



De student als reiziger

Over het reisgedrag, bijbehorende uitdagingen
en mogelijke handelingsperspectieven



Samenvatting

Studenten vormen een grote groep reizigers in Nederland, hoewel zowel het aantal studenten als de mobiliteit per student de afgelopen jaren is afgenomen. Vooral in het openbaar vervoer is hun aanwezigheid nog altijd substantieel, ook in de spits. Deze groep geeft de overheid enerzijds de potentie om de spits in het openbaar vervoer te verlichten. Anderzijds biedt de daling in hun aantal en hun veranderende reisgedrag de uitdaging om de bereikbaarheid van onderwijs op peil te houden.

De 1,3 miljoen studenten op het mbo, hbo en wo in Nederland zijn een grote, diverse groep reizigers. Ze gebruiken -vaak met het studentenreisproduct- veelvuldig het openbaar vervoer en vormen ook een groot deel van de reizigers in de ochtendspits. Maatregelen die ingrijpen op hun reisgedrag via bijvoorbeeld aanpassingen in onderwijsroosters en het studentenreisproduct, hebben daarom potentie om spitsdrukke in het ov te verlichten.

Tegelijkertijd vertoont zowel het aantal studenten als het ov-gebruik per student een dalende trend. Indien daardoor het aantal onderwijslocaties afneemt of het ov-aanbod verschaalt, is een afname van de bereikbaarheid van onderwijs te verwachten. Goede bereikbaarheid van onderwijs is niet alleen een kwestie van een goed en betaalbaar vervoersysteem, maar hangt ook af van de plekken en tijden van het onderwijs en het aanbod van (studenten)huisvesting.

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 (lokale) partijen en (onderwijs)organisaties daarom cruciaal.



Inhoud

1

2

3

Reisgedrag en
ontwikkelingen

>

Ervaren uitdagingen en ervaring
met maatregelen

>

Handelingsperspectieven

>

Verantwoording

>

Colofon

>

1 Reisgedrag en ontwikkelingen

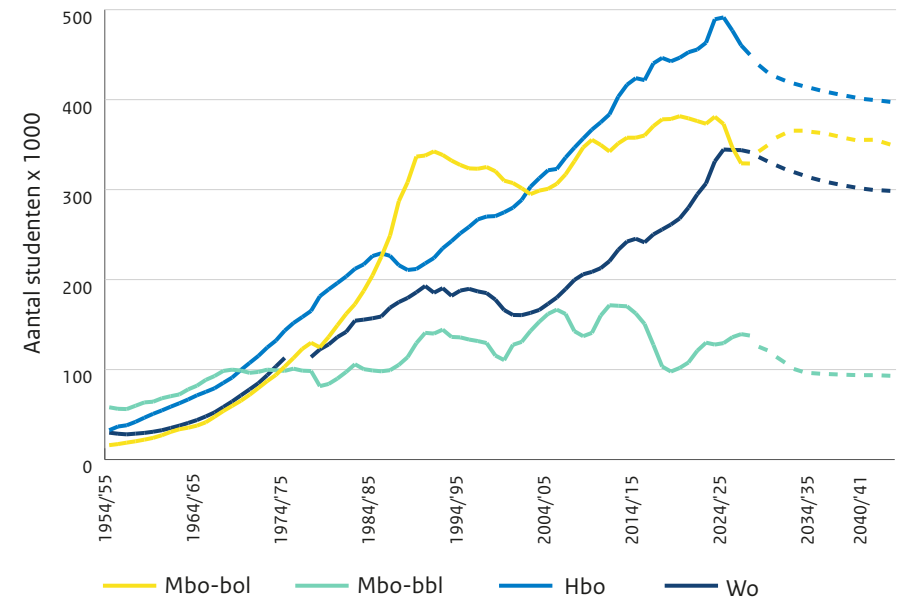
Studenten vormen een grote en pluriforme groep reizigers op weg naar onderwijs of andere bestemmingen zoals familie, vrienden of een (bij)baan. Zowel de omvang van de groep als de mobiliteit per student is aan verandering onderhevig.

Een grote, maar krimpende groep reizigers

Het aantal studenten in Nederland is sterk gegroeid in de afgelopen decennia tot een piek van ruim 1,3 miljoen studenten in 2021. Sindsdien neemt de omvang af door minder aanwas van Nederlandse studenten en die afname zet naar verwachting door.

Het grootste deel van de studenten volgt een voltijdopleiding, hoewel in het mbo duaal onderwijs ook omvangrijk is: ongeveer 3 op de 10 mbo-studenten volgen een BBL-opleiding waarbij ze werk en studie combineren. In het hbo volgt circa 2 op de 10 een deeltijdstudie.

Ontwikkeling en prognose studentenaantallen



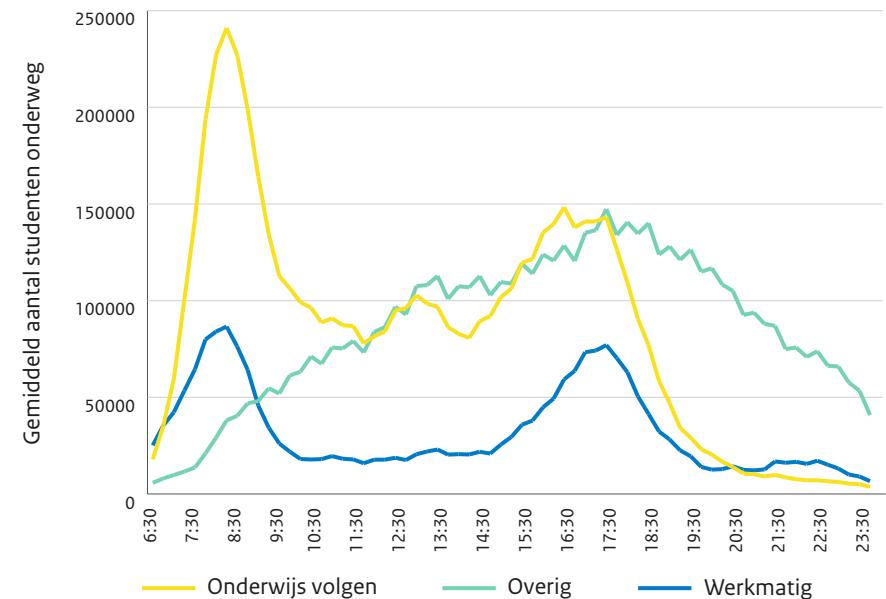
Bron: OCW en CBS



Onderwijs goed voor 30% van de mobiliteit

Studenten legden in 2022/'23 gemiddeld 35 á 40 km per dag af; iets meer dan de gemiddelde Nederlander. Ongeveer 30% van die afstand wordt afgelegd voor onderwijsdoeleinden. Studenten zijn dus ook veel onderweg voor onder andere sociaal-recreatieve doeleinden, (bij)banen, en dagelijkse boodschappen. Verplaatsingen in de ochtendspits hebben vaak het motief onderwijs, terwijl verplaatsingen in de middag en avond regelmatig een ander hoofdmotief hebben. Bijvoorbeeld omdat een student vanuit de onderwijslocatie eerst naar een sportlocatie of vrienden reist.

