



Leerlingenvervoer binnen het Gespecialiseerd Onderwijs Tabellenrapportage – november 2024

Janne de Roode
Wendy de Geus

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Representativiteit	6
	Provincies.....	6
	Onderwijssoort.....	7
	Cluster.....	7
3	Resultaten	8
	Gebruik taxivervoer.....	8
	Te laat op school.....	9
	Schoolprestaties.....	10
	Deelname aan de les.....	11
	Te laat opgehaald.....	12
	Schooluitval.....	13
	Tevredenheid taxivervoer.....	14
Bijlage 1	Extra figuren	17
Bijlage 2	Vragenlijst flitspeiling	18

1 Inleiding

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

Om een beeld te krijgen van de gevolgen van deelname aan het aangepast vervoer voor de leerlingen in het GO, heeft er een korte uitvraag plaatsgevonden onder vestigingen die hiermee te maken hebben (sbo, so, vso). Om in kaart te brengen of de ervaringen van de vestigingen met het aangepast vervoer verschillen tussen het begin en het einde van het schooljaar, is ervoor gekozen om twee flitspeilingen op deze momenten uit te voeren. De eerste uitvraag heeft plaatsgevonden in juni 2024¹ en had betrekking op het schooljaar 2023/2024. Dit rapport betreft de tweede uitvraag die in november 2024 plaats heeft gevonden en betreft huidige schooljaar (2024/2025) tot november.

In nauw overleg met de opdrachtgever is de vragenlijst van de eerste uitvraag uitgebreid met een extra vraag. De link naar de digitale enquête is verspreid onder alle 877 vestigingen binnen het gespecialiseerd onderwijs. De vragenlijst heeft van 6 tot 22 november 2024 open gestaan. In totaal hebben 296 vertegenwoordigers van de vestigingen gereageerd op de vragenlijst (34%). De resultaten van deze tweede flitspeiling worden in dit tabellenrapport weergegeven. In hoofdstuk 2 bespreken we de responsgroep en in hoofdstuk 3 de antwoorden op de vragen.

¹ [Flitspeiling Leerlingenvervoer binnen het Gespecialiseerd Onderwijs | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

2 Representativiteit

In totaal zijn 887 vestigingen binnen het gespecialiseerd onderwijs benaderd voor de flitspeiling. Van deze 887 vestigingen hebben 296 vestigingen gereageerd op de flitspeiling, een responspercentage van 34%. Om te controleren in hoeverre deze responsgroep representatief is voor de gehele populatie, wordt de procentuele spreiding van de responsgroep op het gebied van provincies, onderwijssoort en clusters van de responsgroep vergeleken met de procentuele spreiding van de totale groep scholen. Wanneer de verschillen in percentages lager dan of gelijk zijn aan 5%, beschouwen wij de responsgroep als representatief.

Provincies

In Tabel 1 is de representativiteit van de responsgroep ten opzichte van de populatie op basis van de spreiding van provincies weergegeven. Zoals te zien is in de tabel, wijken de percentages minimaal van elkaar af. Het maximale procentuele verschil tussen de responsgroep en de populatie is 3%, waarmee we kunnen stellen dat de responsgroep representatief is op basis van de spreiding van provincies. Daarmee zijn de cijfers die we op landelijk niveau presenteren representatief qua spreiding over het land.

Tabel 1: Representativiteit op basis van spreiding provincies

	Responsgroep (n=296)		Populatie (n=877)		Vershil in percentage	Respons- percentage
Drenthe	8	3%	25	3%	0%	32%
Flevoland	14	5%	27	3%	2%	52%
Friesland	8	3%	35	4%	-1%	23%
Gelderland	34	11%	124	14%	-3%	27%
Groningen	15	5%	34	4%	1%	44%
Limburg	22	7%	61	7%	0%	36%
Noord-Brabant	40	14%	105	12%	2%	38%
Noord-Holland	37	13%	136	16%	-3%	27%
Overijssel	20	7%	62	7%	0%	32%
Utrecht	18	6%	52	6%	0%	35%
Zeeland	10	3%	26	3%	0%	38%
Zuid-Holland	70	24%	190	22%	2%	37%

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

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

Onderwijssoort

In Tabel 2 is de representativiteit van de responsgroep ten opzichte van de populatie op basis van de spreiding van onderwijssoorten weergegeven. Zoals te zien is in de tabel, wijken de percentages minimaal van elkaar af. Het maximale procentuele verschil tussen de responsgroep en de populatie is 4%, waarmee we kunnen stellen dat de responsgroep representatief is op basis van de spreiding van onderwijssoorten.

Tabel 2: Representativiteit op basis van spreiding onderwijssoort

	Responsgroep (N=296)		Populatie (N=877)		Vershil in percentage	Respos- percentage
(V)SO	70	24%	176	20%	4%	40%
SBO	89	30%	270	31%	-1%	33%
SO	68	23%	210	24%	-1%	32%
VSO	69	23%	221	25%	-2%	31%

Cluster

In Tabel 3 is de representativiteit van de responsgroep ten opzichte van de populatie op basis van de spreiding van clusters weergegeven. In het totaal van de responsgroep wijkt de procentuele verdeling minimaal van elkaar af. Het maximale procentuele verschil tussen de responsgroep en de populatie is 3%, waarmee we kunnen stellen dat de responsgroep in totaal representatief is op basis van de spreiding van clusters.

