



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De student als reiziger

Over het reisgedrag, bijbehorende uitdagingen en
mogelijke handelingsperspectieven ter verbetering

Achtergrondrapport

Lizet Krabbenborg, Iris Roeleven, Marije Hamersma
Met medewerking van Kilian Hana en Renske de Vries
April 2026

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

De student als reiziger

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

De samenvatting van dit rapport is te vinden in de brochure De student als reiziger, naast dit rapport te downloaden vanaf de [website](#) van het KiM.

Samenvatting

Achtergrond en doel van de studie

De circa 1,3 miljoen studenten op het mbo, hbo en wo vormen een grote groep reizigers in Nederland. Zij verplaatsen zich zowel binnen als buiten de spits vanuit hun studentenkamer of (ouderlijk) huis naar onderwijslocaties en andere bestemmingen als familie, vrienden of een (bij)baan. Er zijn aanwijzingen dat hun reisgedrag is veranderd de laatste jaren, maar er is weinig zicht op die ontwikkelingen. Er ontbreekt een compleet beeld van hoe het huidige reisgedrag van studenten eruit ziet en hoe dat zich heeft ontwikkeld. Dit onderzoek heeft daarom als doel om **inzicht krijgen in het reisgedrag van studenten en de eventuele uitdagingen die daarmee gepaard gaan, om zo mogelijke handelingsperspectieven voor beleid te kunnen schetsen.**

Onderzoeksmethoden

We gebruiken hiertoe zowel kwantitatieve als kwalitatieve methoden. Om inzicht te krijgen in het huidige reisgedrag en ontwikkelingen daarin, maken we hoofdzakelijk gebruik van het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN), waaraan we gedetailleerde informatie over het onderwijstype van studenten hebben gekoppeld. Een beperking van deze bron is dat het een Nederlandstalige dataverzameling is, en internationale studenten daardoor ondervertegenwoordigd zijn in de kwantitatieve inzichten. Om zicht te krijgen in achterliggende factoren, uitdagingen rond dit reisgedrag, reeds genomen maatregelen en (verdere) handelingsperspectieven, combineren we literatuur met andere bronnen: 10 focusgroepen met in totaal 48 (Nederlandse en internationale) studenten en 28 interviews met stakeholders: onderwijsinstellingen, regionale mobiliteitsorganisaties (RMO's), decentrale overheden en vervoerders. Om naast algemene inzichten ook de invloed van de ruimtelijke context te begrijpen, concentreren de focusgroepen en de meeste interviews zich op een drietal casussteden: Groningen, Amsterdam, Eindhoven. Ter validatie zijn de conceptresultaten voorgelegd in een werksessie met daarin beleidsmakers van IenW, en de gesproken RMO's, decentrale overheden en onderwijsinstellingen.

Reisgedrag van studenten

Van de afstand die studenten afleggen, heeft circa 30% onderwijs als voornaamste motief. De rest is voor andere motieven zoals sociaal-recreatieve bestemmingen, (bij)banen en boodschappen. Wel zal een deel van die verplaatsingen ook gerelateerd zijn aan onderwijs. Als een student bijvoorbeeld vanuit de onderwijslocatie naar een sportlocatie reist valt dat onder het motief sport. Stages kunnen zowel onder het motief onderwijs als het motief werk vallen, afhankelijk van de interpretatie van de student. Veel van de verplaatsingen van studenten vinden plaats in de spits, waarbij met name de verplaatsingen in ochtendspits grotendeels het motief onderwijs hebben. Studenten met het motief onderwijs vormen in de trein en bus, tram en metro een substantieel deel van de spitsreizigers (tot circa 25-30% in de ochtendspits) terwijl bij de auto en de fiets hun aandeel gering is (tot circa 2-6% in de ochtendspits). Dat kan lokaal en regionaal sterk verschillen. In de middag en avond hebben studenten ook regelmatig een ander motief dan onderwijs, omdat ze dus bijvoorbeeld naar sport of vrienden gaan.

De mobiliteit van studenten verschilt tussen de onderwijstypen:

- Mbo-studenten leggen in totaal gemiddeld 34 km per dag af, dat is het laagste van de onderwijstypen maar alsnog iets meer dan de gemiddelde inwoner van Nederland. Een *onderwijsverplaatsing* is gemiddeld 19 km. Mbo-studenten leggen 52% van de totale afstand per auto af, gekeken naar alleen *onderwijsafstanden* is de auto goed voor 25%. Vergeleken met hbo en wo pakken mbo-studenten vaker de e-fiets of brom-snorfiets en bus, tram of metro, zowel voor *onderwijs* als andere verplaatsingen. Reizen van mbo-studenten hebben vaak een duidelijk spitspatroon: veel van hun verplaatsingen vinden plaats in de ochtend- en avondspits.
- Hbo-studenten leggen met in totaal 40 km per dag gemiddeld de meeste afstand af van de onderwijstypen. Hun gemiddelde *onderwijsverplaatsing* is met 28km ook het hoogst. Vergelijkbaar met mbo'ers gebruiken hbo-studenten de auto voor 50% van hun totale afstand en 25% van hun *onderwijsafstand*. De trein is bij hbo'ers goed voor 30% van hun totale afstand (en 51% van de *onderwijsafstand*). Daarmee zitten ze meer dan mbo'ers en minder dan wo'ers in de trein. Ook hbo'ers hebben een duidelijke ochtend- en avondspitspatroon maar reizen wel meer gespreid over de dag dan mbo'ers.
- Wo-studenten leggen in totaal gemiddeld 37km per dag af. Een gemiddelde *onderwijsverplaatsing* is 22km. Onder wo-studenten is niet de auto, maar de trein het meest gebruikte vervoermiddel. 45% van hun totale afstand is per trein, en bij *onderwijsverplaatsingen* is het 57%. De auto wordt voor ruim 31% van de totale en 17% van de *onderwijsafstand* gepakt. Wo-studenten reizen vergeleken met mbo- en hbo-studenten het meest verspreid over de dag, hoewel ook zij een duidelijk spitspatroon laten zien

Naast onderwijstype, vallen ook verschillen op in het reisgedrag tussen degenen met en zonder Student-OV (SOV) en tussen thuis- en uitwonende studenten.

- 35%-40% van de gehele groep studenten heeft geen SOV, onder meer omdat deeltijdstudenten daar geen recht op hebben. Van de 20% van de voltijdstudenten zonder SOV, zal ook een deel geen recht meer hebben aangezien daar meer mensen tussen zitten met een hogere leeftijd (>25 jaar) wat erop wijst dat daar langstudeerders tussen zitten die geen recht op een SOV meer hebben. De 20% is een ondergrens, want de internationale studenten (die vaak geen SOV hebben) zijn onder gerepresenteerd in deze gegevens. Er zijn duidelijke verschillen te zien in het vervoerwijzegebruik van studenten zonder en studenten met een SOV: degenen zonder SOV gebruiken duidelijk meer de auto.
- Een aanzienlijk deel van de mbo- en hbo-studenten, en een wat kleiner deel van de wo-studenten, woont thuis bij de ouders (respectievelijk 80%, 60%, 37%). Studenten die thuis wonen laten duidelijk ander vervoerwijzegebruik zien dan studenten die op zichzelf wonen. Thuiswonende wo- en hbo-studenten pakken vaker de auto dan degenen die uitwonend zijn. Bij mbo is dit beeld juist andersom: uitwonenden gebruiken de auto vaker dan thuiswonenden.

Mede als gevolg van deze variatie tussen onderwijstypen zien we ook verschillen in het reisgedrag van studenten bij een vergelijking tussen steden. Daarnaast hebben ook de liggingen van onderwijsinstellingen, het beschikbare (ov-)aanbod, het kameraanbod, en parkeermogelijkheden invloed op hoe en wanneer studenten reizen. Ook roostering is sterk bepalend voor de reistijden (en reisdagen).

Relevante ontwikkelingen in reisgedrag

In grote lijnen lijkt het reisgedrag van studenten in 2018/'19 op dat van 2022/'23, maar er zijn ook een paar aspecten van het reisgedrag waarbij veranderingen te zien zijn in die (relatief korte) periode.

- Zo reizen studenten in 2022/'23 minder dan in 2018/'19. De gemiddelde totale afstand die een student op een dag aflegt is afgenomen met 10 á 15%, wat in lijn is met de gemiddelde Nederlander. Ook de afstand die per student per dag gemiddeld wordt afgelegd voor onderwijs is voor alle typen studenten gedaald tussen 2018/'19 en 2022/'23 (mbo: -18%, hbo: -25%, wo: -8%). Voor mbo- en hbo-studenten geldt dat zowel de afgelegde afstand per verplaatsing voor onderwijs als het gemiddeld aantal onderwijsverplaatsingen per dag hieraan onderliggend is. Bij wo-studenten wordt dit voornamelijk veroorzaakt door een duidelijke daling van het gemiddeld aantal onderwijsverplaatsingen per dag. Sinds de COVID-periode is de afgelegde afstand per dag aan het herstellen (voor zowel alle verplaatsingen als voor onderwijs) maar sinds 2023 vlakt die groei af.
- Net als bij de gemiddelde inwoner, is bij studenten het aandeel ov kleiner in 2022/'23 dan in 2018/'19. Dat geldt zowel voor de totaal afgelegde afstand als specifiek die voor onderwijsverplaatsingen. Deze daling wordt ook genoemd door vervoerders. Ondanks de krimp in het ov-gebruik blijft het ov belangrijk voor het verplaatsingsgedrag van studenten, zeker bij de onderwijsverplaatsingen waar 65-70% van de afstand per ov wordt afgelegd.
- Het aandeel auto komt in 2022/'23 juist hoger uit, vooral voor onderwijsverplaatsingen is toename relatief groot ten opzichte van 2018/'19 (mbo +8 procentpunt; hbo +4 procentpunt; wo +7 procentpunt). Bij de gemiddelde Nederlander is het aandeel auto vrijwel gelijk gebleven. Deze ontwikkeling bij studenten valt ook verschillende onderwijsinstellingen op.
- Net als bij de gemiddelde inwoner, is ook onder studenten een toename in de afgelegde afstand met de e-fiets te zien. Dit geldt met name voor mbo-studenten en dit lijkt met name voor hen dan ook bij te dragen aan een groei in het totale aandeel fietsgebruik in de afgelegde afstand (totaal en specifiek voor onderwijs). Wel valt op dat studenten in totaal niet meer fietsritten maken.

Waar tijdens COVID massaal en noodgedwongen werd ingezet op online onderwijs, kijken zowel de gesproken onderwijsinstellingen als studenten vrij negatief naar inzet van (veel) online onderwijs. Verschillende onderwijsinstellingen geven aan dat ze hun studenten bij voorkeur naar de onderwijslocatie willen krijgen, mede omdat het online onderwijs tijdens de pandemie heeft gezorgd voor studie- en welzijnsproblemen. Onder de gesproken studenten geeft ook het merendeel aan een voorkeur te hebben voor onderwijs op locatie, hoewel een deel ook voordelen ziet om bijvoorbeeld groepswork online te doen. Op basis van de gesprekken en data-analyse ontstaat het beeld dat online onderwijs sinds COVID wel is toegenomen, maar ook dat fysiek onderwijs bij de meeste activiteiten de voorkeur houdt. In de praktijk is er verschil zichtbaar tussen onderwijstypen: over het algemeen bieden wo-opleidingen en in mindere mate hbo-opleidingen wat vaker online mogelijkheden dan mbo-opleidingen, en zijn opleidingen met veel practica meer gebonden aan locaties.

Achterliggende factoren

De langere termijn keuze van waar een student studeert en woont, en de dagelijks mobiliteitskeuzes hangen af van verschillende factoren, zo blijkt uit de focusgroepgesprekken met studenten. Deze inzichten geven de breedte en onderlinge relaties van de factoren aan, niet de representativiteit ervan voor de studentenpopulatie. Veelal zijn de mobiliteitskeuzes een gewoonte, hoewel studenten ook wel vaak (reis)informatie checken en hun reisgedrag veranderen zodra er hinder of werkzaamheden zijn.

- *Woonlocatie en studiekeuze.*
Van de gesproken thuiswonende studenten heeft een deel geen behoefte aan zelfstandig wonen, en een ander deel woont niet zelfstandig vanwege praktische

redenen – met name de kosten van zelfstandig wonen. Redenen van studenten om 'thuis' te willen wonen hebben te maken met dat ze bij hun sociale netwerk willen wonen en/of zo hun studie kunnen blijven combineren met huidige activiteiten zoals een bijbaan. Bij anderen spelen praktische overwegingen een rol, en dan doelen de meesten op de betaalbaarheid en beschikbaarheid van zelfstandig wonen. Bij de studiekeuze is de afstand en reistijd tot de studie dan ook leidend voor deze groep studenten.

Bij veel van de gesproken uitwonende studenten heeft de factor studiekeuze zwaar gewogen: ze willen een specifieke studie doen. Dat kan zowel te maken hebben met het curriculum als met de reputatie van de onderwijsinstelling. Ook de aantrekkelijkheid van een (studenten)stad is bij sommigen doorslaggevend. Van de studenten die zelfstandig zijn gaan wonen, hadden de meesten ook de expliciete wens om zelfstandig te wonen maar voor enkelen was het ook gewoon noodzaak om zo hun gewenste studie te kunnen doen.

- *Keuze om thuis onderwijs te volgen of naar de onderwijslocatie te reizen*
Veel van de gesproken studenten geven aan bij veel onderwijsactiviteiten geen keuze te hebben om deze activiteiten thuis te doen. Bij onderwijsactiviteiten zoals zelfstudie en groepswork wordt er wel meer vrijheid in locatie ervaren, zeker bij ouderejaars hbo en wo-studenten. Alsnog noemen studenten dan redenen om naar de onderwijslocatie te reizen. Zij vinden de sociale dynamiek en de samenwerking op locatie prettiger, ze kunnen zich beter concentreren, of combineren hun onderwijsactiviteit graag met andere (sociale) activiteiten. Studenten die wel (soms) liever thuis blijven, doen dat met name vanwege de reistijd. Zeker als de activiteit goed online te doen is, weegt de reistijd voor hen niet op tegen de voordelen van fysiek onderwijs. Sommigen kunnen zich thuis ook beter concentreren. Studenten zonder SOV hebben tenslotte ook reiskosten als argument om thuis te blijven.
- *Keuze in vervoermiddel*
Bij grotere afstanden zijn veel studenten aangewezen op het ov. Uiteraard spelen kosten hierin een rol: studenten met SOV gebruiken daarom vaak het ov, terwijl studenten zonder SOV het ov juist duur vinden. Naast tijd en kosten speelt ook betrouwbaarheid een rol, zeker bij bijvoorbeeld tentamens of toetsen kan dat een reden zijn om de auto te pakken. Ook comfort speelt mee, waarbij de trein volgens meerderen het wint van bus, tram en metro. Bij kortere ritten is er meer afweging tussen vervoermiddelen, maar alsnog kiezen dan veel studenten voor het ov boven de fiets. Dat heeft te maken met snelheid, comfort, weersomstandigheden, gezellig samen kunnen reizen, en geen 'gedoe met fiets parkeren'. Studenten die met de trein naar studie reizen, noemen ook de kosten en gedoe van een fiets daar hebben staan als reden om voor btm te kiezen als natransportwijze. Voordelen van de fiets gaan over de flexibiliteit, betrouwbaarheid en gezondheidsvoordelen. De e-fiets wordt door sommigen omarmd, terwijl anderen er juist negatief naar kijken.
- *Tijdstipkeuze*
Net als bij de locatiekeuze, speelt ook bij tijdstipkeuze het rooster een doorslaggevende rol. Veel van de gesproken studenten geven aan liever niet te reizen in de spits, maar doen dat vanwege hun rooster. Anderen reizen in de ochtendspits voor zelfstudie omdat ze zeker willen zijn van een (zelf)studieplek. In de middagpiek reizen studenten ook vanwege hun rooster ('het onderwijs is klaar') en soms ook omdat ze andere activiteiten gepland hebben zoals sociale activiteiten of sport.

Uitdagingen

Twee uitdagingen rondom het reisgedrag van studenten komen het meest naar voren in deze studie. Het gaat in beide gevallen om uitdagingen op het vlak van bereikbaarheid.

- De meeste genoemde uitdaging door studenten en andere stakeholders is gerelateerd aan de spits. Studenten vinden de drukte in de spits – en ook de daaraan gerelateerde onbetrouwbaarheid van de reistijd – een probleem. Dit gaat voor studenten zowel om uitdagingen rond het fietsen (volle fietspaden en stallingen), als om uitdagingen rond het ov (waardoor voertuigen druk zijn, of als gevolg niet stoppen bij haltes) en soms de auto (drukke). Andere stakeholders (RMO's en vervoerders) halen ook de spits aan als belangrijke uitdaging, waarbij zij het vooral hebben over dat de capaciteit van het vervoersysteem knelt tijdens de piekmomenten. Het urgentiegevoel rond spitsproblematiek is onder gesproken onderwijsinstellingen wisselend.
- De tweede genoemde uitdaging gaat over een (risico op verdere) afnemende bereikbaarheid per ov. Het gemiddelde ov-gebruik per student is afgenomen. Ook neemt het aantal studenten volgens prognoses verder af in de toekomst. Voor vervoerders zijn de gelden uit het studentenreisproduct een belangrijke bron van inkomsten en een afname daarvan kan leiden tot ov-verschraling (hoewel de inkomsten uit SOV verschilt per vervoerder, en inkomsten uiteraard ook afhangen van andere ontwikkelingen). Dat zou een afname van de bereikbaarheid per ov betekenen, zowel voor studenten als andere ov-gebruikers. Specifiek voor onderwijsbereikbaarheid zien we daarbij ook nog de ontwikkeling van een afname in aantal onderwijslocaties, een ontwikkeling die door dalende studentenaantallen mogelijk verder doorzet als een andere bekostiging van onderwijsinstellingen dat niet voldoende tegengaat. Dat zou dan een versterkend (negatief) effect hebben op de bereikbaarheid van onderwijs per ov.

Ook noemen zowel studenten als andere stakeholders met regelmaat andersoortige uitdagingen in relatie tot het reisgedrag van studenten die raken aan bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid. Studenten noemen de onzekerheid en onbetrouwbaarheid van het ov, een lange reistijd naar onderwijs (mede omdat het lastig is om een betaalbare kamer te vinden), sociale veiligheid met name in en op weg naar het ov, kosten van het ov (voor studenten zonder SOV), drukte op de fietspaden, onduidelijke verkeerssituaties en beperkte fietservaring (met name voor internationale studenten), en betaalbare auto-parkeermogelijkheden (voor studenten die de auto gebruiken). Andere stakeholders zoals onderwijsinstellingen noemen juist het autogebruik onder studenten als uitdaging vanuit het oogpunt van duurzaamheid en ruimtegebruik. Daaraan gerelateerd wordt ook als uitdaging genoemd dat een deel van de onderwijslocaties niet nabij ov-haltes ligt. Tenslotte worden ook werkzaamheden aan het spoor (en de weg) genoemd.

Ervaring met maatregelen

Er wordt over het algemeen door gesproken lokale en regionale stakeholders maar beperkt actief beleid gevoerd op het reisgedrag van studenten. Bij zowel onderwijsinstellingen als overige gesproken (mobiliteits)organisaties ligt de nadruk vaak meer op het reisgedrag van de werknemer van onderwijsinstellingen, dan op het reisgedrag van de student.

- Waar wordt ingezet op het reisgedrag van de student, ligt de nadruk bij onderwijsinstellingen -al dan niet in samenspraak met RMO's, gemeenten en provincies- momenteel vooral op fietsstimulering, auto ontmoediging en het creëren van nabijheid en ov-bereikbaarheid van onderwijs. Ook worden soms -in samenspraak met vervoerders- initiatieven genomen om het ov-gebruik te stimuleren en het gebruik van deelmodaliteiten of carpoolen te bevorderen. Dit met als doel bereikbaarheid te verbeteren, ruimtelijke uitdagingen aan te pakken of veiligheid en duurzaamheid te bevorderen.
- Waar het gaat om maatregelen rond het spreiden van reizen om daarmee de spits te ontlasten, lijkt er bij onderwijsinstellingen over het algemeen maar beperkt urgentie te worden gevoeld. Wel zetten met name RMO's en in mindere

mate decentrale overheden met regelmaat in op dit thema, om daarmee (regionaal gezien) de doorstroming in het verkeer te bevorderen. Studenten vormen een belangrijke doelgroep bij deze maatregelen.

Daarnaast wordt door verschillende stakeholders met enige regelmaat ingezet op dataverzameling en monitoring van reisgedrag, hoewel onderlinge uitwisseling van kennis amper gebeurt. De werkbaarheid van maatregelen is weliswaar contextafhankelijk, maar partijen verwachten wel nut van samenwerking. Ook wordt genoemd dat studenten zelf een rol kunnen spelen bij het ontwerpen van oplossingen.

Rol van IenW en mogelijke handelingsperspectieven

De gesignaleerde uitdagingen waarin het reisgedrag van studenten een rol speelt variëren van uitdagingen op lokale schaal (zoals parkeerproblemen rondom onderwijsinstellingen) tot uitdagingen op regionale/nationale schaal (zoals drukte in het ov-netwerk). Hieronder verbinden we de genoemde uitdagingen aan beleidsdoelen, de rol en het handelingsperspectief van IenW. Veelal is die rol van IenW faciliterend en kan ze bijdragen aan een regionale (onderwijs)aanpak ter verbetering van de mobiliteit en bereikbaarheid door uitwisseling van kennis en ervaring te faciliteren, reisgedrag te monitoren, het thema op de agenda te brengen van netwerken, en het creëren van een gevoel van urgentie en betrokkenheid, door inzicht te bieden in de (toekomstige) opgaven op het vlak van bereikbaarheid/mobiliteit en de relatie daarvan met onderwijskwaliteit.

- *Inzet op spreiden door anders en slimmer reizen te stimuleren.* IenW wil dat er minder spitsverplaatsingen (met de trein en auto) gaan plaatsvinden op drukke trajecten in Nederland. Studenten zijn, naast werkenden, in veel regio's en ook op nationaal niveau een substantiële groep reizigers in de ov-spits en er is dus in die groep veel potentie om tot spitsmijdingen te komen. Prijsprikkels zijn in de regel effectief om mensen de spits te laten mijden, maar studenten met een weekabonnement-SOV ervaren die prikkel niet. OCW gaat in de eerste plaats over het SOV, maar IenW kan alternatieve invullingen van het SOV onderzoeken en de effecten daarvan op veranderingen in de tijdstippen van reizen in kaart brengen. Aandachtspunt daarbij is dat het zo min mogelijk ongewenste neveneffecten geeft, te denken aan een verandering naar autogebruik of het introduceren van barrières om überhaupt naar de onderwijslocatie te reizen. Dat kan o.a. tegengegaan worden door studenten meer mogelijkheid te bieden om de spits te mijden via roostering. Het aanpassen (en regionaal op elkaar afstemmen) van onderwijstijden heeft daarom ook veel potentie, hoewel dat zal verschillen per context. Tevens kan digitaal onderwijs aan de randen van de dag een manier zijn om tot spitsmijdingen te komen, zonder het aantal onderwijsverplaatsingen te verminderen. De invloed van IenW op roosteraanpassingen is beperkt, maar IenW kan een faciliterende rol spelen door met een onderwijsaanpak onderwijsinstellingen en OCW te motiveren tot deze maatregel. Daarnaast kunnen studenten gestimuleerd worden om anders te gaan reizen, via o.a. fietsstimulering en parkeerbeleid. Uitvoering van dit soort maatregelen ligt vooral op lokaal/regionaal niveau. Ov-capaciteit vergroten is ook een insteek om de spitscapaciteit te vergroten. Dat kan op knelpunten een geschikte maatregel zijn, maar is doorgaans minder doelmatig dan bovengenoemde maatregelen. Waar het gaat om spitsdrukke op de weg spelen studenten een minder grote rol, maar generieke maatregelen als invoering van betalen naar gebruik (BNG) al dan niet naar tijd (en plaats) kunnen ook invloed hebben op het reisgedrag van (prijsgevoelige) studenten.
- *De bereikbaarheid van onderwijs verbeteren.* Het risico op de afname van ov-bereikbaarheid (van o.a. onderwijs) raakt aan het [kabinetsstandpunt](#) om de

bereikbaarheid van vitale voorzieningen op peil te houden. Goede bereikbaarheid van onderwijs is een samenspel tussen een goed vervoersysteem, het aanbod en de ligging van onderwijslocaties, alsmede de aansluiting tussen (studenten)woonruimtes en onderwijslocaties. Samenwerking van IenW en OCW, maar ook met decentrale stakeholders is daarom gewenst als de overheid deze uitdaging wil aanpakken. In de eerste plaats is het belangrijk dat het risico op ov-verschraling bij lagere inkomsten voor vervoerders uit het SOV (bijvoorbeeld onder invloed van afnemende studentaantallen) op de radar is. In de afgelopen jaren is er voor die lagere inkomsten gecompenseerd, maar dat betreft geen structurele oplossing. IenW kan o.a. de bereikbaarheid van onderwijs monitoren, en nader onderzoek doen naar kwetsbare ov-verbindingen. Subsidies of investeringen in die verbindingen of op inzet van flexvervoer zijn dan opties. Daarnaast kan inzet op de fiets niet alleen aan meer ov-spitsmijdingen bijdragen, maar ook de onderwijsbereikbaarheid verbeteren door middel van inzet op e-fietsinfrastructuur en faciliteiten. Decentrale overheden spelen daarin een voorname rol, maar IenW kan daarin een faciliterende rol spelen en bijvoorbeeld kennisuitwisseling of initiatieven vanuit de regio ondersteunen. Bij het realiseren van nabijheid en afstemming tussen woon- en studielocaties kan IenW wederom een faciliterende rol spelen (o.a. via monitoring) maar uiteindelijk zijn andere ministeries, onderwijsinstellingen en decentrale partijen nodig om hierin op te treden.

- *Inzet op veiligheid.* Wat betreft verkeerveiligheid hebben jongeren een relatief laag ongevalsrisico vergeleken met ouderen. Bij uitdagingen genoemd door de studenten, zoals beperkte fietsvaardigheden (van o.a. onervaren buitenlandse studenten) en onduidelijke verkeerssituaties, zijn lokale maatregelen het best passend. IenW zou wel via kennisontwikkeling kunnen bijdragen door bijvoorbeeld onderzoek te doen naar de relatie tussen e-fietsgebruik en verkeerveiligheid. Wat betreft slachtoffer worden van sociale onveiligheid vormen jongeren wel een van de risicogroepen. IenW zou kunnen bijdragen aan kennisontwikkeling over de relatie tussen sociale onveiligheid en reisgedrag.
- *Inzet op duurzaamheid.* Het reisgedrag van studenten, met name voor onderwijsdoeleinden, is (al) relatief duurzaam vanwege het hoge aandeel ov en fiets. Indien IenW CO2 reductie wil realiseren bij personenmobiliteit, is er meer winst te behalen bij groepen die veel uitstoten zoals werknemers of recreanten door bijvoorbeeld prijsmaatregelen op de weg. Wel zijn er enkele beleidsopties specifiek voor studenten, zoals een registratieplicht studie-gebonden personenmobiliteit voor onderwijsinstellingen, en inzet op behoud van duurzaam reisgedrag door middel van campagnes.

Tot slot

Het reisgedrag van studenten is divers, met verschillen tussen typen studenten (al naar gelang het type onderwijs, opleiding en persoonlijke voorkeuren), maar ook tussen verschillende steden. De uitdagingen die daarmee gepaard gaan raken aan doelen van IenW, maar ook aan lokale doelen (van gemeenten, RMO's) en doelen met betrekking tot onderwijskwaliteit (van OCW en onderwijsinstellingen). Bij een wens om het reisgedrag van studenten te beïnvloeden en/of de bereikbaarheid van onderwijs op peil te houden is samenwerking mét en betrokkenheid ván andere partijen cruciaal. Het goed kunnen bereiken van onderwijs is niet alleen een kwestie van een goed en betaalbaar vervoersysteem, maar ook van genoeg onderwijsaanbod op de juiste plekken, en een goede afstemming met (studenten)huisvesting.

Inhoud

Samenvatting 3

Inhoud 10

- 1 Inleiding 12**
 - 1.1 Aanleiding 12
 - 1.2 Kennisleemte, beleidsrelevantie en onderzoeksdoel 12
 - 1.3 Onderzoeksvragen & aanpak in het kort 13
 - 1.4 Afbakening 14
 - 1.5 Leeswijzer 14

- 2 Dataverzameling en casuselectie 16**
 - 2.1 Datasets reisgedrag 16
 - 2.1.1 Onderweg in Nederland (ODiN) 16
 - 2.1.2 Aanvullende databronnen 17
 - 2.2 Casus analyses 17
 - 2.2.1 Keuze voor de casusgebieden 18
 - 2.3 Studenten: Focusgroepen 18
 - 2.4 Stakeholders: Interviews en validatiesessie 21

- 3 Nationaal reisgedrag in beeld 22**
 - 3.1 Omvang en ontwikkeling van de studentenpopulatie 22
 - 3.2 Kenmerken van de studentpopulatie 25
 - 3.2.1 Voltijd, deeltijd, en duaal 25
 - 3.2.2 Leeftijdverdeling 25
 - 3.2.3 Thuiswonend of niet 26
 - 3.3 Vervoermiddelbezit 27
 - 3.4 Verplaatsingskenmerken 30
 - 3.5 Vervoerwijzen 31
 - 3.5.1 Thuiswonend of niet 34
 - 3.5.2 SOV bezit of niet 35
 - 3.6 Verdeling van verplaatsingen over maanden en over tijdstippen 37
 - 3.7 Reizen voor onderwijs 41
 - 3.7.1 Kenmerken verplaatsingen 42
 - 3.7.2 Vervoerwijzen 44
 - 3.7.3 Tijdstippen 47
 - 3.8 Samenvattend: typerend reisgedrag van studenten? 49

- 4 Reisgedrag in ruimtelijke context 51**
 - 4.1 Casusbeschrijvingen 51
 - 4.2 Regionale verschillen in reisgedrag 54
 - 4.2.1 Ruimtelijke verspreiding 54
 - 4.2.2 Vervoerwijze gebruik van en naar steden 57
 - 4.2.3 Vervoerwijze gebruik binnen steden 58
 - 4.2.4 Natransport trein 58
 - 4.2.5 Tijdstippen 59
 - 4.2.6 Reisafstanden voor onderwijs 62
 - 4.3 Reflectie: het belang van context 63

- 5 Begrip van het gedrag 64**
 - 5.1 Factoren van invloed op woonlocatie en studiekeuze 64

- 5.1.1 Studenten die niet zijn verhuisd voor studie 64
 - 5.1.2 Studenten die wel zijn verhuisd voor studie 65
 - 5.2 Invloedfactoren bij de keuze om thuis te studeren of naar de onderwijslocatie te gaan 66
 - 5.2.1 Vaak geen keuze vanwege aanwezigheidsplicht 66
 - 5.2.2 Onderwijsactiviteiten met geen/minder noodzaak tot aanwezigheid 66
 - 5.3 Factoren van invloed op keuze voor een vervoermiddel 69
 - 5.4 Factoren van invloed op tijdstipkeuze 73
 - 5.5 Reflectie 74
- 6 Ervaren uitdagingen rond het reisgedrag 76**
- 6.1 Bereikbaarheidsproblematiek in de spits 76
 - 6.2 Andere aan bereikbaarheid gerelateerde uitdagingen 78
 - 6.3 Andere mobiliteitsgerelateerde uitdagingen 81
 - 6.4 Reflectie: verschillen en overeenkomsten tussen studenten en andere stakeholders 82
- 7 Ervaring met maatregelen 84**
- 7.1 Wel of niet inzetten op studenten? 85
 - 7.2 Het reisgedrag van studenten beïnvloeden 86
 - 7.2.1 Maatregelen gericht op vervoerwijzekeuze 87
 - 7.2.2 Maatregelen gericht op minder reisafstand voor onderwijs 92
 - 7.2.3 Maatregelen gericht op het spreiden van reizen 93
 - 7.2.4 Ondersteunende maatregelen 96
 - 7.3 Overkoepelende reflecties rond inzet op maatregelen gericht op het reisgedrag van studenten 97
- 8 Conclusies en handelingsperspectieven 101**
- 8.1 Conclusies 101
 - 8.1.1 Het reisgedrag van studenten 101
 - 8.1.2 Relevante ontwikkelingen in reisgedrag 103
 - 8.1.3 Uitdagingen rondom reisgedrag van studenten 105
 - 8.1.4 Ervaring met genomen of overwogen maatregelen 107
 - 8.2 De rol en handelingsperspectief van IenW 107
 - 8.3 Slotsom 113

Referenties 114

Colofon 133

1 Inleiding

Dit hoofdstuk omschrijft achtereenvolgens de aanleiding van het onderzoek, de beleidsrelevantie en het doel van het onderzoek, de onderzoeksvragen met bijbehorende aanpak, en de afbakening van het onderzoek.

1.1 Aanleiding

De circa 1,3 miljoen studenten op het mbo, hbo en wo vormen een grote groep reizigers in Nederland met hun verplaatsingen naar onderwijs en andere bestemmingen als familie, vrienden of een (bij)baan. Met name op de fiets en in het openbaar vervoer vormen studenten een substantieel aandeel van de reizigers. Dat geldt voor de spijstijden, maar ook daarbuiten.

Behalve dat studenten een grote groep reizigers vormen, zijn er ook duidelijke signalen dat hun reisgedrag veranderd is de laatste jaren. Zo bleek in het Mobiliteitsbeeld 2023 dat de totale afgelegde afstand voor verschillende onderwijstypen (daarmee bedoelen we mbo, hbo en wo) in 2022 lager was dan in 2019, met name voor hbo en wo (KiM, 2023). Ook in 2023 bleef de afgelegde afstand voor onderwijsdoeleinden onder 2019 (KiM, 2024a). De ritafstand voor onderwijsverplaatsingen is in de periode 2019-2022 veranderd: voor lopen is die afgenomen, voor trein redelijk gelijk, en voor autobestuurders en bus, tram en metro licht toegenomen. Het *aantal* onderwijsritten van studenten was in de periode maart-december 2022 (na het opheffen van de laatste COVID-maatregelen) niet terug op het niveau van 2019. Dat geldt vooral voor hbo (-31%) en wo (-20%), en in mindere mate voor mbo (-8%).

Meerdere ontwikkelingen liggen mogelijk ten grondslag aan die veranderingen. Ten eerste heeft de COVID-19-pandemie natuurlijk een forse invloed gehad op de mobiliteit van studenten. Digitalisering in het onderwijs was al gaande, en die ontwikkelingen namen een vlucht vanwege de pandemie. Daarnaast speelt ook de toenemende krapte op - en verslechterde betaalbaarheid van- de woningmarkt waarschijnlijk een rol bij een deel van de studenten in hun woon- en studielocatiekeuze en daarmee in hun reisgedrag. Ook is de opkomst van de e-fiets sterk onder de jongere leeftijdsgroepen en waarschijnlijk dus ook onder studenten.

1.2 Kennisleemte, beleidsrelevantie en onderzoeksdoel

Een compleet beeld mist van hoe het huidige reisgedrag van studenten eruit ziet en hoe dat zich heeft ontwikkeld. De kennis van reisgedrag van studenten in Nederland is vrij beperkt, verspreid, of verouderd. Beter inzicht in dat reisgedrag geeft ook zicht op de eventuele uitdagingen die gepaard gaan met de mobiliteit en bereikbaarheid van die grote groep reizigers. Indien we meer zicht hebben op de factoren achter dat reisgedrag, kan dat handvatten bieden over of en hoe het reisgedrag van studenten kan veranderen en hoe de bereikbaarheid van zowel studenten als andere reizigers kan verbeteren.

Dit onderzoek raakt op meerdere vlakken aan het beleidsterrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). In de eerste plaats werkt IenW aan de spijtsuitdagingen in het openbaar vervoer in het programma Spijtspreiden en -mijden. Aangezien studenten een grote groep zijn, is het relevant om beter zicht te hebben op hoe en waarom studenten in de spijts reizen, en onder welke omstandigheden die spijtsverplaatsingen in het ov en op de weg kunnen worden verspreid of gemeden. Verder raakt het reisgedrag van deze grote groep aan andere

beleidsdoelstellingen van IenW: bereikbaarheid van onderwijs, verkeersveiligheid en sociale veiligheid, en (structureel) duurzaam reisgedrag.

Bovenstaande argumenten en ontwikkelingen gelden deels ook voor de groep scholieren (basis- en voortgezet onderwijs). Omdat het reisgedrag dermate anders is dan van studenten, wordt het reisgedrag van scholieren in een aparte notitie beschreven.

Dit onderzoek heeft het volgende doel:

Inzicht krijgen in het reisgedrag van studenten en de eventuele uitdagingen die daarmee gepaard gaan, om zo grip te krijgen op de mogelijke handelingsperspectieven voor beleid.

1.3 Onderzoeksvragen & aanpak in het kort

Het onderzoeksdoel is vertaald naar de volgende deelvragen.

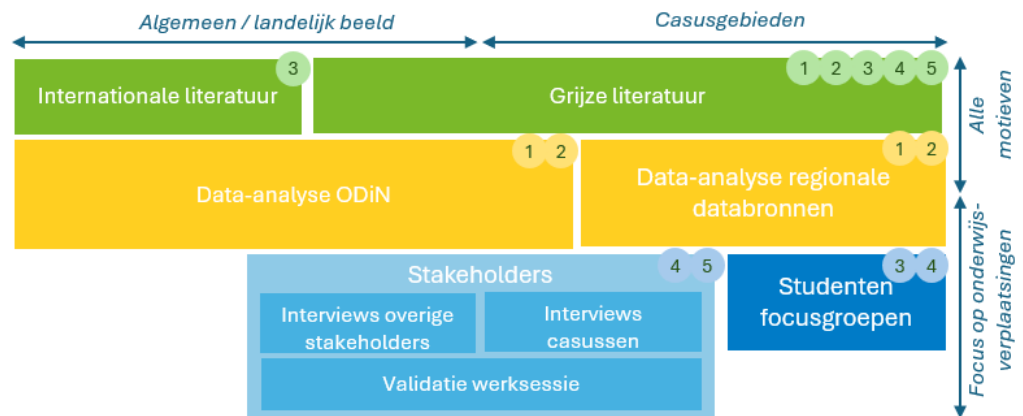
- 1. Wat is het (huidige) reisgedrag?**
- 2. Hoe is dat reisgedrag veranderd?**
- 3. Welke factoren zijn van invloed op het reisgedrag?**
- 4. Welke uitdagingen zijn er rond dit reisgedrag?**
- 5. Wat zijn ervaringen met maatregelen om uitdagingen aan te pakken?**

We gebruiken een *mixed-method approach*: zowel kwantitatieve als kwalitatieve methoden worden gebruikt om de vragen te beantwoorden, zie Figuur 1. De kwantitatieve methoden brengen de stand en de ontwikkeling van het reisgedrag in kaart. De kwalitatieve methoden vullen daarop aan omdat die meer inzicht kunnen bieden in de achterliggende redenen en motieven. Reisgedrag van studenten, en daarmee ook de daaraan gepaarde uitdagingen, concentreren zich rondom onderwijsinstellingen. Daarom wordt er naast een nationaal beeld ook ingezoomd op een aantal casussen in de vorm van 3 studentensteden.

Literatuuronderzoek wordt gebruikt om de huidige kennis van de onderzoeksvragen in kaart te brengen. De internationale literatuur zal vooral bijdragen aan het beter begrijpen van achterliggende factoren (vraag 3) en kan daarnaast bijdragen aan het onderbouwen van handelingsperspectieven. De grijze literatuur omvat (regionale) reisgedragsonderzoeken, evaluaties van pilots, en gerelateerde rapporten over bijvoorbeeld ontwikkelingen in studentenhuisvesting en digitaal onderwijs. Die grijze literatuur draagt bij aan beantwoording van alle onderzoeksvragen. Kwantitatieve analyses brengen het huidige reisgedrag in kaart, alsmede ontwikkelingen in dat reisgedrag over de tijd (vraag 1 en 2). Verschillende datasets worden gebruikt om zowel een landelijk als een regionaal beeld te kunnen geven. In de casusgebieden worden zowel interviews als focusgroepen gehouden. De focusgroepen zijn met studenten en zijn bedoeld om het reisgedrag beter te begrijpen, alsmede de ervaren problemen en hun gedachten over mogelijke oplossingen (met name vraag 3 en 4). De interviews zijn met verschillende stakeholders: regionale overheden (gemeenten, vervoerregio's, provincies), onderwijsinstellingen, en vervoerders (met name vraag 4 en 5). Deze zijn gebruikt om een breder beeld te krijgen van uitdagingen, om huidige ervaringen met maatregelen gericht op het reisgedrag van studenten op te halen en om percepties op mogelijke handelingsperspectieven te verkennen. Naast stakeholders binnen de casus, is ter aanvulling ook met enkele stakeholders buiten de 3 casussteden gesproken.

Deze aanpak is geïllustreerd in Figuur 1. Hoofdstuk 2 gaat dieper in op de verschillende methoden en de casusgebieden.

Figuur 1 Illustratie van de aanpak van het onderzoek. De cijfers corresponderen met de deelvragen.



1.4 Afbakening

Dit onderzoek focust zich op de doelgroep studenten. Dit omvat alle studenten op het mbo, hbo en wo. Het reisgedrag van scholieren (basis- en voortgezet onderwijs) is onderwerp van een andere notitie van het KiM. We bakenen het onderzoek naar reisgedrag van studenten als volgt af.

- **Type studenten.** Dit onderzoek omvat alle studenten op het mbo, hbo en wo. Dus zowel studenten die voltijd, als studenten die duaal of deeltijd studeren. Zowel Nederlandse als niet-Nederlandse studenten die in Nederland studeren vallen binnen de scope. Internationale studenten zijn echter wel ondervertegenwoordigd in de beschikbare data voor de kwantitatieve analyse (verder toegelicht in hoofdstuk 2).
- **Motieven.** Het onderzoek omvat alle motieven voor verplaatsingen binnen Nederland: van familiebezoek tot verplaatsingen naar werk, en onderwijsverplaatsingen. Wel leggen we de nadruk op de verplaatsingen voor onderwijsdoeleinden. Het casusonderzoek (de focusgroepen en de interviews) gaat uitsluitend over onderwijsverplaatsingen.
- **Tijdspanne.** We leggen de focus op reisgedrag in recente jaren. Om de ontwikkelingen te begrijpen, vergelijken we waar relevant met de periode vlak voor de COVID-pandemie. Op enkele onderwerpen kijken we verder terug in de tijd.
- **Geografisch.** Dit onderzoek gaat over verplaatsingen binnen Nederland. Verplaatsingen van studenten naar of in het buitenland vallen dus buiten de afbakening van dit onderzoek.
- **Beleidsterrein.** Wat betreft het in kaart brengen van de uitdagingen en bijpassende maatregelen, ligt de focus van het onderzoek op het terrein van *bereikbaarheid*. Daarnaast worden ook uitdagingen op andere relevante terreinen benoemd: die van veiligheid en duurzaamheid.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft meer inzicht in de aanpak en gebruikte datasets en methoden. Daarin worden ook de casusgebieden beschreven. Vervolgens worden de resultaten beschreven in de hoofdstukken 3 tot en met 7.

- Hoofdstuk 3 beschrijft het reisgedrag van studenten, en maakt waar relevant een vergelijking met het reisgedrag pre-COVID. Het hoofdstuk start met alle verplaatsingen van studenten. Vanaf Paragraaf 3.7 gaat het hoofdstuk in op verplaatsingen voor het motief onderwijs.

- In hoofdstuk 4 wordt er geografisch ingezoomd op het reisgedrag, door te kijken naar de 3 casussteden. Ook dat hoofdstuk start met alle verplaatsingen, en gaat daarna in op het motief onderwijs.
- Hoofdstuk 5 is grotendeels gebaseerd op de focusgroepen en gaat in op de factoren achter het reisgedrag.
- In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de ervaring met uitdagingen rondom het reisgedrag, zowel vanuit het perspectief van studenten als het perspectief van de geïnterviewde stakeholders.
- Hoofdstuk 7 beschrijft ervaringen met maatregelen en pilots bij stakeholders om het reisgedrag van studenten te beïnvloeden of de bereikbaarheid anderszins te verbeteren.

Hoofdstukken 5 tot en met 7 beschrijven (op basis van de focusgroepen en de interviews) de perspectieven van studenten of andere stakeholders. De auteurs reflecteren op die resultaten in de laatste paragraaf van elk hoofdstuk. Het rapport eindigt met een conclusie en met handelingsperspectieven voor beleid in hoofdstuk 8.

2 Dataverzameling en casusselectie

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de verschillende methodes en databronnen die worden gebruikt in dit onderzoek. Het hoofdstuk begint met de datasets die zijn gebruikt voor de kwantitatieve analyses (2.1). Vervolgens wordt ingegaan op de keuze voor de 3 casussteden (2.2). Het hoofdstuk vervolgt met uitleg over de focusgroepen met de studenten (2.3) en interviews en kennissessie (ter validatie) met verschillende stakeholders (2.4). Ter aanvulling op deze kwalitatieve en kwantitatieve methoden, is ook literatuur gebruikt om de resultaten aan te vullen en te staven.

2.1 Datasets reisgedrag

We gebruiken meerdere databronnen om het reisgedrag in kaart te brengen. Voor de meeste analyses gebruiken we het ODiN. Daarnaast gebruiken we voor enkele analyses ook andere databronnen van o.a. CBS of DUO. De bronnen staan onder de relevante figuren vermeld.

2.1.1 *Onderweg in Nederland (ODiN)*

In dit onderzoek gebruiken we voor een groot deel van de kwantitatieve analyses het ODiN. Dit is een nationaal mobiliteitsonderzoek dat jaarlijks wordt uitgevoerd door het CBS (CBS, 2024). Respondenten die samen de Nederlandse bevolking vertegenwoordigen vullen daarbij een vragenlijst in en rapporteren hun reizen voor één dag. Een beperking van het ODiN is dat internationale studenten ondervertegenwoordigd zijn aangezien de vragenlijst in het Nederlands wordt uitgevraagd. Hun perspectief wordt wel in de focusgroepen vertegenwoordigd.

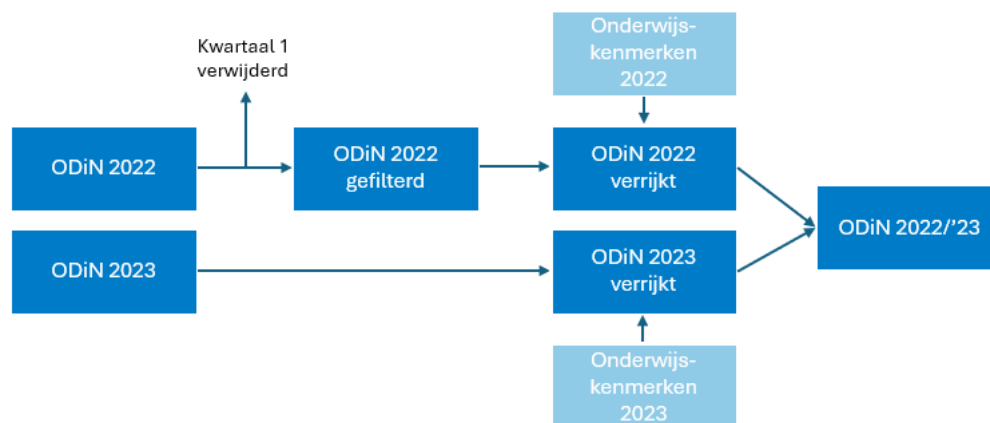
Aangezien we in dit onderzoek naar een specifieke subgroep binnen het ODiN kijken, namelijk studenten, kunnen steekproeven voor bepaalde verdiepende analyses te klein worden. Daarom stapelen we twee jaren van het ODiN op elkaar. Hiermee verkrijgen we een grotere steekproef waarmee we degelijkere conclusies kunnen trekken over kleinere (sub)groepen. Desalniettemin is de steekproef te beperkt om regionaal ver in te kunnen zoomen. De analyses op basis van ODiN blijven daarom hoofdzakelijk op de schaal van Nederland, met enkele uitsplitsingen naar de casussteden.

Voor de analyses binnen dit onderzoek stapelen we ODiN 2022 en ODiN 2023 op elkaar om een zo recent mogelijk beeld te krijgen van het reisgedrag van studenten. Het ODiN 2024 gebruiken we niet omdat op moment van schrijven (en analyseren) dit bestand niet plausibel wordt bevonden vanwege een onverwachte methodebreuk waardoor de gegevens uit de reisdagboekjes in 2024 niet goed vergelijkbaar zijn met die van eerdere jaren. Omdat in de eerste 3 maanden van 2022 nog COVID maatregelen bestonden die het reisgedrag hebben beïnvloed, gebruiken we alleen de data van de maanden april t/m december. We vergelijken in enkele gevallen de situatie van 2022/'23 met de situatie vóór de COVID-19-pandemie. Hiervoor stapelen we ODiN 2018 op ODiN 2019 volgens dezelfde stappen. Uit ODiN 2018 zijn ook de eerste 3 maanden verwijderd, om zo de verhouding tussen de zomermaanden en maanden met onderwijs vergelijkbaar te houden met 2022/'23. Zie Figuur 2 voor een illustratie van dit proces voor 2022/'23.

In het ODiN is beperkt bekend in hoeverre respondenten studeren, en is niet bekend welk type studie studenten doen. Daarom koppelen we in de microdata-omgeving van het CBS het ODiN aan gegevens van het CBS over kenmerken van de studenten (het bestand 'Studerendenbus'). Zo komen we tot een verrijkte dataset waarin per respondent zowel gegevens over reisgedrag als gegevens over type en vorm van

studie staan. Voor analyses gebruiken we de weegfactoren uit het ODiN om het aantal studenten op te hogen naar nationaal niveau. Belangrijk daarbij is dat dit een grotendeels, maar niet volledig representatief beeld geeft voor Nederland. Bijvoorbeeld door de eerder genoemde ondervertegenwoordiging van internationale studenten. Absolute niveaus waar weergegeven worden hierdoor beïnvloed.

Figuur 2 Illustratie van het proces waarmee het analysebestand ODiN 2022/'23 tot stand is gekomen.



2.1.2 Aanvullende databronnen

In dit onderzoek gebruiken we ook een aantal andere databronnen voor aanvullende analyses. In Tabel 2.1 zijn deze verschillende bronnen en de type data in de bronnen te vinden. Deze bronnen betreffen voornamelijk gegevens van 1 of meerdere regio's/ steden en worden gebruikt voor de analyses van verschillende casussteden in hoofdstuk 4. Daarnaast gebruiken we openbare gegevens van onder meer DUO en OCW over onder andere studentenaantallen. Deze bronnen worden in de tekst weergegeven.

Tabel 2.1 Aanvullende databronnen (naast het ODiN)

Databron	Type data	Jaar
Data NS	Checkouts met (onderscheid SOV en niet-SOV) bij treinstations in meerdere steden	2024
	Enquetedata van reizigers met studentenreisproduct (SOV) die met de trein reizen over bestemmingen, voor- en natransport en type studie	2023
Data OV-bureau Groningen Drenthe	Instappers en uitstappers met SOV met de bus per halte in Groningen	September 2019 & September 2024
	Aankomsten met de bus met SOV per herkomst-bestemming paar per tijdsblok in Groningen	September 2019 & September 2024

2.2 Casus analyses

Reisgedrag van studenten naar onderwijslocaties concentreert zich sterk in tijd én ruimte. De grootste vervoerstromen van studenten (en bijbehorende uitdagingen en ervaringen met maatregelen) zijn in, van en naar studentensteden. Om beter zicht te krijgen op reisgedrag van studenten in lokale contexten, onderzoeken we 3 casusgebieden in meer detail. Hiervoor gebruiken we focusgroepen met studenten

(Paragraaf 2.3) en interviews met lokale overheden, regionale mobiliteitsorganisaties (RMO)¹, vervoerders en onderwijsinstellingen (Paragraaf 2.4). Omdat met name bij de regionale mobiliteitsorganisaties veel relevante kennis en ervaring is over het thema, zijn die interviews uitgebreid tot ook organisaties buiten de 3 casussen om. In Bijlage A is een lijst te vinden met gesproken partijen. Daarnaast analyseren we de data beschreven in Paragraaf 2.1 waar mogelijk op casusniveau.

2.2.1 Keuze voor de casusgebieden

Voor de selectie van de casussen is er gelet op de volgende criteria:

- Alle onderwijstypen aanwezig in de stad (mbo, hbo, wo) zodat we over alle onderwijstypen informatie kunnen ophalen.
- Diversiteit in regio's
- Verschil in typen studentensteden en ligging:
 - Een casus in een centraal gelegen grote stad, waar studenten vanuit meerdere omliggende steden en dorpen kunnen komen.
 - Een casus in een meer perifeer gebied, waardoor een groot deel van de studenten genoodzaakt zal zijn om erheen te verhuizen om er te kunnen studeren.
- Een casus met, en een casus zonder campus
- Een casus met veel specialistische studies, en een casus met juist veel generieke studies
- Een casus waarin een metro of tram aanwezig is

Meerdere combinaties van casussen voldoen aan deze criteria. Uiteindelijk is gekozen voor Amsterdam, Groningen en Eindhoven. Amsterdam is een grote stad, centraal gelegen in de Randstad. Er zijn daardoor veel (potentiële) studenten binnen redelijke reisafstand. Onderwijsinstellingen zijn daar verspreid over de stad. Eindhoven ligt in de Brabantse stedenrij. De universiteit in Eindhoven is gespecialiseerd in verschillende technische studies. Deze stad heeft nabij het station een campus waar de universiteit, en veel van de hbo-studies te vinden zijn. Groningen is de grootste stad van het noordelijke deel van Nederland. De stad ligt – vergeleken met Eindhoven en Amsterdam – verder verwijderd van andere steden. In hoofdstuk 4 volgt een compacte beschrijving van de 3 steden.

2.3 Studenten: Focusgroepen

Om meer inzicht te krijgen in de factoren achter het reisgedrag van studenten, hun ervaren uitdagingen, en ook hun ervaring met en mening over maatregelen hebben we ervoor gekozen om naast kwantitatieve data, ook een kwalitatieve dataverzameling onder studenten te doen. Focusgroepen en interviews zijn de twee meest gebruikte kwalitatieve methoden. Bij focusgroepen is er een groepsdynamiek. De interactie tussen deelnemers kan leiden tot diepere inzichten dan individuele interviews als deelnemers elkaar bevragen en aanvullen. Het risico daarbij is dat deelnemers elkaar gaan napraten. Een praktisch voordeel van focusgroepen ten opzichte van interviews is dat de dataverzameling efficiënter verloopt aangezien informatie van meerdere mensen tegelijk wordt verzameld.

In totaal zijn er 10 focusgroepen gehouden: in iedere casusstad een focusgroep voor elk onderwijstype in het Nederlands, en 1 Engelstalige focusgroep met internationale studenten die zijn geworven uit alle 3 de steden (zie Tabel 2.2). Het gespecialiseerde bureau Motivaction heeft de werving en uitvoering van de

¹ In regionale mobiliteitsorganisaties (ook wel RMO's genoemd) werken provincies, gemeenten en regionale partners samen aan de ontwikkeling en uitvoering van bereikbaarheidsoplossingen op regionaal schaalniveau. Het omvat zowel opgaven op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van gebieden.

focusgroepen gedaan. Binnen elke focusgroep werd er geworven voor 1-2 studenten die nabij hun onderwijsinstelling wonen (<8km) en 3-4 studenten die verder weg van hun onderwijsinstelling wonen (>8km) zodat er ook een mix zou zijn wat betreft vervoermiddelopties. Over de focusgroepen heen, werd er in de selectie gelet op diversiteit wat betreft geslacht, type studie, en leeftijd. Voor elke focusgroep zijn 5 studenten uitgenodigd. Vanwege enkele afzeggingen hebben in totaal 48 studenten deelgenomen.

De focusgroepen zijn in 2025 afgenomen in online meetings van 90 minuten. Deelnemers kregen een vergoeding voor deelname. De gesprekken werden geleid door ervaren gespreksleiders. Om het risico op napraten te verkleinen, is op meerdere momenten de deelnemers een schriftelijke vraag gesteld die ze zelf moesten beantwoorden alvorens de antwoorden met elkaar werden gedeeld.

Tabel 2.2 Indeling van de focusgroepen en het aantal deelnemers

	Groningen	Amsterdam	Eindhoven
Mbo	5	4	3
Hbo	5	5	5
Wo	5	5	5
Internationals	6		

De gespreksleidraad behandelde meerdere onderwerpen, ten gunste van meerdere deelvragen.

Om begrip te krijgen van de **achterliggende factoren** voor het reisgedrag (voor hoofdstuk 5), is inspiratie gehaald uit het model van Van Acker et al. (2010) (zie tekstkader 2.1). De focusgroepen begonnen met de keuze voor studenten hun studentenstad en de reden van wel of niet op kamers gaan wonen (middellange- en lange termijn keuze). Vervolgens gingen de gesprekken over op de dagelijkse (korte termijn) keuzes: reden om thuis of op de onderwijslocatie te gaan studeren, de keuze voor de vervoerwijze, en de redenen om binnen of buiten de spits te reizen. De deductieve analyse in Hoofdstuk 5 volgt deze thema's.

Daarnaast werden studenten ook gevraagd naar de ervaren **uitdagingen** (voor hoofdstuk 6), en werden **maatregelen** besproken om studenten te stimuleren minder vaak of minder ver naar hun studie te laten reizen, een ander vervoermiddel te gebruiken, en om de spits te mijden (voor hoofdstuk 7).

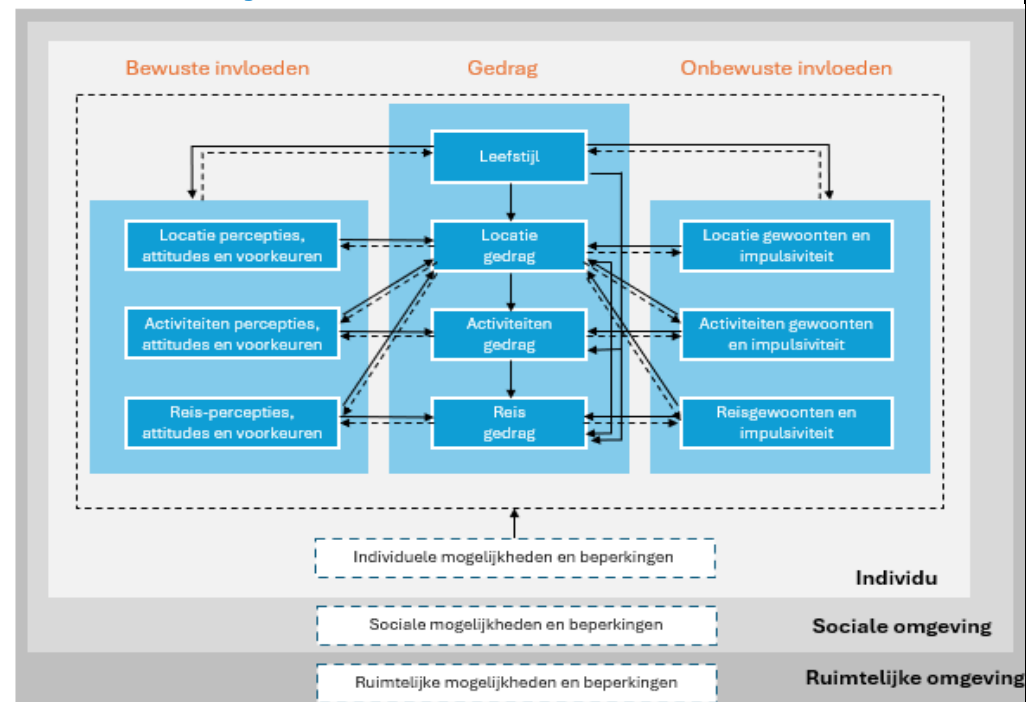
De pre- en post-COVID vergelijking kon niet structureel worden gemaakt in de focusgroepen, aangezien de meeste huidige studenten niet al student waren pre-COVID.