Het reismotief van studenten op een doordeweekse dag



Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS

Reisgedrag verschilt tussen thuiswonende en uitwonende studenten

Het aandeel thuiswonende studenten verschilt sterk tussen de onderwijstypen (mbo: 80%, hbo: 60%, wo: 40% thuiswonend). Dat resulteert er in dat wo-studenten het vaakst hoogstedelijk wonen. De behoefte aan zelfstandig wonen is het laagst bij mbo'ers, onder andere omdat ze gemiddeld jonger zijn. Ook zijn er ruim 3 maal meer mbo-onderwijslocaties dan hbo en wo-locaties. Hierdoor ligt de noodzaak om ver te reizen of te verhuizen voor een specifieke studie lager dan bij hbo of wo. Daarnaast speelt bij alle onderwijstypen het tekort aan (betaalbare) woningen een belangrijke rol in de woonkeuze. Deze inzichten komen voort uit verschillende focusgroepsessies met studenten:

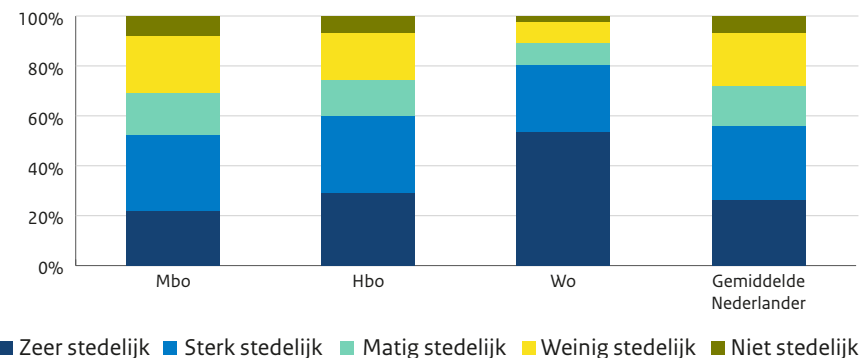
Je ziet nauwelijks mbo'ers op kamers, vooral omdat het niet te betalen is en kamers niet makkelijk te krijgen zijn. –Amsterdam, mbo-student

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

Het uitwonend of thuiswonend zijn maakt veel uit voor het reisgedrag. Uitwonende hbo- en wo-studenten lopen en fietsen meer, en maken minder gebruik van de auto. Het kleine deel mbo-studenten dat uitwonend is, pakt juist wel vaker de auto. Dat komt mogelijk doordat het reisgedrag van mbo-BBL-studenten meer lijkt op het reisgedrag van werkende personen.

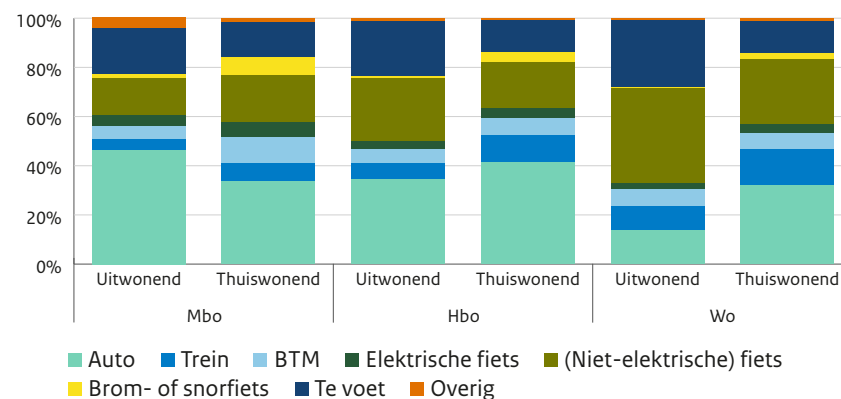
Sinds ik een kamer heb, ga ik het liefst op de fiets omdat ik niet afhankelijk wil zijn van andere dingen. – Eindhoven, hbo-student

Woonomgeving studenten stedelijkheid



Bron: ODIN 2022/23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS

Uitwonend versus thuiswonend modal split o.b.v. verplaatsingen



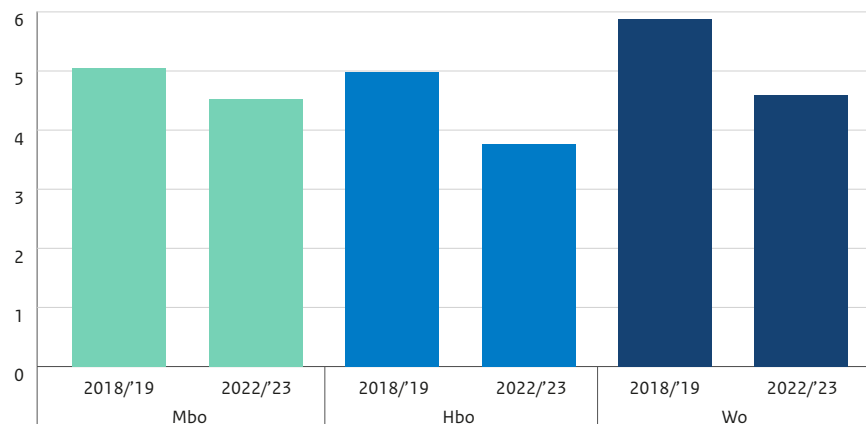
Bron: ODIN 2022/23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS

Studenten reizen minder dan voor de pandemie

De door studenten totale afgelegde afstand in 2022/'23 is 10 á 15% minder dan in 2018/'19; een afname die ook te zien is bij de gemiddelde Nederlander. Voor onderwijs is de gemiddelde afgelegde afstand in die periode afgenomen met 10-25%. Vooral hbo- en wo-studenten reisden minder frequent naar hun onderwijsinstellingen. Met name bij mbo-studenten geldt daarnaast dat de gemiddelde afstand per onderwijsverplaatsing is afgenomen.

Over een langere termijn bekeken (periode 1999-2024, niet in figuur), is de gemiddelde afgelegde afstand onder jongeren (18-24 jaar) sinds de dip tijdens de COVID-periode weer aan het toenemen. Tegelijkertijd vlt die groei van zowel de afgelegde afstand in totaal als specifiek voor onderwijs sinds 2023 ook af en blijft het (vooralsnog) onder het pre-COVID niveau.

Gemiddeld aantal verplaatsingen voor onderwijs per persoon per onderwijsweek



Bron: ODIN 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS



Online mogelijkheden geen 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 naar voren komt, wekt de indruk dat online onderwijs is toegenomen ten opzichte van voor COVID, maar ook dat voor veel onderwijsactiviteiten een fysieke vorm 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 doorgaans meer ingezet als aanvulling óp en niet als vervanging ván fysiek onderwijs. Onder de gesproken studenten geeft ook het merendeel aan een voorkeur te hebben voor onderwijs op locatie, hoewel een deel van hen wel voordelen ziet van digitale opties bij bijvoorbeeld 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.