Tabel 3: Representativiteit op basis van spreiding clusters²

	Responsgroep (N=296)		Populatie (N=877)		Vershil in percentage	Respos- percentage
Cluster 1	5	2%	8	1%	1%	63%
Cluster 2	31	10%	75	9%	2%	41%
Cluster 3	78	26%	225	26%	1%	35%
Cluster 4	93	31%	299	34%	-3%	31%

² Indeling van clusters is gebaseerd op de indeling van DUO: https://duo.nl/open_onderwijsdata/primair-onderwijs/aantal-leerlingen/

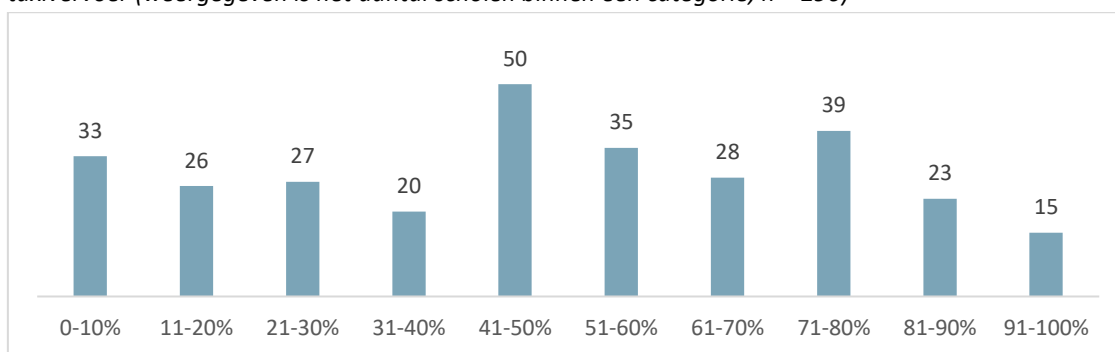
3 Resultaten

Gebruik taxivervoer

Allereerst is aan de vestigingen gevraagd hoeveel leerlingen met het taxivervoer naar de vestiging komen. Afgezet tegen het totaal aantal leerlingen op de vestiging is het percentage leerlingen op de vestiging dat gebruik maakt van het taxivervoer berekend³. In figuur 2 zijn de resultaten weergegeven.

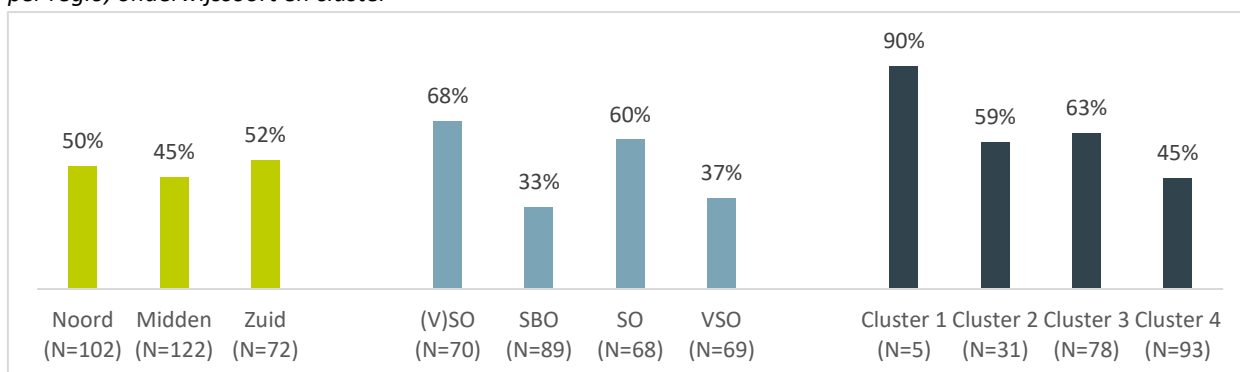
Gemiddeld maakt 48% van de leerlingen op een vestiging gebruik van het taxivervoer. Wanneer we kijken naar de spreiding, zien we dat meer dan een derde van de scholen aangeeft dat meer dan 60% van de leerlingen gebruik maakt van het taxivervoer. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de voorgaande meting.

Figuur 2: Verdeling van vestigingen naar percentage leerlingen op de vestiging dat gebruik maakt van taxivervoer (weergegeven is het aantal scholen binnen een categorie, n = 296)



Wanneer we het percentage leerlingen per vestiging dat gebruik maakt van het taxivervoer splitsen op regio, onderwijssoort en cluster, zien we dat op het gebied van regio's er maar kleine verschillen te zien zijn (zie figuur 3), maar niet veel afwijken van de vorige meting. Ook zien we dat leerlingen binnen het (v)so en so net als in de vorige meting vaker gebruik maken van het taxivervoer. Tot slot zien we dat leerlingen uit cluster 4 net iets minder gebruik maken van het taxivervoer, terwijl de meeste leerlingen in cluster 1 gebruikmaken van het taxivervoer. Aangezien cluster 1 de vorige meting niet gerepresenteerd was, is dit een verschil t.o.v. de vorige meting.

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



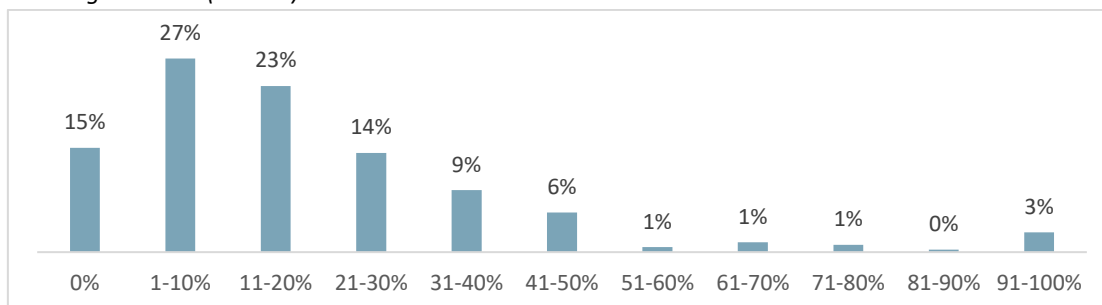
³ Aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer / totaal aantal leerlingen op de vestiging * 100%

Te laat op school

Aan de vestigingen is gevraagd hoeveel leerlingen vanaf het begin van het schooljaar gerekend gemiddeld in een schoolweek te laat⁴ komen voor de les vanwege vertraging met het taxivoer. Op basis van de ingevulde cijfers is het percentage vervoerde leerlingen dat te laat komt per vestiging berekend⁵. Zie figuur 4 voor de spreiding.