Kader 2.1 Conceptueel model van reisgedrag

Een inmiddels veelgebruikt model om dagelijks reisgedrag te begrijpen komt uit de studie van Van Acker et al. (2010). Zij maken gebruik van kennis uit de transportgeografie en sociale psychologie. Het model is op meerdere concepten gebaseerd. Ten eerste die van *hierarchical decision structure* (Salomon en Ben-Akiva, 1983). Dat concept beschrijft dat reisgedrag bestaat uit korte-, middellange- en lange-termijnbeslissingen.

- Lange-termijn-besluiten gaan over levensstijl. Dat gaat bijvoorbeeld over de keuze tussen een familie-georiënteerde of een onafhankelijke levensstijl: wil een student liever bij de ouders blijven wonen, of op kamers?
- Middellange-termijn-beslissingen gaan bijvoorbeeld over de keuze voor studielocatie en worden gemaakt in samenhang met de leefstijlkeuze.
- Korte-termijn-beslissingen gaan over dagelijkse keuzes in activiteiten- en mobiliteitsgedrag. Dat gaat bij studenten over de keuze óf ze naar de studielocatie willen reizen die dag (of ergens anders studeren zoals thuis), met welk vervoermiddel en op wel tijdstip. Deze keuzes worden mede bepaald door die leefstijl en locatiekeuzes. Immers, de keuze voor (de locatie van) een onderwijsinstelling en woonplek, hebben invloed op de af te leggen afstand voor onderwijs, de mogelijkheden in vervoerwijze, en waarschijnlijk ook het aantal verplaatsingen.

Figuur 3 Conceptueel model van reisgedrag. Bron: Van Acker, van Wee & Witlox (2010), vertaling door de auteurs



Beslissingen in korte termijn reisgedrag kunnen zowel vanuit een economisch, geografisch als psychologisch perspectief bestudeerd worden. Versteijlen et al. (2021) duiden die perspectieven in het kader van reisgedrag van studenten.

- Het economische perspectief neemt daarbij aan dat een individu een voor hem zo optimaal mogelijke beslissing maakt. Dat is een afweging in reistijd, kosten, en comfort.

- In de transportgeografie wordt meer gekeken naar de verplaatsingen door tijd en ruimte heen.
- De sociale psychologie vult daarin aan door uiteen te zetten dat beslissingen voor activiteiten en reisgedrag ook afhangen van percepties, attitudes en voorkeuren. De *theory of planned behaviour* (Ajzen, 1991) is daarin een leidende theorie. Deze beschrijft dat (reis)gedrag wordt bepaald door intentie, welke wordt beïnvloedt door de attitude (hoe iemand denkt over een vervoermiddel bijvoorbeeld), de subjectieve norm (hoe de sociale omgeving denkt over reisgedrag), en de mate waarin een persoon controle ervaart over zijn of haar gedrag (hoe moeilijk of makkelijk een persoon het vindt om een andere route, tijdstip of vervoermiddel te pakken). De *theory of repeated behaviour* vult daarop aan dat veel reispatronen repetitief zijn. De keuze voor een vervoermiddel of vertrektijd is dan vaak een gewoonte geworden, en niet het resultaat van een bewuste keuze op basis van percepties, attitudes en voorkeuren. Van Acker et al. maken in hun model daarom onderscheid tussen bewuste en onbewuste invloeden.

Naast deze factoren die van invloed kunnen zijn (die overigens vooral complementair zijn en soms ook overlappen), hangt reisgedrag uiteraard ook af van de modelijkheden. Het conceptuele model zet uiteen dat mogelijkheden van de individu afhangen (of je kan fietsen bijvoorbeeld), maar ook van de sociale (of je bijvoorbeeld een auto kan lenen van familieleden of huisgenoten) en ruimtelijke omgeving (zoals de reisafstand en reisopties tussen je huis en studie).

2.4 Stakeholders: Interviews en validatiesessie

Om de meningen en de ervaring van verschillende stakeholders over het onderwerp te leren kennen, zijn interviews gehouden. In elke casus zijn de gemeente, de regionale mobiliteitsorganisaties, een regionale vervoerder, en van elk onderwijstype een onderwijsinstelling uitgenodigd voor een interview. Onafhankelijk van de casussen, zijn ook interviews gehouden met provincies en andere regionale mobiliteitsorganisaties indien er vanuit het deskresearch naar boven kwam dat daar relevante ervaring met of kennis van het reisgedrag van studenten is. De lijst met gesproken partijen is in de Bijlage (A) te vinden. In totaal zijn er 28 interviews gehouden, met 1 of 2 stakeholders in elk interview. De interviews waren semi-gestructureerd. De interviewleidraad verschilde enigszins tussen de typen stakeholders, maar in elk interview kwamen de volgende elementen langs: introductie, ervaring met het reisgedrag studenten, problemen en uitdagingen rondom het reisgedrag, ervaring met maatregelen/pilots, mening over andere bestaande maatregelen, overige goede ideeën voor maatregelen, suggesties voor de Rijksoverheid in het algemeen en IenW in het bijzonder, en relevante data of documentatie ondersteunend aan dit interview. Een samenvatting van het interview is voorgelegd aan de gesprekspartner voor eventuele correctie en aanvulling. Deze zijn vervolgens gebruikt voor de analyse.

Op basis van de focusgroepen, de data-analyse en de interviews is een presentatie gemaakt van conceptresultaten. De gesproken gemeenten, provincies, onderwijsinstellingen en RMO's zijn uitgenodigd voor een online kennissessie om te reflecteren en aan te vullen op deze conceptresultaten. De inzichten uit die sessie zijn vervolgens gebruikt om de conceptresultaten te valideren en te verbeteren. Met name op het vlak van de handelingsperspectieven heeft de sessie enkele aanvullingen gegeven. Ook heeft de sessie geïnspireerd tot enkele aanvullingen op de data-analyse.

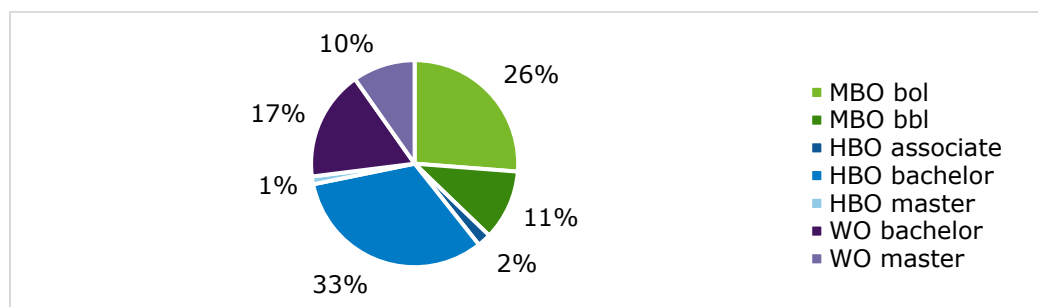
3 Nationaal reisgedrag in beeld

In dit hoofdstuk geven we een beeld van het reisgedrag van studenten. Waar de data het toelaat, maken we onderscheid tussen de onderwijstypen (mbo, hbo, wo). Aan het begin van dit hoofdstuk omschrijven we de omvang en ontwikkeling van de studentenpopulatie (3.1) alsmede de kenmerken van die populatie (3.2). Vervolgens bespreken we het reisgedrag. Te beginnen met *alle verplaatsingen* van studenten binnen Nederland (3.3 t/m 3.6). Vervolgens gaan we in op de verplaatsingen voor het motief *onderwijs* (3.7). Het betreft een nationaal beeld. In het volgende hoofdstuk gaan we in op verschillen tussen gebieden.

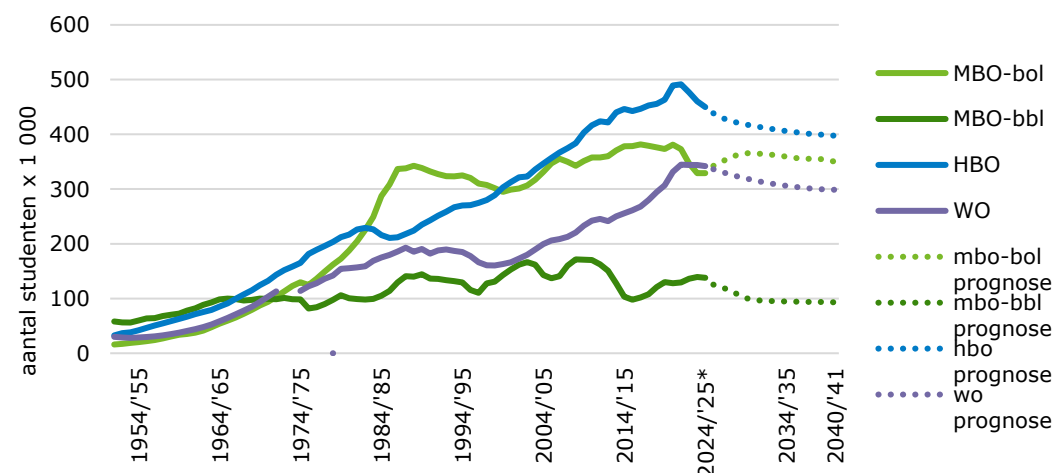
3.1 Omvang en ontwikkeling van de studentenpopulatie

Er zijn circa 1,26 miljoen studenten in Nederland, in 2024. Dat zijn 467.000 studenten op het mbo, 449.000 op een hbo, en 340.000 op het wo. Een verdere onderverdeling van die onderwijstypen is te zien in Figuur 4. Het aantal studenten is zeer sterk gegroeid in de afgelopen decennia zoals Figuur 5 laat zien. In 1955 lag het totale aantal rond de 150.000 studenten, in 1975 ruim 500.000, in 1995 ruim 900.000, en in 2015 werd bijna de 1,2 miljoen gehaald. De verwachting van het OCW is dat de piek in studiejaar 2021/'22 lag, en er nu een afname van de studentenpopulatie gaat plaatsvinden. Voor mbo-bol is wel een groei voorzien, maar voor de overige onderwijstypen wordt een redelijk forse afname verwacht.

Figuur 4 Verdeling van onderwijstypen in studiejaar 2024/25. Bron: OCW



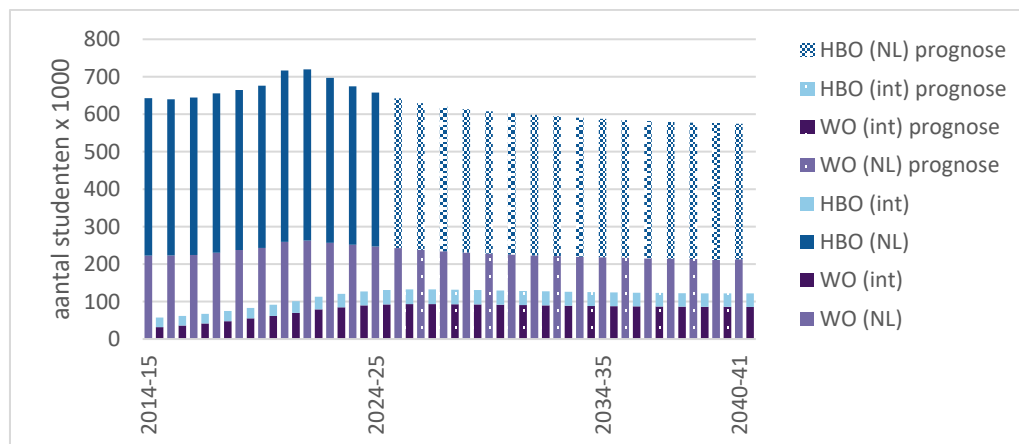
Figuur 5 Studentenaantallen naar onderwijstype in de periode 1951-2040. Dit betreft zowel nationale als internationale studenten. Gerealiseerde aantallen (bron: CBS) en prognose (bron: OCW).



De verwachte afname van de studentenpopulatie is voor een groot deel te verklaren door de demografische ontwikkelingen: er zijn minder kinderen geboren in Nederland die vervolgens gaan studeren. Figuur 6 laat het onderscheid in de ontwikkelingen tussen nationale en internationale studenten zien, voor hbo en wo. De prognose is dat ook het aantal internationale studenten de absolute piek heeft gehad, waarbij in 2024/'25 zo'n 27% van de WO-studenten en 9% van de HBO studenten een internationale student is. De afname van die groep zal naar verwachting veel langzamer verlopen vergeleken met de afname van de studenten afkomstig uit Nederland.

Aangezien studenten relatief veel het ov gebruiken, wordt verwacht dat de afname van de studenten een dempend effect heeft op het toekomstige ov-gebruik. Dat betekent niet dat per saldo het ov-gebruik ook gaat afnemen, want tegenover de krimp van de studentenpopulatie staan ook stuwende effecten op het ov-gebruik zoals groei van banen en algehele bevolking. Zie tekstkader 3.1 voor meer verdieping in de KiM prognoses voor het ov-gebruik.

Figuur 6 Het aantal studenten op hbo en wo, met onderscheid naar nationale ('NL') en internationale ('int') studenten. Over de periode 2014-2040. Gerealiseerde aantallen en prognose. Bron: OCW.



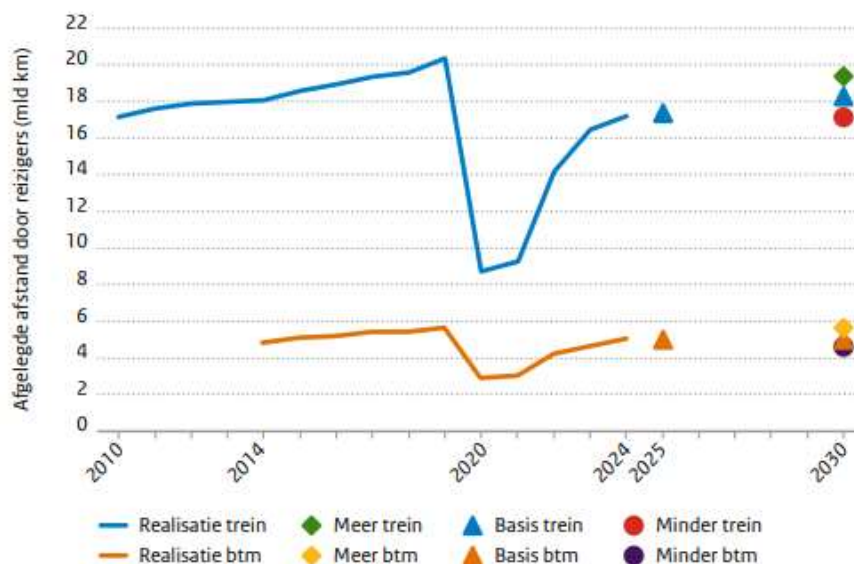
Kader 3.1: De rol van de studentenpopulatiekrimp op verwacht ov-gebruik

In het Mobiliteitsbeeld 2025 (KiM, 2025) raamt het KiM het gebruik van de trein en btm voor de middellange termijn; de periode 2025-2030. Vanwege de onzekerheid in het ramen van de toekomst, wordt er gewerkt met 3 scenario's (*basis, meer en minder*). Die scenario's houden rekening met onzekerheden zoals economische uitgangspunten, demografische ontwikkelingen, structurele gedragseffecten als gevolg van de COVID-19-pandemie en onzekerheden ten aanzien van de aangeboden dienstregelingen en tarieven in het openbaar vervoer (ov). De krimp van de studentenpopulatie is 1 van de uitgangspunten. In het basis-scenario wordt uitgegaan van een afname van 1,9% in de studentenpopulatie (in het minder-scenario een krimp van 10,4% en in het meer-scenario een groei van 6,7%).

In het basis-scenario wordt er, ondanks de krimp van de studentenpopulatie, een groei verwacht voor de trein (+6%). Het dempende effect van de afname van de studentenpopulatie is daarin dus kleiner dan de (positieve) effecten van bijvoorbeeld de economische ontwikkeling (groei banen) en andere demografische verandering (toename algehele bevolking). Voor de bus, tram en metro wordt in het basis-scenario wel een kleine krimp verwacht (-1,5%), alhoewel ook hierbij geldt dat het effect van de krimp van de studentenpopulatie kleiner is dan de overige effecten. Voor btm is de verwachting pessimistischer, mede door de voorgenomen bezuinigingen op de brede doeluitkeringen die effect zal hebben op de ov-dienstregeling.

Deze ramingen zijn onzeker. Dat is ook te zien in de minder- en meer scenario's. Voor treingebruik ontstaat er een kleine krimp naar verwachting in het minder-scenario (-0,5%) en een forsere groei in het meer-scenario (+12,5%). Voor btm is de krimp ook groter in het minder-scenario (-8,5%). In het meer-scenario wordt wel een groei verwacht (+11,5%), mede doordat in dat scenario wordt aangenomen dat de genoemde bezuinigingen niet doorgaan.

Figuur 7 Ontwikkeling van de prognose van het gebruik van bus, tram en metro en treingebruik op Nederlands grondgebied. Bron CROW (realisatie), RWS/KiM (raming)



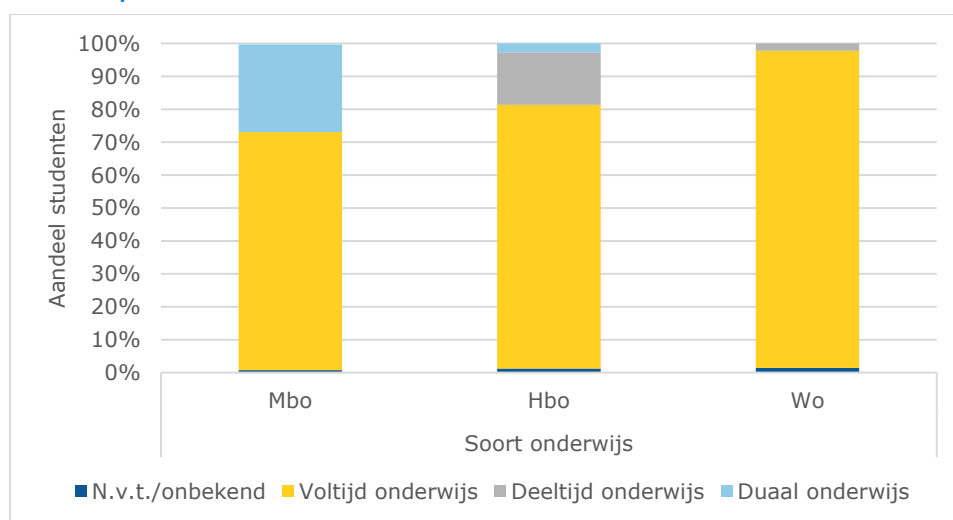
3.2 Kenmerken van de studentpopulatie

Achtereenvolgend bespreken we per onderwijstype de verdeling van studenten over voltijd, deeltijd en duaal-studies, de leeftijdsverdeling, de mate van thuis wonen, en de mate van stedelijkheid van hun woonadres. Deze analyses zijn op basis van het ODIN in combinatie met niet-openbare registerdata over scholieren en studenten (het bestand 'Studerendenbus' van het CBS) (zie ook Paragraaf 2.1)².

3.2.1 Voltijd, deeltijd, en duaal

Een groot deel van de mbo, hbo en wo-studenten volgt een voltijd opleiding (Figuur 8). Bij mbo-studenten is dit 72%, bij hbo-studenten 80% en bij wo-studenten 96%. Het grootste deel van de mbo-studenten die niet een voltijd studie doen, doen duaal³ onderwijs, grotendeels via een mbo-BBL opleiding. Onder hbo-studenten is er een klein aandeel studenten die duaal onderwijs volgen. Voor hbo-studenten en ook voor wo-studenten geldt echter dat de niet-voltijd studenten met name deeltijd studies doen. We maken in het vervolg bij analyses geen onderscheid tussen het type opleiding (dual (BBL), deeltijd of voltijd) dat studenten binnen het mbo, hbo of wo volgen, omdat hiervoor de steekproef voor de niet-voltijd studenten te klein is.

Figuur 8 Verdeling studenten over voltijd, deeltijd en duale opleidingen. Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



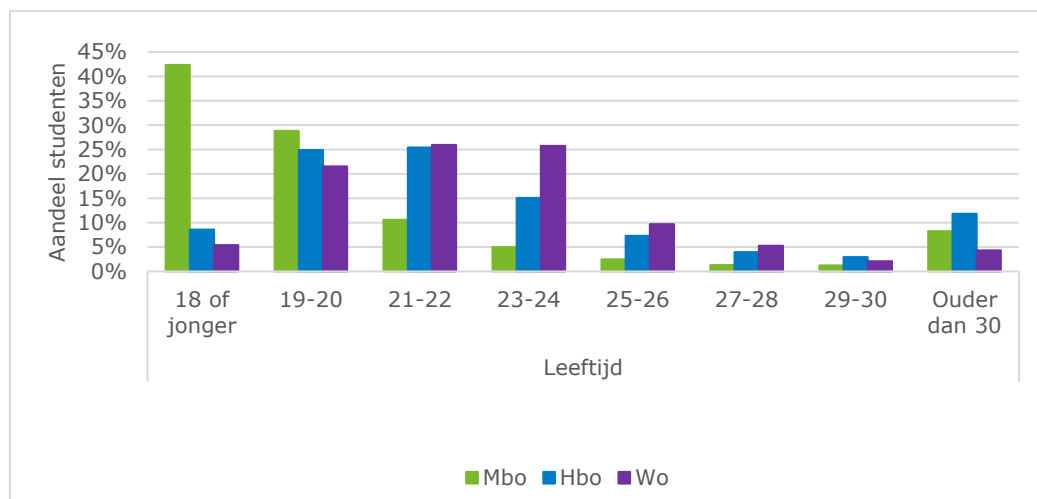
3.2.2 Leeftijdsverdeling

Mbo-studenten zijn duidelijk vaak jonger dan hbo- en wo-studenten. Mbo-studenten zijn het vaakst 18 jaar of jonger, hbo-studenten het vaakst tussen de 19 en 22 jaar oud en wo-studenten het vaakst tussen de 21 en 24 jaar oud (Figuur 9).

² Resultaten gebaseerd op eigen berekeningen KiM in projectnummer 8772 op basis van niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

³ Bij een duale studie volgt men een studie naast een betaalde baan, waarbij die baan en studie nauw verbonden zijn. Een BBL-opleiding is een veelvoorkomende duale studie. Vaak is een duale student 1 of 2 dagen per week op de studielocatie, en de rest van de tijd bij een werkgever. Een deeltijd studie daarentegen is niet gekoppeld aan een baan. Deeltijdonderwijs is vaak in de avond of in het weekend.

Figuur 9 Leeftijdverdeling studenten. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

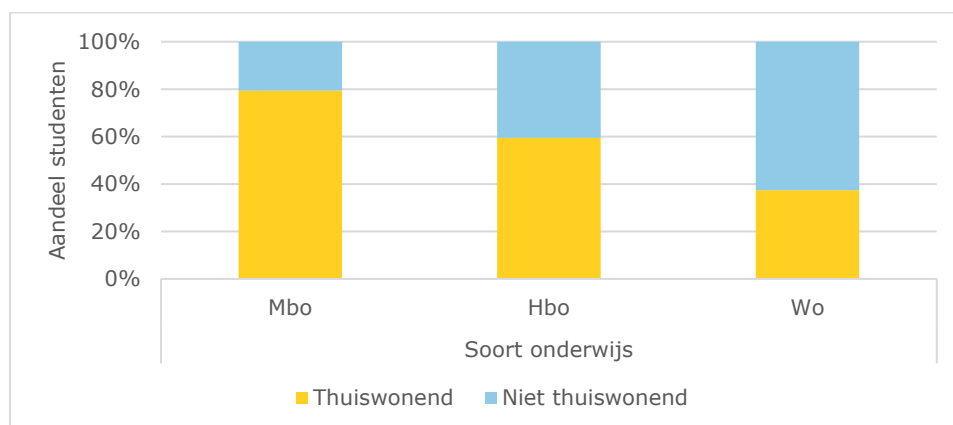


3.2.3 Thuiswonend of niet

Het aandeel studenten dat bij de ouders thuis woont verschilt sterk naar het type student (Figuur 10). Bij de mbo-studenten is het aandeel dat in 2022/'23 thuis woont het grootst, namelijk ongeveer 80%. Bij hbo-studenten ligt dit aandeel wat lager, op ongeveer 60%. Het aandeel thuiswonende studenten is duidelijk het laagst onder de wo-studenten; een kleine 40% van hen woont thuis bij de ouders. Internationale studenten zijn zoals eerder genoemd onder gerepresenteerd in deze ODiN-cijfers, maar internationale studenten zijn zoals te verwachten vrijwel altijd uitwonend (ABF Research 2025).

Overigens wonen lang niet alle uitwonende studenten ook in de stad van hun studie. Woningmarktonderzoek (ABF Research, 2025) laat zien dat van de uitwonende mbo maar liefst 67% *niet* in de stad van studie woont. Onder hbo en wo is dat 35% en onder internationale studenten 22%. Deze uitwonende studenten moeten dus, alsnog pendelen voor hun studie naar een andere gemeente.

Figuur 10 Aandeel studenten dat thuis woont en niet thuis woont. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



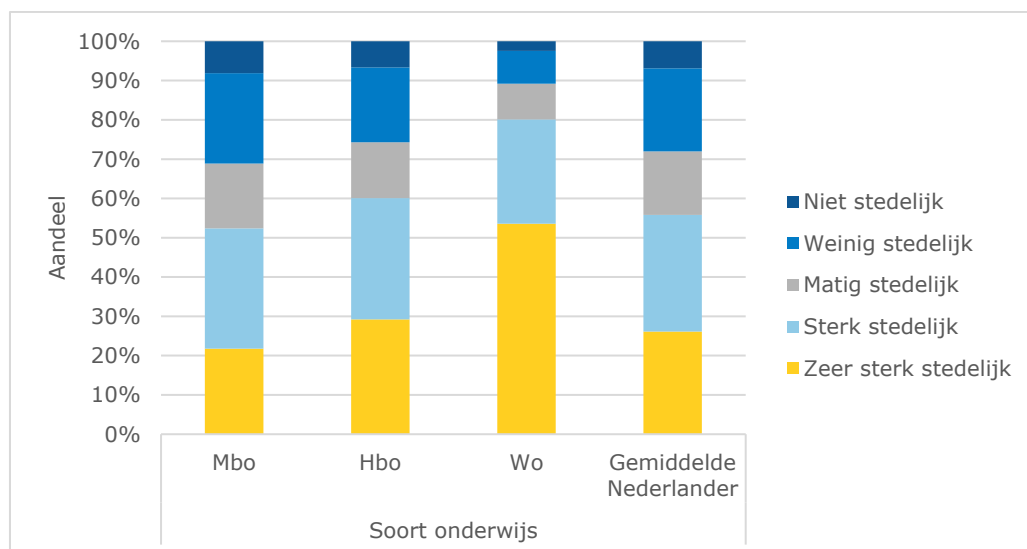
Wat betreft ontwikkeling in het aandeel thuiswonende studenten is er in recente jaren weinig veranderd maar over de langere termijn wel. De langere termijn (2016-2023) laat een forse verandering van het aandeel thuiswonenden te zien. CBS en NIDI (2026) hebben de ontwikkeling van thuiswonende hbo-en wo-studenten in die periode in kaart gebracht omdat de basisbeurs werd vervangen

voor een leenstelsel voor studenten die in 2015 begonnen met studeren. Ze zien een vrij forse toename van thuiswonenden onder die generatie studenten. Onder hbo-studenten was het aandeel dat de hele studie thuis woonde rond de 40% in de jaren voor het leenstelsel, en dat is gestegen naar 55% in 2023. Onder wo-studenten nam het in die periode toe van 19% tot 32%. Ook geven ze aan dat studenten die wél tijdens hun studie uit huis gaan, dat sinds de invoering van het leenstelsel een stuk later in hun studie zijn gaan doen gemiddeld. In recente jaren is het aandeel thuiswonenden vrij stabiel gebleven, ondanks een herintroductie van de basisbeurs in 2023. De steekproef van ODIN laat zien dat in de periode 2018/'19 – 2022/'23 het aandeel thuiswonende studenten onder hbo en wo licht is toegenomen, en bij mbo licht afgenomen (mbo: -0,5 procentpunt; hbo +0,8 procentpunt, wo: +1,3 procentpunt). De herintroductie van de beurs zal ook weinig hebben uitgemaakt voor de studenten in de gestapelde jaren 2022/'23, maar ook het recente woononderzoek van ABF Research (2025) laat zien dat in het collegejaar 2024/'25 het aandeel uitwonende *Nederlandse* hbo- en wo-studenten niet is gestegen. Zij noemen de krimp van het particuliere studentenwoningaanbod (door verkoop) als reden dat de verwachte toename van uitwonenden is uitgebleven. Er is wel een stijging van het totaal aantal uitwonende hbo- en wo-studenten, maar dat komt volledig toe aan een toename van internationale studenten.

Stedelijkheid

Dat veel wo-studenten op kamers gaan is ook duidelijk terug te zien in de stedelijkheid van de woonomgeving van deze studenten (Figuur 11). Meer dan de helft van de wo-studenten woont in zeer sterk stedelijk gebied en nog eens een kwart woont in sterk stedelijk gebied. Dit is duidelijk een meer stedelijke woonomgeving vergeleken met de gemiddelde inwoner van Nederland van 6 jaar en ouder, verder in dit rapport de 'gemiddelde Nederlander' genoemd. De mate van stedelijkheid van de woonomgeving bij mbo- en hbo-studenten is redelijk vergelijkbaar met die van de gemiddelde Nederlander.

Figuur 11 Verdeling over stedelijkheid van de woonomgeving onder studenten. Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



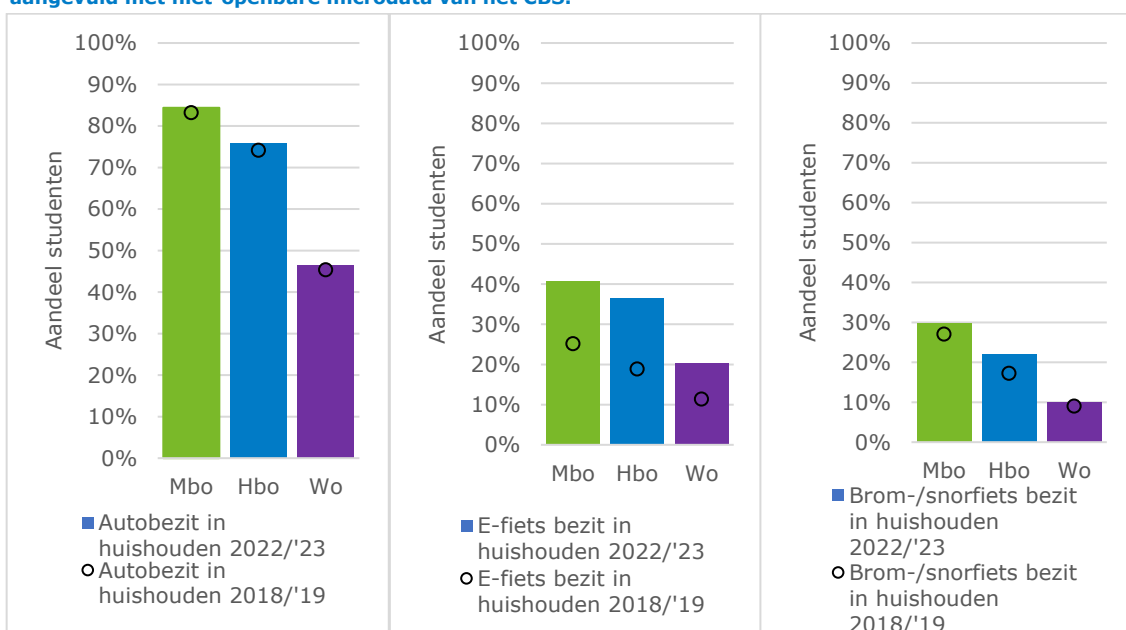
3.3 Vervoermiddelbezit

Een relatief hoog aandeel mbo- en hbo-studenten hebben een auto in het huishouden; respectievelijk 85% en 75%. Bij wo-studenten is dit aandeel duidelijk lager, namelijk ongeveer 45%. Hierin speelt het (lagere) aandeel studenten dat thuis woont waarschijnlijk een belangrijke rol. Op basis van deze data kunnen we

hierbij helaas niet constateren in hoeverre de studenten deze auto ook mogen of kunnen gebruiken. Eenzelfde soort patroon is ook te zien bij het e-fiets bezit en het brom-/snorfiets bezit in het huishouden. Daarbij hebben mbo-studenten het vaakst een e-fiets of brom-/snorfiets in het huishouden, en wo-studenten het minst vaak (Figuur 12).

Een vergelijking met 2018/ '19 laat zien dat met name het aandeel studenten met een e-fiets⁴ in het huishouden duidelijk omhoog is gegaan. Aangezien het aandeel e-fiets bezit in de laatste jaren bij de gehele Nederlandse populatie duidelijk omhoog is gegaan is dit geen verrassing. Het aandeel studenten met een auto in het huishouden is in deze periode licht gestegen. Het gaat daarbij om kleine verschillen van 1 tot 2 procentpunt.

Figuur 12 Aandelen vervoermiddelenbezit in het huishouden onder studenten. Respectievelijk autobezit (links), elektrische fiets bezit (midden) en brom-/snorfiets bezit (rechts). Bron: ODIN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



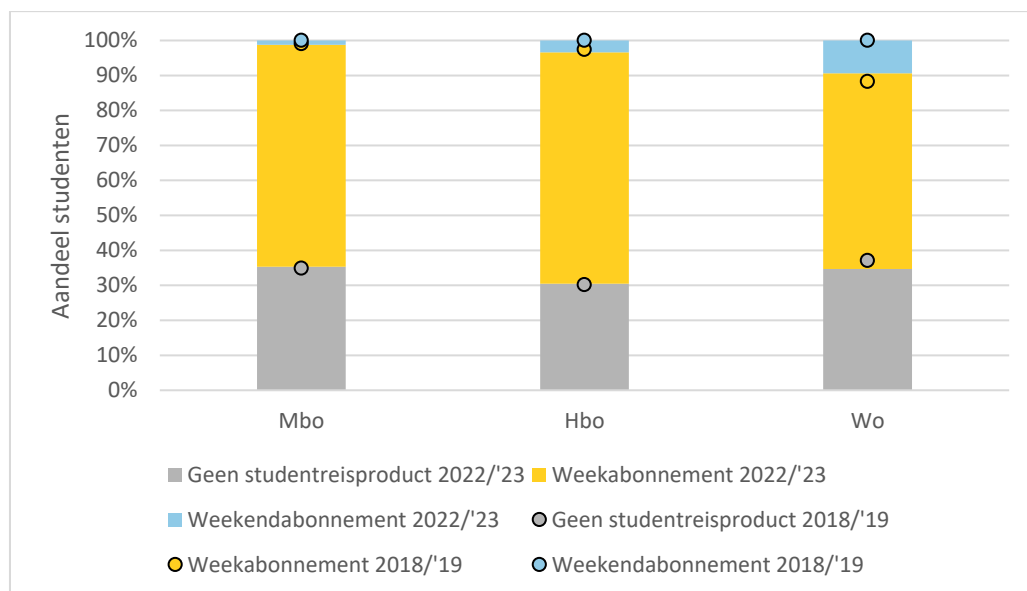
Een uniek onderdeel van de mobiliteit van studenten is het studentenreisproduct (SOV). Hiermee kunnen studenten die voldoen aan een reeks voorwaarden doordeweeks of in het weekend gratis met het ov reizen. Als we de gehele groep studenten in beschouwing nemen zien we in onze dataset (ODIN) dat 65% - 70% van de studenten een studentenreisproduct heeft (Figuur 13). Als we tellingen van het ministerie van OCW voor het aantal studenten in 2023 (Ministerie van OCW, 2025) leggen naast tellingen van DUO voor het aantal gebruikers van het studentenreisproduct in 2023 (Ministerie van OCW, 2024) zien we een vergelijkbaar beeld; ruim 60% van de studenten heeft volgens deze tellingen een studentenreisproduct. Dat we in onze analyse op een iets hoger aandeel uitkomen kan waarschijnlijk grotendeels verklaard worden doordat internationale studenten ondervertegenwoordigd zijn in de door ons gebruikte dataset. Het grootste deel van hen heeft namelijk (geen recht op) een SOV.

Het grootste deel van de studenten met een studentenreisproduct heeft een weekabonnement, slechts 1% bij de mbo'ers, 3% bij de hbo'ers en 9% bij de wo'ers heeft een weekendabonnement (Figuur 13). Alhoewel het studentenreisproduct een belangrijk onderdeel is van de mobiliteit van veel studenten, zien we dat ongeveer

⁴ In dit onderzoek onderscheiden we de fatbike niet van de e-fiets. Onder e-fiets bezit valt dus ook fatbike bezit.

een derde geen studentreisproduct heeft. Ditzelfde beeld zien we in 2018/'19, waarbij het aandeel wo'ers zonder studentreisproduct sindsdien wel zo'n 2,5 procentpunt is gedaald. Een belangrijke reden voor het niet hebben van een studentreisproduct is de vorm opleiding die de student volgt; alleen voltijd studenten hebben namelijk recht op een studentreisproduct. Echter zien we ook wanneer we alleen kijken naar voltijd studenten dat zo'n 20% van hen geen studentreisproduct heeft. We gaan in Kader 3.2 verder in op mogelijke verklaringen hiervoor.

Figuur 13 Aandeel studenten zonder SOV, met een SOV met weekabonnement en met een SOV met weekendabonnement. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Kader 3.2: Verdieping niet-SOV-bezitters onder voltijd studenten

Zo'n 20% van de voltijd studenten heeft geen studentreisproduct. Voor een deel wordt dit verklaard doordat niet alle studenten recht hebben op een studentreisproduct. Studenten boven de 30 bij het ingaan van de studiefinanciering en studenten op hbo en wo die al gebruikt hebben gemaakt van het SOV gedurende de officiële duur van hun opleiding plus 1 jaar hebben bijvoorbeeld in principe geen recht (meer) op een studentreisproduct (Rijksoverheid, z.d.). Ook internationale studenten hebben alleen toegang tot een SOV indien ze aan bepaalde voorwaarden voldoen. Omdat het ODiN een Nederlandstalige enquête is, is de groep internationale studenten ondervertegenwoordigd in deze steekproef. Dat betekent dus dat de 20% voltijd studenten zonder SOV die wij vinden in onze analyse als ondergrens gezien moet worden. Met een representatieve set internationale studenten ligt dit percentage hoogstwaarschijnlijk hoger.

In Tabel 3.1 is te zien hoe de samenstelling van de groepen niet-SOV-bezitters en wel-SOV-bezitters verschilt op een aantal relevante kenmerken. Hierin is ten eerste te zien dat bijna 30% van de voltijd studenten die geen SOV bezitten 25 jaar of ouder is, terwijl dit onder de voltijd wel SOV-bezitters slechts zo'n 6% is. Leeftijd lijkt daarmee dus inderdaad een belangrijke samenhang te hebben met het SOV bezit. Oudere studenten kunnen daarbij bijvoorbeeld studenten zijn die al langere tijd studeren of die (later) een (vervolg)studie zijn gestart. Ook werken de voltijd studenten zonder

SOV vaker meer dan 30 uur per week dan de wel SOV bezitters en wonen de niet-SOV-bezitters duidelijk vaker niet thuis.

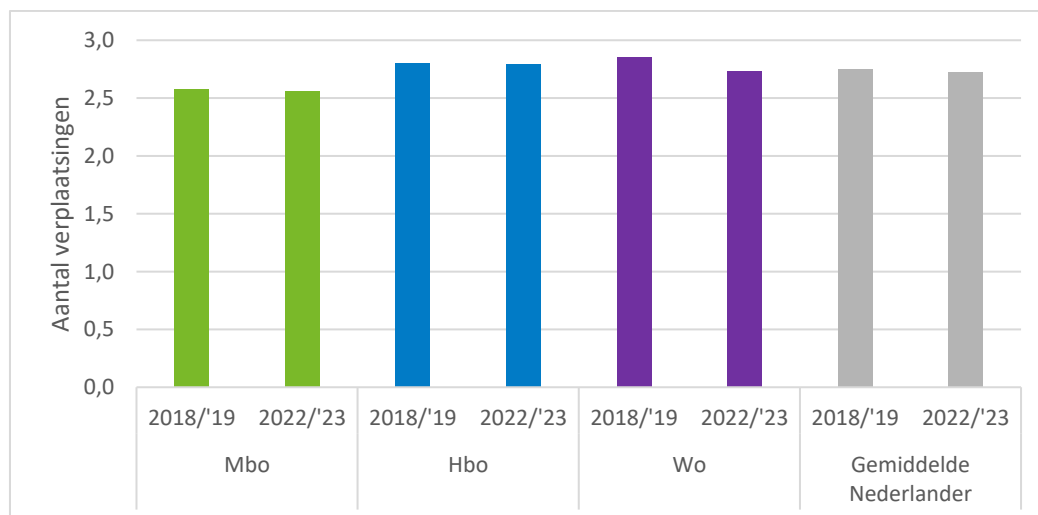
Tabel 3.1 Kenmerken van voltijd studenten met en zonder SOV-bezit. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

	Geen SOV-bezit	Wel SOV-bezit
Leeftijd		
Jonger dan 21	29,4%	52,5%
21 – 25	36,2%	41,5%
25 – 30	23,2%	5,6%
Ouder dan 30 jaar	6,2%	0,3%
Betaald werk		
Geen betaald werk	59,8%	62,2%
< 12 uur per week	10,4%	18,4%
12 – 30 uur per week	16,1%	15,8%
30+ uur per week	13,8%	3,6%
Thuiswonend		
Niet thuiswonend	63,3%	29,6%
Wel thuiswonend	36,7%	70,4%

3.4 Verplaatsingskenmerken

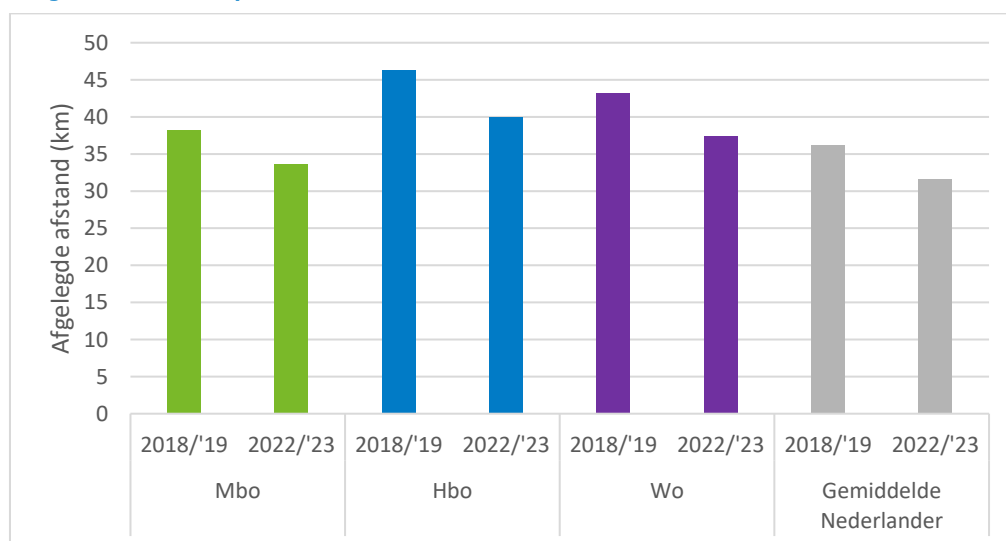
Mbo-studenten maken gemiddeld 2,6 verplaatsingen op een dag, hbo-studenten gemiddeld 2,8 verplaatsingen en wo-studenten gemiddeld 2,7 verplaatsingen (Figuur 14). Dit is redelijk gelijk aan het gemiddelde voor de gemiddelde Nederlander, waar het gemiddelde aantal verplaatsingen gelijk is aan 2,7. Net zoals de gemiddelde afgelegde afstand op een dag, is het gemiddeld aantal verplaatsingen op een dag onder wo-studenten gedaald in de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23. Deze daling is duidelijk sterker dan voor de gemiddelde Nederlander, een daling van 4% t.o.v. een daling van 1% voor de gemiddelde Nederlander. Het gemiddeld aantal verplaatsingen van mbo- en hbo-studenten is vergelijkbaar in 2018/'19 en 2022/'23.

Figuur 14 Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag voor studenten en voor de gemiddelde Nederlander. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Mbo-studenten leggen op een dag in totaal gemiddeld zo'n 34 km af, hbo-studenten gemiddeld 40 km en wo-studenten gemiddeld 37 km (Figuur 15). Daarmee leggen alle typen studenten gemiddeld wat meer afstand op een dag af vergeleken met de gemiddelde Nederlander, waar de gemiddelde afgelegde afstand ongeveer 32 km is. In de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23 is de gemiddelde afgelegde afstand op een dag voor alle type studenten gedaald met 10% tot 15%. Dit is ook redelijk in lijn met wat voor de gemiddelde Nederlander wordt gezien, waar de afgelegde afstand met ongeveer 12% is gedaald. De daling in de gemiddelde afgelegde afstand op een dag is duidelijk sterker dan de daling in het gemiddeld aantal verplaatsingen gemaakt door studenten op een dag. Dit wijst erop dat met name de afstand per verplaatsing lager is geworden.

Figuur 15 Gemiddeld afgelegde afstand (km) per dag voor studenten. ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



3.5 Vervoerwijzen

In Figuur 16 en Figuur 17 staat het aandeel gebruik van verschillende vervoerswijzen, oftewel de modal split, voor de verschillende typen studenten en ter referentie voor de gemiddelde Nederlander weergegeven op basis van het *aantal*

verplaatsingen (Figuur 16) en de *afgelegde afstand op ritniveau*⁵ (Figuur 17) voor alle motieven samen. In beide figuren staat de modal split in 2022/'23 en in 2018/'19 weergegeven. In Bijlage D kunnen de in dit rapport gepresenteerde modal splits o.b.v. verplaatsingen ook o.b.v. ritten worden gevonden.

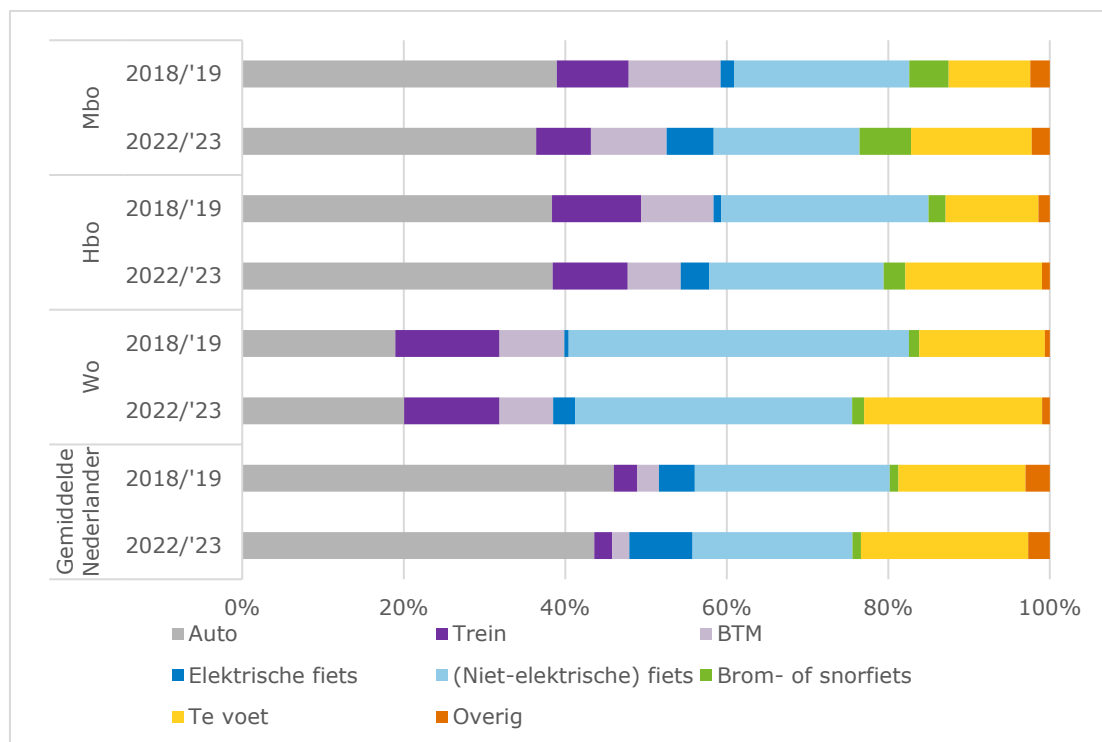
Uit de modal split in 2022/'23 op basis van verplaatsingen kunnen een aantal conclusies worden getrokken. Ten eerste is te zien dat alle typen studenten de auto minder vaak gebruiken dan de gemiddelde Nederlander. Daarbij geldt dat mbo- en hbo-studenten de auto duidelijk meer gebruiken (35-40% van de verplaatsingen met de auto) dan wo-studenten (20% van de verplaatsingen met de auto). De wo-studenten gebruiken de fiets juist vaker dan mbo- en hbo-studenten. Wat betreft de brom- of snorfiets en de elektrische fiets valt op dat deze het meest worden gebruikt door mbo-studenten.

Bij het vergelijken van de modal split van 2022/'23 met de modal split van 2018/'19 vallen een aantal dingen op. Ter eerste is te zien dat alhoewel het aandeel verplaatsingen met de auto voor de gemiddelde Nederlander iets is afgenomen, deze bij hbo- en wo-studenten juist iets is toegenomen⁶. Het aandeel e-fietsverplaatsingen is fors toegenomen. Het aandeel met de gewone fiets is juist afgenomen. Het gehele aandeel van fietsverplaatsingen (gewone fiets + e-fiets) laat daarmee een kleine afname zien voor alle typen studenten. In mindere mate dan de e-fiets zijn de aandelen brom-/snorfietsverplaatsingen en verplaatsingen als voetganger toegenomen. Daarnaast geldt voor mbo-, hbo- en wo-studenten dat het aandeel ov verplaatsingen met respectievelijk 2,5, 4 en 4 procentpunt is afgenomen. Aangezien we in Paragraaf 3.4 zien dat het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag van studenten in deze periode ongeveer gelijk is gebleven (mbo en hbo) of is afgenomen (wo) betekent dit dat studenten in de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23 minder vaak het ov zijn gaan gebruiken.

⁵ We gebruiken de afgelegde afstand op ritniveau en niet op verplaatsingsniveau zodat afstanden die worden afgelegd bij het voor- en natransport met andere vervoerwijzen dan de hoofdvervoerwijze van de verplaatsing ook aan die andere vervoerwijze worden toegewezen.

⁶ Wanneer we onderscheid maken naar autopassagier en autobestuurder zien we geen duidelijk patroon wat betreft de oorzaak hiervan. De daling en toename lijken niet standaard door een van deze twee te worden veroorzaakt.

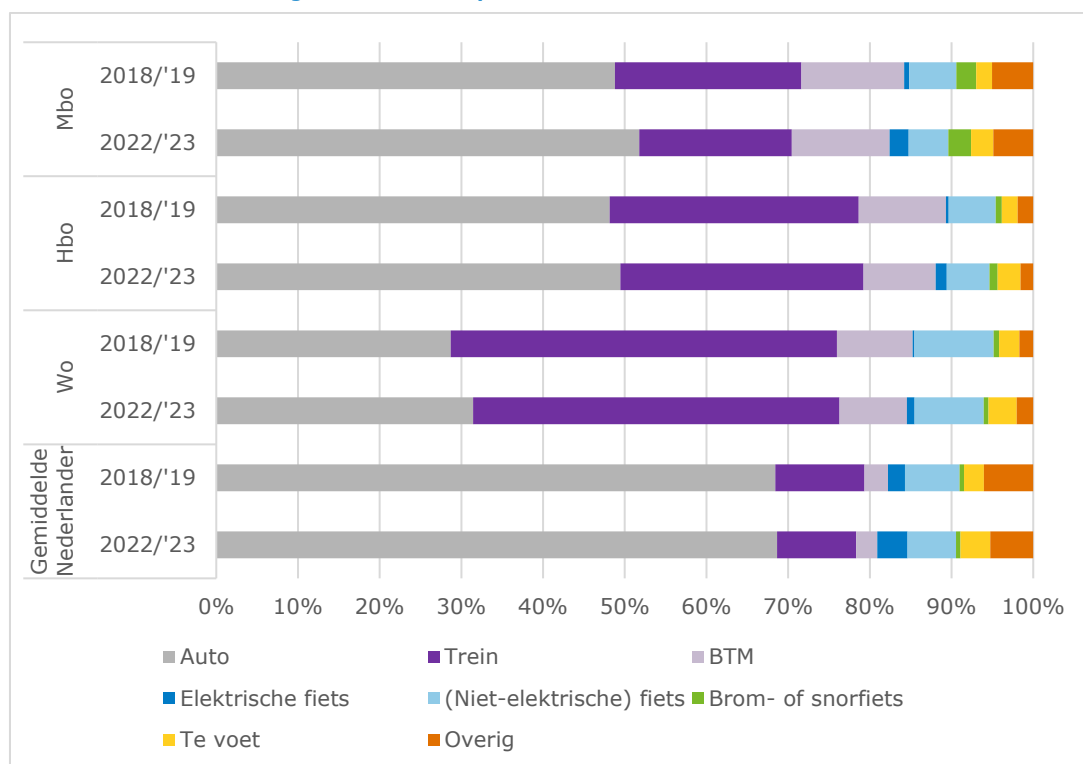
Figuur 16 Modal split o.b.v. verplaatsingen voor studenten en de gemiddelde Nederlander. Bron: ODIN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



De modal split in 2022/'23 op basis van afstand laat, zoals is te verwachten, duidelijk een ander beeld zien. Het aandeel auto is hierbij hoger, zo'n 50% van de afstand die mbo-studenten en hbo-studenten afleggen wordt met de auto gedaan. Voor wo-studenten is dit ongeveer 30%. Daarnaast wordt duidelijk een groot deel van de afstand met de trein afgelegd. Dit geldt zeker voor wo-studenten die zo'n 45% van de afstand met de trein afleggen. De wo-studenten zijn mede daardoor de enige groep studenten die een groter aandeel afstand afleggen met het ov dan met de auto. Doordat met de fiets, brom- of snorfiets en te voet vaak kortere afstanden worden afgelegd per rit hebben deze modaliteiten een kleiner aandeel in de totaal afgelegde afstand.

Wanneer we vergelijken met de modal split in 2018/'19 op basis van afstand is te zien dat voor alle typen studenten het aandeel autoafstand is toegenomen. Dit wijkt duidelijk af van het patroon voor de gemiddelde Nederlander waar het aandeel autoafstand juist iets is gedaald in deze periode. Verder is de ontwikkeling op basis van afstand vergelijkbaar met de ontwikkeling op basis van ritten zoals hiervoor besproken. Wel valt op dat alhoewel het totaal aandeel ritten met de fiets iets is afgenomen voor alle typen studenten, voor mbo- en hbo-studenten geldt dat het aandeel afstand dat totaal met een fiets wordt afgelegd is toegenomen. Verder geldt voor alle studenten dat het aandeel ov afstand in 2022/'23 is gedaald ten opzichte van 2018/'19. Voor mbo-studenten met 4,5 procentpunt, voor hbo-studenten met 2,5 procentpunt en voor wo-studenten met 3,5 procentpunt. In combinatie met de analyse in Paragraaf 3.4 waaruit blijkt dat de afstand die een student gemiddeld op een dag aflegt met 10% - 15% is gedaald resulteert dit in de conclusie dat studenten duidelijk minder afstand met het ov zijn gaan afleggen in deze periode.

Figuur 17 Modal split o.b.v. afstand voor studenten en voor de gemiddelde Nederlander. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

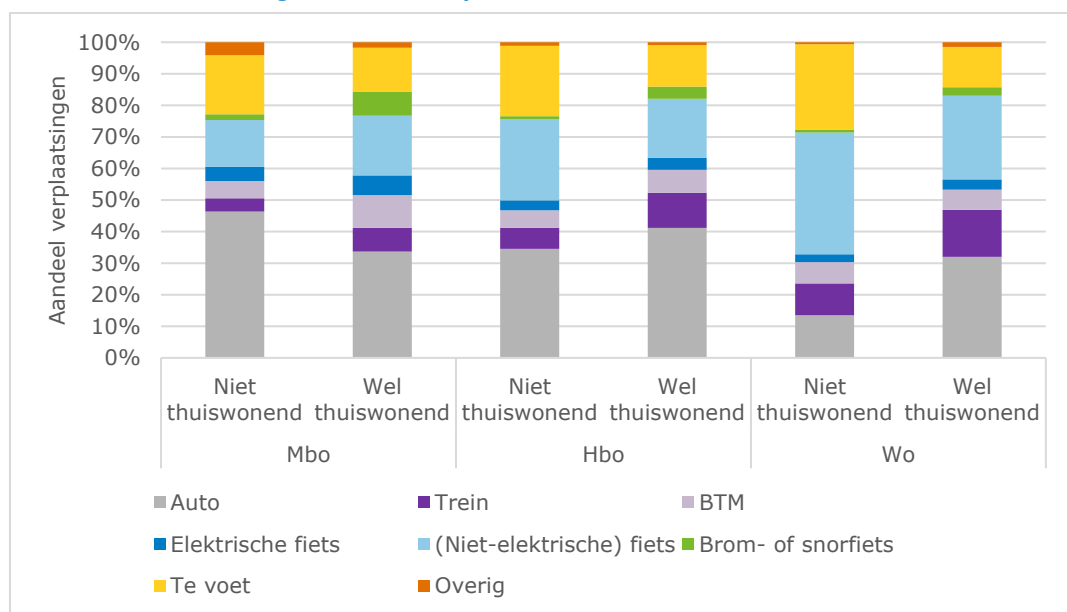


Verschillen tussen subgroepen in modal split

3.5.1 Thuiswonend of niet

Of een student thuis woont bij de ouders of niet heeft een relatie met het vervoerwijze gebruik. Wat deze relatie is, verschilt duidelijk per type studie. In Figuur 18 is de modal split op basis van verplaatsingen te vinden met een uitsplitsing naar of een student thuiswonend is of niet. Het is goed om er bij deze uitsplitsing rekening mee te houden dat er een (veel) kleinere groep mbo-studenten is die niet thuis woont dan bij bijvoorbeeld de wo-studenten (Paragraaf 3.2). Wat opvalt in Figuur 18 is dat de relatie tussen thuiswonend zijn en het aandeel autoverplaatsingen per type student verschilt. Mbo-studenten die thuis wonen gebruiken de auto minder dan mbo-studenten die niet thuis wonen. Mogelijk is dit te verklaren doordat de uitwonende mbo-studenten vaker hun studie combineren met een baan, en deze studenten ook voor hun baan een auto nodig hebben en gebruiken. Ook wonen uitwonende mbo-studenten veel minder vaak in de stad van hun studie dan hbo/wo-studenten (zie Paragraaf 3.2), waardoor voor die studenten lopen en fietsen voor hun onderwijsverplaatsingen minder voor de hand ligt. Voor wo-studenten, en in mindere mate voor hbo-studenten, geldt juist dat het aandeel autoverplaatsingen hoger is onder de groep die thuis woont dan onder de groep die niet thuis woont. Verder is het aandeel brom-/snorfiets, ov en fiets hoger bij mbo'ers die thuis wonen dan bij mbo'ers die niet thuis wonen. Bij hbo'ers en wo'ers is met name het aandeel fiets juist lager bij hen die thuis wonen dan bij hen die niet thuis wonen. Hetzelfde geldt voor het aandeel lopen. Het ov gebruik laat wel een vergelijkbaar patroon zien als bij de mbo'ers, waarbij het aandeel ov hoger is onder de studenten die thuis wonen dan de studenten die niet thuis wonen.