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

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 if I have to do a group project, we always do it online so we all can save time – Internationale student



OV gebruik is afgenomen, maar blijft veelgebruikt

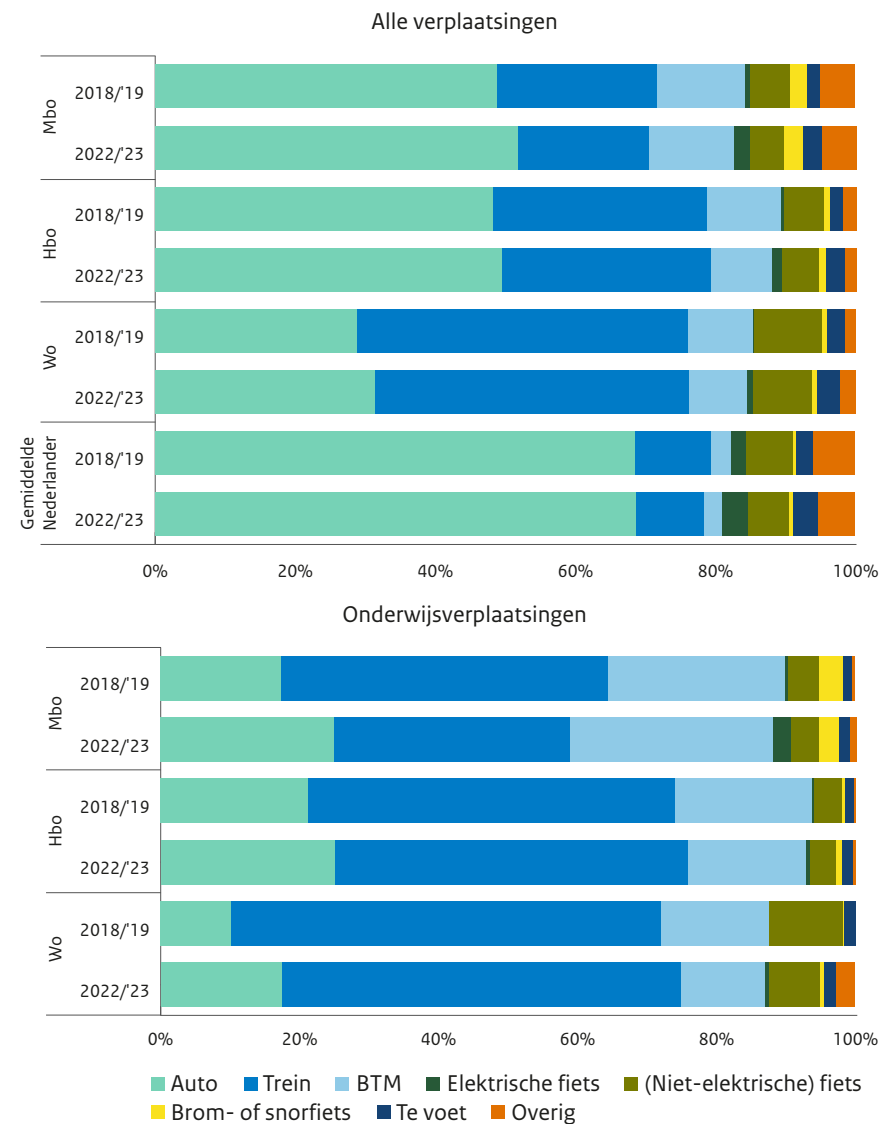
Net als bij de gemiddelde inwoner is het aandeel ov in de totale afgelegde afstand bij studenten afgenomen in de periode tussen 2018/'19 en 2022/'23. Door die verschuiving plus de afname in afgelegde afstand is de gemiddelde student in deze periode dus fors minder het ov gaan gebruiken. Ook wat betreft afstand afgelegd voor onderwijsverplaatsingen is het aandeel ov afgenomen in die periode. Over de periode 1999-2024 bekeken, ligt het ov-gebruik voor onderwijsdoeleinden door jongeren nog onder het pre-COVID niveau. Ondanks de krimp in het ov-gebruik blijft het ov belangrijk voor de mobiliteit van studenten. Bij het motief onderwijs wordt zelfs voor 65-70% van de door studenten afgelegde afstand het ov gebruikt.

Toename van auto en e-fiets

Mbo- en hbo-studenten gebruiken in 2022/'23 voor ongeveer de helft van hun totale afgelegde afstand de auto. Bij wo-studenten is dat voor ongeveer een derde van hun afstand. Voor onderwijsverplaatsingen varieert dat aandeel van 17 tot 25%. Ten opzichte van 2018/'19 is het aandeel auto toegenomen, met name bij onderwijsverplaatsingen. Bij de gemiddelde Nederlander is het aandeel auto in die periode vrijwel gelijk gebleven. Ook over de langere termijn sinds 1999 bekeken, ligt het aandeel onderwijsverplaatsingen met de auto onder 18 tot 24-jarigen hoger dan pre-COVID (niet in figuur).

Net als bij de gemiddelde Nederlander, is ook onder studenten een toename van e-fietsgebruik te zien. Dit geldt met name voor mbo-studenten. Ze lijken overigens niet zozeer vaker te fietsen, maar wel verder.

Modal split op basis van afstand



Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS

Achtergrond vervoerwijzekeuze: tijd, comfort, en student-ov-kaart

De keuze voor een vervoermiddel wordt voor een belangrijk deel bepaald door kosten, (reis)tijd, en comfort– ook bij studenten. Een bijzondere rol daarin speelt het studentenreisproduct aangezien studenten daarmee ‘gratis’ met ov kunnen reizen op week- of weekenddagen.

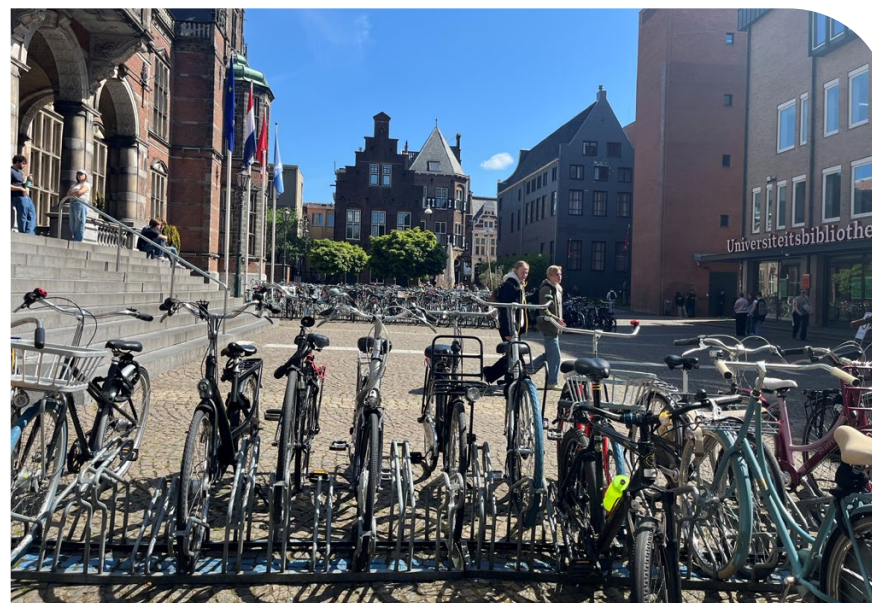
Alhoewel studenten zo’n 50-80% van de (onderwijs)verplaatsingen tussen de 2 en 5 km afleggen met de fiets, gebruiken zij voor een aanzienlijk aandeel van deze verplaatsingen ook andere vervoerwijzen. Specifiek bij verplaatsingen van het treinstation naar de bestemming, kiezen studenten regelmatig voor bus, tram en metro (btm).