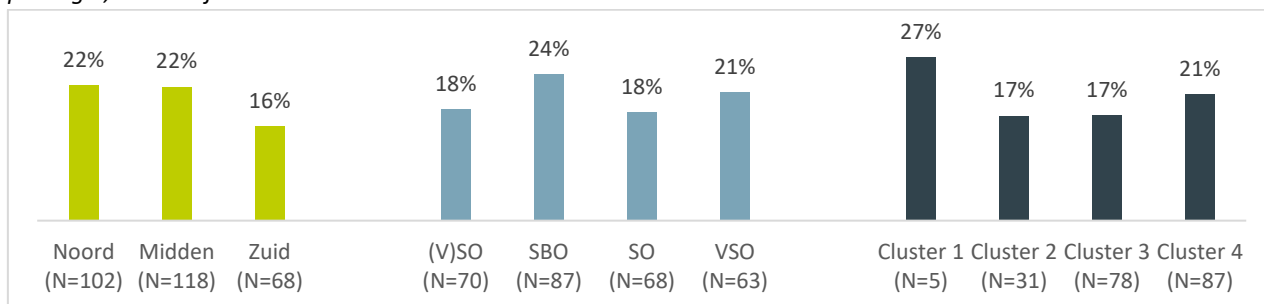
Over alle vestigingen gemiddeld komt per schoolweek gemiddeld 20% van de leerlingen te laat voor de les door vertraagd taxivoer. De grootste groep scholen heeft te maken met maximaal 20% te laat komende leerlingen. Bij 15% van de vestigingen is er geen sprake van te laat komen door vertraagd taxivoer. 3% van de vestigingen geeft aan dat vrijwel alle vervoerde leerlingen gemiddeld per week te laat komen door vertraging in het vervoer. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de vorige meting.

Figuur 4: Verdeling van vestigingen naar percentage vervoerde leerlingen dat te laat komt door vertraagd vervoer (n=286⁶)



Wanneer we het percentage leerlingen dat gemiddeld per week te laat komt voor de les splitsen naar regio, onderwijssoort en cluster, zien we dat net iets minder leerlingen op vestigingen in Zuid te laat komen voor de les dan de leerlingen op vestigingen uit Midden of Noord (zie figuur 5). Ook zien we dat net iets meer leerlingen in het sbo en vso te laat komen dan in het (v)so en so. Tot slot zien we dat net iets meer leerlingen uit cluster 1 te laat komen voor de les. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de vorige meting.

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



⁴ Met 'te laat' bedoelen we: minimaal 15 minuten te laat

⁵ Aantal leerlingen dat te laat komt voor de les / aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivoer * 100%

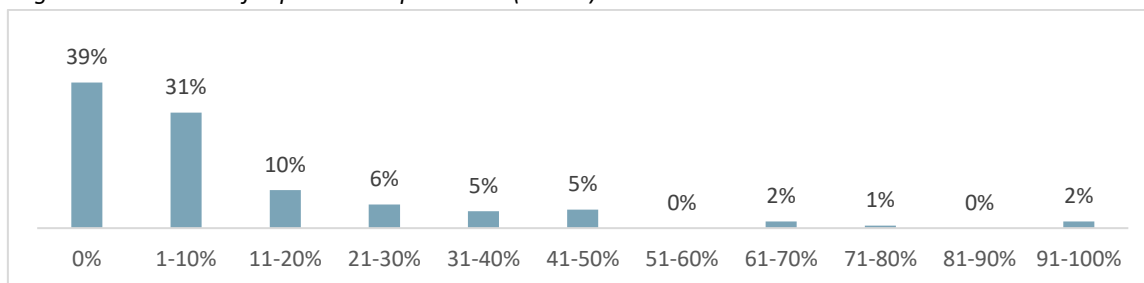
⁶ Acht vestigingen hebben aangegeven dat geen enkele leerling gebruik maakt van taxivoer. Hierdoor zijn geen percentages te berekenen, waardoor deze vestiging buiten beschouwing worden gelaten wanneer percentage leerlingen worden berekend. Ook zijn de percentages van twee vestigingen die meer leerlingen hebben opgegeven dan het aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivoer buiten beschouwing gelaten.

Schoolprestaties

Aanvullend is aan de scholen gevraagd voor hoeveel leerlingen geldt dat ze een zodanige hoeveelheid lestijd missen door vertraging in het taxivervoer dat dit een negatieve invloed heeft op de schoolprestaties. Op basis van de ingevulde cijfers is het percentage leerlingen dat negatieve invloeden op de schoolprestaties ervaart door het vertraagde taxivervoer per vestiging berekend⁷. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuur 6.

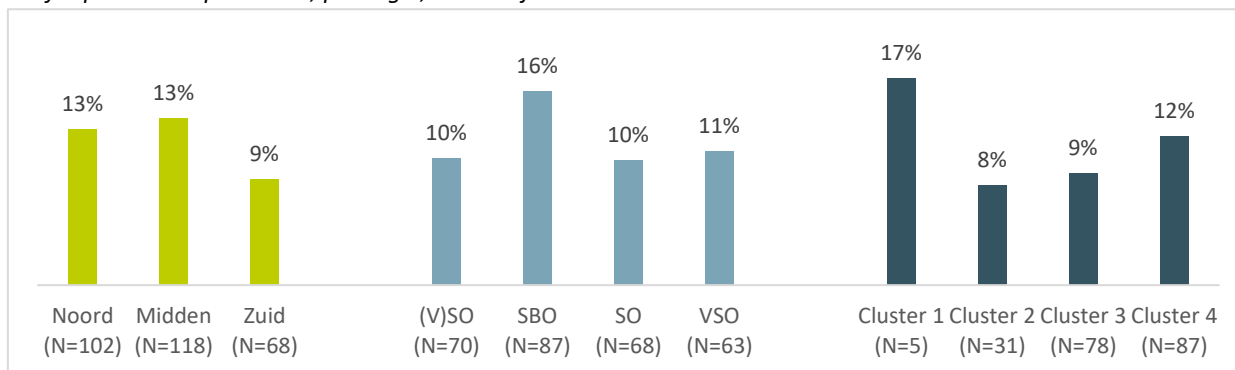
Op een gemiddelde vestiging geldt dat 12% van de leerlingen zodanig veel lestijd mist door vertraging met het taxivervoer dat het hun schoolprestaties negatief beïnvloed. Er is ook een grote groep (39%) van de vestigingen die bij geen enkele leerling een negatief effect op de schoolprestaties ervaart als gevolg van vertragingen in het taxivervoer. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de vorige meting.

