling uit tabel 2 geeft een soort verwachte kostenontwikkeling voor een situatie waarbij geen wezenlijk andere maatregelen/ontwikkelingen spelen dan de ontwikkeling in aantal leerlingen en een jaarlijks prijsindexcijfer. Bij de interpretatie van de tabel geldt een waarschuwing: met name door de kleinere gemeenten is aangegeven dat het

leerlingenvervoer "moeilijk te begroten" is. Eén leerling meer of minder, die bijvoorbeeld individueel per taxi vervoerd moet worden naar een ver weg gelegen school, kan van het ene op het andere jaar leiden tot een (relatief) sterke kostenstijging of –daling.

**Tabel 2:** kostenontwikkeling in relatie tot aantal leerlingen aangepast vervoer (AV)

Gemeente		leerlingen			kosten AV GEREALISEERD			kosten AV GECORRIGEERD <sup>2</sup>		
nr	naam	1997	1998	1999	1997	1998	1999	1997	1998	1999
1	Renswoude	100	100	105	100	90	94	100	104	112
2	Wester-Koggenl	100	102	107	100	129	130	100	106	114
3	Westerveld		100	110		100	105		100	113
4	Lichtenvoorde	100	94	84	100	70	75	100	97	90
5	Hoogez – Sappem	100	98	100	100	113	132	100	102	107
6	Heerenveen	100	113	128	100	108	108	100	117	137
7	Soest	100	112	107	100	107	116	100	116	114
8	Vlissingen	100	97	96	100	111	120	100	100	103
9	Lelystad	100	105	100	100	98	106	100	108	107
10	Alphen a/d Rijn	100	124	117	100	102	122	100	128	125
11	Spijkenisse	100	103	87	100	111	101	100	107	93
12	Helmond	100	101	98	100	99	94	100	105	105
13	Ede	100	100	111	100	110	119	100	104	119
14	Maastricht	100	104	93	100	120	103	100	108	100
15	Nijmegen	100	82	95	100	146	159	100	85	101
16	Enschede	100	104	107	100	111	120	100	108	114
17	Tilburg	100	101	111	100	112	126	100	105	119
18	Eindhoven	100	102	103	100	92	110	100	106	110
19	Rotterdam	100	107	108	100	106	128	100	111	115
Gemiddeld (gewogen)		100	104	105	105	109	120	100	108	112

Geanalyseerd is in hoeverre de verschillen verklaard konden worden door algemene, 'autonome' trends en ontwikkelingen en/of keuzes in afzonderlijke uitvoeringsvarianten, namelijk:

- controle op het vervoer;
- zitplaatsverdeling;
- organisatie / inzetplanning;
- inkoop: aanbesteding, contract en bestekken.

Ook bij het bepalen van de prijsgevoeligheid van een enkel kwaliteitsverlangen of uitvoeringsaspect geldt dat het aantal van 19 gemeenten te gering is om het effect van een individueel kwaliteitsverlangen inzichtelijk te maken. Verder zijn de volgende conclusies getrokken:

- In beperkte mate is sprake van controle op de kwaliteit en kwantiteit van het gerealiseerde aangepaste vervoer.
- Er worden weinig wezenlijk andere vervoervarianten door de gemeenten overwogen. Doorgaans zijn alleen bij gemeenten met meer dan 100.000 inwoners studies verricht naar vervoervarianten.
- De tarieven, tariefopbouw en verrekeningswijze voor het aangepast vervoer verschillen

<sup>2</sup> Verwachte kostenontwikkeling op basis van ontwikkeling aantal leerlingen AV en prijsindexcijfer voor het vervoer



sterk per gemeente. De verrekeningswijze heeft invloed op de controlemogelijkheden van de declaraties/facturen van vervoerders. Prijsafspraken per voertuiguur en/of –kilometer blijken in de praktijk tot moeilijke discussies te leiden tussen gemeenten en vervoerders. Gezien het ontbreken van inhoudelijke (verkeerskundige) kennis, gaat men vervolgens op goed vertrouwen uit van de kennis en kunde van de vervoerder.

- Bij 12 van de 19 gemeenten is als gevolg van de 1-op-1 zitplaatsverdeling een aantoonbare kostenverhoging opgetreden. Dezew kostenverhoging varieert sterk (tussen 3% en 35%).
- Bestudering van enkele onderzoeksrapporten en offerte-varianten leert dat de invoering van opstapplaatsen tot kostenverlaging kan leiden. De besparing is sterk afhankelijk van de doelgroep voor de opstapplaatsen, het wel niet gebruik van touringcars en overige lokale factoren.
- Een openbare aanbesteding leidt doorgaans niet tot een besparing. Wel resulteert dit vaak in een meer zakelijke verhouding met de vervoerder, gebaseerd op duidelijkere afspraken. De kans op een besparing is wel aanwezig bij een eerste aanbesteding.

### **Zicht geven op de bruikbaarheid van het instrument 'benchmarking'.**

Naast de ervaringen die zijn opgedaan gedurende de studie, geldt dat degenen die het best kunnen beoordelen of een benchmark in deze vorm 'bruikbaar' is, de gemeenten zelf zijn. Om die reden zijn alle 19 gemeenten uitgenodigd voor een bijeenkomst op 7 november 2000. Met name de grote gemeenten bleken interesse te hebben in een dergelijke bijeenkomst. Uiteindelijk hebben vertegenwoordigers van 8 gemeenten aan de bijeenkomst deelgenomen. Nog los van inhoud van de bijeenkomst, vond iedere deelnemer de ontmoeting met collega-gemeenten interessant en waardevol.

Op basis van 19 gemeenten is het nog niet mogelijk gebleken de 'vinger op de zere plek te leggen' bij opvallend ongunstige kengetallen. Nu de uitvoerbaarheid van de benchmark zich voor 19 gemeenten heeft bewezen, lijkt ook een benchmark met een groter aantal mogelijk. Door multivariate analyse kan dan het effect van individuele verschillen in de uitvoeringspraktijk beter in beeld worden gebracht.

De geconstateerde diversiteit in de organisatie, inkoop en inzetplanning in al zijn facetten, kan gemeenten op ideeën brengen ('op de agenda plaatsen'). Zeker indien een gemeente hoge kosten per leerlingkilometers heeft, is het zinvol de eigen aanpak van het leerlingenvervoer tegen het licht te houden.

Uit een bijeenkomst met (met name) de grotere deelnemende gemeenten aan dit onderzoek blijkt dat wat hen betreft de benchmark in de huidige vorm gebruikswaarde heeft, maar dat deze wordt vergroot indien:

- een betrouwbaar kengetal 'kosten per leerlinguur' kan worden verkregen, dat nadrukkelijk rekening houdt met de doorstroming/congestie in spitsperioden;
- bij de beoordeling van de score op de kengetallen uitvoeriger de beperkende randvoorwaarden worden betrokken waarbinnen een vervoerplanning wordt gemaakt;
- meer vergelijkingsmateriaal beschikbaar is van met name gemeenten uit dezelfde regio en grootte.

## Aanbevelingen

De verschillende opties/varianten in de aanpak van het totale leerlingenvervoer dienen verder gecommuniceerd te worden. Uit een bijeenkomst met de gemeenten blijkt dat dit met name geldt voor de inkoop en organisatie van het aangepaste vervoer (inclusief richtprijzen). Daarbij zal niet volstaan moeten worden met een opsomming van varianten, maar dienen zeker ook ervaringsregels te worden vermeld. Te denken valt aan de opstelling van een handleiding 'aanbesteding leerlingenvervoer', al dan niet opgenomen in de VNG-uitgave 'handboek leerlingenvervoer'.

Uitbreiding van de benchmark met meerdere gemeenten is gewenst. Enerzijds omdat er behoefte bestaat bij de gemeenten zelf om zich te spiegelen aan andere gemeenten (met name van dezelfde grootte, uit dezelfde regio). Anderzijds maakt een uitbreiding bij een voldoende hoog aantal een multivariate analyse van de gevoeligheid van verschillen in uitvoeringspraktijk en verschillen in kwaliteitsverlangens mogelijk.

Gezien het feit dat de beleidsmatige interesse met name bij de grotere gemeenten aanwezig is, ligt het voor de hand de benchmark uit te breiden met grotere gemeenten.

Veel gemeenten hebben uitermate dunne vervoerstromen richting dezelfde scholen. Bij met name bovenregionale scholen is het wellicht beter om hier de contractvorming, maar zeker de ritaansturing vanuit de scholen plaats te laten vinden. Zij hebben immers meer belang bij een goede aansturing en bovendien beter (over)zicht op de vervoerstromen. De gemeenten zijn overigens pessimistisch over de haalbaarheid van een dergelijke werkwijze. Een eenvoudig uitvoerbare eerste actie kan zijn dat deze scholen informatie aan gemeenten verstrekken omtrent de woonadressen van de leerlingen die met aangepast vervoer naar school komen (met name weekendvervoer).

De aanleiding voor deze studie was een studie van KPMG BEA, waarin aanbevolen werd periodiek onderzoek te doen (monitoring en benchmarking) in meerdere vormen van doelgroepenvervoer. De hier gehanteerde werkwijze, waarbij kosten en vervoerprestatie tegen elkaar af worden gezet in een kengetal die de doelmatigheid goed weergeeft, moet ook daar mogelijk zijn.

## 1. INLEIDING

---

### 1.1 Aanleiding

In de rapportage “Verbeteringen in het doelgroepenvervoer” (KPMG-BEA, februari 1999) wordt aanbevolen in het doelgroepenvervoer periodiek onderzoek (monitoring en benchmarking) te doen. Dit naar aanleiding van gesignaleerde verschillen en tekortkomingen bij diverse vormen van doelgroepenvervoer (WVG-vervoer, nWSW-vervoer, leerlingenvervoer, zittend ziekenvervoer, AWBZ-dagvervoer en REA-vervoer). Naar aanleiding van deze onderzoeksresultaten is besloten een start te maken met de toepassing van een benchmark in het leerlingenvervoer, aangezien:

- de indruk bestaat dat de uitgaven per gemeente per inwoner/leerling sterk verschillen;
- de verantwoordelijke ambtenaren mogelijk weinig ervaring hebben bij het (gunstig) inkopen van vervoer;
- er een groot aantal uitvoeringsvarianten voor het vervoer van de leerlingen bestaat en als zodanig uit een benchmark verbetermogelijkheden kunnen worden afgeleid.

### 1.2 Doelstelling

DTV Consultants is verzocht een onderzoek “benchmark leerlingenvervoer” te verrichten, waarmee ervaringen kunnen worden opgedaan ten aanzien van de opzet en haalbaarheid van een bruikbare benchmark binnen deze vorm van doelgroepenvervoer. Met het systeem van benchmarking in het leerlingenvervoer wordt beoogd gemeenten aan de hand van onderbouwde kengetallen een instrument te geven om de doelmatigheid van de eigen organisatie te analyseren door vergelijking met andere gemeenten.

Voor deze studie zijn de volgende doelen geformuleerd:

1. ervaringen opdoen met het vullen van een benchmark in het doelgroepenvervoer, door zowel de kosten als geleverde vervoerprestatie voor verschillende gemeenten vergelijkbaar in beeld te brengen;
2. zicht geven op de bruikbaarheid van het instrument ‘benchmarking’;
3. inzicht geven in de meest effectieve verbeteropties wat betreft doelmatigheid;
4. inzicht geven in de prijsgevoeligheid van kwaliteitverlangens van opdrachtgevers, waarbij de één-leerling-per-zitplaatsregeling als casus dient.

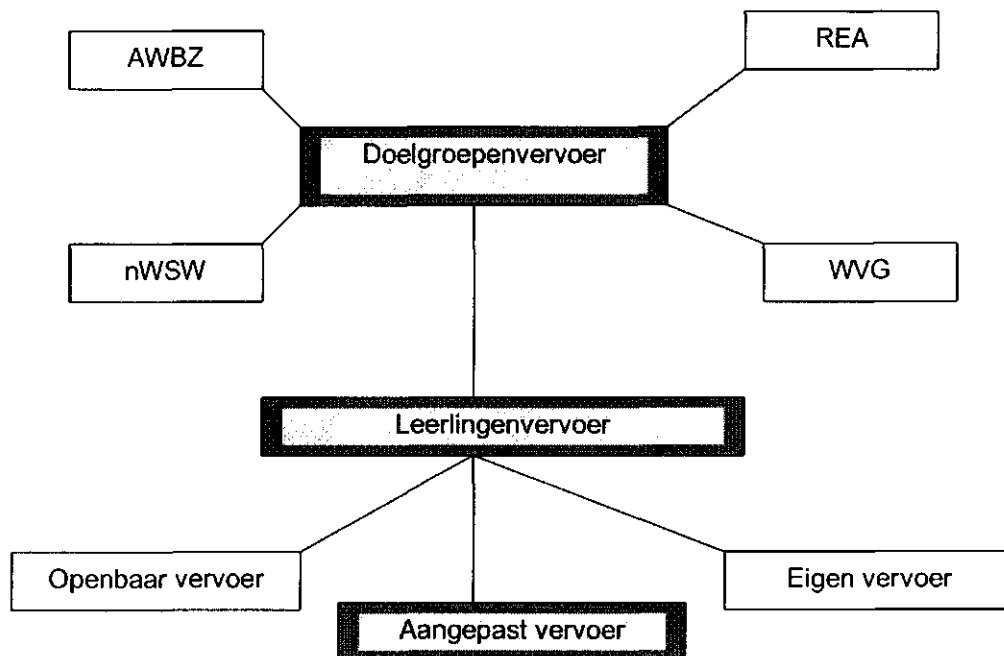
### 1.3 Afbakening

De gemeenten hebben (binnen marges) beleidsruimte om zelf te bepalen wie een beroep kan doen op de Wet Gemeentelijke Regelingen Leerlingenvervoer en vervolgens voor welke vervoerwijze men een beschikking krijgt. Bij vervoerwijze kunnen globaal de volgende categorieën worden onderscheiden:

- openbaar vervoer, al dan niet onder begeleiding;
- aangepast vervoer;
- eigen vervoer.

De grootste kostenpost voor gemeenten zijn de kosten voor leerlingen die een beschikking krijgen voor aangepaste vervoer<sup>3</sup>. Bij deze studie zijn de gegevens van uiteindelijk 19 gemeenten betrokken. Hoewel niet expliciet om gevraagd, konden uit de aangeleverde gegevens van een groot aantal gemeenten de uitgaven voor aangepast vervoer op het totaal aan uitgaven worden afgeleid (zie tabel 1 bijlage 1). Van alle uitgaven in het kader van leerlingenvervoer (aangepast vervoer, openbaar vervoer en eigen vervoer) blijkt ongeveer 90% naar het aangepast vervoer te gaan. **Deze studie concentreert zich om die reden op (de doelmatigheid van) het aangepaste vervoer.**

Figuur 1.1: context studie



## 1.4 Werkwijze

Cruciaal binnen een benchmark is uniformiteit in gegevens, aangezien onderlinge vergelijking anders onmogelijk wordt. Op voorhand was niet volledig duidelijk over welke gegevens, op welk detailniveau, de gemeenten beschikken. Daarom is gestart met het betrekken van één grote, één middelgrote en één kleine gemeente bij deze studie. Zij bleken over voldoende gegevens te beschikken om zowel kosten als geleverde vervoerprestatie uniform in beeld te krijgen. Het aantal gemeenten is vervolgens uitgebreid met 17 gemeenten tot in totaliteit 20 gemeenten.

Beantwoording van het doel “ervaringen opdoen met het vullen van een benchmark, door zowel de kosten als geleverde vervoerprestatie voor verschillende gemeenten vergelijkbaar in beeld brengen” kan alleen door het uitvoeren daarvan, waarbij ervaringen goed worden geregistreerd.

<sup>3</sup> Het betreft het besloten vervoer per (school)bus, taxibus of taxi. Vaak worden voor aangepast vervoer ook termen gebruikt als ‘speciaal vervoer’, ‘schoolbusvervoer’ of ‘contractvervoer’. In dit rapport wordt in aansluiting op de terminologie in de VNG-modelverordening gesproken van ‘aangepast vervoer’, in het vervolg menigmaal afgekort met ‘AV’.

In praktische zin is de volgende werkwijze gehanteerd:

1. selectie gemeenten;
2. gegevensverzameling;
3. verwerking en analyse.

### Selectie gemeenten

Voor deze studie zijn in aanvang 20 gemeenten geselecteerd. Met dit aantal is getracht een goede spreiding te vinden in demografische / geografische kenmerken, wel of niet expliciet bezig met verbetertrajecten en voldoende spreiding in organisatie en inkoop van het aangepaste vervoer. Expliciet dient vermeld te worden dat niet gezocht is naar een representatieve groep van gemeenten, die model staat voor alle gemeenten in Nederland.

Een totaaloverzicht van de wijze waarop afzonderlijke gemeenten hun leerlingenvervoer organiseren, is nergens beschikbaar. Via diverse kanalen is gezocht naar gemeenten waarvan bekend was dat men recent verbetertrajecten had doorgevoerd. Vervolgens is de lijst willekeurig aangevuld op basis van diversiteit in gemeentegrootte en regionale spreiding.

Vrijwel alle gemeenten die middels een brief vanuit V&W zijn benaderd voor deelname aan deze studie hadden direct interesse om mee te doen. Alleen het aspect 'beschikbare tijd' voor de afname van een interview en het leveren van gegevens, heeft twee gemeenten doen besluiten niet mee te doen. Hiervoor zijn eenvoudig twee nieuwe gemeenten bereid gevonden wel mee te doen. Eén gemeente is bij het gehele traject betrokken (interview afgenomen, enkele gegevens aangeleverd), maar is niet in staat geweest binnen de termijn van deze studie financiële gegevens aan te leveren. Door het ontbreken van deze cruciale gegevens, is deze gemeente uiteindelijk niet betrokken bij de analyse en rapportage. In tabel 1.1 zijn de resterende 19 gemeenten vermeld, inclusief aantal inwoners.

Tabel 1.1 geselecteerde gemeenten

Gemeente	inwoners (1999)
1 Renswoude	4004
2 Wester-Koggenland	13420
3 Westerveld	18780
4 Lichtenvoorde	19108
5 Hoogezand – Sappemeer	33066
6 Heerenveen	40443
7 Soest	44241
8 Vlissingen	44302
9 Lelystad	63098
10 Alphen aan den Rijn	69924
11 Spijkenisse	73106
12 Helmond	80098
13 Ede	101700
14 Maastricht	122085
15 Nijmegen	152200
16 Enschede	149520
17 Tilburg	190536
18 Eindhoven	201726
19 Rotterdam	592597

## Gegevensverzameling

Deze benodigde gegevens zijn verzameld aan de hand van interviews met de gemeenten. Daarbij zijn alle factoren besproken die op enigerlei wijze van invloed (kunnen) zijn op de uitgaven voor leerlingenvervoer. Bij de interviews zijn de volgende onderdelen besproken:

- geografische en demografische context;
- interne organisatie / instroom;
- openbaar vervoer, eigen vervoer en (brom)fiets;
- aangepast vervoer;
- overige aspecten.

Een gedetailleerde lijst met gespreksonderwerpen staat in bijlage 2. In bijlage 3 zijn enkele aspecten in de uitvoering van het totale leerlingenvervoer vermeld, die weliswaar geen direct verband hebben met het aangepaste vervoer, maar waarvan bekend is dat de meeste geïnterviewde gemeenten hierin geïnteresseerd zijn.

Aan het einde van de interviews is een 'lijst van benodigde gegevens' (met toelichting) achtergelaten (zie bijlage 4). Deze gegevens zijn vervolgens door de gemeenten aangeleverd. Hierbij zaten ook relevante beleidsstukken van de gemeenten met betrekking tot uitvoeringsvarianten. De kwantitatieve gegevens zijn door DTV Consultants direct verwerkt en gecheckt bij de gemeenten. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de gegevensverzameling.

Globaal zijn binnen deze studie drie hoofdgroepen van gegevens te onderscheiden:

1. *Kwalitatief overzicht* : relevante aspecten bij de organisatie van het totale leerlingenvervoer, deels ten behoeve van het onderling informeren van gemeenten en deels als verklarende aspecten voor gevonden verschillen in doelmatigheid;
2. *Aangepast vervoer over de jaren 1997 t/m 1999*: in combinatie met maatregelen in die jaren kunnen deze bijdragen aan inzicht in de prijsgevoeligheid van kwaliteitsverlangens;
3. *Vervoerprestatie versus de kosten in het aangepaste vervoer voor het schooljaar 1999-2000*: door onderlinge vergelijking van gemeenten geven deze inzicht in de meest effectieve uitvoeringsvarianten wat betreft doelmatigheid.

## Verwerking en analyse

Het "inzicht geven in de meest effectieve verbeteropties wat betreft doelmatigheid" en "inzicht geven in de prijsgevoeligheid van kwaliteitverlangens van opdrachtgevers" wordt verkregen vanuit geconstateerde verschillen in kengetallen. Deze kengetallen zijn op uniforme wijze tot stand gekomen en als zodanig onderling vergelijkbaar. Vervolgens is naar een verklaring gezocht voor de onderlinge verschillen in kengetallen. De aspecten die een rol spelen zijn:

- demografische/geografische aspecten;
- indicatiebeleid;
- de inkoop en organisatie en/of;
- de (kwaliteit van) uitvoering van het aangepaste vervoer.