De vervoerwijzekeuze hangt ook af van de ruimtelijke context, zoals de figuren op de volgende pagina illustreren. Het aandeel btm in Eindhoven is bijvoorbeeld laag onder hbo- en wo-studenten omdat de campus nabij het station ligt. In Amsterdam daarentegen is de gemiddelde onderwijsverplaatsing binnen de stad relatief lang en wordt er vaker voor btm gekozen. Genoemde voordelen van de fiets ten opzichte van ov zijn: flexibiliteit, onafhankelijkheid en gezondheid. Maar alsnog gebruiken dus veel studenten ook voor de kleinere afstanden het ov. Redenen zijn onder meer: gezellig samen kunnen reizen, weersomstandigheden, of kunnen studeren (of andere dingen doen) in het ov. Ook uitdagingen rond het stallen van en het niet hebben van een fiets, zeker als dat aan de bestemmingszijde van een treinrit is, worden als reden genoemd om het ov te nemen voor kleine afstanden. De auto wordt minder gekozen, vooral vanwege de kosten. Desondanks kiezen sommige studenten voor de auto, bijvoorbeeld vanwege comfort of om bij belangrijke onderwijsactiviteiten, zoals een belangrijke toets, meer zekerheid te hebben over de reistijd.

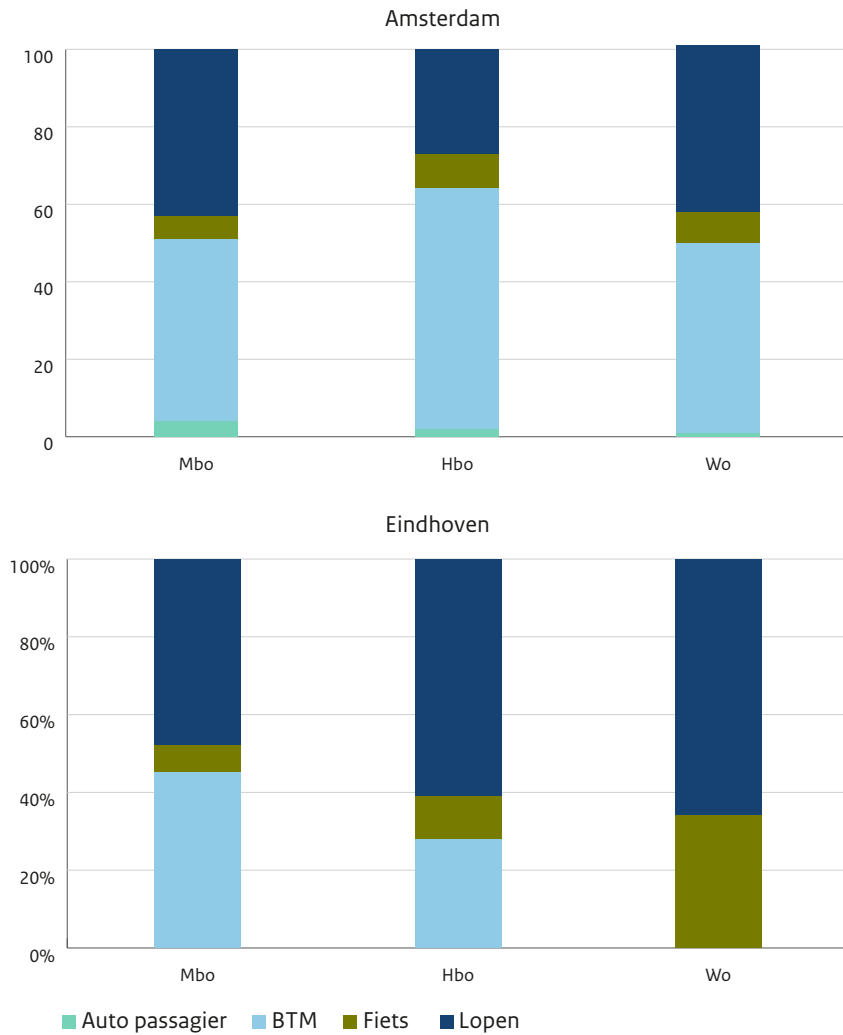
Ik leen wel eens de auto bij mijn ouders voor een paar dagen – dan is het wel verleidelijk om de auto te pakken omdat het sneller is. Kost wel weer benzine, en ov is gratis. Dus dat is de afweging. – Eindhoven, wo-student

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

Hard wind and rain – sometimes you don’t want to cycle even if the bus takes longer – Internationale student