Figuur 6: Verdeling vestigingen naar percentage vervoerde leerlingen waarbij het te laat komen een negatieve invloed heeft op de schoolprestaties (n=288)



Wanneer we het percentage leerlingen dat negatieve invloeden ervaart op de schoolprestatie door het vertraagde taxivervoer splitsen op regio, onderwijssoort en cluster, zien we kleine verschillen ten opzichte van het landelijk percentage (12%). Net iets minder leerlingen op vestigingen in Zuid ervaren negatieve invloeden op de schoolprestaties dan de leerlingen op vestigingen uit Midden of Noord (zie figuur 7). Ook zien we dat meer leerlingen in het sbo negatieve invloeden ervaren op de schoolprestaties dan de leerlingen in het (v)so, vso en so. Tot slot zien we dat net iets meer leerlingen op scholen uit cluster 1 negatieve invloeden ervaren op de schoolprestaties dan de leerlingen op scholen uit cluster 2, 3 of 4. Deze resultaten komen - voor zover vergelijking mogelijk is - overeen met de vorige meting.

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



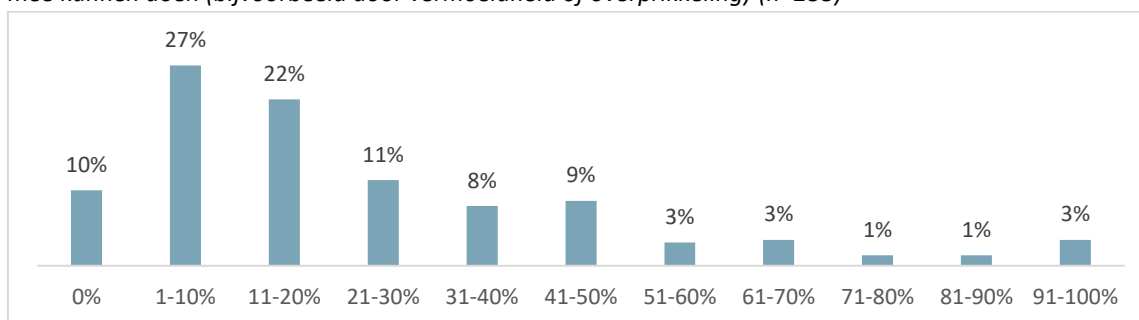
⁷ Aantal leerlingen waarvoor geldt dat het vertraagde taxivervoer negatieve invloeden heeft op de schoolprestaties / aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer * 100%

Deelname aan de les

Aan de vestigingen is vervolgens gevraagd hoeveel leerlingen regelmatig niet goed aan de les mee kunnen doen, bijvoorbeeld doordat ze vermoeid of overprikkeld zijn geraakt door het taxivervoer. Op basis van de ingevulde cijfers is het percentage leerlingen dat regelmatig niet goed kan deelnemen aan de les per vestiging berekend⁸.(zie figuur 8)

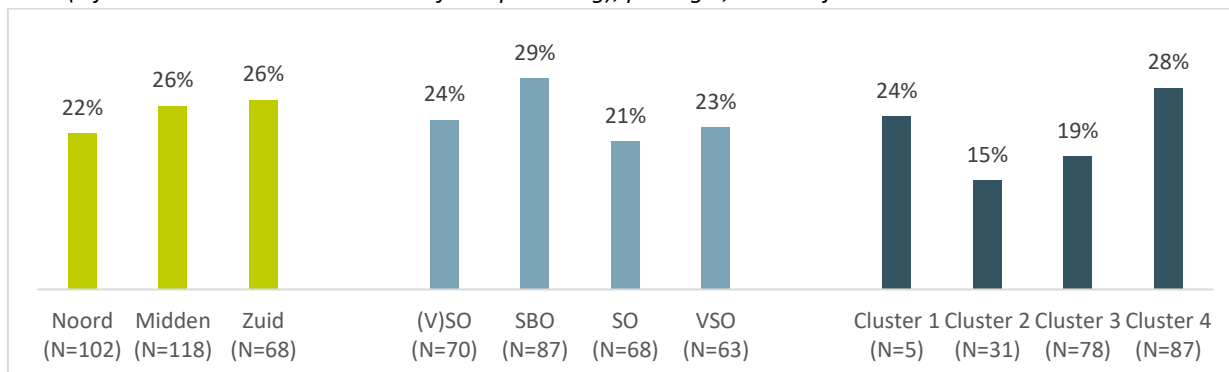
Gemiddeld over vestigingen kan een kwart van de leerlingen die gebruik maken van het taxivervoer regelmatig niet goed deelnemen aan de les. In figuur 8 is te zien dat bij ruim een derde van de vestigingen maximaal 10% van de leerlingen die gebruik maken van het taxivervoer regelmatig niet goed deel kan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

Figuur 8: Verdeling vestigingen naar percentage vervoerde leerlingen die regelmatig niet goed aan de les mee kunnen doen (bijvoorbeeld door vermoeidheid of overprikkeling) (n=288)



Wanneer we het percentage leerlingen dat regelmatig niet goed deel kan nemen aan de les splitsen naar regio, onderwijssoort en cluster (zoals weergegeven in figuur 9), zien we dat dit percentage in regio Noord iets lager is dan in de regio's Midden en Zuid. Relatief gezien komt het bij vestigingen sbo vaker voor dat leerlingen regelmatig niet goed deel kunnen nemen aan de les. In de vorige meting was het aandeel het grootst binnen het so. Tot slot zien we dat in vestigingen uit cluster 1 en 4 relatief meer leerlingen regelmatig niet goed kunnen deelnemen aan de les dan bij vestigingen in cluster 2 en 3. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de vorige meting.