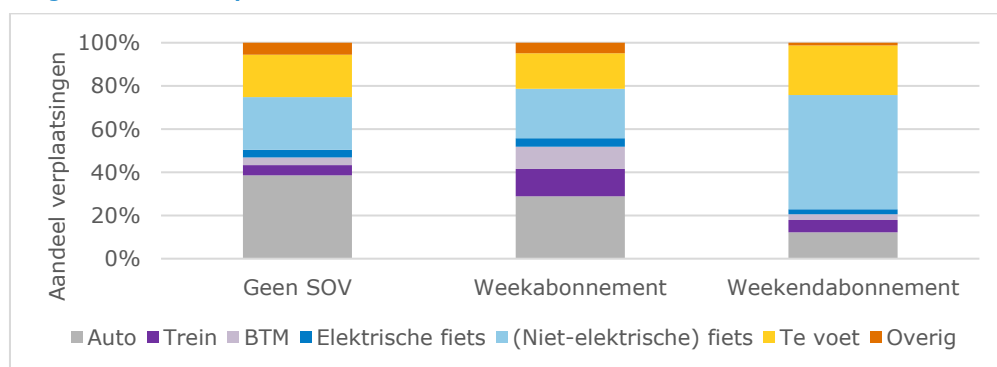
Figuur 18 Modal split o.b.v. verplaatsingen voor studenten opgesplitst naar of ze thuiswonend zijn of niet. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



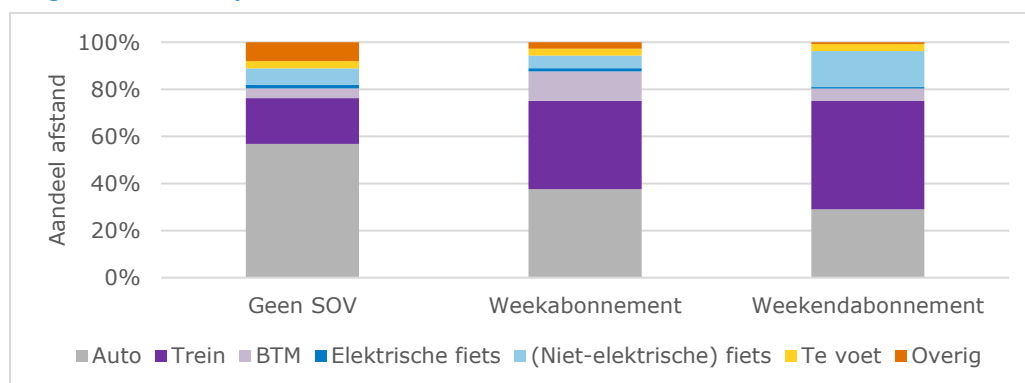
3.5.2 SOV bezit of niet

In Paragraaf 3.2 hebben we laten zien dat een relatief groot deel van de studenten geen studentreisproduct (SOV) heeft. Van de studenten die wel een SOV hebben, hebben de meeste een weekabonnement, en slechts een klein deel een weekendabonnement. Het wel of niet hebben van een SOV en het specifieke soort SOV hangt duidelijk samen met het vervoerwijzegebruik, zoals is te zien in Figuur 19 en Figuur 20. Studenten zonder SOV leggen duidelijk meer verplaatsingen en meer afstand af met de auto en juist minder met het ov dan studenten met SOV. Daarnaast verschillen ook de studenten met weekabonnement en weekendabonnement sterk van elkaar. Studenten met weekendabonnement gebruiken het ov voor relatief weinig verplaatsingen t.o.v. studenten met een weekabonnement, maar juist wel voor relatief grote afstanden. Een groot deel van de verplaatsingen die zij maken worden met de fiets of lopend gedaan. Waarschijnlijk leggen deze studenten hun dagelijkse reizen (voor onderwijs) vooral met deze actieve modaliteiten af, en leggen ze in het weekend lange afstanden af met het ov om bijvoorbeeld naar het ouderlijk huis te reizen.

Figuur 19 Modal split o.b.v. verplaatsingen voor alle studenten naar (type) SOV bezit. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Figuur 20 Modal split o.b.v. afstand voor alle studenten naar (type) SOV bezit. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Kader 3.3: Het Student OV-product

Het Student OV (SOV) -product bestaat sinds 1991 in Nederland. Met het SOV reizen studenten – wanneer ze voldoen aan de voorwaarden – een deel van de week vrij en een ander deel met korting – afhankelijk van hun keuze tussen een week- of weekendabonnement. Het gebruik van een SOV is een voorwaardelijke gift: bij het niet binnen 10 jaar behalen van een diploma moet de student de waarde terugbetalen (mbo niveau 1 en 2 uitgezonderd). Sinds 2017 is het SOV beschikbaar voor mbo-studenten jonger dan 18 jaar. Voorheen was de kaart alleen beschikbaar voor studenten van 18 jaar en ouder.

Uit onze analyses blijkt dat ca 68 % van de wo-studenten, 70% van de hbo-studenten en 65% van de mbo-studenten in het bezit is van een SOV. Studenten hebben recht op een SOV als ze staan ingeschreven bij een erkende voltijdopleiding op mbo, hbo of wo niveau, en jonger zijn dan 30 jaar bij ingang van de studiefinanciering.

Of internationale studenten recht hebben op een SOV hangt af van bepaalde voorwaarden: als een student uit de EER of EU komt, voltijd studeert en minstens 32 uur per maand in Nederland werkzaam is, is er wel mogelijkheid om een SOV aan te vragen. Als je van buiten dit gebied komt, heb je die mogelijkheid veelal niet.

De maximale duur van het studentenreisproduct verschilt. Mbo-studenten op niveau 1 en 2 ontvangen het reisproduct zo lang ze staan ingeschreven. Bij mbo niveau 3 en 4 ontvangen studenten het product voor maximaal 7 jaar. Bij hbo en wo geldt het reisproduct voor de duur van de opleiding, plus 1 jaar.

De invoering van het SOV heeft het ov gebruik onder studenten duidelijk gestimuleerd (zie Hermans, 1999 en kader 3.4). De kaart wordt zowel voor onderwijsdoeleinden als overige doeleinden gebruikt.

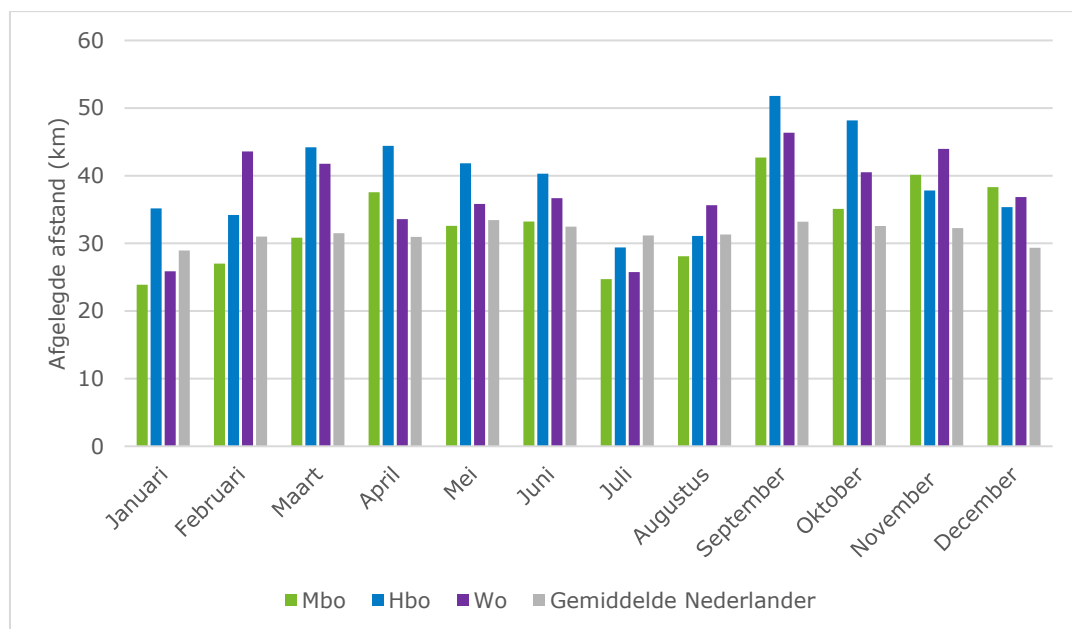
Iedere 3 jaar vindt er een herijking plaats van de SOV, waarbij wordt bezien of het bedrag dat het Rijk betaalt aan vervoerders voor het SOV nog voldoet. Vervoerders worden vergoed voor het gemiddelde aantal km's wat studenten reizen. Die vergoeding wordt periodiek bijgesteld aan de hand van een herijkingsonderzoek op basis van het daadwerkelijke reisgedrag van studenten.

Uit het meest recente herijkingsonderzoek over reisgedrag in 2023/'24 ([Bruins, 2025](#); Panteia & Significance, 2024) bleek dat studenten minder kilometers reizen met het SOV dan voorheen. Op basis daarvan is de vergoeding voor vervoerders omlaag gebracht vanuit OCW. Voor vervoerders betekent dit dat zij minder uitkomsten uit dit contract krijgen vanuit OCW, met mogelijk gevolgen voor hun dienstverlening. In hoofdstuk 6 wordt dit ook door vervoerders aangehaald.

3.6 Verdeling van verplaatsingen over maanden en over tijdstippen

De gemiddelde afstand die studenten afleggen op een dag (voor alle motieven samen) is niet constant. In Figuur 21 is te zien hoe dit per maand verschilt⁷. Hierin valt op dat studenten duidelijk minder afstand afleggen op een dag in de zomermaanden juni en juli. Hierin wordt overigens de afgelegde afstand voor buitenlandse vakanties niet meegerekend. In september, wanneer een nieuw studiejaar begint, gaat de gemiddelde afstand die wordt afgelegd voor alle type studenten duidelijk weer omhoog.

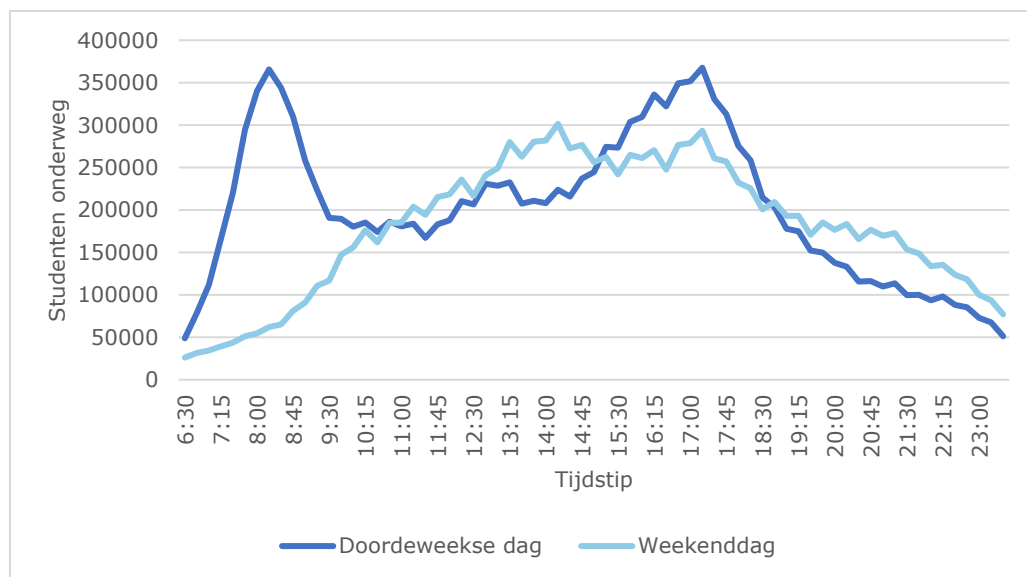
Figuur 21 Gemiddelde afgelegde afstand op een dag van studenten per maand van het jaar. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Naast variatie tussen maanden, verschilt het tijdstip op een dag waarop studenten vaker reizen voor alle motieven samen ook.

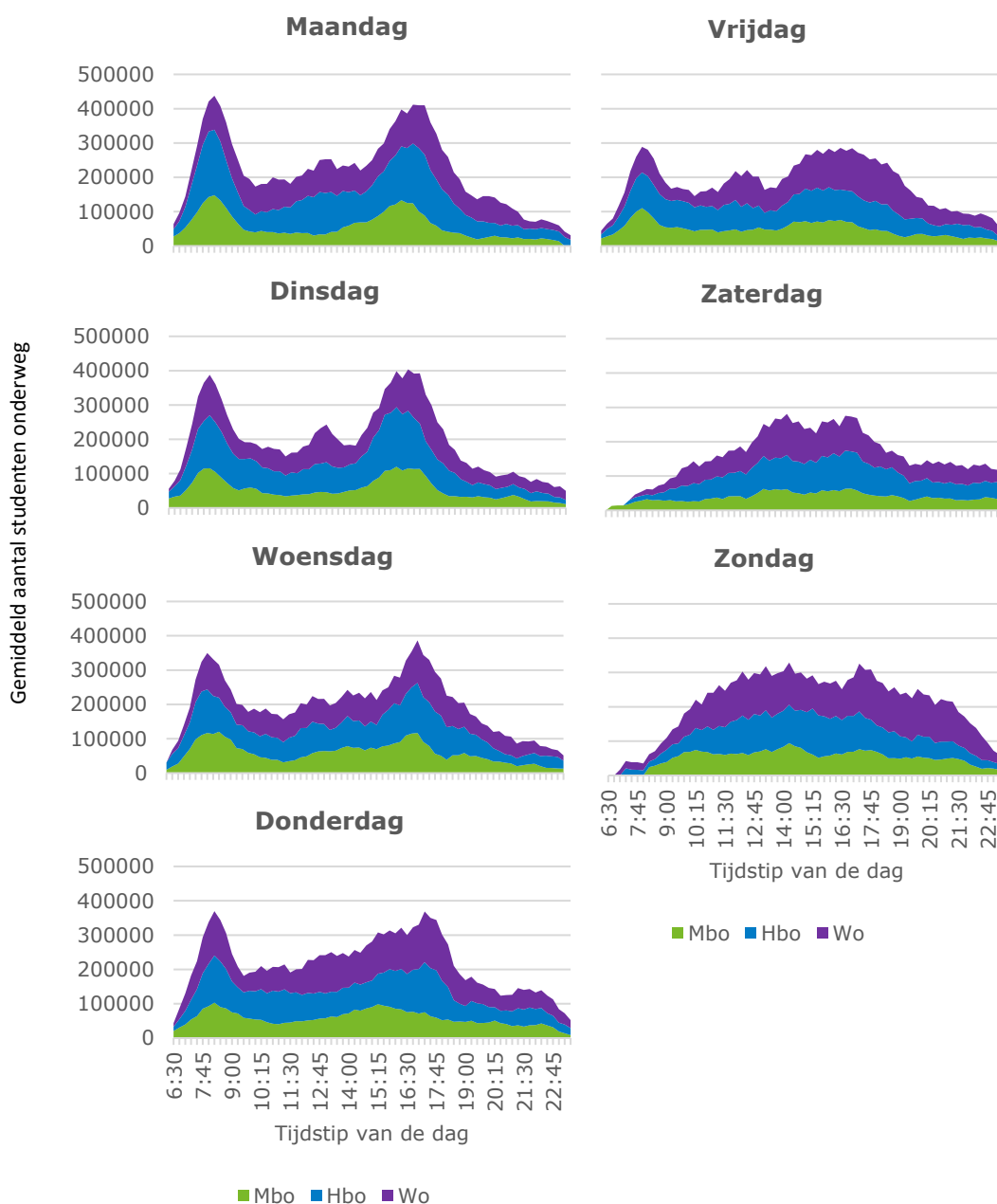
⁷ In januari en begin februari 2023 waren er ov-stakingen wat kan verklaren dat met name de maand januari een lagere afgelegde afstand heeft vergeleken met bijvoorbeeld december. Deels kunnen verschillen tussen maanden daarbij ook veroorzaakt worden door de kleinere steekproef die ontstaat wanneer de steekproef naar maand wordt opgesplitst. Desalniettemin is het algemene patroon verklaarbaar en geeft dit inzicht in met betrekking tot het patroon over het jaar heen.

Figuur 22 Gemiddeld aantal studenten onderweg per 15-minutenblok van de dag op een doordeweekse dag en een weekenddag. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



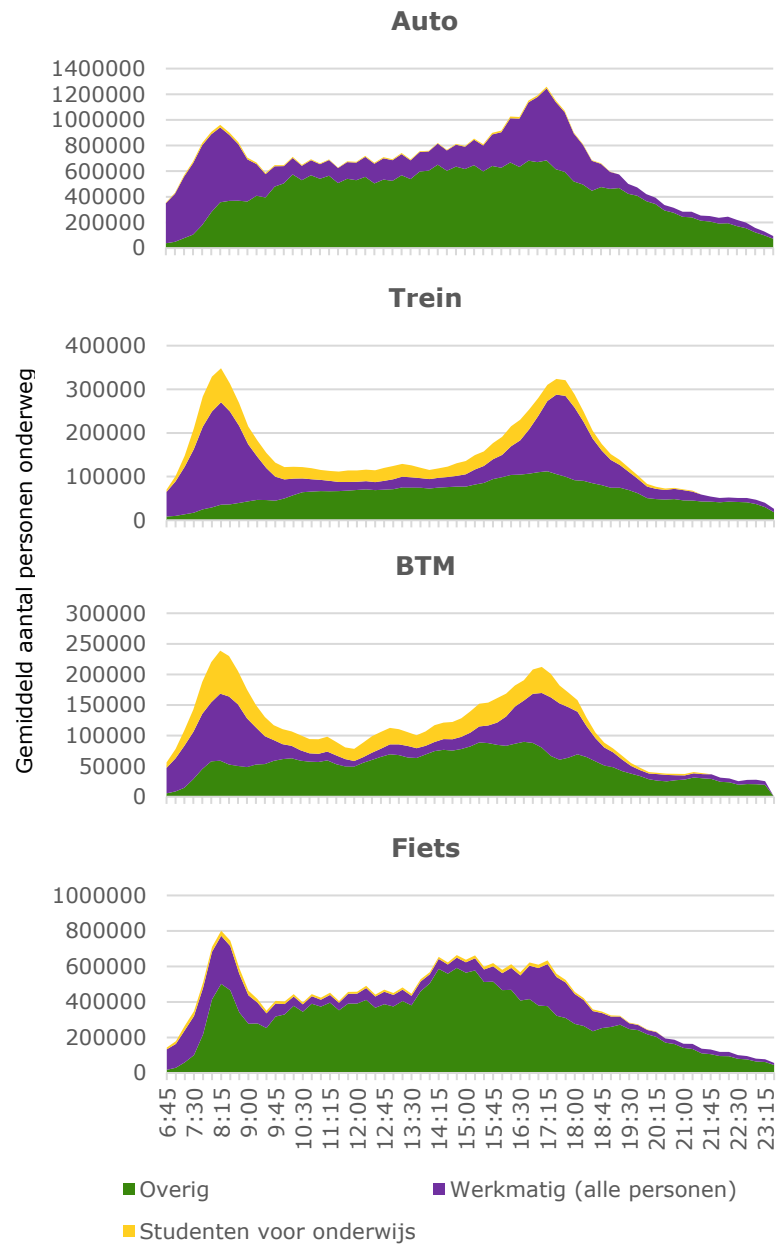
Figuur 22 geeft een gemiddeld beeld weer van het aantal studenten dat onderweg is op een gemiddelde doordeweekse dag en een gemiddelde weekenddag. Het beeld is echter per weekdag verschillend. In Figuur 23 staan de tijdanalyses per dag van de week weergegeven, met onderscheid naar het type student. In de grafieken valt op dat maandag, dinsdag en woensdag patronen laten zien die vergelijkbaar zijn met het gemiddelde beeld. Hierbij is een duidelijke ochtend en avondspits te zien. Daarbij heeft maandag de hoogste piek in de ochtendspits, gevolgd door dinsdag. Vanaf donderdag verandert het beeld wat. Donderdag en vrijdag hebben nog wel een duidelijke, alhoewel minder drukke, ochtendspits, maar de avondspits is verdeeld over een breder stuk van de middag. Bij mbo-studenten is het sterkst een duidelijke ochtendspits en avondspits te zien. Met name wo-studenten, maar ook in enige mate de hbo-studenten, hebben dit wat minder en reizen zeker vanaf donderdag meer verspreid over de dag. Op zaterdag en zondag zijn geen duidelijke spitspieken te vinden. Wel valt op dat tussen 6 en 10 uur 's avonds op zondag een stuk meer studenten reizen dan op zaterdag. Dit komt voor een groot deel door de wo-studenten. Waarschijnlijk reizen veel van hen van hun ouderlijk huis naar hun kamer op zondagavond.

Figuur 23 Gemiddeld aantal studenten onderweg per 15-minutenblok van de dag voor elke dag van de week. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Gekeken naar het aantal studenten ten opzichte van *alle* reizigers, valt op dat studenten in het ov (trein en btm) een aanzienlijk deel van de reizigers vormen, zowel over de dag heen als in de ochtend- en avondspits (zie Bijlage C). Als we specifieker kijken naar studenten die onderweg zijn voor *onderwijs*, is dat aandeel wat kleiner aangezien studenten ook voor andere motieven reizen. Dat geldt vooral voor de avondspits, waarin een deel van de studenten bijvoorbeeld vanuit onderwijs naar een andere activiteit reist en daarmee onder het motief overig vallen. Niettemin vormen studenten met het motief onderwijs alsnog een belangrijk aandeel van de reizigers in het ov, zie Figuur 24. Dat figuur laat voor de auto, trein, btm en de fiets zien hoeveel studenten op een gemiddelde doordeweekse dag onderweg zijn voor onderwijs, ten opzichte van personen die onderweg zijn voor een ander doel (werk of 'overig').

Figuur 24 Gemiddeld aantal personen onderweg per 15-minutenblok van de dag op een doordeweekse dag met onderscheid naar studenten die reizen voor onderwijs, personen die reizen voor werk en overige. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

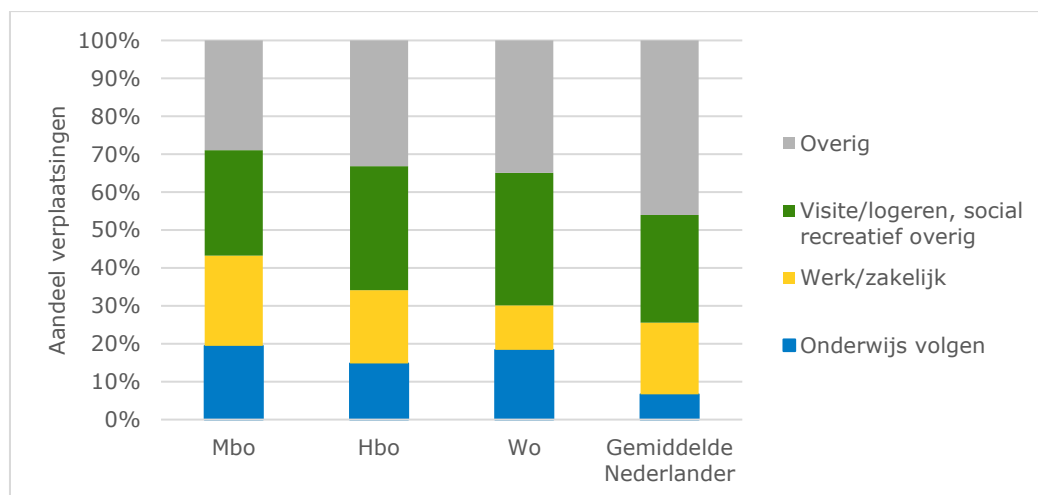


3.7 Reizen voor onderwijs

In voorgaande paragrafen is gekeken naar de reizen van studenten voor alle motieven samen. In Figuur 25 is te zien dat 15% tot 20% van de verplaatsingen van studenten onderwijs als primair motief hebben. Een deel van de verplaatsingen die onder een ander motief vallen, kunnen ook gerelateerd zijn aan onderwijs. Ter illustratie: als een respondent in ODiN in de ochtend van huis naar studie reist, zal die verplaatsing het motief onderwijs hebben. Als die respondent in de middag/avond vanuit de onderwijsinstelling eerst naar bijvoorbeeld een supermarkt reist, zal die verplaatsing het motief boodschappen doen krijgen (motief 'overig' in het figuur'). Of een verplaatsing voor stage al dan niet onder het motief onderwijs wordt gerekend, is afhankelijk van de interpretatie van de student die de ODiN vragenlijst invult.

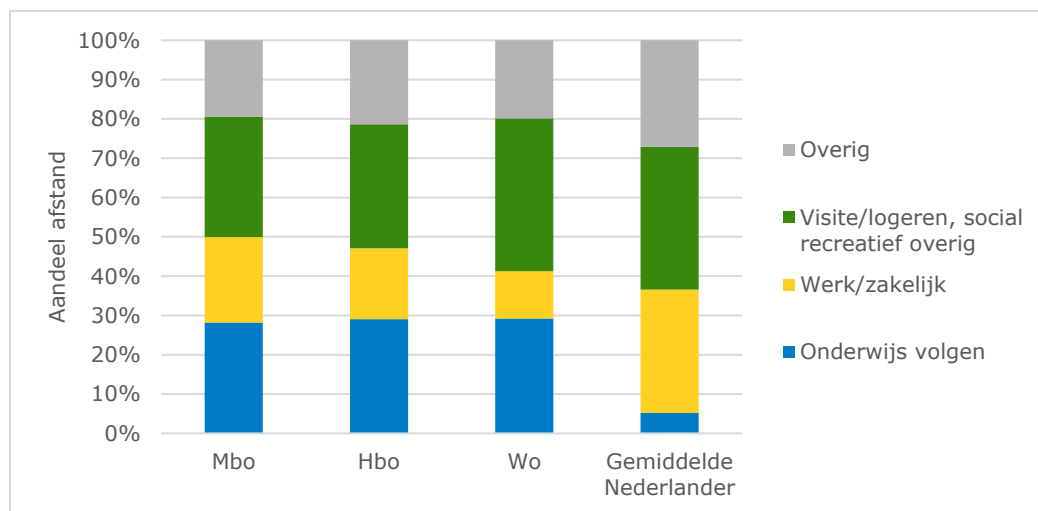
Wanneer we kijken naar afstanden is onderwijs volgen een belangrijker motief voor de reizen van studenten⁸. Zo'n 30% van de afstand die studenten afleggen is voor het motief onderwijs, zie Figuur 26. In het vervolg van deze paragraaf duiken we dieper in de verplaatsingen voor het motief onderwijs van studenten.

Figuur 25 Aandelen motieven van reizen o.b.v. verplaatsingen. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



⁸ Deze afstanden zijn zoals genoemd in de inleiding exclusief verplaatsingen naar het buitenland.

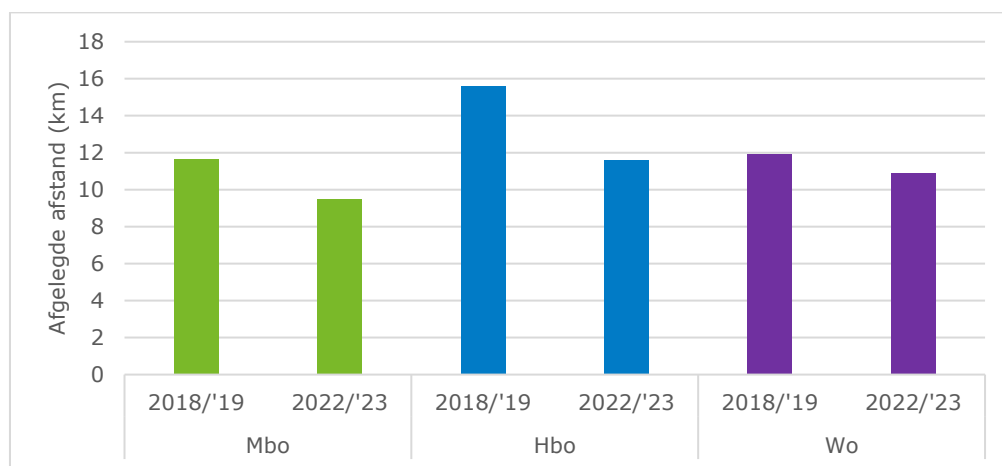
Figuur 26 Aandelen motieven van reizen o.b.v. afstand van verplaatsingen. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



3.7.1 Kenmerken verplaatsingen

Mbo-, hbo- en wo-studenten leggen gemiddeld per dag per persoon respectievelijk zo'n 10 km, 12 km en 11 km primair af voor onderwijs (Figuur 27). Deze afgelegde afstand is voor alle typen studenten gedaald tussen 2018/'19 en 2022/'23. Voor mbo- en hbo-studenten is daarbij zowel de afstand per onderwijsverplaatsing (Figuur 29) en het aantal onderwijsverplaatsingen per dag gedaald (Figuur 28). Voor wo-studenten wordt de daling veroorzaakt door een duidelijke daling in het gemiddeld aantal onderwijsverplaatsingen per dag (Figuur 28).

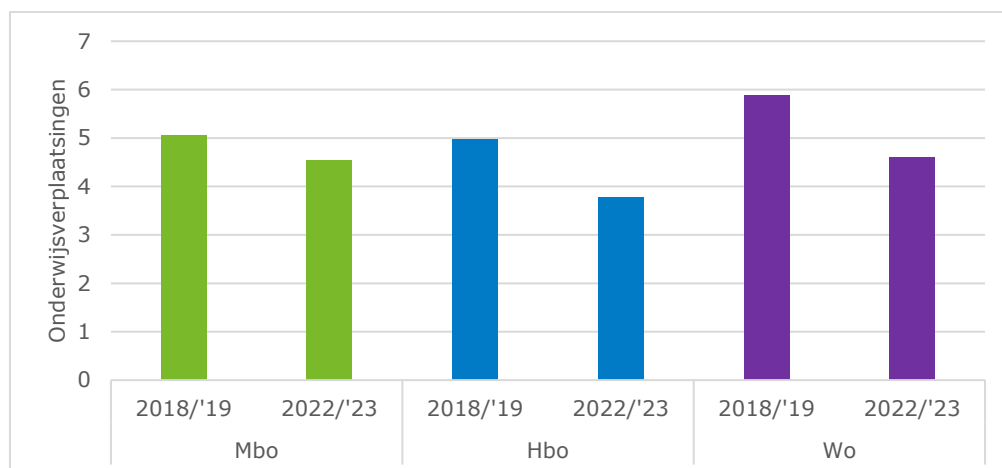
Figuur 27 Gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag voor onderwijs door studenten. Bron: ODin 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



De gemiddelde afstand voor onderwijs per dag is een gemiddelde over het hele jaar, inclusief weekenddagen en vakantiedagen. Het aantal onderwijsverplaatsingen per student per dag (ook over het hele jaar) komt tussen de 0,4 en 0,6. Als er echter van wordt uitgegaan dat een student 40 weken per jaar onderwijs volgt, komt dit neer op gemiddeld zo'n 4 tot 6 onderwijsverplaatsingen per onderwijsweek (Figuur 28). Bij een verdere uitsplitsing naar alleen voltijd studenten gaat het om 5,5 tot 6,5 verplaatsingen per persoon per onderwijsweek met onderwijs als primair motief. Voor alle typen studenten geldt dat het aantal onderwijsverplaatsingen per persoon per onderwijsweek tussen 2018/'19 en 2022/'23 is gedaald. Deze daling is sterker

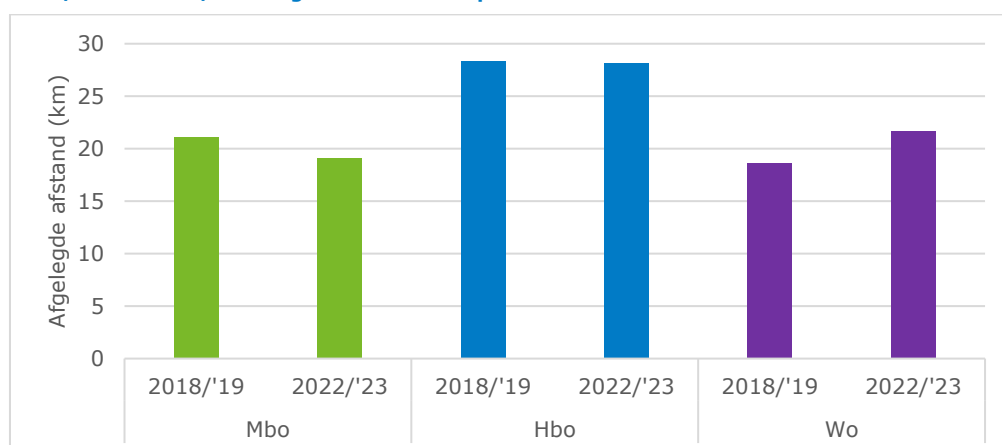
voor hbo- en wo-studenten dan voor mbo-studenten. Mogelijk speelt de opkomst van thuisonderwijs hierbij een rol. We gaan hier verder op in, in Kader 5.1.

Figuur 28 Gemiddeld aantal onderwijsverplaatsingen per persoon per onderwijsweek. Bron: ODIN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



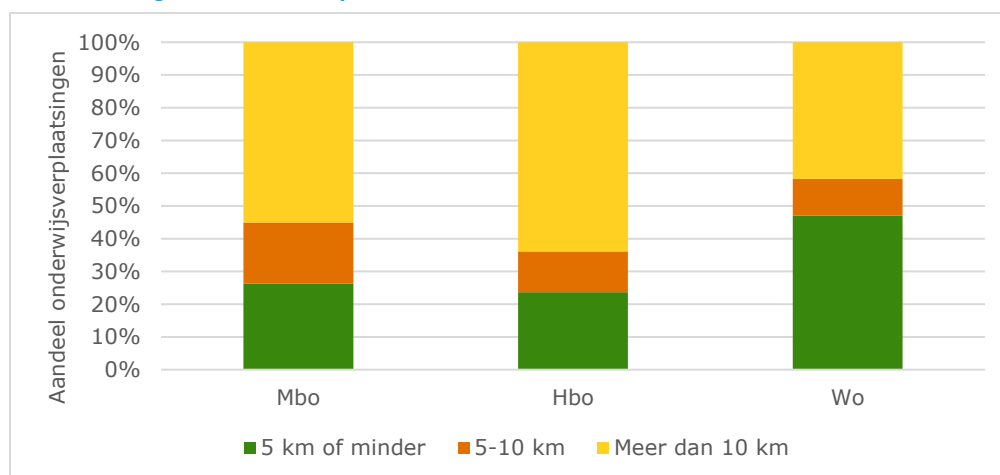
Gemiddeld leggen mbo-studenten 19 km af voor een onderwijsverplaatsing. Voor hbo-studenten is dit 28 km en voor wo-studenten 22 km. Voor mbo afstand is deze gemiddelde afstand gedaald t.o.v. 2018/'19, zie Figuur 29. Voor wo-studenten is deze gemiddelde afstand voor onderwijs juist toegenomen sinds 2018/'19. Voor hbo-studenten is het verschil tussen 2018/'19 en 2022/'23 miniem.

Figuur 29 Gemiddelde afgelegde afstand per verplaatsing voor onderwijs door studenten. Bron: ODIN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



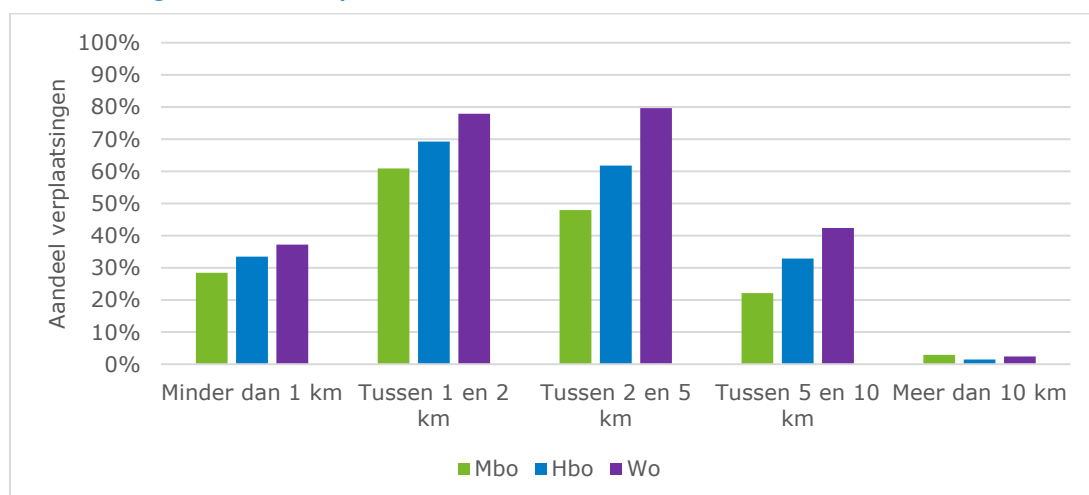
De gemiddelde afstand voor onderwijs wordt voor wo-studenten met name omlaag getrokken doordat een relatief hoog aandeel van de verplaatsingen voor onderwijs voor wo-studenten 5 km of korter zijn (47% t.o.v. 26% voor mbo en 24% voor hbo), zie Figuur 30. Dit is in lijn met de eerdere constatering dat wo-studenten het vaakst op kamers wonen in de stad van de studie, zie Paragraaf 3.2. Onder mbo-studenten worden vergeleken met hbo en wo-studenten meer verplaatsingen voor onderwijs gemaakt die tussen de 5 en 10 km lang zijn. Onder hbo-studenten is duidelijk het hoogste aandeel van de verplaatsingen meer dan 10 km lang.

Figuur 30 Verdeling van onderwijsafstand verplaatsingen over afstandsklassen voor studenten. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Om te illustreren dat deze afstandsklassen een duidelijke relatie hebben met de vervoerwijzen die worden gebruikt voor verplaatsingen zetten we de afstandsklassen voor onderwijs af tegen het aandeel fietsgebruik voor mbo, hbo en wo-studenten. Het aandeel fietsgebruik verschilt duidelijk per afstandsklasse van een onderwijsverplaatsing, zoals is te zien in Figuur 31. Voor de kortste verplaatsingen van minder dan 1 km wordt relatief weinig de fiets gebruikt. Bij deze afstand lijkt lopen de meest logische keuze. Voor verplaatsingen tussen de 1 en 2 km wordt het hoogste aandeel van de verplaatsingen met de fiets afgelegd. Voor verplaatsingen tussen de 2 en 5 km is dat aandeel wat lager, maar voor hbo en wo-studenten nog steeds hoger dan 60%. Bij verplaatsingen tussen de 5 en 10 km lijken al een deel van de studenten af te haken bij het fietsen. Nog maar tussen de 22% en 42% van de verplaatsingen wordt hierbij afgelegd met de fiets. Dit aandeel daalt heel sterk bij verplaatsingen van meer dan 10 km, waar de aandelen tussen de 1% en 3% liggen. Wanneer we in het vervolg de modal split in de brede zin bespreken, is het dus relevant om er rekening mee te houden dat deze een duidelijke samenhang heeft met de verdeling over de afstandsklassen naar onderwijs.

Figuur 31 Aandeel fietsverplaatsingen naar afstandsklasse van onderwijsverplaatsing. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

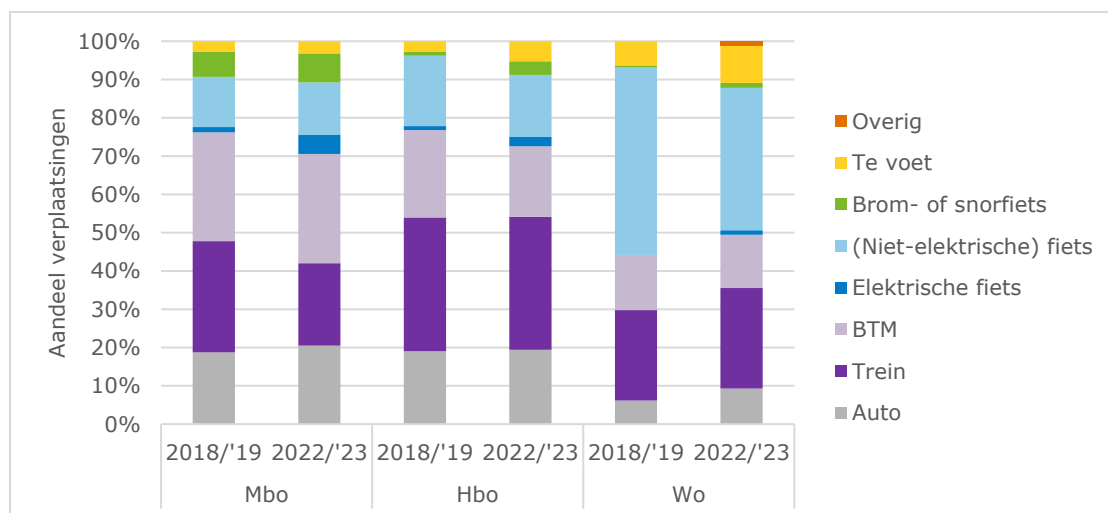


3.7.2 Vervoerwijzen

Wanneer we kijken naar de vervoerswijzen die studenten gebruiken voor hun reizen van en naar onderwijs in 2022/'23 zien we dat het aandeel ov duidelijk hoger is en het aandeel auto duidelijk lager is dan het beeld voor alle motieven samen zoals gepresenteerd in Paragraaf 3.5. In Figuur 32 is te zien dat zo'n 40% tot 55% van de verplaatsingen die studenten maken voor onderwijs in 2022/'23 met het ov worden gedaan. Tussen de 10% en 20% van de verplaatsingen voor onderwijs worden met de auto gedaan. Daarnaast heeft fietsen een hoog aandeel in deze modal split. Dit aandeel is duidelijk het hoogst onder wo-studenten. Zo'n 40% van de verplaatsingen voor onderwijs door wo-studenten worden met de fiets afgelegd, tegenover een kleine 20% bij de mbo- en hbo-studenten. Door mbo-studenten, en in mindere mate door hbo-studenten, wordt de brom- of snorfiets juist wat vaker gebruikt dan door wo-studenten.

Een vergelijking van de modal split in 2022/'23 met die van 2018/'19 laat zien dat het aandeel verplaatsingen voor onderwijs dat met de auto wordt gedaan iets is toegenomen. De groei verschilt van 0,3 procentpunt voor hbo-studenten tot 3,1 procentpunt voor wo-studenten. Het aandeel treinverplaatsingen is bij mbo-studenten in deze periode het meest gedaald, namelijk ongeveer 8 procentpunt. Bij wo-studenten is in deze periode het aandeel trein juist iets gestegen. Het totaal aandeel ov is bij mbo- en hbo-studenten wat gedaald. Voor wo-studenten is het totale aandeel ov juist iets gestegen in deze periode. Het aandeel brom- of snorfiets en elektrische fiets is bij alle drie de typen studenten gestegen.

Figuur 32 Modal split o.b.v. verplaatsingen voor het motief onderwijs voor studenten. Bron: ODIN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

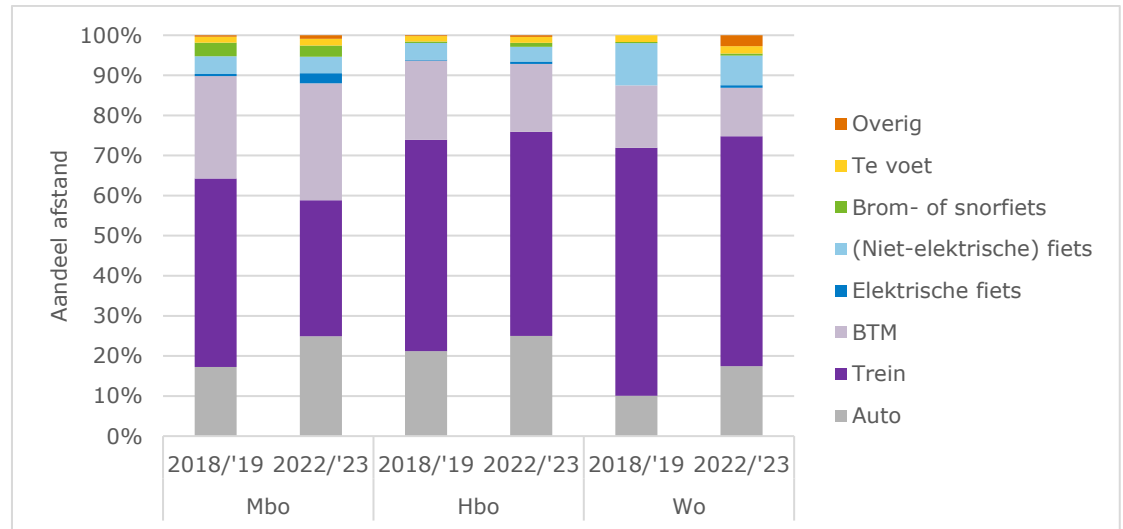


Wanneer we kijken naar de afstand die studenten afleggen met verschillende vervoerswijzen voor onderwijs wordt nog duidelijker dat het ov voor hen een belangrijk vervoermiddel is. Studenten leggen in 2022/'23 ongeveer 65% tot 70% van de afstand die zij afleggen voor onderwijs met het ov af. Daarbij laat Figuur 33 ook duidelijk zien dat hierin voor de mbo-studenten de bus, tram en metro een belangrijke rol spelen naast de trein, terwijl dit minder het geval is voor hbo en wo-studenten. Ook valt op dat onder mbo-studenten het aandeel elektrische fiets hoger is dan onder hbo en wo-studenten.

Wanneer we de modal split o.b.v. afstand in 2022/'23 vergelijken met de modal split in 2018/'19 zien we dat er een aantal veranderingen zijn opgetreden die nog duidelijker naar voren komen dan als wordt gekeken naar de modal split o.b.v. ritten. Voor alle typen studenten geldt dat ze in 2022/'23 vergeleken met 2018/'19 een groter deel van de afstand voor onderwijs afleggen met de auto (Figuur 33). Voor mbo-studenten is het aandeel auto met zo'n 8 procentpunt gestegen, bij hbo-

studenten 4 procentpunt en bij wo-studenten 7 procentpunt. Het aandeel trein is daarbij bij mbo-studenten het sterkst gedaald, met wel 13 procentpunt. Het aandeel btm is bij hen overigens wel weer wat gegroeid, met zo'n 4 procentpunt.

Figuur 33 Modal split o.b.v. afgelegde afstand voor het motief onderwijs voor studenten. Bron: ODIN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

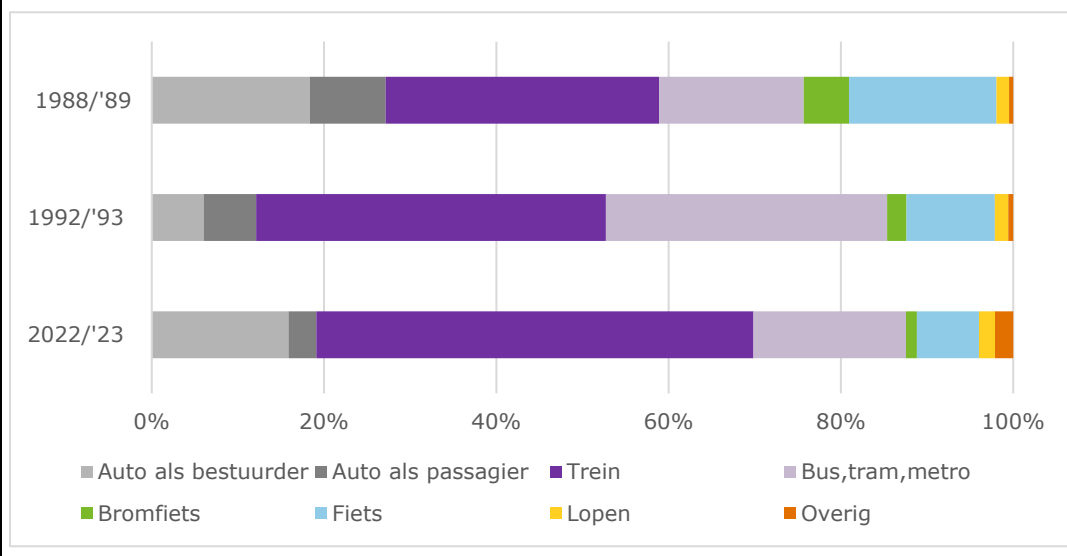


Kader 3.4: De verandering in de modal split na de invoering van het studentreisproduct (SOV)

Op 1 januari 1991 werd de eerste versie van het SOV ingevoerd. Alle studenten en scholieren van 18 jaar en ouder kregen toen recht op een jaarkaart voor het openbaar vervoer. Sindsdien zijn er nog enkele wijzigingen geweest in dit product, maar bleef het SOV belangrijk voor de mobiliteit van studenten.

Om te analyseren wat ongeveer de invloed is geweest van de invoering van het studentreisproduct vergelijken we de modal split voor het motief onderwijs in 1988/'89 (voor de invoering) met die in 1992/'93 en 2022/'23 (na de invoering). Omdat we voor 1988/'89 en 1992/'93 geen precieze informatie hebben over de studentstatus van personen bepalen we voor alle drie de jaarparen wie waarschijnlijk student zijn met een benadering; personen van 18 jaar en ouder die 'scholier/student' zijn merken we aan als student. In Figuur 34 is de modal split o.b.v. afgelegde afstand te zien voor deze studenten. Voor de invoering van het studentreisproduct in 1988/'89 werd ongeveer 49% van de afgelegde afstand voor onderwijs met het ov afgelegd. Vlak na de invoering, in 1992/'93 is dit aandeel fors gegroeid naar 73%. Hedendaags (2022/'23) is het aandeel ritten voor onderwijs met het ov iets gedaald maar nog steeds duidelijk hoger dan voor de invoering van de SOV (namelijk 68%). Het aandeel auto, bromfiets en fiets is juist duidelijk gedaald na de invoering van het SOV. Wel zien we dat in recente jaren (2022/'23) het aandeel auto weer wat hoger lijkt te liggen dan net na de invoering van het SOV. Over deze tijdsperiode heen zullen ook andere ontwikkelingen een rol hebben gespeeld in de verandering van de modal split, zoals verschuivingen in het aandeel uitwonende studenten en de samenstelling van de studentenpopulatie. Maar de duidelijke toename van het aandeel ov vlak vóór en vlak ná de invoering van het studentenreisproduct is wel een sterke aanwijzing dat dit product het ov-gebruik heeft gestimuleerd en het autogebruik heeft verminderd.

Figuur 34 Modal split o.b.v. afgelegde afstand voor het motief onderwijs onder student/scholieren van 18+. Bron: OVG 1988/'89 & 1992/'93, ODIN 2022/'23.

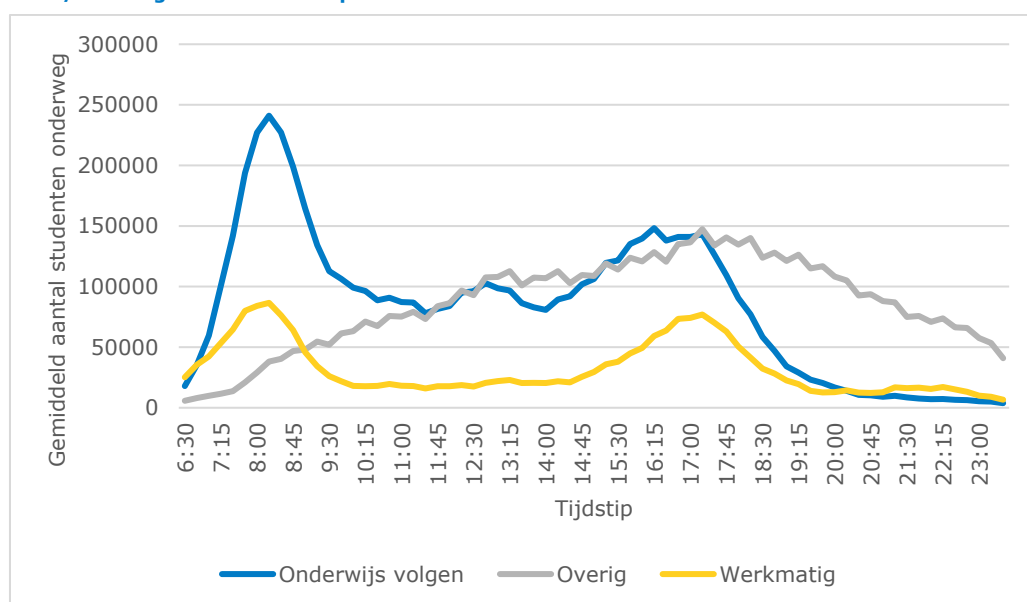


3.7.3 Tijdstippen

Het gemiddelde aantal studenten dat op een gemiddelde doordeweekse dag onderweg is voor onderwijs is duidelijk het hoogst in de ochtendspits, zie Figuur 35. Het aantal studenten dat onderweg is van onderwijs naar huis is duidelijk lager in de avondspits. Echter is te zien dat het aantal studenten dat onderweg is voor overige motieven, bijvoorbeeld sociale motieven, een stuk hoger is in de avondspits dan in de ochtendspits. Een (deel van die) zal wel van een onderwijslocatie weg reizen,

maar gelijk doorgaan naar bijvoorbeeld een sociale activiteit waardoor die verplaatsing in deze figuur onder het motief 'overig' valt. Rond lunchtijd is ook een piekje te zien in het aantal studenten dat onderweg is voor onderwijs. Hierbij kan een rol spelen dat studenten soms een halve dag onderwijs hebben. Daarnaast kan de stijging in het motief overig rond lunchtijd te maken hebben met studenten die lunch naar een andere bestemming gaan zoals de supermarkt om vervolgens weer terug te reizen naar een onderwijsbestemming.

Figuur 35 Gemiddeld aantal studenten onderweg op een doordeweekse dag naar motief. Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Kader 3.5: Langetermijn ontwikkelingen reisgedrag van jongeren (voor onderwijs)

In een aantal gevallen zien we in deze studie duidelijke veranderingen in het reisgedrag van studenten in 2022/'23 vergeleken met de -pre-COVID periode 2018/'19.

Hieruit kunnen we echter niet met zekerheid afleiden of dit een ontwikkeling is die ook op de langere termijn geldt. Op basis van het CBS-trendmodel kunnen we wel iets zeggen over ontwikkelingen in het reisgedrag in te periode 1999-2024. Dit model is ontwikkeld om gegevens van het nationaal verplaatsingsonderzoek te corrigeren voor trend- en methodebreuken die door de jaren heen (zijn) ontstaan (zie ook Boonstra & van den Brakel, 2026). Studenten kunnen in dit model echter niet als aparte groep zichtbaar worden gemaakt. Wel kunnen we uitsplitsen naar leeftijdsgroep (18-24 jaar, 25-29 jaar) en kunnen we specifiek naar het motief onderwijs kijken. Zo kunnen we toch een indicatie geven van de veranderingen in het reisgedrag van jongeren gemiddeld per persoon per dag voor alle motieven en specifiek voor onderwijs en voor verschillende vervoerwijzen. Zie voor een gedetailleerd overzicht Bijlage F. Een belangrijke kanttekening hierbij: doordat studenten niet uitgesplitst kunnen worden, kunnen effecten in de leeftijdsgroepen ook beïnvloed worden door samenstellingseffecten. Een stijging in de gemiddelde afstand die jongeren per persoon per dag afleggen voor onderwijs kan bijvoorbeeld ook ontstaan wanneer het *aandeel* jongeren dat studeert door de jaren heen toeneemt, terwijl de afstand per student constant blijft.

Voor zowel het gemiddeld aantal ritten per dag als de gemiddelde afgelegde afstand per dag voor alle motieven samen is een daling te zien bij de 18 tot 24-

jarigen en de 25 tot 29-jarigen in het trendmodel. Daarmee lijkt de daling tussen 2018/'19 en 2022/'23 in de afgelegde afstand en het aantal verplaatsingen per dag niet puur een COVID effect, maar een ontwikkeling die in ieder geval onder jongeren (waarvan een groot deel student is) al langer gaande is. Voor specifiek het motief onderwijs zijn uitspraken over de ontwikkeling van de afgelegde afstand en het aantal ritten in de periode 1999-2019 lastiger. Alhoewel in het trendmodel namelijk een (licht) stijgende trend is te zien in de gemiddelde afstand en gemiddeld aantal ritten voor onderwijs onder jongeren van 18-24, geldt voor deze leeftijdsgroep ook dat het *aandeel* studenten in deze periode duidelijk is gestegen. Het vermoeden is daarmee dat de stijging in de afstand voor onderwijs voornamelijk wordt veroorzaakt door een groei in het aandeel studenten in deze leeftijdsgroep.

Bij zowel 18-24-jarigen en 25-29-jarigen is een duidelijk dalende trend te zien tussen 1999 en 2019 in de afgelegde afstand *per rit voor onderwijs*. Voor 25-29-jarigen lijkt deze daling in de post-COVID periode door te zetten, terwijl voor 18-24-jarigen het niveau redelijk lijkt te stabiliseren op een iets lager niveau dan voor COVID. In de vergelijking tussen 2018/'19 en 2022/'23 naar onderwijstype zien we geen duidelijk patroon wat betreft de ontwikkeling in afstand per verplaatsing voor onderwijs. Uit de combinatie van bronnen volgt de indicatie dat de afgelegde afstand die studenten gemiddeld per onderwijsrit afleggen in ieder geval niet hoger uitkomt dan pre-COVID, en mogelijk zelfs wat is gedaald.