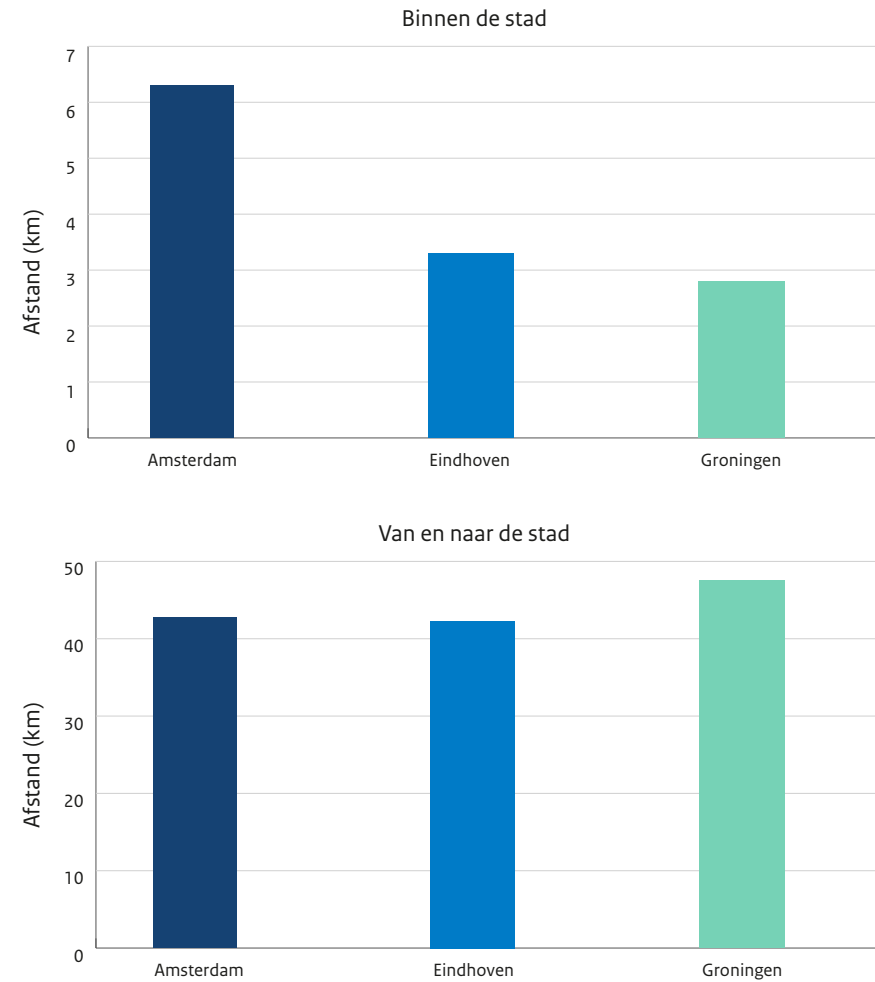


Natransport trein per onderwijstype in Amsterdam en Eindhoven



Bron: NS reizigersenquête

Gemiddelde afstand van verplaatsing voor onderwijs voor studenten



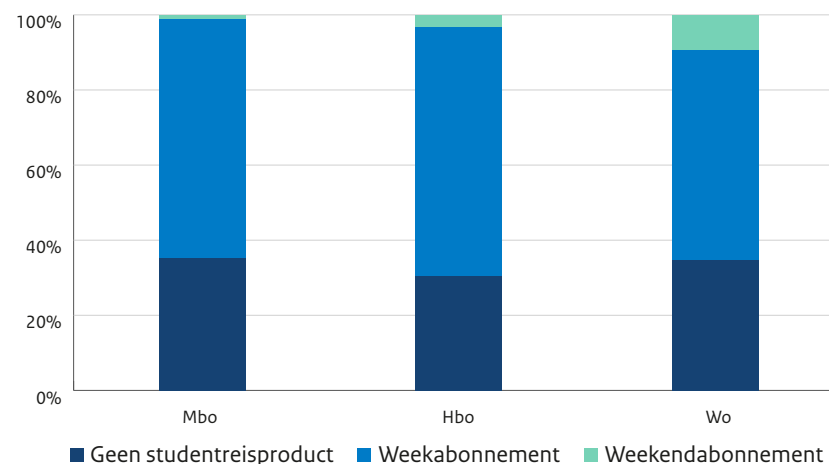
Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS

1 op de 3 studenten heeft geen studentenreisproduct

Circa 35-40% van de studenten heeft geen studentenreisproduct, mede omdat deeltijdstudenten daar geen recht op hebben. Maar ook onder voltijdstudenten heeft circa 20% geen studentenreisproduct, onder meer omdat het deels 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 en zij ook vaak geen studentenreisproduct hebben. Er is dus een grote groep studenten die reist zonder dat product, en zodoende ook andere keuzes maakt in hun vervoerwijzegebruik. Zij gebruiken meer de auto en minder het ov dan studenten met een studentenreisproduct.

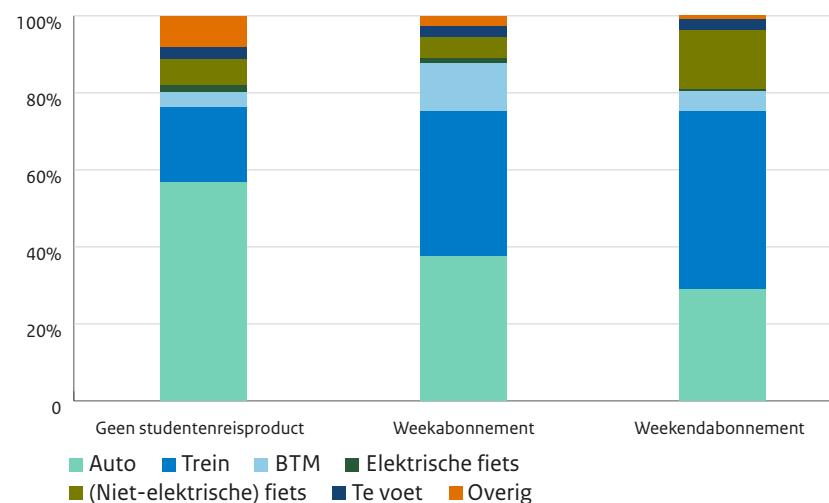
Ik heb geen student-ov-kaart meer, maar wil deze master nog doen in Amsterdam. Gaat een dure grap worden vanuit Utrecht. Ik ga het zo creatief mogelijk plannen – als ik iets online kan volgen en daarmee de kosten kan drukken. – Amsterdam, wo-student

Studentenreisproduct bezit



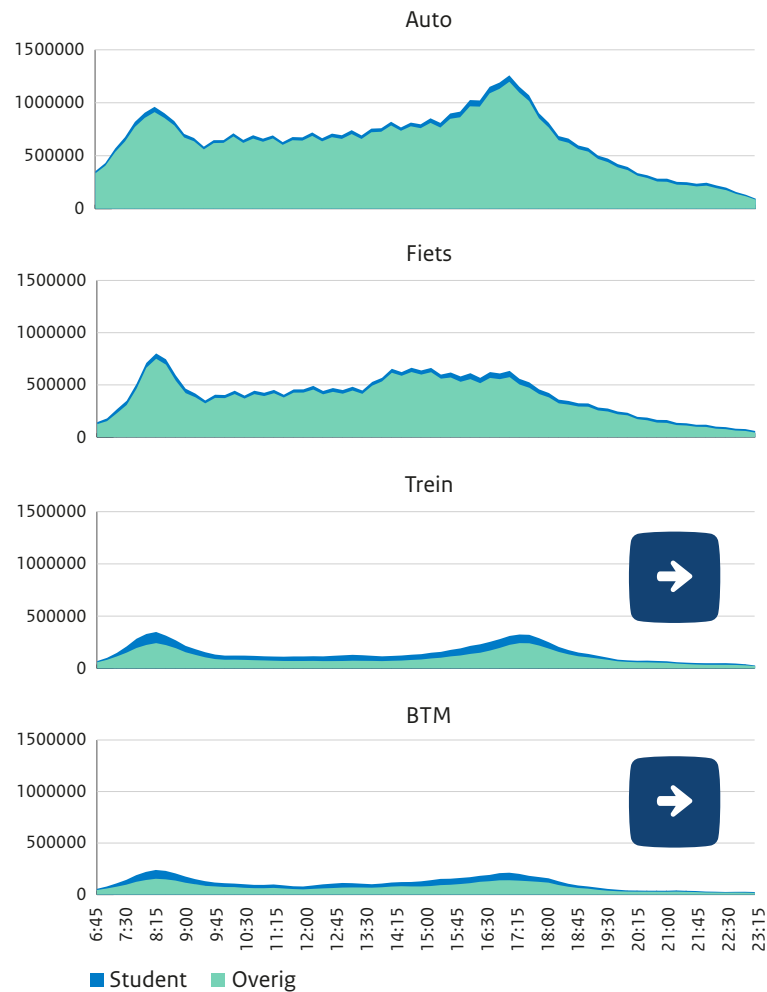
Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS