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



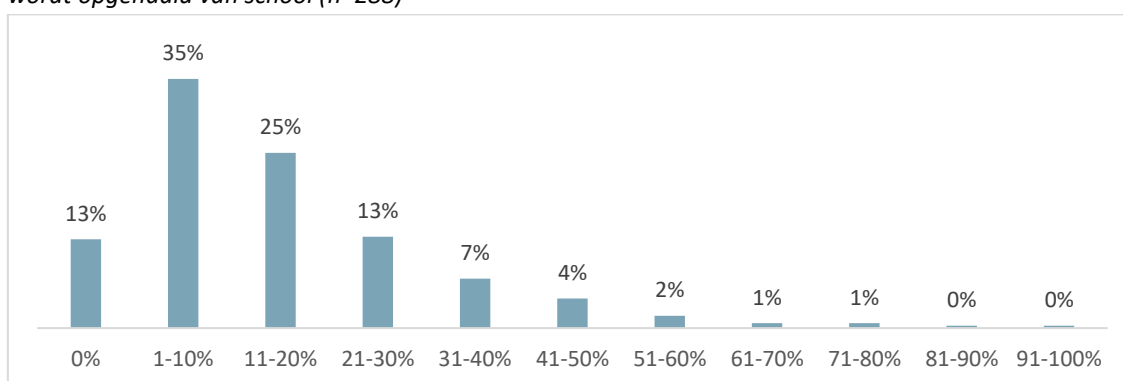
⁸ Aantal leerlingen die regelmatig niet goed deel kunnen nemen aan de les / aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer * 100%

Te laat opgehaald

Ook is er aan de vestigingen gevraagd hoeveel leerlingen gemiddeld in een schoolweek te laat worden opgehaald van school door de taxi. Op basis van de ingevulde cijfers is het percentage leerlingen te laat wordt opgehaald van school per vestiging berekend⁹.

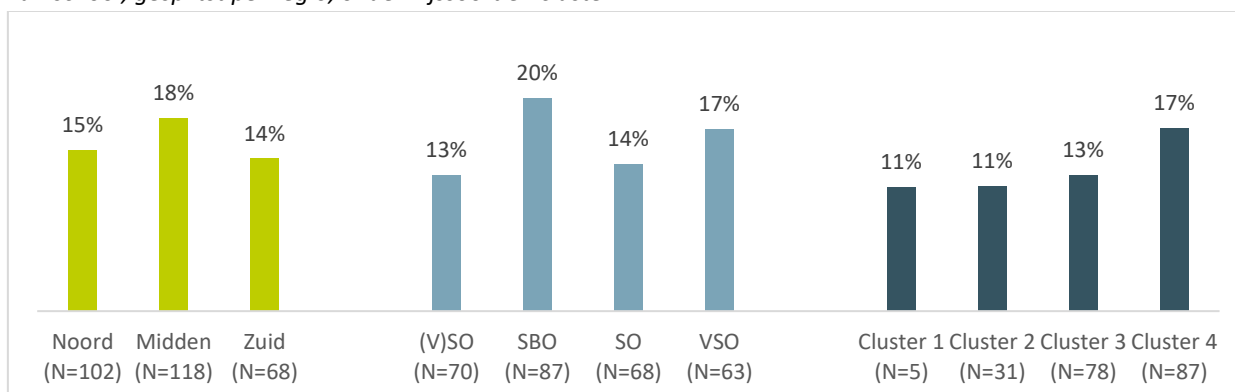
Gemiddeld over vestigingen wordt 16% van de leerlingen in een week te laat opgehaald van school. In figuur 10 is te zien dat bij ongeveer drie kwart van de vestigingen maximaal 20% van de leerlingen gemiddeld per week te laat wordt opgehaald. Dit beeld komt overeen met de resultaten van de vorige meting.

Figuur 10: Verdeling vestigingen naar percentage vervoerde leerlingen dat te laat door het taxibedrijf wordt opgehaald van school (n=288)



In figuur 11 is het percentage leerlingen dat te laat wordt opgehaald van school gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster weergegeven. Hierin is te zien dat er gemiddeld meer leerlingen te laat worden opgehaald in regio Midden dan in regio Zuid en Noord. Ook is te zien dat in het sbo en vso gemiddeld gezien meer leerlingen te laat worden opgehaald dan in het (v)so en so. Deze resultaten komen overeen met de vorige meting. Wanneer we kijken naar de clusterindeling, zien we dat vestigingen in cluster 4 over het algemeen meer leerlingen hebben die te laat worden opgehaald dan vestigingen in cluster 1, 2 en 3. Ten opzichte van de vorige meting is het percentage binnen cluster 2 een beetje gedaald (11% t.o.v. 19%).

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



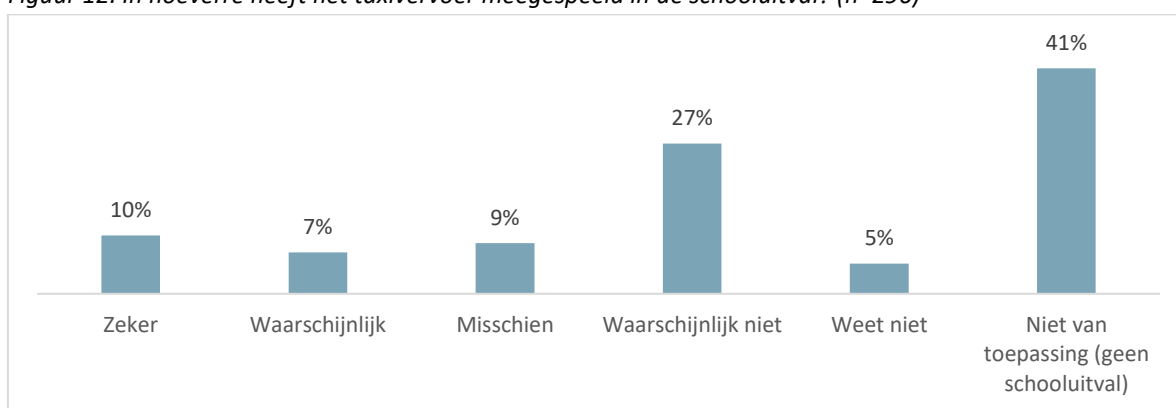
⁹ Aantal leerlingen dat te laat wordt opgehaald van school / aantal leerlingen dat gebruik maakt van taxivervoer * 100%

Schooluitval

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

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

Figuur 12: In hoeverre heeft het taxivoer meegespeeld in de schooluitval? (n=296)