Het trendmodel laat ook voor de gebruikte vervoerwijzen een aantal ontwikkelingen zien (de modal split).

- Voor zowel 18-24-jarigen als 25-29-jarigen geldt dat een relatief groter deel van de afgelegde afstand en het aantal ritten voor onderwijsdoeleinden tussen 1999-2019 lopend, met de fiets of per trein wordt afgelegd. In 2024 ligt het aandeel afstand en aandeel ritten met de trein echter wel nog lager dan het pre-COVID niveau. Deze daling zien we ook in de vergelijking tussen 2018/'19 en 2022/'23 die we in deze studie presenteren. Voor fiets valt daarnaast op dat het aandeel in de afgelegde afstand post-COVID bij zowel 18-24 jarigen als 25-29 jarigen in het trendmodel op een hoger niveau ligt, terwijl het aandeel fiets in de ritten terug is op pre-COVID niveau. Iets vergelijkbaars lijkt zichtbaar in de vergelijking tussen 2018/'19 en 2022/'23 zoals we presenteerden voor mbo- en hbo-studenten.
- Het aandeel van btm in de afgelegde afstand en het aantal ritten voor onderwijsdoeleinden is in de periode 1999-2019 gedaald, met name voor 18-24-jarigen. Deze daling lijkt ook door te zetten in de post-COVID periode. In de vergelijking tussen 2018/'19 en 2022/'23 zien we deze daling voornamelijk terug bij de hbo en wo-studenten.

Het trendmodel laat tevens een daling zien in het aandeel afstand dat met de auto (bestuurder of passagier) wordt afgelegd tussen 1999-2019 voor beide groepen jongeren. Het niveau post-COVID ligt echter duidelijk hoger dan pre-COVID, een effect wat we ook terugzien in de vergelijking 2018/'19 en 2022/'23. De vraag is dus of het aandeel auto op de langere termijn toch weer zal gaan dalen, zoals langere tijd de trend lijkt te zijn geweest.

3.8 Samenvattend: typerend reisgedrag van studenten?

In dit hoofdstuk zijn verschillende aspecten van het reisgedrag van studenten langsgelopen, zowel voor alle motieven samen als specifiek voor onderwijsreizen. Daarbij is duidelijk geworden dat er veel verschil is tussen studenten wat betreft reisgedrag. Ten eerste zien we op alle vlakken **duidelijke verschillen tussen mbo, hbo en wo-studenten**. Mbo-studenten leggen gemiddeld minder afstand af,

voor alle motieven samen en specifiek voor onderwijsverplaatsingen, dan hbo en wo-studenten. Daarbij gebruiken de mbo-studenten relatief veel de auto en laten ze van alle typen studenten het meest klassieke patroon zien in de tijd van reizen met een duidelijke ochtend- en avondspits. Onder wo-studenten valt juist hoge aandeel ov gebruik op, met name wanneer wordt gekeken naar de afgelegde afstand. Wat betreft de afstand die zij gemiddeld afleggen, liggen zij tussen de hbo en mbo-studenten in en daarnaast reizen ze het meest verspreid over de dag. Hbo-studenten vallen op wat betreft de afstanden die zij over het algemeen op een dag en per onderwijsverplaatsing gemiddeld afleggen; deze zijn het hoogst vergeleken met de andere typen studenten. Verder liggen de hbo-studenten wat betreft reisgedrag redelijk tussen mbo en wo-studenten in; hun vervoerwijzegebruik lijkt redelijk op dat van mbo-studenten, terwijl ze wat betreft de tijden waarop ze reizen wat meer weghebben van wo-studenten.

Naast het type studenten zijn er ook andere belangrijke factoren die voor variaties in het studentreisgedrag zorgen. Zo zien we dat 35%-40% van de gehele groep studenten **geen SOV heeft**, waarbij duidelijke verschillen te zien zijn in het vervoerwijzegebruik van studenten zonder en studenten met een SOV (met week- of weekendabonnement). Daarnaast is de woonsituatie van studenten zeer relevant: een aanzienlijk deel van de mbo- en hbo-studenten, en een wat kleiner deel van de wo-studenten, woont thuis bij de ouders en laat duidelijk ander vervoerwijzegebruik zien dan studenten die op zichzelf wonen.

Het studentenreisgedrag is in 2022/'23 niet drastisch anders dan in 2018/'19. Wel zijn er **een aantal verschuivingen** te zien. Zo zien we dat de afgelegde afstand per dag voor studenten in deze periode is gedaald, zowel voor totaal als voor motief onderwijs. Met name hbo- en wo-studenten zijn minder frequent naar onderwijs gereisd. Ook op basis van het trendmodel zien we een daling in de afgelegde afstand van jongeren van 18-24 jaar op de langere termijn (1999-2019). Daarnaast is tussen 2018/'19 en 2022/'23 het aandeel afstand dat met het ov wordt afgelegd door studenten afgenomen en het aandeel autogebruik juist toegenomen, voor alle motieven samen en ook specifiek voor onderwijs. Ook in het trendmodel zien we dat het aandeel afstand voor onderwijs dat met de auto wordt afgelegd hoger ligt post COVID dan pre-COVID voor jongeren tussen de 18 en 24. In de periode 1999-2019 was het aandeel auto juist vrij stabiel. Het trendmodel laat tevens zien dat het aandeel afstand dat met btm wordt afgelegd voor onderwijs door 18-24-jarigen duidelijk is gedaald tussen 1999 en 2019 en dat deze daling, in lijn met onze resultaten, doorzet in de post COVID periode. Het aandeel trein blijkt juist te zijn gestegen tussen 1999 en 2019. Sinds COVID is het niveau echter nog niet hersteld naar pre-COVID niveau, wat mede de daling in ov aandeel verklaart die we zien wanneer we 2018/'19 en 2022/'23 met elkaar vergelijken.

4 Reisgedrag in ruimtelijke context

In dit hoofdstuk gaan we in op hoe het reisgedrag per ruimtelijke context kan verschillen. Dat illustreren we aan de hand van de drie casussteden: Amsterdam, Eindhoven en Groningen. In Paragraaf 4.1 beschrijven we de context van deze casussen. Vervolgens gaan we in Paragraaf 4.2 verder in op het reisgedrag binnen deze casussteden en de verschillen daartussen. De invloed van context op het reisgedrag bespreken we in Paragraaf 4.3.

4.1 Casusbeschrijvingen

De casussteden die in dit hoofdstuk, en in de volgende hoofdstukken, centraal staan verschillen van elkaar. In deze paragraaf gaan we daarom eerst in op een aantal karakteristieken van de steden die relevant zijn voor het reisgedrag van studenten.

Studenten per casusstad

In Tabel 4.1 zijn enkele kerncijfers van de aantallen studenten in de drie casusgebieden weergegeven. Hierin is ten eerste te zien dat van deze steden de meeste studenten in Amsterdam studeren en wonen, gevolgd door Groningen en dan door Eindhoven. In Groningen en Amsterdam vormen de wo-studenten de grootste groep studenten. In Eindhoven is dat juist de kleinste groep. Net als in het landelijke beeld, is ook bij deze steden de prognose dat het aantal hbo- en wo-studenten in de komende jaren zal (blijven) dalen. Wat betreft mbo, wordt er voor Groningen een daling verwacht, voor Amsterdam een stijging en in Eindhoven stabilisatie (Bijlage B).

Vergeleken met Eindhoven en Groningen woont in Amsterdam een relatief hoog aandeel van de mbo-studenten in de stad zelf (41%). Onder hbo-studenten is dit aandeel juist het hoogst in Groningen en voor wo in Eindhoven. Dit laat deels ook de verschillende karakters zien van deze studentensteden.

Zo heeft Amsterdam een relatief hoog aandeel hbo- en wo-pendelaars. Een mogelijke verklaring voor het hoge aandeel onderwijspendelaars is dat in Amsterdam veel generieke studies⁹ worden aangeboden, die studenten uit de omgeving bedienen die daarvoor niet genoodzaakt zijn te verhuizen. Dat wordt versterkt door het feit dat de studentenwoningen in Amsterdam relatief duur zijn. De ligging van Amsterdam is erg centraal in een dichtbevolkt gebied, de stad is daardoor voor veel (potentiële) studenten uit omliggende gemeenten te bereiken met het ov.

Voor Eindhoven valt juist duidelijk op dat een relatief hoog aandeel van wo-studenten die daar studeren, ook in Eindhoven wonen (77%). Een voor de hand liggende verklaring is dat de gespecialiseerde wo-studies in Eindhoven studenten vanuit heel Nederland trekken, en vanwege de afstand relatief vaak naar Eindhoven verhuizen. Voor hbo en mbo is het aandeel veel lager: dat duidt erop dat de hbo- en mbo-studies in Eindhoven een meer regionale functie hebben, en veel studenten vanuit omliggende gemeenten pendelen naar Eindhoven.

In Groningen woont ook een relatief hoog aandeel van de hbo- en wo-studenten in de stad zelf. De studies in deze stad lijken daarmee dus ook studenten van verderaf aan te trekken die vervolgens naar de stad verhuizen. Net zoals bij Eindhoven lijkt

⁹ Hiermee bedoelen we studies die op veel plekken in Nederland worden aangeboden. In tegenstelling tot specialistische studies die maar op weinig plekken worden aangeboden, waardoor de studenten daarvan vaker vanuit heel Nederland komen.

het mbo juist een duidelijke regionale functie te hebben, aangezien een relatief laag aandeel van hen ook in de stad woont. Bij Groningen valt tevens op dat studenten een groot deel van de inwoners van de stad vormen (18%). Het is daarmee een van de duidelijkste 'studentensteden' in Nederland.

Tabel 4.1 **Overzicht van het aantal studenten studerend en wonend in de 3 casusgebieden**

	Amsterdam	Eindhoven	Groningen
Aantal studenten studerend in de gemeente			
Mbo	39.000	19.000	19.000
Hbo	53.000	23.000	29.000
Wo	73.000	13.000	34.000
Totaal	165.000	55.000	82.000
Aantal studenten wonend in de gemeente			
Mbo	16.000	5.000	5.000
Hbo	24.000	8.000	15.000
Wo	38.000	10.000	23.000
Totaal	78.000	23.000	43.000
Verhouding studenten wonend / studerend in de gemeente			
Mbo	41%	26%	26%
Hbo	45%	35%	52%
Wo	52%	77%	68%
Totaal	47%	42%	52%
Aandeel inwoners die studeren / totaal inwoners			
Totaal	8%	9%	18%

De aantallen zijn afgerond naar duizendtallen omdat de gegevens van verschillende bronnen schattingen betreffen

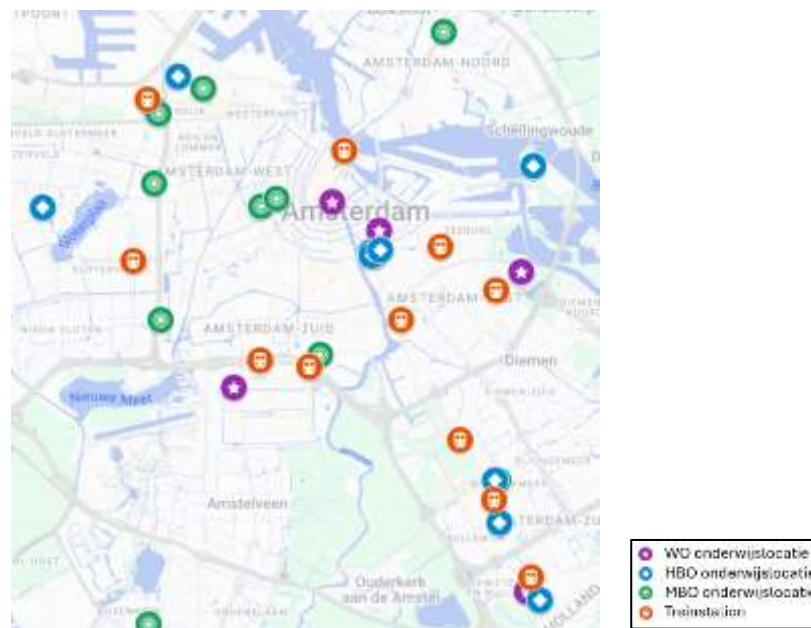
Bron: CBS en DUO

Ruimtelijk beeld casussteden

De spreiding van onderwijslocaties ten opzichte van voorzieningen zoals een treinstation verschilt per casusstad. In Figuur 36, Figuur 37 en Figuur 38 is de spreiding van mbo-, hbo-, wo-locaties en treinstations weergegeven voor respectievelijk Amsterdam, Eindhoven en Groningen.

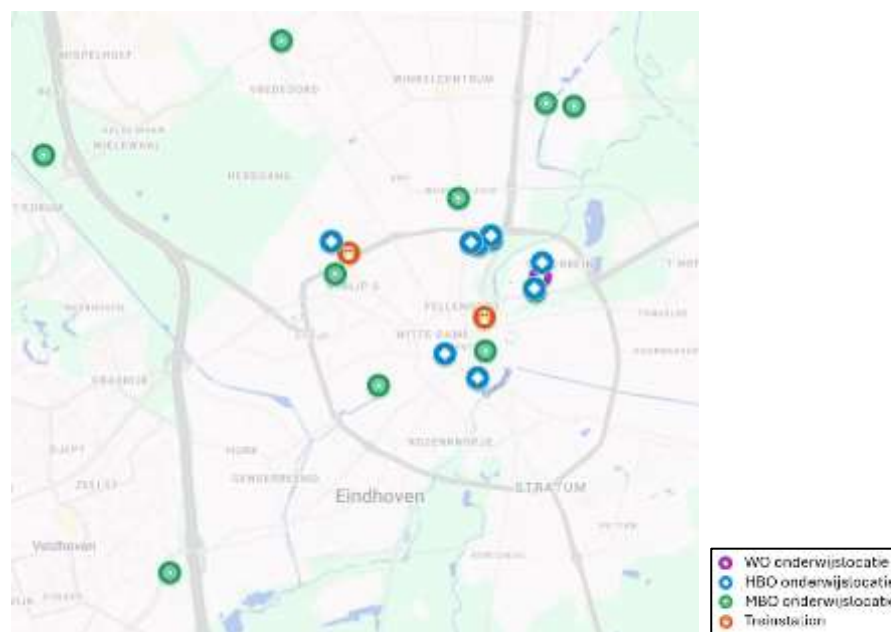
Amsterdam heeft veel onderwijslocaties vergeleken met de andere steden. Er zijn twee universiteiten, waarbij één (de Vrije Universiteit) op een campus op loopafstand van station Amsterdam Zuid ligt. De andere universiteit (de Universiteit van Amsterdam) heeft verschillende locaties in de stad, waaronder in het centrum van de stad. Er zijn ook meerdere hbo-instellingen in Amsterdam. De grootste hiervan is de Hogeschool van Amsterdam, die vier campussen heeft: in de binnenstad (tussen centraal station en Amstel station), een sportcampus ten westen van de Sloterpas, een businesscampus in zuidoost, en nog verder naar het zuiden een gezondheidscampus bij het AMC ziekenhuis. Daarnaast zijn er meer hbo-instellingen zoals bijvoorbeeld de Hogeschool voor de Kunsten in het centrum van de stad. Mbo-instellingen zijn ook verspreid door de stad.

Figuur 36 Casus Amsterdam, met daarin aangegeven de treinstations en de voornaamste onderwijslocaties.



In Eindhoven zit één wo-instelling: de Technische Universiteit Eindhoven (TU/e). De campus van deze universiteit ligt op ongeveer 1 kilometer lopen van Eindhoven station. De hbo-locaties zijn meer verspreid over de stad, alhoewel Fontys, de grootste onderwijsinstelling voor hbo in Eindhoven, ook voor een groot deel gesitueerd is op een campus. De mbo-locaties liggen ook wat meer verdeeld over de stad, een paar liggen daarbij redelijk in de buurt van het station terwijl een aantal hier ook duidelijk verder vanaf liggen.

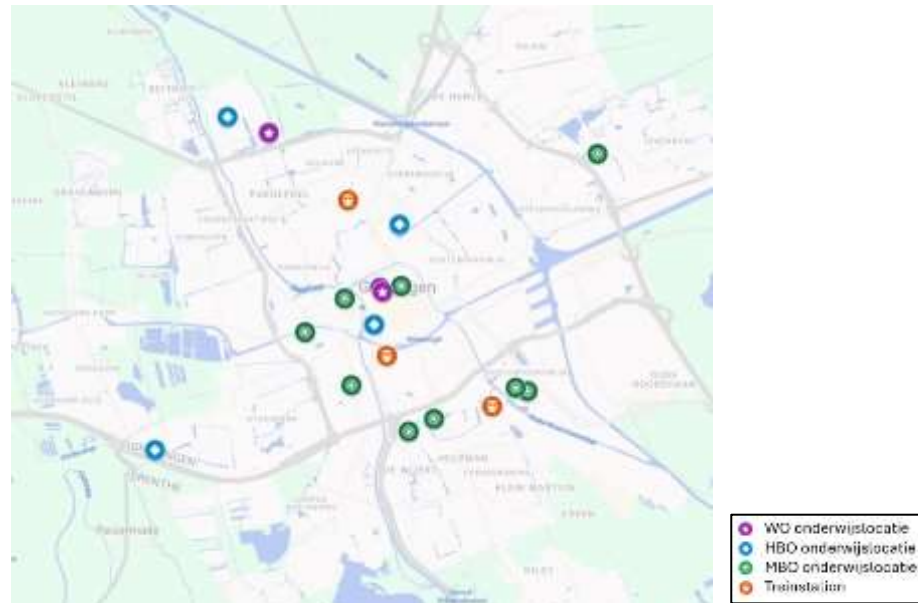
Figuur 37 Casus Eindhoven met daarin aangegeven de treinstations en de voornaamste onderwijslocaties.



De wo instelling van Groningen (de Rijksuniversiteit van Groningen (RuG) heeft twee belangrijke locaties: het centrum van de stad en de Zernike campus ten noorden van de stad. Daarbij is met name de Zernike campus wat verder verwijderd van een treinstation. Ook de meeste onderwijslocaties van de Hanze Hogeschool bevinden zich op de Zernike Campus, met daarnaast een aantal locaties in de

binnenstad. De mbo-locaties zijn duidelijk verspreid over de stad, een paar liggen in de binnenstad in de buurt van een station, en een paar meer aan de rand van de stad.

Figuur 38 Casus Groningen, met daarin aangegeven de treinstations en de voornaamste onderwijslocaties.



4.2 Regionale verschillen in reisgedrag

In deze paragraaf gaan we in op de regionale verschillen in het reisgedrag van studenten met behulp van data uit de drie casussteden. Om dit beeld te schetsen gebruiken we drie verschillende databronnen. Ten eerste gebruiken we het ODIN 2022/23, waarbij we specifiek die verplaatsingen selecteren die van en naar de casussteden gaan of binnen de casussteden plaatsvinden. Hierbinnen is de definitie van een student dus hetzelfde als in Hoofdstuk 3. Ten tweede gebruiken we data van de NS. Dit betreft 2 verschillende datasets: een enquête over reisgedrag onder studenten, en uitcheckdata op treinstations met onderscheid tussen kaarten met en zonder SOV. Deze data hebben we voor de casussteden Amsterdam en Eindhoven. Voor Groningen hebben we deze data niet, maar hebben we wel data over het SOV gebruik in de bussen binnen en van en naar Groningen. In de meeste gevallen gaan de analyses in dit hoofdstuk over alle motieven waarvoor studenten reizen. Alleen in Paragraaf 4.2.6 wordt specifiek ingegaan op reizen voor het motief onderwijs.

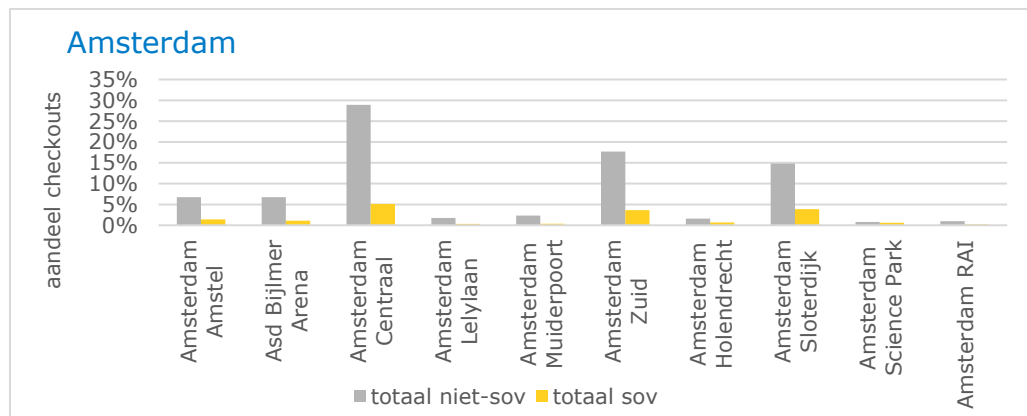
4.2.1 Ruimtelijke verspreiding

De momenten waarop studenten reizen en de verdeling van studenten over overbestemmingen binnen verschillende steden kunnen we voor Amsterdam en Eindhoven illustreren aan de hand van NS data en voor Groningen en aan de hand van data over busgebruik.

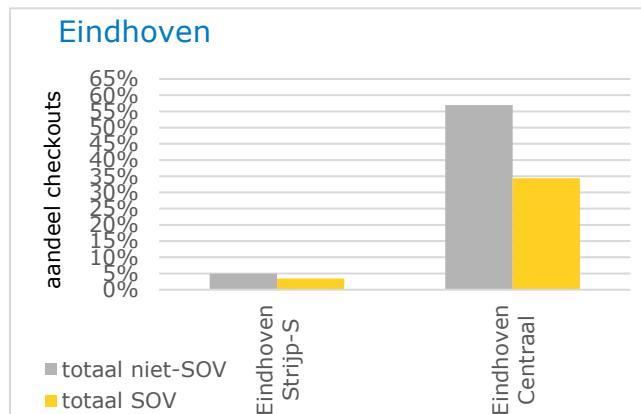
In Figuur 39 en Figuur 40 is te zien welk aandeel van de checkouts in de verschillende treinstations in Amsterdam en Groningen met een studentenreisproduct (SOV) wordt gedaan, in de ochtendspits tussen 6:30 en 9:30. De absolute verschillen per stad en binnen een stad kunnen aanzienlijk zijn. Zo stappen er op Amsterdam Centraal ruim 2 keer zoveel reizigers uit dan op Eindhoven Centraal in de ochtendspits (niet in figuur). Het aandeel SOV is op Eindhoven Centraal echter hoger. In Amsterdam checken de meeste studenten met een SOV uit op Amsterdam Centraal, en ook op Amsterdam Zuid en Sloterdijk stappen veel studenten uit. Op Amsterdam Science Park checken minder studenten

met SOV uit, maar is het *aandeel* SOV checkouts wel het hoogst (43%, niet in figuur). In Eindhoven zijn er veel minder stations, en stapt het gros van zowel reizigers met als zonder SOV uit op Eindhoven centraal. Op station Eindhoven Strijp-S stappen duidelijk minder personen met een SOV uit, alhoewel het aandeel studenten ten opzichte van het totaal wel relatief hoog is (41%, niet in figuur).

Figuur 39 Gemiddeld aandeel checkouts per week (maandag tm vrijdag) met en zonder SOV bij NS-stations in Amsterdam tussen 6:30 en 9:30. Bron: NS realisatiedata 2024.



Figuur 40 Gemiddeld aandeel checkouts per week (maandag tm vrijdag) met en zonder SOV bij NS-stations in Eindhoven tussen 6:30 en 9:30. Bron: NS realisatiedata 2024.

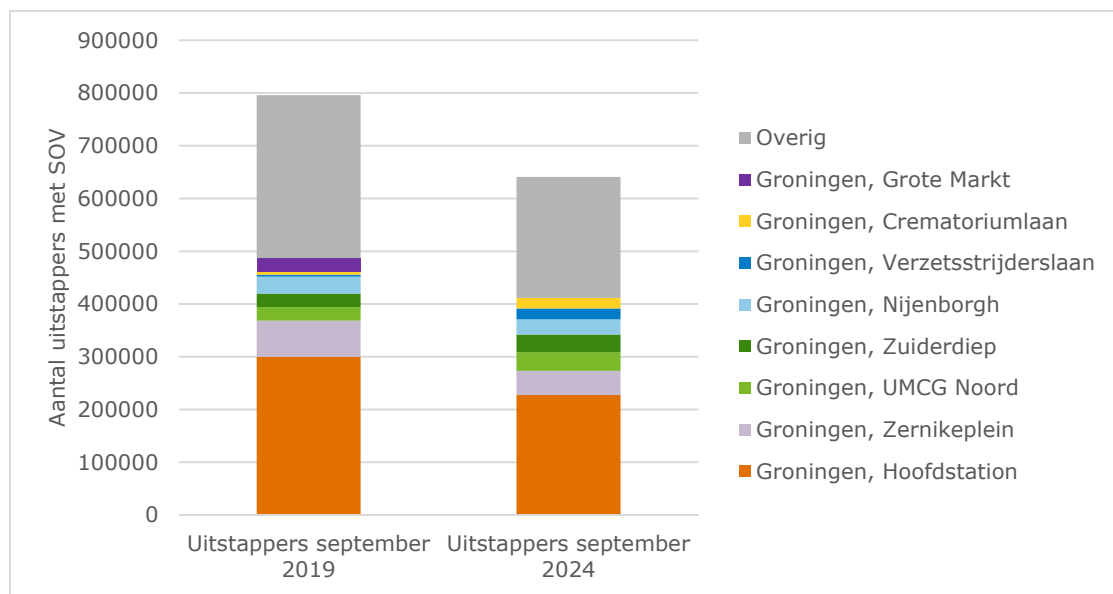


De diversiteit aan ov-bestemmingen waarnaar studenten met een SOV reizen met de bus binnen een stad illustreren we aan de hand van data over Groningen. Daarbij kunnen we de data uit september 2024 vergelijken met de data uit september 2019 om te kijken hoe dit verandert over de tijd. In Figuur 41 staat voor beide periodes het aantal checkouts weergegeven voor de belangrijkste haltes van die periodes. Wat ten eerste opvalt is dat het totaal aantal uitstappers duidelijk lager is in september 2024 dan in september 2019. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met weersomstandigheden. Als het weer in september 2019 slechter was kan het dat meer studenten de bus namen i.p.v. de fiets of lopen dan in 2024 als het toen beter weer was in deze maand. Historische weerdata laat ook zien dat er in september 2024 een gemiddeld hogere temperatuur en meer zonuren waren dan in september 2019¹⁰. Duidelijk is wel dat dit resultaat overeenkomt met de landelijke analyses in Hoofdstuk 3 waaruit blijkt dat het gebruik van het ov onder studenten in deze periode is gedaald. Wat betreft de verdeling over haltes is te zien dat veel studenten met SOV uitstappen op Groningen hoofdstation, waarschijnlijk om daar vervolgens op de trein (naar huis) te stappen. Na Groningen Hoofdstation komt de halte

¹⁰ <https://weerstatistieken.nl/de-bilt/2019/september> o.b.v. data KNMI.

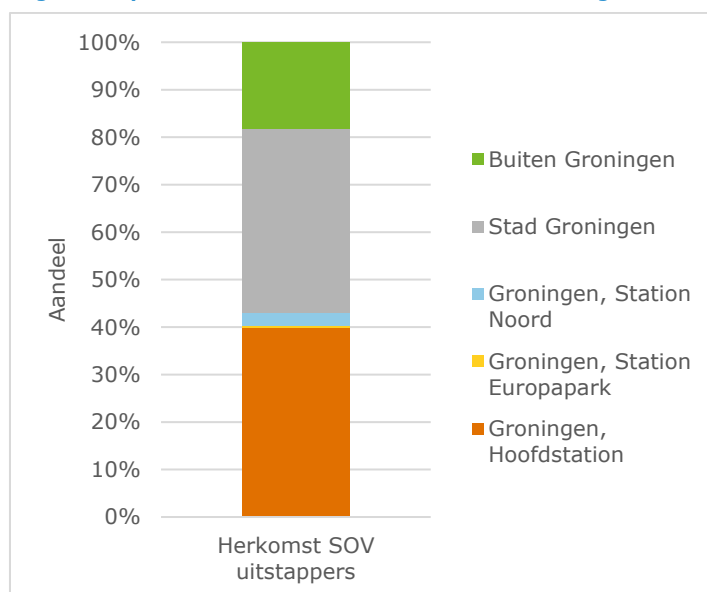
Zernikeplein duidelijk naar boven als veel gebruikte halte. Zoals eerder besproken liggen op deze onderwijscampus ook belangrijke hbo- en wo- locaties. Het verschil in uitstappers tussen Zernikeplein en haltes zoals UMCG Noord en Zuiderdiep is duidelijk wel kleiner geworden.

Figuur 41 Totaal aantal uitstappers op doordeweekse dagen in september met SOV in Groningen bij verschillende haltes. Bron: data OV-bureau Groningen-Drenthe



Naast bovenstaande analyse kunnen we ook zien waar uitstappers met een SOV in Groningen vandaan komen. Hierbij maken we onderscheid naar de drie treinstations (Hoofdstation, Europapark en Station Noord), overig in de stad Groningen en overig buiten de stad Groningen. Daarnaast hebben we een reeks aankomsthaltes geselecteerd die bij mbo-, hbo- en/of wo-locaties liggen. In Figuur 42 is te zien dat 40% van de bus uitstappers bij deze haltes in Groningen van het Hoofdstation komen. Waarschijnlijk reizen zij met de trein naar dit station waarna ze de bus nemen. Een veel minder hoog aandeel komt van station Europapark (1%) en station Noord (3%). Een aanzienlijk deel komt van overige haltes in de stad Groningen, namelijk 39%. 18% komt met de bus van buiten de stad Groningen naar een halte in de stad Groningen.

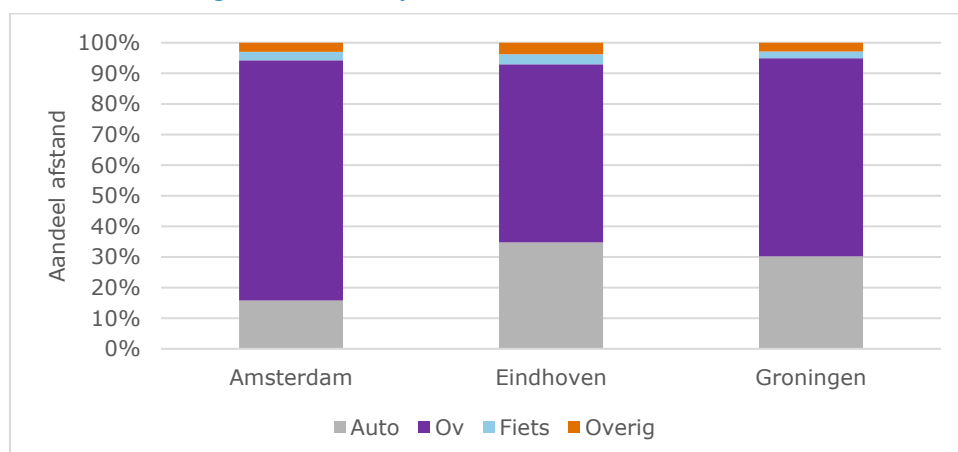
Figuur 42 Aandelen herkomsten voor uitstappers met SOV bij mbo-, hbo- en wo-locaties op doordeweekse dagen in september 2024. Bron: data OV-bureau Groningen-Drenthe 2024.



4.2.2 Vervoerwijze gebruik van en naar steden

In Figuur 43 is te zien welk aandeel, op basis van afstand, door studenten met verschillende vervoerwijzen wordt afgelegd van en naar de drie casussteden. Van en naar Amsterdam wordt de meeste afstand afgelegd met het ov en het minste met de auto vergeleken met Eindhoven en Groningen. In Groningen is het aandeel auto duidelijk hoger en het aandeel auto voor Eindhoven is nog iets hoger. Dit kan deels verklaard worden door de ligging van de steden; dat wordt ook genoemd in de interviews. Zo liggen Eindhoven en Groningen in meer regionaal gebied waar de opties tot het parkeren van de auto waarschijnlijk beter zijn dan in Amsterdam en de bereikbaarheid van onderwijslocaties per ov mogelijk relatief slechter. Daarnaast is het type student dat naar de stad reist relevant. In het vorige hoofdstuk hebben we gezien dat mbo-studenten vaker met de auto reizen en in Paragraaf 4.1 kan worden gezien dat een hoger aandeel van de studenten in Eindhoven een mbo-student is (35%) dan in Amsterdam (24%) en Groningen (23%). Daardoor hebben mbo-studenten dus ook een grotere invloed op het gemiddelde reisgedrag van en naar Eindhoven.

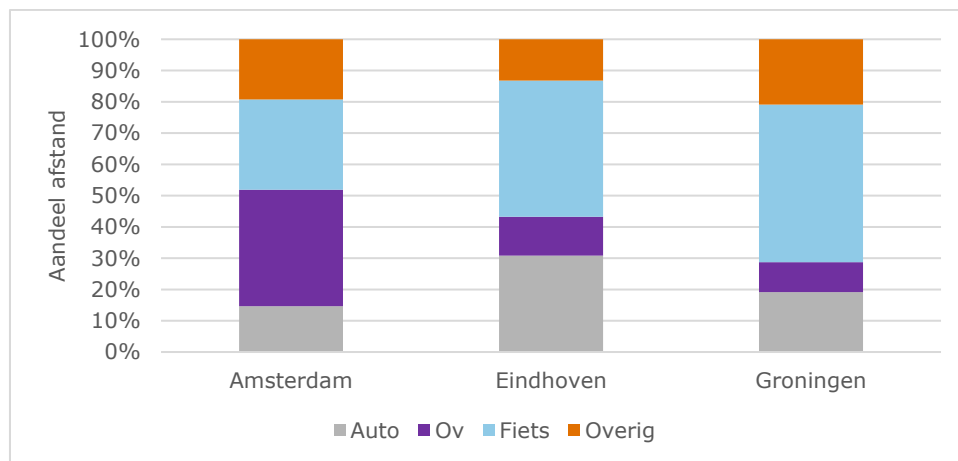
Figuur 43 Modal split o.b.v. afstand voor verplaatsingen van en naar casussteden door studenten. Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



4.2.3 Vervoerwijze gebruik binnen steden

Het vervoerwijze gebruik binnen steden (op basis van afstand) geeft zoals is te verwachten een duidelijk ander beeld dan het vervoerwijze gebruik van en naar steden (Figuur 44). In Amsterdam is het relatief hoge aandeel ov kenmerkend. In Groningen wordt er veel gefietst vergeleken met de andere steden. In Eindhoven valt wederom het relatief hogere aandeel autogebruik op. Net zoals bij het vervoerwijzegebruik van en naar steden lijken hierbij zowel de kenmerken van de stad zelf als de verdeling van de type studenten per stad onderliggend te zijn aan deze verschillen. Zo heeft Amsterdam metro, tram en bus waarmee studenten zich binnen de stad kunnen voortbewegen, terwijl in Eindhoven en Groningen de bus de enige optie is qua openbaar vervoer. Daarnaast kan een reiziger in Amsterdam zich per trein binnen de stad verplaatsen, terwijl dit bij Groningen en Eindhoven veel minder voor de hand ligt vanwege het beperkte aantal treinstations. Dit kan invloed hebben op de mate van ov gebruik. Ook de totale afstanden die binnen de stad moeten worden afgelegd zijn voor de vervoerwijzekeuze relevant. Zo is in Paragraaf 4.2.6 ook te zien dat studenten bij verplaatsingen binnen Amsterdam voor onderwijs meer afstand afleggen dan binnen Eindhoven of Groningen, wat het ov een aantrekkelijkere optie kan maken.

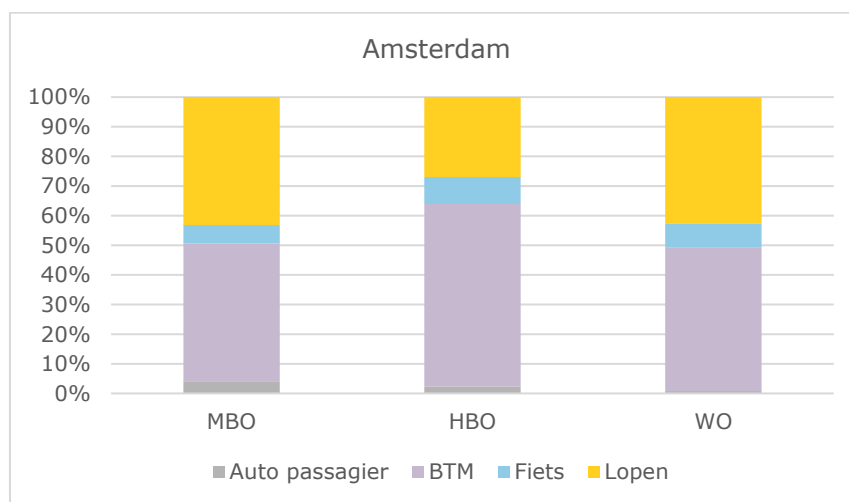
Figuur 44 Modal split o.b.v. afstand voor verplaatsingen binnen casussteden door studenten. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



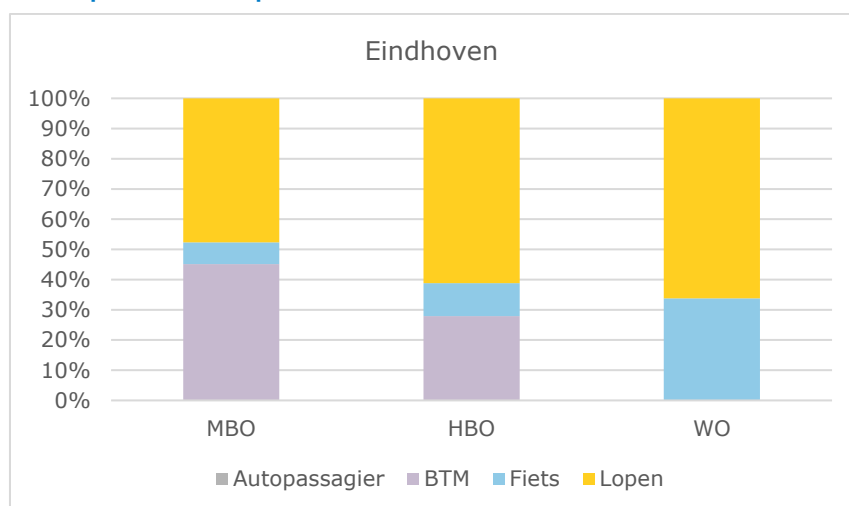
4.2.4 Natransport trein

Op basis van enquête data van de NS kunnen we ook iets zeggen over de vervoerwijzekeuze voor het natransport bij de trein in Amsterdam en Eindhoven (de reis van station naar de onderwijslocatie). In Figuur 45 en Figuur 46 staan de modal splits voor het natransport van de trein voor deze twee steden met onderscheid naar het type student. Daarbij valt ten eerste op dat, net zoals bij de algemene analyse rond de modal split in deze steden in de voorgaande alinea, het ov (bus, tram en metro) in Amsterdam vaker wordt gebruikt als natransport dan in Eindhoven. In Amsterdam is er relatief weinig variatie in de vervoerwijzen die worden gebruikt als natransport tussen type studenten. Alleen hbo-studenten gebruiken de bus, tram en metro duidelijk iets meer. Dit heeft mogelijk te maken met de locaties van hbo onderwijs in Amsterdam. De verschillen tussen typen studenten zijn duidelijk groter in Eindhoven. Daar gaan alle wo'ers, en veel van de hbo'ers te voet of per fiets naar hun onderwijslocatie. Wat logisch is en ook aansluit bij de focusgroepen aangezien de TU/e onderwijslocaties en veel van de hbo-onderwijslocaties op de campus nabij het hoofdstation zijn gesitueerd (zie ook Paragraaf 4.1).

Figuur 45 Modal split van natransport na een NS treinreis in Amsterdam. Bron: NS ritten onderzoek 2023.



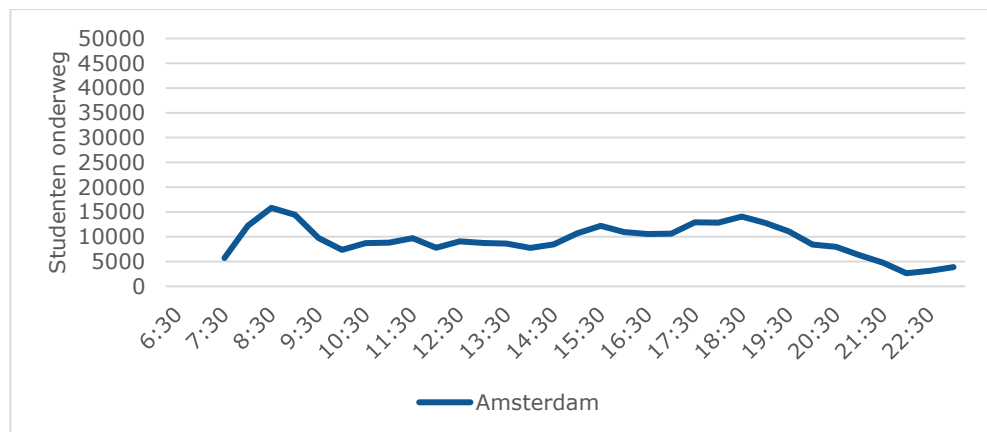
Figuur 46 Modal split van natransport na een NS treinreis in Eindhoven. Bron: NS ritten onderzoek 2023.



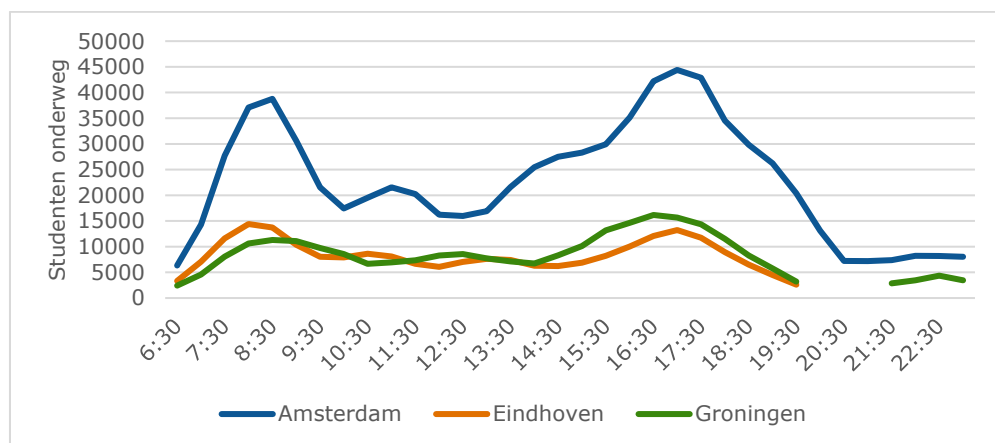
4.2.5 Tijdstippen

Figuur 47 laat zien hoeveel studenten in een half uur onderweg zijn voor een verplaatsing *binnen* Amsterdam op een gemiddelde doordeweekse dag. Figuur 48 laat juist zien hoeveel studenten onderweg zijn per half uur blok voor verplaatsingen *van en naar* alle drie de casussteden op een gemiddelde doordeweekse dag. Aangezien er meer studenten studeren in Amsterdam dan in Groningen of Eindhoven (Paragraaf 4.1) is het logisch dat binnen en van en naar Amsterdam de meeste studenten reizen. Amsterdam is dan ook de enige casusstad waarvoor de steekproef van verplaatsingen binnen de stad door studenten groot genoeg is om een tijdsanalyse voor te maken. Voor alle steden valt op dat er duidelijke spitspieken bestaan bij de verplaatsingen van en naar steden. Voor Amsterdam zien we ook voor de verplaatsingen binnen steden een duidelijke ochtendspits en een (wat minder duidelijke) avondspits. Bij de verplaatsingen van en naar steden is de piek in de ochtendspits iets later in Groningen en in de avondspits in Groningen juist iets eerder.

Figuur 47 Gemiddeld aantal studenten onderweg per 30-minutenblok op een gemiddelde doordeweeks dag voor verplaatsingen binnen de casussteden. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.

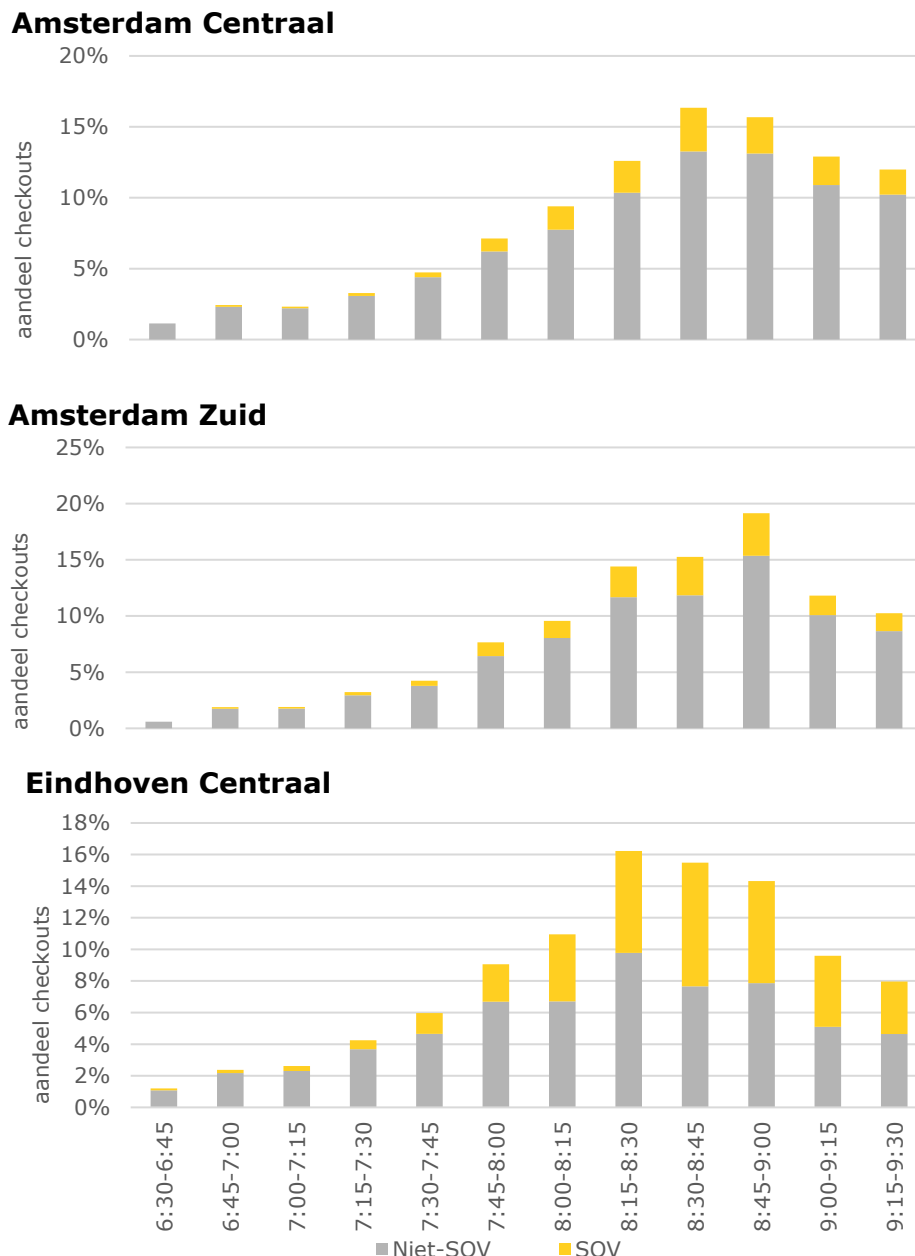


Figuur 48 Gemiddeld aantal studenten onderweg per 30-minutenblok op een gemiddelde doordeweeks dag voor verplaatsingen van en naar de casussteden. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



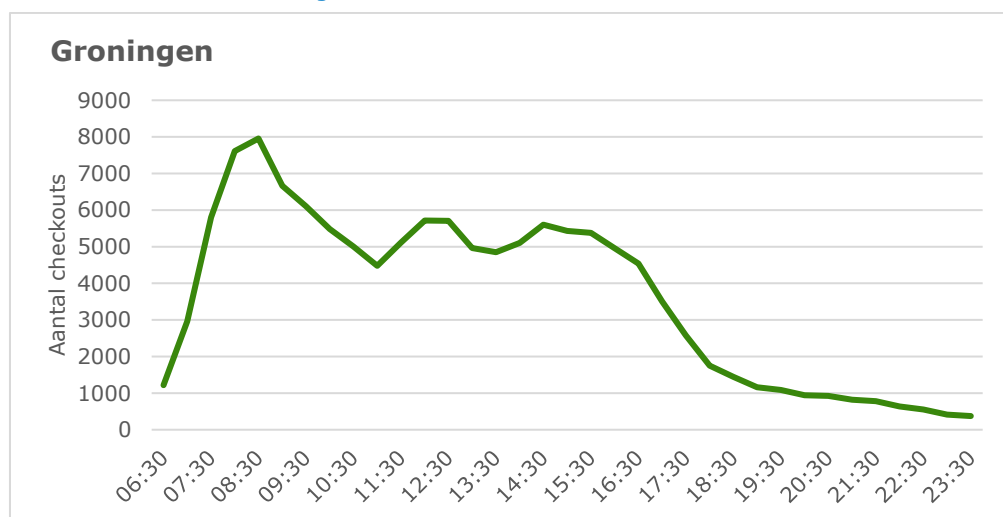
In Figuur 47 en Figuur 48 is te zien dat in en van en naar Amsterdam veel studenten reizen. Amsterdam is echter ook een grote stad vergeleken met bijvoorbeeld Eindhoven. Op Amsterdam Centraal stappen tussen 6.30 en 9.30 ongeveer 2x zoveel mensen uit als op Eindhoven Centraal. In Figuur 49 is te zien welk aandeel van de checkouts met het studentenreisproduct zijn op Amsterdam Centraal en Zuid, en Eindhoven Centraal. Alhoewel het absolute aantal studenten dat van en naar Amsterdam reist groter is dan in Eindhoven, is het aandeel personen dat met een studentreisproduct uitcheckt op een station in de stad juist duidelijk hoger in Eindhoven.

Figuur 49 Het aandeel checkouts met SOV en zonder SOV voor treinstations Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Eindhoven Centraal per 15 minutenblok in een gemiddelde ochtendspits. Bron: NS realisatiedata 2024.



Voor casusstad Groningen hebben we geen data voorhanden waarmee we een tijdsanalyse voor treinen kunnen doen. Wel kunnen we aan de hand van data van het ov-bureau Groningen Drenthe iets zeggen over het aantal checkouts met het SOV in bussen binnen Groningen naar tijdstip. Dit is te zien in Figuur 50. Wat opvalt in dit figuur is dat er een zeer duidelijke ochtendspits is, met daarnaast een lunchspits en een avondspits. Zie Bijlage E voor meer van deze figuren in andere steden in Nederland. Daarin is te zien dat het aandeel SOV-gebruikers ten opzichte van alle reizigers, sterk verschilt tussen de steden. In sommige steden loopt dat aandeel op tot over de helft in (een deel van) de ochtendspits.

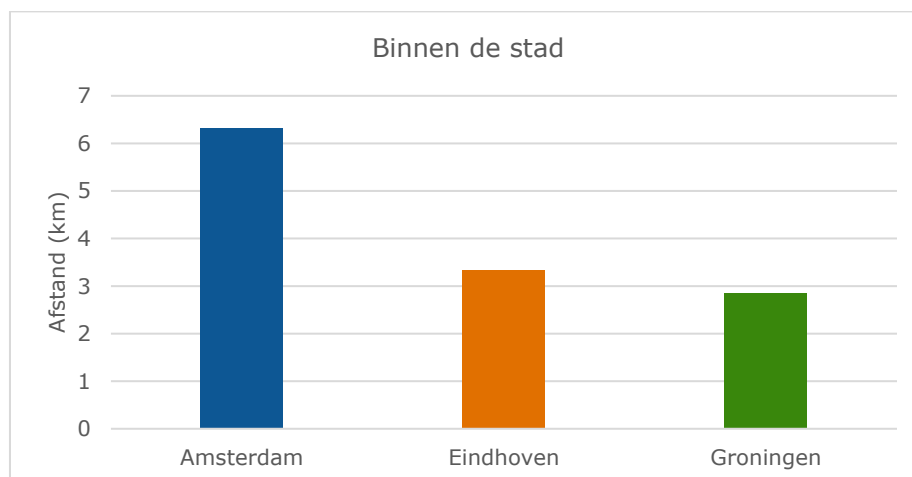
Figuur 50 Gemiddeld aantal checkouts met SOV bij bushaltes binnen Groningen op een doordeweekse dag. Bron: data OV-bureau Groningen-Drenthe 2024.



4.2.6 Reisafstanden voor onderwijs

De afstand van een gemiddelde verplaatsing binnen de steden (oftewel waarbij het start- en eindpunt van de verplaatsingen binnen een stad ligt) voor het motief onderwijs verschilt duidelijk tussen de casussteden. De gemiddelde afstand die binnen Amsterdam wordt afgelegd om naar onderwijs te gaan, waarschijnlijk voornamelijk door hen die ook in Amsterdam wonen, is 6,3 km. Voor Eindhoven en Groningen is dit respectievelijk 3,3 km en 2,8 km (Figuur 51). Dit verschil valt o.a. te verklaren door het feit dat Amsterdam een grotere stad is dan Eindhoven en Groningen. Daarmee is het ook logisch dat studenten die binnen Amsterdam wonen langere afstanden moeten afleggen om bij hun studie in Amsterdam te komen, dan studenten die bijvoorbeeld in Groningen wonen en naar hun studie in Groningen gaan. Ook de indeling van een stad en de locaties van (student)woningen en onderwijsinstellingen spelen hierbij een rol.

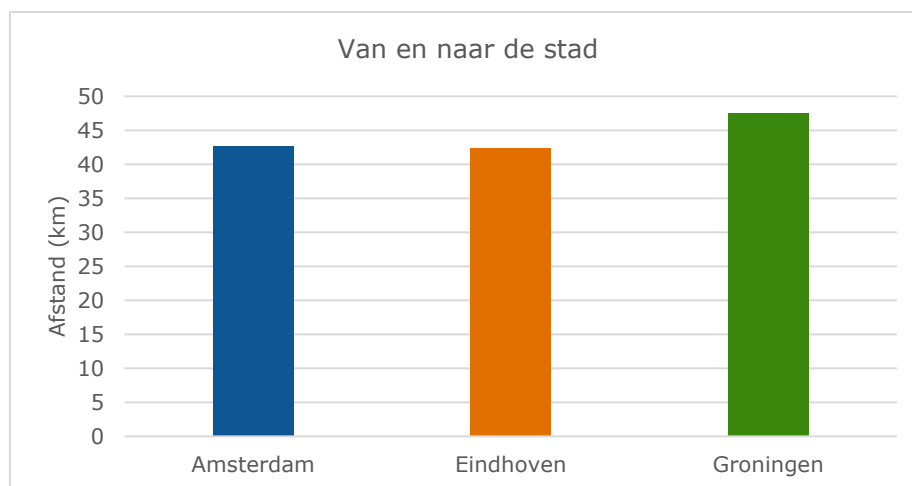
Figuur 51 Gemiddelde afstand van verplaatsing voor onderwijs binnen casussteden voor studenten. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



De gemiddelde afstand van een verplaatsing voor onderwijs van en naar de casussteden verschilt minder sterk onderling. Deze is voor Groningen het hoogst (48 km) gevolgd door Amsterdam (43 km) en Eindhoven (42 km) (Figuur 52). De gemiddelde afstand voor onderwijs naar Amsterdam is daarmee overigens hoger

dan voor de overige G4 steden, waar de gemiddelde afstand van en naar de stad voor onderwijs tussen de 32 en 38 km is.

Figuur 52 Gemiddelde afstand van verplaatsing voor onderwijs van en naar casussteden voor studenten. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



4.3 Reflectie: het belang van context

Dit hoofdstuk liet zien dat het reisgedrag van studenten duidelijk verschilt per casusstad en daarmee dus ook contextafhankelijk is. We zien daarbij een aantal, soms overlappende, factoren die relevant (lijken te) zijn. Ten eerste **de verdeling van de type studenten** in een stad. In Hoofdstuk 3 hebben we al gezien dat het reisgedrag sterk kan variëren tussen mbo, hbo en wo-studenten. Het aandeel mbo, hbo en wo-studenten heeft daarmee dus ook invloed op het gemiddelde reisgedrag van studenten in en van en naar een stad. Zo is het aandeel mbo-studenten in Eindhoven relatief hoog, wat deels verschillen in vervoerwijze gebruik van studenten tussen deze stad en de overige casussteden kan verklaren. Ten tweede is **de ruimtelijke context** relevant. Daarbij zien we bijvoorbeeld dat binnen Amsterdam langere afstanden worden afgelegd voor onderwijs. Dit relateert waarschijnlijk deels aan het feit dat deze stad relatief groot is vergeleken met de overige casussteden. Echter is ook de spreiding van onderwijslocaties over een stad en de plekken waar studenten (kunnen) wonen daarvoor relevant. Dit kan ook relateren aan het vervoerwijzegebruik: als langere afstanden moeten worden afgelegd kan eerder voor het ov worden gekozen dan voor lopen of de fiets. Het vervoerwijzegebruik relateert ook aan een derde factor, namelijk **het beschikbare transportsysteem**. We zien bijvoorbeeld dat in Amsterdam het ov veel gebruikt wordt t.o.v. de andere casussteden. Dit kan samenhangen met de vele ov opties die er zijn binnen Amsterdam. Naast de bus die in alle casussteden beschikbaar is kan binnen Amsterdam immers ook gebruik worden gemaakt van de metro, tram of trein. Als laatste zijn natuurlijk **de start- en eindtijden van onderwijs** per stad zeer relevant voor de tijdstippen waarop studenten reizen. Zo zien we in Groningen onder studenten een iets latere ochtendspitspiek dan in de andere twee casussteden. Verschillen in de roostering van onderwijs in de verschillende (casus)steden (al dan niet vanwege onderlinge afspraken, zie ook hoofdstuk 7) kan hierop van invloed zijn, al kunnen we hierover op basis van de analyse geen harde conclusies trekken.

5 Begrip van het gedrag

Dit hoofdstuk is bedoeld om meer inzicht te krijgen in de factoren die het reisgedrag bepalen van studenten. De nadruk ligt hierbij op *onderwijsverplaatsingen*. Waarom reizen studenten zoals ze reizen naar hun studie? De focusgroepen zijn de voornaamste bron voor de inzichten. Deze zijn aangevuld met resultaten uit de interviews en literatuur.