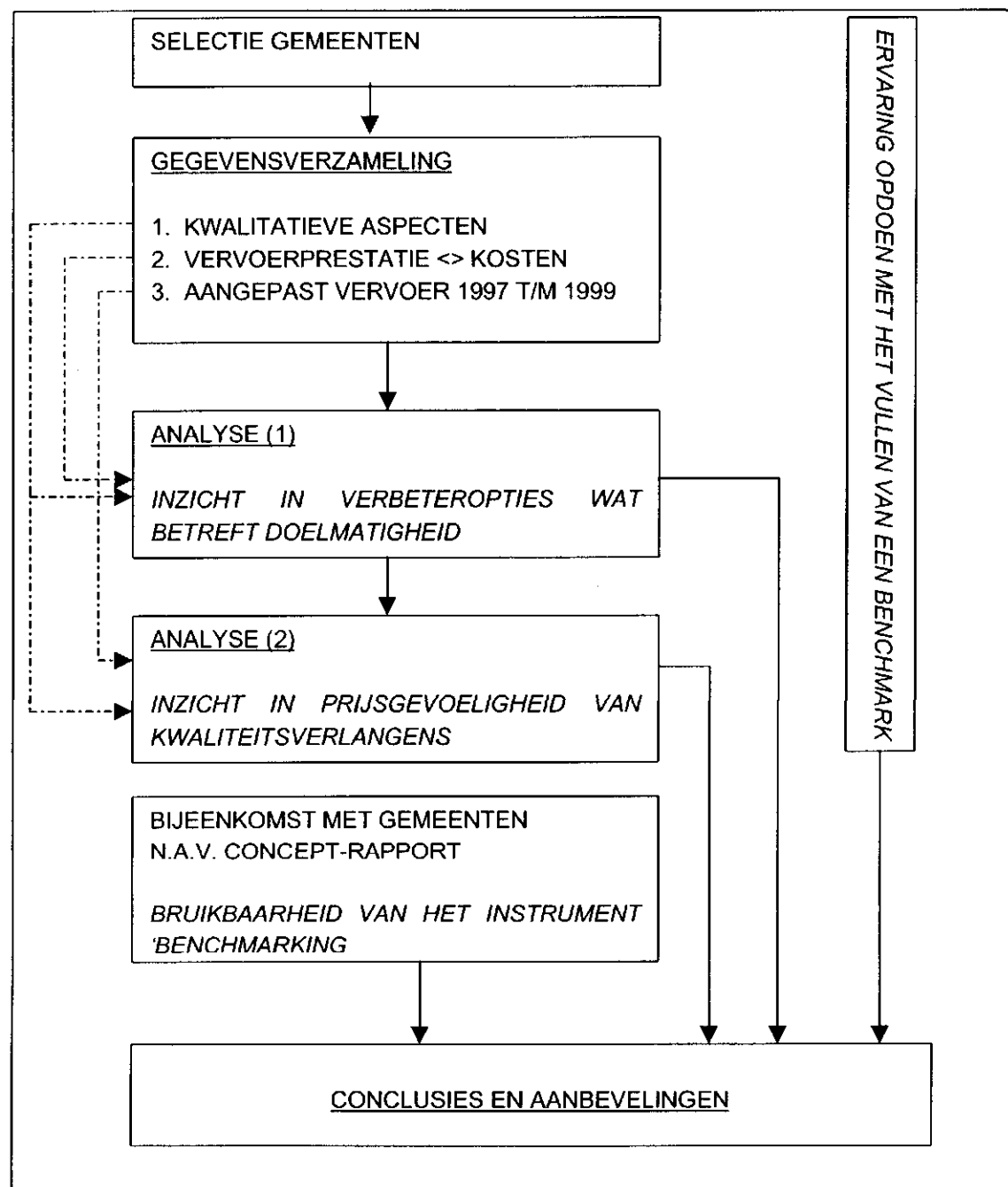
Het proces van de analyse en de resultaten zijn beschreven in de hoofdstukken 3 en 4 voor de doelmatigheid respectievelijk kwaliteitsverlangens.

De resterende doelstelling "ervaringen opdoen met het vullen van een benchmark in het doelgroepenvervoer, door zowel de kosten als geleverde vervoerprestatie voor verschillende

gemeenten vergelijkbaar in beeld brengen” geldt voor de gehele studie. Voor de doelstelling “zicht geven op de bruikbaarheid van het instrument ‘benchmarking’” is de mening van gemeenten nog het meest van belang. Aan de hand van het concept-rapport is een bijeenkomst gehouden met de gemeenten over de bruikbaarheid van de studieresultaten (zie paragraaf 5.2).

De werkwijze voor deze studie is schematisch weergegeven in figuur 1.2 waarin de doelen voor de studie cursief zijn weergegeven.

Figuur 1.2: werkwijze



## **1.5 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de gegevensverzameling, de wenselijkheid en mogelijkheid voor het verkrijgen van de gegevens. In hoofdstuk 3 wordt de analyse van de doelmatigheid van het aangepaste vervoer beschreven, in hoofdstuk 4 de prijsgevoeligheid van kwaliteitsverlangens. De bruikbaarheid van het instrument 'benchmarking', zowel vanuit ervaring opgedaan bij deze studie als vanuit de gemeenten zelf, is weergegeven in hoofdstuk 5. Het rapport eindigt met conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 6.



## 2. GEGEVENSVERZAMELING

---

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wenselijkheid en mogelijkheid voor het verkrijgen van gegevens ten aanzien van de doelstellingen:

- inzicht geven in de meest effectieve verbeteropties wat betreft doelmatigheid ;
- inzicht geven in de prijsgevoeligheid van kwaliteitverlangens van opdrachtgevers.

In het vorige hoofdstuk is reeds aangegeven dat het inzicht wordt verkregen door te starten met een (uniform verkregen) kengetal, waarna een verklaring wordt gezocht voor de onderlinge verschillen.

Het inzicht in de doelmatigheid van het aangepast vervoer wordt verkregen vanuit een kengetal die de verhouding 'aanbod vervoer' (vervoerprestatie) en 'gerealiseerde kosten' goed weergeeft. In paragraaf 2.1 wordt hierop ingegaan. Hieruit komen al aanwijzingen voor het inzicht in de prijsgevoeligheid van kwaliteitsverlangens. Dit inzicht wordt vergroot door de kostenontwikkeling van het aangepaste vervoer over de laatste jaren en relevante literatuur te betrekken. In paragraaf 2.2 respectievelijk 2.3 wordt hierop ingegaan.

### 2.1 Kosten versus vervoerprestatie

Indien het aanbod van vervoer vanuit de gemeenten – de vervoerprestatie- wordt afgezet tegen die kosten die de vervoerders hiervoor in rekening brengen, kunnen uitspraken gedaan worden over de doelmatigheid.

De vervoerprestatie is het 'pakket' dat iedere gemeente uit te besteden heeft. Doordat gemeenten en vervoerders de vervoerprestatie op verschillende wijzen vertalen naar een ritplanning, ontstaan uiteindelijk verschillen in de kosten. Verschillende uitvoeringsvarianten ontstaan door bijvoorbeeld de keuze voor :

- opstapplaatsen, voor diverse doelgroepen, en/of;
- integraal doorgevoerde 'één leerling per zitplaats', en/of;
- gebruik maken van touringcars.

Naast deze uitvoeringsvarianten in de ritplanning zijn er nog verschillen in de aanpak vanuit de gemeenten zelf. Diverse gemeenten hebben recent openbaar aanbesteed, in het verleden mogelijke uitvoeringsvarianten vergeleken op kostenconsequenties, bewust voor kwalitatief goed vervoer gekozen, enzovoort. De vervoerprestatie is aldus méér dan alleen een kwantitatief gegeven. Ook kwalitatieve keuzes dragen bij aan de interpretatie van de verschillen in het kengetal 'kosten versus vervoerprestatie'.

#### Vervoerprestatie schooljaar 1999-2000

Ten aanzien van de beschikbaarheid van vervoerprestatie-gegevens geldt het volgende:

- de vervoerprestatie in termen van gerealiseerde voertuiguren of chauffeursuren konden niet uniform en betrouwbaar voor alle gemeenten worden verkregen. De redenen hiervoor zijn dat deze gegevens lang niet altijd bij de gemeenten bekend zijn, en indien ze beschikbaar waren, onduidelijk was of het beladen of onbeladen uren betreft;

- de vervoerprestatie in termen van gerealiseerde voertuigkilometers konden om dezelfde redenen niet uniform en betrouwbaar voor alle gemeenten worden verkregen;
- aan de hand van een leerlingadres (geanonimiseerd) en een schooladres kon een volledig, objectief, betrouwbaar en uniform beeld van de theoretische vervoerprestatie in *leerlingkilometers* worden verkregen.

**De term 'leerlingkilometers' is voor deze studie geïntroduceerd. Het betreft een optelsom van alle individuele kilometers die leerlingen tussen de woning en de school op jaarbasis af moet leggen, via de kortste route over de weg.**

Voor het verkrijgen van de leerlingkilometers is gevraagd naar de adressen van leerlingen in het aangepaste vervoer op een specifieke peildatum. Als peildatum is gekozen eerste kwartaal 2000, aangezien het leerlingaantal dan meestal 'op z'n top' is. Aangezien de gegevens veelal geselecteerd per school werden aangeleverd, kon automatisch het onderscheid naar:

- dagelijks vervoer of weekendvervoer;
- school binnen of buiten gemeente;
- school valt wel of niet onder Wet op Primair Onderwijs (met het oog op de één leerling per zitplaatsregeling).

Voor de berekening is een format ontwikkeld aan de hand waarvan de door ons verwerkte gegevens zijn gecheckt bij de gemeenten (zie figuur 2.1)

**Figuur 2.1:** format vervoerprestatie

#### Vervoerprestatie aangepast vervoer schooljaar 1999-2000

##### Gemeente X

School	# leerl.	gem. afstand	# ritten p.j.	lkkm per jaar	dagelijks/ weekend	lokaal	WPO
School A - dagelijks	57	5,1	400	116280	1	2	2
School B - dagelijks	68	4,8	400	130560	1	2	2
School C	78	5	400	156000	1	1	1
School D	22	4,1	400	36080	1	1	1
School E	10	3,4	400	13600	1	2	2
School F	23	4,6	400	42320	1	2	2
School G	9	6,8	400	24480	1	2	2
School H	15	4,7	400	28200	1	1	2
School A - weekend	15	4	80	4800	2	2	2
School B - weekend	13	4	80	4160	2	2	2
School I	9	4,7	80	3384	2	1	2
School J	23	3,7	80	6808	2	1	2
<b>Totaal</b>	<b>342</b>			<b>566672</b>			
dagelijks	282			547520			
weekend	60			19152			
lokaal	300			486272			
WPO	128			201040			

Bij de format van figuur 2.1 gelden de volgende opmerkingen:

- alle afstanden tussen de woning en school *over de weg* zijn met Easy Travel berekend, ook indien de gemeenten deze zelf hadden gemeten en geregistreerd (i.v.m. uniformiteit);
- voor dagelijks vervoer is standaard 400 ritten per jaar genomen en voor weekendvervoer 80 ritten, ook indien individuele leerlingen niet het volledig aantal dagen gebruik maken van het vervoer.

### **Vervoerkosten schooljaar 1999-2000**

Bij het bepalen van de kosten voor het vervoer bleek de segmentatie die bij de vervoerprestatie is aangebracht (wel niet dagelijks vervoer, lokaal vervoer en/of WPO-vervoer), niet bij de kosten tot uitdrukking kon komen. De oorzaken hiervoor zijn:

- er is vaak sprake van een totaalpakketprijs voor het vervoer, zonder onderverdeling;
- er wordt veelal samengewerkt tussen gemeenten: daardoor zitten leerlingen uit verschillende gemeenten in één voertuig, waardoor de individuele kosten van gemeenten niet altijd bepaald konden worden;
- regelmatig zitten wel en niet WPO-leerlingen in hetzelfde voertuig, waardoor ook dit onderscheid niet kon worden aangebracht.

Bij de vervoerkosten 1999-2000 zijn uitsluitend de kosten voor het *reguliere* aangepaste vervoer tussen woning en school achterhaald! Dit is exclusief incidentele vervoerkosten als vervoer naar stageadressen, bij ziekte en meerdere oppasadressen. Dit sluit ook aan op de berekende leerlingkilometers.

Uiteindelijk is voor de berekening van de structurele kosten voor het vervoer tussen de woning en de school voor het schooljaar 1999-2000 veelal gebruik gemaakt van recente gespecificeerde maandfacturen van vervoerders, die omgerekend zijn naar een jaartotaal.

Het resultaat van de kosten en vervoerprestatie is samengevat in het kengetal 'kosten per leerlingkilometer', die de doelmatigheid van het vervoer uniform en objectief weergeeft. In hoofdstuk 3 volgt een analyse van de verschillen in dit kengetal.

## **2.2 Kosten aangepast vervoer 1997, 1998 en 1999**

De kostenontwikkeling over de laatste jaren, in relatie tot trends en verbetertrajecten, draagt bij aan het inzicht in de prijsgevoeligheid van kwaliteitsverlangens.

Gegeven de beschikbaarheid van gegevens bij de gemeenten, is de volgende definitie gehanteerd:

- kosten voor aangepast vervoer van de *kalenderjaren* 1997, 1998 en 1999
- de *totale gerealiseerde kosten* voor het aangepast vervoer, dus inclusief begeleiding incidenteel vervoer, stagevervoer, etc.).

Deze gegevens konden relatief eenvoudig door de financiële afdelingen bij de gemeenten worden geleverd.

Parallel hieraan is gevraagd naar het aantal leerlingen in het aangepast vervoer in deze kalenderjaren. Dit om te bepalen of fluctuaties in kosten direct gerelateerd kunnen worden aan aantal leerlingen in die jaren. Hierbij was het niet relevant om één peildatum voor alle

gemeenten aan te houden. Het betreft immers een trend in aantal leerlingen (geïndexeerd). Van belang was dat de gegevens van de drie kalenderjaren bij individuele gemeenten uit dezelfde bron komen, ook wat betreft peildatum (maand van het jaar).

## **2.3 Literatuur**

Ook de 'literatuur' draagt bij aan het inzicht in de prijsgevoeligheid van kwaliteitsverlangens.

Een aantal gemeenten, veelal de grotere gemeenten, heeft in het verleden varianten in uitvoering/kwaliteit van het aangepaste vervoer overwogen. Dit is deels aan de hand van studies, deels als opties gevraagd in bestekken tijdens openbare aanbestedingen. Aan de gemeenten is gevraagd of men notities of rapporten hiervan had. Verder is specifiek gevraagd naar de correspondentie tussen vervoerder(s) en gemeenten omtrent de wettelijke regeling 'één leerling per zitplaats' met ingang van 1 augustus 1998. Deze stukken zijn bestudeerd.

### 3. ANALYSE DOELMATIGHEID AANGEPAST VERVOER

**"Inzicht geven in de meest effectieve verbeteropties wat betreft doelmatigheid."**

Het vertrekpunt voor de analyse van de doelmatigheid van het aangepaste vervoer is het kengetal 'kosten per leerlingkilometer', gevolgd door een mogelijke verklaring van verschillen uit een reeks van aspecten. De verschillen worden bepaald door verschillen in:

1. samenstelling bevolking (leeftijdsopbouw, opleidingsniveau, etc.);
2. geografische opbouw (wegennet, beschikbaarheid onderwijsvoorzieningen etc.);
3. indicatiebeleid (harde en zachte criteria bij beoordeling van aanvragen voor vervoer);
4. organisatie en inkoop (in- en extern) vervoer;
5. inzet(planning) / uitvoering : kenmerken en kwaliteitsaspecten.

Op de genoemde aspecten 4 en 5 kan een gemeente invloed uitoefenen, daar is daadwerkelijk sprake van uitvoeringsvarianten. De eerste twee kunnen door een gemeente niet of nauwelijks worden beïnvloed, maar hebben wel invloed op het kengetal. Zij vormen feitelijk het kader, de beperkingen, voor doelmatig beleid en ritplanning. Bij de derde, het indicatiebeleid, heeft een gemeente weliswaar beleidsvrijheid, maar is geen onderwerp van studie.

De feitelijke analyse van de doelmatigheid dient als zodanig vooraf te worden gegaan door de beperkingen voor de ritplanning en het indicatiebeleid, waarbinnen gemeenten en vervoerders (moeten) opereren. In paragraaf 3.1 is dit beschreven. In paragraaf 3.2 komen die aspecten aan de orde, waar daadwerkelijk sprake is van keuze in uitvoeringsvarianten.

#### 3.1 Mogelijkheden en beperkingen

Tabel 3.1: Kengetallen aangepast vervoer (AV)

Gemeente		totale kosten AV schooljaar 1999-2000	kosten AV per		
nr	naam		inwoner	leerling AV	leerlingkm.
1	Renswoude	148294	37	9268	0,92
2	Wester-Koggenland	295055	22	6147	1,00
3	Westerveld	632332	34	8431	0,89
4	Lichtenvoorde	175000	9	4070	0,53
5	Hoogezand – Sappemeer	620000	19	3949	0,64
6	Heerenveen	449983	11	3913	0,50
7	Soest	810000	18	4309	0,87
8	Vlissingen	473676	11	3076	0,64
9	Lelystad	2177640	35	6100	0,95
10	Alphen aan den Rijn	833873	12	5380	1,00
11	Spijkenisse	1220374	17	4343	0,64
12	Helmond	825000	10	2653	0,63
13	Ede	2485410	24	4478	0,81
14	Maastricht	1354573	11	3187	1,03
15	Nijmegen	1478919	10	4238	1,17
16	Enschede	1673246	11	2145	0,76
17	Tilburg	2757158	14	3813	0,93
18	Eindhoven	3561411	18	5192	1,36
19	Rotterdam	6201900	10	5194	1,51
Gemiddeld (gewogen)		nvt	14	4195	0,96

De doelmatigheid wordt uitgedrukt in het kengetal 'kosten per leerlingkilometer'. De fysieke samenstelling, geografische context en indicatiebeleid bepalen voornamelijk de absolute totale kosten voor aangepast vervoer. De invloed van deze aspecten worden zichtbaar in de kengetallen 'kosten per inwoner' en 'kosten per leerling' (de laatste ook wat meer door de doelmatigheid). Deze kengetallen zijn daarom ook opgenomen in tabel 3.1. Er blijken grote absolute en relatieve verschillen in de uitgaven voor het leerlingenvervoer te zijn.

Ten behoeve van inzicht in het 'indicatiebeleid' en 'samenstelling bevolking' is in tabel 3.2 het totaal aantal leerlingen in het aangepaste vervoer (peildatum: eerste kwartaal 2000) weergegeven, in relatie tot het aantal inwoners van de betreffende gemeente en in relatie tot leerlingen die een beschikking hebben voor een andere vervoerwijze (openbaar vervoer / eigen vervoer / fiets).

Tabel 3.2: AV-beschikkingen

Gemeente		Totaal AV-leerlingen voorjaar 2000	AV-leerlingen per 1000 inw.	Aandeel AV-leerl. op totaal aan beschikkingen
1	Renswoude	16	4,0	?
2	Wester-Koggenland	48	3,6	86%
3	Westerveld	75	4,0	59%
4	Lichtenvoorde	43	2,3	85%
5	Hoogezand – Sappemeer	157	4,7	90%
6	Heerenveen	115	2,8	71%
7	Soest	188	4,2	56%
8	Vlissingen	154	3,5	67%
9	Lelystad	357	5,7	79%
10	Alphen aan den Rijn	155	2,2	?
11	Spijkenisse	281	3,8	91%
12	Helmond	311	3,9	93%
13	Ede	555	5,5	85%
14	Maastricht	425	3,5	76%
15	Nijmegen	349	2,3	59%
16	Enschede	780	5,2	69%
17	Tilburg	723	3,8	78%
18	Eindhoven	686	3,4	84%
19	Rotterdam	1194	2,0	49%
Gemiddeld (gewogen)			3,3	

Er blijken aanzienlijke verschillen te zijn in het aantal leerlingen aangepast vervoer per 1000 inwoners en in relatie tot beschikkingen die voor overige vervoerwijzen worden afgegeven. Voor een deel worden deze bepaald door de beschikbaarheid aan onderwijsvoorzieningen (zie verderop), voor een deel door het indicatiebeleid. Gemeenten hebben –binnen marges- een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van:

- de instroom: door middel van de vaststelling van kilometergrenzen (afstand woning-school) om sowieso in aanmerking te komen voor leerlingenvervoer, in welke vorm dan ook;
- de toekenning van aangepast vervoer: gemeenten kunnen meer of minder soepel omgaan met het toekennen van aangepast vervoer in plaats van OV, eigen vervoer of fiets.

De invulling van die beleidsvrijheid ten aanzien van de instroom en toekenning van aangepast vervoer is vastgelegd in een 'lokale verordening leerlingenvervoer'. In bijlage 5 zijn van alle lokale verordeningen de kilometergrenzen en toewijzingscriteria voor aangepast vervoer vermeld. Daaruit blijkt dat de verschillen op papier klein zijn, in de praktijk is echter sprake van grote verschillen. Dit geldt met name ten aanzien van het (soepel of streng) afgeven van een beschikking 'aangepast vervoer'. De keuzes die hieraan ten grondslag liggen hebben betrekking op verschillen in beleidsopvattingen en beleidspraktijk.

De gemeenten Lichtenvoorde en Nijmegen zoeken samen met de schoolhoofden actief naar een zelfstandige vorm van vervoer op zo jong mogelijke leeftijd ('zelfredzaamheid'). Heerenveen kijkt heel nadrukkelijk, in samenspraak met ouders en scholen, of bepaalde leerlingen vroegtijdig uit het aangepaste vervoer kunnen om plaats te maken voor een nieuwe leerling op het moment dat een busje vol zit. *Hoewel een veelheid aan factoren het aantal leerlingen AV per 1000 inwoners bepaalt, lijkt een werkwijze als bij deze gemeenten zich uit te betalen (zie tabel 3.3). Een leerling in het aangepaste vervoer is namelijk vele malen duurder dan een leerling in het openbaar vervoer of met eigen vervoer.*

De beschikbaarheid van bepaalde typen onderwijsvoorzieningen in de nabijheid heeft vanwege de instroomcriteria (kilometergrenzen) invloed op het aantal leerlingen per 1000 inwoners. De gemiddelde afstanden tussen woning en school bepalen voor een groot deel de totale absolute kosten voor het aangepaste vervoer, dus indirect per leerling en per inwoner. In tabel 3.3 is aan de hand van de maatstaven 'aandeel lokale/interlokale leerlingen' en 'gemiddelde afstand woning-school' de beschikbaarheid van onderwijsvoorzieningen getypeerd.