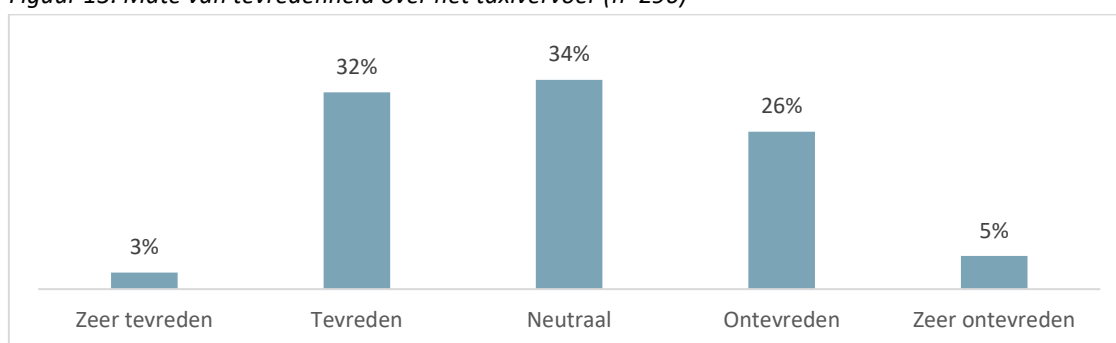
In figuur B1 in Bijlage 1 is de mate van bijdrage van taxivoer aan schooluitval, gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster weergegeven.

Tevredenheid taxivervoer

Tot slot is er aan de vestigingen gevraagd hoe tevreden zij over het algemeen zijn over het taxivervoer sinds de start van het nieuwe schooljaar 2024-2025 (figuur 13) en ten opzichte van de situatie voor de zomer (figuur 16).

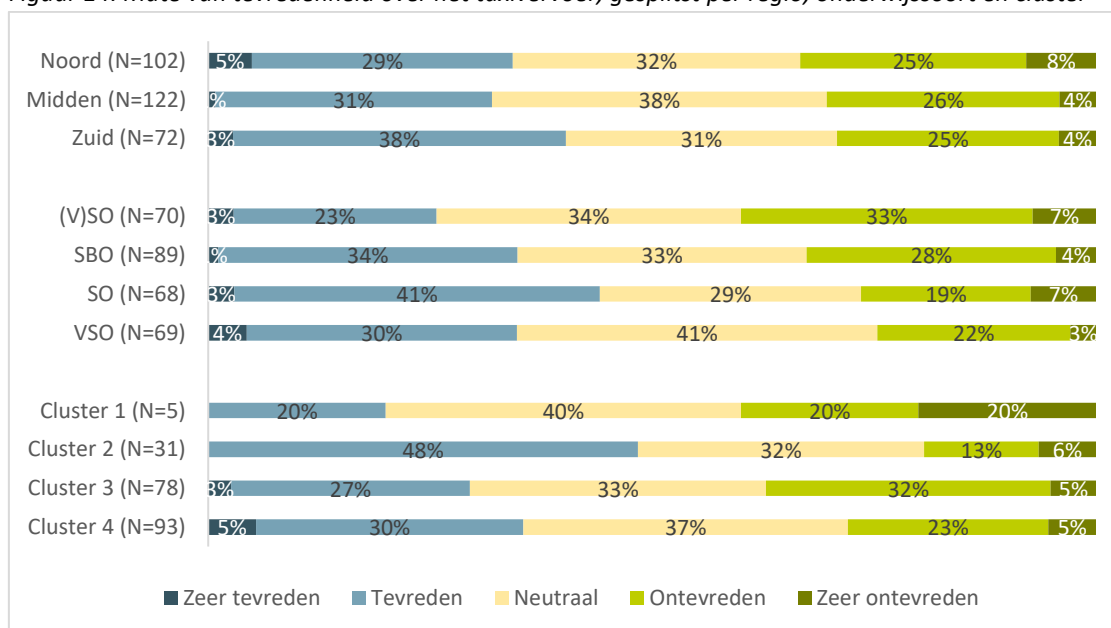
Zoals in figuur 13 te zien is, geven de vestigingen het vaakst aan dat zij een neutrale mening hebben. In totaal 31% van de vestigingen is echter (zeer) ontevreden over het taxivervoer. Daar tegenover staat dat 35% van de vestigingen aangeeft (zeer) tevreden te zijn over het taxivervoer. Ten opzichte van de vorige meting zien we dat relatief gezien iets meer vestigingen tevreden zijn en iets minder vestigingen neutraal zijn.

Figuur 13: Mate van tevredenheid over het taxivervoer (n=296)



In figuur 14 is de mate van tevredenheid gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster weergegeven. Hoewel er geen wezenlijke verschillen te zien zijn tussen de regio's, is wel te zien dat het (V)SO over het algemeen vaker ontevreden is en het SO vaker tevreden. Ook is te zien dat vestigingen uit cluster 2 vaker tevreden zijn over taxivervoer dan vestigingen uit cluster 3 en 4. Ten opzichte van de vorige meting zien we een toename van tevredenheid in de regio Midden, het so, en in cluster 2.

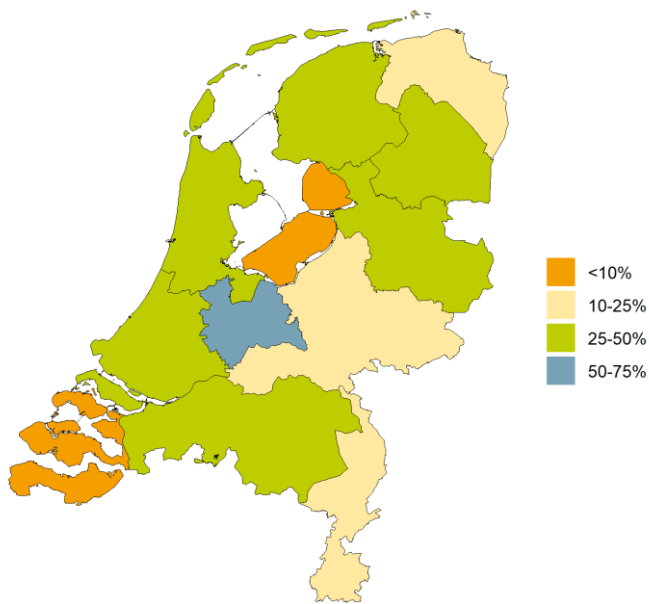
Figuur 14: Mate van tevredenheid over het taxivervoer, gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster



Om nog dieper zicht te krijgen op de regionale verschillen in de mate van tevredenheid, is het percentage vestigingen dat aangegeven heeft (zeer) ontevreden te zijn per provincie berekend. De resultaten hiervan zijn weergegeven in figuur 15. In Tabel B1 (te vinden in Bijlage 1) zijn de precieze percentages per provincie weergegeven.