In de focusgroepen ligt de focus op de dagelijkse keuzes voor activiteiten en reisgedrag (de kortetermijnbeslissingen in het conceptueel model in kader 2.1). Maar er wordt eerst kort stil gestaan bij het besluit over waar de student is gaan studeren en of hij of zij daarvoor is verhuisd (Paragraaf 5.1). Vervolgens worden de dagelijkse keuzes voor reisgedrag voor onderwijs verdeeld in 3 paragrafen: de keuze om thuis te blijven voor studie of naar een onderwijslocatie te gaan (Paragraaf 5.2), de keuze voor vervoermiddel (5.3) en de keuze voor het tijdstip (5.4). De overige elementen uit het conceptuele model (kader 2.1) zoals gewoontegedrag, voorkeuren en attitudes, alsmede de individuele barrières en sociale omgeving zijn op een directe of indirecte manier besproken in de focusgroepen. Daar waar inzichten over die factoren niet direct vallen onder 1 van de vier hierboven genoemde keuzes, bespreken we die in de laatste paragraaf (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).

5.1 Factoren van invloed op woonlocatie en studiekeuze

Zoals hiervoor beschreven wordt het reisgedrag van studenten uiteraard mede bepaald door waar men woont ten opzichte van de studielocatie (als gevolg van een middellangetermijnkeuze). In de focusgroepen met studenten is gevraagd naar de redenen waarom ze voor de studie in die stad hebben gekozen, en de rol van hun woonlocatie daarin. Daarin zijn grofweg 2 groepen aan te wijzen: de studenten die verhuizen voor hun studie, en de studenten die 'thuis' blijven wonen. Het aandeel thuiswonenden verschilt sterk per onderwijstype zoals Paragraaf 3.2 laat zien.

5.1.1 *Studenten die niet zijn verhuisd voor studie*

De studenten die een studie hebben gekozen die te bereiken is vanuit hun woonlocatie, betreffen vaak studenten die bij hun ouder(s) zijn blijven wonen. Dit zijn met name jonge studenten en mbo-studenten. Het omvat ook enkele studenten die al zelfstandig woonden, bijvoorbeeld omdat ze al eens zijn verhuisd voor een eerdere studie of omdat bij familie wonen geen gewenste optie is. De volgende factoren vallen op in hun studiekeuze. Van de studenten die nog bij familie wonen, uitten meerderen een duidelijke voorkeur voor de leefstijl (dat sluit aan bij theorie van de *hierarchical decision structure*) om vooralsnog 'thuis' te blijven wonen: ze hebben **geen behoefte aan zelfstandig wonen**. Dat wordt met name genoemd door studenten die zichzelf daarvoor te **jong** vinden. Bij anderen is het meer een pragmatische keuze: ze noemen de **hoge kosten van zelfstandig wonen**, en het **gebrek aan woonruimte**, en ook wel de **stress van woonruimte zoeken**. Of ze vinden hun huidige woonplaats simpelweg een fijne woonplek, bijvoorbeeld vanwege de **aantrekkelijkheid van de stad**, hun bestaande **sociale netwerk**, en andere activiteiten zoals een bijbaan. De keuze voor de woonlocatie staat dus vast, en vanuit daar kiezen ze pragmatisch een studie die te bereiken is vanuit hun woonplek zodat ze hun **studie kunnen combineren met andere activiteiten**. De factor **afstand** (dan wel reistijd) is dus een bepalende factor geweest in hun optie-set van studies. Enkelen noemden ook wel dat ze daardoor een suboptimale keuze hebben gemaakt qua studie en bijvoorbeeld een studie op hbo niveau zijn gaan doen, omdat ze voor de wo-variant moesten verhuizen.

Je ziet nauwelijks mbo'ers op kamers, vooral omdat het niet te betalen is en kamers niet makkelijk te krijgen zijn. [Amsterdam mbo-student]

Ik wilde thuis blijven wonen; ik had 2 klassen overgeslagen en was jong toen ik ging studeren – heb me daarom alleen georiënteerd op de VU en UvA wat aan te reizen is vanuit mijn woonplaats en heb niet buiten de regio gekeken. [Amsterdam wo-student]

Mijn studie op wo-niveau zou in Wageningen zijn, maar dat was gewoon veel te ver. Met de keuze voor hbo heb ik ook geen stress om een woning te moeten regelen. [Amsterdam hbo-student].

Deze redenen van studenten om thuis te blijven wonen, komen deels overeen met een vragenlijstonderzoek onder studenten (ABF research, 2025). Onder mbo-studenten die thuis wonen, geeft 73% aan geen behoefte te hebben om uit huis te gaan. 17% noemt kosten als reden en 5% geeft aan dat ze geen geschikte woning kunnen vinden. Onder hbo en wo-studenten die thuis wonen, geeft een kwart (23%) aan geen behoefte te hebben om uit huis te gaan. Onder hen is betaalbaarheid (43%) de meest genoemde reden om thuis te blijven wonen.

5.1.2 *Studenten die wel zijn verhuisd voor studie*

Bij studenten die zijn verhuisd voor hun studie, heeft vaak de factor **studiekeuze** zwaar meegewogen. Zij wilden een studie doen die enkel op een specifieke locatie wordt gegeven, of hadden voorkeur voor het curriculum van de studie in een specifieke stad. Ook de reputatie van de **onderwijsinstelling** kan daarin doorslaggevend zijn. Anderen geven aan dat ze in de eerste plaats kiezen voor de **aantrekkelijkheid van een stad**, en minder weging gaven aan het curriculum van de aanwezige studies. Zo noemen deelnemers bijvoorbeeld dat ze voor het bruisende Amsterdam, of het gezellige Groningen hebben gekozen, en het studentenleven daar wilden omarmen. Van de studenten die zelfstandig zijn gaan wonen, geeft een deel ook aan dat ze de wens hadden voor **zelfstandig wonen**, maar enkelen geven ook aan dat ze wel moesten verhuizen om hun studie van voorkeur te doen. Studenten die verhuizen voor hun studie, hebben vaker een hogere **leeftijd**.

Ik had voor de VU gekozen, eigenlijk vooral voor de diversiteit, want ik zat op een hele witte middelbare school, dus ik was wel toe aan iets anders. Daarnaast vond ik Amsterdam ook een hele leuke stad. [Amsterdam wo]

Ik wilde graag zelfstandigheid en het sociale leven, en met al dat heen-en-weer reizen zit je toch minder in het studentenleven. [Groningen wo-student]

Ik kom oorspronkelijk uit de buurt van Nijmegen en ik wilde juist graag ergens anders studeren. Ik vind de campus in Groningen, het academiegebouw heel mooi, dus eigenlijk ben ik daarvoor gevallen. [Groningen wo-student]

Bij de internationale studenten noemen enkelen dat ze in de eerste plaats kiezen voor het **land** en in mindere mate voor de stad. Vervolgens moeten ze uiteraard verhuizen voor hun studie. De keuze voor een specifieke studie en woonlocatie lijkt bij hen daarom nog sterker af te hangen van de **onderwijsinstelling** en **studiekeuze**. Hoewel met name de 2 internationale studenten in Amsterdam de **aantrekkelijkheid van de stad** noemen vanwege o.a. de aanwezigheid van veel internationale studenten, leuke plekken en studentenleven.

I mainly chose the Netherlands. And I picked Groningen mostly because of the programme. And because the scholarship was offered in this university. So it was not about the city. [International Groningen wo-student]

5.2 Invloedfactoren bij de keuze om thuis te studeren of naar de onderwijslocatie te gaan

Met studielocatiekeuze bedoelen we de dagdagelijkse keuze tussen thuis blijven om te studeren, of naar een onderwijslocatie te reizen voor studie. In de focusgroepen werd de deelnemers gevraagd naar de redenen daar achter. Tekstkader 5.1 geeft daarnaast een kwantitatief beeld van hoe vaak studenten online onderwijs volgen, en in hoeverre ze het een goed alternatief achten voor fysieke aanwezigheid.

5.2.1 Vaak geen keuze vanwege aanwezigheidsplicht

Bij veel van de onderwijsverplaatsingen, noemen studenten niet (of niet het gevoel) de keuze te hebben om thuis te studeren vanwege de **noodzaak of plicht om aanwezig** te zijn. Het verschilt per onderwijstype en studie in hoeverre aanwezigheid op locatie noodzakelijk is. Vooral mbo- en eerstejaars hbo-studenten noemen dat het bij hun contacturen noodzakelijk is om op locatie te zijn. Wo-studenten en ouderejaars hbo-studenten geven aan meer vrijheid te hebben, maar ook zij noemen dat het afhangt van de activiteit. Onderwijsactiviteiten met noodzaak om aanwezig te zijn omvatten onder andere tentamens/toetsen en practica. Ook afspraken met de docent worden genoemd.

Ik denk dat het gewoon belangrijk is dat je overal aanwezig bent [Groningen mbo-student]

Op het mbo sturen ze je niet allemaal dingen – je moet echt in de les zijn en zelf aantekeningen maken. Of iemand erom vragen. Maar ik ben er liever zelf zodat ik meteen vragen kan stellen. [Eindhoven mbo-student]

Een overlegje van een project kan wel online, maar de meeste werkvormen zijn bij ons fysiek. Colleges enzo worden ook niet opgenomen. [Groningen hbo-student]

Ik ga wel vaak naar de campus om mijn cellen [in het laboratorium] levend te houden. [Groningen hbo-student]

5.2.2 Onderwijsactiviteiten met geen/minder noodzaak tot aanwezigheid

Daarnaast zijn er activiteiten waarin wel voor een deel van de studenten meer keuzevrijheid is om zelf te kiezen waar ze studeren. Dat omvat activiteiten zoals theoretische lessen, zelfstudie, en ook groepsopdrachten. In hoeverre studenten bij die activiteiten de vrijheid krijgen om zelf hun locatie te kiezen, hangt af van onderwijstype en studie maar verschilt ook per docent.

We hebben een verplichte aanwezigheid van 80% geloof ik. Ik zorg dat ik bij elke les ben die ik belangrijk vind. Als ik maar 2 uurtjes les heb – en die lessen zijn Engels en Nederlands – dan vind ik het niet de moeite waard om naar school te komen want dan ben ik langer onderweg dan ik les heb. Dit begrijpt mijn mentor ook wel. [Eindhoven mbo-student]

Indien studenten de vrijheid hebben, hangt de keuze voor thuis blijven dan wel naar de onderwijslocatie of een andere locatie zoals een openbare bibliotheek te reizen, af van verschillende factoren.

Veel van de gesproken studenten hebben een uitgesproken voorkeur voor onderwijsactiviteiten op de onderwijslocatie, ook als dat activiteiten betreft die ook in een online vorm kunnen passen. Bij fysieke aanwezigheid is het laagdrempeliger om vragen te stellen, en feedback ontvangen werkt beter op locatie. Ook vinden velen groepswork finer om fysiek te doen – hoewel sommigen daarvoor ook op andere plekken afspreken zoals de (openbare) bibliotheek. De **sociale dynamiek** en **samenwerking** werkt efficiënter. Wat betreft zelfstudie verschilt het, maar sommigen kunnen zich op locatie beter **concentreren** dan thuis. Een laatste reden

om af te reizen naar de onderwijslocatie is dat men dat bezoek kan **combineren met andere (sociale) activiteiten**.

Zelfstudie doe ik vaak thuis, maar ook regelmatig op de campus. Thuis word ik altijd afgeleid door mezelf. Ga ik stofzuigen en dat soort dingen. [Eindhoven hbo-student]

Ik betaal om fysiek les te krijgen – bij online onderwijs moet je het collegegeld echt halveren! [Eindhoven hbo-student]

Mostly i always go there for the lectures, because my friends go there and I prefer to follow the lecture together- and then we can grab a coffee after class. But I have to do a group project, we always do it online so we all can save time [internationals]

Redenen om voor studie thuis te blijven, is vaak een afweging tussen de **moeite en/of reistijd** van de reis ten opzichte van (de voordelen van) de les te volgen. Als een student maar weinig onderwijsuren heeft staan, kan dat een reden zijn om niet te gaan reizen (zeker als dat aan het begin of einde van de dag staat ingeroosterd of als de reistijd langer is). Studenten die geen SOV hebben (wat een aanmerkelijk deel van de studenten is, zie Paragraaf 3.3), geven ook aan dat **kosten** een extra reden zijn om waar dat kan hun ov-verplaatsingen te mijden. Met name als het **onderwijs online** wordt aangeboden, zijn studenten eerder geneigd thuis te blijven. Degenen die thuis een betere **concentratie** hebben, blijven ook voor zelfstudie liever thuis.

Ik heb geen SOV meer, maar wil deze master nog doen in Amsterdam [woont in Utrecht]. Gaat een dure grap worden. Ik ga het zo creatief mogelijk plannen– als ik iets online kan volgen en daarmee de kosten kan drukken.. [Amsterdam wo-student]

In de 2 weken voor de tentamens komen colleges (direct) online. Dan ga ik een stuk minder vaak naar Groningen en blijf ik thuis omdat ze toch direct online te bekijken zijn. [Groningen wo-student]

Zelfstudie doe ik meestal thuis, vind ik fijner – rustiger enzo. [Eindhoven hbo-student]

Mijn opleiding is flexibel: het is je eigen keuze en verantwoordelijkheid waar je afsprekt voor groepswork. Vaak kunnen we groepswork goed online doen via Teams. Met name mensen die ver moeten reizen vinden dat vaak chill [Eindhoven hbo-student]

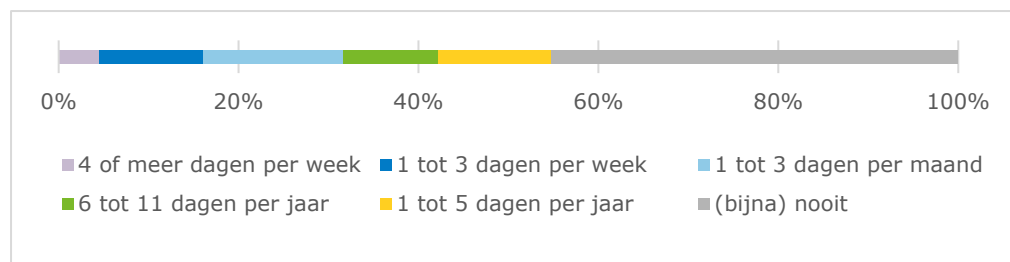
Daarnaast valt op dat veel studenten activiteiten al slim proberen te plannen door groepswork te plannen op dagen dat ze onderwijs hebben. Studenten die dichtbij wonen, vinden het soms juist fijn om voor elke vorm van (zelf)onderwijs naar locatie te komen.

Bij groepswork ligt het eraan over er mensen tussen zitten die verder moeten reizen. Dan is het makkelijk voor hun om die groepswork te combineren op een dag dat we er al moeten zijn. [Groningen hbo-student]

Kader 5.1: Gedrag en voorkeuren voor online versus fysiek onderwijs

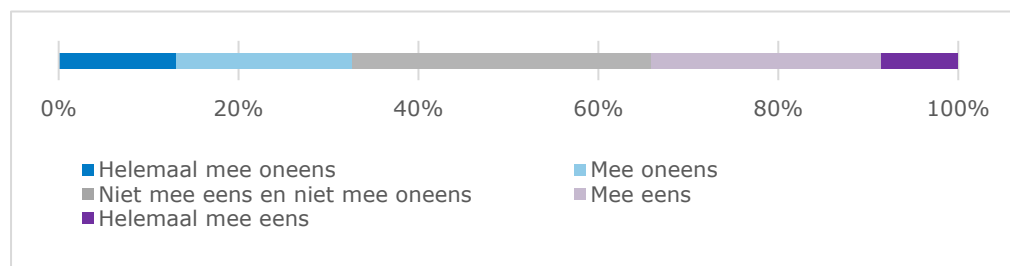
Een belangrijke verandering tussen 2018/'19 en 2022/'23 is de toename in het gebruik van en de mogelijkheden voor online onderwijs. In 2025 zijn in het Mobiliteitspanel Nederland (MPN¹¹) van het KiM een aantal stellingen over digitaal onderwijs voorgelegd aan personen die onderwijs volgen, waaronder zo'n 200 studenten. Alhoewel deze groep studenten niet (volledig) representatief is voor alle studenten in Nederland kunnen we hiermee wel de rol van online onderwijs verkennen. In Figuur 53 is te zien dat zo'n 55% van deze studenten wel eens online onderwijs volgt. Zo'n 17% (niet in figuur) geeft aan tenminste 1 volledige dag per week online onderwijs te volgen.

Figuur 53 Frequentie online onderwijs onder studenten. Bron: MPN 2025.



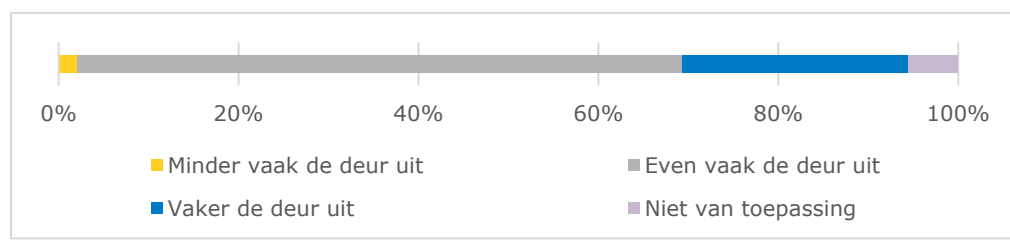
De meningen zijn sterk verdeeld over de vraag of thuisonderwijs een goed alternatief is voor fysiek naar de onderwijslocatie gaan, zie ook Figuur 54. Ongeveer een derde van de studenten vindt online onderwijs geen goed alternatief, ongeveer een derde heeft hier geen mening over, en ongeveer een derde vindt online onderwijs wel een goed alternatief voor fysiek onderwijs.

Figuur 54 Stelling: online onderwijs is voor mij een goed alternatief voor fysiek naar een onderwijslocatie gaan. Bron: MPN 2025.



Ongeveer tweederde van de studenten geeft in 2025 aan dat wanneer er geen online mogelijkheden zouden zijn voor onderwijs zij nog steeds even vaak de deur uit zouden gaan voor onderwijs (Figuur 55). 25% geeft aan vaker de deur uit te gaan voor onderwijs wanneer er geen optie zou zijn voor online onderwijs.

Figuur 55 Verandering in reisgedrag als er geen online onderwijs meer zou zijn voor studenten. Bron: MPN 2025.



¹¹ Voor meer informatie zie: Hoogendoorn-Lansier, S., N. Schaap & M.-J. Olde Kalter (2015). *The Netherlands Mobility Panel: An innovative design approach for web-based longitudinal travel data collection. 10th International Conference on Transport Survey Methods, Transportation Research Procedia 11 (2015) pp 311-329.*

5.3 Factoren van invloed op keuze voor een vervoermiddel

De keuzeset aan vervoermiddelen waaruit een student *kan* kiezen, wordt logischerwijs voor een groot deel bepaald door de woon-studieafstand. **Afstand** speelt wat dat betreft een doorslaggevend rol in de hoofdvervoermiddelkeuze. We maken daarom onderscheid tussen studenten die op grotere afstand van hun studie wonen, en studenten die dichterbij wonen.

Bij grotere afstanden is de student vaak aangewezen op het ov

Voor veel studenten die relatief ver af wonen van hun studie, geldt dat ze zijn aangewezen op het openbaar vervoer en dan met name de trein. De grens vanaf wanneer de fiets niet meer als optie wordt gezien verschilt, maar deelnemers noemen vaak 30 minuten als maximale reistijd per fiets¹². In kader 5.2 gaan we nader in op de bereikbaarheid van onderwijs en welke reistijden studenten daarin acceptabel vinden. Die maximale reistijd per fiets kan overigens ook veranderen, na gewenning:

I started biking just to university, 20-25 minutes. Then I got a job which was 30-35 by bike. So I just got used to it little by little. If you can do 30 minutes, you can also bike for 35 minutes – and if you can do 35, you can do 40. [internationale student]

Eigen gemotoriseerd vervoer wordt maar door weinig studenten gebruikt (zie ook Paragraaf 3.5) vanwege de **kosten**. Een deel van de studenten heeft (soms) toegang tot een auto uit het huishouden. Studenten hebben doorgaans een laag inkomen en zijn dus prijsgevoelig. Voor het merendeel van de studenten is het ov gratis – en ook uit de focusgroepen blijkt dat kosten een belangrijke rol spelen in vervoermiddelkeuze. Desondanks kiezen sommige studenten voor de auto, dat kan onder meer zijn omdat ze zekerheid willen hebben over de reistijd bij **belangrijke onderwijsactiviteiten** zoals een tentamen of toets. Ook **comfort** speelt mee in de keuze voor vervoermiddel, waarbij de auto als comfortabel wordt gezien maar ook de trein door meerderen wordt geprefereerd boven bus tram en metro.

Ik leen wel eens de auto bij mijn ouders voor een paar dagen – dan is het wel verleidelijk om de auto te pakken omdat het sneller is. Kost wel weer benzine, en OV is gratis. Dus dat is de afweging. [Eindhoven wo-student]

Ik vind de trein het meest comfortabel – en dan bedoel ik een trein waarin je lekker kan zitten, niet in de spits wanneer het stampvol zit. Maar in het algemeen vind ik de trein comfortabeler dan de bus en metro. [Amsterdam wo-student]

De afweging tussen ov en alternatieven

Bij studenten die dichterbij hun studie wonen, alsmede bij het voor- en natransport van de trein, zijn meer afwegingen tussen vervoermiddelen mogelijk. De gewone fiets is daarbij het meest prominente alternatief voor het ov, maar ook alternatieven zoals de deelfiets (waaronder ov-fiets), deelscooter, en e-fiets zijn besproken.

In de focusgroepen valt op dat ook als de fiets volgens henzelf een optie is om de afstand te overbruggen, velen alsnog voor het ov kiezen (dat sluit ook aan bij het feit dat de fiets ook bij kleine afstanden vaak niet wordt gepakt, Paragraaf 3.7). Studenten noemen enkele voordelen voor het ov boven de fiets. In de eerste plaats noemen ze dat **ov gratis**/goedkoop is. Deelvervoermiddelen en een e-fiets worden door velen als te duur bestempeld. Het ov is **gezellig** omdat je samen kan reizen, en voor veel verplaatsingen is het **sneller** dan de fiets. Ook wordt genoemd dat het

¹² Uit een representatieve steekproef uit een eerder KiM-onderzoek komt naar voren dat zowel mbo- als hbo-/wo-studenten gemiddeld 25 minuten een acceptabele reistijd vinden naar onderwijs met de fiets. Voor ov is dit 41 minuten (mbo) en 46 minuten (hbo/wo). Voor de auto is het 24 minuten (mbo) en 36 minuten (hbo/wo) (Hamersma & Roeleven, 2024). Zie ook kader 5.2.

ov **comfortabel** is, zeker bij **slechte weersomstandigheden**. Ook wordt genoemd als voordeel dat je **andere dingen kan doen** tijdens een ov-reis, hoewel enkelen ook noemen dat echt studeren lastig is in het ov. Bij de vergelijking ov versus fiets als natransportmiddel wordt naast kosten ook **gedoe** genoemd – waarom een fiets op het station zetten (bij natransport) terwijl het ov gratis is? Daarbij wordt onder meer genoemd dat fietsen vaak worden gestolen.

Volgens mij is een OV-fiets 5 euro per dag al, dus dat wordt een dure grap [Amsterdam wo-student]

Vaak als ik flexibel wil zijn, pak ik het OV want dan kan ik overal komen. Met die fiets ook, maar dat duurt soms langer. Ik vind met OV gaan wel oké binnen de stad. [Amsterdam wo-student]

Liever OV dan fiets – dan kan je zitten, droog. En je kan andere dingen doen ondertussen. [Groningen wo-student]

Een eigen fiets op het station zetten? Beetje veel gedoe.. zodra het slechter weer wordt, pak je sowieso lekker de metro dus.. [Amsterdam wo-student]

Ik heb in het verleden wel eens gepland om in de trein te studeren, maar dat doe ik niet meer. Het zijn geen uurtjes waar je op aan kan – zeker in die beruchte drukke trein. [Groningen wo-student]

Andere deelnemers noemen redenen om de fiets te kiezen boven het ov. De fiets wordt als **flexibel** en **betrouwbaar** gezien, waarbij je **onafhankelijk** bent van bijvoorbeeld een dienstregeling. Ook wordt genoemd dat de fiets **gezond** is. Sommigen vinden de fiets ook **comfortabeler** dan het ov, in de spits althans vanwege de drukte. Ook frequente fietsers noemen wel nadelen van de fiets, waaronder dat je gaat zweten, het kost energie, je fiets kan worden gestolen, er gedoe kan zijn met parkeren, drukke fietspaden, onveilig voelen – en je kan last hebben van de weersomstandigheden. Met name internationale studenten noemen ook onduidelijke verkeerssituaties als nadeel van de fiets.

Sinds ik een kamer heb, ga ik het liefst op de fiets omdat ik niet afhankelijk wil zijn van andere dingen. [Eindhoven hbo-student]

Hard wind and rain – sometimes you don't want to cycle even if the bus takes longer [internationale student]

Ik vind dat fietstochtje wel chill in de ochtend, vind het heel fijn om een beetje te bewegen. [Groningen wo-student]

In de focusgroepen werd deelnemers ook gevraagd naar de e-fiets (dus inclusief fatbike). Er is geen consensus over het **imago** van de e-fiets. Meerdere studenten zijn negatief over de e-fiets en fatbike, met name de hbo- en wo-studenten. In de mbo groepen gaven enkelen aan een fatbike te hebben, en zij waren daar dan ook positief over. Mogelijk is het verschil in imago per onderwijstype, ook een verklaring voor de reden dat mbo'ers meer e-fietsgebruik hebben (zoals gezien in Paragraaf 3.5)

Ik voel me te jong voor een elektrische fiets. Zou me daar een beetje voor schamen. [Groningen wo-student]

Uit andere studies komt een vergelijkbaar beeld naar voren. Enkele andere studies in Nederland hebben ook gekeken naar de keuze van studenten tussen vervoermiddelen. Een onderzoek over fietsstimulering naar onderwijsverplaatsingen onder mbo-studenten (XTNT, 2022) vindt dat in de eerste plaats afstand en tijd, maar daarnaast ook weersomstandigheden en het ontbreken van een rijbewijs het vaakst genoemd worden. Kosten (specifiek gratis ov) zijn een reden voor studenten om voor het ov te kiezen. Over de fiets wordt naast afstand, tijd en weer ook

genoemd dat studenten geen fiets gebruiken omdat ze het niet leuk vinden (omdat ze gaan zweten, ze het kinderachtig vinden, fiets een slecht imago heeft ten opzichte van een scooter), ze het verkeersveilig of sociaal onveilig achten, of het niet praktisch vinden i.v.m. spullen meenemen of ze daardoor andere kleding moeten dragen. Versteijlen et al. (2021) concluderen ook dat reiskosten een belangrijk aspect zijn, alsmede reistijd. Daarnaast noemen zij de rol van de onderwijsactiviteit op vervoermiddelkeuze: indien de student een belangrijke onderwijsactiviteit heeft, pakken sommigen de auto vanwege de hogere betrouwbaarheid ten opzichte van het ov. Een laatste aanvulling op bovenstaande factoren die uit de focusgroep kwamen, is de factor **migratieachtergrond**. Uit eerder KIM-onderzoek (Durand et al., 2023) komt dat Nederlanders met een migratieachtergrond minder vaak de fiets pakken. Naar verwachting geldt dat ook voor Nederlandse studenten met een migratieachtergrond. In hoeverre dat ook vertaalbaar is naar internationale studenten is maar zeer de vraag. Weliswaar komt een deel van de internationale studenten uit een land met een minder aanwezige fietscultuur, maar daar staat tegenover dat internationale studenten relatief vaak in de stad wonen van hun studie (zie Paragraaf 3.2.3; bijna 80% van de internationale studenten woont in de stad van de studie) én de meeste internationale studenten geen SOV hebben.

Kader 5.2 Hoe staat het met de bereikbaarheid van mbo, hbo en wo onderwijs?

In dit onderzoek gaan we in op het reisgedrag van studenten, en hoe dit onder andere relateert aan ervaren uitdagingen rond met name bereikbaarheid. De afgelopen tijd zijn er verschillende onderzoeken die een beeld geven van de bereikbaarheid van mbo, hbo en wo onderwijs, en daarvoor relevante factoren.

Zo deed het KiM in 2024 onderzoek naar wat mensen **acceptabele reistijden vinden naar verschillende voor hen relevante bestemmingen, waarbij ook aandacht was voor onderwijs** ([Hamersma & Roeleven, 2024](#)). Hieruit bleek onder andere:

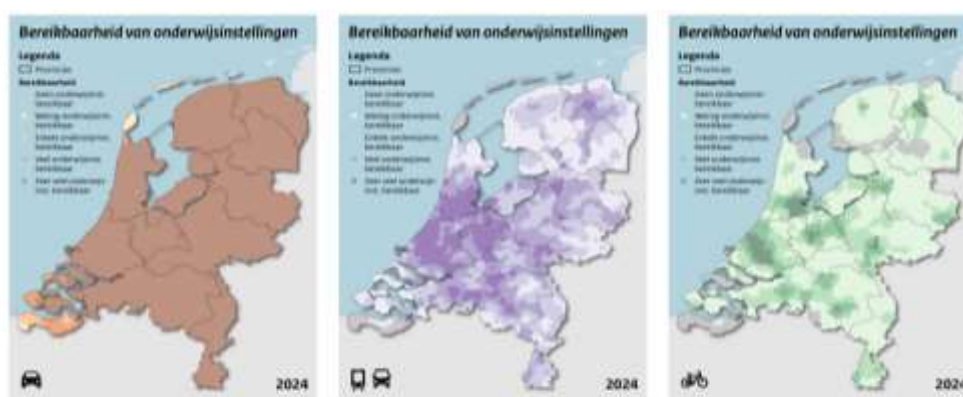
- 9% van de Nederlanders (16+) vindt het kunnen bereiken van een mbo-locatie voor zichzelf of hun kind relevant of heel relevant; voor het kunnen bereiken van hbo/wo onderwijs geldt dit voor 13%. Jongere respondenten en respondenten met schoolgaande kinderen vinden dit duidelijk vaker relevant dan andere respondenten.
- Het OV is voor zowel het mbo als hbo/wo onderwijs voor het grootste deel van de respondenten de voorkeursvervoerwijze om deze locaties te kunnen bereiken. Voor hbo/wo-studenten is dit ook de vervoerwijze waarmee de meeste respondenten nu naar deze locaties reizen; voor mbo-studenten betreft dit volgens de analyse op dit moment (echter) de auto. Dit laatste kan ten dele met een wat beperkte steekproef te maken hebben.
- Respondenten die het kunnen bereiken van een mbo locatie relevant vinden, vinden een reistijd met het ov van ca 40 min gemiddeld nog acceptabel; per auto of fiets wil men deze locatie in ongeveer 25 min kunnen bereiken. Voor hbo/wo onderwijs liggen deze acceptabele reistijden gemiddeld iets hoger: binnen ongeveer 45 min per ov, binnen ongeveer 35 min per auto, en binnen ongeveer 25 min per fiets (net als bij mbo). Uiteraard is er variatie tussen respondenten; degenen die wonen in meer landelijk gebied accepteren over het algemeen meer reistijd naar deze onderwijslocaties.
- Ongeveer 60% van de mbo- en hbo-/wo-studenten in het onderzoek geeft aan de voor dichtstbijzijnde mbo of hbo/wo locatie te bezoeken; het kan daarbij natuurlijk zijn dat studenten reeds naar de stad van de onderwijslocatie zijn verhuisd. De overige 40% heeft dus voor een mbo of hbo/wo locatie verderop gekozen. Veruit de meeste mbo, hbo en wo-studenten kozen voor deze locatie vanwege het opleidingsaanbod. De reistijd naar de locatie lijkt onderschikt.
- 15% van de mbo-studenten en 24% van de hbo/wo-studenten in het onderzoek kan op dit moment de onderwijslocatie per ov niet binnen de eigen acceptabele reistijd bereiken. Per auto geldt dit voor 10% van hbo/wo respondenten. Alle mbo-studenten in het onderzoek zijn hiertoe in staat.

De acceptabele reistijden uit het KiM-onderzoek zijn gebruikt voor het Kabinetsstandspunt [Bereikbaarheid op Peil](#) (Rijksoverheid, 2025a). Hierin is op basis van gedetailleerde geografische informatie berekend welk **deel van de Nederlanders op dit moment binnen de gemiddelde acceptabele reistijd tenminste één mbo, hbo, en wo locatie kan bereiken**. Hieruit volgt dat de meeste Nederlanders binnen de gemiddelde acceptabele reistijd per auto een mbo, hbo of wo locatie kunnen bereiken (resp. 99%, 94% en 79%). Per fiets en ov is dit duidelijk lager: 65% kan per ov binnen deze acceptabele reistijd een

mbo-locatie bereiken, 87% een hbo en 68% een wo. Voor fiets is dit respectievelijk 76%, 51% en 32% voor mbo, hbo en wo.

Recent onderzoek van het KiM (2025) en het PBL (Bastiaanssen en Breedijk, 2022) schetst daarnaast een **geografisch beeld van de bereikbaarheid van mbo, hbo, wo instellingen** op basis van reistijden vanuit verschillende geografische zones. Uit beide studies blijkt dat de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen per auto vanuit verschillende plekken in Nederland over het algemeen vrij goed is (zie ook Figuur 56). Per ov en per fiets is die bereikbaarheid in meer landelijk gebied vaak lager.

Figuur 56 Bereikbaarheid van onderwijsinstellingen (mbo,hbo,wo) per auto, ov en fiets in 2024. Bron: KiM (2025).



Toelichting: De kaartbeelden geven een indruk van de situatie in Nederland. De legenda toont op een kwalitatieve manier het aantal onderwijsinstellingen dat vanuit een gebied binnen een redelijke reistijd kan worden bereikt.

Bron: modelanalyse Gouwtapstel in opdracht van het KiM

Specifiek waar het gaat om de bereikbaarheid van onderwijs per ov, blijkt uit de studie beter bereikbaar van PBL (Bastiaanssen en Breedijk, 2024) dat het aandeel studenten dat geen enkele mbo-locatie binnen 45 minuten reistijd met het openbaar vervoer kon bereiken in de periode 2012-2022 met 4 procentpunt is toegenomen, van 9 naar 13 procent van alle studenten. Hiervan is 2 procentpunt toe te schrijven aan veranderingen in het openbaar vervoersysteem. In diezelfde periode is het aandeel studenten dat per openbaar vervoer geen enkele hogeronderwijslocatie binnen 45 minuten reistijd kan bereiken met 3 procentpunt toegenomen tot 29 procent van alle studenten, met name in landelijke buurten. Het aantal mbo-locaties is tussen 2012 en 2022 sterk afgenomen van 650 mbo locaties in 2012 naar 504 in 2022. Het aantal hbo/wo-locaties is maar beperkt afgenomen, van 155 hbo/wo-locaties in 2012 naar 148 in 2022.

5.4 Factoren van invloed op tijdstipkeuze

Net als bij de locatiekeuze (thuis studeren, of naar de onderwijslocatie gaan) speelt het **rooster** en **aanwezigheidsplicht** een grote rol in de tijdstipkeuze. Dat geldt althans voor de ochtend: studenten noemen dat hun starttijden worden bepaald door hun rooster, en dat ze daar geen of amper flexibiliteit in ervaren. Ze reizen in de ochtendspits vanwege hun rooster. Dat geldt dan met name voor mbo-studenten, eerstejaars hbo-studenten en in het algemeen voor onderwijsactiviteiten met noodzaak om aanwezig te zijn (toetsen, practica, afspraken met docent).

Ik heb vaak college in de ochtend en daarom reis ik in de ochtendspits. Ik hou daar niet van – maar soms moet het. Als ik de keuze heb, dan ga ik liever niet vroeg in de ochtend. [Amsterdam wo-student]

In ons eerste jaar begon les om 11u om rekening te houden met studenten die nog geen kamer hadden gevonden – en dus langere reistijd hadden. [Amsterdam wo-student]

Bij ons beginnen de scholen in het Noorden op hetzelfde tijdstip omdat ze saamhorigheidsgevoel willen creëren. Althans dat is wat wij vanuit de studentenraad meekrijgen. [Groningen mbo-student]

We zitten als maatschappij een beetje vast in die 9 tot 5 dagen – met alles. Wij zijn flexibel met onze uren, maar de leraren niet omdat hun kinderen weer iets moeten wat ook niet verschoven kan worden. Ik zou wel van 11 tot 8 les willen krijgen, maar vind maar eens een leraar [Groningen mbo-student]

Maar ook studenten die voor zelfstudie naar de onderwijslocatie gaan, reizen soms in de spits omdat ze een **studeerplek** zeker willen stellen. Dit sluit ook aan bij een observatie van een stakeholder (onderwijsinstelling) die met een enquête heeft gemeten dat de helft van de studenten wel eens minstens 30 minuten voor aanvangstijd van de les op de studielocatie aankomt, waarvan een kwart het merendeel van de week. Deelnemers in de focusgroep geven aan dat met name bij tentamens of toetsen ze extra reistijd incalculeren om zekerheid te hebben dat ze op tijd zijn. Ook het **combineren met andere activiteiten** is een reden waarom studenten kiezen voor bepaalde reistijden. Die activiteiten vinden doorgaans na het onderwijs plaats, dus leidend tot reizen in de middag/avondspits.

Als ik zelf mijn lessen mocht bepalen, zou ik er meestal rond 10u zijn. Ofja tijdens tentamenweken 9u – want dan moet je een plekje vinden. [Eindhoven wo-student]

Bij toetsen kom ik wel een uur van tevoren op school, bij normale lessen niet [Eindhoven mbo-student]

Mijn reistijden zijn niet compleet afhankelijk van mijn rooster, maar ook van of ik wil eten met vrienden, of soms ga ik meteen door naar werk. [Amsterdam wo-student]

Ook het type SOV-abonnement heeft invloed op de reistijden van een student. Het hebben van een weekabonnement is een reden om op maandagochtend te reizen als ze op familiebezoek zijn geweest dat weekend. Ongeacht het lesrooster, hebben die studenten vanwege **reiskosten** een reden om niet al op zondag terug naar hun kamer te reizen.

Meerdere studenten geven aan dat ze waar mogelijk de spits reeds mijden, met name omdat reizen buiten de spits **comfortabeler** is omdat het veel rustiger is – zowel in het ov als op het fietspad. De vrijheid om hun studie zo in te richten dat ze de spits kunnen mijden, is groter onder wo-studenten en neemt toe naarmate studenten verder gevorderd zijn in hun studie.

Ik heb op stage gezegd, ik kom elke dag een kwartier later en ga ook elke dag een kwartier eerder weg. Dan werk ik thuis nog een half uur door. Zodat ik die spits skip op het fietspad. Als er niks op de weg is kan ik in 20-25 minuten fietsen. In de spits soms wel 45min, dat is gewoon balen. [Eindhoven wo-student]

Nu ik aan het afstuderen ben, heb ik wel controle over wanneer mijn meetings met mijn begeleider zijn. Ik probeer het wel altijd zo in te plannen dat ik buiten de spits kan reizen. [Eindhoven wo-student]

Soms moet je gewoon met de trein, dan is het een overweging om op zondagochtend te gaan ipv zondagavond, omdat het gewoon comfortabeler is. [Groningen wo-student]

5.5 Reflectie

De voorgaande paragrafen wijzen op allerlei factoren die een rol spelen in het reisgedrag.

De keuze voor studie- en woonplek hangt met elkaar samen. Van studenten die niet verhuizen voor hun studie doet een deel dat vanwege **leefstijl**: ze hebben geen behoefte aan zelfstandig wonen (met name jonge studenten en mbo-studenten geven dat aan) terwijl anderen thuis blijven vanwege **praktische redenen** (o.a. geen beschikbare of betaalbare woonruimte). Vervolgens kiezen zij een studie binnen acceptabele reistijd, wat voor sommigen betekent dat ze minder keuze in studie hebben. Studenten die zijn verhuisd voor hun studie, hebben dat vaak vanwege hun voorkeur voor een **specifieke studie en/of onderwijsinstelling** gedaan, terwijl sommigen bewust voor een specifieke (studenten)stad hebben gekozen. De relatie tussen de keuze voor studie- en woonplek illustreert hoe het vervoersysteem enerzijds, en het aanbod van woningen en studieaanbod anderzijds, samen de bereikbaarheid van – in dit geval onderwijs- bepalen. Bij het willen verbeteren van bereikbaarheid, moeten dan ook al die componenten gezien worden.

Wat betreft dagelijkse keuzes, zijn **kosten** een belangrijke factor: studenten met een SOV zijn snel geneigd het ov te pakken, terwijl studenten zonder SOV liever minder reizen. **Afstand** en **reistijd** maken dat velen zijn aangewezen op het ov. Maar we hebben in hoofdstuk 3 gezien, dat ook bij korte ritten veel studenten niet de fiets gebruiken. Wat betreft natransport vinden veel studenten het te veel **gedoe** om een fiets op het station te hebben staan terwijl het ov gratis is. Dit wijst erop dat het SOV veel invloed heeft op vervoerwijzekeuze. Zij die wel graag de fiets pakken, noemen de flexibiliteit, gezondheidsvoordelen en betrouwbaarheid als reden om voor de fiets te kiezen boven het ov. Ook de **sociale omgeving** speelt een rol, aangezien velen hun keuzes op elkander afstemmen: ze willen samen studeren of werken op locatie en samen in het ov reizen. Over het algemeen is het **rooster bepalend** voor of studenten reizen op een dag, en of dat in de ochtendspits plaatsvindt. Ouderejaars hbo en wo'ers zien vaak wel wat meer flexibiliteit in hun roostering, maar ook zonder (verplichte) onderwijsactiviteit reizen ze soms in de ochtendspits om een studeerplek zeker te stellen. Ook hier speelt mee dat studenten met een weekabonnement-SOV vanuit de factor kosten nu geen prikkel hebben om een eerder of later te reizen. Het **imago** van vervoermiddelen speelt ook mee in de keuze. Over de e-fiets zijn studenten het niet eens: sommigen vinden het een **slecht imago** hebben, terwijl anderen er 1 hebben of willen hebben. De steekproef van de focusgroep was te klein om verschillen tussen groepen studenten aan te wijzen, maar zowel de interviews met onderwijsinstellingen als ander onderzoek (Rérat, 2021) geven aan dat de manier waarop studenten naar de auto of de fiets kijken sterk kan verschillen.

Los van deze factoren blijkt ook dat reisgedrag voor velen ook een kwestie is van automatisme, van **gewoonte**. Hoewel meerdere ov-gebruikers aangeven dat ze bij elke verplaatsing digitale reisinformatie gebruiken en aan de hand daarvan hun keuzes veranderen. Ze veranderen dan met name hun routekeuze of tijdstipkeuze (een andere trein) en soms hun locatiekeuze (thuis blijven). De keuze wordt heroverwogen als er een **verandering of bijzonderheid** plaatsvindt. Een verandering betreft overgang naar een ander jaar (ander type rooster) of stageplek. Bijzonderheden betreffen een toets of tentamen, een (zeer) kort campusbezoek, slechte weersomstandigheden, en werkzaamheden aan het spoor. Indien het gewenst is om reisgedrag te veranderen, kan het dus nuttig zijn om gebruik te maken van dergelijke veranderingen.

6 Ervaren uitdagingen rond het reisgedrag

Er is variatie in de mate waarin gesproken studenten (mbo, hbo, wo) en andere stakeholders (onderwijsinstellingen, vervoerders, regionale mobiliteitsorganisaties (RMO's), decentrale overheden) uitdagingen ervaren rond het reisgedrag van studenten. We gaan hieronder eerst in op *ervaren* problemen rond bereikbaarheid. Hierbij behandelen we eerst uitdagingen in relatie tot de spits, omdat deze het meest frequent benoemd zijn. Daarna gaan we in op andere genoemde uitdagingen rond bereikbaarheid. We eindigen met overige uitdagingen die in gesprekken rond het reisgedrag werden aangehaald: sociale veiligheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. We bespreken per thema achtereenvolgens eerst de door studenten genoemde uitdagingen, waarbij we waar relevant verschillen benoemen tussen mbo-, hbo- en wo-studenten en tussen casusgebieden. Vervolgens gaan we in op de genoemde uitdagingen door andere stakeholders, waarbij we waar relevant verschillen benoemen tussen de verschillende typen stakeholders die we gesproken hebben. We eindigen met een korte reflectie op verschillen en overeenkomsten tussen de genoemde uitdagingen door studenten en andere stakeholders. In de conclusie (paragraaf 8.2) reflecteren we op de uitdagingen (die niet alleen uit hoofdstuk 6 komen, maar ook uit de data-analyse van hoofdstuk 3 en 4) vanuit het perspectief van IenW.

De interviews hadden mobiliteit en bereikbaarheid voor *onderwijs* als focus, maar het onderscheid met verplaatsingen van studenten voor andere motieven is soms diffuus.

6.1 Bereikbaarheidsproblematiek in de spits

Wanneer studenten wordt gevraagd naar uitdagingen rondom hun reisgedrag, komt spitsproblematiek als meest prominente thema naar voren. De drukte in het openbaar vervoer en op fietsroutes wordt in vrijwel alle focusgroepen unaniem genoemd als hinderlijke aspecten van de reis naar de studielocatie. Hierin is weinig onderscheid tussen studietypes of casussteden.

Wat betreft **het ov** in de spits noemen studenten onder andere:

- Ze moeten vaak staan in het ov vanwege overvolle bussen en treinen en ervaren daardoor weinig persoonlijke ruimte. Op trajecten als de bussen naar Zernike in Groningen of de trein Roermond–Eindhoven is het ook buiten de absolute piek lastig om een zitplaats te vinden. Als het gaat om stadsvervoer, zoals de Noord/Zuidlijn in Amsterdam, beschrijven studenten de voertuigen als "uitpuilend" in de ochtend.
- Ook rijden voertuigen geregeld voorbij met het bord "vol", zo wordt gesteld.
- Onveilig gedrag in en rond het voertuig zoals duwen, opstootjes en intimiderende incidenten in het ov vergroot de negatieve beleving van spitsreizen. Deze problematiek wordt vooral door mbo-studenten benoemd en belemmert hun gevoel van comfort en veiligheid.

Het is gewoon verschrikkelijk druk. Als ik wil instappen, is er al geen zitplaats meer. Het is niet raar als er 3 of 4 bussen eerst voorbij moeten rijden voordat ik kan instappen. [Eindhoven hbo-student]

Studenten die in de steden reizen noemen met regelmaat drukte op **fietspaden** te ervaren rond spijstijden. Op populaire fietsroutes, zoals de "fietsfile" naar Zernike en de fietssnelweg tussen Eindhoven en Geldrop, ontstaan lange rijen waarbij inhalen nauwelijks mogelijk is.

Studenten geven aan door **een gebrek aan invloed op roosters** en vanwege een aanwezigheidsplicht de spits nauwelijks te kunnen vermijden, zoals ook beschreven in Paragraaf 5.4. Vroege starttijden en verspreide vakken over meerdere dagen dwingen hen tot reizen tijdens piekuren. Dit wordt met name genoemd door mbo-studenten en jongerejaars hbo, maar ook in gesprekken met de andere (hbo en wo) studenten komt dit naar voren.

Enkele studenten geven aan dat de piekdruk niet alleen voor stress en vertraging zorgt, maar ook **de keuze om te reizen** beïnvloedt: sommige studenten passen hun vertrektijden of routes aan om drukte te vermijden, kiezen bij extreem volle ritten voor de fiets of heel soms de deelscooter, of laten lessen helemaal schieten. Vooral wanneer sprake is van frequente overvolle bussen, gemiste aansluitingen en opstoppingen op fietspaden, ervaren studenten hun reis als onvoorspelbaar en vermoeiend, en zoeken zij regelmatig naar alternatieve verplaatsingsopties, die volgens hen ontbreken.

Ik heb vaak college in de ochtend en daarom reis ik in de ochtendspits. Ik hou daar niet van – maar soms moet het. Als ik de keuze heb, dan ga ik liever niet vroeg in de ochtend. [Amsterdam wo-student]

Ook in de gesprekken met andere stakeholders werden met regelmaat spitsuitdagingen genoemd. Waar sommige gesprekspartners spontaan de spits noemden als uitdaging rond het reisgedrag van studenten, waren er ook enkele gesprekspartners waar dit minder top of mind was. RMO's noemen over het algemeen vaker de spitsproblematiek waarin studenten een rol spelen, dan onderwijsinstellingen.

In algemene zin noemen verschillende gesprekspartners dat er **met name in de ochtendspits** problemen zijn rond stations en rond onderwijslocaties, waarin studenten een belangrijke groep zijn. In de avondspits verspreiden studenten zich vaak meer, zo wordt regelmatig gesteld.

- Er worden (afhankelijk van de gesprekspartner) zowel spitsproblemen ervaren door het reisgedrag van studenten in het ov, als op de fiets en (in mindere mate) per auto.
- Sommige gesprekspartners noemen extra piekdruk rond autoverkeer tijdens toetsperiodes, mede gezien studenten dan ook soms door hun ouders worden afgezet.
- De problemen verschillen naar (ruimtelijke) context. In enkele gesprekken met stakeholders in Amsterdam werd bijvoorbeeld opgemerkt dat het daar eigenlijk altijd druk is, en dat studenten daarmee geen substantiële factor vormen in het al dan niet 'oplossen' van de spitsproblematiek.
- Als verklaring voor de spitsdruk door studenten wordt door decentrale overheden en RMO's (net als door studenten zelf) vaak genoemd dat onderwijsinstellingen geneigd zijn op soortgelijke tijden te beginnen. Wel noemen sommige verschillende onderwijsinstellingen en RMO's dat roosters al in enige mate worden afgestemd, om daarmee drukte in de spits enigszins te spreiden.

Of door gesproken stakeholders een probleem wordt ervaren met piekdruk rond **trein of btm**, heeft onder andere te maken met de mate waarin de onderwijsinstelling studenten van buiten de stad trekt. Als een groter deel studenten van buiten de stad komt, betekent dat over het algemeen meer spitsdruk rond stations en in het ov. Verschillende gesprekspartners noemen voorbeelden van drukke bussen, trams en metrolijnen van en naar onderwijsinstellingen. Een gesprekspartner noemt daarbij dat volle bussen van en naar de onderwijsinstelling een reden zijn voor medewerkers om niet de bus te nemen.

- Naast de roosters van onderwijsinstellingen, is een andere belangrijke reden voor het reizen van studenten in de spits in het ov volgens verschillende stakeholders dat het reizen voor studenten tijdens de spits [wanneer zij een week SOV bezitten] kosteloos is; hiermee is er geen directe prikkel om een ander tijdstip of vervoersmiddel te kiezen.
- Wel wordt ook door verschillende gesprekspartners opgemerkt dat de problematiek met het ov in de spits is afgenomen sinds de COVID-pandemie. Om verspreiding van het virus tegen te gaan was de urgentie om spitsdrukke en überhaupt onderwijsverplaatsingen te beperken in die periode hoog. Daarnaast is het sinds COVID gemiddeld wat rustiger in het ov dan daarvoor. Als gevolg daarvan noemen enkele RMO's dat de urgentie bij onderwijsinstellingen om iets te doen aan de spitsproblematiek daarmee ook is afgenomen.

Ook rond **de fiets** worden door gesprekspartners met regelmaat uitdagingen genoemd als het gaat om reizen in de spits.

- Hier wordt vaak gerefereerd aan fietsfiles op fietspaden, en aan onveilige situaties wanneer verschillende typen fietspadgebruikers (scooters, e-fietsen, bakfietsen, gewone fietsen) hier tijdens spitsdrukke samenkomen.
- De kruising met andere verkeersstromen in spitsperiodes (auto, ov) wordt hierbij ook als uitdaging benoemd.

Ook spitsproblematiek in relatie tot **de auto** komt regelmatig in gesprekken langs. Studenten zijn één van de groepen die soms in de spits met de auto naar de instelling reizen. Dit heeft invloed op de spitsdrukke. Wel wordt hier vaak opgemerkt dat het grootste deel van deze problematiek een gevolg is van werknemers die met de auto reizen. Dit wordt ook ondersteund door onze data analyse (zie ook Paragraaf 3.6).

6.2 Andere aan bereikbaarheid gerelateerde uitdagingen

Studenten noemen ook andere aan bereikbaarheid gerelateerde uitdagingen, die niet direct relateren aan de spits.

Verschillende studenten noemen **onbetrouwbaarheid van het openbaar vervoer** als bron van stress. Ze noemen bijvoorbeeld:

- Treinen, metro's en bussen vallen regelmatig uit en hebben regelmatig vertraging. Hierdoor worden overstapmomenten gemist en kunnen reistijden flink oplopen. Slechte aansluitingstijden, korte overstaptijdvensters en onverwachte storingen maken de reisplanning ook onzeker.
- Studenten noemen ook dat in sommige regio's, vooral buiten de grote steden, bussen met een lage frequentie rijden, waardoor het missen van één rit direct grote consequenties heeft.
- Als gevolg van de onzekerheid noemen studenten dat ze soms extra wachttijd in calculeren of soms zelfs lessen overslaan. Dit gebrek aan betrouwbaarheid veroorzaakt stress en frustreert soms het combineren van studie met werk of andere verplichtingen.

Ik vind het tijdens tentamenweek of belangrijkste presentaties echt wel stressvol of je dan op de trein kan rekenen. [Eindhoven wo-student]

Ook **kosten van het ov** wordt genoemd als probleem door studenten die geen SOV hebben. Dat geldt zowel voor veel van de internationale studenten en een deel van de Nederlandse studenten. Deze studenten geven ook aan dat ze soms ov-verplaatsingen niet maken vanwege de kosten.

Ik heb geen SOV meer, maar wil deze master nog doen in Amsterdam [woont in Utrecht]. Gaat een dure grap worden. Ik ga het zo creatief mogelijk plannen – als ik iets online kan volgen en daarmee de kosten kan drukken. [Amsterdam wo-student]

Studenten die weleens naar de studie reizen per auto (of dat zouden willen), noemen regelmatig **obstakels rond het autoparkeren**.

- Hoge(re) kosten bij het gebruik van de auto en het ontbreken van parkeerplaatsen rondom onderwijsinstellingen worden hierbij als uitdagingen benoemd. Mede om die reden kiezen studenten vaak (indien mogelijk) bewust voor het openbaar vervoer of de fiets in plaats van de auto.
- Sommige studenten noemen dat de auto een aantrekkelijk alternatief is op studielocaties waar gratis parkeren mogelijk is, zoals in sommige delen van Amstelveen of Eindhoven. Als betaald parkeren wordt ingevoerd, dan geven vrijwel alle studenten aan meteen over te stappen op openbaar vervoer of fiets; de auto verliest dan zijn aantrekkingskracht als vervoersmiddel voor de dagelijkse reis naar de studie.

Studenten die op kamers zitten of dat zouden willen, geven met regelmaat aan dat het niet makkelijk is om een **woning nabij de onderwijsinstelling** te bemachtigen. De groep die liever niet op kamers gaat, geeft aan de keuzeset van potentiële studies te beperken tot studies die vanuit huis enigszins bereikbaar zijn. Ook werden situaties genoemd waarin een **lange reistijd** tussen de woon- en studielocatie kan leiden tot studievertraging en de keuze beïnvloedt om al dan niet voor vakken naar de onderwijslocatie te reizen.

Het eerste half jaar, toen ik nog geen kamer kon krijgen heb ik heen en weer gereisd. Vanuit Zeeland heb je 2 bijna onmogelijke (onbetrouwbare) overstappen. Anderhalf tot 2u van deur tot deur, dat is echt niet te doen. (..) ik ben in het eerste jaar blijven zitten omdat ik toen nog zoveel heen en weer moest reizen dat ik gewoon echt te weinig tijd had. [Eindhoven hbo-student]

In de gesprekken met andere stakeholders wordt door verschillende gesprekspartners met regelmaat gerefereerd aan verschraling in het ov als belangrijke uitdaging. Daarnaast worden regelmatig uitdagingen rond autoparkeren en rond werkzaamheden benoemd.

Verschraling van het ov wordt door verschillende stakeholders in (met name) de meer perifere regio's genoemd als belangrijke uitdaging op het vlak van bereikbaarheid, waar vaak een koppeling wordt gelegd met overheidsbezuinigingen op dit thema.

- Een langere termijn consequentie van deze verschraling die hier door enkele gesprekspartners aan gekoppeld wordt, is dat negatieve ervaringen rond het ov het binden van jongeren aan deze vorm van vervoer in de weg kan staan. Ook noemen ze dat het ervoor kan zorgen dat jongeren noodgedwongen vertrekken uit de woonplaatsen met lagere bereikbaarheid.
- Ook de beperktere dienstregeling sinds COVID-19 wordt meermaals genoemd als vorm van verschraling. Volgens vervoerders is dit een gevolg van minder reizigers. Dit gaat mogelijk verder knellen als studenten wegblijven. Verschillende vervoerders wijzen op minder studenten doordeweeks in het ov in vergelijking met vóór COVID. Dit wordt ook bevestigd door onze data analyse. Zij hebben de indruk dat studenten door digitale opties er vaker voor kiezen om niet te reizen, óf dat zij er vaker voor kiezen de fiets te nemen, maar hebben daarvoor geen harde bewijzen.
- Gerelateerd aan bovenstaande wordt met name door vervoerders, maar ook door enkele gesprekspartners bij decentrale overheden gewezen op nadelige

effecten op het ov-aanbod van eventuele bezuinigingen op de student ov-kaart. Hierbij wordt overigens gesteld dat dit niet per definitie effect heeft op de zogenaamde 'dunne lijnen' in het systeem, maar op het systeem als geheel.

Naast bereikbaarheidsuitdagingen rond het ov, worden door onderwijsinstellingen en gemeenten met regelmaat **autoparkeeruitdagingen** genoemd rond onderwijsinstellingen, waar ook studenten een rol in spelen.

- Verschillende instellingen observeren een groei in het autogebruik door jongeren naar de instelling sinds COVID (in de data analyse observeerden we die ontwikkeling ook bij een vergelijking van het reisgedrag tussen 2018/'19 en 2022/'23, zie Paragraaf 3.7). Als mogelijke verklaring wordt hier de toename in thuiswerken van ouders benoemd, waardoor er vaker een auto beschikbaar is.
- Het autogebruik van studenten draagt bij aan parkeerproblemen op de onderwijslocaties. Ook wordt opgemerkt dat studenten soms bij nabijgelegen onderwijsinstellingen parkeren omdat het daar gratis is. Ook wordt genoemd dat het effectief strenger maken van parkeerbeleid lastig is, zolang het mogelijk is om in omliggende wijken gratis te parkeren.
- Parkeerproblemen worden waar het gaat om studenten door enkele onderwijsinstellingen gekoppeld aan studenten die van over de grens komen (zoals Duitsland). Zij hebben vaak geen goede reisalternatieven, zo wordt gesteld.

Ook grootschalige **werkzaamheden** zorgen voor uitdagingen rond bereikbaarheid voor studenten, zo wordt met name door RMO's ingebracht. Denk aan werkzaamheden rond (ring)wegen en rond stations. Dit leidt tot tijdelijke afsluitingen van wegen, het uitvallen van treinen of metro's, etc. Vooral studenten die van verder komen zouden hier last van (kunnen) ondervinden.