Modal split op basis van afstand, naar type studentenreisproduct



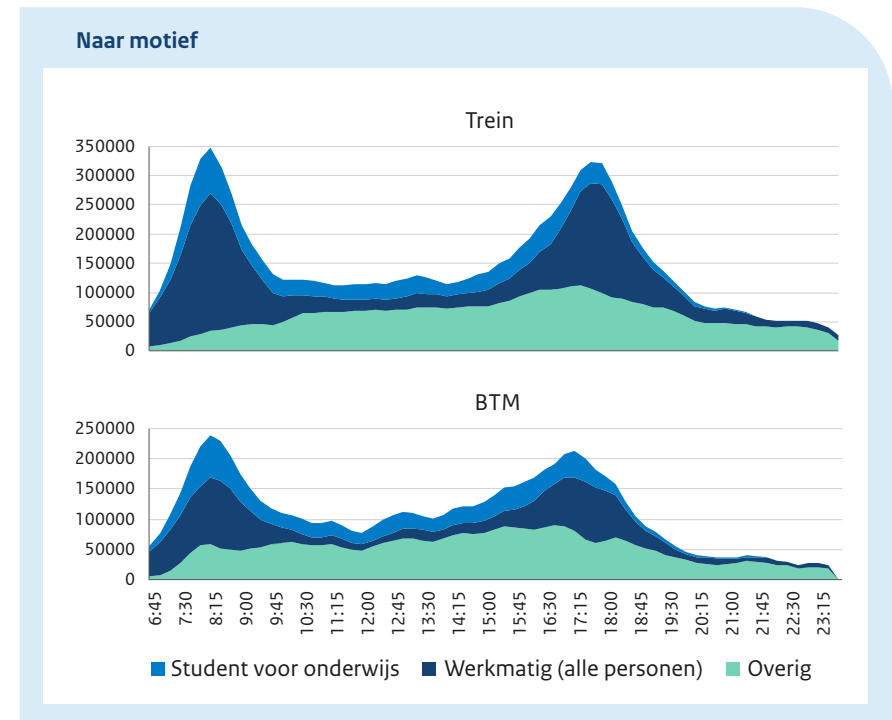
Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS

Gemiddeld aantal personen onderweg op een weekdag



Duidelijke aanwezigheid van studenten in de ov-spits

Studenten vormen in de trein en bus, tram en metro (btm) een substantieel deel van de reizigers, zowel over de dag heen als in de ochtend- en avondspits. Bij de auto en fiets is hun deel van het totaal veel beperkter. Dat varieert uiteraard sterk per regio en traject: het aandeel student is (veel) hoger van en naar studentensteden. In de ochtendspits zijn de meeste studenten op weg naar studie. In de avondspits is het aandeel andere motieven, zoals een (bij)baan of sociale activiteiten, groter.



Bron: ODin 2022/'23 aangevuld met niet-openbare microdata van het CBS

Rooster bepalend voor reistijden

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 bij de onderwijsinstelling.

De mate waarin studenten flexibiliteit ervaren in hun onderwijstijden is hoger onder wo-studenten en ouderejaars studenten. Wo-studenten reizen ook iets meer verspreid over de dag, terwijl mbo-studenten het duidelijkst een spitspatroon laten zien.

Bij ons beginnen de scholen in het Noorden op hetzelfde tijdstip – ik denk omdat ze saamhorigheidsgevoel willen creëren. – Groningen, mbo-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



2 Ervaren uitdagingen en ervaring met maatregelen

Het reisgedrag van studenten brengt mogelijk uitdagingen met zich mee op het gebied van bereikbaarheid, (sociale) veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Er is enige ervaring met maatregelen om die uitdagingen aan te pakken, maar veel partijen vinden de urgentie beperkt.

Uitdagingen rondom reisgedrag van studenten

Rondom het reisgedrag van studenten komen 2 uitdagingen het meest naar voren in de gesprekken.

De meest genoemde uitdaging door studenten en andere stakeholders is gerelateerd aan de **spits**. Voor studenten is dit de drukte in de spits – en ook de daaraan gerelateerde onbetrouwbaarheid van de reistijd. Het gaat bij studenten zowel om uitdagingen rond het fietsen (volle fietspaden en stallingen), als om uitdagingen rond het ov (volle voertuigen, of als gevolg daarvan niet stoppen bij haltes) en soms de auto (drukke). Andere stakeholders (regionale mobiliteitsorganisaties en vervoerders) halen ook de spits aan als belangrijke uitdaging, waarbij zij vooral noemen dat de capaciteit van het vervoersysteem knelt tijdens de piekmomenten. Het urgentiegevoel rond spitsproblematiek is wisselend onder gesproken onderwijsinstellingen.

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

De tweede veel genoemde uitdaging gaat over een (risico op verdere) afnemende **bereikbaarheid per ov**. Het gemiddelde ov-gebruik per student is gedaald. Ook het aantal studenten neemt volgens prognoses verder af. Voor vervoerders zijn de gelden uit het studentenreisproduct een belangrijke bron van inkomsten. Een afname daarvan kan leiden tot ov-verschraling, hoewel de inkomsten uit het studentenreisproduct verschillen per vervoerder, en inkomsten uiteraard ook afhangen van andere ontwikkelingen. Verschraling van het aanbod zou een afname van de bereikbaarheid per ov kunnen betekenen, zowel voor studenten als andere ov-gebruikers. Specifiek voor onderwijsbereikbaarheid zien we daarbij ook nog een afname in aantal onderwijslocaties, een ontwikkeling die door dalende studentenaantallen mogelijk verder doorzet als dat niet (voldoende) wordt tegengegaan. Dat zou dan een versterkend (negatief) effect hebben op de bereikbaarheid van onderwijs per ov.

Studenten en andere stakeholders noemen met regelmaat ook andersoortige uitdagingen in relatie tot het reisgedrag van studenten:

- Andere uitdagingen die raken aan *bereikbaarheid*. Zoals de onzekerheid en onbetrouwbaarheid van het ov, een lange reistijd (mede door de kamernood), kosten van het ov (voor studenten zonder studentenreisproduct), en betaalbare auto-parkeermogelijkheden (voor studenten die de auto gebruiken).
- Uitdagingen rondom *veiligheid*. Dat gaat om drukke fietspaden, onduidelijke verkeerssituaties, en beperkte fietservaring (met name voor internationale studenten). Dit omvat ook sociale onveiligheid, met name in en op weg naar het ov.