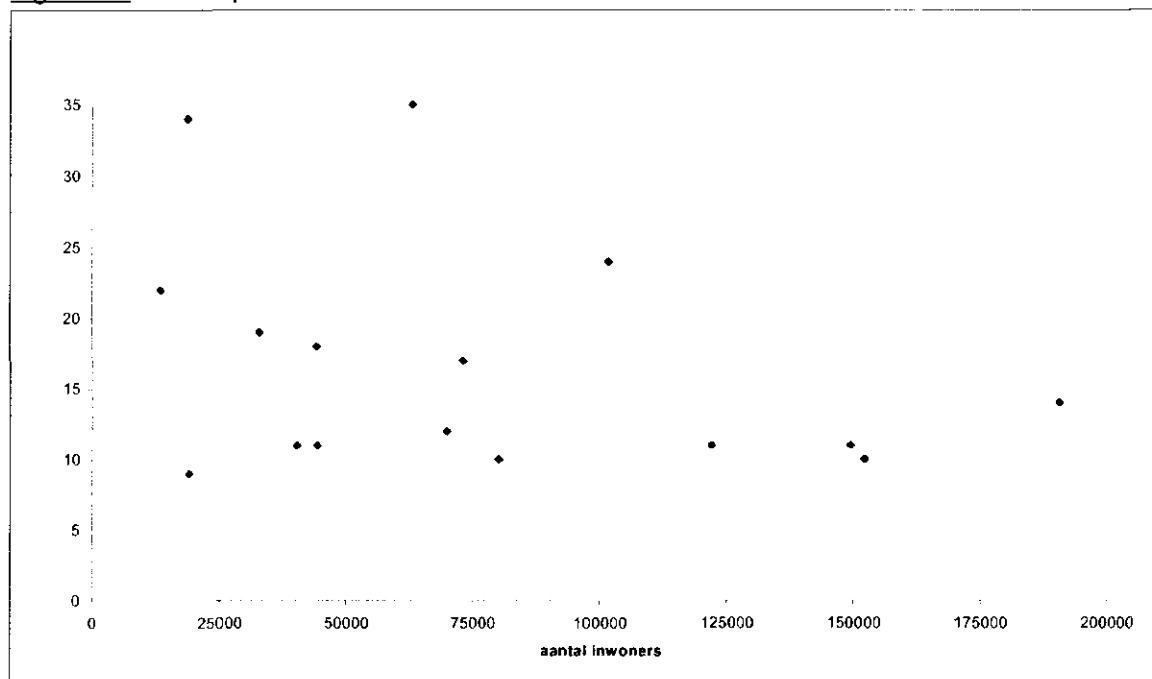
Tabel 3.3: beschikbaarheid onderwijsvoorzieningen

Gemeente		Kengetal .		Aandeel leerlingen AV		Gem. afstand (km.)	
nr	naam	kosten per inwoner	kosten per leerling AV	lokaal	interlokaal	lokaal	interlok.
1	Renswoude	37	9268	0%	100%	-	25,2
2	Wester-Koggenl.	22	6147	0%	100%	-	15,0
3	Westerveld	34	8431	0%	100%	-	23,7
4	Lichtenvoorde	9	4070	53%	47%	2,7	38,1
5	Hoogez.-Sappem.	19	3949	22%	78%	3,8	19,0
6	Heerenveen	11	3913	38%	62%	7,6	27,3
7	Soest	18	4309	0%	100%	-	12,4
8	Vlissingen	11	3076	26%	74%	3,5	14,5
9	Lelystad	35	6100	69%	31%	5,3	39,2
10	Alphen a/d Rijn	12	5380	50%	50%	3,6	22,6
11	Spijkenisse	17	4343	24%	76%	3,0	21,6
12	Helmond	10	2653	68%	32%	4,0	24,7
13	Ede	24	4478	35%	65%	6,9	17,7
14	Maastricht	11	3187	78%	22%	4,7	17,6
15	Nijmegen	10	4238	45%	55%	4,9	12,5
16	Enschede	11	2145	93%	7%	5,3	26,7
17	Tilburg	14	3813	65%	35%	5,4	19,9
18	Eindhoven	18	5192	74%	26%	5,6	20,6
19	Rotterdam	10	5194	94%	6%	7,6	21,3

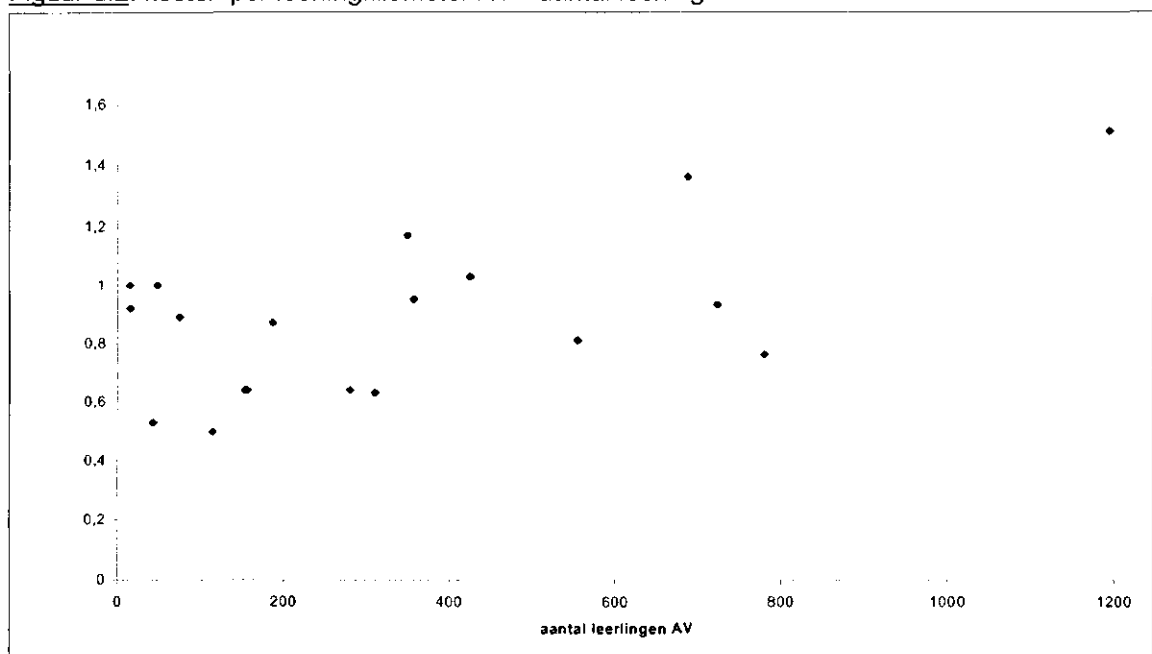
In de grafieken 3.1 en 3.2 wordt weergegeven in hoeverre sprake is van schaalvoordelen. De veronderstellingen die hieraan ten grondslag liggen zijn:

- grafiek 3.1: hoe meer inwoners, hoe lager de kosten voor aangepast vervoer per inwoner (voor de leesbaarheid is de gemeente Rotterdam weggelaten);
- grafiek 3.2: hoe meer leerlingen in het aangepaste vervoer, hoe lager de kosten per leerlingkilometer.

**Figuur 3.1:** kosten per inwoner \* aantal inwoners



**Figuur 3.2:** kosten per leerlingkilometer AV \* aantal leerlingen AV





Vanuit de veronderstellingen dat kwantumvoordelen optreden, zou men in de figuren 3.1 en 3.2 een denkbeeldige dalende lijn in de puntenwolk moeten zien. Deze schaalvoordelen worden vanuit deze figuren niet geconstateerd.

Vanuit de adressen van de leerlingen en de scholen maken gemeente en/of vervoerder een ritplanning, inclusief de soorten vervoermiddelen (de inzetplanning). Een (financieel) optimale inzetplanning bestaat in theorie uit de inzet van grote vervoermiddelen met een hoge bezettingsgraad. De mogelijkheden voor een optimale inzetplanning nemen toe bij meer gebundelde vervoerstromen, veelal mogelijk bij veel leerlingen (dus grotere gemeenten). Hierop hebben gemeenten zelf nauwelijks invloed. Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor een optimale inzetplanning is het totale aanbod aan vervoer opgedeeld in drie groepen ('segmenten') De volgende segmenten zijn onderscheiden:

- dagelijks vervoer – *lokaal*, dus school en woning binnen de gemeente gelegen;
- dagelijks vervoer – *interlokaal*;
- weekendvervoer.

In tabel 3.4 is het aandeel leerlingkilometers en het gemiddeld aantal leerlingen per schoollocatie voor ieder segment weergegeven.

**Tabel 3.4:** geografische context – optimale inzetplanning

Gemeente		Aandeel leerlingkilometers			Gemiddeld aantal leerlingen per schoollocatie	
nr	naam	lokaal	interlokaal	weekend	lokaal	interlokaal
1	Renswoude	0%	100%	0%	-	2,0
2	Wester-Koggenl.	0%	96%	4%	-	4,3
3	Westerveld	0%	99%	1%	-	3,4
4	Lichtenvoorde	8%	92%	0%	11,5	2,2
5	Hooge- en Sappem	5%	95%	0%	17,0	5,8
6	Heerenveen	15%	85%	0%	11,0	5,9
7	Soest	0%	98%	2%	-	4,4
8	Vlissingen	7%	89%	4%	39,0	16,1
9	Lelystad	23%	76%	2%	20,3	3,8
10	Alphen a/d Rijn	13%	80%	7%	18,5	3,7
11	Spijkenisse	4%	96%	0%	22,7	6,5
12	Helmond	25%	74%	1%	34,8	8,2
13	Ede	17%	82%	1%	27,4	7,7
14	Maastricht	46%	50%	4%	23,3	13,3
15	Nijmegen	24%	74%	2%	9,6	8,5
16	Enschede	69%	24%	7%	54,4	6,3
17	Tilburg	34%	66%	1%	38,8	12,3
18	Eindhoven	43%	56%	2%	35,4	8,8
19	Rotterdam	82%	15%	4%	26,2	3,0
Gemiddeld (gewogen)		33%	64%	2%	27,0	6,1

Een hoog gemiddeld aantal leerlingen per schoollocatie, binnen het segment waar de meeste reizigerskilometers worden gemaakt, is in principe gunstig voor de inzetplanning. Daarvan is sprake bij Vlissingen, Helmond en alle gemeenten boven 100.000 inwoners (vanaf Ede).

In hoofdstuk 5 wordt teruggekomen op alle voorgaande tabellen, in die zin dat gekeken wordt in hoeverre de niet/nauwelijks te beïnvloeden aspecten in meer of mindere mate een gunstige context vormen voor doelmatig aangepast vervoer.

### 3.2 Uitvoeringsvarianten

Voorgaande paragraaf geeft *geen* uitsluitel over de doelmatigheid van het vervoer, maar beschrijft voornamelijk de totale kosten voor het aangepaste vervoer. In deze paragraaf worden de verschillen in 'kosten per leerlingkilometer' geanalyseerd. Dit kengetal geeft de doelmatigheid het beste weer. De analyse vindt plaats aan de hand van de volgende uitvoeringsvarianten:

1. organisatie en inkoop aangepast vervoer;
2. inzet(planning) / uitvoering : kenmerken en kwaliteitsaspecten.

#### Organisatie en Inkoop

Wat betreft de organisatie en inkoop zijn de volgende aspecten in relatie gebracht tot het kengetal 'kosten per leerlingkilometer':

- samenwerking tussen gemeenten;
- aantal vervoerders/hoofdaannemers (+ verdeling vervoer bij meerdere);
- openbare aanbesteding, aantal onderscheiden percelen (indeling van het totale aanbod);
- verrekeningswijze voor het vervoer.

In tabel 2 uit bijlage 1 is per gemeente de 'samenwerking' met collega-gemeenten beschreven, evenals het aantal hoofdaannemers (vervoerders). De samenwerking is in de meeste gevallen 'beperkt': voor een aantal dunne vervoerstromen (vaak een enkele leerling naar een ver weg gelegen school) wordt contact gezocht met buurgemeenten om leerlingen te combineren in 1 rit.

Vanuit veel verschillende gemeenten gaan een beperkt aantal leerlingen soms dagelijks, maar meestal alleen voor de weekenden, van en naar een aantal gespecialiseerde bovenregionale scholen. Te noemen zijn onder andere De Hondsborg in Oisterwijk, Werkenrode in Groesbeek, Klein Borculo in Borculo en De Berkenschutse in Heeze. Het is wellicht beter om hier de contractvorming en ritaansturing vanuit de scholen te laten plaatsvinden. Zij hebben immers meer belang bij een goede aansturing en bovendien beter (over)zicht op de vervoerstromen.

Een aantal kleine gemeenten heeft samen met buurgemeenten het leerlingenvervoer bij één vervoerder ondergebracht. Aangezien de leerlingen van verschillende gemeenten in één voertuig zitten, moet een goed doordachte verrekening tussen gemeenten worden afgesproken.

De Gemeente Wester-Koggenland vermoedde vooraf dat de daar gekozen verdeelsleutel wel eens in hun nadeel uit zou kunnen vallen. Bij de gemeente Lichtenvoorde was dit juist omgekeerd. Het kengetal 'kosten per leerlingkilometer' wijst opvallend richting hun vermoedens.

In de tabellen 3.5 en 3.6 is ingegaan op de aspecten 'openbare aanbesteding' en 'verrekeningswijze'.

Tabel 3.5: Openbare aanbesteding

Gemeente		kosten per leerlingkm	openbare aanbesteding	
nr	naam		meest recente	typering
1	Renswoude	0,92	geen, contract per jaar	
2	Wester-Koggenl	1,00	schooljaar 1998-1999	1 pakket 13 gemeenten, europees, 5 percelen
3	Westerveld	0,89	geen, bestaand vervoer miv aug '99 in contract omschreven	
4	Lichtenvoorde	0,53	schooljaar 1997-1998	1 pakket 17 gemeenten, europees, 2 percelen weekend/dagelijks vervoer
5	Hoogez- Sappem	0,64	schooljaar 1996-1997	
6	Heerenveen	0,50	januari 1999	europees, samen met WVG- en ouderenvervoer, leerlingenvervoer 1 perceel
7	Soest	0,87	schooljaar 1999-2000	europees, in 24 percelen
8	Vlissingen	0,64	schooljaar 1998-1999	europees, incl. gemeente Middelburg en zwem/gym, 5 percelen leerlingenvervoer
9	Lelystad	0,95	schooljaar 1997-1998	europees
10	Alphen a/d Rijn	1,00	schooljaar 1998-1999	europees, 1 perceel
11	Spijkenisse	0,64	geen, jaarlijks offertezoek 2 vervoerders	
12	Helmond	0,63	schooljaar 1999-2000	europees, 2 percelen
13	Ede	0,81	schooljaar 1999-2000	europees, incl. zwem/gym, leerlingvervoer 1 perceel
14	Maastricht	1,03	schooljaar 1998-1999	europees, 4 percelen
15	Nijmegen	1,17	schooljaar 1997-1998	europees, 4 percelen
16	Enschede	0,76	lokaal: schooljaar 1997-1998, interlokaal geen, jaarlijks offertezoek	europees, 1 perceel (alleen lokaal)
17	Tilburg	0,93	januari 1999	europees, 1 perceel
18	Eindhoven	1,36	geen, bestaand contract 1997 verlengd	
19	Rotterdam	1,51	schooljaar 1998-1999	europees, 5 percelen

75% van de betrokken gemeenten heeft in de laatste 5 jaar het vervoer openbaar aanbesteed. Uit tabel 3.5 kan niet worden afgeleid of dit doorgaans duurder of goedkoper vervoer heeft opgeleverd (zie ook hoofdstuk 5).

Een aantal gemeenten heeft bij een recente aanbesteding bewust gekozen voor het opdelen van het totale pakket leerlingenvervoer in meerdere onderdelen, 'percelen' genaamd. Het onderscheid in percelen soms gebaseerd op lokaal/interlokaal-vervoer, meestal op basis van voertuigsoort (wel/niet touringcar). De gedachte achter een indeling in percelen is onder andere dat zo niet alleen de grote vervoerders in kunnen schrijven (dreigende monopoliepositie) en per perceel de beste economische keuze kan worden gemaakt. Uit tabel 3.5 komt een financieel voordeel als gevolg van het opdelen in percelen niet expliciet naar voren.

Tabel 3.6: Verrekeningswijze

Gemeente		kosten per leerlingkm	verrekening met hoofdaannemer(s)	
nr	naam		Basisprijs	mutatietarief
1	Renswoude	0,92	per rit per dag	op ritniveau
2	Wester-Koggenl	1,00	totaalprijs per jaar	o.b.v. voertuiguur
3	Westerveld	0,89	per rit per dag	op ritniveau
4	Lichtenvoorde	0,53	totaalprijs per jaar	o.b.v. voertuigkilometer en uren
5	Hoogez - Sappem	0,64	totaalprijs per jaar	extra voertuig
6	Heerenveen	0,50	totaalprijs per jaar	extra rit
7	Soest	0,87	per rit per dag	op ritniveau
8	Vlissingen	0,64	per rit per dag	op ritniveau
9	Lelystad	0,95	totaalprijs per vervoerder per jaar	o.b.v. voertuiguren
10	Alphen a/d Rijn	1,00	deels per leerling per dag, deels per rit per dag	per leerling resp. ritniveau
11	Spijkenisse	0,64	per rit per dag	op ritniveau
12	Helmond	0,63	totaalprijs per jaar	per voertuigkilometer
13	Ede	0,81	totaalprijs per jaar	per voertuiguur en -kilometer
14	Maastricht	1,03	prijs per rit per dag	op ritniveau
15	Nijmegen	1,17	totaalprijs per jaar	per staffel van 17 leerlingen
16	Enschede	0,76	prijs per leerling per dag (lokaal), per rit per dag (interlokaal)	per leerling resp. ritniveau
17	Tilburg	0,93	totaalprijs per jaar	per voertuigkilometer
18	Eindhoven	1,36	prijs per voertuig per maand (12 maanden)	per voertuig
19	Rotterdam	1,51	gros per leerling per dag, rest per rit per dag	per leerling resp. ritniveau

Uit tabel 3.6 kan geen (kwantitatief) verband tussen verrekeningswijze en kosten per leerlingkilometer worden afgeleid. Uit de interviews blijkt wel dat de wijze van verrekening nogal wat praktische consequenties heeft, met name ten aanzien van de controle van facturen en definitie van 'mutatie' (zie hoofdstuk 4, controle op uitvoering aangepast vervoer).

Gezien de veelheid aan verklarende factoren is het moeilijk een verband te vinden tussen kosten per leerlingkilometer en de aspecten betreffende de organisatie en inkoop van het aangepaste vervoer.

### Inzetplanning

Wat betreft de inzetplanning worden de volgende aspecten in relatie gebracht met het kengetal 'kosten per leerlingkilometer':

- type voertuigen;
- opstapplaatsen + doelgroep;
- begeleiding in het voertuig;
- zitplaatsregeling;
- combinatie leerlingen van meerdere scholen in 1 voertuig;
- maximale rijtijd.

Deze aspecten zijn in de tabellen 3.7 en 3.8 beschreven.

Tabel 3.7: Inzetplanning (1)

Gemeente		kosten per leerlingkm	grootste voertuig	opstapplaatsen		begeleiding in voertuigen
nr	naam			ja/nee	doelgroep	
1	Renswoude	0,92	taxibus	nee	nvt	nee
2	Wester-Koggenl	1,00	taxibus(*)	ja	VSO, SBO	ja
3	Westerveld	0,89	taxibus	ja	individueel bepaald	nee
4	Lichtenvoorde	0,53	midibus (*)	beperkt	VSO, SBO	afh.van leerlingen
5	Hoogez- Sappem	0,64	midibus	ja	individueel bepaald	nee
6	Heerenveen	0,50	midibus	nee	nvt	nee
7	Soest	0,87	touringcar	ja	touringcar	bij touringcar
8	Vlissingen	0,64	touringcar	ja	touringcar, LOM/MLK/ZMLK	bij touringcar
9	Lelystad	0,95	touringcar	ja	?	bij touringcar
10	Alphen a/d Rijn	1,00	taxibus	nee	nvt	nee
11	Spijkenisse	0,64	touringcar	ja	SBO	nee
12	Helmond	0,63	taxibus	nee	nvt	nee
13	Ede	0,81	touringcar	ja	touringcar, SBO	touringcar / ZMOK
14	Maastricht	1,03	touringcar	ja	touringcar, SBO+ZMOK	ja
15	Nijmegen	1,17	taxibus	nee	nvt	nee
16	Enschede	0,76	touringcar	ja	touringcars, MLK	touringcar en ZMLK
17	Tilburg	0,93	taxibus	nee	nvt	nee
18	Eindhoven	1,36	taxibus	nee	nvt	nee
19	Rotterdam	1,51	touringcar	ja	touringcar	bij touringcar

(\*) de leerlingen van deze gemeente maken gebruik van deze voertuigen, voor het totale vervoersysteem van alle gemeenten samen worden wel touringcars ingezet

Tabel 3.8: Inzetplanning (2)

Gemeente		kosten per leerlingkm	zitplaatsregeling 1-op-1	combinatie scholen/leerlingen in 1 voertuig?	max. rijtijd (bestek/contract)
nr	naam				
1	Renswoude	0,92	wettelijk	ja	
2	Wester-Koggen	1,00	integraal	ja	55 min.
3	Westerveld	0,89	wettelijk	ja	
4	Lichtenvoorde	0,53	wettelijk	ja, behalve ZMOK	60 min.
5	Hoogez- Sappe	0,64	wettelijk	ja	55 min.
6	Heerenveen	0,50	wettelijk	ja, liever niet	45 min.
7	Soest	0,87	wettelijk	ja, LOM en MLK	60 min.
8	Vlissingen	0,64	integraal	ja, LOM/MLK/ZMLK	
9	Lelystad	0,95	wettelijk	ja	45 min.
10	Alphen a/d Rijn	1,00	wettelijk	ja, behalve ZMLK	45 min.
11	Spijkenisse	0,64	wettelijk	ja, behalve ZMOK	
12	Helmond	0,63	wettelijk	ja	90 min.
13	Ede	0,81	wettelijk	ja, SBO	
14	Maastricht	1,03	wettelijk	ja, SBO+ZMOK	45-90 min
15	Nijmegen	1,17	wettelijk	ja, behalve ZMOK/ZMLK	
16	Enschede	0,76	wettelijk	ja, beperkt	45 min.
17	Tilburg	0,93	integraal	ja, sporadisch	45 min.
18	Eindhoven	1,36	wettelijk	ja, beperkt	
19	Rotterdam	1,51	wettelijk	ja, alleen touringcars	60 min.