Ook rond de **fiets** werden nog verschillende andere uitdagingen genoemd:

- In algemene zin werd de groei van het gebruik van de fiets onder studenten in verschillende gesprekken aangehaald. In de basis is dit een goede ontwikkeling, maar dit brengt volgens gesprekspartners ook uitdagingen met zich mee, volle fietspaden en fietsenstallingen.
- In enkele gesprekken rond het mbo werd juist de zorg geuit dat onder deze groep studenten het gebruik van de fiets wat lijkt af te nemen (dit zien we overigens vooralsnog niet heel duidelijk terug in de data analyse, zie bijvoorbeeld Figuur 32). Hier werd soms genoemd dat docenten (die een voorbeeldrol vervullen voor studenten) ook met regelmaat niet met de fiets komen. Door een tekort aan mbo-docenten geven instellingen aan docenten niet te veel te willen 'beperken' waar het gaat om het gebruik van de auto om naar de onderwijslocatie te komen. Ook wordt hier genoemd dat studenten (met name bij een migratieachtergrond) van huis uit het fietsen niet altijd (meer) mee krijgen.
- Als gevolg van de toename van e-fietsen wordt door een onderwijsinstelling gewezen op brandgevaar. Dit stelt uitdagingen voor de stallingsmogelijkheden van deze fietsen.

Verder noemen verschillende gesprekspartners (onderwijsinstellingen, decentrale overheden en RMO's) dat de **ligging** van onderwijslocaties soms bereikbaarheidsuitdagingen met zich meebrengt. Zo wordt genoemd dat de ligging van de Zernike campus te Groningen aan de rand van de stad logistieke uitdagingen met zich meebrengt. Ook wordt door verschillende gesprekspartners genoemd dat niet alle onderwijslocaties even dicht bij stations of andere ov-haltes liggen, wat tot last-mile

problemen kan leiden. Wel geven verschillende instellingen aan hier in hun locatiebeleid waar mogelijk al rekening mee te houden.

6.3 Andere mobiliteitsgerelateerde uitdagingen

Naast eerder genoemde zaken, wordt soms ook gesproken over uitdagingen gerelateerd aan veiligheid, gezondheid of duurzaamheid.

In gesprekken met studenten kwam het thema veiligheid soms ter sprake wanneer ze werd gevraagd naar uitdagingen.

Wat betreft **verkeersveiligheid** noemen studenten met name situaties in relatie tot de fiets. Ze noemden onder andere onvoldoende verlichting op routes, laat of gebrekkig strooien bij gladheid, en onverwachte obstakels zoals openstaande bruggen of wegafsluitingen, die een gevoel van onveiligheid kunnen geven. Enkele studenten melden daarnaast fietsongevallen of bijna-ongevallen als gevolg hiervan. Specifiek met betrekking tot het fietspad noemden studenten daarnaast:

- Smalle of drukke fietspaden, gevaarlijke kruispunten en onduidelijke voorrangssituaties, zoals genoemd in Eindhoven (Kennedylaan, Kruisstraat) en Groningen (smalle paden naar Zernike).
- Verschillende typen voertuigen op het fietspad worden met regelmaat als hinderlijk ervaren, zoals aanwezigheid van veel e-fietsen (waaronder fatbikes). Dit gecombineerd met smalle paden vergroot het gevoel van onveiligheid voor de studenten en kan volgens hen leiden tot gevaarlijke situaties.
- Slechte weersomstandigheden, zoals gladheid door sneeuw, ijs of natte bladeren, harde wind en regen beïnvloeden de controle over de fiets.

Ik fiets over een fietssnelweg tussen Eindhoven en Geldrop – in de ochtendspits rijden er super veel e-bikes en fatbikes. Dat vind ik nooit zo’n relaxte ervaring op mijn normale fiets. [Eindhoven wo-student]

Het **ontbreken van veilige stallingen** voor fietsen en e-bikes wordt soms ook genoemd als een extra zorg; bij sommige van hen vermindert dit de bereidheid om met eigen (e-)fiets te reizen. Ook noemen ze met regelmaat dat de fiets gestolen is.

Ik zou een fiets [aan bestemmingszijde] wel fijn vinden, maar als ik dan bijvoorbeeld een tijd weg ben – staat die fiets daar en is de kans dat ie gestolen wordt. [Groningen wo-student]

Een deel van de gesproken studenten, vooral vrouwelijke studenten en internationale studenten, maken zich daarnaast zorgen over **sociale (on)veiligheid**; zowel in het openbaar vervoer als op de fiets.

- Voorbeelden van situaties waarin ze zich sociaal onveilig voelen zijn onder andere: afgelegen of slecht verlichte fietsroutes (bijvoorbeeld langs weilanden of buitenwijken), stations met weinig toezicht (zoals station Bullewijk in Amsterdam) en ongewenst gedrag van medereizigers in het openbaar vervoer (zoals intimiderend gedrag, hinderlijke drukte of opstootjes in metro’s en bussen).
- Voor een deel van de studenten beïnvloedt deze sociale onveiligheid hun vervoerskeuze en reistijden, bijvoorbeeld door te vermijden om in het donker te fietsen, drukke metro’s te mijden of te kiezen voor routes en vervoermiddelen waar meer sociale controle of toezicht aanwezig is.

Ik kan me meer onveilig voelen in een bus dan fietsend. Ik denk dat de meeste meisjes wel ervaringen hebben meegemaakt met bepaalde mensen die rare dingen doen in dat soort vervoer. [Eindhoven mbo-student]

Ik voel me niet altijd veilig, want ik moet eerst langs van die weilanden zonder lantaarnpaal of iets. Zeker als ik in de winter 's ochtends moet fietsen doe ik dat liever niet omdat het heel donker is. [Groningen mbo-student]

In het ov is het niet altijd zo fijn – als vrouw zijn er momenten waarop je je niet zo veilig voelt. Dan zit een oude man je te filmen of kijkt iemand gewoon op een vervelende manier naar je. [Groningen mbo-student]

In verschillende gesprekken met andere stakeholders werden verschillende van de door studenten genoemde uitdagingen rond veiligheid ook aangehaald.

Zo noemden verschillende gesprekspartners uitdagingen rond **verkeersveiligheid**. Hier werd met name een koppeling gelegd met internationale studenten die nog niet bekend zijn met de fiets en daarmee soms voor gevaarlijke situaties zorgen. Ook noemden gesprekspartners voorbeelden van gevaarlijke kruisingen (waarbij fietsers bijvoorbeeld tegelijkertijd groen krijgen), of verkeersonveilige situaties rond campussen vanwege het samenkomen van auto, ov en fietsverkeer.

Ook rond **sociale veiligheid** worden soms uitdagingen ervaren. Zo noemde een enkele onderwijsinstellingen een situatie waarbij studenten het niet prettig vinden om zelfstandig van de onderwijslocatie naar het ov te lopen. Ook kwam in een gesprek met een mbo-instelling langs dat sociale veiligheid een thema is dat in algemene zin leeft onder studenten, en dat hier ook gesprekken over worden gevoerd.

In een gesprek met een gemeente werden daarnaast uitdagingen benoemd rond de **gezondheid** van studenten: in verband met het tekort aan studenthuisvesting wordt soms gekozen voor locaties waar niet kan worden voldaan aan geluid- en luchtkwaliteitsnormen. Wanneer dit een tijdelijke situatie betreft is dat geen groot probleem, maar in veel gevallen blijven studenten hier langer wonen.

Uitdagingen op het vlak van **duurzaamheid** worden veel minder genoemd door zowel de studenten als de geïnterviewden. Het reisgedrag van studenten is vanwege het hoge aandeel ov en fiets al relatief duurzaam, zo wordt ook gesteld. Daar waar studenten wel de auto gebruiken, wordt dat wel opgemerkt als uitdaging door stakeholders. Ook noemen enkele stakeholders het belang om het duurzame reisgedrag structureel te maken: dat het nuttig is studenten een positieve ervaring te laten hebben met ov-gebruik zodat ze dat reisgedrag ook ná hun studie doorzetten.

6.4 Reflectie: verschillen en overeenkomsten tussen studenten en andere stakeholders

Zowel studenten als andere stakeholders noemen **met name uitdagingen gerelateerd aan de spits**. De eerdere data analyses (hoofdstuk 3 en 4) en inzichten uit focusgroepen (hoofdstuk 5) bevestigen ook dat studenten veel in de spits reizen. Zowel door studenten die in de stad wonen en daar reizen, als door studenten die daarbuiten wonen en naar de stad reizen voor studie worden spitsuitdagingen ervaren. Bij de eerste groep gaat het dan meer om uitdagingen rond het fietsen, bij de tweede meer om uitdagingen rond het ov en soms de auto. Studenten vinden reizen in de spits vervelend vanwege de drukte. Als de capaciteit echt knelt, kan het daarnaast ook voorkomen dat bussen voorbij rijden en studenten vertraging oplopen. De drukte en kans op vertraging geeft stress. Ander onderzoek toont ook aan dat gevoelens tijdens de reis doorwerken in de productiviteit bij aanvang op de onderwijslocatie (de Vos en Mehdizadeh, 2026). Dat veel studenten de spitsverplaatsing als vervelend ervaren, heeft dus ook impact op de leerprestaties bij aanvang van de dag. Hoewel veel studenten de spits dus vervelend vinden, reizen ze wel veel in de spits omdat ze door **roostering van onderwijsinstellingen** weinig ruimte voelen om andere keuzes te maken. Van de

andere stakeholders wordt spitsproblematiek met name regelmatig aangehaald door RMO's en vervoerders. Het urgentiegevoel rond spitsproblemen is onder onderwijsinstellingen wisselend, zo bleek uit de interviews. Veel zien wel het nut van spreiden van tijden, maar ze geven vaak ook aan dat schuiven met onderwijstijden complex is omdat bij het opstellen van roosters meerdere uitdagingen spelen (zoals beschikbaarheid van gebouwen/faciliteiten, beschikbaarheid en wensen van docenten, en de soms aanwezige wens om studenten bewust vroeg en/of tegelijk te laten beginnen om zo structuur te bieden). Hierdoor krijgt het aanpassen van roosters op de spits vaak geen prioriteit.

Zowel studenten als andere stakeholders noemen daarnaast met regelmaat **andersoortige bereikbaarheidsuitdagingen** rond het reizen per ov, de fiets en soms de auto. Studenten refereren vaak aan **onzekerheid en onbetrouwbaarheid van het ov**. Andere stakeholders noemen **verschraving van het ov** (met name in landelijk gebied) en eventuele bezuinigingen op het SOV als gevolg van minder ov-gebruik door studenten als belangrijk aandachtspunt met consequenties voor de student. Onze analyses bevestigen ook de lagere studentaantallen en de afnemende bereikbaarheid van onderwijsinstellingen per ov. Ook noemen andere stakeholders en in mindere mate studenten **uitdagingen rond werkzaamheden en autoparkeren**. Wat betreft de auto noemen studenten vooral het kostenaspect en de beperkte mogelijkheden om te parkeren; onderwijsinstellingen en andere stakeholders benaderen uitdagingen rond het autogebruik van studenten meer vanuit een ander perspectief, en relateren dit aan ruimtegebruik, veiligheid en duurzaamheidsoverwegingen. Studenten noemen daarnaast soms **langere reistijden** te hebben dan eigenlijk gewenst, omdat het lastig is een kamer te vinden of omdat er geen andere geschikte studie in de omgeving beschikbaar was. Andere stakeholders noemen dat **onderwijsinstellingen niet altijd nabij ov liggen**, wat het gebruik van de auto door studenten kan vergroten.

Door zowel studenten als andere stakeholders worden daarnaast in alle casusgebieden **veiligheidsuitdagingen** genoemd rond het reizen. Gekeken naar risico's op overlijden of ernstige verwondingen, valt op dat die vele malen hoger zijn bij de motor en snor- en bromfiets (SWOV, 2025). Gezien mbo-studenten bovengemiddeld veel de snor-en bromfiets gebruiken, kan dat een aandachtspunt zijn.. Desondanks is het verkeersrisico onder jonge leeftijdsgroepen alsnog veel lager in vergelijking met mensen van 70+. Wat betreft sociale onveiligheid, vallen jongeren wel onder de risicogroepen (SCP, 2020).

Wat betreft duurzaamheid noemen verschillende stakeholders uitdagingen in relatie tot het autogebruik van studenten; net name stakeholders rond de casus Groningen en Eindhoven waar relatief veel studenten vanuit landelijk gebied naar de stad reizen refereren aan dit punt. In gesprekken met studenten wordt deze link niet direct gelegd. Ondanks lokale problematiek met autogebruik van studenten, reist (zo blijkt uit hoofdstuk 3) maar een relatief klein gedeelte van de studenten voor hun verplaatsingen naar onderwijs met de auto (ca 10% van de wo-studenten en ca 20% van de mbo/hbo-studenten). Wel is dit aandeel in 22/23 iets hoger dan in 18/19.

7 Ervaring met maatregelen

In de gesprekken met stakeholders kwamen verschillende maatregelen naar voren die zij reeds hebben genomen of overwogen om het reisgedrag van studenten te beïnvloeden en daarmee uitdagingen rond bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid zoals beschreven in Hoofdstuk 6 aan te pakken. Sommige stakeholders bleken hierin actiever dan andere. Voordat we ingaan op door stakeholders genomen maatregelen, bespreken we motivaties van stakeholders om al dan niet in te zetten op het beïnvloeden van het reisgedrag van studenten (Paragraaf 7.1). Vervolgens gaan we in op ervaringen met verschillende typen maatregelen om eerder beschreven uitdagingen aan te pakken, waarbij we per type maatregel ook benoemen welke voor en nadelen en condities voor slagen hierbij werden genoemd (Paragraaf 7.2). Dit hoofdstuk is dus gebaseerd op de perspectieven van de verschillende gesproken stakeholders. Tekstkader 7.1 geeft daarnaast een algemeen overzicht van de effectiviteit van maatregelen. We eindigen dit hoofdstuk met een korte reflectie op de genoemde inzet van maatregelen door stakeholders (Paragraaf 7.3). In hoofdstuk 8.2 zetten we zowel de uitdagingen (hoofdstuk 6) als de maatregelen (hoofdstuk 7) in een breder perspectief waarbij we reflecteren op de doelmatigheid van verschillende maatregelen in het behalen van beleidsambities van IenW.

De gesprekken met stakeholders hadden de insteek van *onderwijsverplaatsingen* van studenten, maar het onderscheid met andere motieven of doelgroepen is soms diffuus. Veel maatregelen zijn immers breder dan alleen die doelgroep of dat specifieke motief.

Tekstkader 7.1 Bestaande kennis over effectiviteit van maatregelen

In de gesprekken komen verschillende maatregelen naar voren om het gedrag van studenten te beïnvloeden om daarmee bereikbaarheid, veiligheid en/of duurzaamheid te bevorderen.

In een overzicht van factsheets heeft het KiM in 2024 studies geïnventariseerd die effecten van verschillende typen maatregelen op doorstroming en verduurzaming van reisgedrag beschrijven ([KiM, 2024b](#)). Dit overzicht gaat minder in op drukte in het ov of op bereikbaarheid of veiligheid, maar besteedt daar zijdelings wel aandacht aan.

Er zijn vrijwel geen studies gevonden die specifiek effecten van maatregelen op het reisgedrag van studenten beschrijven, met uitzondering van enkele studies die ingaan op de effecten van een onderwijsaanpak en versoering van het Student OV-product. Deze effecten spreken we elders in de tekst. Hieronder benoemen we enkele meer algemene conclusies over het effect van verschillende typen maatregelen, die ook voor het reisgedrag van studenten kunnen gelden.

- Ontmoedigende gedragsmaatregelen (zoals een parkeerverbod of een verhoogd parkeertarief) zijn over het algemeen effectiever dan vrijblijvende gedragsmaatregelen of acties (zoals subsidies, of een e-fiets kennismakingsactie);
- Bij vrijblijvende acties en maatregelen is een aandachtspunt dat het gedrag vaak weer terugvalt na afloop van de actie;
- Ontmoedigende maatregelen gaan idealiter samen met stimulerende maatregelen om gedragsverandering te realiseren;

- Gedragsmaatregelen gericht op het stimuleren van fiets of ov, of het ontmoedigen van de auto op of rond een onderwijsinstelling kunnen lokaal zeer effectief zijn. Tegelijkertijd hebben ze (tenzij ze veelvuldig door onderwijsinstellingen worden toegepast) op landelijk niveau vaak maar een beperkt effect als het gaat om het reduceren van de spitsproblematiek of realiseren van andere doelen;
- Prijsprikkels op de weg via bijv. een vorm van betalen naar gebruik of in het ov door bijv. veranderingen in het spits/daltarief (al dan niet via het SOV) zijn naar verwachting effectief waar het gaat om spits spreiding, hoewel het effect afhangt van het ontwerp. Effecten van prijsprikkels kunnen ook per doelgroep anders zijn; zo zijn werkenden mogelijk minder gevoelig wanneer de kosten worden gedekt door de werkgever, terwijl studenten mogelijk prijsgevoelig(er) zijn (tenzij de kosten worden gedekt door de ouders). Een prijsprikkel op de weg kan leiden tot extra ov-gebruik; omgekeerd kan een prijsprikkel in het ov in sommige gevallen het autogebruik bevorderen. Hoe studenten precies reageren op dergelijke prikkels, is (nog) niet goed onderzocht¹³;
- Naast maatregelen gericht op het beïnvloeden van het reisgedrag, kan ook inzet op nabijheid effectief zijn in het verbeteren van bereikbaarheid, met daarnaast mogelijk ook gunstige effecten voor veiligheid en duurzaamheid.

7.1 Wel of niet inzetten op studenten?

Enkele regionale mobiliteitsorganisaties (RMO's) noemen dat ze zich inzetten op het reisgedrag van studenten (via een onderwijsaanpak), omdat deze **groep een grote rol speelt in de spits**. Ook werkzaamheden rond stations zijn hiervoor vaak een aanleiding. Tevens noemen zij hierbij dat inzet op duurzaam reisgedrag op jonge(re) leeftijd, (ook) gunstige gedragseffecten kan hebben op latere leeftijd.

Er zijn ook enkele onderwijsinstellingen die aangeven initiatieven te nemen om het reisgedrag van studenten te beïnvloeden. Zij noemen vaak **duurzaamheidsdoelstellingen** als aanleiding, maar ook noemen enkelen (net als de RMO's) dat zij studenten al op jonge leeftijd in aanraking willen brengen met duurzame(re) reisalternatieven. Ook het creëren van een prettige 'bereikbaarheidservaring' voor studenten werd door één van de gesproken onderwijsinstellingen als reden genoemd om zich met reisgedrag van de student bezig te houden. Een prettige bereikbaarheidservaring zou de studieresultaten ten goede kunnen komen.

Tegelijkertijd noemden zowel RMO's als onderwijsinstellingen dat er in het algemeen **meer aandacht gaat naar (het beïnvloeden van) het reisgedrag van werknemers**. Hoewel er veel meer studenten dan werknemers op onderwijsinstellingen rondlopen, verwachten de gesproken partijen dat er bij werknemers meer 'winst' te behalen valt. Redenen die hierbij genoemd worden zijn o.a.:

- Werknemers vertonen vaak meer het 'probleemgedrag' dan studenten (waarmee op de auto wordt gedoeld);

¹³ Studenten zijn vaak prijsgevoelig, en reageren dus mogelijk relatief sterk op een dergelijke prijsprikkel. Maar als ze bijvoorbeeld de auto van een familielid lenen, komt de prijsprikkel mogelijk niet bij hen zelf aan. Daarnaast kan een maatregel als betalen naar gebruik ertoe leiden dat studenten vaker dan nu zelf een auto aanschaffen, omdat bij invoeren van betalen naar gebruik de motorrijtuigenbelasting (mrb) wegvalt. Hoe het invoeren van dergelijke prijsprikkels uiteindelijk voor de groep studenten uitpakt, valt dus nog te bezien. PBL (2020) verwacht wel dat het invoeren van een versobering van het SOV ertoe kan leiden dat een deel van de studenten overstapt naar de auto.

- Werknemers kunnen een rolmodel zijn voor de student (wanneer zij het 'goede' gedrag vertonen kunnen studenten ook worden overgehaald);
- Werknemers hebben meestal een langere 'loopbaan' bij de instelling, waardoor gedragsverandering bij hen mogelijk meer baten heeft;
- Er zijn meer 'mogelijkheden' voor onderwijsinstellingen (bijvoorbeeld fiscaal) om medewerkers te beïnvloeden;
- Werknemers zijn vaak beter te bereiken. Verschillende gesprekspartners geven aan dat studenten over het algemeen weinig reageren op e-mails of onderzoek. Zie hiervoor ook Paragraaf 7.2.

Daarnaast noemen verschillende onderwijsinstellingen die niet of slechts in beperkte mate bezig zijn met het reisgedrag van studenten als reden dat zij **meer prioriteit geven aan onderwijskwaliteit** en de afname van studentaantallen. Verschillende RMO's en decentrale overheden noemden daarbij dat bij onderwijsinstellingen met regelmaat een **urgentiegevoel ontbreekt** om in te zetten op het reisgedrag van studenten. Door een gemeente werd verder gesteld dat het soms lukt om één persoon binnen een onderwijsinstelling te overtuigen, maar dat dit niet betekent dat de gehele instelling hierin meegaat. In gesprekken met onderwijsinstellingen, maar ook met RMO's en decentrale overheden, kwamen ook factoren langs die de urgentie bij onderwijsinstellingen om in te zetten op het reisgedrag van studenten (kunnen) verhogen:

- Het belang van inzet op spitsmijden wordt door onderwijsinstellingen vaak maar beperkt gezien, maar onderwijsinstellingen zien vaak wel het nut van inzet op parkeerbeleid en duurzaamheid. Het helpt dus om maatregelen met die thema's te verbinden.
- De CO2-registratieplicht voor grotere organisaties en de CO2-footprint in algemene zin zijn motivatoren voor instellingen om in te zetten op verduurzaming van het reisgedrag van werknemers en (hetzij in mindere mate) studenten.
- Vaak genoemd is dat werkzaamheden of drukte op of rond onderwijsinstellingen vaak meer urgentiegevoel creëren. Ze kunnen ervoor zorgen dat studenten niet meer op tijd in de les kunnen komen, wat een reden kan zijn voor onderwijsinstellingen om na te denken over alternatieven.
- Inzetten op het reisgedrag wordt interessanter voor een instelling als er aanvullende voordelen zijn die de onderwijskwaliteit ten goede kunnen komen:
 - Meer tevreden studenten en meer rust;
 - Door efficiënter te roosteren kunnen stookkosten worden bespaard;
 - Minder drukte bij wc's, kantines en het koffieapparaat.
- Het dalende aantal studenten leidt tot meer aandacht voor efficiënte inzet van middelen (huisvesting, benutting gebouwen). Dit creëert een momentum.

7.2 Het reisgedrag van studenten beïnvloeden

In algemene zin noemen verschillende stakeholders dat het beïnvloeden van het reisgedrag van studenten -wanneer gewenst- **best lastig** is.

- Verschillende stakeholders geven bijvoorbeeld aan dat **veel studenten maar beperkt gevoelig zijn voor het duurzaamheidsargument**. In het geval zij met ov of fiets reizen, is er natuurlijk ook maar weinig duurzaamheidsvoordeel te behalen in hun reisgedrag. Studenten zouden over het algemeen meer te verleiden zijn vanuit een persoonlijk 'voordeel', zoals de eigen gezondheid of financiële voordelen.
- Hieraan gerelateerd wordt door verschillende gesprekspartners genoemd dat er voor studenten weinig prikkel is tot ander reisgedrag, zolang zij gebruik kunnen

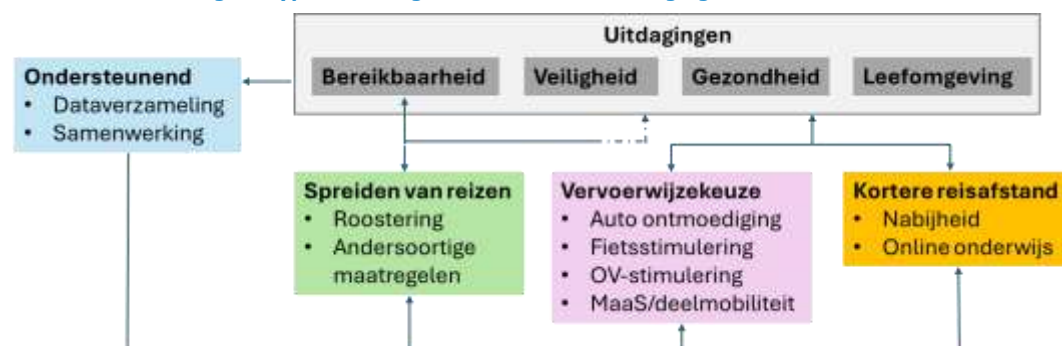
maken van **het SOV**. Wel lieten we eerder al zien dat niet alle studenten beschikken over een studentreisproduct (Paragraaf 3.3).

- Daarnaast wezen verschillende RMO's en gemeenten op **afhankelijkheden in het systeem** die het veranderen van reisgedrag beperken; zo zijn studenten minder geneigd hun reis aan te passen als openingstijden van hun gewenste activiteiten of roosters van de onderwijsinstelling dit niet toelaten.
- Ook geeft een onderwijsinstelling aan dat het lastig is hoe je de boodschap om ander reisgedrag te vertonen richting een student het beste kunt brengen. Je wilt ze immers ook **niet afschrikken**, met als risico dat ze minder of niet meer naar de campus komen, zo wordt gesteld. Verschillende gesprekspartners bij onderwijsinstellingen en RMO's gaven daarnaast aan dat studenten vrij lastig te bereiken zijn: ze reageren vaak niet op e-mails over pilots of onderzoek.

Studenten prikkelen om een uurtje later te reizen is wel een uitdaging omdat studenten wel bereikt moeten worden, maar je ze niet wilt afschrikken. Het is belangrijk dat de studenten naar de campus komen, maar liever buiten de spits. [onderwijsinstelling]

Niettemin kwamen er in verschillende gesprekken **wel verschillende initiatieven** langs van verschillende gesprekspartners om invloed uit te oefenen op het reisgedrag van studenten vanuit verschillende motivaties, die we hieronder bespreken. De nadruk ligt hier op maatregelen gericht op het verbeteren van uitdagingen rond bereikbaarheid, maar soms is ook veiligheid, duurzaamheid of gezondheid de aanleiding. Achtereenvolgens gaan we in op maatregelen gericht op het kiezen voor bepaalde vervoerwijzen, het verbeteren van de spreiding van studentenreizen, en inzet op een kortere reisafstand voor onderwijs. We eindigen met enkele meer algemene, ondersteunende maatregelen die zijn genoemd. We baseren ons hierbij veelal op de interviews die we hebben gehad, soms aangevuld met informatie uit enkele aanvullende documenten die we van stakeholders hebben ontvangen. Waar bekend of benoemd gaan we ook in op condities waaronder deze maatregelen al dan niet werken. In Bijlage G is per type maatregel een tabel te vinden met daarin per genoemde maatregel een beschrijving, en waar genoemd informatie over het effect, de succes- en faalfactoren.

Figuur 57 Schematische weergave typen maatregelen in relatie tot uitdagingen



7.2.1 Maatregelen gericht op vervoerwijzekeuze

Verschillende RMO's en onderwijsinstellingen noemen bij voorkeur het gebruik van de **auto onder studenten** zoveel mogelijk te **ontmoedigen**. Dit met oog op de bereikbaarheid en het ruimtegebruik ervan, maar ook vanuit het punt van veiligheid en duurzaamheid. Daarnaast zetten ze (ook vanwege de auto-ontmoediging) er op in om met name het reizen per fiets en in mindere mate het reizen per ov of deelvervoer te stimuleren. Hieronder gaan we achtereenvolgens in op maatregelen gericht op auto-ontmoediging, fietsstimulering, ov-stimulering en stimulering van MaaS en deelmobiliteit.

Ontmoediging autogebruik

Verschillende onderwijsinstellingen en gemeenten noemen bezig te zijn met het reduceren van het autogebruik van studenten en docenten. Zowel vanuit duurzaamheidsambities als ruimtegebruik wordt autogebruik als onwenselijk gezien. Wel ligt de nadruk hierbij wat meer op docenten, onder andere omdat hier fiscaal meer mogelijkheden zijn en zij daarnaast meer van de auto gebruik maken dan de studenten.

Er zijn een aantal afwegingen om in eerste instantie te focussen op het verminderen van autogebruik onder de doelgroep medewerkers. Zo hebben studenten al het studentenreisproduct, is het lastig om studenten te benaderen en is de loopbaan van medewerkers over het algemeen langer dan de studieduur van studenten. [onderwijsinstelling]

Meerdere onderwijsinstellingen noemden (in samenspraak met bijvoorbeeld gemeente en RMO's) te werken aan het **autoluw maken van de campus**. Een onderdeel daarvan is het parkeren minder tot niet meer te faciliteren. Ook overwegen onderwijsinstellingen -vaak in afstemming met de gemeente- het invoeren van **betaald parkeren** op locaties of het verhogen van de prijs van parkeren. Eén instelling noemde daarnaast dat ze **uitzonderingen** op betaald parkeren voor studenten die uit buurlanden komen met de auto willen **uitfaseren**. Een andere instelling noemde dat het (voor studenten en medewerkers) alleen nog maar mogelijk is bij de instelling te parkeren met een **pas van de onderwijsinstelling**. Studenten kunnen daarbij alleen onder bepaalde condities een pas krijgen. Ook werd door een onderwijsinstelling beleid aangehaald waarbij alleen (gratis) mag worden geparkeerd door medewerkers en studenten boven een bepaalde **reisafstandsgrens**. Zo noemde een instelling dat zij nu beleid aanscherpen, waarbij de parkeergrens wordt aangescherpt van 10 km tot 15 km. Oftewel: alleen mensen die 15 km of verder moeten reizen hebben 'recht' op een (gratis) parkeerplek. Eén gemeente noemde overigens dat er vanuit een onderwijsinstelling juist verzoek was tot het creëren van meer parkeerplaatsen.

De parkeertarieven worden hoger (uurtarief stijgt van 1,20 naar 2 euro en het dagtarief van 6 naar 10 euro) en de uitzondering voor pendelende studenten uit Duitsland en deeltijdstudenten wordt uitgefaseerd. Dat betekent dat nieuwe studenten in deze groep niet langer het "recht" hebben om gratis te parkeren, als er plek is. [onderwijsinstelling]

In algemene zin wordt door verschillende gesprekspartners wel gesteld dat **auto ontmoedigende maatregelen nemen lastig** is. Zo wordt genoemd dat gratis parkeren vaak gezien wordt als een verworven recht dat men niet graag inlevert. Ook wordt aangegeven dat het bieden van parkeermogelijkheden een manier is om als instelling voor docenten aantrekkelijk te zijn en te blijven. Met name door mbo-instellingen wordt hier een koppeling gelegd met docententekort. Ook wordt genoemd dat het invoeren van strenger parkeerbeleid rond een instelling of campus tot gevolg heeft of kan hebben dat studenten en docenten de auto net buiten het terrein in woonwijken of andere gratis locaties parkeren. Dit creëert een worsteling.

Tegelijkertijd hebben we ook een docententekort/probleem. En die docenten willen parkeerplekken van de organisatie of de gemeente. Dilemma hoe je dat rijmt. [onderwijsinstelling]

Stimulering fiets

In verschillende gesprekken kwamen voorbeelden langs van fietsstimuleringsmaatregelen gericht specifiek op studenten, of op een bredere groep waar studenten onderdeel van zijn. Een beweegreden om in te zetten op fietsstimulering vanuit de stakeholders is dat ze studenten bij voorkeur niet met de auto laten komen, en studenten bij voorkeur op jonge leeftijd proberen te stimuleren om actief reisgedrag te vertonen (onder de aanname van 'jong geleerd, oud gedaan').

In algemene zin wordt gesteld dat fietsstimulering vooral nuttig is bij studenten die op fietsafstand van de onderwijslocatie wonen; voor andere studenten is dit een

weinig realistisch alternatief voor de auto of ov. Wel kan beleid ook gericht zijn op het stimuleren van de fiets om van het station of ov-halte naar de onderwijslocatie te komen (als alternatief voor btm). De analyse in Paragraaf 3.7.1 laat zien dat er met name bij mbo- en hbo-studenten nog potentie is voor de fiets aangezien zij circa 50 á 60% van de ritten van 1 tot 5 km met de fiets worden gemaakt. Wo-studenten pakken voor ongeveer 80% van die ritten reeds de fiets.

Verschillende onderwijsinstellingen noemden de fietsfaciliteiten zoveel mogelijk op orde te brengen. Zo noemden ze **fietsenmakers** beschikbaar te hebben dichtbij onderwijslocaties, en daarnaast in te zetten op fietsveiligheid. Ook noemden verschillende onderwijsinstellingen te werken met **fietsstewards** en in te zetten op goede en veilige **fietsenstallingen**. Een enkele instelling noemde ook veilige stallingsplekken te hebben voor e-fietsen (ook voor studenten). Daarnaast werd ook het aanbieden van **douchemogelijkheden** (ook voor studenten) genoemd.

Tegenwoordig is er ook wekelijks een fietsenmaker die langskomt op de campus. Dit is bedoeld om mensen hun fiets te laten maken en het gebruik van de fiets daarmee te stimuleren. Hier wordt veel gebruik van gemaakt. [onderwijsinstelling]

Een aantal instellingen noemden daarnaast (vaak in samenspraak met de gemeente en RMO's) **fietslessen** aan te bieden voor internationale studenten, soms samen met andere instellingen. Dit wordt op basis van het behoorlijk animo vaak als succesvol gezien.

Fietslessen zijn vooral gericht op internationale werknemers en internationale studenten om hun te leren fietsen, omdat het voor hun vaak spannend is te fietsen in Nederland. Dit kan helpen barrière te verlagen om de fiets te gebruiken als vervoermiddel. [regionale mobiliteitsorganisatie]

Ook noemde een gesprekspartner van een onderwijsinstelling incidenteel wel eens een stimuleringsactie te doen, zoals het **uitdelen van gratis fruit** aan fietsers nabij de instelling. Een ander noemde te stimuleren (ook bij docenten) dat **schoolactiviteiten (voor studenten) zoveel mogelijk per fiets** worden gedaan. Van iets andere orde noemde een gesprekspartner dat de instelling geprobeerd heeft een zogenaamde **fietscommunity** binnen de instelling op te zetten met verschillende initiatieven gericht op de fiets, waar best wat interesse voor was. Ook werd verteld over een onderzoeksexperiment, waarbij studenten als **pilot hun ov-studentenkaart konden vervangen door een e-bike of deelmobiliteit**. De respons viel hier tegen. Wel viel op dat studenten ook tijdens de pilotfase nog vrij vaak voor de auto kozen. Een aantal leerpunten die bij de pilot werden genoemd, waren onder andere: de wat ongelukkige timing in de winter (lastig om studenten vanuit auto/ov naar de fiets te bewegen); gebrek aan continuïteit in de organisatie (medewerkers die tussentijds om verschillende redenen eruit stapten); stakeholders en hun belangen bij de pilot hadden vooraf beter in kaart gebracht kunnen worden; hick-ups in de dataverzameling en ethische aspecten ten behoeve van het onderzoek bleken meer tijd te kosten dan voorzien.

De pilot viel in de winter, dat was geen goede timing om studenten uit de auto/ov naar de fiets te krijgen. [onderwijsinstelling]

Verschillende gesproken gemeenten noemden (net als instellingen) in te zetten op voldoende **fietsenstallingen** in de stad op plekken waar (ook) studenten met regelmaat komen (nabij onderwijslocaties, rond stations en ov-haltes en in de centra). Daarnaast noemde een enkele gemeente bezig te zijn met **hubs** nabij onderwijsinstellingen waar de overstap tussen auto, fiets en ov kan worden gemaakt. In Groningen werd daarnaast de speciale **gemarkeerde fietsroute** richting de campus genoemd. Dit werd ook genoemd als manier om het verkeer richting de campus te kunnen scheiden van ander fietsverkeer richting het centrum.

Vanuit de hoek van RMO's werden -naast inzet op fietslessen en goede fietsfaciliteiten, al dan niet via andere stakeholders- nog een paar aanvullende initiatieven genoemd, soms meer algemeen en soms specifiek gericht op studenten. Eén regionale mobiliteitsorganisatie noemde bijvoorbeeld een **e-bike probeeractie**

te hebben uitgevoerd, waarbij studenten hun week-ov om konden zetten naar een weekend-ov, en in ruil daarvoor een e-bike te leen kregen. Anders dan het hierboven beschreven onderzoeksexperiment van een onderwijsinstelling, bleek deze actie volgens gesprekspartners vrij succesvol, maar heeft verder geen doorgang gekregen (de organisatie zelf kon dat niet structureel bieden). Ook noemden enkele RMO's een **fietsstimuleringscampagne** te hebben ingezet gericht op studenten. Als succesfactoren hierbij werd onder andere het belang van humor genoemd, het gebruik van verschillende (online) communicatiemiddelen, de inzet van 'peers' en een focus op 'persoonlijke voordelen' van meer fietsen. Ondanks het succes van de campagnes (wat bleek uit onderzoek), blijkt het lastig te benoemen in hoeverre dit ook daadwerkelijk heeft geleid tot meer fietsgebruik. Enkele andere acties die in gesprekken met RMO's werden genoemd waren het maken van een **magazine over duurzaam reizen** voor en door studenten, **fietsreparatiezuilen** bij evenementen en **spaaracties** waarmee studenten door te fietsen kunnen sparen voor een goed doel. Één gesprekspartner vertelde over een mislukte spaaractie, omdat deze 1) niet goed was opgezet, 2) de groep studenten niet goed bereikt werd en 3) het (gratis) studentreisproduct de medewerking van studenten in de weg zit. Eén mobiliteitsorganisatie noemde daarnaast **fietscans** uit te voeren bij scholen, waarbij een school wordt gescreend op fietsvriendelijkheid. Deze scans waren wel met name vanuit het oogpunt van de medewerkers.

Boodschappen die focussen op hoe fietsen kosten kan besparen en voordelig is voor je gezondheid worden goed ontvangen (dus meer op voordelen voor de persoon), maar nadruk op het thema duurzaamheid leidt tot negatieve reacties online. [mobiliteitsorganisatie]

Stimulering ov

Een aantal gesprekspartners noemden daarnaast initiatieven te hebben genomen om het ov-gebruik en de ov-bereikbaarheid voor studenten te verbeteren. Studenten gebruiken in de basis al veel het ov en de fiets, maar er zijn (zoals we reeds beschreven) ook studenten die om verschillende redenen (zo nu en dan of regelmatig) gebruik maken van de auto.

Verschillende onderwijsinstellingen noemden bijvoorbeeld in hun locatiebeleid strategisch in te zetten op het lokaliseren van **instellingen nabij ov**, om daarmee de keuze voor het ov (in plaats van de auto) soepeler te maken. Daarnaast noemden enkele onderwijsinstellingen situaties waarin ze met vervoerders samenwerken om de **ov-capaciteit zo goed mogelijk in te zetten**.

Vrijwel alle scholen liggen op centrale locaties. We denken daar ook bewust over na, met het idee dat studenten zoveel mogelijk met het ov kunnen reizen en de locaties goed kunnen bereiken. [onderwijsinstelling]

Nadenken over locaties van de onderwijsinstelling biedt (ook) kansen om ov beter te benutten dan alleen alle voorzieningen in de buurt van een station bouwen. Niet overal is het ov namelijk even druk. [vervoerorganisatie]

Een mobiliteitsorganisatie noemde verder in te hebben gezet op het **verbeteren van looproutes** van onderwijsinstellingen van en naar stations en ov-haltes als manier om de ov-reis soepeler te maken.

In samenwerking met landschapsarchitect studenten is er gekeken hoe je looproutes naar ov aantrekkelijker kan maken voor ov-gebruikers. [regionale mobiliteitsorganisatie]

Ook vervoerders noemden soms expliciet in te zetten op het verbeteren van de ov-ervaring voor studenten. Zo noemden enkele vervoerders de **bus capaciteit te vergroten** bij drukte. Daarnaast noemde een gesprekspartner een algemene **kortingsactie** waarmee in het weekend goedkoop met de bus kan worden gereisd, die ook succesvol bleek onder studenten:

Het betreft een actie waarmee je in de vakantie samen kan reizen door de regio voor 13 euro. Dat product was meer bedoeld voor uitjes en dergelijke, maar in de praktijk zie je dat studenten met een week-ov-abonnement het gebruiken om in het weekend hun familie te bezoeken. [vervoerorganisatie]

Stimuleren gebruik MaaS en deelmobiliteit

Ook wordt door gesprekspartners soms ingezet op het stimuleren van deelmobiliteit, hubs of MaaS onder studenten. De insteek is hierbij onder andere dat deelmobiliteit een alternatief kan bieden voor het gebruik van de auto, of het ov (bijvoorbeeld tijdens de spits) kan ontlasten.

Een tweetal onderwijsinstellingen gaven aan met de gemeente bezig te zijn om **hubs nabij onderwijsinstellingen** te realiseren waar deelmobiliteit (zoals deelscooters) wordt aangeboden. Hierbij wordt ook als aandachtspunt genoemd dat deelscooters op zich populair zijn, maar ook veel ruimte innemen en overlast kunnen veroorzaken op fietspaden. Ook werd door een instelling een initiatief genoemd waarbij de instelling **zelf een deelfietsstelsel** heeft opgericht, in samenwerking met andere partijen.

Door regionale mobiliteitsorganisaties werd onder andere melding gemaakt van een tweetal **MaaS pilots**, waarbij studenten een tegoed kregen om te besteden aan deelmobiliteit. Wel werd in beide gevallen aangegeven dat voor studenten deelmobiliteit al snel prijzig is, wanneer het alternatief een gratis SOV betreft. Bij één van de pilots bleek daarnaast volgens een gesprekspartner dat de sociale omgeving een relevante factor was in het gebruik door studenten: als vrienden het ook gebruiken, is dit een belangrijke reden om ook deelmobiliteit te (gaan) gebruiken. Gesprekspartners noemen verder dat tijdelijk geld een aandachtspunt is bij dergelijke pilots. Daarmee is het voor veel organisaties lastig om voor langere tijd of zelfs structureel op dergelijke initiatieven in te zetten.

Studenten kregen binnen deze pilot een tegoed zodat ze verschillende varianten van mobiliteitsoplossingen konden proberen. Ik weet niet meer precies hoe die pilot precies is afgelopen, maar de vraag was sowieso wel waar het geld vandaan komt in een structurele situatie. Als studenten het zelf moeten gaan betalen wordt het ingewikkeld. [regionale mobiliteitsorganisatie]

Ook noemden enkele gesprekspartners initiatieven rond **carpoolapps**, met studenten als primaire, of als onderdeel van, de doelgroep. Zo vertelde een gesprekspartner bij een decentrale overheid over een carpoolapp experiment dat binnenkort gaat lopen. Hierbij is het doel vooral om te leren in welke mate studenten er gebruik van gaan maken, met wie en voor welk type ritten, en wat daarmee ervaringen zijn. Idealiter doen – zo werd ook gesteld – naast onderwijsinstellingen ook omliggende bedrijven mee, om daarmee de potentiële pool van mensen zo groot mogelijk te maken. Ook een RMO noemde ervaring te hebben met een carpoolapp, waarbij de bereidheid in kleinere dorpen met sociale cohesie vrij goed bleek, maar ook beaamd werd dat je wel echt meerdere mensen nodig hebt die op dezelfde tijd en route reizen om het echt tot een succes te maken. Ook werd hierbij gemeld dat studenten, zolang het mogelijk is om voor een redelijke prijs te parkeren nabij de onderwijslocatie, waarschijnlijk niet zo snel zullen gaan liften.

Samen rijden stimuleren is mooi, niet meer alleen met de auto gaan. Maar dat kan je eigenlijk alleen maar effectief doen als je weet van uit dit dorp rijden dagelijks 60 personen precies dezelfde route rond precies dezelfde tijd, met de auto. [regionale mobiliteitsorganisatie]

Een gesprekspartner van een vervoerdersorganisatie noemde daarnaast nog dat de vervoerder geëxperimenteerd had met het aanbieden van een deelfietsensysteem door een **samenwerking met een deelfietsaanbieder**. Overigens was dit niet specifiek gericht op studenten, maar zij zijn onderdeel van de doelgroep. Het doel was om te verkennen hoe ov en deelfietsen elkaar kunnen versterken in de gebieden aan de randen van het ov-netwerk. Een algemene conclusie hierbij was

dat de ov-fiets of een ander deelfietsstelsel in de hier onderzochte context geen voldoende oplossing bood, vooral vanwege praktische belemmeringen: je hebt veel ov-fietsen of deelfietsen nodig om een significant effect te kunnen bereiken, en dit neemt ruimte in beslag. Het reguliere ov bleek volgens de gesprekspartner in de casus veel efficiënter als je kijkt naar het volume per reiziger.

Als je de studenten op de Zuidas met een ov-fiets wilt vervoeren, dan zouden er 10x meer fietsen moeten zijn. Dat is niet echt realistisch. [vervoerorganisatie]

7.2.2 Maatregelen gericht op minder reisafstand voor onderwijs

In de gesprekken kwamen ook maatregelen langs die zich richten op het verkorten van de reistijd, om daarmee (met name, maar niet uitsluitend) bij te dragen aan de bereikbaarheid van onderwijs. We gaan in op genoemde maatregelen gericht op de nabijheid van onderwijs, en op online onderwijs als alternatief voor fysiek reizen.

Nabijheid creëren

Inzetten op meer nabijheid van onderwijs voor studenten kan bijdragen aan betere bereikbaarheid, en indirect -door minder noodzaak tot autogebruik- ook gunstige effecten hebben op duurzaamheid.

Verschillende onderwijsinstellingen noemden in te zetten op **strategische lokalisering** van onderwijsinstellingen. Hiermee wordt beoogd bijvoorbeeld niet alleen maar nabij een bepaald station te bouwen, maar locaties ook over een stad of regio te verspreiden om op die manier onderwijs enigszins nabij te kunnen aanbieden. Dit speelt met name bij mbo-instellingen. Gerelateerd hieraan noemden enkele onderwijsinstellingen in Groningen en Eindhoven

samenwerkingsverbanden met andere onderwijsinstellingen te zoeken om er gezamenlijk voor te zorgen dat onderwijs ook in de regionale gebieden toegankelijk blijft. Door te zorgen dat er mogelijkheden blijven bestaan om in de buurt van huis onderwijs te blijven volgen, hopen ze uitval van met name mbo-studenten te voorkomen.

We zijn een samenwerkingsverband begonnen met o.a. als doel om het onderwijs bereikbaar te houden. Het idee is door samenwerking opleidingen en locaties aan te kunnen blijven bieden, vooral voor kleinere locaties die anders niet langer kunnen blijven bestaan. Dit voorkomt mogelijk ook deels uitval van studenten, gezien sommige mbo-studenten mogelijk niet meer gaan studeren als ze alleen nog bij grote locaties terecht kunnen vanwege de toegenomen afstand naar de onderwijslocatie. [onderwijsinstelling].

Onderwijsinstellingen en met name gemeenten noemden daarnaast ook met regelmaat bezig te zijn met studentenhuysvesting. In verschillende steden is dit overigens vanwege beperkte ruimte best een uitdaging. Zo worden er **woningen rond bijv. de campus** Groningen gerealiseerd. Met name internationale studenten zouden dit aantrekkelijk vinden, zo werd gesteld door één van de gesprekspartners. Om de campus als woonlocatie aantrekkelijk te maken, wordt bijvoorbeeld ook geïnvesteerd in cafés in de buurt. Ook wordt door een gemeente **een pilot met hospitaerverhuur** aangehaald, waarbij mensen die een ruimte beschikbaar hebben tijdelijk een (vaak internationale) student in huis kunnen nemen. Dit is overigens niet grootschalig van de grond gekomen. Een andere maatregel om huysvesting voor studenten enigszins te garanderen die in verschillende steden voorkomt, is **doelgroepenverhuur**. Hiermee moeten studenten een woning verlaten wanneer zij afstuderen, om plaats te maken voor nieuwe studenten. In Groningen wordt dit overigens niet toegepast, onder andere omdat het aandeel particuliere verhuurders relatief hoog is en het woonbeleid van de gemeente daarnaast is gericht op jongeren in den brede (in plaats van enkel studenten). Een andere aanpak om grote reistijden te voorkomen die door een gemeente werd genoemd, is **internationale studenten te weren** wanneer ze geen woonruimte kunnen vinden.

Er is zoveel vraag naar woningen en het is zo uitdagend om dat te realiseren. Er wordt heus wel rekening gehouden met de locatie (je bouwt ze niet in het weiland), maar nabijheid in het kader van bereikbaarheid zal niet altijd leidend zijn: men is al blij om locaties voor huisvesting te vinden. [decentrale overheid].

Online onderwijs

Ook de inzet van online onderwijs kan een manier zijn om op het reisgedrag te sturen en de noodzaak tot reizen verminderen. Als het niet nodig is om de fysieke reis te maken naar de onderwijslocatie, kan dit in sommige gevallen voor de student voordelen hebben. Ook ontlast het de spits en is het (met name wanneer hiermee een autorit wordt vermeden) gunstig voor het milieu. Wanneer er minder drukte is op of rond onderwijsinstellingen, kan dit ook de veiligheid ten goede komen. Overigens kan online onderwijs ook vooral worden ingezet op bepaalde momenten van de dag of week, om daarmee de spits te ontlasten.

Ondanks de mogelijkheden voor online onderwijs die tijdens COVID op veel manieren zijn ingezet, geven de meeste onderwijsinstellingen aan hier niet zoveel gebruik meer van te maken. Een belangrijke reden hiervoor is dat het fysiek aanwezig zijn op de onderwijslocatie door verschillende instellingen wordt gezien als waardevol en bevorderlijk voor de onderwijskwaliteit, het sociale contact en de prestaties van studenten alsmede hun welzijn. Met name door mbo-instellingen wordt daarnaast genoemd dat factoren als leerplicht (voor jongere mbo-studenten) en aanwezigheidsplicht de online mogelijkheden ook beperken.

Onderwijsinstellingen willen graag dat studenten naar de campus komen, ook vanwege het positieve effect dat naar de campus komen heeft op de mentale gezondheid van studenten. Bereikbaarheid is in die zin ondergeschikt aan studentenwelzijn. [onderwijsinstelling]

Wel is er wat variatie tussen studierichtingen en docenten, en worden online mogelijkheden bij **1 op 1 gesprekken** tussen bijvoorbeeld docent en student wel regelmatig(er) toegepast dan eerder. Ook wordt het (logischerwijs) vaker toegepast voor meer **theoretische vakken** of colleges, dan voor praktijklessen. Een hbo-instelling maakte daarnaast melding van een nieuwe opleiding die in **hybride vorm** zal worden aangeboden. Wel zullen er vaste aanwezigheidsmomenten zijn, maar studenten moeten ook keuzen krijgen (wordt gesteld). Wanneer er wordt ingezet op online onderwijs, is dit vanuit de onderwijsinstellingen vaak niet vanuit mobiliteitsoverwegingen; vaak liggen praktische redenen zoals de planning van onderwijsruimten, of argumenten gericht op de onderwijskwaliteit hier dan aan ten grondslag.

RMO's bevestigen over het algemeen dit beeld: onderwijsinstellingen zijn terughoudend waar het gaat om het aanbieden van online onderwijsmogelijkheden. Ook wordt genoemd dat de term **blended learning** (een onderwijsaanpak die een mix kent van fysieke en online leeractiviteiten in verschillende leeromgevingen) nu ook vaak (negatief) geassocieerd wordt met de COVID-periode, en dat bij een dergelijk concept door verschillende instellingen praktische bezwaren worden gezien.

We hadden drie pijlers bij de eerste verkenning met onderwijsinstellingen: anders reizen, blended onderwijs en anders roosteren. Hieruit kwam dat alleen anders reizen bij de onderwijsinstellingen een thema is. De andere pijlers waren volgens de onderwijsinstellingen lastig te implementeren. [regionale mobiliteitsorganisatie]

7.2.3 Maatregelen gericht op het spreiden van reizen

Door reizen van studenten meer te spreiden over de dag of over de week zou de spits op de weg, in het ov of eventueel op de fiets kunnen worden ontlast. Dit kan voordelen hebben voor de bereikbaarheid. Indirect kan dit mogelijk ook zorgen voor meer veiligheid (door minder drukte rond onderwijslocaties). We gaan eerst in op anders roosteren; daarna bespreken we enkele andere maatregelen die werden genoemd gericht op spreiding van reizen.

Anders roosteren

Een belangrijke voorwaarde om reizen van studenten te (kunnen) spreiden, is dat onderwijsroosters die spreiding toelaten.

Als succesvoorbeeld op dit vlak wordt het 'Gronings rooster' met regelmaat aangehaald, waarbij verschillende onderwijsinstellingen samen met vervoerders en de RMO de **roosters hebben aangepast** zodat studenten meer gespreid werden. Ook in de regio Arnhem-Nijmegen zijn hier goede ervaringen mee, en analyses laten hier zien dat dat tot duidelijk minder drukte in de spits heeft geleid op bepaalde ov-lijnen.

Vertrekpunt was daarbij bijvoorbeeld dat medische medewerkers op een bepaald tijdstip in het ov moesten kunnen. Als dan geregeld wordt dat VO een kwartier daarna begint, mbo nog een kwartier daarna, hbo een kwartier daarna en een kwartier later het wo, dan zijn uiteindelijk de reizigers beter verspreid over de bussen. [regionale mobiliteitsorganisatie]

Verschillende onderwijsinstellingen geven echter ook aan haken en ogen te zien rond anders roosteren. Belangrijke factoren hierbij zijn de beschikbaarheid en wensen van docenten waar je als roostermaker mee te maken hebt. Zo willen veel medewerkers in de ochtend kinderen naar school kunnen brengen en aan het einde van de middag weer kunnen halen: je bent dus afhankelijk van 'het systeem'. Ook studenten kunnen roostering vroeg in de ochtend of juist later in de avond niet altijd waarderen zo werd genoemd. Zo werd er ook aandacht gevraagd voor veiligheidsoverwegingen als soms nog jonge mbo-studenten 's avonds of wanneer het donker is nog naar huis moeten. In de focusgroepen met studenten proefden we ook weinig 'enthousiasme' voor vroeger beginnen of later eindigen, uitzonderingen daargelaten. Ook wordt door instellingen genoemd dat onderwijsgebouwen nu soms 's avonds door andere bedrijven gebruikt worden. Als je door anders roosteren gebouwen zelf ook in de avond nodig hebt, kan dit niet meer.

Als onderwijsinstelling zou je willen dat het meer gespreid is. Maar, degene die bij [onze onderwijsinstelling] werken of de ouders van studenten, die werken ook allemaal op dinsdag en donderdag. Die willen ook dat het allemaal zo blijft. De verwachting van de samenleving is toch dat het fijn is dat er vaste momenten zijn dat iedereen er is. Maar dat heeft wel gevolgen. [onderwijsinstelling]

Uit de gesprekken met RMO's en decentrale overheden komen een aantal condities naar voren waaronder inzet op anders roosteren door onderwijsinstellingen meer kans van slagen kan hebben.

- **Ervaren urgentie is van belang:** wanneer er geen spits of andersoortige problematiek wordt ervaren, is het lastiger partijen gezamenlijk te bewegen om roosters aan te passen. Hieraan gerelateerd word gesteld dat het belangrijk is roosters zó aan te passen dat studenten en docenten er ook **voordeel** uit (kunnen) halen. Zo worden door onderwijsinstellingen ook voorbeelden genoemd waarbij roosters zijn aangepast vanuit een andere aanleiding, bijvoorbeeld omdat het beter past bij de opleiding of student, of bij de zaalbeschikbaarheid. Een voorbeeld is de **invoering van een 5^e blok** als standaard onderwijsblok, omdat men aan de maximale zaalbezetting zat.
- Het is van belang het aanpassen van roosters ten behoeve van spitsmijden **zoveel mogelijk gezamenlijk** met onderwijsinstellingen, vervoerders en regionale mobiliteitsorganisatie(s) (bottom-up) op te pakken. Een verandering op dit vlak is echter door decentrale overheden en RMO's niet af te dwingen. Landelijke afspraken met mbo's, hogescholen en universiteiten vanuit een ministerie zouden hier mogelijk wel bij kunnen helpen.
- Het is belangrijk om te kijken naar specifieke/regionale verplaatsingen en daarbij aan te sluiten. De **ruimtelijke context** speelt hierbij dus (ook) een rol. De situatie in Amsterdam werkt bijvoorbeeld anders dan de situatie in Groningen.

- Hieraan gerelateerd wordt ook gewezen op het **belang van maatwerk per opleiding**: je zou bijvoorbeeld een bakkersopleiding juist vroeg kunnen laten beginnen, en een opleiding voor fysiotherapie juist op een later moment of flexibeler kunnen organiseren. Bij het eerste voorbeeld wordt genoemd dat studenten hier zelf hebben aangegeven graag vroeger te willen starten. Bij dit laatste voorbeeld wordt genoemd dat er weinig centraal geroosterd wordt en studenten en docenten zelf hun afspraken plannen. Bij deze afspraken blijken studenten en docenten zelf al drukke momenten te mijden en clusteren ze hun afspraken meer, wat leidt tot meer tevreden medewerkers en studenten over roosters.

Ook wordt door een RMO de algemene kanttekening geplaatst of anders roosteren altijd dé oplossing is. Zij geven aan dat studenten -wanneer het rustiger is op de weg door spitsmijden- mogelijk *meer* geneigd zijn om met de auto te gaan. Het is dus van belang het bredere plaatje in de gaten te houden, zo wordt gesteld.

De vraag is (dus) wat je wilt bereiken als onderwijsinstelling, Rijk, etc. met veranderen reisgedrag van studenten. Als je alleen kijkt naar spreiden en mijden kijk je eigenlijk een beetje te smal. Blijf de vraag stellen: welk probleem zijn we nou voor wie aan het oplossen. [regionale mobiliteitsorganisatie]

Andere initiatieven gericht op spreiding van reizen

Naast anders roosteren, worden enkele andere initiatieven genoemd gericht op spreiding van verkeer.

Zo noemde een onderwijsinstelling een geïntroduceerde **app met informatie over de bezetting van studieplekken op de campus weergeeft** (de zogenoemde 'pleq-app'). Via de app kunnen studenten (vanuit huis bijvoorbeeld) de bezetting bekijken, en daar hun reisgedrag op aanpassen.

Regionale Mobiliteitsorganisaties noemen bijvoorbeeld ook in te zetten op **slimme fietsroutes** naar de campus, waarmee die grote fietsstromen gescheiden worden van ander verkeer, om daarmee de doorstroming te verbeteren. Hierbij wordt gesteld dat communicatie hierover van belang is, zodat studenten hier ook mee bekend zijn. Ook werkt men aan stimulering van spreiding over buslijnen, bijvoorbeeld via het faciliteren van **samenwerking tussen vervoerders**. Als studenten een bepaalde andere buslijn pakken i.p.v. de buslijn die langs alle scholen gaat, zijn ze even snel op school maar is de bezetting beter verdeeld, zo wordt gesteld. Ook werd genoemd dat er soms **serviceteams** worden ingezet om de buscapaciteit beter te verdelen. Het team instrueert mensen over doorschuiven in de bus of over een alternatieve bus die snel volgt en minder vol is.