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

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

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

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

Vanuit het oogpunt van *duurzaamheid* en *ruimtegebruik* is voor andere stakeholders, zoals onderwijsinstellingen, juist het autogebruik onder studenten een uitdaging. En daaraan gerelateerd ook dat een deel van de onderwijslocaties niet nabij ov-haltes ligt. Daarnaast worden veiligheidsuitdagingen en werkzaamheden aan het spoor (en de weg) regelmatig als uitdaging genoemd.



Ervaringen van stakeholders met maatregelen

De gesproken lokale en regionale stakeholders voeren over het algemeen beperkt actief beleid wat betreft het reisgedrag van studenten. Bij zowel onderwijsinstellingen als gesproken (mobiliteits)organisaties ligt de nadruk vaak meer op het reisgedrag van de werknemer van onderwijsinstellingen, dan op het reisgedrag van de student.

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. – Stakeholder onderwijsinstelling



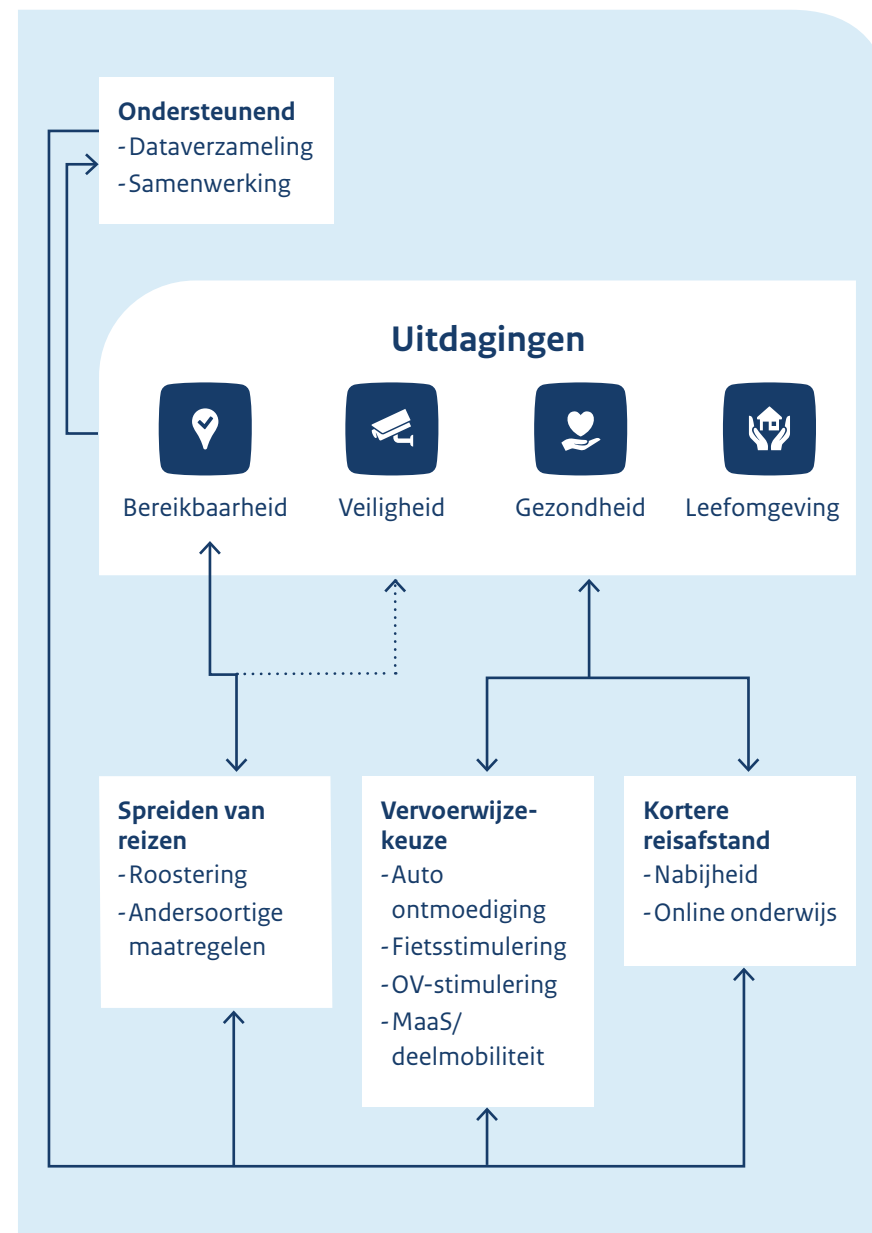
Waar wordt ingezet op het reisgedrag van de student, ligt de nadruk bij onderwijsinstellingen -al dan niet in samenspraak met regionale mobiliteitsorganisaties, gemeenten en provincies- momenteel vooral op fietsstimulering, auto ontmoediging en het creëren van nabijheid en ov-bereikbaarheid van onderwijs. 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 de 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 beperkt urgentie te worden gevoeld. Wel zetten met name regionale mobiliteitsorganisaties 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 soms een specifieke doelgroep, maar vaak zijn maatregelen (ook) gericht op werknemers of de bredere groep spitsreizigers.

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. – Stakeholder onderwijsinstelling

Daarnaast zetten verschillende stakeholders met enige regelmaat in op dataverzameling en monitoring van reisgedrag, hoewel onderlinge uitwisseling van kennis nog maar beperkt 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 voor hun doelgroep.

In samenwerking met landschapsarchitectuurstudenten is er gekeken hoe je looproutes naar ov aantrekkelijker kan maken voor ov-gebruikers. – Regionale mobiliteitsorganisatie



3 Handelings- perspectieven

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 of nationale schaal (zoals drukte in het ov-netwerk). Hierna verbinden we de genoemde uitdagingen aan de beleidsdoelen, de rol en het handelingsperspectief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Veelal is de rol van IenW faciliterend en kan zij bijdragen aan een regionale aanpak door uitwisseling van kennis en ervaring te bevorderen, reisgedrag te monitoren, mobiliteit en bereikbaarheid van studenten 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 en in de relatie tussen goede bereikbaarheid en onderwijskwaliteit.



Spreiden door anders en slimmer reizen te stimuleren

Studenten zijn, na werkenden, in veel regio's en ook op nationaal niveau een substantiële groep reizigers in de ov-spits. Bij een wens om het mijden van de spits te bevorderen, is er dus potentie in het beïnvloeden van deze groep reizigers.