Bij de tabellen 3.7 en 3.8 vallen de volgende zaken op:

- er kan uit de tabellen geen verband worden afgeleid tussen de inzet van touringcars, toepassen van opstapplaatsen en/of begeleiding op (sommige) bussen en de kosten per leerlingkilometer. Voor alle duidelijkheid, de kosten voor aangepast vervoer (zoals opgenomen in het kengetal) is *inclusief* ambtelijke en/of externe begeleiding in de voertuigen;
- in tabel 3.8 staat of de gemeente de zitplaatsregeling in principe volgens de wet toepast of deze integraal heeft doorgevoerd m.i.v. augustus 1998. In de praktijk is het verschil tussen 'wettelijk' en 'integraal' niet groot. Namelijk, daar waar gereden wordt met touringcars, worden deze bussen veelal ingezet bij de 'betere' leerlingen (vaak LOM/MLK). Voor hen geldt formeel dat men met meerdere leerlingen 1 zitplaats mag bezetten, maar de touringcars zitten in de praktijk vaak niet vol. Formeel mogen dan dus meerdere leerlingen op 1 zitplaats, in de praktijk gebeurt dat niet.

In hoofdstuk 4 wordt aan de hand van meerdere gegevens nog uitgebreid stilgestaan bij de prijsgevoeligheid van kwaliteitsverlangens, waaronder de zitplaatsregeling.

#### **Conclusie 'doelmatigheid aangepast vervoer'(hoofdstuk 3)**

1. Er zijn grote verschillen tussen gemeenten in de organisatie, inkoop en inzetplanning van het aangepaste vervoer.
2. Er zijn grote verschillen in de totale kosten voor het aangepaste vervoer. De verschillen worden voor een deel bepaald door de samenstelling van de bevolking, geografische opbouw en indicatiebeleid.
3. Het is goed mogelijk om de kosten en de vervoerprestatie voor de gemeenten vergelijkbaar in beeld te brengen aan de hand van het kengetal 'kosten per leerlingkilometer'.
4. Binnen dit kengetal, die de doelmatigheid van het vervoer zichtbaar maakt, zijn grote verschillen geconstateerd. Hieruit komt een 'bandbreedte' naar voren.
5. De verschillen worden door een groot aantal aspecten verklaard, waarop gemeenten in meer of mindere mate invloed hebben. De invloed van een enkel uitvoeringsaspect op de kosten per leerlingkilometer kunnen met een aantal van 19 gemeenten niet (uniform) inzichtelijk worden gemaakt. Met een groot aantal gemeenten binnen een benchmark kan met 'multivariate analyse' het effect van een individuele uitvoeringsaspect in beeld worden gebracht. Bij een dergelijke statistische analyse worden meerdere aspecten en hun mogelijke samenhang bestudeerd.

## 4. PRIJSGEVOELIGHEID VAN KWALITEITSVERLANGENS

### "Inzicht geven in de prijsgevoeligheid van kwaliteitverlangens van opdrachtgevers."

In het vorige hoofdstuk is gebleken dat uit de analyse van het kengetal 'kosten per leerlingkilometer' geen inzicht wordt verkregen in de prijsgevoeligheid van een enkel kwaliteitsverlangen/uitvoeringsvariant. In dit hoofdstuk wordt aan de hand van een tweetal additionele bronnen gekeken of dit inzicht wel kan worden verkregen, met als casus de één-op-één-zitplaatsregeling. De additionele bronnen zijn:

- de kostenontwikkeling in het aangepaste vervoer over een 1997 t/m 1999 in relatie tot de verbetertrajecten in die periode;
- notities, studies en correspondentie rondom kwaliteitsverlangens / uitvoeringsvarianten.

Tabel 4.1: kostenontwikkeling aangepast vervoer 1997 tot en met 1999 (index)

Gemeente		kosten AV (1997=100)		
nr	naam	1997	1998	1999
1	Renswoude	100	90	94
2	Wester-Koggenland	100	129	130
3	Westerveld (*)		100	105
4	Lichtenvoorde	100	70	75
5	Hoogezand - Sappemeer	100	113	132
6	Heerenveen	100	108	108
7	Soest	100	107	116
8	Vlissingen	100	111	120
9	Lelystad	100	98	106
10	Alphen aan den Rijn	100	102	122
11	Spijkenisse	100	111	101
12	Helmond	100	99	94
13	Ede	100	110	119
14	Maastricht	100	120	103
15	Nijmegen	100	146	159
16	Enschede	100	111	120
17	Tilburg	100	112	126
18	Eindhoven	100	92	110
19	Rotterdam	100	106	128
Gemiddeld (gewogen)		100	109	120

(\*) Vanwege een gemeentelijke herindeling m.i.v. januari 1998 konden de gegevens van 1997 niet worden geleverd (1998=100)

De kostenontwikkeling wordt voor een deel bepaald door eventuele verbetertrajecten die in die periode zijn doorgevoerd. Autonome trends beïnvloeden ook de kostenontwikkeling. Alvorens in paragraaf 4.2 ingegaan wordt op afzonderlijk kwaliteitsverlangens en uitvoeringsvarianten, wordt eerst ingegaan op algemene trends en ontwikkelingen in paragraaf 4.1.

## 4.1 Algemene ontwikkelingen

De groei van het aantal leerlingen in het aangepaste vervoer beïnvloedt direct de kosten, zo mag men veronderstellen. Zeker daar waar een prijs per leerling per dag wordt afgerekend met de vervoerder, is hiervan sprake. Bij bulkcontracten (totaalprijs per jaar) of ritprijzen per dag leidt het toevoegen of vervallen van leerlingen, afhankelijk van de bestaande ritbezettingen op dat moment, tot meer- of minderkosten. Doorgaans zal er een directe relatie zijn tussen het aantal leerlingen in het aangepaste vervoer en de kosten in de loop der jaren.

Jaarlijks wordt bij alle vervoerders een prijsstijging doorgevoerd aan de hand van een prijsindexcijfer. Deze worden door NEA jaarlijks onafhankelijk berekend en door alle vervoerders overgenomen/doorberekend. Het prijsindexcijfer is gespecificeerd naar vervoermiddel (taxi, taxibus, touringcar) en soms ook naar vaste en variabele kosten. Niet iedere gemeente is de laatste jaren met exact hetzelfde prijsindexcijfer geconfronteerd. Doorgaand bedroeg de kostenverhoging ongeveer 3½ %.

In tabel 4.2 zijn de ontwikkelingen in de periode 1997-1999 weergegeven wat betreft het aantal leerlingen en gerealiseerde kosten in het aangepaste vervoer. Hieraan is een gecorrigeerde ontwikkeling toegevoegd. Hierbij zijn vanuit de daadwerkelijke kosten per leerling in 1997, de kosten berekend voor 1998 en 1999 met als uitgangspunten een directe relatie met aantal leerlingen in 1998 en 1999 en een prijsindexcijfer van 3½% per jaar.

Tabel 4.2: kostenontwikkeling in relatie tot aantal leerlingen aangepast vervoer (AV)

Gemeente		leerlingen			kosten AV GEREALISEERD			kosten AV GECORRIGEERD <sup>4</sup>		
nr	naam	1997	1998	1999	1997	1998	1999	1997	1998	1999
1	Renswoude	100	100	105	100	90	94	100	104	112
2	Wester-Koggenl	100	102	107	100	129	130	100	106	114
3	Westerveld		100	110		100	105		100	113
4	Lichtenvoorde	100	94	84	100	70	75	100	97	90
5	Hoogez – Sappem	100	98	100	100	113	132	100	102	107
6	Heerenveen	100	113	128	100	108	108	100	117	137
7	Soest	100	112	107	100	107	116	100	116	114
8	Vlissingen	100	97	96	100	111	120	100	100	103
9	Lelystad	100	105	100	100	98	106	100	108	107
10	Alphen a/d Rijn	100	124	117	100	102	122	100	128	125
11	Spijkensisse	100	103	87	100	111	101	100	107	93
12	Helmond	100	101	98	100	99	94	100	105	105
13	Ede	100	100	111	100	110	119	100	104	119
14	Maastricht	100	104	93	100	120	103	100	108	100
15	Nijmegen	100	82	95	100	146	159	100	85	101
16	Enschede	100	104	107	100	111	120	100	108	114
17	Tilburg	100	101	111	100	112	126	100	105	119
18	Eindhoven	100	102	103	100	92	110	100	106	110
19	Rotterdam	100	107	108	100	106	128	100	111	115
Gemiddeld (gewogen)		100	104	105	105	109	120	100	108	112

<sup>4</sup> Verwachte kostenontwikkeling op basis van ontwikkeling aantal leerlingen AV en prijsindexcijfer voor het vervoer



De gecorrigeerde kostenontwikkeling uit tabel 4.2 geeft een soort verwachte kostenontwikkeling voor een situatie waarbij geen wezenlijke andere maatregelen/ontwikkelingen spelen dan de ontwikkeling in aantal leerlingen en een jaarlijks prijsindexcijfer. Bij de interpretatie van de tabel geldt een waarschuwing: met name door de kleinere gemeenten is aangegeven dat het leerlingenvervoer "moeilijk te begroten" is. Eén leerling meer of minder, die bijvoorbeeld individueel per taxi vervoerd moet worden naar een ver weg gelegen school, kan van het ene op het andere jaar leiden tot een (relatief) sterke kostenstijging of –daling.

Uit de interviews kwam een reeks van tendensen naar voren, die volgens de geïnterviewden meestal een kostenverhogend effect hebben. Meer dan eens genoemd zijn (in volgorde van meest genoemd):

1. er zijn steeds meer leerlingen met problemen, met ook meer en ernstigere lichamelijke en/of geestelijke problemen per leerling;
2. in aansluiting op het voorgaande punt moeten de leerlingen naar meer specialistische scholen ('zorg op maat', meer richtingen), waardoor bij de vervoerstromen de gemiddelde bezettingsgraad daalt en de gemiddelde afstand tussen woning en school langer wordt;
3. meer 'crisisopvang': (tijdelijke) verandering van adres van de leerling, waarbij het beter is voor het kind dat deze op de school blijft;
4. er komt de laatste jaren beduidend meer stagevervoer: indien stages in het onderwijsprogramma zijn opgenomen, dient de gemeente het vervoer van/naar de stageplaats te verzorgen;
5. door bezuinigingen bij andere instanties komt vervoer via privaatrechtelijke regelingen die in het verleden zijn opgestart bij de gemeenten terecht (zoals naar logeerhuizen, AwbZ).

Trends die kostenverlagend uitpakken zijn zelden genoemd. Eén trend daarvan is meerdere malen genoemd, namelijk het feit dat schoolhoofden zelfredzaamheid stimuleren, waardoor het toewijzen van aangepast vervoer steeds minder een automatisme wordt.

In tabel 4.3 is onder de kop 'genoemde trends' aangegeven of de gemeenten de hiervoor beschreven trends hebben genoemd. Hierbij is de volgende codering aangehouden:

- (+): de gemeente heeft één of meerdere trends genoemd en daarbij aangegeven dat deze een merkbaar kostenverhogend effect had;
- (-) idem, maar dan kostenverlagend ;
- (0) gemeente heeft geen trends genoemd dan wel trends genoemd zonder merkbaar effect

Verder zijn in tabel 4.3 die maatregelen aangegeven die in de jaren 1997 tot en met 1999 zijn doorgevoerd. Met opzet is hierbij de feitelijke kostenontwikkeling weergegeven ten opzichte van de gecorrigeerde kostenontwikkeling (gecorrigeerd voor de ontwikkeling van het aantal leerlingen en prijsindexcijfers voor vervoerkosten). Indien in de tabel bijvoorbeeld sprake is van '+5' dan liggen de feitelijke kosten 5% hoger dan verwacht (volgens correctie). Op deze wijze wordt het mogelijke effect van de trends en maatregelen het meest geïsoleerd zichtbaar.

**Tabel 4.3:** kostenontwikkeling ten opzichte van trends en maatregelen

Gemeente		Kosten AV (feitelijk minus correctie) <sup>5</sup>		Verklaring (mogelijk)	
nr	naam	1998	1999	genoemde trends	feitelijke maatregelen / wijzigingen in 1997 t/m 1999
1	Renswoude	- 14	- 18	0	
2	Wester-Koggenl.	+ 23	+ 16	+	aanbesteding miv aug 1998
3	Westerveld		- 8	+	aanpassing km-grens in febr '99 gem. herindeling jan. '98
4	Lichtenvoorde	- 27	- 15	-	aanbesteding miv aug 1997 IOBK-leerlingen vanwege WSNS binnen gemeente (minder AV-leerlingen)
5	Hoogez.-Sappem.	+ 11	+ 25	+	km-grenzen omhoog ("geen/nauwelijk effect")
6	Heerenveen	- 9	- 29	+	aanbesteding miv jan 1999
7	Soest	- 9	+ 2	0	aanbesteding miv jan 1999
8	Vlissingen	+ 11	+ 17	+	aanbesteding miv aug 1998
9	Lelystad	- 10	- 1	+	aanbesteding miv aug verblijf Tsjernobyl-kinderen (+1%)
10	Alphen a/d Rijn	- 26	- 3	0	aanbesteding miv aug 1998 sterke groei gemeente -> meer leerlingen
11	Spijkensisse	+ 4	+ 8	+	in 1998 dagopvang gehandicapten gekomen -> meer 'inwoners' met handicap SBO van 2 naar 1 lokatie-> minder leerlingen
12	Helmond	- 6	- 11	+	aanbesteding miv aug 1999
13	Ede	+ 6	0	0	aanbesteding miv aug 1999
14	Maastricht	+ 12	+ 3	+	aanbesteding miv aug 1998 samen gaan SBO-scholen Oost/West 1999: op termijn gunstig
15	Nijmegen	+ 61	+ 58	+	aanbesteding miv aug 1997 1998: explosieve groei stagevervoer, veel meer individueel en incidenteel vervoer
16	Enschede	+ 3	+ 6	+	aanbesteding miv aug 1997 (lokaal vervoer)
17	Tilburg	+ 7	+ 7	0	aanbesteding miv jan 1999
18	Eindhoven	- 14	0	+	
19	Rotterdam	- 5	+ 13	+	aanbesteding miv aug 1998 GAK is zelf gaan vervoeren, minder SBO-leerlingen AV

Bij de tabel moet opgemerkt worden dat alle gemeenten vanaf augustus 1998 zijn geconfronteerd met de één-op-één zitplaatsregeling, waarvoor niet is gecorrigeerd (zie verder paragraaf 4.2).

Gegeven de eerdere opmerking dat bij kleine gemeenten de kostenontwikkeling sterk schommelt, zijn met name de grotere gemeenten in dit kader relevant. Uit de tabel blijkt dat van bij de 15 grootste gemeenten in de periode 1997-1999:

- bij 4 gemeenten de gerealiseerde kosten voor aangepast vervoer duidelijk sterker groeiden dan verwacht (meer dan 10% afwijking in 1999 ten opzichte van gecorrigeerde kosten).

<sup>5</sup> Indien sprake is van '+5' dan liggen de gerealiseerde kosten 5% hoger dan verwacht (volgens correctie voor leerlingaantal en NEA-index).

Deze gemeenten hebben ook allemaal trends genoemd die volgens hen een zichtbaar kostenverhogend effect hadden;

- bij 9 gemeenten de feitelijke kostenontwikkeling verloopt zoals ongeveer verwacht mocht worden (afwijking maximaal 10% meer/minder in 1999);
- bij 2 gemeenten de feitelijke kosten lager liggen dan verwacht (meer dan 10% afwijking).

Uit de tabel 4.3 kunnen geen directe verbanden worden herleid tussen gerealiseerde maatregelen en de kostenontwikkeling. In paragraaf 4.2 wordt hierop uitvoerig ingegaan.

## **4.2 Afzonderlijke kwaliteitsverlangens / uitvoeringsvarianten**

Hiervoor zijn een aantal aspecten genoemd die weliswaar van invloed zijn op de kosten, maar door gemeenten niet of nauwelijks te beïnvloeden zijn. In deze paragraaf wordt gekeken naar het effect van de volgende uitvoeringsvarianten. :

- controle op het vervoer;
- zitplaatsverdeling;
- organisatie / inzetplanning;
- inkoop: aanbesteding, contract en bestekken.

### **Controle op uitvoering aangepast vervoer**

De controle op de uitvoering van het vervoer kent twee aspecten: financieel en kwalitatief.

De noodzaak van controle op declaraties/facturen van vervoerders in relatie tot het uitgevoerde vervoer, hangt sterk af van de verrekeningswijze. Globaal kunnen 5 verrekeningswijzen worden onderscheiden (al dan niet in combinatie):

- per (chauffeurs- en/of voertuig-) uur;
- per voertuigkilometer;
- per leerling;
- per bus per dag/maand;
- per rit.

Bij de laatste drie varianten blijkt de controle op het feit of het gedeclareerde vervoer volgens contract is uitgevoerd in de praktijk eenvoudig te zijn. De gemeenten beschikken zelf over gegevens van het aantal leerlingen en krijgen vrijwel in alle gevallen rittenstaten aan het begin van het schooljaar toegestuurd van de vervoerder(s).

Daar waar afspraken zijn gemaakt over prijzen per uur of kilometer ligt dat heel anders. Een objectieve controle is moeilijk. Het feit dat de facturen zijn voorzien van uiterst gedetailleerde, lange lijsten van incidentele ritten, maakt de controle niet eenvoudig. Op het moment dat 'mutaties' in het bestek/overeenkomst niet goed zijn omschreven, zorgen prijzen per uur en/of kilometer in de praktijk nogal eens voor problemen. In de aanbestedingsfase blijkt een vervoerder bijvoorbeeld goedkoop te hebben ingeschreven. Bij wegonderbrekingen, de verhuizing van een aantal leerlingen en meer van dat soort zaken, komen de eerste –soms forse- mutatierekeningen binnen. De volgende zinsnede is dan bijvoorbeeld als toelichting toegevoegd: "De ingezette voertuigen hebben meer tijd nodig om de routes af te leggen. Dit wordt veroorzaakt door de snelheidsbeperkende maatregelen tot 60 km/uur, het invoeren van 30 km-zones in bepaalde woonwijken en de toenemende verkeersdrukke." Ook de hoge

dieselprijs is inmiddels al een keer als argument gebruikt. Bij de gemeenten beschikken de relevante afdelingen vaak niet over de kennis om hierover op inhoudelijke gronden in discussie te gaan. Er is bij geen enkele gemeente sprake van intensief contact met verkeerskundige afdelingen.

In vrijwel alle gemeenten vindt kwaliteitscontrole op het uitgevoerde vervoer op ad hoc basis plaats, na klachten via scholen of ouders. Van een meer actieve controle op kwaliteit van het uitgevoerde vervoer vanuit de gemeente zijn de volgende voorbeelden bekend:

- de gemeente Wester-Koggenland heeft eens per kwartaal een regulier overleg met de vervoerder. Ook is er een apart klachtenformulier voor ouders richting vervoerder. De vervoerder heeft de plicht de gemeenten te rapporteren over de inhoud van de klachten en de wijze waarop men hierop heeft gereageerd;
- bij de gemeente Spijkenisse rijden de ambtenaren de eerste schooldag zelf mee met de touringcars om te kijken of de pasjescontrole werkt, hoe het bij de opstapplaatsen gaat, of de rijtijden niet te lang worden, etcetera;
- de gemeente Maastricht doet op meerdere manieren aan kwaliteitscontrole:
  - men heeft begeleiders op enkele bussen die in ambtelijke dienst zijn: dit zijn min of meer de 'ogen en oren' vanuit de gemeente;
  - 1 of 2 maal per jaar heeft men 'audits': een ambtenaar van een andere afdeling rijdt mee op de bussen en maakt hiervan een rapport (over rijtijden, chauffeur, inrichting bus, etc.);
  - men heeft contact met de verkeersinspectie, die soms de technische staat van de bussen en de vergunningen controleert;
- de gemeente Nijmegen heeft recent een telefonische enquête onder ouders van leerlingen gedaan. Ondanks dat men voordien veel klachten over het vervoer kreeg, bleek uit dit onderzoek dat 95% tevreden was over de kwaliteit van het vervoer. Naar aanleiding van dit onderzoek is onder andere een klachtenprocedure opgesteld en is een klachtenlijn in het leven geroepen;
- de gemeente Enschede heeft eens per twee maanden een overleg met de vervoerder. De vervoerder dient een oplossing aan te dragen voor de (per fax) aangedragen klachten;
- de gemeente Tilburg heeft ieder kwartaal overleg met een klankbordgroep, waarin onder andere de vervoerder zitting heeft. Ook is er een klachtenlijn voor het aangepaste vervoer;
- de gemeente Rotterdam financiert bij de (grootste) vervoerder een meldpunt voor klachten. De vervoerder heeft een controleur in dienst die de klachten nagaat en hiervan verslag doet richting gemeente.