We hebben een serviceteam ingezet om capaciteit te verhogen van bussen. Het team instrueert mensen verder door naar achter schuiven of informeert mensen ter plekke over een alternatieve bus die minder vol is maar naar dezelfde locatie gaat. [regionale mobiliteitsorganisatie]

Als studenten een bepaalde andere buslijn pakken i.p.v. de buslijn die langs alle scholen gaat, zijn ze even snel op school maar is de bezetting beter verdeeld. [regionale mobiliteitsorganisatie]

Vanuit vervoerders werd daarnaast genoemd dat de **ov-capaciteit vaak wordt uitgebreid tijdens de spits**, om daarmee anticiperend te reageren op meer reizende studenten. Het bieden van ov-lijnen ('dedicated campus liner') die rechtstreeks naar onderwijslocaties rijden is daarbij ook een genoemd voorbeeld. Ook noemde een RMO **loyaliteitsacties** van vervoerders, waarbij reizigers worden beloond om buiten de spits te reizen. Hierbij wordt wel benadrukt dat het van belang is dat studenten hiertoe dan ook de mogelijkheid krijgen vanuit de onderwijsinstelling.

Onze regionale vervoerder is bezig met opplussen van een aantal buslijnen die veel gebruikt worden door studenten. Dit is een goede ontwikkeling, omdat studenten daardoor wellicht minder snel voor de auto zullen kiezen. [onderwijsinstelling]

7.2.4 Ondersteunende maatregelen

Naast gerichte maatregelen rond het beïnvloeden van de vervoerwijze, de reisafstand of het spreiden van reizen noemden gesprekspartners ook meer algemene initiatieven die indirect kunnen bijdragen aan het sturen op het reisgedrag van studenten: dataverzameling en het zoeken van samenwerking.

Dataverzameling

In verschillende gesprekken werd het belang van inzicht in het reisgedrag van studenten gezien, om van daaruit eventuele acties te kunnen nemen. Enkele onderwijsinstellingen noemden in de afgelopen jaren één of meermaals **eigen onderzoek** te hebben gedaan naar het reisgedrag, bijvoorbeeld via enquêtes onder studenten. Ook **inzet van studentgroepen om data te verzamelen** werd een enkele keer genoemd. Daarnaast noemde een instelling de inzet van **feedbackzuilen** op de onderwijslocatie en het analyseren van herkomstpostcodes van studenten. Anderen noemden overigens op dit moment maar beperkt zicht te hebben op het reisgedrag van studenten.

Eens in de 2 jaar wordt door ons een mobiliteit enquête gehouden om het reisgedrag te kunnen monitoren. [onderwijsinstelling]

Ook in enkele gesprekken met decentrale overheden en RMO's werden op dit vlak initiatieven genoemd, zoals inzet van **tellingen/heatmaps** rond de campus en het **analyseren van ov-reisgegevens**. Ook de **Mobility Analyst tool** werd genoemd als tool om huidig en potentieel mobiliteitsgedrag van studenten mee in beeld te brengen.

De (Mobility Analyst) tool gaat uit van een reeks aannames. De tool is een handig communicatiemiddel voor een gesprek. [decentrale overheid]

Samenwerking zoeken

Regelmatig noemden gesprekspartners daarnaast initiatieven om samen te werken met andere organisaties rond dit thema. Dergelijke samenwerkingen hebben niet direct effect op reisgedrag, maar kunnen wel indirect invloed hebben, doordat het vertrouwen kan scheppen tussen organisaties en van daaruit een voedingsbodemp voor gezamenlijk optreden rond het reisgedrag kan ontstaan. Ze kunnen ook helpen om goede voorbeelden te delen.

Verschillende onderwijsinstellingen noemden enige vorm van **samenwerking te hebben met andere onderwijsinstellingen** op dezelfde campus, in dezelfde stad of regio of soms nationaal. Op campusniveau werd o.a. genoemd dat men samenwerking zoekt om bijvoorbeeld fietslessen aan te bieden aan internationale studenten. Het eerder genoemde initiatief tot samenwerking tussen mbo-instellingen in de meer perifere gebieden past hier ook, waarbij men poogt ondanks teruglopende studentaantallen onderwijs in de regio te kunnen blijven garanderen. Op nationaal niveau werd genoemd dat er netwerken van onderwijsinstellingen bestaan waarin zo nu en dan wordt uitgewisseld op verschillende thema's.

Ook vervoerders zoeken elkaar soms op, bijvoorbeeld in **overlegorganen** rond het student ov-product. Een enkele decentrale overheid en RMO noemde ook vormen van **uitwisseling met andere overheden en RMO's**.

Daarnaast noemden verschillende gesprekspartners vormen van **samenwerking tussen verschillende typen stakeholders zoals onderwijsinstellingen, decentrale overheden en RMO's**, om daarmee in gezamenlijkheid lokale en regionale uitdagingen aan te pakken.

Een belangrijk punt is dat er voor studenten binnen onze mogelijkheden maar weinig instrumenten zijn voor gedragsbeïnvloeding, en daarom moeten we leunen

op goodwill. Het is daarom belangrijk om partijen die hier invloed op hebben aan tafel te hebben/houden [regionale mobiliteitsorganisatie].

Rond samenwerking werd genoemd dat het hebben of vinden van een gezamenlijk belang (zoals bijvoorbeeld: teruglopende studentaantallen, een gezamenlijk parkeerprobleem, etc) samenwerking kan bevorderen. Voor de daadwerkelijke impact helpt het ook dat een partij met invloed aan tafel ziet, die daadwerkelijk mogelijkheden heeft om maatregelen te nemen of af te dwingen, zoals bijvoorbeeld een gemeente. Ook deelname van een overkoepelende partij (zoals een RMO) kan goed zijn voor de verbinding tussen individuele stakeholders, aldus verschillende gesprekspartners. Vanuit een RMO werd daarnaast opgemerkt dat een officieel 'platform' vanuit het rijk ook zou kunnen helpen om samenwerking tussen partijen op het thema reisgedrag van studenten aan te jagen.

Verschiede gesprekspartners noemden dat een gebrek aan urgentiegevoel om in te zetten op het thema reisgedrag juist samenwerking in de weg kan zitten. RMO's noemen bijvoorbeeld dat onderwijsinstellingen niet altijd de urgentie voelen om in te zetten op spitsmijden of spreiden, of op het verduurzamen van het reisgedrag van studenten. Ook werd door een vervoerdersorganisatie gesteld dat samenwerking soms lastig kan zijn als partijen verschillende posities en status hebben, waardoor ze niet mee willen of kunnen werken aan gezamenlijke acties en initiatieven.

7.3 Overkoepelende reflecties rond inzet op maatregelen gericht op het reisgedrag van studenten

Uit de interviews blijkt dat verschillende lokale en regionale stakeholders rond het reisgedrag van de student **vooral inzetten op fietsstimulering**, via het verbeteren van de fietsmogelijkheden voor- en het verleiden tot fietsgebruik van deze groep. Inzet op fietsstimulering kan de bereikbaarheid per fiets vergroten, en daarnaast bijdragen aan minder gebruik van de auto en het ov (bijvoorbeeld tijdens de spits), aan gezondheid en aan een duurzame(re) leefomgeving. Lokale en regionale stakeholders zijn ook direct aan zet waar het gaat om dit type maatregelen.

Waar het gaat om spitsuitdagingen rond het ov, zien we vooral inzet van RMO's en vervoerders, via bijvoorbeeld het **verbeteren van ov-capaciteit tijdens de spits**, en initiatieven om onderwijsinstellingen te motiveren tot **slimme(re) roostering** of tot het aanbieden van **online onderwijs** om daarmee de spits te ontlasten. Dit zijn belangrijke knoppen om studenten mogelijkheden te bieden om de spits te mijden, maar op beide terreinen zien onderwijsinstellingen regelmatig **beperkingen en risico's**. Ze zien wel het voordeel van spits spreiden voor de bereikbaarheid van hun studenten, maar vrezen ook dat dergelijke maatregelen ertoe leiden dat studenten minder naar hun studielocatie komen – dat ten nadelen van de onderwijskwaliteit. Daarnaast speelt ook mee dat bij het opstellen van roosters, er allerlei andere wensen meespelen (zoals gebouwbezetting, wensen van docenten, beschikbaarheid faciliteiten etc.) en het ook meewegen van de spits tijden in de roostering het onderspit delft. In eerdere onderwijsaanpakken bleek ook dat onderwijsorganisaties maar beperkt geneigd zijn in te zetten op anders roosteren (KiM, 2024b). Een andere belangrijke knop om in te zetten op spitsmijden die in interviews met regelmaat wordt aangehaald is inzet op prijsprikkels via het Student ov-product (SOV), maar (ook) hierop hebben RMO's, decentrale overheden en onderwijsinstellingen geen directe invloed. Een ex-ante onderzoek verwacht overigens dat bij versoering van het SOV een deel van de studenten overstapt van ov naar auto (met gevolgen voor doorstroming op de weg) (PBL, 2020). Waar het gaat om spitsproblematiek op de weg, ligt de nadruk bij stakeholders vaak meer op de werknemer. Anders dan tijdens de spits in het ov, zijn studenten (zie ook Paragraaf 3.6) ook maar een relatief kleine groep op de weg tijdens spits tijden.

Onderwijsaanpakken hebben daardoor relatief weinig effect op de doorstroming op de weg en de verduurzaming van mobiliteit (KiM, 2024b).

Met betrekking tot **bereikbaarheid van onderwijs** in den brede, zien we bij met name onderwijsinstellingen en decentrale overheden **aandacht voor strategische lokalisering van instellingen en studenthuisvesting**. Onderwijsinstellingen die relatief veel studenten trekken uit landelijk gebied, geven daarnaast aan in toenemende mate samen te werken om een aanbod van onderwijs aan studenten te kunnen blijven garanderen: afnemende studentaantallen en verschraling van het ov maken dat de bereikbaarheid van onderwijs (met name per ov) met name in die gebieden meer onder druk staat, zoals ook blijkt uit kader 5.2.

Met betrekking tot **duurzaamheid en leefomgeving** zien we enige aandacht bij onderwijsinstellingen en decentrale overheden voor het **beperken van parkeermogelijkheden voor studenten** (en werknemers). Dit is in de basis een effectieve maatregel vanwege de prijsgevoeligheid van studenten (zie ook kader 7.1), maar de mate waarin dit bijdraagt aan bovengenoemde doelen zal wel afhankelijk zijn van onder andere parkeermogelijkheden in de directe omgeving (buiten het terrein van de instelling). **Veiligheid** krijgt vaak aandacht in **breder campusverband**, of specifiek via **fietslessen** aan internationale studenten.

Verschillende stakeholders verzamelen met regelmaat **data en ze monitoren reisgedrag** van reizigers, en soms specifiek van studenten. Uitwisseling van dergelijke inzichten wordt niet systematisch gedaan en lijkt er behoefte aan samenwerking rond het thema reisgedrag. Ook wordt vaak genoemd dat de inzet van studenten zelf bij dit thema een kans kan zijn, om ze na te laten denken over het eigen reisgedrag.

Benadrukt kan worden dat de werkbaarheid van maatregelen vaak **context specifiek** is: wat in de ene plek werkt, werkt niet per definitie ook in een andere context. Zo hangt de werking van maatregelen bijvoorbeeld af van de samenstelling van studenten rond de onderwijslocatie (mbo-, hbo-, wo-studenten), de medewerking van verschillende partijen, de timing van de maatregel en de op de locatie reeds beschikbare infrastructuur. Inzicht in deze condities kan de keuze in en effectiviteit van lokale en regionale maatregelen ook verhogen (KiM, 2024b). Vanuit verschillende perspectieven wordt ook gesteld dat **gedragsmaatregelen** gericht op het veranderen van vervoerwijzekeuze of tijdstip van reizen van studenten over het algemeen maar **bepert effectief** zijn, zolang het **student ov-product** in deze vorm bestaat.

Tekstkader 7.2 Rijksonderwijsbeleid: raakvlakken met het reisgedrag van studenten

In het Rijksbeleid rond onderwijs is het werken aan onderwijs en wetenschap van hoge kwaliteit een belangrijke beleidsprioriteit (OCW, 2026). Waar het gaat om die kwaliteit, zijn er voor het mbo wettelijk gezien meer kaders dan voor hbo en wo. Het mbo heeft een landelijke kwalificatiestructuur, wat verschillende eisen beschrijft waaraan studenten moeten voldoen om een diploma te kunnen behalen. Dit observeerden we ook in interviews met mbo-instellingen, waarbij bijvoorbeeld werd gewezen op de leerplicht en andere beleidskaders waarbinnen het onderwijs moet worden aangeboden. Voor hbo en wo wordt dit meer vrij gelaten, en is er meer een eigen verantwoordelijkheid voor het vormgeven en de kwaliteit van het onderwijs en onderzoek. Andere prioritaire thema's van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap op het terrein van onderwijs zijn de inzet op voldoende en kwalitatief goede leraren, ondersteunend personeel en schoolleiders, sociale veiligheid en gelijke behandeling in het onderwijs, en een

inclusief onderwijssysteem. Deze beleidsprioriteiten raken op een aantal aspecten aan het reisgedrag van studenten en de bereikbaarheid van onderwijs:

- In het kader van bereikbaarheid, benoemt het ministerie van OCW -met dalende studentaantallen als aanleiding- meer te willen sturen op het opleidingsaanbod en een stabielere bekostiging van het mbo, hbo en wo ([Rijksoverheid, 2025](#)). Voor hbo en wo streeft het ministerie naar samenwerking gericht op het opleidingsaanbod, waarbij naar het gezamenlijke, landelijke belang wordt gekeken. Voor mbo wordt het belangrijk geacht dat studenten op redelijke reisafstand goed onderwijs kunnen blijven volgen. In de gesprekken met mbo-instellingen in het kader van dit onderzoek kwamen -met name in landelijk gebied- al initiatieven tot samenwerking op dit vlak aan de orde. Hieraan ondersteunend wil OCW de bekostiging voor het vervolgonderwijs stabiel maken, zodat dit minder direct beïnvloed wordt door dalende studentaantallen.
- Één belangrijk ondersteunend middel voor studenten om de toegang en de (fysieke) bereikbaarheid van het onderwijssysteem te vergroten, is het stelsel van studiefinanciering. De studiebeurs en het studentenreisproduct (SOV) verlagen de drempel voor studenten om deel te nemen in hoger onderwijs. Het coalitieakkoord kondigt geen voornemens aan om het studentenreisproduct anders dan nu in te richten. Kader 3.3 gaat nader in op de voorwaarden rond het SOV.
- Wederom op het terrein van bereikbaarheid heeft OCW zich onlangs gecommitteerd aan het Kabinetsstandpunt [Bereikbaarheid op Peil](#) (Rijksoverheid, 2025a). Hiermee beoogt het kabinet, onder regie van IenW, de bereikbaarheid van een aantal belangrijke bestemmingen 'op peil' te houden, waaronder het kunnen bereiken van mbo-, hbo, en wo-locaties. In dat kader wordt momenteel een monitoringssysteem opgericht, en samen met regio's toegewerkt naar regionale bereikbaarheidsplannen.
- We zijn niet bekend met rijksbeleid op het gebied van onderwijs wat direct raakt aan verduurzaming van reisgedrag, buiten het SOV dat voltijdstudenten de gelegenheid geeft om het openbaar vervoer te gebruiken. De invulling van sociale veiligheid wordt vanuit onderwijsbeleid meer ingevuld vanuit veiligheid binnen de instelling, en richt zich niet zozeer op de reis naar de onderwijslocatie.

De student als reiziger

8 Conclusies en handelingsperspectieven

In het eerste deel van dit hoofdstuk (Paragraaf 8.1) trekken we op basis van de kwantitatieve en kwalitatieve analyses conclusies over het reisgedrag van studenten. We beginnen met het reisgedrag en veranderingen daarin, alsmede de achterliggende factoren voor dat gedrag. Daarna volgen conclusies over de (ervaren) uitdagingen die gepaard gaan met het reisgedrag. De paragraaf eindigt met een korte reflectie op de ervaringen met maatregelen om in te spelen op deze uitdagingen bij verschillende stakeholders.

In het tweede deel (Paragraaf 8.2) van het hoofdstuk gaan we in op mogelijke handelingsperspectieven. Hierbij leggen we de nadruk op de rol van en mogelijkheden voor het Ministerie van IenW, indien zij de uitdagingen rondom het reisgedrag van studenten wil oppakken.

8.1 Conclusies

8.1.1 *Het reisgedrag van studenten*

De circa 1,3 miljoen studenten in Nederland vormen een pluriforme groep reizigers. Het stereotype beeld dat 'de student' met behulp van een studentreisproduct veel gratis in de spits in het ov zit of vanaf zijn studentenkamer of ouderlijke huis naar de onderwijslocatie fietst wordt wel bevestigd, maar studenten maken daarnaast ook veel andere verplaatsingen en bovendien zijn er ook veel studenten die niet in die stereotypering passen¹⁴.

Onderwijsverplaatsingen vormen niet de hoofdmoot. Studenten legden in 2022/23 gemiddeld 35 á 40 km per dag af (mbo: 34km; hbo: 40km; wo: 37km). Van die afstand wordt circa 30% afgelegd met *onderwijs* als hoofdmotief. Studenten leggen dus ook veel afstand af voor o.a. sociaal-recreatieve doeleinden, (bij)banen, en dagelijkse boodschappen¹⁵. In de ochtendspits (op doordeweekse dagen) zijn de meeste verplaatsingen voor onderwijs. In middag- en avond hebben ook veel verplaatsingen een ander reismotief; dat omvat ook verplaatsingen van studenten die vanuit hun onderwijslocatie naar bijvoorbeeld sport of vrienden reizen.

Het reisgedrag van studenten verschilt duidelijk tussen de verschillende onderwijstypen mbo, hbo en wo. Deels hebben deze groepen ook andere samenstellingen: de leeftijdsverdeling binnen deze groepen en, daar deels mee samenhangend, de mate waarin de groepen studenten nog thuis wonen, hebben een duidelijke relatie met het reisgedrag. Maar ook kenmerken van de verschillende onderwijstypen (denk aan aanwezigheidsplicht of de mate waarin theoretische of praktische vakken worden gegeven) hebben een link met het reisgedrag.

- **Mbo-studenten** leggen vergeleken met hbo en wo-studenten gemiddeld de kortste afstand af per *verplaatsing voor onderwijs*, namelijk 19 km. Ze gebruiken procentueel bijna dubbel zo veel btm voor *onderwijsverplaatsingen*

¹⁴ De cijfers over het reisgedrag van studenten die hieronder worden genoemd betreffen de jaren 2022 en 2023 (minus het eerste kwartaal omdat er in die periode in 2022 nog COVID-maatregelen golden) uit het verplaatsingsonderzoek ODiN. Ten tijde van dit onderzoek zijn dat de meest recente gegevens die beschikbaar zijn, omdat het ODiN over de gegevens van 2024 een onverwachte methodebreuk bevat en daarom (vooralsnog) niet bruikbaar zijn. De kwalitatieve inzichten zijn gebaseerd op interviews en focusgroepen die zijn afgenomen in 2025.

¹⁵ Een deel van de verplaatsingen raakt wel aan de mobiliteit van en naar onderwijs, bijvoorbeeld als een student vanuit de onderwijslocatie naar sport reist valt dat onder het motief sport. Stages kunnen onder het motief onderwijs of werk vallen, afhankelijk van de interpretatie van de respondent in ODiN.

dan hbo/wo-studenten (mbo: 29% van de afstand voor onderwijs met btm, voor hbo en wo respectievelijk 17% en 12%). De bromfiets en e-fiets zijn (bij zowel motief onderwijs als de totale verplaatsingen) ook relatief populair bij deze groep. Mbo-studenten laten, meer dan hbo en wo-studenten, een klassiek spitspatroon zien: met een duidelijke piek van verplaatsingen in de ochtend en avond.

- Mbo-studenten zijn gemiddeld genomen het jongst, en relatief weinig mbo'ers zijn uitwonend (20%, waarvan slechts 33% in de plaats van de studie woont). Het vervoerwijzegebruik van deze relatief kleine groep is wel duidelijk anders dan dat van de thuiswonende mbo-studenten. Uitwonende mbo-studenten gebruiken namelijk meer de auto en juist minder het ov, de fiets of de brom-/snorfiets dan thuiswonende mbo-studenten. Dat kan ook komen doordat een groot deel van deze mbo'ers (ook) al werkt (mbo-bbl).
- De gemiddelde afstand die **hbo-studenten** afleggen voor een *onderwijsverplaatsing* is het hoogste van alle typen studenten, namelijk 28 km. Wat betreft vervoermiddelkeuze lijken hbo-studenten op sommige vlakken meer op mbo-studenten, en op andere vlakken meer op wo-studenten. Hbo'ers gebruiken net als wo'ers de trein voor een groot deel van de afgelegde afstand voor *onderwijs* (mbo: 34%, hbo: 51%, wo: 57%). De mate van autogebruik voor onderwijs door hbo-studenten ligt dan juist weer dichterbij die van mbo-studenten (beide leggen 25% van de afstand voor onderwijs af met de auto). Ook wat betreft verdeling over de dag zitten hbo'ers tussen mbo en wo in: ze hebben een duidelijke ochtend- en avondspits, maar minder sterk dan bij mbo.
 - Bij hbo-studenten is uitwonend zijn populairder dan bij mbo-studenten, maar wat minder populair dan bij wo-studenten (40% van de hbo-studenten is uitwonend, waarvan 65% in de plaats van de studie). Onder thuiswonende hbo-studenten is het aandeel ritten dat met de auto, ov of brom-/snorfiets wordt afgelegd wat hoger dan onder uitwonende hbo-studenten. Onder uitwonende studenten ligt het aandeel lopen en fietsen juist hoger.
- De gemiddelde afstand van een onderwijsverplaatsing voor **wo-studenten**¹⁶ is 22 km. Wo-studenten lopen en fietsen vaker vergeleken met de andere onderwijstypen (aandeel lopen/fietsen in *alle* verplaatsingen: mbo: 39%, hbo: 42% wo: 59%, gemiddelde Nederlander: 48%). Ze leggen daarnaast het grootste deel van hun afstand af per ov, vooral wanneer wordt gekeken naar *alle* motieven (mbo: 31%, hbo: 39%, wo: 54%, gemiddelde Nederlander: 12%) en in mindere mate bij het motief *onderwijs* (mbo: 63%, hbo: 68%, wo: 70%). Wo-studenten hebben een piek in het aantal studenten dat onderweg is in de ochtend en avond, maar de reizen zijn wel meer verdeeld over de dag dan bij de andere onderwijstypen. Daarnaast is er bij deze groep een piek rond lunchtijd.
 - Wo-studenten hebben het hoogste aandeel uitwonenden (60% waarvan 65% in de plaats van de studie woont). Daarmee beïnvloedt deze groep uitwonende studenten sterk het gemiddelde reisgedrag. Uitwonende studenten fietsen en lopen duidelijk vaker en gebruiken duidelijk minder vaak het ov of de auto dan thuiswonende wo-studenten.

Roostering is sterk bepalend voor de reistijden (en reisdagen). In de ochtendspits is het motief 'onderwijs' leidend. Studenten die in de ochtendspits

¹⁶ Zoals uitgelegd in paragraaf 2.1.1, zijn internationale studenten onder gerepresenteerd in de kwantitatieve data-analyse. Met name bij wo-studenten is dat een grote groep.

reizen doen dat hoofzakelijk vanwege hun onderwijsrooster, maar deels ook om zelfstandig te studeren op locatie en zeker te zijn van een studieplek. De spits wordt over het algemeen door studenten als druk en vervelend ervaren voor alle vervoerwijzen. De mbo-studenten geven meer dan hbo-en wo-studenten aan dat ze gezamenlijke aanvangstijden en veel aanwezigheidsplicht hebben. Overigens is hier ook verschil naar opleidingstype, waarbij sommige opleidingen bijvoorbeeld meer verplichte contactmomenten hebben dan andere.

Vervoerwijzekeuze leunt duidelijk op SOV. De keuze voor een vervoermiddel wordt voor een belangrijk deel bepaald door kosten, (reis)tijd en comfort – ook bij studenten. Dat is onder meer terug te zien in de ontwikkeling van het ov-gebruik door studenten sinds de invoering van het SOV: het aandeel ov is sindsdien flink gestegen ten koste van met name het aandeel auto. Ook is er duidelijk verschil te zien in het reisgedrag van studenten zonder SOV versus studenten met SOV: studenten zonder SOV leggen een aanzienlijk kleiner aandeel van hun afstand af met het ov dan studenten met SOV. Voor lange afstanden valt uiteraard snel de keuze op het ov (of auto). Maar ook voor afstanden van 2 tot 5 km wordt in maar ongeveer 50% (mbo) tot 80% (wo) van de gevallen de fiets gepakt. Genoemde voordelen van de fiets ten opzichte van ov gaan over de flexibiliteit, onafhankelijkheid, en gezondheid. Maar alsnog gebruiken veel studenten ook voor de kleinere afstanden het ov. Gegeven redenen zijn onder meer: gezellig samen kunnen reizen, weersomstandigheden, of kunnen studeren (of andere dingen doen) in het ov. Ook uitdagingen rond het fietsparkeren en het niet hebben van een fiets, zeker als dat aan de bestemmingszijde is, worden als reden genoemd om het ov te nemen voor kleine afstanden.

- **Een aanzienlijk deel van studenten heeft geen studentenreisproduct**
Een substantiële groep van 35-40% van de studenten heeft geen studentenreisproduct (SOV), mede omdat deeltijdstudenten daar geen recht op hebben. Maar ook onder voltijdstudenten heeft circa 20% geen SOV, onder meer omdat het studenten betreft die ouder zijn en waarschijnlijk dus geen recht meer hebben op het reisproduct. Deze 20% is een ondergrens, aangezien internationale studenten zijn onder gerepresenteerd in deze statistiek terwijl zij ook vaak geen SOV hebben. Er is dus hoe dan ook een grote groep studenten die reist zonder SOV, en dus ook andere keuzes maakt in hun vervoerwijzegebruik.

Het reisgedrag van studenten verschilt duidelijk per context. De casusstudies over Amsterdam, Groningen en Eindhoven laten zien dat het reisgedrag op enkele punten sterk verschilt tussen deze steden. Aangezien het reisgedrag verschilt per onderwijstype, maakt dus ook de samenstelling van de studentenpopulatie in een stad uit voor het totale reisgedrag. Een typische universiteitsstad kan ander reisgedrag verwachten dan een stad met relatief veel mbo-onderwijs. Uiteraard speelt ook het beschikbare ov-aanbod (waaronder de aanwezigheid van tram en metro), de ligging van de onderwijslocaties ten opzichte van de ov-voorzieningen, het kameraanbod, parkeermogelijkheden (auto en fiets), en ligging in de regio mee in het reisgedrag van studenten (en bijbehorende uitdagingen). Ook de start- en eindtijden van onderwijs kunnen een rol spelen.

8.1.2 Relevante ontwikkelingen in reisgedrag

Het reisgedrag van studenten is tussen 2018/'19 en 2022/'23 in grote lijnen vergelijkbaar, maar er zijn ook een paar aspecten van het reisgedrag waarbij veranderingen te zien zijn in die periode. In hoeverre dit stabiele trends zijn is moeilijk te zeggen op basis van die 2 meetmomenten, maar we kunnen wel een indicatie geven op basis van het CBS-trendmodel.

Studenten reizen in 2022/'23 minder dan in 2018/'19. De gemiddelde afstand die een student in totaal op een dag aflegt is afgenomen met 10 á 15% in de periode 2018/'19-2022/'23, wat in lijn is met de mobiliteitsontwikkeling van de gemiddelde inwoner van Nederland. Ook de afstand die per student per dag gemiddeld wordt afgelegd voor onderwijs is voor alle typen studenten gedaald tussen 2018/'19 en 2022/'23 met zo'n 10-25%. Voor mbo- en hbo-studenten geldt dat zowel de afgelegde afstand per verplaatsing voor onderwijs als het gemiddeld aantal onderwijsverplaatsingen per dag hieraan onderliggend is. Bij wo-studenten wordt dit voornamelijk veroorzaakt door een duidelijke daling van het gemiddeld aantal onderwijsverplaatsingen per dag. Op basis van het trendmodel kunnen we wel zien dat de gemiddelde afstand sinds de COVID-periode elk jaar weer wat aan het herstellen is, maar dat ook die toename sinds 2023 afvlakt en de gemiddelde afgelegde afstand (voor zowel totaal als het motief onderwijs) nog onder het niveau van pre-COVID ligt.

OV gebruik is afgenomen, maar blijft veelgebruikt. Het aandeel ov in de totale afgelegde afstand door studenten is net als bij de gemiddelde inwoner afgenomen in de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23 (mbo: -4,5 procentpunt; hbo -2,5 procentpunt; wo -3,5 procentpunt). Die verschuiving plus de afname in afgelegde afstand, betekent dus dat de gemiddelde student fors minder het ov is gaan gebruiken in deze periode. Ook wat betreft afstand afgelegd voor *onderwijsverplaatsingen* is het aandeel ov afgenomen in die periode. Over de langere termijn bekeken met het CBS-trendmodel, zien we ook dat het treingebruik voor onderwijsdoeleinden door jongeren nog onder het pre-COVID niveau ligt. Ondanks de krimp in het ov-gebruik blijft het ov belangrijk voor de mobiliteit van studenten (aandeel ov in afstand van *alle* verplaatsingen, mbo: 31%, hbo: 39%, wo: 54%) in vergelijking met de gemiddelde Nederlander (aandeel ov: 12%). Bij het motief *onderwijs* wordt zelfs 65-70% van de afstand per ov afgelegd.

De auto is (toenemend) populair bij studenten. Mbo- en hbo-studenten gebruiken in 2022/'23 voor ongeveer de helft van hun *totale* afgelegde afstand de auto, en bij wo-studenten is dat voor ongeveer een derde van hun afstand. Voor *onderwijsverplaatsingen* ligt dat aandeel tussen 25% (mbo en hbo) en 17% (wo). Ten opzichte van 2018/'19 is het aandeel auto toegenomen, met name bij *onderwijsverplaatsingen* (mbo +8 procentpunt; hbo +4 procentpunt; wo +7 procentpunt). Bij de gemiddelde Nederlander is het aandeel auto in die periode vrijwel gelijk gebleven. Ook in het trendmodel zien we dat het aandeel onderwijsverplaatsingen met de auto onder 18-24 jarigen nog hoger ligt dan pre-COVID, terwijl dit aandeel in de periode daarvoor vrij stabiel was. Bij de onderwijsverplaatsingen van 25-29-jarigen lijkt het aandeel auto wel weer terug te zijn op het niveau van pre-COVID.

Toename e-fietsgebruik. Net als bij de gemiddelde Nederlander, is ook onder studenten een toename van e-fietsgebruik te zien. Dit geldt vooral voor mbo-studenten en dit lijkt met name voor hen dan ook bij te dragen aan een groei in het totale aandeel fietsgebruik o.b.v. afstand, zowel voor alle verplaatsingen samen als ook specifiek voor onderwijsverplaatsingen. Wanneer we naar het aandeel fietsgebruik in de verplaatsingen kijken, geldt echter wel voor alle typen studenten dat het aandeel fiets (e-fiets en niet e-fiets) voor alle motieven samen in 2022/'23 lager ligt dan in 2018/'19. Het trendmodel bevestigt dat het aandeel ritten die studenten per fiets maken (nog) niet boven het niveau van 2019 uitkomt. Dit suggereert dat studenten niet zozeer vaker fietsen, maar wel wat verder.

Online onderwijs geen grote gamechanger. Tijdens de COVID-pandemie hebben onderwijsinstellingen massaal en noodgedwongen online onderwijs aangeboden. De afgenomen verplaatsingsafstand voor onderwijs in combinatie met het beeld dat uit de gesprekken komt, geeft de indruk dat online onderwijs is

toegenomen ten opzichte van voor COVID maar ook dat voor veel activiteiten fysiek les de voorkeur heeft. Onderwijsinstellingen benadrukken het belang van fysiek onderwijs voor de onderwijskwaliteit en het welzijn van studenten. Het gebruik van digitale opties verschilt per onderwijsinstelling, maar worden meer ingezet als aanvulling óp en niet als vervanging ván fysiek onderwijs (zoals bij *blended learning*). Onder de gesproken studenten geeft ook het merendeel aan een voorkeur te hebben voor onderwijs op locatie, hoewel een deel wel voordelen ziet van digitale opties bij activiteiten zoals groepswork en het volgen van hoorcolleges. In de praktijk is er verschil zichtbaar tussen onderwijstypen en opleidingstypen: over het algemeen bieden wo-opleidingen en in mindere mate hbo-opleidingen wat vaker online mogelijkheden aan dan mbo-opleidingen.

8.1.3 Uitdagingen rondom reisgedrag van studenten

In deze paragraaf beschrijven we alle uitdagingen rond het reisgedrag die we hebben gesignaleerd, ongeacht bij wie die uitdaging zou liggen. De uitdagingen die we hier beschrijven gelden (vaak) niet enkel voor studenten, maar ook in meer of mindere mate voor andere reizigers of andere subgroepen zoals werkenden, jongeren, of ov-gebruikers. In paragraaf 8.2 gaan we nader in op de rol van IenW bij het aanpakken van de benoemde uitdagingen, en op de de vraag in hoeverre het daarbij doelmatig is in te zetten op de subgroep studenten.

Er zijn 2 uitdagingen die het duidelijkst naar voren komen in dit onderzoek. Deze 2 uitdagingen blijken zowel uit de data-analyse als uit de gesprekken met de studenten en stakeholders (bestaande uit regionale mobiliteitsorganisaties (RMO's), regionale overheden (provincies en gemeenten), vervoerders, onderwijsinstellingen). Beide gaan over *bereikbaarheid*, namelijk spitsproblemen en de mogelijke verdere afname van de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen per ov.

- Veel van de (onderwijs)verplaatsingen van studenten vinden plaats in **de spits** van maandag tot en met donderdag (op vrijdag wordt er minder en ook meer verdeeld over de dag gereisd). Het aandeel studenten onderweg voor onderwijs in het ov is rond de 25-30% tijdens delen van de (hyper)ochtendspits. Dat is een gemiddelde in Nederland, en het aandeel is een stuk hoger rondom steden met relatief veel studenten. Voor de auto en fiets is het aandeel student in de spits 2-6%. Gevraagd naar uitdagingen of problemen, noemen zowel studenten als andere stakeholders het vaakst uitdagingen gerelateerd aan de spits, zoals drukte. Dit betreft zowel uitdagingen op de fiets als in het ov en per auto, waarbij de auto in gesprekken met andere stakeholders duidelijk meer nadruk krijgt dan bij studenten. Studenten vinden de drukte een probleem, ook omdat de reis(tijd) onbetrouwbaar kan zijn als gevolg daarvan (bijvoorbeeld als volle bussen een halte overslaan). Regionale overheden, regionale mobiliteitsorganisaties (RMO's) en vervoerders zien de spits als probleem omdat de capaciteit van het vervoersysteem dan knelt.
- Andere uitdagingen die uit dit onderzoek blijken, gaan over een **afnemende bereikbaarheid per ov**. Dit laatste blijkt overigens ook uit kader 5.2, waar we kort in gaan op de berekende bereikbaarheid van onderwijslocaties in Nederland. We zien daarbij dat het gemiddelde ov-gebruik per student is afgenomen tussen 2018/'19 en 2022/'23, door zowel een afname in afgelegde afstand per persoon én een verschuiving in de vervoerwijzekeuze ten nadele van het ov¹⁷. Tegelijkertijd gaat het aantal studenten naar verwachting afnemen volgens de prognoses. In de gesprekken met stakeholders wordt het afnemende

¹⁷ Daarbij plaatsen we wel de kanttekening dat met name het bestudeerde jaar 2022 waarschijnlijk nog beïnvloed is door naweën van de COVID-maatregelen en mogelijk het ov-gebruik vanaf 2023 en daarna hoger ligt

ov-gebruik van studenten als belangrijk aandachtspunt genoemd, want voor vervoerders zijn de inkomsten uit het studentenreisproduct belangrijk. Een afname ervan kan leiden tot ov-verschraling (hoewel de inkomsten van een vervoerder uiteraard ook afhangen van andere ontwikkelingen, en bovendien verschillen per regio/traject). Zonder compensatie zou dat een afname van de bereikbaarheid per ov betekenen, voor zowel studenten als andere mensen die het ov gebruiken. Specifiek voor de bereikbaarheid van onderwijs zien we daarbij ook nog een afname in het aantal onderwijslocaties (zie ook de bereikbaarheidsanalyse in kader 5.2). Een verder krimpende studentenpopulatie kan leiden tot een verdere afname van die onderwijslocaties. Dat zou dan een versterkend (negatief) effect op de bereikbaarheid van onderwijs per ov. Mogelijk wordt deze ontwikkeling van minder onderwijslocaties gereduceerd of stil gezet aangezien OCW de bekostiging van het onderwijs minder afhankelijk wil maken van (dalende) studentenaantallen (zie kader 7.2). In de afgelopen jaren is er overigens gecompenseerd voor de afnemende gelden uit het SOV, maar dat betreffen geen structurele middelen. In 2024 hebben vervoerders een eenmalige bijdrage van het Rijk van 200 miljoen ontvangen omdat het aantal reizen door studenten substantieel lager lag door de nasleep van de COVID-pandemie¹⁸. Voor 2026 en 2027 is in totaal 448 miljoen euro vrijgemaakt om voor de afnemende gelden uit het SOV te compenseren¹⁹.

Naast de bovenstaande 2 uitdagingen rondom **bereikbaarheid**, worden ook de volgende aan bereikbaarheid gerelateerde problemen genoemd:

- Studenten noemen vaak de onzekerheid en onbetrouwbaarheid van het ov. Ook noemen sommigen een langer dan gewenste reistijd naar onderwijs, mede omdat het lastig is een kamer te vinden (of er geen studie in de omgeving beschikbaar was). Studenten zonder SOV noemen ook de kosten van het ov.
- Werkzaamheden aan weg en spoor worden ook genoemd door stakeholders als uitdaging, en soms door studenten.
- Autoparkeren wordt ook als uitdaging gezien. Studenten die dit noemen, doelen dan met name op de beperkte (betaalbare) parkeermogelijkheden. Onderwijsinstellingen en andere stakeholders zien daarentegen liever dat studenten niét hun auto parkeren, maar met een ander vervoermiddel komen. Dat een deel van de onderwijsinstellingen niet nabij ov-haltes ligt, wordt door hen ook als uitdaging gezien aangezien; dat kan het autogebruik vergroten.

Er worden ook uitdagingen gezien rondom **veiligheid**, zowel door studenten als andere stakeholders. Dit omvat zowel verkeersonveilige situaties door drukte op fietspaden, als door onduidelijke verkeerssituaties. Dat geldt met name voor groepen studenten met minder fietservaring, zoals internationale studenten. Ook uitdagingen rondom sociale veiligheid worden genoemd, zowel van/naar en in het openbaar vervoer als op de fiets

Uitdagingen rond **duurzaamheid** worden minder genoemd. In de gesprekken met de studenten worden uitdagingen rondom duurzaamheid amper genoemd, maar andere stakeholders noemen wel het autogebruik van studenten als uitdaging wat betreft duurzaamheid (en ruimtegebruik door parkeren). De data-analyse wijst uit dat het aandeel auto in de modal split van studenten lager ligt vergeleken met de gemiddelde inwoner van Nederland. Niettemin leggen mbo- en hbo-studenten alsnog gemiddeld circa de helft van hun totale kilometers af met de auto, en wo-studenten ongeveer een kwart. Daarnaast leggen studenten gemiddeld ook meer afstand af dan de gemiddelde inwoner van Nederland. Wat betreft

18 Motie Krul. Kamerstuk 31 254, nr. 581.

19 Amendement Grinwis, Kamerstuk 36 800 XII, nr. 9.

onderwijsverplaatsingen ligt het aandeel auto tussen de 17-25% en daarmee lijkt het aandeel auto hoger te liggen dan in de jaren voor de COVID-pandemie.

8.1.4 *Ervaring met genomen of overwogen maatregelen*

De mate waarin gesproken stakeholders (onderwijsinstellingen, RMO's, decentrale overheden en vervoerders) bezig zijn met het reisgedrag van studenten verschilt. Over het algemeen wordt beperkt actief beleid gevoerd gericht op deze specifieke doelgroep. Onderwijsinstellingen zien bij mobiliteitsmaatregelen die aansporen tot ander of slimmer reizen een risico dat studenten minder naar de onderwijslocatie zouden komen of de onderwijskwaliteit anderszins negatief wordt beïnvloed (bij bijvoorbeeld meer variatie in aanvangstijden). Net als andere gesproken stakeholders leggen zij vaak meer nadruk op de werknemers en de werkgeversaankpak, ondanks het feit dat er veel meer studenten dan werknemers van en naar de onderwijsinstellingen reizen. De focus ligt meer op werknemers, omdat daar -zo geven ze aan- in termen van prioriteiten meer winst te behalen is, o.a. omdat onder werknemers het autogebruik hoger is dan onder studenten. De meeste gesproken stakeholders zijn wel bezig met enige vorm van dataverzameling om zicht te krijgen op het reisgedrag van studenten.

Waar actief wordt ingezet op het reisgedrag van de student, ligt de nadruk bij onderwijsinstellingen -al dan niet in samenspraak met RMO's, gemeenten en provincies- momenteel vooral op fietsstimulering, auto ontmoediging en het creëren van nabijheid van onderwijs. Ook worden soms -in samenspraak met vervoerders- initiatieven genomen om het ov-gebruik te stimuleren en het gebruik van deelmodaliteiten of carpoolen te bevorderen. Dit met als doel bereikbaarheid te verbeteren, ruimtelijke uitdagingen aan te pakken of veiligheid en duurzaamheid te bevorderen.

Waar het gaat om maatregelen rond het spreiden van reizen om daarmee de spits te ontlasten, lijkt er bij onderwijsinstellingen over het algemeen minder urgentie gevoeld te worden. Over anders roosteren en de inzet van online onderwijs zijn instellingen vaak terughoudend. Wel zetten met name RMO's en in mindere mate decentrale overheden met regelmaat in op dit thema, om daarmee (regionaal gezien) de doorstroming in het verkeer te bevorderen. Studenten vormen daarbij een belangrijke doelgroep, maar regelmatig is beleid niet specifiek gericht op de student maar op een bredere doelgroep.

Er lijkt behoefte aan samenwerking en uitwisseling rond het thema reisgedrag van studenten. Daarnaast wordt de inzet van studenten om zelf na te denken over het reisgedrag door verschillende stakeholders als kans gezien. Ook wordt met regelmaat benadrukt dat de werkbaarheid van maatregelen vaak context specifiek is; maatwerk is dus van belang. Een algemeen punt dat ook vaak langs komt is dat verschillende (gedrags)maatregelen gericht op fietsstimulering of spreiding van reizen over het algemeen maar beperkt effectief zijn, zolang het student ov-product in de huidige vorm bestaat.

8.2 De rol en handelingsperspectief van IenW

In Paragraaf 8.1.3 zijn uitdagingen genoemd die in dit onderzoek zijn gesignaleerd rondom het reisgedrag van studenten, variërend van uitdagingen op lokale schaal (zoals parkeerproblemen) tot regionale en nationale schaal (zoals uitdagingen rond de spits en ov-aanbod). Paragraaf 8.1.4 beschrijft ervaringen met maatregelen van lokale en regionale stakeholders die nu gebruikt worden om uiteenlopende uitdagingen aan te pakken. Die paragraaf laat al zien dat bij veel van de uitdagingen decentrale overheden en andere organisaties de meeste invloed en besluitkracht hebben om eventuele maatregelen te nemen.

In deze paragraaf gaan we in op het handelingsperspectief voor IenW. IenW werkt aan verschillende thema's die raken aan reisgedrag van studenten: spits spreiden en -mijden, in stand houden of verbeteren van bereikbaarheid, veiligheid en duurzame leefomgeving. Hoe raken de gesignaleerde uitdagingen in dit rapport aan de beleidsdoelen van IenW? In hoeverre draagt het aanpakken van reisgedrag van studenten efficiënt bij aan de beleidsdoelen? En als IenW die uitdagingen wil aanpakken, wat zijn dan mogelijke opties? Per thema gaan we deze vragen langs. We eindigen met enkele algemene mogelijkheden voor IenW.

Inzet op spreiden door anders en slimmer reizen te stimuleren

Studenten zijn -naast werkenden- een grote groep reizigers in de spits in het ov. In hoeverre de spits echt capaciteitsknelpunten geeft en studenten daarin een rol spelen verschilt uiteraard sterk tussen gebieden en trajecten, maar spitsuitdagingen zijn ook zeker aanwezig op de hoofdnetwerken waar IenW aan werkt. IenW heeft in het programma spits spreiden en mijden als doel dat er minder spitsverplaatsingen gaan plaatsvinden per auto en trein. Omdat studenten (met name voor onderwijs) veel in de ov-spits reizen en in die ov-spits ook een relatief grote groep vormen, is daar veel potentie om aan dat beleidsdoel bij te dragen. De potentie voor reductie van de autospits via inzet op studenten is veel lager, aangezien ze op de weg geen groot aandeel uitmaken. Hieronder bespreken we de potentiële effectiviteit en de rol en invloed van IenW voor verschillende typen spitsmijd-maatregelen.

- In de regel zijn prijsprikkels een effectieve en efficiënte manier om mensen de spits te laten mijden, waar lage inkomensgroepen (zoals studenten) gemiddeld gevoeliger voor zijn dan hogere inkomens. Voor de auto gaat dat om een vorm van Betalen naar Gebruik (BnG), met name als daarin wordt gedifferentieerd naar tijd (en eventueel ook naar plaats). Voor het ov zijn er nu al (weliswaar grove) prijsprikkels om na 09:00 te reizen via dal tarieven, maar veel spitsreizigers waaronder werkenden met een trajectkaart en studenten met een SOV-weekabonnement ervaren die prikkel niet²⁰. Mede gezien het grote aandeel studenten in de ov-spits, is het aanpassen van het SOV door het introduceren van prijsdifferentiatie naar tijd daarom een maatregel met veel potentie.

IenW kan alternatieve invullingen van het SOV onderzoeken en de effecten daarvan op een verandering in de tijdstippen van reizen in kaart brengen. Daarbij is het ook relevant om te kijken naar het draagvlak en de mogelijke consequenties van verschillende varianten. Het verhogen van de prijzen in de spits is weliswaar effectief, maar roept bij veel studenten (en andere stakeholders) ook weerstand op, o.a. omdat veel studenten het gevoel hebben dat ze weinig keuze hebben om op andere tijdstippen te reizen. Varianten zoals een spitstoeslag voor alleen korte ritten, of ritten binnen de stad kunnen mogelijk op meer draagvlak rekenen. Daarnaast kunnen ook varianten gericht op andere vervoerwijzekeuzen verkend worden, bijvoorbeeld door deelmobiliteit zoals de ov-fiets onder het studentenreisproduct te laten vallen om daarmee de spits in het ov te ontlasten. Of studenten de keuze te geven tussen een SOV en een (lease)e-fiets. Aandachtspunt bij een aanpassing in het SOV is dat het zo min mogelijk ongewenste neveneffecten geeft, zoals bijvoorbeeld een verschuiving naar de auto of het mijden van onderwijsverplaatsingen. Het SOV is immers een belangrijk product voor veel studenten om op hun onderwijslocatie te komen. Die (ongewenste) effecten hangen ook samen met aanpalend beleid en maatregelen: prijsveranderingen bij de auto (zoals BnG) hebben invloed op een modal-shift, maar ook zeker veranderingen in het rooster

²⁰ Bij het veelgebruikte weekabonnement is er geen prijsprikkel om de spits op weekdagen te mijden: studenten reizen vrij van maandag 04:00 tot zaterdag 04:00. Bij het veel minder gebruikte weekendabonnement is er wel een prikkel in de ochtendspits: studenten krijgen van dinsdag tot vrijdag vanaf 09:00 korting en betalen in de ochtendspits dus voltarief.

(zie volgend punt) kunnen faciliteren dat studenten voor of na de spits gaan reizen zónder dat ze minder naar onderwijslocaties komen. Bij een aanpak of aanpassing rond het SOV, is samenwerking met het ministerie van OCW noodzakelijk.

- Ook het rooster heeft veel invloed op de spitsverplaatsingen voor onderwijs van studenten. Het aanpassen van onderwijstijden heeft daarom ook veel potentie tot het spreiden van spitsverplaatsingen, hoewel die potentie verschilt per context en onder meer afhangt van de relatieve hoeveelheid studenten in de vervoerstromen en de ligging van de onderwijslocaties ten opzichte van elkaar en het vervoersysteem. De spits kan gespreid worden als onderwijsinstellingen (en eventuele andere partijen zoals werkgevers) in een gebied hun aanvangstijden op elkaar afstemmen. Ook roosterwijzigingen binnen een onderwijsinstelling kunnen mogelijk al verschil maken; zo bestudeert de VU momenteel het effect van een herordening van colleges op de spits (door slim te kijken naar verschillende jaargangen aangezien met name eerstejaars studenten anders reizen omdat ze vaker thuiswonend zijn). Ook is het aanbieden van digitaal onderwijs in het eerste (en laatste) uur onderwijs een manier om tot minder spitsverplaatsingen te komen. Ook voor roosteraanpassingen (en digitale opties daarin) geldt dat het ontwerp zou moeten leiden tot veranderingen in tijdstippen van reizen, waarbij het ongewenste effect van minder onderwijsverplaatsingen beperkt blijft. Het aanpassen van roostering ligt in de eerste plaats bij onderwijsinstellingen en behoeft een regionale aanpak. De invloed van IenW is hierin beperkt, maar IenW kan wel een faciliterende rol spelen door met een onderwijsaanpak onderwijsinstellingen en OCW te motiveren tot deze maatregel. In een onderwijsaanpak kan er kennis worden gedeeld over de (toekomstige) urgentie van het probleem en de link tussen mobiliteit/bereikbaarheid en onderwijskwaliteit. Zo voelen studenten die tevreden zijn met hun reis (o.a. door een kortere reistijd) zich ook productiever bij aanvang van de onderwijsactiviteiten (de Vos en Mehdizadeh, 2026). Ook kan in een onderwijsaanpak uitwisseling plaatsvinden over de effectiviteit van en ervaringen met verschillende maatregelen.
- Ook kan het fietsgebruik gestimuleerd worden, door bijvoorbeeld inzet op goede stallingsmogelijkheden en reparatiepunten, veilige fietsroutes en informatie daarover, en fietslessen voor nieuwe (internationale) studenten. Dit draagt overigens naar verwachting niet zozeer bij aan het verminderen van spitsverplaatsingen in de trein en daarmee het doel van IenW, maar lokaal kan het wel bijdragen aan een verschuiving van de natransportwijze van btm naar fiets. Ook deelfietsen of -scooters kunnen hierin een rol vervullen. Aandachtspunt daarbij is dat in sommige contexten de fietspaden in de spits (al) erg druk zijn, en dan is uitbreiding van het fietsnetwerk een optie. Fietsstimulering ligt voor een groot deel op het terrein van lokale stakeholders, al kan IenW wel bijdragen aan doorfietsroutes richting onderwijslocaties. Ook kan IenW in een faciliterende rol lokale overheden ondersteunen in het uitwisselen van kennis en waar mogelijk initiatieven van lokale en regionale stakeholders financieel ondersteunen.
- Daarnaast kan het autogebruik in de spits niet alleen via BnG ontmoedigd worden, maar ook via parkeerbeleid, eventueel met hogere tarieven tijdens de spits. Uiteindelijk ligt de uitvoering van dit soort maatregelen wel vooral op lokaal/regionaal niveau. Onderwijsinstellingen en gemeenten zijn hier primair aan zet. IenW kan hierin mogelijk een faciliterende rol spelen, door onder andere kennisuitwisseling te stimuleren.
- Een andere insteek om de spitsproblematiek op te pakken, is de ov-capaciteit tijdens de spits te vergroten en te verbeteren. Hier wordt door vervoerders waar

mogelijk al op ingespeeld. Een overweging is van overheidswege de marktwerking in het ov wat anders in te richten, met meer nadruk op comfort tijdens spits. Op knelpunten kan dit een geschikte maatregel zijn, hoewel in de regel het opschalen van de capaciteit minder doelmatig is vergeleken met maatregelen die inzetten op anders en slimmer reizen zoals hierboven beschreven.

Bereikbaarheid van onderwijs verbeteren

Het risico op de (verdere) afname van bereikbaarheid van onderwijs met het ov raakt aan de ambitie van IenW om de bereikbaarheid van vitale voorzieningen (waaronder onderwijs) op peil te houden (zie het [kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil](#)). Het goed kunnen bereiken van onderwijs is niet alleen een kwestie van een goed vervoersysteem, maar wordt ook bepaald door de hoeveelheid en ruimtelijke ligging van onderwijslocaties, alsmede de aansluiting tussen (studenten)woonruimtes en onderwijslocaties. Concrete maatregelen om bereikbaarheid van onderwijs te verbeteren omvatten daarom zowel maatregelen die raken aan mobiliteit, als aan nabijheid en het aanbod van onderwijslocaties. Een samenwerking van IenW en OCW op dit terrein en het daarin betrekken vandecentrale stakeholders is dan ook wenselijk bij deze uitdaging.

- Ten eerste is het belangrijk dat het risico op ov-verschraling bij lagere inkomsten uit de SOV en de doorwerking daarvan op de bereikbaarheid van onderwijs bij IenW en ook OCW op de radar is (die primair verantwoordelijk is voor het SOV). Verschraling van het ov-systeem heeft namelijk ook doorwerking op de mogelijkheden van studenten om voor hun gewenste opleidingen te kunnen bereiken, wat de onderwijsmogelijkheden en -kwaliteit vanuit ten minste het perspectief van de student niet ten goede komt. IenW kan onder andere de bereikbaarheid van onderwijs monitoren in kader van het al genoemde [kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil](#). Ook kan IenW nader onderzoek (laten) doen naar kwetsbare ov-verbindingen richting onderwijsinstellingen. Subsidies voor of investeringen in instandhouding van ov in landelijk gebied of het inzetten op flexvervoer zijn een mogelijkheid om afnemende bereikbaarheid tegen te gaan, maar dat is een zaak van regionale ov-autoriteiten. Het in stand houden van de hoogte van de uitgaven aan de SOV bij minder ov-gebruik door (minder) studenten is uiteraard ook een manier om dit risico tegen te gaan. Dat is een maatregel die in de eerste plaats bij OCW ligt.
- Mede vanwege de groei van het e-bike gebruik, ook onder studenten, kan inzet op hiervoor geschikte (e-)fietsinfrastructuur en -faciliteiten ook een manier zijn om de bereikbaarheid van onderwijs te vergroten. Denk aan goede regionale fietspaden (of: doorfietsroutes) naar onderwijslocaties, en faciliteiten bij de instelling om e-fietsen veilig te stallen. Hierin spelen wederom decentrale overheden en onderwijsinstellingen een voorname rol, maar IenW kan daarin wellicht bijdragen, bijvoorbeeld via inzet op goede doorfietsroutes richting onderwijsinstellingen, het faciliteren van kennisuitwisseling rond fietsstimulering, of via het verstrekken van subsidies voor dit doel.
- Inzetten op nabijheid van onderwijs is ook een voor de hand liggende keuze om in te zetten op bereikbaarheid van onderwijs. Dit kan enerzijds door het creëren van voldoende en betaalbare studentenwoningen nabij onderwijslocaties. Uiteraard spelen bij de woningbouwopgave meerdere (grote) uitdagingen zoals ruimtegebrek. Een andere vorm van nabijheid is zorgen dat er voldoende onderwijslocaties beschikbaar zijn waar studenten binnen een acceptabele reistijd naartoe kunnen. Met name voor studenten in het landelijk gebied vraagt dit aandacht; door een afname van het aantal studenten is het lastiger om onderwijslocaties in stand te houden. Het aantal onderwijsinstellingen laat dan

ook een dalende trend zien (zie ook kader 5.2). Bij met name mbo-instellingen is dit al wel op de radar, en zijn er beginnende samenwerkingen in landelijk gebied om hierin gezamenlijk op te treden. Het Ministerie van OCW is ook bezig de bekostiging voor het vervolgonderwijs minder te laten beïnvloeden door dalende studentenaantallen (zie kader 7.2). Wellicht kan IenW een faciliterende rol spelen, onder andere via monitoring. Uiteindelijk zijn andere ministeries, overheden én onderwijsorganisaties (wel) nodig om hierin op te treden.

Inzetten op veiligheid

IenW heeft als ambitie voor verkeersveiligheid om naar nul verkeersdoden te gaan, met een concrete doelstelling van een halvering van het aantal slachtoffers in 2030. De grootste groep verkeersslachtoffers zijn mensen in de oudere leeftijd (zie ook KiM, 2025). Mensen in jongere leeftijdscategorieën waaronder studenten, vormen een kleine groep binnen de verkeersslachtoffers. Als IenW wil inzetten op doelgroepen, is het daarom doelmatiger om in de eerste plaats op oudere groepen in te zetten. Niettemin betekent een ambitie van nul verkeersdoden dat alle verkeersdeelnemers daaronder vallen. Tevens kunnen studenten via hun fietsgedrag verkeersonveiligheid voor andere groepen vergroten. De volgende maatregelen kunnen de verkeersveiligheid verbeteren, waarin IenW een faciliterende rol zou kunnen oppakken indien gewenst.

- Rond verkeersveiligheid worden in gesprekken met name lokale onveilige situaties aangehaald waar ov, fiets en autoverkeer samenkomen. Met name fietsende studenten ervaren hier problemen. Specifiek internationale studenten kunnen daar last van hebben als hun fietsvaardigheden beperkt zijn. Het ligt meer voor de hand dat decentrale overheden op dit thema inzetten dan dat IenW dat doet, bijvoorbeeld door verkeersonveilige situaties in kaart te brengen en daar -via infrastructuur of normerende maatregelen- op in te spelen en fietslessen te organiseren. Kennisuitwisseling tussen lokale overheden over verkeersveilige infrastructurele oplossingen wordt georganiseerd via CROW. Op landelijk niveau zou IenW wel op enkele manieren kunnen bijdragen aan dit thema. Een eerste manier is via gedragscampagnes. IenW heeft nu meerdere gedragscampagnes die weliswaar niet doelgroepspecifiek zijn ingestoken, maar wel ook relevant zijn voor jongeren/studenten. Zoals de campagne MONO die inzet op fietsen/rijden zonder afleiding door de telefoon, of de campagne tot stimulering van fietsverlichting. Campagnes kunnen effect hebben op gedrag (zie Ministerie VenW/RWS, 2007) hoewel de effectiviteit van gedragscampagnes wisselt (KiM, 2024b). Ten tweede kan IenW bijdragen via kennisontwikkeling over de relatie tussen e-fietsgebruik van jongeren en verkeersveiligheid.