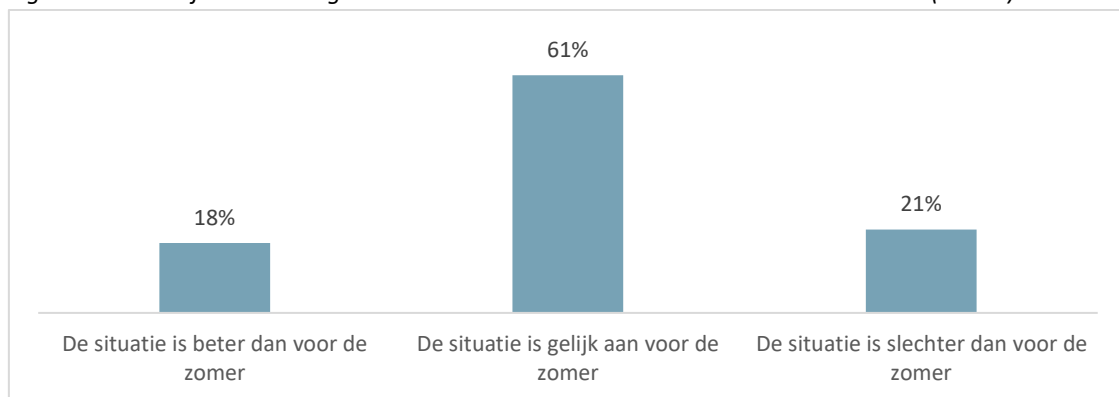
Zoals in figuur 15 te zien is, zijn de vestigingen die zich bevinden in de provincie Utrecht het vaakst (zeer) ontevreden. Het tegenovergestelde geldt voor de provincies Zeeland en Flevoland: daar is minder dan 10% van de vestigingen (zeer) ontevreden over het taxivervoer.

Figuur 15: Percentage vestigingen binnen de provincie dat (zeer) ontevreden is over het taxivervoer



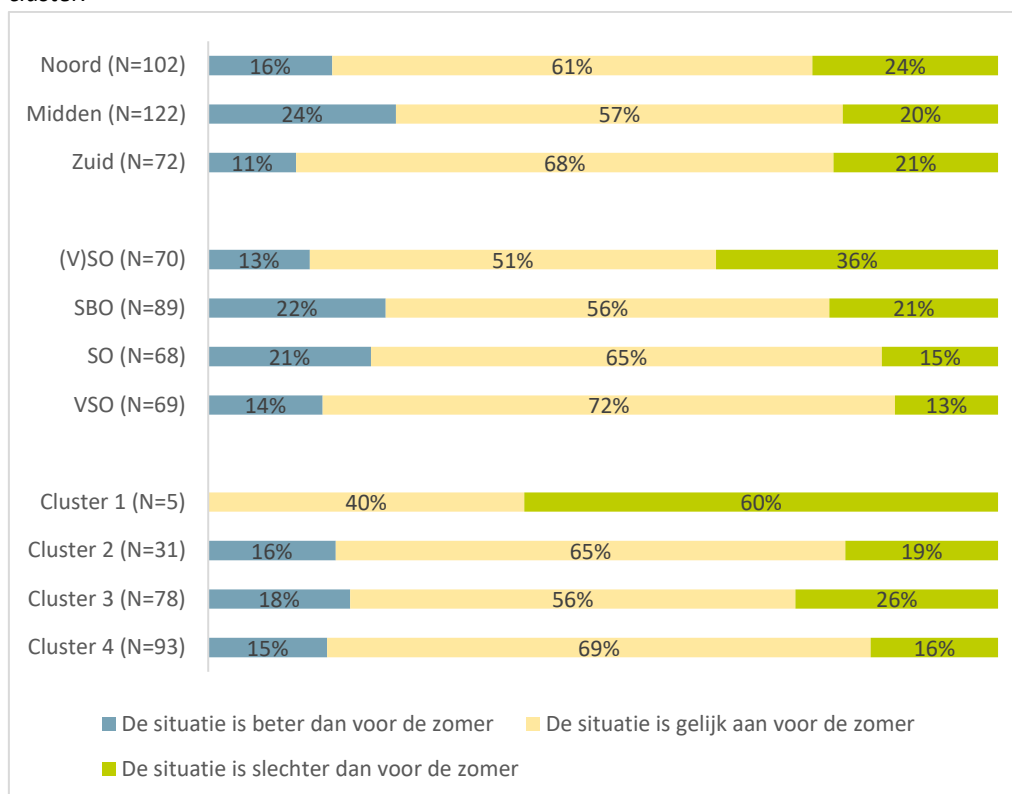
Wanneer we kijken naar de ervaringen van de vestigingen met het taxivervoer ten opzichte van de situatie voor de zomer (figuur 16), zien we dat de meeste vestigingen aangeven dat de huidige situatie met het taxivervoer vergelijkbaar is met de situatie voor de zomer. Dit komt redelijk overeen met het beeld van de voorgaande meting: hoewel het percentage van vestigingen dat tevreden is iets hoger is en het percentage van vestigingen die neutraal zijn iets is afgenomen, zien we ongeveer dezelfde verdeling in mate van tevredenheid als in de meting in juni.