### **Eén op één zitplaatsverdeling**

Met ingang van 1 augustus 1998 is een wet inwerking getreden waarbij gehandicapte kinderen recht hebben op een eigen zitplaats. Ten behoeve van de handhaafbaarheid van deze regeling moest de categorie beschermde leerlingen duidelijk worden omschreven, waarvoor aansluiting is gezocht bij een indeling uit de Wet op de expertisecentra (WEC). Voor deze studie wordt het volgende (werkbare) uitgangspunt gehanteerd: de 1-op-1 zitplaatsregeling geldt niet voor leerlingen die vallen onder de wet op het primair onderwijs (WPO). Strikt genomen is dit niet juist. Echter, het aantal leerlingen in het aangepaste vervoer waarvoor onze (werkbare) definitie niet opgaat is relatief klein in omvang.

In tabel 4.4 is de doelgroep voor de zitplaatsregeling (niet-WPO) in termen van leerlingkilometers en leerlingen naast de kostenontwikkeling voor aangepast vervoer gezet. De kostenontwikkeling is weergegeven zoals in tabel 4.3 (feitelijk ten opzichte van verwachting).

**Tabel 4.4:** aandeel niet-WPO leerlingen (1-op-1 zitplaatsregeling van toepassing)

Gemeente		Kosten AV (feitelijk minus correctie) <sup>6</sup>		Aandeel niet-WPO	
nr	naam	1998	1999	leerlingkilom.	leerlingen
1	Renswoude	- 14	- 18	43%	13%
2	Wester-Koggenland	+ 23	+ 16	46%	33%
3	Westerveld		- 8	66%	55%
4	Lichtenvoorde	- 27	- 15	84%	70%
5	Hoogezand – Sappemeer	+ 11	+ 25	82%	70%
6	Heerenveen	- 9	- 29	72%	69%
7	Soest	- 9	+ 2	64%	56%
8	Vlissingen	+ 11	+ 17	81%	48%
9	Lelystad	- 10	- 1	92%	72%
10	Alphen aan den Rijn	- 26	- 3	84%	63%
11	Spijkenisse	+ 4	+ 8	89%	67%
12	Helmond	- 6	- 11	81%	50%
13	Ede	+ 6	0	67%	79%
14	Maastricht	+ 12	+ 3	71%	55%
15	Nijmegen	+ 61	+ 58	92%	86%
16	Enschede	+ 3	+ 6	64%	56%
17	Tilburg	+ 7	+ 7	86%	72%
18	Eindhoven	- 14	0	82%	66%
19	Rotterdam	- 5	+ 13	89%	89%
Gemiddeld (gewogen)		+ 1	+ 8	80%	70%

Bij een hoog aandeel niet-WPO leerlingen zou men een verhoging van de kosten vanaf augustus 1998 verwachten. Uit tabel 4.4 kan die veronderstelling niet bevestigd worden, hiervoor is het aantal gemeenten (te) beperkt. Een extra moeilijkheidsfactor voor een dergelijke conclusie is het feit dat het vervoer in een aantal gevallen -na openbare aanbestedingen- ook met ingang van schooljaar 1998-1999 is gaan rijden.

Het effect in de praktijk is afhankelijk van de situatie voor augustus 1998. Bekend is dat verschillende gemeenten uit eigener beweging al een 1-op-1 zitplaats hadden voor de wettelijke plicht. In tabel 4.5 is samengevat de reactie vanuit de gemeenten beschreven wat betreft het al dan niet soepele verloop van de 'onderhandelingen' destijds met de vervoerder. Voor zover mogelijk is het financiële effect van uitsluitend de 1-op-1 zitplaatsverdeling gekwantificeerd. In een beperkt aantal gevallen waren hiervoor 'harde' gegevens beschikbaar. Daarom is in de meeste gevallen een schatting gemaakt, gebaseerd op uitspraken in de interviews zoals "ongeveer een ton extra".

<sup>6</sup> Indien sprake is van '+5' dan liggen de gerealiseerde kosten 5% hoger dan verwacht (volgens correctie voor leerlingaantal en NEA-index).

Tabel 4.5: effect 1-op-1 zitplaatsregeling

Gemeente		Effect zitplaatsregeling augustus 1998	
nr	naam	hoe opgelost ? (interview)	kwantitatief
1	Renswoude	?	? ("1 extra taxibus")
2	Wester-Koggenl	viel samen met aanbesteding	'kado' van vervoerder, geen meerkosten
3	Westerveld	soepel	?
4	Lichtenvoorde	soepel, zelf kritisch gekeken naar inpassing bestaande ritten	niet te achterhalen
5	Hoogez-Sappem	onderhandelingen geweest, ritten zaten vol, dus meerkosten	+ 35%
6	Heerenveen	soepel, zelf kritisch gekeken naar inpassing bestaande ritten	geen meerkosten
7	Soest	soepel	geen meerkosten
8	Vlissingen	viel samen met aanbesteding	1 extra taxibus (schatting + 12%)
9	Lelystad	?	"uitbreiding vervoer"
10	Alphen a/d Rijn	viel samen met aanbesteding	"rekening omhoog gegaan"
11	Spijkenisse	soepel, zelf kritisch gekeken naar inpassing bestaande ritten	schatting + 15%
12	Helmond	?	onbekend
13	Ede	soepel, in overleg opgelost	6 extra busjes
14	Maastricht	viel samen met aanbesteding	verschil wel/niet integraal is offertes: paar ton verschil
15	Nijmegen	Vervoerder beweerde "busjes vol", was niet te controleren vanwege samenwerking gemeenten	schatting + 12% extra, integraal doorvoeren nog eens ± 15% extra
16	Enschede	veel onderhandeld; vervoer beweerde: van 12 -> 8 per bus is naar rato (meer) betalen, echter bussen zaten niet vol.	schatting + 5%
17	Tilburg	overgang tot aanbesteding jan. '99, oude vervoerder niet bereid voor korte periode extra voertuigen aan te schaffen	ongeveer + 3% bij overgangperiode, daarna ± 1% extra voor kwaliteit 'integraal' (offerte)
18	Eindhoven	zelf kritisch gekeken naar inpassing bestaande ritten (zaten vol)	schatting + 6%
19	Rotterdam	viel samen met aanbesteding	"niet echt veel duurder"

Uit de tabel blijkt dat in 12 van de 19 gevallen sprake is van een kostenverhoging. Daar waar kwantificering mogelijk was, blijkt het financiële effect van de zitplaatsregeling sterk te variëren. Het financiële effect is ook afhankelijk van de afspraken die iedere gemeente op dat moment met de vervoerder had (prijs per leerling, per kilometer, per rit).

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is in februari 1997 becijferd dat de verwachte kostenverhoging als gevolg van de zitplaatsregeling ongeveer 4% (SCO-Kohnstamm Instituut, februari 1997) bedraagt, gemiddeld over alle gemeenten. Daar waar een betrouwbare schatting kon worden gemaakt, blijken individuele gemeenten beduidend hoger te zitten.

In een toelichting op de gewijzigde zitplaatsregeling vanuit de Centrale Directie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is destijds (juni 1998) gemeld: "De stijging van de kosten zal niet gecompenseerd worden door een storting in het Gemeentefonds, aangezien anderzijds de kosten van leerlingenvervoer dalen als gevolg van het project Weer Samen Naar School" (WSNS). Inmiddels is dit enigszins achterhaald, er heeft wel een extra storting plaatsgevonden in het Gemeentefonds. Uit de interviews blijkt dat geen enkele gemeente nu een wezenlijk effect van WSNS ervaart, maar dat WSNS hooguit de groei heeft

afgevlakt. Van het verwachte effect, een afname van het aantal leerlingen in het aangepaste vervoer, is (nog) geen sprake (zie tabel 4.2)

### **Vervoervarianten / inzetplanning**

Bij ongeveer een kwart van de gemeenten zijn vervoervarianten bekeken op hun consequenties. In een aantal gevallen is tijdens de aanbesteding gevraagd een aantal opties te offeren, soms zijn variantenstudies uitgevoerd door derden. Studies naar uitvoeringsvarianten worden uitsluitend gemeld door de gemeenten met meer dan 100.000 inwoners.

Uit de aangeleverde offertes en studies konden de volgende resultaten worden gehaald:

- bij de gemeente Tilburg zijn 3 varianten voor kwaliteitsverbetering geanalyseerd, waaronder de maatregelen integraal 1-op1 zitplaatsregeling, variatie in maximale reistijd, grootte van voertuigen en wel/geen opstapplaatsen voor bepaalde doelgroepen. Iedere variant heeft een mix aan kwaliteitsaspecten, waardoor het individuele effect van een enkele kwaliteitsimpuls niet af te leiden is. Extra kosten verschillen per variant, maximaal 20% extra;
- de gemeente Enschede heeft besparingsmogelijkheden in het leerlingenvervoer bestudeerd. Gekeken is ondermeer naar de inzet van grotere bussen bij meerdere doelgroepen leerlingen (nu alleen MLK-leerlingen). Uitbreiding van de groep voor touringcars met LOM-leerlingen levert een besparing op van ongeveer 3%;
- de invoering van opstapplaatsen voor (in principe) iedere leerling bij de gemeente Heerenveen, levert – zo blijkt uit de offerte van de vervoerder- 15% kostenbesparing op;
- bij de gemeente Hoogezand-Sappemeer levert de invoering van opstapplaatsen voor (in principe) iedere leerling eveneens – zo blijkt uit de offerte van de vervoerder- 15% kostenbesparing op;
- in Eindhoven is gekeken naar de invoering van opstapplaatsen bij SBO-scholen. Uitsluitend invoeren van opstapplaatsen bij de huidige taxibusjes levert een besparing op van 4% op de totale begroting. Indien ook (beperkt) grote bussen worden ingezet, neemt de besparing toe met 1%.

In het algemeen zijn weinig vervoervarianten bestudeerd. Uit de bovengenoemde studies en offertes komt alleen het beeld naar voren dat de invoering van opstapplaatsen tot kostenverlaging kan leiden. De besparing blijkt sterk te variëren per gemeente, afhankelijk van de doelgroep voor de opstapplaatsen, het wel niet gebruik van touringcars en overige lokale factoren.

### **Inkoop: aanbesteding, contracten en bestekken**

In hoofdstuk 3 is al ingegaan op recente openbare aanbestedingen. In bijlage 6 is een analyse opgenomen van alle contracten en bestekken die zijn aangeleverd. Daarbij moet opgemerkt worden dat in bijlage 6 alleen die zaken zijn vermeld die op papier staan. Dit zegt niets over het feit of het vervoer naar tevredenheid verloopt. Bij veel gemeenten is weliswaar het vervoer niet of nauwelijks in contracten vastgelegd, maar is men wel uitermate tevreden over de uitvoering!

In tabel 4.9 zijn uitsluitend gegevens vermeld van gemeenten die recent een openbare aanbesteding hebben gedaan. Daarbij zijn de kenmerken van de aanbesteding gepresenteerd

naast het gegeven 'feitelijke kostenontwikkeling t.o.v. gecorrigeerde/verwachte kostenontwikkeling' (zoals in tabel 4.3).

Tabel 4.9: kenmerken recente openbare aanbestedingen

Gemeente		Kosten AV' (feitelijk minus correctie) <sup>8</sup>		openbare aanbesteding, m.i.v.	andere vervoerder ?	Typering (# percelen leerlingenvervoer)
nr	naam	1998	1999			
2	Wester-Koggenl.	+ 23	+ 16	aug 1998	nee	13 gemeenten 5 percelen
4	Lichtenvoorde	- 27	- 15	aug 1997	ja	17 gemeenten 2 percelen
6	Heerenveen	- 9	- 29	jan 1999	ja	met WVG/ouderenvoer 1 perceel
7	Soest	- 9	+ 2	jan 1999	nee	24 percelen
8	Vlissingen	+ 11	+ 17	aug 1998	ja	5 percelen
9	Lelystad	- 10	- 1	aug 1997	?	?alleen lokaal
10	Alphen a/d Rijn	- 26	- 3	aug 1998	?	1 perceel
12	Helmond	- 6	- 11	aug 1999	ja, lokaal	2 percelen
13	Ede	+ 6	0	aug 1999	ja	1 perceel
14	Maastricht	+ 12	+ 3	aug 1998	?	4 percelen
15	Nijmegen	+ 61	+ 58	aug 1997	nee	4 percelen
16	Enschede	+ 3	+ 6	aug 1997	ja	alleen lokaal vervoer 1 perceel
17	Tilburg	+ 7	+ 7	jan 1999	nee	1 perceel
19	Rotterdam	- 5	+ 13	aug 1998	ja	5 percelen

"Een openbare aanbesteding levert geen geld op" werd in meerdere interviews gemeld. Bovenstaande cijfers wijzen in de meeste gevallen in die richting, hoewel in bovenstaande cijfers ook het effect van de één-op-één-zitplaatsregeling is opgenomen. Uitzonderingen bevestigen de regel: de gemeente Heerenveen meldde in het interview dat men na de openbare aanbesteding goedkoper uit was, de cijfers geven dat overduidelijk aan. Ook de gemeenten Enschede en Vlissingen geven aan dat de eerste aanbesteding wel geld heeft opgeleverd, de volgende aanbestedingen leveren niet veel op ("de 'rek' is er uit").

Uit tabel 4.9 is geen direct verband te zien tussen wel/niet verandering van vervoerder en/of aantal percelen dat is onderscheiden tijdens de aanbesteding. Hiervoor is het aantal gemeenten te klein. Wel geven de gemeenten aan dat de aanbesteding doorgaans heeft geleid tot zakelijke, eenduidig te interpreteren afspraken met de vervoerder(s). Nog steeds worstelen enkele gemeenten die hebben aanbesteed met het omschrijven / afdekken van onverwachte omstandigheden en mutaties in het algemeen.

<sup>7</sup> Gearceerd is het eerstvolgende *volledige* kalenderjaar waarbij men (in theorie) een financieel effect kan verwachten van de aanbesteding

<sup>8</sup> Indien sprake is van '+5' dan liggen de gerealiseerde kosten 5% hoger dan verwacht (volgens correctie voor leerlingaantal en NEA-index).



#### **Conclusie 'prijsgevoeligheid van kwaliteitsverlangens' (hoofdstuk 4)**

1. Vele variabelen bepalen uiteindelijk de doelmatigheid van het vervoer, uitgedrukt in 'kosten per leerlingkilometer'. Binnen het aantal van 19 gemeenten is niet mogelijk het effect van één kwaliteitsverlangen te 'isoleren' dan wel de getallen te corrigeren voor de invloed van andere aspecten.
2. Er is in beperkte mate sprake van controle op de kwaliteit van het uitgevoerde aangepaste vervoer.
3. Er worden weinig wezenlijk andere vervoervarianten door de gemeenten overwogen. Doorgaans zijn alleen bij gemeenten met meer dan 100.000 inwoners studies verricht naar vervoervarianten.
4. De tarieven, tariefopbouw en verrekeningswijze voor het aangepast vervoer verschillen sterk per gemeente. De verrekeningswijze heeft invloed op de controlemogelijkheden voor wat betreft de declaraties van vervoerders. Prijsafspraken per voertuiguur en/of –kilometer blijken in de praktijk tot moeilijke discussies te leiden tussen gemeenten en vervoerders. Gezien het ontbreken van inhoudelijke (verkeerskundige en vervoerkundige) kennis, gaat men vervolgens op goed vertrouwen uit van de vervoerder.
5. Bij 12 van de 19 gemeenten is als gevolg van de 1-op-1 zitplaatsverdeling een aantoonbare kostenverhoging opgetreden. De kostenverhoging varieert sterk bij die gemeenten (tussen 3% en 35%).
6. Bestudering van enkele onderzoeksrapporten en offerte-varianten leert dat de invoering van opstapplaatsen tot kostenverlaging kan leiden. De besparing is sterk afhankelijk van de doelgroep voor de opstapplaatsen, het wel niet gebruik van touringcars en overige lokale factoren.
7. Een openbare aanbesteding leidt doorgaans niet tot een besparing. Wel resulteert dit vaak in een meer zakelijke verhouding met vervoerders, gebaseerd op duidelijkere afspraken. Tevens wordt aangegeven dat de kans van een besparing groter is bij een eerste aanbesteding.
8. In hoofdstuk 3 is reeds een optie aangegeven voor de dunnere vervoerstromen. Bij met name bovenregionale scholen is het wellicht beter om hier de contractvorming en ritaansturing vanuit de scholen plaats te laten vinden. Zij hebben immers meer belang bij een goede aansturing en bovendien beter (over)zicht op de vervoerstromen.

## 5. BRUIKBAARHEID INSTRUMENT 'BENCHMARKING'

---

**"Ervaring opdoen met het vullen van een benchmark in het doelgroepenvervoer."  
"Zicht geven op de bruikbaarheid van het instrument benchmarking."**

De aanleiding voor deze studie vormde onder andere:

- het nagaan of de indruk juist is dat de uitgaven per gemeente per inwoner sterk verschillen;
- de oorzaken voor de verschillen bloot kunnen leggen: door fysieke samenstelling bevolking, indicatiebeleid en/of doelmatigheid van het vervoer?;
- meer houvast te geven voor gemeenten om te kunnen beoordelen of de gevraagde vervoerprestatie tegen een gunstige prijs is ingekocht;
- het kunnen beoordelen of vermeende verbetermogelijkheden ook daadwerkelijk hun waarde bewijzen en/of onderbelichte verbetermogelijkheden tevoorschijn komen. Het uiteindelijke doel hiervan is, dat gemeenten met meer inzicht en vertrouwen bij aanbestedingen niet alleen op prijs maar ook op kwaliteit kunnen sturen.

De ervaringen die zijn opgedaan met het vullen van een benchmark worden hierna vermeld (paragraaf 5.1). Degenen die het best kunnen beoordelen of een benchmark in deze vorm 'bruikbaar' is, zijn de gemeenten zelf. Daarom is een bijeenkomst gehouden met alle gemeenten die bij de studie zijn betrokken. Tijdens deze bijeenkomst is ingegaan op de bruikbaarheid van deze studie, gebaseerd op het conceptrapport wat men vooraf toegestuurd had gekregen. De resultaten van deze bijeenkomst staan in paragraaf 5.2. In paragraaf 5.3 zijn alle ervaringen gebundeld beschreven.

### 5.1 Ervaringen bij de opzet van de benchmark

#### Selectie gemeenten

Bij het benaderen van de gemeenten met het verzoek tot deelname aan deze studie, bleek er grote interesse te zijn om deel te nemen. In een aantal gevallen reageerde men met "we hebben het idee dat we te veel betalen", maar ook "ik denk dat we goedkoop zitten". Alleen het aspect 'tijd' voor de afname van een interview en levering van gegevens, heeft een tweetal gemeenten doen besluiten niet mee te werken. Hiervoor konden snel twee nieuwe gemeenten worden gevonden.

#### Gegevensverzameling – algemene indruk

In het algemeen kan gesteld worden dat bij de grotere gemeenten, groter dan ±100.000 inwoners, het leerlingenvervoer echt onderdeel uitmaakt van beleid. Bij deze gemeenten zijn in het verleden doorgaans verschillende verbetertrajecten overwogen en doorgerekend. Dit had vaak ook zijn weerslag op de beschikbaarheid van gegevens: de grotere gemeenten hebben doorgaans de benodigde gegevens 'op de plank liggen', terwijl de kleinere gemeenten daar wat meer moeite mee hadden.

## Gegevensverzameling – kosten versus vervoerprestatie

Voor de *vervoerprestatie* bleek al snel een objectief, uniform te verzamelen maat te zijn. Alle gemeenten konden vrij eenvoudig een lijst van leerlingen in het aangepaste vervoer leveren, met daarbij woon- en schooladres. Vanwege de privacygevoeligheid zijn de namen van de leerlingen vaak geanonimiseerd. Op deze wijze kon de vervoerprestatie uitgedrukt worden in 'leerlingkilometers' voor het structurele aangepast vervoer tussen woning en school. De enige 'maar' aan deze wijze van kwantificeren van de vervoerprestatie is het feit dat deze geen rekening houdt met de congestiegevoeligheid, met name de gevolgen voor de rijtijd.

Bij het achterhalen van de *vervoerkosten* waren er meer moeilijkheden. Dit komt voornamelijk doordat in ongeveer de helft van de gemeenten sprake is van een 'bulkcontract', met een totaalprijs per jaar. Door mutaties is de aanneemprijs ten tijde van de aanbesteding inmiddels veranderd. Het onderscheid in structureel of incidenteel vervoer is lang niet altijd in detail aangegeven. Daardoor is veelal een inschatting gemaakt van de vervoerkosten voor het schooljaar 1999-2000 op basis van één of meerdere recente facturen. De toelichting op die facturen gaf uitsluitend over het feit of het structureel of incidenteel vervoer betreft. De inschatting van de totale vervoerkosten voor dit schooljaar is vervolgens afgestemd met de gemeenten.

Wat niet mogelijk bleek is het detailniveau van de vervoerprestatie ook in de kosten tot uitdrukking te brengen. Het onderscheid lokaal/interlokaal en wel/niet WPO is niet aan te geven doordat in de praktijk in het vervoer de leerlingen uit deze categorieën door elkaar zitten.

### Analyse

De conclusie uit de analyse luidt:

- er is een groot aantal verschillen in samenstelling van de bevolking, geografische opbouw, indicatiebeleid organisatie / inkoop van het vervoer en de inzetplanning;
- met een aantal van 19 gemeenten is het niet mogelijk door multivariate analyse effecten van individuele uitvoeringsverschillen te destilleren;
- een benchmark met 19 gemeenten is uitvoerbaar gebleken, een benchmark met 100 of meer gemeenten lijkt dan ook uitvoerbaar. Dan wordt multivariate analyse een instrument waarmee het effect van individuele uitvoeringsverschillen beter gedestilleerd kan worden.