Naast verkeersveiligheid wordt ook sociale veiligheid door studenten en andere stakeholders genoemd als uitdaging. Ook hier betreft het vaak lokale situaties waar het gaat om studenten die fietsen of lopen en zich daarbij onveilig voelen. Maar ook tijdens het reizen met het ov worden sociaal onveilige situaties beschreven. IenW kan hier een rol spelen, door bijvoorbeeld onderzoek te laten doen naar de mate waarin studenten (naast andere doelgroepen) sociaal onveilige situaties in het verkeer ervaren en welke effecten dit heeft op het reisgedrag. Het KiM is voornemens onderzoek uit te gaan voeren naar de effecten van ervaren sociale (on)veiligheid op reisgedrag (met een bredere scope, zie hiervoor het [KiM-programma 2026](#) (KiM, 2026)). Meer lokaal zijn decentrale overheden in samenspraak met partijen zoals onderwijsinstellingen aan zet om hier aandacht voor te hebben. IenW zou (ook) organisaties kunnen stimuleren aandacht te hebben voor dit onderwerp.

Inzetten op duurzaamheid

Wat betreft duurzaamheid heeft het Rijk, en IenW, doelstellingen om tot CO₂ reductie te komen. Het reisgedrag van studenten, en dan vooral voor onderwijsdoeleinden, is relatief duurzaam te noemen. Studenten maken ondergemiddeld gebruik van de auto, en met name bij onderwijsverplaatsingen wordt al veel met het ov gereisd. Indien IenW CO₂ reductie wil realiseren in personenmobiliteit binnen Nederland, is er meer winst te behalen bij groepen die relatief veel autorijden, zoals werknemers of recreanten. Behalve CO₂-uitstoot, kan ook ruimtegebruik een reden zijn om autogebruik te willen verminderen vanuit het perspectief van een duurzame leefomgeving. Dat kan een doel zijn van lokale overheden, maar raakt niet direct aan een huidig IenW-doel.

Indien het gewenst is om het autogebruik van studenten te verminderen, kan aan de volgende maatregelen worden gedacht.

- Het verlagen van de CO₂-uitstoot van personenauto's kan onder meer behaald worden met een algemene maatregel als Betalen naar Gebruik (met name als vervuulende auto's zwaarder worden belast). IenW heeft een voorname rol bij de implementatie van dit type maatregelen. Wel kan de invoering van een dergelijke maatregel tot een verschuiving van studenten naar het ov leiden, waar spitsdrukke dus ook een aandachtspunt is. Op het terrein van IenW kan daarnaast een normerende maatregel worden overwogen, waarbij -vergelijkbaar met de [registratieplicht werkgebonden personenmobiliteit](#) (RVO, 2026)-onderwijsinstellingen wordt gevraagd om periodiek te rapporteren over het reisgedrag van studenten van en naar onderwijslocaties. Wel zou onderzocht moeten worden in hoeverre dit haalbaar en wenselijk is. Om specifiek studenten te stimuleren een ander vervoermiddel dan de auto te gebruiken naar *onderwijslocaties*, zijn lokale maatregelen zoals parkeerbeleid voor de hand liggend en dan zijn met name de onderwijsinstellingen en lokale overheden aan zet. IenW kan hier via het faciliteren van kennisuitwisseling over hoe dit aan te pakken een rol vervullen.
- Meer in algemene zin wijzen veel stakeholders op het belang om in te zetten op duurzaam reisgedrag van jongeren. Wanneer zij dit jong meekrijgen, is de verwachting dat dit ook gunstige uitwerking heeft op latere leeftijd. Er is overigens geen hard wetenschappelijk bewijs dat dat langdurige effect inderdaad bestaat²¹. Via communicatie (zoals campagnes), maar ook andersoortige prikkels (zoals het SOV) kan de overheid duurzame vormen van reisgedrag stimuleren. Bij campagnes is het van belang de koppeling te leggen met andere voordelen voor een student om dit gedrag te vertonen. Ook in opleidingen van onderwijsinstellingen kan dit thema centraal meer aandacht krijgen. Bijvoorbeeld door studenten direct te betrekken bij het thema en na te laten denken over hoe dergelijk gedrag onder leeftijdsgenoten kan worden bevorderd..

Algemeen

Bij meerdere van de handelingsperspectieven hierboven is genoemd dat inzet op de groep studenten in meer of mindere mate kan bijdragen aan lokale, regionale of nationale doelen. Dat er vaak meer focus ligt op werknemers is voor verbetering van de regionale bereikbaarheid (en leefbaarheid) logisch omdat die groep groter is – en relatief ook veel meer de auto gebruikt. Met name wat betreft spitsverplaatsingen in het ov zijn studenten echter ook een substantiële doelgroep.

²¹ Duurzaam gedrag kan beïnvloed worden door onderwijs, opvoeding en ook ervaringen in de jeugd. Of dat effect ook op de langere termijn wordt vast gehouden is moeilijk te bestuderen. Zo toont Li et al. (2024) bijvoorbeeld aan dat kinderen die zijn opgegroeid met een moeder met duurzaam gedrag (zoals energiezuinig zijn) op jongvolwassen leeftijd een meer pro-duurzaamheid *attitude* hebben. Een direct effect op het *gedrag* konden ze niet aantonen, maar dus wel een substantieel indirect effect via de attitudes.

Daarnaast is er dus een risico op afnemende bereikbaarheid van onderwijs. Wat dat betreft kan een onderwijsaanpak, naast een werkgeversaanpak, een nuttige bijdrage leveren. Een dergelijke aanpak is het meest effectief op regionaal niveau, maar IenW kan daarin wel een belangrijke (veelal faciliterende) rol spelen.

- IenW kan uitwisseling van kennis en ervaring tussen relevante stakeholders zoals regionale mobiliteitsorganisaties en onderwijsinstellingen faciliteren. Er is op meerdere plekken al veel relevante kennis over het reisgedrag van studenten aanwezig, of ervaring met maatregelen gericht op studenten en/of een onderwijsaanpak, maar de uitwisseling wordt nu niet structureel gefaciliteerd. Wat wel/niet werkt is natuurlijk contextafhankelijk, maar uitwisseling kan inspireren.
- IenW kan een regierol nemen bij het (systematisch) monitoren van het reisgedrag van studenten. Als er maatregelen genomen (moeten) worden in een gebied, is het goed om eerst goed zicht te hebben op het (lokale) reisgedrag van de studenten vooraf (nulmeting), zodat de maatregel efficiënt ontworpen kan worden. Vervolgens is het belangrijk de effectiviteit van genomen maatregelen te monitoren, zodat vervolgens lessen kunnen worden getrokken over wat wel en niet werkt en onder welke voorwaarden.
- IenW kan ook een rol spelen door de thema's reisgedrag van studenten, en ook huisvesting van studenten, op de agenda te brengen bij netwerken/bestuurders zoals onderwijskoepels. Daarbij is het belangrijk om bereikbaarheid (van onderwijs) in bredere zin te benaderen en aan te sluiten bij een gedeeld belang waarin ook de onderwijskwaliteit wordt meegewogen. Door bijvoorbeeld alleen spitsproblemen te agenderen, kan het zijn dat veel stakeholders zoals onderwijsinstellingen onvoldoende urgentie voelen. Ook het wijzen op aanstaande uitdagingen/problemen zoals werkzaamheden of het inzichtelijk maken van de samenhang tussen bereikbaarheid van onderwijs, onderwijskwaliteit en de tevredenheid van studenten en werknemers kan bijdragen aan het creëren van een gevoel van urgentie en betrokkenheid en daarmee bijdragen aan gedragsverandering.

8.3 Slotsom

In dit rapport hebben we het reisgedrag van studenten breed onder de loep genomen. Dit leverde een divers beeld op, met verschillen tussen typen studenten (al naar gelang het type onderwijs, opleiding en persoonlijke voorkeuren), maar ook tussen verschillende steden. Het reisgedrag van studenten en de uitdagingen die daarmee gepaard gaan raken aan doelen van IenW, maar ook aan lokale doelen (van gemeenten, regionale mobiliteitsorganisaties) en doelen op het gebied van onderwijskwaliteit (van OCW, onderwijsinstellingen). Bij een wens om specifiek het reisgedrag van studenten te beïnvloeden en/of de bereikbaarheid van onderwijs op peil te houden is samenwerking mét en betrokkenheid ván andere partijen cruciaal. Het goed, en desgewenst veilig en duurzaam, kunnen bereiken van onderwijs is niet alleen een kwestie van een goed en betaalbaar vervoersysteem, maar ook van genoeg onderwijsaanbod op de juiste plekken, en een goede afstemming met (studenten)huisvesting.

Referenties

- ABF Research (2025). *Landelijke monitor studentenhuysvesting*. Studie in opdracht van Kenniscentrum Studentenhuisvesting (Kences) en het Ministerie van VRO. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/09/03/landelijke-monitor-studentenhuisvesting-2025>
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organization behavior and human decision processes*. 50(2). 179-211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2024). *Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland*. Den Haag: PBL. <https://www.pbl.nl/publicaties/toegang-voor-iedereen>
- Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2024). *Beter Bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022*. Den Haag: PBL. <https://www.pbl.nl/publicaties/beter-bereikbaar>
- Boonstra, H.J. & van den Brakel. (2026). *Modelling mobility trends – update including 2024 ODIN data*. CBS. <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2026/11/het-modelleren-van-mobiliteitstrends-update-met-2024-odin-data>
- Bruins, E. (2025, 11 februari). Aanbieding publieksversie herijking studentreisproduct 2023-2024 [Kamerbrief]. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/02/11/aanbieding-publieksversie-eindrapportage-herijking-studentenreisproduct-2023-2024>
- CBS. (2024). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2023 – Onderzoeksbeschrijving*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2024/onderweg-in-nederland--odin---2023-onderzoeksbeschrijving>
- CBS en NIDI. (2026). *Steeds meer studenten wonen hun hele studie thuis*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2026/06/steeds-meer-studenten-wonen-hun-hele-studie-thuis>
- Durand, A. Zijlstra, T., Huang, A., González, A.M. (2023). *Multiculturele diversiteit in mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/documenten/2023/05/25/multiculturele-diversiteit-in-mobiliteit>
- Hamersma, M. & Roeleven, I. (2024). *Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/documenten/2024/09/26/acceptabele-bereikbaarheid-ee-reizigersperspectief>
- Hermans, L.M.L.H.A. (1999). *Interdepartementaal beleidsonderzoek: de reisvoorziening voor studenten na 2002*. Brief van de Minister van OCW aan de Tweede Kamer ([kamerstuk](#) met identifier "kst-26849-1")
- KiM. (2023). *Mobiliteitsbeeld 2023*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/documenten/2023/11/14/mobiliteitsbeeld-2023>

- KiM. (2024a). *Kerncijfers Mobiliteit 2024*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
<https://www.kimnet.nl/documenten/2024/11/18/kerncijfers-mobiliteit-2024>
- KiM. (2024b). *Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag: een overzicht in 25 factsheets*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
<https://www.kimnet.nl/documenten/2024/04/22/effecten-van-maatregelen-op-doorstroming-en-verduurzaming-reisgedrag>
- KiM. (2025). *Mobiliteitsbeeld 2025*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/documenten/2025/11/25/mobiliteitsbeeld-2025>
- KiM. (2026). *KiM-programma 2026*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/documenten/2026/01/15/kim-programma-2026>
- Li, Jinpeng, McArthur, D.P., Hong, J., Livingston, M. (2024). Influence of maternal past non-transport pro-environmental behaviours on young adults' sustainable transport. *Transportation Research Part D*.
<https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104231>
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). (2024). *VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschap Rijksbegroting 2025*.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/begrotingen/2024/09/17/viii-onderwijs-cultuur-en-wetenschap-rijksbegroting-2025>
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). (2025). *Referentieraming OCW 2025*.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/04/25/referentieraming-ocw-2025>
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). (2026). *Beleidsprioriteiten 2026*. <https://www.ocwincijfers.nl/begroten-en-verantwoorden/begrotingsjaren/2026/beleidsprioriteiten>
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) & Rijkswaterstaat (2007). *Thuis komen in 2006. Een overzicht van de monitoringsresultaten van de verkeersveiligheids campagnes in 2003-2006*.
- Panteia & Significance. (2024). *Eindrapportage herijking studentenreisproduct 2023-2024*. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/02/11/eindrapportage-herijking-studentenreisproduct-2023-2024-publieksversie>
- PBL. (2020). *Kansrijk mobiliteitsbeleid*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving. <https://www.pbl.nl/publicaties/kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020>
- Rérat, P. (2021). A campus on the move: modal choices of students and staff at the University of Lausanne Switzerland. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100490>
- Rijksoverheid. (2025a). *Bereikbaarheid op peil – Kabinetsstandpunt en achtergrondrapportage*.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/03/14/bijlage-2-kabinetsstandpunt-en-achtergrondrapportage-bereikbaarheid-op-peil>

- Rijksoverheid. (2025b). *Kabinet wil samenwerking en regio op onderwijsaanbod*. <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2025/03/14/kabinet-wil-samenwerking-en-regie-op-onderwijsaanbod>
- Rijksoverheid. (z.d.). *Heb ik recht op een reisproduct (ov-kaart) voor studenten?* <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/studiefinanciering/vraag-en-antwoord/recht-reisproduct-studenten>
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). *Rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit*. <https://www.rvo.nl/onderwerpen/rapportage-wpm>
- Salomon, I., Ben-Akiva, M. (1983). The use of the life-style concept in travel demand models. *Environment and Planning A: Economy and Space*. 15 (5).
- SCP. (2020) *De sociale staat van Nederland*. Den Haag: Sociaal Planbureau. <https://www.scp.nl/documenten/2020/09/10/de-sociale-staat-van-nederland-2020>
- SWOV. (2025) *Verkeersdoden in Nederland*. Factsheet geactualiseerd: 1 april 2025. <https://swov.nl/nl/factsheet/verkeersdoden-nederland>
- Van Acker, V., van Wee, B., Witlox, F. (2010). When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour. *Transport Reviews*, 30(2). 219-240. <https://doi.org/10.1080/01441640902943453>
- Versteijlen, M., van Wee, B., Wals, A. (2021). Exploring sustainable student travel behaviour in the Netherlands balancing online and on-campus learning. *International Journal of sustainability in Higher education*, 22(8). 146-166. <https://doi.org/10.1108/IJSHE-10-2020-0400>
- Vos, J. de, Mehdizadeh, M. (2026). The impact of travel on perceived activity performance. *Transportation Research Part F: Traffic psychology and behaviour*. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2026.103537>
- XTNT (2022). *Onderzoek fietsstimulering. Hoe stimuleren we mbo-studenten om naar school te fietsen?*. Utrecht

Bijlage A interviewlijst

In Tabel A.1 is een lijst te vinden met alle geïnterviewde partijen.

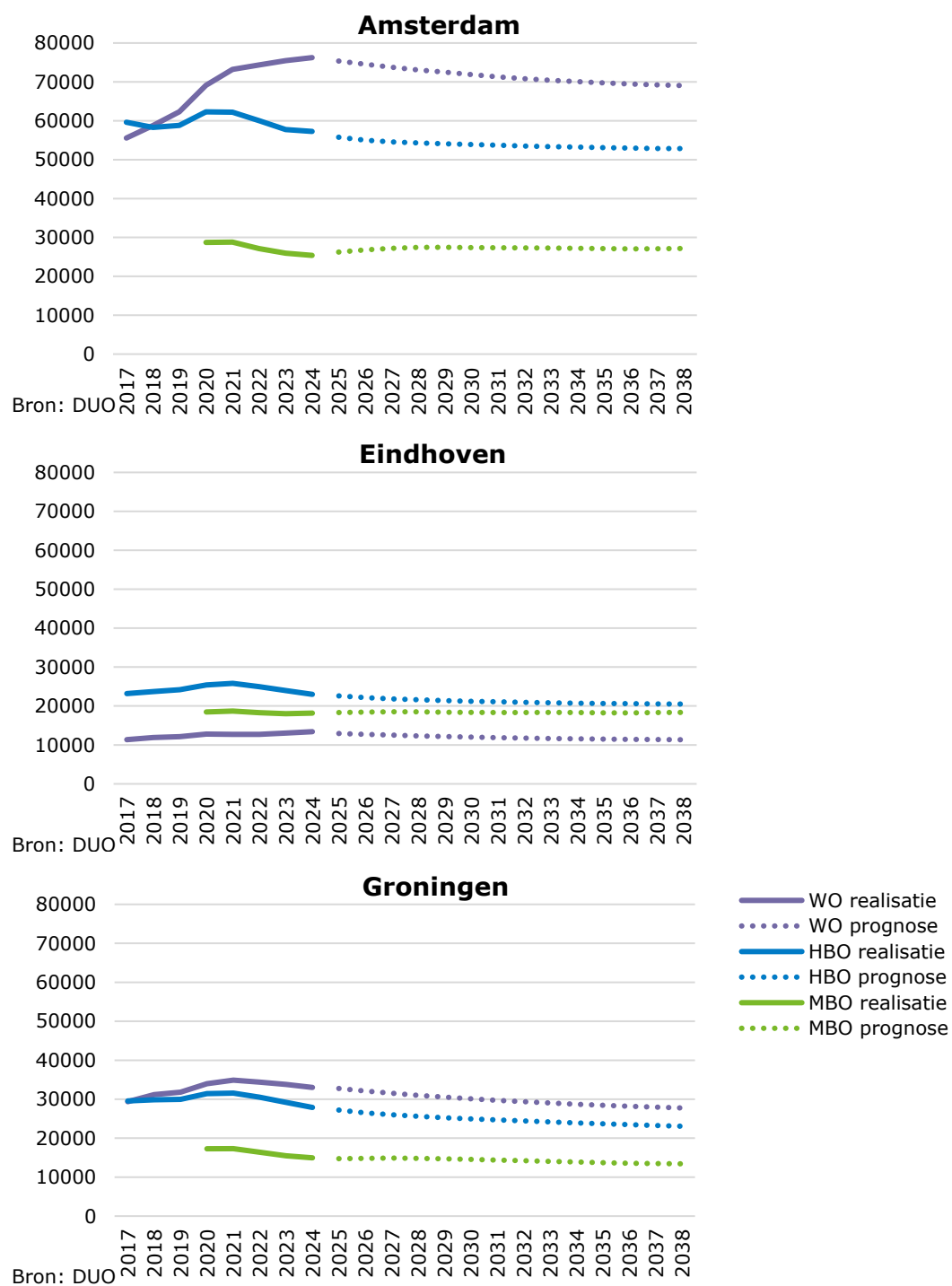
Tabel A.1 **Overzicht geïnterviewde partijen**

Casus	partij	type partij	naam / namen
Groningen	Groningen Bereikbaar	RMO	Niek Panman; Ellemiek Hodes
	Gemeente Groningen	overheid	Marije Jansen, Liesbeth Weusten
	Hive mobility	overheid	Jasper van der Velde (Hive)
	Alfa college	onderwijsinstelling	Margriet Bakker, Michiel Kostermans
	Hanzehogeschool	onderwijsinstelling	Monique Koller, Ruth Olijve, Chris Dijksterhuis
	Rijksuniversiteit Groningen	onderwijsinstelling	Dick Jager
	SAC	onderwijsinstelling / onderzoek	Estée Claassen, Stijn de Koning
	OV bureau Groningen Drenthe	vervoerder / overheid	Leon Wetzel, Hans Vooges
Amsterdam	Vervoerregio amsterdam	overheid	Maryse de Oliveira Martins
	Gemeente Amsterdam	overheid	Maarten Woolthuis en Annelotte Andeweg
	ROC amsterdam (mbo)	onderwijsinstelling	Dieuwertje Westerbaan
	Hogeschool van Amsterdam & UvA	onderwijsinstelling	Jan Buursma
	VU	onderwijsinstelling	Stefan Titus
	GVB	vervoerder	Arjan Vaandrager, Menno Muurlink
	Brainport bereikbaar	overheid	Isabelle prohn
	Eindhoven	Gemeente Eindhoven	overheid
Summa college		onderwijsinstelling	Simone Jilderda
Fontys hogeschool		onderwijsinstelling	Wimco Veerman
TU/e		onderwijsinstelling	Emmy Cadee & Thijs Mooren
Transdev		vervoerder	Paul Engelbert
Overig	NS	vervoerder	Andrike Mastenbroek, Menno de Bruijn, Niels Herber
	Prov Drenthe	overheid	Jorn van der Veer (voorheen OV bureau Groningen)
	Duurzaam Bereikbaar Heijendaal	RMO	Freya Stob, Nathan Hooghof
	Slim en schoon onderweg	RMO	Eveline van Eersel, Arjen van Weert
	Provincie Overijssel	overheid	Maaike Hattink
	Zuid-Limburg Bereikbaar	RMO	Louise Lohmeijer
	Gemeente Utrecht	gemeente	Rens jonker
	IenW/ Goed op Weg (GOW) Utrecht/Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB)	RMO	Esther de Lange (voorheen GOW), Roger Demkes (voorheen ZHB)

Bijlage B: prognose en realisatie studentenaantallen

In Figuur B.1 zijn de prognoses te vinden voor de studentenaantallen in de casussteden Amsterdam, Eindhoven en Groningen.

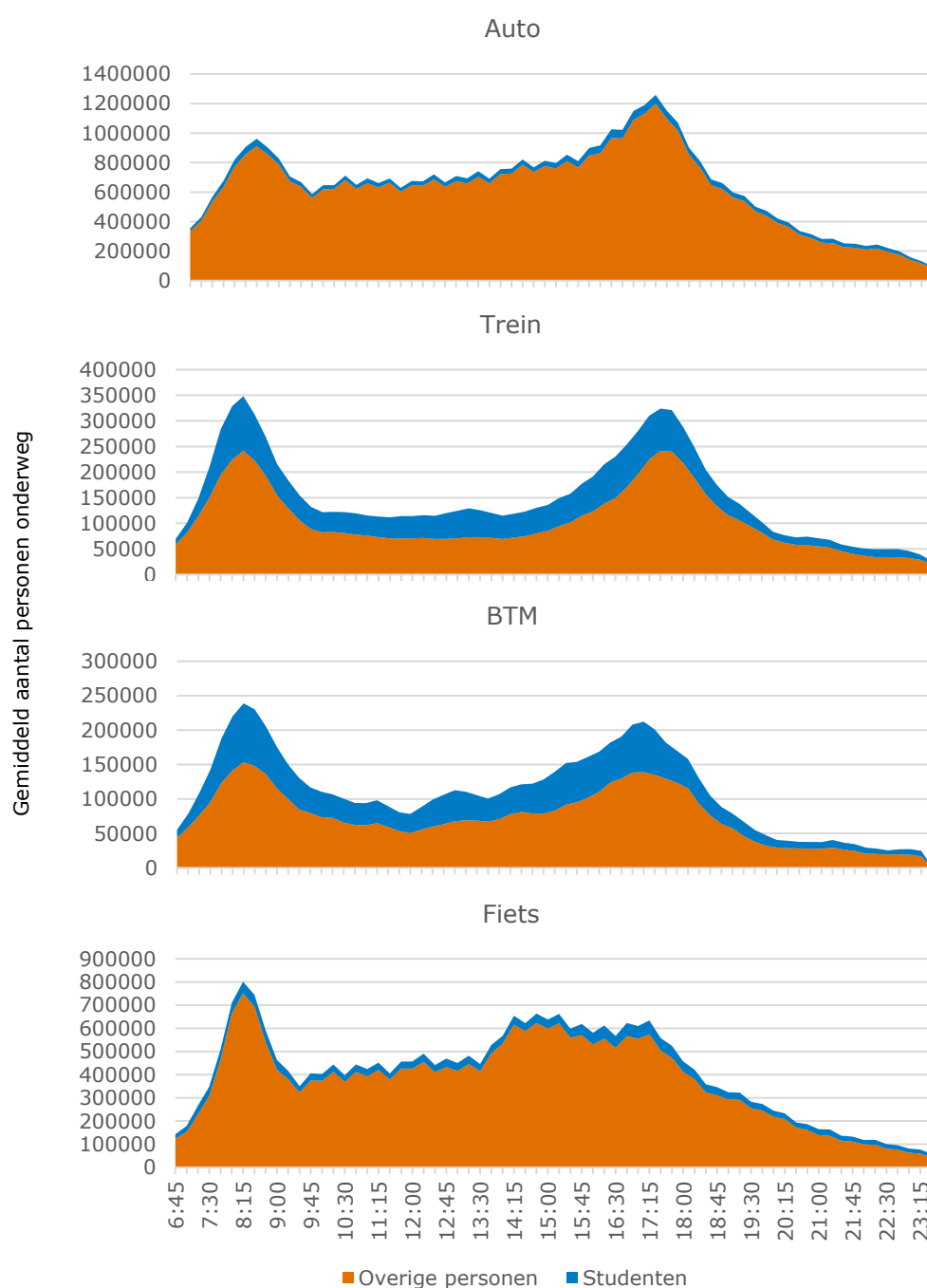
Figuur B.1 Prognoses studenten per casusstad



Bijlage C: Tijdsanalyses voor studenten tegenover overige personen

In Figuur C.1 is te zien hoeveel studenten per modaliteit onderweg zijn per moment van de dag t.o.v. het aantal overige personen.

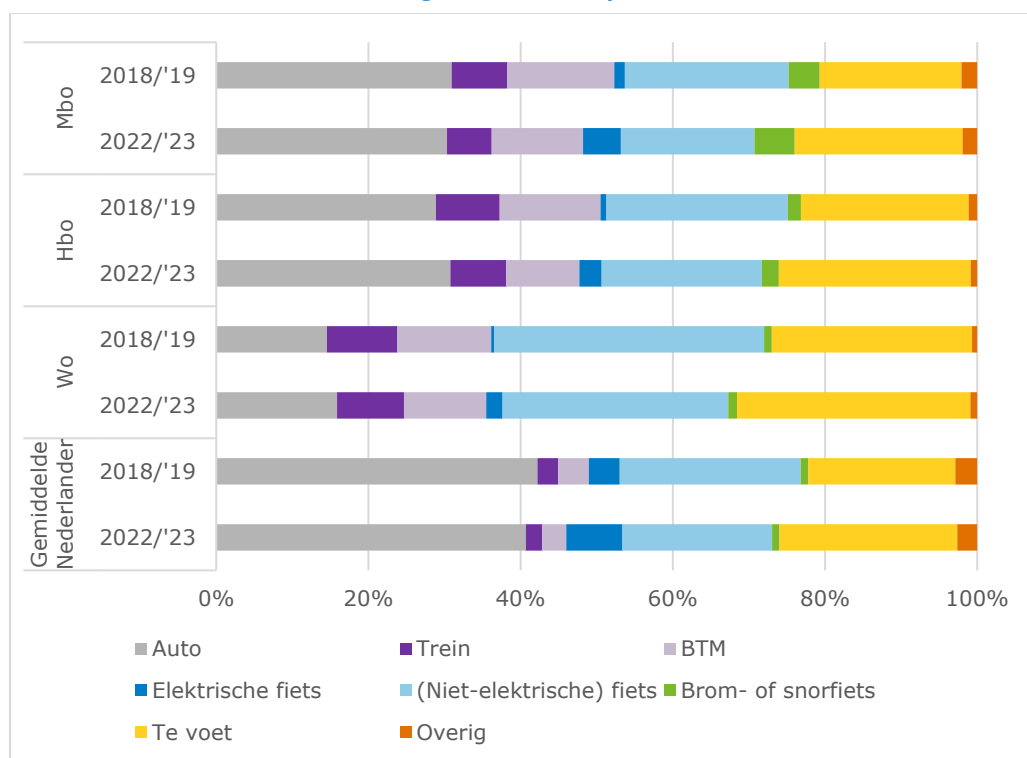
Figuur C.1 Aantal studenten onderweg per 15-minutenblok op gemiddelde doordeweekse werkdag ten opzichte van overige personen per modaliteit. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet openbare microdata van het CBS.



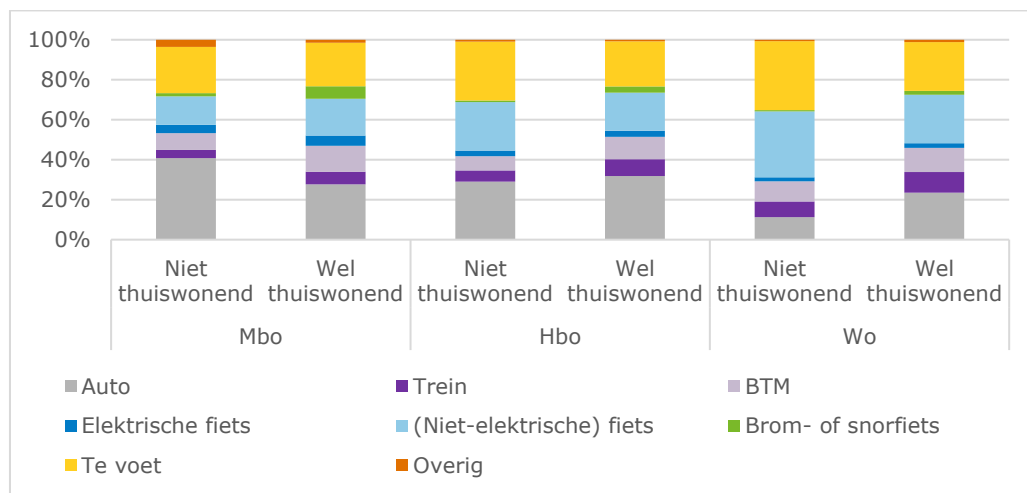
Bijlage D: Modal split o.b.v. ritten

In deze bijlage zijn de modal splits o.b.v. ritten te vinden in plaats van o.b.v. verplaatsingen zoals gepresenteerd wordt in de hoofdtekst van dit rapport. In Figuren D.1, D.2, D.3 en D.4 zijn respectievelijk de modal splits o.b.v. ritten te vinden voor alle motieven samen, voor alle motieven met uitsplitsing naar of de student thuiswonend is of niet, voor alle motieven met uitsplitsing naar SOV bezit en voor alleen het motief onderwijs.

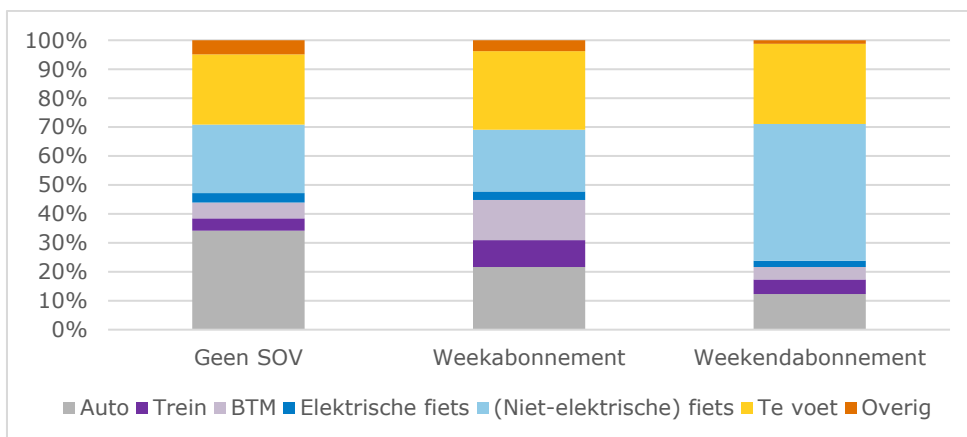
Figuur D.1 Modal split o.b.v. ritten voor studenten en de gemiddelde Nederlander voor alle motieven samen. Bron: ODiN 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



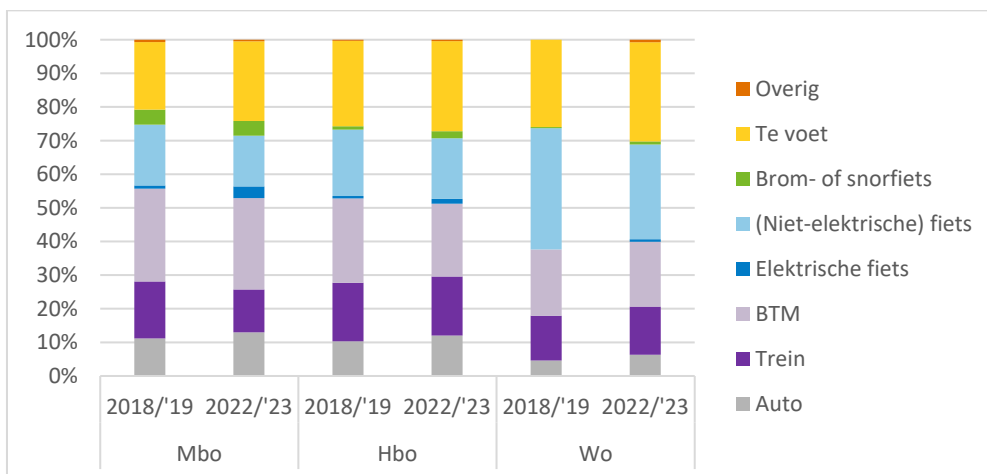
Figuur D.2 Modal split o.b.v. ritten voor studenten opgesplitst naar of ze thuiswonend zijn of niet. Bron: ODiN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Figuur D.3 Modal split o.b.v. ritten voor alle studenten naar (type) SOV bezit. Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Figuur D.4 Modal split o.b.v. ritten voor het motief onderwijs voor studenten. Bron: ODin 2022/'23 en 2018/'19 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS.



Bijlage E Verdeling van de ochtendspits in de trein

In Figuur E.1 staan voor verschillende steden het aandeel checkouts uit de trein naar tijdsblok in de ochtendspits, met onderscheid tussen reizigers mét en reizigers zónder studentenreisproduct. Hiervoor zijn checkuitgegevens van NS gebruikt.

Figuur E.1 Aandeel checkouts met SOV op gemiddelde doordeweekse dag bij NS stations voor verschillende steden. Bron: NS realisatiedata 2024.



Bijlage F Trendmodel resultaten

In Tabel F.1 is een overzicht te vinden van de resultaten uit het trendmodel voor 18-24 jarigen, 25-29 jarigen en voor alle leeftijdsgroepen samen.

Tabel F.1 **Overzicht resultaten trendmodel**

Onderwerp	18-24 jaar	25-29 jaar	Totaal alle leeftijdsgroepen
Reisduur pppd motief alles	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID weer op niveau van voor COVID, met een weer afzwakkende stijgende trend	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID weer op niveau van voor COVID, met een weer afzwakkende stijgende trend	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID, maar na COVID weer herstel tot niveau voor COVID. Afzwakkend stijgende trend.
Reisduur pppd motief onderwijs	Licht stijgende trend tussen 1999-2019, tijdens COVID sterke daling. Situatie na COVID nog niet terug op niveau van voor COVID. Trend lijkt te stabiliseren op een lager niveau dan voor COVID.	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID en na COVID herstel van pre-COVID niveau.	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot pre-COVID niveau en stabilisatie op oude trendniveau.
Ritten pppd motief alles	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot net onder pre-COVID niveau. Trend lijkt te stabiliseren net onder pre-COVID niveau.	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot net onder pre-COVID niveau, waar de trend weer stabiliseert.	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.
Ritten pppd motief onderwijs	Stijgende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstelt de trend zich tot een stuk onder het pre-COVID niveau, waar de trend ook lijkt te stabiliseren.	Vrij stabiele trend tussen 1999-2019, lichte daling tijdens COVID en na COVID herstel tot pre-COVID niveau.	Vergelijkbare trend met 25-29 jaar, al ligt het aantal ritten pppd voor motief onderwijs voor alle leeftijdsgroepen hoger dan voor de leeftijdsgroep 25-29 jaar.
Afgelegde afstand pppd motief alles	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot een stuk onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.	Dalende trend tussen 1999-2019, sterke daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot een stuk onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.	Licht dalende trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.
Afgelegde afstand pppd motief onderwijs	Stabiele trend tussen 1999-2004, waarna er een stijgende trend te zien is tot 2019. Tijdens COVID sterke daling. Na COVID herstel tot een stuk onder pre-COVID niveau, waar de trend ook lijkt te stabiliseren.	Stabiele trend tussen 1999-2019, daling tijdens COVID. Na COVID herstel tot net onder pre-COVID niveau, waar de trend lijkt te stabiliseren.	Vergelijkbare trend met de leeftijdsgroep 25-29 jaar, ook al ligt de trendlijn van alle leeftijdsgroepen iets boven die van de leeftijdsgroep 25-29 jaar.
Afgelegde afstand per rit motief alles	Hele licht dalende trend tussen 1999-2019. Daling tijdens COVID. Na COVID	Redelijk stabiele trend tussen 1999-2019. Daling tijdens COVID. Na COVID	Redelijk stabiele trend tussen 1999-2019. Daling tijdens COVID.

	herstelt de trend zich langzaam en tot onder het pre-COVID niveau, waar de trendlijn ook lijkt te stabiliseren.	langzaam herstel tot onder het pre-COVID niveau, waar de trendlijn ook lijkt te stabiliseren.	Na COVID langzaam herstel tot onder het pre-COVID niveau, waar de trendlijn ook lijkt te stabiliseren.
Afgelegde afstand per rit motief onderwijs	Dalende trend tussen 1999-2019. Tijdens COVID lichte stijging. Na COVID weer herstel tot (iets lagere) pre-COVID niveau, waar de trendlijn weer stabiliseert.	Dalende trend tussen 1999-2019. Tijdens COVID sterke stijging. Na COVID weer daling van de trend tot pre-COVID niveau, waar de dalende trend doorgezet lijkt te worden.	Licht stijgende trend tussen 1999-2019. Lichte daling tijdens COVID. Na COVID herstel en stabilisatie van de trend op pre-COVID niveau.
Modal split motief alles	Tussen 1999-2019: Aandeel fiets toegenomen . Aandeel trein toegenomen . Aandeel lopen stabiel. Aandeel autopassagier afgenomen . Aandeel autobestuurder stabiel. Aandeel btm afgenomen Het niveau van lopen en fietsen ligt na COVID hog er dan pre-COVID.	Tussen 1999-2019: Aandeel fiets toegenomen . Aandeel trein toegenomen . Aandeel lopen stabiel. Aandeel autopassagier afgenomen . Aandeel autobestuurder stabiel. Aandeel btm afgenomen . Het niveau van lopen en fietsen ligt na COVID hog er dan pre-COVID.	Tussen 1999-2019: Aandeel fiets (licht) toegenomen Aandeel trein toegenomen Aandeel lopen stabiel Aandeel autopassagier afgenomen Aandeel autobestuurder toegenomen Aandeel btm afgenomen Het niveau van lopen en fietsen ligt na COVID hog er dan pre-COVID.
Modal split motief onderwijs	Tussen 1999-2019: Aandeel fiets licht toegenomen . Aandeel trein licht toegenomen . Aandeel lopen stabiel. Aandeel autopassagier afgenomen . Aandeel autobestuurder stabiel Aandeel btm afgenomen . Na COVID ligt met name het aandeel auto (passagier en bestuurder) nu wel duidelijk boven , en de trein onder het pre-COVID niveau.	Tussen 1999-2019: Aandeel fiets toegenomen . Aandeel trein toegenomen . Aandeel lopen toegenomen . Aandeel auto afgenomen . Aandeel btm afgenomen . Na COVID ligt met name de trendlijn van de trein nu iets onder het pre-COVID niveau.	Tussen 1999 en 2019: Aandeel fiets toegenomen Aandeel trein toegenomen Aandeel lopen afgenomen Aandeel autopassagier stabiel Aandeel autobestuurder stabiel Aandeel btm afgenomen

Bijlage G samenvattende tabellen genoemde maatregelen rond beïnvloeden reisgedrag studenten

In onderstaande tabellen is een overzicht te vinden van de door interviewpartners genoemde maatregelen rond het beïnvloeden van het reisgedrag van studenten. Wanneer dit is genoemd door interviewpartners worden ook mogelijke effecten, succesfactoren en faalfactoren voor de maatregelen beschreven.

Tabel G.1 Tabellen met overzicht van genoemde maatregelen rond beïnvloede reisgedrag studenten voor verschillende thema's.

Maatregel vervoerwijze: auto ontmoediging	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren
Algemeen auto ontmoediging	Onderwijsinstellingen, gemeente			*Lastig om het standpunt van hele universiteit (tov auto) te veranderen *vraag naar parkeerruimte voor medewerkers
Parkeren niet (meer) faciliteren	Onderwijsinstellingen			
Parkeren alleen bij minimale reisafstand	Onderwijsinstellingen			
Betaald parkeren invoeren	Onderwijsinstellingen			
Uitzonderingen op betaald parkeren voor studenten uit buurlanden uitfaseren	Onderwijsinstellingen			
Parkeren alleen met pas van onderwijsinstelling	Onderwijsinstellingen			
Campus autoluw maken	Onderwijsinstellingen, gemeente			

Maatregel vervoerwijze: fietsstimulering	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren
Algemeen: fietsstimulering, met name gericht op studenten die dichtbij wonen, maar niet op de fiets komen	Verschillende Onderwijsinstellingen			*Studenten maar tijdelijk aanwezig-inzet maatregelen loont daarom minder *Gratis ov maakt overstap op fiets minder aantrekkelijk *Studentgroepen die niet fietsminded zijn
Inzet van fietsstewards die toekijken op het parkeren van de fietsen	Verschillende onderwijsinstellingen	Zorgen ervoor dat studenten het parkeren van fietsen bij de campus als veilig ervaren		
Fietsmaker dichtbij onderwijslocatie	Verschillende onderwijsinstellingen			
Stimuleringsacties, zoals wat gratis fruit uitdelen bij fietsen	onderwijsinstellingen			

De student als reiziger

Goede en veilige fietsinstellingen realiseren (ook voor e-bikes)	Vershillende onderwijsinstellingen gemeenten		In of naast de gebouwen ipv op de weg	
Schoolactiviteiten zoveel mogelijk per fiets (excursies, etc)	onderwijsinstellingen			
Fietslessen voor internationale student	Vershillende onderwijsinstellingen, gemeenten			
Geprobeerd een fietscommunity op te zetten *Hoe eigen fiets maken, lokale initiatieven, community oprichten.	Onderwijsinstelling			
Onderzoeksexperiment vervanging van de ov-studentkaart voor e-fiets/deelscooters	Onderwijsinstelling	Ivm beperkte deelname van studenten aan de mobiliteitspilot en het daaraan gekoppelde onderzoek zijn er geen harde conclusies te trekken uit de hiervoor gepresenteerde uitkomsten. *Wat opvalt is dat de deelnemende studenten gedurende de pilot toch nog vaak met de auto naar hun onderwijslocatie zijn gereisd.		*Pilot viel in winter, dat was geen goede timing om studenten uit de auto/ov naar de fiets te krijgen *Mensen die betrokken waren kregen tijdens traject andere baan of pensioen, beperking continuïteit. Beter vanuit organisatieperspectief doen. *Stakeholders en hun belangen niet voldoende in kaart gebracht (bijv: onderwijsinstelling gevoelig voor gezondheid student; brainport bereikbaar wil primair fiets terugdringen, etc). *Hick-up dataverzameling, strenge ethische commissie. Beide zaken kosten tijd (vertraging)
Hubs om ov of fiets te stimuleren	Gemeente			
Speciale fietsroutes richting campus	Gemeente	Geen beeld of dit ook invloed gaat hebben op de frequentie van het ov		
E-bike probeeractie waarbij studenten hun week-ov om konden zetten naar weekend en daarvoor een e-bike te leen kregen	Bereikbaarheidsorganisatie	Goed ontvangen, maar studenten behandelen de fietsen minder voorzichtig dan medewerkers.		*Fiets bij studentenwoning niet binnen kunnen stallen *Niet altijd populair bij vervoerders, omdat het een mogelijke aanleiding zou kunnen zijn om financiering voor student-ov te verminderen
Fietsstimuleringscampagne * Verschillende online communicatiemiddelen, social media, +fysieke adv * Studenten spreken andere studenten aan * Humoristische manier	Bereikbaarheidsorganisatie	Uit de meting komt dat ongeveer een kwart aangeeft meer of vaker te zijn gaan fietsen (pas op want lage getallen)	Boodschappen die focussen op hoe fietsen kosten kan besparen en voordelig is voor je gezondheid worden goed ontvangen	*Een aantal redenen om niet de fiets te pakken die studenten noemen is dat fietsen vermoeiend is en dat ze niet bezweet willen aankomen op school. Ook speelt het heuvellandschap hier een rol in *Andere problemen rond de fiets, wat fietsstimulering tegenwerkt *Vooral de online communicatie bleef hangen en niet de fysieke interventies

De student als reiziger

				*Nadruk op het thema duurzaamheid leidt tot negatieve reacties online
Aanhaken bij landelijke campagne "dat is zo gefietst"	Bereikbaarheidsorganisatie			
Ludieke fietscampagne gebaseerd op co-creatie met studenten waarbij belemmeringen en stimuleringen werden geïdentificeerd	Bereikbaarheidsorganisatie		Een "frisstop" neer gezet: arriverende studenten werden daar opgefrist (om belemmering van verwaaid en bezweet aankomen tegen te gaan)	
Fietsbeloningsapp	Bereikbaarheidsorganisaties	*1x geen succes, waarom niet helemaal helder *1x in overweging		
Magazine (NL en EN) over duurzaam reizen voor en door studenten	Bereikbaarheidsorganisatie			
Fietsreparatiezuilen, waar een fietsreparatie evenement (fietsreparatie pitstop) wordt georganiseerd door de scholen	Bereikbaarheidsorganisatie			
Studenten konden sparen voor een goed doel door bijvoorbeeld te fietsen	Bereikbaarheidsorganisatie	Mislukt		*Groep studenten die mee zou kunnen doen aan de pilot werd slecht bereikt *Het bestaan van het student ov is een killer
Fietsscan fietsvriendelijke school. *Inventariseren van faciliteiten, *acties rondom fietsstimulering in de organisatie, *oplaadpunten, beleid, verbeterpunten). *Maar: vanuit het oogpunt van de medewerkers	Bereikbaarheidsorganisatie			

Maatregel vervoerwijze: ov-stimulering	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren
Nabijheid van ov-verschillende locaties vlakbij ov.	(verschillende) onderwijsinstellingen			
Buscapaciteit vergroten	Vervoerder			
Kortingsactie 'Broezz'n' *Samen reizen met bus voor 13eu in vakantie	Vervoerder	Was meer bedoeld voor uitjes en dergelijke, maar in de praktijk zie je dat studenten met een week-ov-abonnement het gebruiken om hun familie te bezoeken		
verbeteren looproutes van/naar ov *In samenwerking met landschapsarchitect studenten van Hall Larenstein is er	Bereikbaarheidsorganisatie			

De student als reiziger

gekeken hoe je looproutes naaar ov aantrekkelijker kan maken voor ov-gebruikers				
---	--	--	--	--

Maatregel vervoerwijze: MaaS en deelmobiliteit	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren
Aanbieden van deelscooters bij hubs bij de onderwijsinstellingen	Onderwijsinstelling			*Deelscooter neemt veel ruimte in *Deelscooter leidt soms tot overlast op fietspaden
Buurthubs met deelmobiliteit	Onderwijsinstelling		Idealiter kan je een fiets van locatie A ook op locatie B achterlaten	Weinig prio bij gemeente
Zelf als instelling een deelfietsstelsysteem oprichten, ism andere partijen *Er staat een hub op het station en bij de school	Onderwijsinstelling			
MaaS pilot met Gaio (Utrecht) *Studenten kregen 40€u reistegoed, waarmee E-fietsen, e-scooters en deelauto's geboekt konden worden in de app.	Bereikbaarheidsinstellingen	*Bijna 200 deelnemers. *Het gebruik van de deelfiets was hierbij het meest populair. *De helft van de deelnemers heeft bijgestort, dus ook eigen geld gebruikt *Het aantal actieve deelnemers nam wel af over de tijd. * met name het aantal mbo'ers dat deelnam was uiteindelijk wel heel laag.	Vrienden die het ook gebruiken was een belangrijke reden om ook deelmobiliteit te gebruiken	*Pilot werd vanuit managers en directeuren minder interessant gezien als iets om vervolgonderzoek op te doen *Studenten hebben beperkt budget. Ritje met deelmobiliteit is al vaak duur in vergelijking met het gratis SOV
MaaS pilots in Rotterdam. *Studenten kregen een tegoed zodat ze verschillende varianten van mobiliteitsoplossingen konden proberen.	Bereikbaarheidsorganisatie, i.a.m. een studenten start up.	Onzeker; vraag was sowieso wel waar het geld vandaan komt in een structurele situatie.		Als studenten het zelf moeten gaan betalen wordt het ingewikkeld
Carpoolapp pilot voor studenten	Provincie	Nnb: gaat binnenkort lopen. Doel is vooral te leren: werkt het systeem met een app prettig, hoeveel ritten maken studenten, carpoolen ze met klasgenoten of ook met anderen, carpoolen ze op trajecten die een goed ov alternatief hebben, waarom carpoolen ze, wat zijn hun ervaringen etc.	In het ideale scenario doen alle onderwijsinstellingen straks mee en een aantal bedrijven	
Europees project gemeente Kempen: 'ffkes meerijden', gefocust op promoten liften.	Bereikbaarheidsorganisatie	Werkt goed in kleine Brabantse gezellige dorpjes en kernen. Veel bereidheid van inwoners om lifters mee te nemen.	Kan je eigenlijk alleen maar effectief doen als je weet van uit dit dorp rijden dagelijks 60 personen precies dezelfde route rond	Mindshift nodig wil dit echt van de grond gaan komen. Voor jongeren geldt: zolang je voor een redelijke prijs kan parkeren en prima de stad in kan met je eigen

De student als reiziger

* Studenten waren doelgroep, maar uiteindelijk maar kleine proef.			precies dezelfde tijd, met de auto	auto, gaan ze waarschijnlijk niet liften.
---	--	--	------------------------------------	---

Maatregel reisafstand: nabijheid	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren
Samenwerkingsverband voor nabijheid onderwijs (mbo) * samenwerking opleidingen en locaties aan te kunnen blijven bieden, vooral voor kleinere locaties die anders niet langer kunnen blijven bestaan.	Onderwijsinstellingen	Dit voorkomt mogelijk deels uitval van studenten, gezien sommige mbo-studenten mogelijk niet meer gaan studeren als ze alleen nog bij grote locaties terecht kunnen vanwege de toegenomen afstand naar de onderwijslocatie		
Inzet op strategische lokalisering onderwijsinstellingen * betere benutting ov: niet alleen maar bouwen nabij station en verspreiden over steden (om nabijheid te creëren) * Voor mbo: opleidingen over meerdere kleine gebouwen verspreiden zodat opleiding dichterbij is en studenten niet verloren raken in een enorm gebouw	Onderwijsinstellingen		•	
Studentwoningen creëren op campus of nabij instellingen	Gemeente		*M.n. internationale studenten vinden campus een interessante woonlocatie *Op campus wonen ook aantrekkelijker maken via realiseren van cafés	*Functie beleidsmedewerker studentenhuysvesting schrappen *Ruimtetekort in steden waardoor bouwen van studentwoningen (laat staan nabij instellingen) lastig is
Communicatie: niet komen als je geen woning kan vinden	Onderwijsinstelling		•	
Pilot met hospitaerverhuur voor studenten.	Gemeente	Maken enkele 100-en gebruik van, geen hele grote aantallen	•	•
Doelgroepcontracten *Woningen specifiek voor studenten verlaten na afstuderen	Gemeenten/woningcooperaties			*Bij particuliere verhuur kan je het minder goed afdwingen

Maatregel reisafstand: digitalisering	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren
Mogelijkheden bieden, maar vooral als aanvulling op fysiek onderwijs	Verschillende onderwijsinstellingen		*wel regelmatig ingezet bij 1-op-1 gesprekken (bijv tussen docent en student)	*Factoren zoals de leerplicht en aanwezigheidsplicht bemoeilijken de inzet van digitaal onderwijs m.n. bij mbo-studenten.

De student als reiziger

			*verschil tussen type(n) opleidingen	<p>*Ook: kwaliteitsafspraken mbo (financiële ondersteuning voor oa verhogen aantal contacturen)</p> <p>*Sociale binding van fysiek onderwijs van belang om studieresultaat te verhogen en uitval te beperken</p> <p>* Lastiger bij praktijkgerichte opleidingen</p> <p>*Blended learning krijgt associatie met COVID</p>
--	--	--	--------------------------------------	--

Maatregel spreiding: roostering	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren
<p>Lestijden spreiden met oog op de spits</p> <p>*Ene instelling of opleiding begint iets eerder, de ander iets later</p>	Onderwijsinstellingen, bereikbaarheidsorganisaties	<p>Ja-gunstige effecten op hyperspits</p> <p>Ook: betere benutting gebouwen</p>	<p>*met elkaar te doen, bottom-up en niet top-down</p> <p>*gevoel van urgentie door grootschalige werkzaamheden</p> <p>*op zo'n manier aanpassen dat studenten en docenten er voordeel uit halen</p> <p>*Maatwerk per opleiding: bijv. bakkersopleiding vroeg, fysiotherapie flexibel</p> <p>*Soms is er een andere aanleiding waar aan gekoppeld kan worden</p>	<p>*Door interne redenen zoals beschikbaarheid van docenten, kunnen lessen soms pas starten</p> <p>*Worden veel beren op de weg gezien, denk aan kinderopvang, sociale aspecten</p> <p>*Complexiteit van roostering en de wensen van docenten</p> <p>*Aantal gebouwen dat gebruikt wordt beperkt houden</p> <p>*Lokale overheden kunnen de verandering niet afdwingen</p> <p>*Uit principe om half 9 willen beginnen, om ook een bepaalde discipline te kweken bij de studenten</p> <p>*Sociale onveiligheid bij later op de dag onderwijs</p> <p>*Maatregelen zoals 's avonds meer studieactiviteiten, zien de studenten niet zitten</p>
Een 5e blok ingevoerd als standaard onderwijsblok, waarbij lessen dus langer doorgaan	Onderwijsinstelling	<p>Mogelijk heeft dit ook invloed op het afzwakken van de piek in de avondspits.</p> <p>Bereidheid in avond langer doorgaan groter dan vroeger beginnen</p>	<p>*Voordeel voor instelling: oplossing voor maximale bezetting van onderwijszalen</p> <p>* Er kwam veel weerstand, maar de maatregel laat zien dat als de nood maar hoog genoeg is er ergens ruimte ontstaat.</p> <p>* De bereidheid om 's avonds langer door te gaan hoger dan 's ochtends eerder beginnen.</p>	

Maatregel spreiding: overig	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren
------------------------------------	----------	---------	----------------	--------------

De student als reiziger

efficiënter onze gebouwen gebruiken	Onderwijs-intellingen	Meer spreiding over dag en week		
's ochtends sportfaciliteiten te bieden zodat studenten eerder komen	Onderwijs-intelling			
spreiding studenten over buslijnen: Als studenten een bepaalde andere buslijn pakken i.p.v. de buslijn die langs alle scholen gaan, zijn ze even snel op school maar is de bezetting beter verdeeld.	Bereikbaarheids-organisaties		Communicatie hierover van belang	
slimme fietsroutes naar de campus toe, die fietsers rondom het centrum leiden en drukke plekken zoals de binnenstad vermijden	Bereikbaarheids-organisaties, gemeente		Communicatie belangrijk: informeren studenten over het bestaan van de routes.	
Dedicated campus liner laten rijden, die zorgt dat studenten er beter met het ov kunnen komen	Vervoerders, bereikbaarheids-organisatie			
Inzet op samenwerking tussen vervoerders: hierdoor krijgen ze ook inzichten in hoe deze reizen zich tot elkaar verhouden				
Loyaliteitsactie: waarbij studenten die buiten de spits reizen beloond worden.	vervoerders		Studenten ook de mogelijkheid geven om dit te doen en dat het dus aansluit op lesroosters	
App die info geeft over aantal beschikbare studieplekken	Onderwijsinstelling			
Serviceteam om capaciteit te verhogen van bussen: het team instrueert mensen over doorschuiven in bus of over een alternatieve bus die minder vol is	Vervoerders, onderwijsinstelling			

Maatregel overig: dataverzameling	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren/ aandachtspunten
Enquêtes onder studenten naar reisgedrag	Verskillende onderwijsinstellingen	Bewustwording en meer kennis	'Goedkope' bronnen aanboren, bijv. gebruik van studentprojecten	*Kosten (enquête prijzig) *Studenten lastig te bereiken doelgroep
Metingen door studentenprojecten	Onderwijsinstelling			
Feedbackzuilen op verschillende plekken	Onderwijsinstelling			
Dataverzameling van herkomstpostcodes	Onderwijsinstelling			
Heatmap/tellingen	Gemeente, onderwijsinstellingen			

De student als reiziger

Informatie over reisbewegingen studenten per ov verzamelen en analyseren	Bereikbaarheidsorganisaties, vervoerders, gemeenten		Gezamenlijk belang van vervoerders creëren	*Concurrentie tussen vervoerders *AVG
Mobility Analyst tool *Hiermee kan huidig en potentieel mobiliteitsgedrag in beeld worden gebracht	Bereikbaarheidsorganisatie		Goed communicatiemiddel richting onderwijsinstellingen	Gebaseerd op aannames

Maatregel overig: samenwerken met partners	Door wie	Effect?	Succesfactoren	Faalfactoren/aandachtspunten
Samenwerking op campusniveau *Bijv. samen fietslessen aanbieden	Meerdere onderwijsinstellingen	Indirect-schept m.n. vertrouwen tussen organisaties en van daaruit voedingsbodem voor gezamenlijk optreden	*Gezamenlijk belang *Delen goede voorbeelden *Partijen met invloed aan tafel *Overkoepelende partij (zoals mobiliteitsorganisatie) goed voor verbinding	*Niet overal is onderwijsaanpak of inzet op reisgedrag studenten officieel thema *Nog geen officieel 'platform' vanuit het rijk om dit te faciliteren *Gebrek aan urgentiegevoel
Samenwerking op regio niveau	Meerdere onderwijsinstellingen, decentrale overheden, bereikbaarheidsorganisaties			
Samenwerking op nationaal niveau	Meerdere onderwijsinstellingen, decentrale overheden, bereikbaarheidsorganisaties, vervoerders			
Samenwerking tussen vervoerders	Vervoerders			
			Gezamenlijk belang: bijv. onderling info delen via verenigingen voor verdeling SOV opbrengsten	Verschillende posities (bijv. NS ander type producten en andere status)

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

April 2026

Auteurs

Lizet Krabbenborg

Iris Roeleven

Marije Hamersma

Met dank aan Erik Verhoef voor de feedback op een conceptversie van dit rapport.

Projectnummer: MB2508

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Krabbenborg, L., Roeleven, I. & Hamersma, M. (2026), *De student als reiziger. Over het reisgedrag, bijbehorende uitdagingen en mogelijke handelingsperspectieven ter verbetering, Achtergrondrapport*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).