Figuur 16: Wat zijn de ervaringen met het taxivervoer t.o.v. de situatie voor de zomer (n=296)



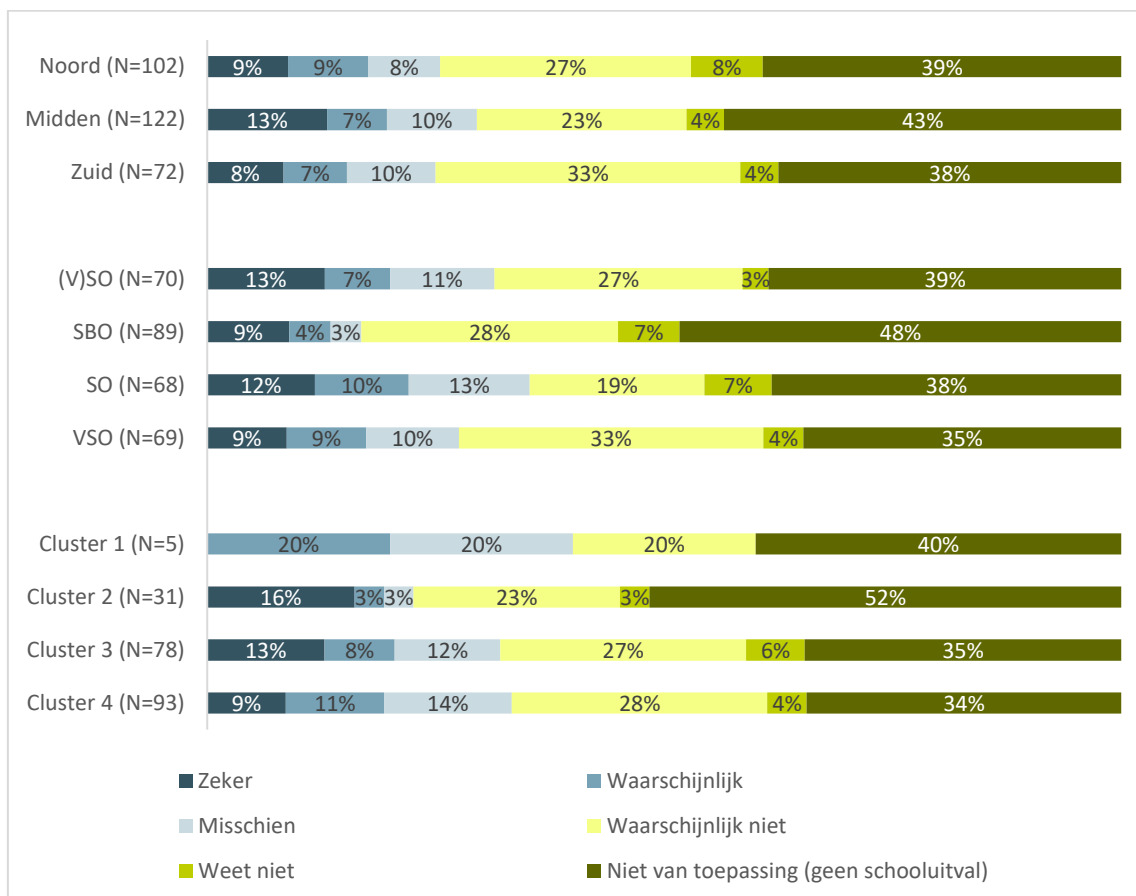
In figuur 17 is de ervaring met het taxivervoer ten opzichte van de situatie voor de zomer gesplitst per regio, onderwijssoort en cluster weergegeven. Zo is te zien dat regio Midden iets vaker aangeeft dat de situatie met het taxivervoer beter is dan voor de zomer dan regio's Noord en Zuid. Ook geven vestigingen uit het (V)SO vaker aan dat de situatie slechter is ten opzichte van voor de zomer. Ditzelfde geldt voor cluster 1.

Figuur 17: Ervaringen met het taxivervoer t.o.v. de situatie voor de zomer per regio, onderwijssoort en cluster.



Bijlage 1 Extra figuren

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



Tabel B1: Percentage vestigingen die (zeer) ontevreden zijn over het taxivoer, per provincie

Provincie	%
Drenthe (N=8)	38%
Flevoland (N=17)	7%
Friesland (N=8)	25%
Gelderland (N=34)	18%
Groningen (N=15)	20%
Limburg (N=22)	14%
Noord-Brabant (N=40)	45%
Noord-Holland (N=37)	43%
Overijssel (N=20)	45%
Utrecht (N=18)	67%
Zeeland (N=10)	0%
Zuid-Holland (N=70)	27%

Bijlage 2 Vragenlijst flitspeiling

Acht vragen over leerlingenvervoer- flitspeiling GO

Het Ministerie van OCW wil met een paar korte vragen inzicht krijgen in hoe scholen het leerlingenvervoer ervaren en waarderen en wat de gevolgen zijn voor scholen en de leerlingen.

Oberon voert daarom een 'flitspeiling' uit. De vragen gaan over het taxivervoer zoals dat vanaf het begin van dit schooljaar heeft plaatsgevonden. Dat is vervoer met een taxi of busje dat gemeenten regelen.

Niet altijd verloopt het taxivervoer volgens planning. Dit kan ertoe leiden dat leerlingen te laat komen. Ook kunnen leerlingen daardoor lestijd missen. Hierover willen we een paar vragen stellen. We vragen u uw antwoorden te baseren op het schooljaar 2024-2025 tot nu toe.

Hoeveel leerlingen zaten er op 1 oktober 2024 op uw schoollocatie?

_____ (aantal)

1. Hoeveel van die leerlingen komen met taxivervoer naar school?
Ongeveer.....[Vul aantal in]

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

Ongeveer.....[Vul aantal in]

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

Ongeveer.....[Vul aantal in]

4. Ook zonder vertragingen kan taxivervoer effect hebben op leerlingen. Voor hoeveel leerlingen in totaal geldt dat ze regelmatig niet goed aan de les kunnen meedoen, bijvoorbeeld doordat ze vermoeid of overprikkeld zijn geraakt door de reis in de taxi(bus).

Ongeveer.....[Vul aantal in]

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

Ongeveer.....[Vul aantal in]

6. Het komt voor dat leerlingen uitvallen op school (en thuis komen te zitten). Indien er in sinds het begin van dit schooljaar 2024-2025 op uw school sprake was van schooluitval van leerlingen: is voor deze leerlingen het taxivervoer een factor geweest die heeft bijgedragen aan het uitvallen?

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

7. Hoe tevreden bent u tot nu toe over het taxivervoer sinds het begin van dit schooljaar 2024-2025?

- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden

8. Hoe ervaart u het taxivervoer ten opzichte van de situatie voor de zomer?

- De ervaringen met het taxivervoer zijn beter dan voor de zomer
- De ervaringen met het taxivervoer zijn gelijk aan voor de zomer
- De ervaringen met het taxivervoer zijn slechter dan voor de zomer

Hartelijk dank voor de deelname!

Oberon

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

Utrecht, december 2024
In opdracht van het Ministerie van OCW