Het (nog) niet kunnen weergeven van het effect van individuele uitvoeringsvarianten lijkt een onbevredigende conclusie. Daarbij moeten twee opmerkingen worden geplaatst:

- de diversiteit in aanpak die uit het voorgaande duidelijk wordt, kan gemeenten op ideeën brengen ('op de agenda plaatsen'). Zeker indien een gemeente hoge kosten per leerlingkilometers heeft is het zinvol de eigen aanpak van het leerlingenvervoer goed tegen het licht te houden;
- op het moment dat een gemeente onverklaarbaar hoge kosten heeft en alle meest relevante aspecten zijn bekeken, kan de conclusie luiden dat die gemeente simpelweg te veel betaalt voor het vervoer.

In tabel 5.1 wordt een verklaring gezocht bij gemeenten met extreem hoge en lage kosten voor het aangepaste vervoer per inwoner en per leerling aangepast vervoer. De 'extremen' zijn

gearceerd aangegeven. De 'extremen' worden voor een belangrijk deel bepaald door aspecten waarop gemeenten niet of nauwelijks invloed hebben (zie paragraaf 3.1).

**Tabel 5.1:** kosten per inwoner / leerling aangepast vervoer en mogelijke verklaring

Gemeente		kosten AV per		Mogelijke verklaring
nr	naam	inwoner	leerling AV	
1	Renswoude	37	9268	absoluut hoge kosten AV door 100% interlokaal AV, grote afstanden, laag gemiddeld aantal leerlingen per schoollocatie
2	Wester-Koggenl	22	6147	
3	Westerveld	34	8431	absoluut hoge kosten AV door 100% interlokaal AV, grote afstanden, laag gemiddeld aantal leerlingen per schoollocatie
4	Lichtenvoorde	9	4070	
5	Hoogez – Sappem	19	3949	
6	Heerenveen	11	3913	
7	Soest	18	4309	
8	Vlissingen	11	3076	
9	Lelystad	35	6100	hoogste aantal AV-leerlingen per 1000 inwoners, interlokaal over grote afstanden
10	Alphen a/d Rijn	12	5380	
11	Spijkenisse	17	4343	
12	Helmond	10	2653	
13	Ede	24	4478	
14	Maastricht	11	3187	
15	Nijmegen	10	4238	
16	Enschede	11	2145	zeer hoog aandeel lokaal vervoer (93%) met hoogste gemiddeld aantal leerlingen per schoollocatie
17	Tilburg	14	3813	
18	Eindhoven	18	5192	
19	Rotterdam	10	5194	
Gemiddeld (gewogen)		14	4195	

Op eenzelfde wijze wordt in tabel 5.2 gekeken naar een verklaring voor uitzonderlijk hoge/lage kosten per leerlingkilometer. Het kengetal 'kosten per leerlingkilometer' geeft de doelmatigheid van het aangepaste vervoer het beste weer. Voor deze tabel geldt zeker dat op het moment dat een gemeente onverklaarbaar hoge kosten heeft en alle meest relevante aspecten zijn bekeken, die gemeente mogelijk te veel betaalt voor het vervoer. Hierbij geldt ook dat er gemeenten zijn waarvan men vanwege gunstige omstandigheden (weinig congestie, veel leerlingen per schoollocatie, grote bussen, opstapplaatsen) nog lagere kosten per leerlingkilometer verwacht.

In tabel 5.2 is in de kolom 'randvoorwaarden' de kwalificatie 'gunstig' gegeven indien is voldaan aan de volgende randvoorwaarden:

- een hoog gemiddeld aantal leerlingen per schoollocatie binnen het segment (lokaal/interlokaal/weekend) met een aanzienlijk aandeel reizigerskilometers;
- het toepassen van opstapplaatsen.

De kwalificatie 'ongunstig' is gegeven bij een laag gemiddeld aantal leerlingen per schoollocatie (< 4 interlokaal, < 20 lokaal) binnen het segment (lokaal/interlokaal/weekend) met een aanzienlijk aandeel reizigerskilometers (>50%), zie tabel 4.4.

In tabel 5.2 zijn de extremen gearceerd en is voor die gemeenten een (vermoedelijke) verklaring gezocht. Als 'extreem' zijn aangemerkt:

- kosten per leerlingkilometer > fl. 1,-, ongeacht randvoorwaarden;
- kosten per leerlingkilometer meer dan gemiddeld (> fl. 0,96), zonder de randvoorwaarde 'ongunstig'.

Bij de gearceerde gemeenten lijken kostenreducties haalbaar, gezien de prestaties bij andere gemeenten. Bij de verklaring staan als zodanig 'verzachtende omstandigheden'.

Tabel 5.2: kosten per leerlingkilometer en mogelijke verklaring

Gemeente		kosten per leerlingkm	randvoorwaarden	Mogelijke verklaring
1	Renswoude	0,92	ongunstig	
2	Wester-Koggenl	1,00		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdeelsleutel vanuit 'solidariteitsbeginsel' tussen samenwerkende gemeenten pakt ongunstig uit.</li> <li>- basiscontract met totaalprijs per jaar, mutaties o.b.v. voertuiguren, met kort daarop hieraan gerelateerde (aanzienlijke) mutaties</li> </ul>
3	Westerveld	0,89	ongunstig	
4	Lichtenvoorde	0,53	ongunstig	
5	Hoogez - Sappem	0,64		
6	Heerenveen	0,50		
7	Soest	0,87		
8	Vlissingen	0,64	gunstig	
9	Lelystad	0,95	ongunstig	
10	Alphen a/d Rijn	1,00	ongunstig	
11	Spijkenisse	0,64		
12	Helmond	0,63		
13	Ede	0,81		
14	Maastricht	1,03	gunstig	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ook ambtelijke begeleidingskosten op de schoolbussen</li> </ul>
15	Nijmegen	1,17		<ul style="list-style-type: none"> <li>- relatief laag gem. aantal leerlingen per lokale schoollocatie</li> <li>- ingewikkelde wijze van omschrijving mutaties op basiscontract: mutaties moeilijk controleerbaar</li> <li>- grootste voertuig = taxibus, geen opstapplaatsen</li> </ul>
16	Enschede	0,76	gunstig	
17	Tilburg	0,93		
18	Eindhoven	1,36		<ul style="list-style-type: none"> <li>- enige grote gemeente (100.000+) binnen deze studie zonder recente openbare aanbesteding;</li> <li>- prijsafpraak met ondoorzichtige link naar vervoerprestatie (prijs per bus per maand, 12 maanden factureren, lokaal + interlokaal zelfde prijs)</li> <li>- grootste voertuig = taxibus, geen opstapplaatsen</li> </ul>
19	Rotterdam	1,51	gunstig	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hoog aandeel binnenstedelijk vervoer (82%) i.c.m. congestie.</li> </ul>
Gemiddeld (gewogen)		0,96		

## 5.2 Ervaring vanuit deelnemende gemeenten

Alle 19 gemeenten zijn uitgenodigd voor een bijeenkomst op 7 november 2000. Doel van de bijeenkomst was om inzicht te krijgen in de bruikbaarheid van het instrument 'benchmarking'. Vóór de bijeenkomst was aan de deelnemers een concept-rapport toegestuurd. De volgende gemeenten hebben deelgenomen aan deze bijeenkomst:

- Wester-Koggenland, namens deze het Samenwerkingsorgaan Westfriesland;
- Vlissingen;
- Maastricht;
- Nijmegen;
- Enschede;
- Tilburg;
- Eindhoven;
- Rotterdam.

Met name grote gemeenten hadden interesse in een dergelijke bijeenkomst. Nog los van inhoud van de bijeenkomst, vond iedere deelnemer de ontmoeting met collega-gemeenten interessant en waardevol. "Eigenlijk zouden vaker dergelijke bijeenkomsten plaats moeten vinden".

Aan de hand van stellingen is getracht inzicht te krijgen in de bruikbaarheid van een benchmark in het leerlingenvervoer. De volgende stellingen zijn besproken:

1. Door het instrument 'benchmarking' krijgt de gemeente meer vertrouwen en inzicht in aanbestedingen, in die zin dat beter beoordeeld kan worden of de eigen vervoerprestatie tegen een gunstige prijs/kwaliteit wordt ingekocht.
2. Het kengetal "kosten per leerlingkilometer" is dé vergelijkingmaat om de eigen aanpak te beoordelen.
3. Indien uit de benchmark blijkt dat men qua kosten (per leerlingkilometer) ongunstig 'scoort', wordt het leerlingenvervoer lokaal 'op de agenda' gezet om de eigen aanpak en werkwijze te heroverwegen.
4. Uit de benchmark komen de verschillen in de uitvoeringspraktijk zodanig naar voren, dat dit ideeën genereert voor een verbetering van de eigen aanpak en werkwijze. Zodoende kan de gemeente met meer kennis haar opdrachtgeversrol vervullen.

Daarnaast is ook een reactie gevraagd op de aanbevelingen die uit deze studie volgen. Die reactie is aan de aanbevelingen in hoofdstuk 6 toegevoegd.

Met de eerste twee stellingen zijn de gemeenten het aanvankelijk *niet* geheel eens. Dit heeft ook te maken met de stelligheid van de formulering. Het beoordelen van de eigen vervoerprestatie is (nog) niet goed mogelijk. Daarbij gelden de volgende opmerkingen:

- een kengetal 'kosten per leerlinguur' in plaats van *leerlingkilometer*, die nadrukkelijker rekening houdt met congestie/doorstroming in spitsperioden, benadert beter de doelmatigheid. Er is aangegeven dat bij het kengetal 'kosten per leerlingkilometer'- zoals het in dit rapport is gepresenteerd- aangegeven moet worden dat bij de interpretatie een bepaalde bandbreedte in acht moet worden genomen;
- voor een goede beoordeling van de eigen vervoerprestatie moet uitvoeriger stilgestaan worden bij de randvoorwaarden waarbinnen de vervoerplanning plaats moet vinden (in feite het uitdiepen van paragraaf 3.1). Genoemd zijn onder andere sterk bepalende

randvoorwaarden als maximale rijtijden van leerlingen in het voertuig, aandeel leerlingen op zeer korte afstanden (relatief duur), schooltijden (al dan niet variabel) en een verder onderscheid naar schoolsoorten;

- men heeft sterke behoefte aan een antwoord op de vraag “waar ligt het bij onze gemeente aan dat wij hoog/laag scoren op de kengetallen?”. Aangegeven is dat een lijst van alle relevante aspecten in één overzicht bijdraagt aan een antwoord op deze vraag, zonder de pretentie te hebben dat een sluitend antwoord gegeven kan worden.. Om die reden is in bijlage 1 een overzichtstabel opgenomen van alle aspecten die in voorgaande hoofdstukken de revue zijn gepasseerd;
- men wenst meer vergelijkingsmateriaal, met name van gemeenten uit dezelfde regio. Mocht het verkrijgen van een kengetal ‘kosten per leerlinguur’ niet mogelijk blijken te zijn, dan wordt op deze wijze de afhankelijkheid van de (regionale) doorstromingsproblemen in ieder geval gedeeltelijk ondervangen.

Bij behandeling van de stellingen 3 en 4 is de (enigszins pessimistische) mening sterk genuanceerd. Met het concept-rapport van deze benchmark is namelijk een aantal gemeenten al “wakker gemaakt”. De tijd voor een kritische kijk op de eigen aanpak ontbreekt, zo is opgemerkt. Bij behandeling van stelling 4 werd dan ook opgemerkt dat een benchmark één van de hulpmiddelen is bij beoordeling van de eigen aanpak. “Het kengetal ‘kosten per leerlingkilometer’ is van alle mogelijke kengetallen het kengetal dat het meeste inzicht biedt in de doelmatigheid van het leerlingenvervoer, dit ongeacht de verschillen in plaatselijke situaties”

Uit het rapport had men ook ideeën gegenereerd, waarvan vooraf onbekend was dat een dergelijke aanpak elders werd toegepast. “Het is goed om van elkaar te weten waar men mee bezig is”. Er is in ieder geval zeer veel behoefte aan inhoudelijke en procedurele informatie over aanbestedingstrajecten en contracten met vervoerders, inclusief (richt)prijzen.

### **5.3 Bruikbaarheid van het instrument benchmarking**

Voordeel van benchmarking zijn de absolute en relatieve verschillen tussen gemeenten, zowel kwalitatief als kwantitatief. Kwantitatief is de bandbreedte duidelijk geworden, wat het ‘hoogst haalbare’ is. Vanuit de aanpak van andere gemeenten kan nagegaan worden of er bij collega-gemeenten bruikbare opties voorhanden zijn.

Uit de bijeenkomst met de (met name grotere) gemeenten kan worden geconcludeerd dat de benchmark in de huidige vorm gebruikswaarde heeft, maar dat deze wordt vergroot indien:

- een betrouwbaar kengetal ‘kosten per leerlinguur’ kan worden verkregen, dat rekening houdt met de doorstroming/congestie in spitsperioden;
- bij de beoordeling van de score op de kengetallen uitvoeriger (en overzichtelijker) de beperkende randvoorwaarden worden betrokken waarbinnen een vervoerplanning moet worden gemaakt;
- meer vergelijkingsmateriaal beschikbaar is van met name gemeenten uit dezelfde regio en/of grootte.

## 6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

---

### 6.1 Conclusies

Voor deze studie zijn de volgende doelen geformuleerd:

1. ervaringen opdoen met het vullen van een benchmark in het doelgroepenvervoer, door zowel de kosten als geleverde vervoerprestatie voor verschillende gemeenten vergelijkbaar in beeld te brengen;
2. zicht geven op de bruikbaarheid van het instrument 'benchmarking';
3. inzicht geven in de meest effectieve uitvoeringsvarianten wat betreft doelmatigheid;
4. inzicht geven in de prijsgevoeligheid van kwaliteitverlangens van opdrachtgevers, waarbij de één-leerling-per-zitplaatsregeling als casus dient.

#### **Doel 1: vergelijkbaar in beeld brengen van zowel de kosten als geleverde vervoerprestatie voor verschillende gemeenten**

- Het is goed mogelijk om de kosten en de vervoerprestatie voor de gemeenten vergelijkbaar in beeld te brengen aan de hand van het kengetal 'kosten per leerlingkilometer'.
- Binnen dit kengetal, welke de doelmatigheid van het vervoer zichtbaar maakt, zijn grote verschillen geconstateerd. Hierdoor komt de 'bandbreedte' naar voren tussen het hoogst haalbare en wat in de praktijk in de minst optimale verschijningsvorm voorkomt.
- Voor alle gemeenten is het uitsluitend mogelijk de 'kosten per leerlingkilometer' op het geaggregeerde niveau van kosten *per jaar* voor *alle leerlingen* te verkrijgen. Een verdere differentiatie naar een bepaald segment (zoals wel/niet WPO, wel/niet lokaal vervoer) is lang niet altijd mogelijk. Dit heeft enerzijds te maken met het detailniveau van beschikbare kostenoverzichten (bulkcontracten en dus –prijzen), anderzijds met het feit dat de leerlingen in de praktijk samen vervoerd worden in één voertuig (meerdere schoolsoorten, meerdere gemeenten).

#### **Doel 2: bruikbaarheid van het instrument 'benchmarking'**

- Het verschil in detailniveau van kosten en vervoerprestatie maakte het onmogelijk om op het gewenste detailniveau te analyseren. Het betreft de analyse of verschillen in kosten per leerlingkilometer verklaard konden worden uit verschillen in de wijze van inkoop en organisatie van het vervoer. Op basis van 19 gemeenten is het nog niet mogelijk de 'vinger op de zere plek te leggen' bij opvallend ongunstige kengetallen. Nu de uitvoerbaarheid van de benchmark zich voor 19 gemeenten heeft bewezen, lijkt ook een benchmark met een groter aantal mogelijk. Door multivariate analyse kan dan het effect van individuele verschillen in de uitvoeringspraktijk beter in beeld worden gebracht.
- De geconstateerde diversiteit in de organisatie, inkoop en inzetplanning in al zijn facetten, kan gemeenten op ideeën brengen ('op de agenda plaatsen'). Zeker indien een gemeente hoge kosten per leerlingkilometers heeft, is het zinvol de eigen aanpak van het leerlingenvervoer tegen het licht te houden.



- Uit een bijeenkomst met (met name) de grotere deelnemende gemeenten aan dit onderzoek blijkt dat wat hen betreft de benchmark in de huidige vorm gebruikswaarde heeft, maar dat deze wordt vergroot indien:
  - een betrouwbaar kengetal 'kosten per leerlinguur' kan worden verkregen, dat rekening houdt met de doorstroming/congestie in spitsperioden;
  - bij de beoordeling van de score op de kengetallen uitvoeriger (en overzichtelijker) de beperkende randvoorwaarden worden betrokken waarbinnen een vervoerplanning moet worden gemaakt;
  - meer vergelijkingsmateriaal beschikbaar is van met name gemeenten uit dezelfde regio.

### **Doel 3: inzicht in de meest effectieve uitvoeringsvarianten wat betreft doelmatigheid.**

- Er zijn grote verschillen tussen gemeenten in de organisatie, inkoop en inzetplanning van het aangepaste vervoer.
- De verschillen worden door een groot aantal aspecten verklaard, waarop gemeenten in meer of mindere mate invloed hebben. De invloed van een enkel aspect op de kosten per leerlingkilometer kan op basis van 19 gemeenten niet (uniform) in beeld worden gebracht.
- Het aantal van 19 gemeenten is –mede door de grote diversiteit in aanpak- te beperkt voor een multivariate analyse. Bij een dergelijke statistische analyse worden meerdere aspecten en hun mogelijke samenhang bestudeerd. Multivariate analyse wordt een relevant instrument indien een groter aantal gemeenten in beschouwing wordt genomen.

### **Doel 4: inzicht in de prijsgevoeligheid van kwaliteitverlangens van opdrachtgevers, waarbij de één-leerling-per-zitplaatsregeling als casus dient.**

- Hiervoor geldt hetzelfde als bij doel 3: een benchmark is uitvoerbaar gebleken, het aantal van 19 gemeenten is te gering om het effect van een individueel kwaliteitsverlangen inzichtelijk te maken.
- In beperkte mate is sprake van controle op de kwaliteit en kwantiteit van het gerealiseerde aangepaste vervoer.
- Er worden weinig wezenlijk andere vervoervarianten door de gemeenten overwogen. Doorgaans zijn alleen bij gemeenten met meer dan 100.000 inwoners studies verricht naar vervoervarianten.
- De tarieven, tariefopbouw en verrekeningswijze voor het aangepast vervoer verschillen sterk per gemeente. De verrekeningswijze heeft invloed op de controlemogelijkheden van de declaraties/facturen van vervoerders. Prijsafspraken per voertuiguur en/of –kilometer blijken in de praktijk tot moeilijke discussies te leiden tussen gemeenten en vervoerders. Gezien het ontbreken van inhoudelijke (verkeerskundige) kennis, gaat men vervolgens op goed vertrouwen uit van de kennis en kunde van de vervoerder.
- Bij 12 van de 19 gemeenten is als gevolg van de 1-op-1 zitplaatsverdeling een aantoonbare kostenverhoging opgetreden. De kostenverhoging varieert sterk (tussen 3% en 35%).
- Bestudering van enkele onderzoeksrapporten en offerte-varianten leert dat de invoering van opstapplaatsen tot kostenverlaging kan leiden. De besparing is sterk afhankelijk van de doelgroep voor de opstapplaatsen, het wel niet gebruik van touringcars en overige lokale factoren;

- Een openbare aanbesteding leidt doorgaans niet tot een besparing. Wel resulteert dit vaak in een meer zakelijke verhouding met de vervoerder, gebaseerd op duidelijkere afspraken. De kans op een besparing is wel aanwezig bij een eerste aanbesteding.

## 6.2 Aanbevelingen

De verschillende opties/varianten in de aanpak van het totale leerlingenvervoer dienen verder gecommuniceerd te worden. Uit een bijeenkomst met de gemeenten blijkt dat dit met name geldt voor de inkoop en organisatie van het aangepaste vervoer (inclusief richtprijzen). Daarbij zal niet volstaan moeten worden met een opsomming van varianten, maar dienen zeker ook ervaringsregels te worden vermeld. Te denken valt aan de belangrijkste voor- en nadelen wat betreft kosten, praktische uitvoerbaarheid en controlebaarheid.

Het communiceren kan in diverse vormen. Te denken valt aan de opstelling van een handleiding 'aanbesteding leerlingenvervoer', al dan niet opgenomen in de VNG-uitgave 'handboek leerlingenvervoer'. Sowieso kunnen de conclusies uit deze studie hierin opgenomen worden onder 'Afdeling E: onderzoeken'. In de bijeenkomst met de gemeenten is opgemerkt dat een dergelijk overzicht ook handig is bij bijvoorbeeld personeelsswisselingen binnen de gemeenten. Ook is opgemerkt dat gezien het incidentele karakter van aanbestedingen je niet alle kennis omtrent aanbestedingen zelf in huis hoeft te hebben.

Uitbreiding van de benchmark met meerdere gemeenten is gewenst. Enerzijds doordat er behoefte bestaat bij de gemeenten zelf om zich te spiegelen aan andere gemeenten (met name uit dezelfde regio). Anderzijds maakt een uitbreiding bij een voldoende hoog aantal een multivariate analyse van de gevoeligheid van verschillen in uitvoeringspraktijk en verschillen in kwaliteitsverlangens mogelijk. Het toevoegen van een gemeente kan eenvoudiger, minder uitgebreid, dan bij deze studie.

Gezien het feit dat de beleidsmatige interesse met name bij de grotere gemeenten aanwezig is, ligt het voor de hand de benchmark uit te breiden met (alle?) grotere gemeenten. Om een indruk te geven van de aantallen: In Nederland zijn ongeveer 125 gemeenten met meer dan 30.000 inwoners (is globaal 100 leerlingen in het aangepaste vervoer), ongeveer 60 gemeenten met meer dan 50.000 inwoners en ongeveer 25 met meer dan 100.000 inwoners.

Veel gemeenten hebben uitermate dunne vervoerstromen richting dezelfde scholen. Bij met name bovenregionale scholen is het wellicht beter om hier de contractvorming, maar zeker de ritaansturing vanuit de scholen plaats te laten vinden. Zij hebben immers meer belang bij een goede aansturing en bovendien beter (over)zicht op de vervoerstromen. In de gebruikersbijeenkomst is opgemerkt dat dit nauwelijks een haalbare optie is:

- het is moeilijk te organiseren: de scholen willen dit niet, onder andere vanwege een gebrek aan tijd;
- het vervoer wordt op deze wijze een zaak tussen de scholen en de ouders/leerlingen, wat juridisch onwenselijk (wie krijgt geld en waar liggen de bevoegdheden) en ook onduidelijkheid geeft over waar men met klachten terecht kan.

Een eenvoudig uitvoerbare eerste actie kan zijn dat deze scholen informatie aan gemeenten verstrekken omtrent de woonadressen van de leerlingen die met aangepast vervoer naar school komen (met name weekendvervoer).

De aanleiding voor deze studie was een studie van KPMG BEA, waarin aanbevolen werd periodiek onderzoek te doen (monitoring en benchmarking) in meerdere vormen van doelgroepenvervoer. De hier gehanteerde werkwijze, waarbij kosten en vervoerprestatie tegen elkaar af worden gezet in een kengetal die de doelmatigheid goed weergeeft, moet ook daar mogelijk zijn.

## LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN

---

AV	Aangepast Vervoer, besloten vervoer per (school)bus, taxibus of taxi
AWBZ	Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten
EV	Eigen Vervoer
GAK	Gemeenschappelijk Administratie Kantoor
IOBK	In hun Ontwikkeling Bedreigde Kleuters
LOM	kinderen met Leer- en OpvoedingsMoeilijkheden
MLK	Moeilijk Lerende Kinderen
OV	Openbaar Vervoer
PCL	Permanente Commissie Leerlingenzorg
REA	Wet op de Reïntegratie Arbeidsgehandicapten
SBO	Speciale scholen voor BasisOnderwijs (voormalig LOM, MLK, IOBK)
WPO	Wet op Primair Onderwijs (voormalig basisonderwijs, LOM, MLK en IOBK)
nWSW	nieuwe Wet op de Sociale Werkplaatsen
WEC	Wet op de ExpertiseCentra
WSNS	Weer Samen Naar School
WVG	Wet Voorziening Gehandicapten
WVO	Wet op het Voortgezet Onderwijs
ZMLK	Zeer Moeilijk Lerende Kinderen
ZMOK	Zeer Moeilijk opvoedbare Kinderen

## LITERATUUROVERZICHT

---

Diepens en Okkema, *Leerlingenvervoer Tilburg, doorrekening varianten*, Delft, april 1998

DTV Consultants, *Leerlingenvervoer Eindhoven, haalbaarheid van beheersingsmaatregelen*, Breda, juni 1997

DTV Consultants, *Mogelijke maatregelen in het leerlingenvervoer Gemeente Eindhoven*, Breda, april 1999 (interne notitie)

DTV Consultants, *Opstapplaatsen en modernisering in het leerlingenvervoer, potentiële varianten voor Eindhoven*, Breda, februari 2000

Gemeente Enschede, *Eindrapportage besparingsmogelijkheden leerlingenvervoer gemeente Enschede*, Enschede, februari 2000 (intern rapport)

Gemeente Maastricht, *Blauw Stuk inzake Wet gemeentelijke regelingen leerlingenvervoer*, Maastricht, januari 2000 (intern rapport)

Gemeente Maastricht, *Onderzoek leerlingenvervoer Gemeente Maastricht - verslag*, Maastricht, februari 1999 (intern rapport)

Gemeente Nijmegen, Afdeling Onderzoek en Statistiek, *De uitvoering van het leerlingenvervoer, de mening van ouders en verzorgers*, Nijmegen, augustus 1999

Gemeente Nijmegen, *Leerlingenvervoer Nijmegen tussen twee vuren: budget <> redelijkheid*, Nijmegen, januari 1999

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, *Verbeteringen in het doelgroepenvervoer*, Hoofddorp, februari 1999

Rijksverkeersinspectie sector Handhaving, afdeling Taxivervoer, *Resultaten Thema-actie Schoolvervoer 1998-1999*, Den Haag, maart 1999

SCO - Kohnstamm Instituut, *Leerlingenvervoer, financiële consequenties van wijzigingen in de zitplaatsverdeling*, Amsterdam, februari 1997

Verder zijn bij deze studie betrokken:

- lokale verordeningen leerlingenvervoer;
- diverse bestekken, offertes en contracten van vervoerders;
- diverse correspondentie tussen gemeenten en vervoerders over zitplaatsverdeling;
- interne notities en raadsstukken van gemeenten.

**BIJLAGEN**

## BIJLAGE 1 TABELLEN

Tabel 1 aandeel kosten aangepast vervoer (AV)

Gemeente		inwoners 1999	aandeel AV	
nr	naam		leerlingen	kosten
1	Renswoude	4004	?	?
2	Wester-Koggenland	13420	86%	89%
3	Westerveld	18780	59%	?
4	Lichtenvoorde	19108	85%	?
5	Hoogezand – Sappemeer	33066	90%	96%
6	Heerenveen	40443	71%	95%
7	Soest	44241	56%	86%
8	Vlissingen	44302	67%	?
9	Lelystad	63098	79%	91%
10	Alphen aan den Rijn	69924	?	?
11	Spijkenisse	73106	91%	97%
12	Helmond	80098	93%	?
13	Ede	101700	85%	?
14	Maastricht	122085	76%	93%
15	Nijmegen	152200	59%	86%
16	Enschede	149520	69%	90%
17	Tilburg	190536	78%	91%
18	Eindhoven	201726	84%	92%
19	Rotterdam	592597	49%	90%

Tabel 2: Samenwerking en aantal vervoerders / hoofdaanemers

Gemeente		kosten per leerlingkm	Samenwerking gemeenten	hoofdaanemers	
nr	naam			aantal	verdeling vervoer
1	Renswoude	0,92	beperkt	1	nvt
2	Wester-Koggenl.	1,00	13 gemeenten	1	nvt
3	Westerveld	0,89	5 gemeenten	1	nvt
4	Lichtenvoorde	0,53	17 gemeenten	1	nvt
5	Hoogez.- Sappem.	0,64	beperkt	1	nvt
6	Heerenveen	0,50	beperkt	1	nvt
7	Soest	0,87	beperkt	1	nvt
8	Vlissingen	0,64	beperkt	3	touringcar, taxibus en taxi
9	Lelystad	0,95	beperkt	2	lokaal en interlokaal
10	Alphen a/d Rijn	1,00	nee	1	nvt
11	Spijkenisse	0,64	beperkt	2	touringcars en overig
12	Helmond	0,63	beperkt	2	lokaal en interlokaal
13	Ede	0,81	beperkt	1	nvt
14	Maastricht	1,03	beperkt	2	vnl touringcar en overig
15	Nijmegen	1,17	beperkt	1	nvt
16	Enschede	0,76	beperkt	meerdere	1 lokaal, meerdere interlokaal
17	Tilburg	0,93	beperkt	1	nvt
18	Eindhoven	1,36	beperkt	1	nvt
19	Rotterdam	1,51	beperkt	4	touringcar, ziekenvervoer, eigen leasebussen en overig (gros)

Tabel 3A: Overzichtstabel 1

Gemeente		Inwoners (1999)	Totaal AV-Iln-	kosten AV schooljaar 1999-2000	Kosten AV per ...			AV-Iln per 1000 inw.	Aandeel AV-	Aandeel Iln AV		gem. afstand (km)		Gem. aantal Iln per schoollocatie	
nr	naam				inwoner	leerling AV	leerling- kilom.			lokaal	inter- lokaal	lokaal	inter- lokaal	lokaal	interlokaal
1	Renswoude	4004	16	148294	37	9268	0,92	4,0	?	0%	100%	-	25,2	-	2,0
2	Wester-Koggenl.	13420	48	295055	22	6147	1,00	3,6	86%	0%	100%	-	15,0	-	4,3
3	Westerveld	18780	75	632332	34	8431	0,89	4,0	59%	0%	100%	-	23,7	-	3,4
4	Lichtenvoorde	19108	43	175000	9	4070	0,53	2,3	85%	53%	47%	2,7	38,1	11,5	2,2
5	Hoogez.-Sappem.	33066	157	620000	19	3949	0,64	4,7	90%	22%	78%	3,8	19,0	17,0	5,8
6	Heerenveen	40443	115	449983	11	3913	0,50	2,8	71%	38%	62%	7,6	27,3	11,0	5,9
7	Soest	44241	188	810000	18	4309	0,87	4,2	56%	0%	100%	-	12,4	-	4,4
8	Vlissingen	44302	154	473676	11	3076	0,64	3,5	67%	26%	74%	3,5	14,5	39,0	16,1
9	Lelystad	63098	357	2177640	35	6100	0,95	5,7	79%	69%	31%	5,3	39,2	20,3	3,8
10	Alphen a/d Rijn	69924	155	833873	12	5380	1,00	2,2	?	50%	50%	3,6	22,6	18,5	3,7
11	Spijkensse	73106	281	1220374	17	4343	0,64	3,8	91%	24%	76%	3,0	21,6	22,7	6,5
12	Helmond	80098	311	825000	10	2653	0,63	3,9	93%	68%	32%	4,0	24,7	34,8	8,2
13	Ede	101700	555	2485410	24	4478	0,81	5,5	85%	35%	65%	6,9	17,7	27,4	7,7
14	Maastricht	122085	425	1354573	11	3187	1,03	3,5	76%	78%	22%	4,7	17,6	23,3	13,3
15	Nijmegen	152200	349	1478919	10	4238	1,17	2,3	59%	45%	55%	4,9	12,5	9,6	8,5
16	Enschede	149520	780	1673246	11	2145	0,76	5,2	69%	93%	7%	5,3	26,7	54,4	6,3
17	Tilburg	190536	723	2757158	14	3813	0,93	3,8	78%	65%	35%	5,4	19,9	38,8	12,3
18	Eindhoven	201726	686	3561411	18	5192	1,36	3,4	84%	74%	26%	5,6	20,6	35,4	8,8
19	Rotterdam	592597	1194	6201900	10	5194	1,51	2,0	49%	94%	6%	7,6	21,3	26,2	3,0



Tabel 3B: Overzichtstabel 2

Gemeente		Samenwerking gemeenten	hoofdaannemers		openbare aanbesteding		verrekening met hoofdaannemer(s)	
nr	naam		aantal	verdeling vervoer	meest recente	typering	basisprijs	mutatietarief
1	Renswoude	beperkt	1	nvt	geen, contract per jaar		per rit per dag	op ritniveau
2	Wester-Koggenl.	13 gemeenten	1	nvt	schooljaar 1998-1999	1 pakket 13 gemeenten, europees, 5 percelen	totaalprijs per jaar	o.b.v. voertuiguur
3	Westerveld	5 gemeenten	1	nvt	geen, bestaand vervoer miv aug '99 in contract omschreven		per rit per dag	op ritniveau
4	Lichtenvoorde	17 gemeenten	1	nvt	schooljaar 1997-1998	1 pakket 17 gemeenten, europees, 2 percelen weekend/dagelijks vervoer	totaalprijs per jaar	o.b.v. vtg-kilometer en uren
5	Hoogez.-Sappem.	beperkt	1	nvt	schooljaar 1996-1997		totaalprijs per jaar	extra voertuig
6	Heerenveen	beperkt	1	nvt	januari 1999	europees, samen met WVG- en ouderenvervoer, leerlingenvervoer 1 perceel	totaalprijs per jaar	extra rit
7	Soest	beperkt	1	nvt	schooljaar 1999-2000	europees, in 24 percelen	per rit per dag	op ritniveau
8	Vlissingen	beperkt	3	touringcar, taxibus en taxi	schooljaar 1998-1999	europees, incl. gemeente Middelburg en zwem/gym, 5 percelen leerlingenvervoer	per rit per dag	op ritniveau
9	Lelystad	beperkt	2	lokaal en interlokaal	schooljaar 1997-1998	europees	totaalprijs per vervoerder per jaar	o.b.v. voertuiguren
10	Alphen a/d Rijn	nee	1	nvt	schooljaar 1998-1999	europees, 1 perceel	deels per leerling per dag, deels per rit per dag	per leerling resp. ritniveau
11	Spijkenisse	beperkt	2	touringcars en overig	geen, jaarlijks offertezoek 2 vervoerders		per rit per dag	op ritniveau
12	Helmond	beperkt	2	lokaal en interlokaal	schooljaar 1999-2000	europees, 2 percelen	totaalprijs per jaar	per voertuigkilometer
13	Ede	beperkt	1	nvt	schooljaar 1999-2000	europees, incl. zwem/gym, leerlingvervoer 1 perceel	totaalprijs per jaar	per voertuiguur en - kilometer
14	Maastricht	beperkt	2	vnl touringcar en overig	schooljaar 1998-1999	europees, 4 percelen	prijs per rit per dag	op ritniveau
15	Nijmegen	beperkt	1	nvt	schooljaar 1997-1998	europees, 4 percelen	totaalprijs per jaar	per staffel van 17 lln
16	Enschede	beperkt	meer	1 lokaal, meerdere interlokaal	lokaal: schooljaar 1997-1998, interlokaal geen, jaarlijks offertezoek		prijs per leerling per dag (lokaal), per rit per dag (interlokaal)	per leerling resp. ritniveau
17	Tilburg	beperkt	1	nvt	januari 1999	europees, 1 perceel	totaalprijs per jaar	per voertuigkilometer
18	Eindhoven	beperkt	1	nvt	geen, bestaand contract 1997 verlengd		prijs per voertuig per maand (12 maanden)	per voertuig
19	Rotterdam	beperkt	4	touringcar, ziekenvv, leaseb. en overig (gros)	schooljaar 1998-1999	europees, 5 percelen	gros per leerling per dag, rest per rit per dag	per leerling resp. ritniveau

**Tabel 3C: Overzichtstabel 3**

Nr	Gemeente Naam	grootste voertuig	opstapplaatsen		begeleiding in voertuig	zitplaatsregeling 1-op-1	combinatie scholen/leerlingen in 1 voertuig?	max. rijtijd (bestek/contract)
			ja/nee	doelgroep				
1	Renswoude	taxibus	nee	nvt	nee	wettelijk	ja	
2	Wester-Koggenl.	taxibus(*)	ja	VSO, SBO	ja	integraal	ja	55 min.
3	Westerveld	taxibus	ja	individueel bepaald	nee	wettelijk	ja	
4	Lichtenvoorde	midibus (*)	beperkt	VSO, SBO	afh.van leerlingen	wettelijk	ja, behalve ZMOK	60 min.
5	Hoogez.-Sappem.	midibus	ja	individueel bepaald	nee	wettelijk	ja	55 min.
6	Heerenveen	midibus	nee	nvt	nee	wettelijk	ja, liever niet	45 min.
7	Soest	touringcar	ja	touringcar	bij touringcar	wettelijk	ja, LOM en MLK	60 min.
8	Vlissingen	touringcar	ja	touringcar, LOM/MLK/ZMLK	bij touringcar	integraal	ja, LOM/MLK/ZMLK	
9	Lelystad	touringcar	ja	?	bij touringcar	wettelijk	ja	45 min.
10	Alphen a/d Rijn	taxibus	nee	nvt	nee	wettelijk	ja, behalve ZMLK	45 min.
11	Spijkenisse	touringcar	ja	SBO	nee	wettelijk	ja, behalve ZMOK	
12	Helmond	taxibus	nee	nvt	nee	wettelijk	ja	90 min.
13	Ede	touringcar	ja	touringcar, SBO	touringcar / ZMOK	wettelijk	ja, SBO	
14	Maastricht	touringcar	ja	touringcar, SBO+ZMOK	ja	wettelijk	ja, SBO+ZMOK	45-90 min
15	Nijmegen	taxibus	nee	nvt	nee	wettelijk	ja, behal ZMOK/ZMLK	
16	Enschede	touringcar	ja	touringcars, MLK	touringcar en ZMLK	wettelijk	ja, beperkt	45 min.
17	Tilburg	taxibus	nee	nvt	nee	integraal	ja, sporadisch	45 min.
18	Eindhoven	taxibus	nee	nvt	nee	wettelijk	ja, beperkt	
19	Rotterdam	touringcar	ja	touringcar	bij touringcar	wettelijk	ja, alleen touringcars	60 min.

(\*) de leerlingen van deze gemeente maken gebruik van deze voertuigen, voor het totale vervoersysteem van alle gemeenten samen worden wel touringcars ingezet

## BIJLAGE 2 GESPREKSLIJST GEMEENTEN

---

### Factoren die invloed hebben op uitgaven voor het leerlingenvervoer

#### 1. Geografische en demografische context

- A. aantal en type speciale scholen en leerlingen binnen / buiten gemeentegrenzen
- B. aantal leerlingen binnen verordening, naar vervoerwijze (voor globale indruk)

#### 2. Interne organisatie / instroom

- A. ambtelijke inzet: beleidsmatig, operationeel
- B. communicatie tussen betrokken partijen (andere afdelingen, ouders, vervoerders)
- C. werkwijze toekenning vervoerwijze (betrokken partijen, jaarlijks, trapsgewijs etc.)
- D. functioneren commissie van advies / onderzoek + GAK
- E. instroom: kilometergrenzen

#### 3. OV, eigen vervoer en (brom)fiets

- A. werkwijze toekenning wel/niet begeleiding bij OV ('benadeling gezin' opgenomen?)
- B. OV-kaarten: jaar of maandkaarten, grootverbruikerscontracten
- C. fiets- en bromfietsvergoeding; bestaat deze en is deze seizoensafhankelijk

#### 4. Aangepast/speciaal vervoer

- A. intergemeentelijk samenwerking
- B. combinatie overig doelgroepenvervoer (bijvoorbeeld WSW-, WVG- of zwemvervoer)
- C. combinatie scholen (leerlingen van meerder scholen in 1 voertuig) en flexibele schooltijden
- D. combinatie leerlingen (leerlingen van meerdere typen onderwijs in 1 voertuig)
- E. wie vervoert: scholen, vervoerder (1 of meerdere, wel / niet lokale vervoerder)
- F. controle op vervoer: kwalitatief en kwantitatief
- G. inkoop en organisatie van het vervoer:
  - regie, planning en uitvoering
  - geformuleerde kwaliteitseisen?
  - werkwijze aanbesteding: openbaar, europees, verlenging contracten
  - contracten: looptijd, prijsafspraken (per leerling of kilometer, lump-sum of achteraf), afspraken over prijsontwikkeling / indicering, afspraken over bonus / malus etc.
- H. type voertuigen
- I. gebruik busbanen
- J. begeleiding aanwezig en wie regelt dat
- K. 1 leerling per zitplaats, integraal of uitsluitend wettelijk vanaf 1-8-1998 'regeling Zitplaatsverdeling', hoe in overleg met vervoerder opgelost
- L. opstapplaatsen: doelgroep, overstap, verzamelwijze, loopafstanden, infra, afspraken
- M. wie informeert ouders over ophaal/afzettijden

#### 5. Overige aspecten

- A. weekendvervoer, NSO/boddaertcentra/logeerhuizen en (meerdere) oppasadressen
- B. wijzigingen/aanpassingen in voorgaande factoren laatste jaren (1997 tot en met 1999)
- C. ouderbijdrage omgezet naar drempelbedrag per 1-8-1999 ja/nee, overgangsregeling?
- D. effecten van Weer Samen Naar School (WSNS)
- E. concentratie, reorganisatie scholen, dependances geopend
- F. eigen verklaring / vermoedens financiële verschillen tussen jaren 1997 - 1999
- G. geconstateerde tendensen in het algemeen
- H. gebruik specifieke software

## BIJLAGE 3 INTERVIEWS – OVERIGE ASPECTEN

Gemeente	ambt. inzet (FTE)	Indicering	Verstrekking OV-kaarten	Gebruikte software
nr naam	(beleid+oper.)			
1 Renswoude	± 0,1	jaarlijks aanvraag indienen	uitkeren vergoedingen	?
2 Wester-Koggenland	± 0,2	jaarlijks aanvraag indienen	ouders kopen zelf maandkaarten, opsturen als declaratie	?
3 Westerveld	?	?	gemeente levert pasfoto's aan OV-bedrijf, deze sluren jaarkaarten naar ouders	eigen spreadsheet
4 Lichtenvoorde	± 0,1	nieuwe aanvragen na 1 jaar evalueren, vervolgens automatisch (alleen check	ouders kopen zelf kaarten, te declareren per kwartaal	eigen spreadsheet
5 Hoogezand - Sappemeer	± 0,3	2/3-scholen' per schoolloopbaan, SBO jaarlijks	ouders kopen zelf maandkaarten, bij gemeente te declareren	eigen spreadsheet
6 Heerenveen	± 0,1	alleen EB-ers jaarlijks, overig lijst gecheckt bij scholen	gemeente verstrekt jaarkaarten	eigen spreadsheet
7 Soest	± 0,5	jaarlijks aanvraag indienen	vergoeding verstrekt o.b.v. maandkaart (zonder bewijs)	geen specifieke software
8 Vlissingen	± 0,4	?	ouders kopen zelf maandkaarten, bij gemeente te declareren	?
9 Lelystad	± 0,5 beleid en ± 0,5 operationeel	jaarlijks aanvraag indienen	ouders kopen zelf maandkaarten, bij gemeente achteraf te declareren, of jaarkaarten vooraf te declareren	komt leerlingenvervoer-programma
10 Alphen aan den Rijn	?	jaarlijks aanvraag indienen	ouders kopen zelf maandkaarten, bij gemeente te declareren	eigen spreadsheet
11 Spijkenisse	± 0,25	nieuwe aanvragen door ouders (4 formulieren naar type onderwijs beschikbaar), vervolgens automatisch	ouders kopen jaarkaart, copie opsturen naar gemeente, in 2 termijnen uitbetaald	module leerlingenvervoer gekoppeld aan 'Robinson'
12 Helmond	± 0,1 beleid en ± 0,6 operationeel	jaarlijks aanvraag indienen	vergoeding verstrekt (zonder bewijs)	?
13 Ede	± 0,5 beleid en ± 1,0 operationeel	jaarlijks aanvraag indienen	ouders kopen zelf maandkaarten, bij gemeente te declareren/inleveren	specifieke software (prolep), gekoppeld aan leerlingadministratie
14 Maastricht	± 2,0	jaarlijks aanvraag indienen	(gros) ouders met verklaring van gemeente bij vervoerbedrijf jaarkaart afhalen	?
15 Nijmegen	± 2,0	ZMOK/ZMLK/lich.gehand. per schoolloopbaan, overig jaarlijks	(gros) ouders met beschikking van gemeente bij vervoerbedrijf jaarkaart afhalen	?
16 Enschede	± 1,0	jaarlijks aanvraag indienen	gemeente bestelt jaarkaarten, stuurt deze op naar scholen, die verstrekken ze aan de ouders(kwantumkorting op kaarten ±5%)	eigen spreadsheet
17 Tilburg	± 0,5 beleid en ± 1,5 operationeel	vanaf schooljaar 2000-2001 meerjarenbeschikkingen voor 'zwaardere leerlingen'	ouders kopen jaarkaarten, maandelijks vergoed, zonder bewijs	eigen databeheersysteem laten ontwikkelen
18 Eindhoven	± 0,1 beleid en ± 1,0 operationeel	jaarlijks aanvraag indienen	gemeente bestelt maandkaarten, stuurt deze op naar scholen, die verstrekken ze aan de ouders	eigen systeem
19 Rotterdam	± 0,5 beleid, ± 2,5 operationeel en 0,5 voor 'meldpunt' bij vervoerder	?	gemeente stuurt lijst naar OV-bedrijf, ouders kunnen jaarkaarten ophalen op vastgestelde dagen bij 'servicewinkel'	module leerlingenvervoer gekoppeld aan 'Robinson' (koppeling met bevolkingsadministratie)

## BIJLAGE 4 LIJST BENODIGDE GEGEVENS GEMEENTEN

---

Wat betreft de analyse van de gemeenten onderling, onderscheiden we drie onderdelen binnen ons onderzoek, die elk hun specifieke gegevens vergen:

1. Kwalitatief overzicht van alle relevante aspecten en factoren  
Doel: onderling elkaar informeren/kennisoverdracht, lijst van verklarende factoren
2. Analyse van het leerlingenvervoer over de jaren 1997 t/m 1999  
Doel: trendmatige ontwikkelingen in kaart, effectiviteit van maatregelen (geïndexeerd)
3. Analyse van de vervoerprestatie en de kosten in het speciale vervoer  
Doel: doelmatigheid huidige inkoop en organisatie van het vervoer

Alle onderdelen samen vormen uiteindelijk de zoektocht naar mogelijke verbanden in organisatie/inkoop van het vervoer en doelmatigheid, mogelijk resulterend in concrete verbeteropties.

### Ad 1: Kwalitatief overzicht van alle relevante aspecten en factoren

Het overzicht van alle relevante aspecten wordt grotendeels uit het interview verkregen.

#### Benodigde gegevens:

- de lokale verordening
- relevante beleidsstukken en/of rapporten over verbetertrajecten
- correspondentie met vervoerder over regeling '1 leerling per zitplaats'
- afspraken met vervoerder(s): contract(en) en bestekken, inclusief offertebedragen

### Ad 2: Analyse van het leerlingenvervoer over de jaren 1997 t/m 1999.

Uniformiteit in het cijfermateriaal is een vereiste voor een onderlinge vergelijking van gemeenten. We hanteren met betrekking tot dit onderdeel de volgende definitie:

- gegevens betrekking op de **kalenderjaren** 1997, 1998 en 1999
- gegevens betrekking op **totale gerealiseerde kosten voor het speciaal/aangepast vervoer** (inclusief incidenteel vervoer, naar buitenschoolse opvang, stages, door ouders georganiseerd e.d.)

**Benodigde gegevens:**

- Totale gerealiseerde kosten voor het speciale/aangepaste vervoer van de drie kalenderjaren 1997, 1998 en 1999
  - exclusief interne kosten (verrekening interne uren e.d.)
  - exclusief 'inkomsten': m.n. GAK en eigen bijdrage
  - apart aangeven kosten door ouders/scholen georganiseerd vervoer
- Totaal aantal leerlingen met beschikking 'aangepast vervoer' van de drie kalenderjaren:
  - het gaat feitelijk om twee schooljaren, dus bv. hoogste aantal in voor/najaar
  - indien direct beschikbaar: ook aantal leerlingen van de overige vervoervormen

**Ad 3. Analyse van de vervoerprestatie en de kosten in het speciale vervoer**

Ook voor dit onderdeel is uniformiteit in het cijfermateriaal essentieel. We hanteren met betrekking tot dit onderdeel de volgende definitie:

- uitsluitend **aangepast/speciaal vervoer dat door de gemeente (of gedelegeerde partij) wordt georganiseerd**
- betrekking op de **het schooljaar 1999-2000**
- uitsluitend betrekking op **structurele/reguliere vervoer tussen de woning/opstapplaats** (dus exclusief incidenteel vervoer, naar buitenschoolse opvang, stages e.d.)

**Benodigde gegevens:**

- Kosten: recente (be)rekening van de kosten voor het speciale vervoer (bv. van een recente maand). We achterhalen hieruit de totale externe vervoerkosten voor het reguliere speciale vervoer voor dit schooljaar
- Vervoerprestatie: **per leerling in het speciale vervoer op een peildatum in het eerste kwartaal 2000**
  - afstand woning-school (of de betreffende adressen waaruit wij deze af kunnen leiden)
  - schoolsoort (wel/niet WPO volstaat)
  - lokaal / interlokaal vervoer
  - week- of weekendvervoer

De vervoerprestatie-gegevens kunnen we vermoedelijk allemaal uit een uitdraai van het leerlingenbestand (bepaalde peildatum eerste kwartaal 2000) én een adressenlijst van de betreffende scholen door ons zelf worden afgeleid!

## **BIJLAGE 5    INSTROOM - VERORDENINGEN**

---

**Instroom - verordeningen**

afstandcriteria uit verordeningen schooljaar 1999-2000							beoordelingscriteria voor aangepast vervoer (verordening)									
							WPO				WVO / WEC					
nr	Gemeente	basisscholen (WPO)	spec. scholen voor basisonderwijs (WPO)	scholen voor spec. voortgezet onderwijs (WVO II)	school voor speciaal onderwijs (WEC)	school voor voortgezet speciaal onderwijs (WEC)	Opmerking	afstandcriterium	OV omslachtig / ontbreekt	OV onmogelijk vanwege lich/geest handicap	begeleiding onmogelijk - ernstige benadeling gezin	afstandcriterium	OV omslachtig / ontbreekt	OV onmogelijk vanwege lich/geesthandicap	begeleiding onmogelijk - ernstige benadeling gezin	opmerking
1	Renswoude	6	6*	6	4	4	* m.i.v. schooljaar 2000-2001 naar 4 km.	ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
2	Wester-Koggenland	6	6	6	6	6		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
3	Westerveld	6	4	4	4	4		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
4	Lichtenvoorde	6	6	6	6	6		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
5	Hoogezand - Sappemeer	6	2	6	2	2		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
6	Heerenveen	6	4	6	4	6		ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	
7	Soest	6	6	6	6	6		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
8	Vlissingen	6	4	6	4	6		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
9	Lelystad	6	6	6	6	6		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
10	Alphen aan den Rijn	6	2	4	2	4		ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	
11	Spijkenisse	6	2	6	2	2		ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	
12	Helmond	6	6*	6	2	2	* m.i.v. schooljaar 2000-2001 naar 2 km.	ja	ja	nee	ja*	ja	ja	ja	nee	* alleen SBO, niet BAO
13	Ede	6	3	6	2	4		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
14	Maastricht	6	1,5	6	1,5	6		ja	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nee	ook bepaling opgenomen over uitsluiting bij agressief gedrag
15	Nijmegen	6	4	6	4	4		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
16	Enschede	6	2	2	2	2		ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nee	
17	Tilburg	6	2	6	2	*2 / 6	*2 km. voor Mytyl, ZMLK en Pl.	ja (*)	ja	ja	ja	ja (**)	ja	ja	nee	(*) verschil naar leeftijd bij speciale scholen (**) verschil naar leeftijd bij ZMOK/andurig ziek
18	Eindhoven	6	2	4	2	4		ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	
19	Rotterdam	6	6	6	*3 / 6	*3 / 6	*6 km. Voor ZMOK, SH, ES, Pl.	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	



## **BIJLAGE 6   ANALYSE CONTRACTEN EN BESTEKKEN**

---

gemeente	BRON	CONTRACT		TARIEVEN	
		datum	duur	opbouw prijs/tarief	mutaties
Wester-Koggenland	bestek	aug 98 - aug 01 schooljaren	3 jaar	per perceel of alle percelen offrenen totale kosten per schooljaar per perceel o.b.v. vlgkm en vlg-uren onderscheid beladen/onbeladen reistijd onderverdeling kosten ritplanning en uitvoering kosten/uur begeleiding apart noemen	verrekenen o.b.v. vlgkm en vlg-uren onbeladen vlgkm en vlg-uren meerrekenen mutatietarieven onderscheiden naar vlg-grootte ( < 8 en > 8 personen)
Lichtenvoorde	bestek	aug 97 - aug 00 schooljaren	3 jaar	lrv en wkv in offerte specificeren totale kosten per schooljaar o.b.v. vlgkm en vlg-uren kosten/uur begeleiding apart noemen	verrekenen o.b.v. vlgkm en vlg-uren
Hoogezand-Sappemeer	contract	aug 98 - aug 99 schooljaar	1 jaar	totaal per jaar	niet gespecificeerd
Heerenveen	bestek + offerte	jan 99 - jan 02	3 jaar	onderverdeling offerte volgens dienst chauffeurskosten/uur gespecificeerd kosten/uur begeleiding noemen	niet gespecificeerd
Soest	contract offerte	aug 99 - aug 02 schooljaren	3 jaar	per perceel of alle percelen offrenen per perceel kostenoverzicht per dag totaal weergegeven per gemeente	niet gespecificeerd
Vlissingen	bestek	aug 98 - aug 00 aug 98 -aug 02 schooljaren	2 of 4 jaar	per perceel of alle percelen offrenen per perceel kosten/schoolde/vlg meerdere vlg: ook totaal noemen kosten begeleiding in vlg-tarief verrekenen	extra kosten per vlg/perceel/dag berekenen overleg tussen vv en og
Lelystad	contract	aug 97 - aug 00 schooljaren	3 jaar	kosten per dag en per schooljaar weergegeven in contract verwezen naar bijlage	verrekenen o.b.v. vlg-uren
Alphen a/d Rijn	bestek	aug 98 - aug 01 schooljaren	3 jaar	offerte geldt voor totaalpakket prijs per leerling en prijs per rit aangeven tarieven per school weergegeven	nieuwe ritten = nieuwe offertes geen specifieke behandeling/procedure
Helmond	bestek	aug 98 - aug 04 ontevreden	5 jaar 1 jaar	totale kostprijs per schooljaar per optie o.b.v. vlgkm deur-deur en opstapplaatsen specificeren	geen mutaties bij afwijkingen # II < 5% geldt niet als extra vlg nodig is o.b.v. vlgkm
Ede	bestek	aug 99 - jan 02	2,5 jaar	o.b.v. vlgkm en vlg-uren chauffeurstarief/uur noemen begeleiderstarief/uur noemen vlg categorieën onderverdelen	niet gespecificeerd
Maastricht	bestek	aug 98 - aug 01 schooljaren	3 jaar	per perceel of meerdere percelen offrenen o.b.v. prijs per leerling per dag en prijs per vlg per dag vlg-uren en chauffeurstarieven ter onderbouwing	niet gespecificeerd
Nijmegen	bestek	aug 98 - aug 01 schooljaren	3 jaar	kosten zijn per perceel gespecificeerd 1,2,3. Vlgkm en kosten begeleiding/uur (lege uren tellen niet mee) 4.vlgkm per beladen ritlengte	ingewikkeld mutatiebeding
Enschede	bestek	aug 00 - aug 03 schooljaren	3 jaar	beide opties afzonderlijk offrenen of in totaal deur-deur: kosten per rit per dag opstappen: kosten per bus per school	kosten per rit per dag meerprijs anderstaligen vv
Tilburg	bestek	jan 99 - aug 00 jan 99 - jan 04	1,5 jaar 5 jaar	offerte per looptijd aanbieden (2) kosten o.b.v. beladen vlgkm en vlg-uren	verrekenen o.b.v. vlgkm en vlg-uren onderscheid maken binnen/buiten Tilburg
Rotterdam	bestek	aug 98 - aug 01 schooljaren	3 jaar	kosten per perceel gespecificeerd o.b.v. kosten per leerling per dag perceel 4 o.b.v. kosten per rit kosten voor extra begeleiding apart noemen	o.b.v. eenheidsprijzen bij ziekte II > 1 maand geen kosten vergoed

gebruikte afkortingen II  
lrv  
wkv  
vv  
og  
vlgkm

leerlingen  
leerlingenvervoer  
weekendvervoer  
vervoerder  
opdrachtgever / gemeente  
voertuigkilometer

gemeente	KLACHTEN & CONTROLE		
	klachten	controle&sancties	informatievoorziening
Wester-Koggenland	klachten indienen bij vv overleg vv en og over afhandeling	vv voert databeheer terugkoppeling og	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar
Lichtenvoorde	niet gespecificeerd	vv voert databeheer	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar
Hoogezand-Sappemeer	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd
Heerenveen	klachten indienen bij vv klachten bij og in 2de instantie aparte regeling livv en lokaal vv in offerte uitgebreide aandacht	vv voert databeheer	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar
Soest	niet gespecificeerd (problemen worden opgelost volgens offerte)	vv voert databeheer	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar
Vlissingen	klachten indienen bij vv klachten bij og in 2de instantie overleg vv/og/school over afhandeling	niet gespecificeerd	bepaalde scholen voeren overleg met og en vv geen specifieke meldkamer
Lelystad	klachten indienen bij vv overleg vv/og over afhandeling	vv voert databeheer sancties m.b.t. te laat komen van bussen bij haltes	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar
Alphen a/d Rijn	(og verschaft informatie over klachtenafhandeling)	og controleert vv er staat niet bij hoe	og informeert ouders over rittenplanning og geeft voorlichting over procedures e.d.
Helmond	klachten indienen bij vv overleg vv/og over afhandeling	vv voert databeheer terugkoppeling og met vv	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar
Ede	klachten indienen bij vv overleg vv/og over afhandeling	vv voert databeheer terugkoppeling og met vv	niet gespecificeerd
Maastricht	klachten indienen bij vv overleg vv/og over afhandeling	terugkoppeling og met vv	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar
Nijmegen	gemeente maakt klachtenprocedure	periodiek overleg tussen vv en gemeente	onduidelijke meldingen t.a.v. informatievoorziening
Enschede	niet gespecificeerd	terugkoppeling og met vv	niet gespecificeerd
Tilburg	klachten indienen bij vv nauwkeurig gespecificeerd	vv voert databeheer	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar
Rotterdam	klachten indienen bij vv	vv voert databeheer sancties als vv niet op afgesproken tijden aflevert	vv informeert ouders over rittenplanning meldcentrale op schooldagen bereikbaar

gebruikte afkortingen II  
 livv  
 wkvv  
 vv  
 og  
 vlgkm

leerlingen  
 leerlingenvervoer  
 weekendvervoer  
 vervoerder  
 opdrachtgever / gemeente  
 voertuigkilometer

gemeente	VERVOER							
	doel	ritplanning	opstapplaatsen	opkeertijden	reistijden	combinaties	begeleiding	vtg/chauff
Wester-Koggenland	ingedeeld in 5 percelen o.b.v.: # scholen in bepaald gebied uitvoering lrv en wkv	vv verantwoordelijk	VSO/MLK/LOM opstapplaatsen max t.a.v. looproute overige lrv deur-deur	gespecificeerd	max 55 min.	groepen II gespecificeerd groepen niet combineren scholen wel combineren	op verzoek van og	gespecificeerd
Lichtenvoorde	lrv is onderdeel van CGV lrv onderverdeeld in lrv en wkv	vv verantwoordelijk	VSO/MLK/LOM opstapplaatsen max t.a.v. looproute overige lrv deur-deur	gespecificeerd	max 60 min.	II mogen gecombineerd	vtg > 8 ZMOK/ZMLK vtg > 32	gespecificeerd
Hoogezand-Sappemeer	alleen lrv niet gespecificeerd	vv verantwoordelijk	niet gespecificeerd	gespecificeerd	max 55 min.	niet gespecificeerd	op verzoek van og	gespecificeerd
Heerenveen	ingedeeld in 2 percelen: lrv en lokaal vv (WVG) lrv onderverdeeld in: met/zonder opstapplaatsen zwem- en gymv onderdeel van lrv	vv verantwoordelijk	in offerte met/zonder opstap- plaatsen specificeren gehandicapten deur-deur vv max t.a.v. looproute	gespecificeerd	max 45 min. (offerte)	II mogen gecombineerd	niet gespecificeerd	gespecificeerd (offerte)
Soest	ingedeeld in 24 percelen o.b.v.: # scholen in bepaald gebied (gem.)	vv verantwoordelijk in overleg vastgesteld	deur-deur of opstapplaatsen geen specificatie geen max t.a.v. looproute	gespecificeerd (beperkt)	max 1 uur	per perceel gespecificeerd (offerte)	per perceel gespecificeerd (offerte)	gespecificeerd (offerte)
Vlissingen	iedere school of zwembad is een apart perceel	og bepaalt ritplanning og bepaalt # lrv	og bepaalt opstapplaatsen geen max t.a.v. looproute	bussen vertrek- ken nooit te vroeg	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd (reistijd, orde en rust waarborgen)	op verzoek van og vv selecteert begeleiders	gespecificeerd
Lelystad	lrv binnen Lelystad	vv verantwoordelijk	deur-deur of opstapplaatsen geen specificatie	gespecificeerd	max 45 min.	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd	gespecificeerd
Alphen a/d Rijn	lrv binnen Alphen aan de Rijn	vv verantwoordelijk in overleg vastgesteld	in principe deur-deur vv i.v.m. kosten in toekomst evt. met opstapplaatsen	gespecificeerd	max 45 min.	niet gespecificeerd	grote bussen (50 pers) met bezetting van >32 altijd met begeleiding	gespecificeerd
Helmond	lrv binnen Helmond, buiten Helmond, of beide deur-deur of opstapplaatsen aparte optie	vv verantwoordelijk	opstapplaatsen als optie max t.a.v. looproute	gespecificeerd	max 60 min.	combinaties zijn mogelijk extra aandacht ZMOK afhankelijk van persoons- kenmerken	niet gespecificeerd	gespecificeerd
Ede	onderscheid tussen: lrv, zwemv en gymv	vv verantwoordelijk	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd	op bussen > 40 personen wordt 1 begeleider ingezet	gespecificeerd (beperkt)
Maastricht	onderverdeeld in 4 percelen: 1. met opstapplaats 2. deur-deur 3. buiten Maastricht 4. wkv	vv verantwoordelijk	per perceel verschillend og bepaalt regime geen max t.a.v. looproute	gespecificeerd	per perceel verschillend 45 - 90 minuten	combinaties zijn mogelijk	op bussen is begeleiding aanwezig niet in contract gespecificeerd	gespecificeerd
Nijmegen	onderverdeeld in 4 percelen: 1. scholen in Nijmegen 2. speciale scholen rond Nijmegen 3. speciaal gehandicapten vv 4. Nijmegen --> omgeving	vv bepaalt ritplanning vv voeren het uit	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd	niet gespecificeerd	binnen percelen zijn combinaties mogelijk	op bussen > 27 personen wordt 1 begeleider ingezet	gespecificeerd
Enschede	2 opties: lrv deur-deur lrv met grote bussen en opstapplaatsen	vv verantwoordelijk	kleine busjes thuis ophalen grote bussen opstapplaatsen	niet gespecificeerd	max 45 min.	niet gespecificeerd	in grote bussen is begeleiding aanwezig	gespecificeerd
Tilburg	lrv in de gemeente Tilburg	vv verantwoordelijk	deur-deur	gespecificeerd	Tilburg 45 min rond Tilburg geen max	groepen II gespecificeerd groepen niet combineren scholen niet combineren	op verzoek van og og handelt zelf kosten van begeleiding af	gespecificeerd geen vtg > 8
Rotterdam	onderverdeeld in 5 percelen: 1. vervoer van/naar HoekvHolland 2. rolstoelvv in Rotterdam (niet HvH) 3. busvv in Rotterdam (niet HvH) 4. zwem- en gymv in R'dam (niet HvH) 5. taxi in R'dam (niet HvH)	vv verantwoordelijk	perceel 3 evt. opstapplaatsen (max t.a.v. loopafstand) perceel 4 school-school rest deur-deur	gespecificeerd	max. 1 uur	perceel 5 II niet combineren zonder toestemming og overige percelen niet gespecificeerd	bussen > 8 pers begeleiding perceel 4 geen begeleiding	gespecificeerd

gebruikte afkortingen II

lrv  
wkv  
vv  
og  
vtg km

leerlingen  
leerlingenvervoer  
weekendvervoer  
vervoerder  
opdrachtgever / gemeente  
voertuigkilometer

*bezoekadres*  
Mgr. Hopmansstraat 3

*postadres*  
postbus 3559  
4800 DN Breda

*telefoon*  
(076) 530 22 30

*telefax*  
(076) 530 22 35