Prijsprikkels zijn in de regel effectief om mensen de spits te laten mijden. Hoewel studenten over het algemeen prijsgevoelig zijn, ervaren studenten met een studentreisproduct met weekabonnement die financiële prikkel niet. Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) gaat in de eerste plaats over het studentreisproduct, maar IenW kan alternatieve invullingen van het studentreisproduct onderzoeken en de effecten daarvan op veranderingen in (onder andere) de tijdstippen van reizen in kaart brengen. Aandachtspunt daarbij is dat een alternatieve invulling zo min mogelijk ongewenste neveneffecten geeft. Denk aan een verandering naar autogebruik of het introduceren van barrières om naar de onderwijslocatie te reizen. Dat kan onder andere tegengegaan worden door studenten meer mogelijkheden te bieden om de spits te mijden via (het aanpassen van) lesroosters, aansluitend bij de ruimtelijke context. Tevens kan digitaal onderwijs aan de randen van de dag ook een manier zijn om tot spitsmijding te komen, zonder dat dat leidt tot minder onderwijsverplaatsingen. Wel blijkt uit gesprekken met stakeholders dat onderwijsinstellingen het aanpassen van lesroosters vaak als complex zien en het inzetten van online onderwijs niet altijd als wenselijk wordt gezien. De invloed van IenW in

lesroosteraanpassingen is beperkt, maar lenW kan een faciliterende rol spelen door onderwijsinstellingen en OCW te motiveren voor deze maatregel. Daarnaast kunnen studenten gestimuleerd worden om anders te gaan reizen, via onder andere fietsstimulering en parkeerbeleid. Uitvoering van dit soort maatregelen ligt vooral op lokaal of regionaal niveau. Ov-capaciteit uitbreiden kan ook de spitscapaciteit vergroten. Dat kan bij knelpunten een geschikte maatregel zijn, maar is doorgaans minder doelmatig dan bovengenoemde maatregelen.



De bereikbaarheid van onderwijs verbeteren

Het risico op de afname van ov-bereikbaarheid (van onder andere 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 lenW 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 studentreisproduct op de radar is. lenW kan onder andere de bereikbaarheid van onderwijs monitoren, en verder onderzoek doen naar kwetsbare ov-verbindingen. Subsidies of investeringen in die verbindingen of inzet van flexvervoer zijn dan opties. Daarnaast kan inzet op de fiets niet alleen aan ov-spitsmijding bijdragen, maar ook de onderwijsbereikbaarheid verbeteren door inzet op (e-) fietsinfrastructuur en -faciliteiten. Decentrale overheden spelen daarin een voorname rol, maar lenW kan daarin een faciliterende rol spelen.

Ook inzet op nabijheid en afstemming tussen woon- en studielocaties is een maatregel die kan bijdragen aan betere bereikbaarheid. lenW kan hierin wederom een faciliterende rol spelen (onder andere via monitoring) maar uiteindelijk zijn andere ministeries, onderwijsinstellingen en decentrale partijen nodig om hierin actie te ondernemen.



Inzet op veiligheid

Wat betreft verkeerveiligheid hebben jongeren een lager ongevalsrisico vergeleken met ouderen. Bij uitdagingen genoemd door de studenten, zoals beperkte fietsvaardigheden en onduidelijke verkeerssituaties, zijn lokale maatregelen het best passend. lenW kan wel op landelijk niveau bijdragen met gedragscampagnes bijvoorbeeld. Wat betreft sociale veiligheid vormen jongeren een risicogroep. lenW zou kunnen bijdragen via kennisontwikkeling op dit vlak. Het KiM heeft een onderzoek op de agenda staan naar de relatie tussen sociale onveiligheid en reisgedrag.



Inzet op duurzaamheid

Het reisgedrag van studenten, met name voor onderwijsdoeleinden, is relatief duurzaam vanwege het hoge aandeel ov en fiets. Als lenW CO₂-reductie wil realiseren bij personenmobiliteit, is er meer winst te behalen bij groepen die veel uitstoten, zoals werknemers, recreanten of via generieke maatregelen zoals prijsmaatregelen op de weg. Wel zien we dat studenten ook de auto om verschillende redenen zo nu en dan gebruiken. Er zijn enkele beleidsopties specifiek voor studenten denkbaar, 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 geeft een divers beeld, 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 en regionale mobiliteitsorganisaties) 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.



Verantwoording

Werkwijze

Voor het reisgedrag is voornamelijk gebruik gemaakt van het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN), aangevuld met niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (projectnr. 8772). Internationale studenten zijn daarin ondervertegenwoordigd. Vanwege een onverwachte methodebreuk in de data van 2024, zijn gegevens uit 2023 het meest actueel ten tijde van deze studie. Ten behoeve van de analysemogelijkheden, zijn de jaren 2022 (minus het eerste kwartaal) en 2023 gestapeld. Ter vergelijking met de periode voor de COVID-pandemie, zijn gegevens uit 2018 (minus het eerste kwartaal) en 2019 gebruikt. Voor het zicht op langeretermijn ontwikkelingen in de periode 1999-2024, is het CBS-trendmodel gebruikt. Voor de factoren achter het reisgedrag, (ervaren) uitdagingen, ervaring met reeds genomen maatregelen en (verdere) handelingsperspectieven, combineren we literatuur met 10 focusgroepen met (Nederlandse en internationale) studenten en 28 interviews met stakeholders (onderwijsinstellingen, regionale mobiliteitsorganisaties, decentrale overheden en vervoerders). Een drietal casussteden zijn daarin nader bekeken: Groningen, Amsterdam, en Eindhoven.

Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website www.kimnet.nl te downloaden is:

Krabbenborg, L., Roeleven, I. & Hamersma, M. (2026), De student als reiziger. Over het reisgedrag, bijbehorende uitdagingen en mogelijke handelingsperspectieven. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Publicatie ‘Scholieren op pad’

Naast het reisgedrag van studenten, heeft het KiM ook het reisgedrag van leerlingen op het basis- en voorgezet onderwijs onderzocht in de notitie ‘Scholieren op pad’.

Op basis van de bestaande literatuur en een data-analyse van het ODiN, gaat de notitie in op het reisgedrag van scholieren voor zowel alle reismotieven als specifiek voor onderwijs. Verschillen tussen regio’s en ontwikkelingen in de tijd worden besproken. Ook de bereikbaarheid van basis- en voortgezet onderwijs komt aan bod. De notitie sluit af met een reflectie op de relatie met beleidsdoelen op het terrein van bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en gezondheid.

Deze notitie is ook via de website www.kimnet.nl te downloaden:

Hamersma, M., Hana, K., Roeleven, I., Krabbenborg, L. (2026), Scholieren op pad. Een verkenning van het reisgedrag van scholieren en de bereikbaarheid van basis- en voortgezet onderwijs. Notitie. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Colofon

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

www.kimnet.nl
info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

<https://doi.org/10.82230/KiM.MB2508>

ISBN : 978-90-8902-336-0

Datum: April 2026

Publicatienummer: KiM-26-A006

Auteurs:

Lizet Krabbenborg

Iris Roeleven

Marije Hamersma

Vormgeving: Osage

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 brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Krabbenborg, L., Roeleven, I. & Hamersma, M. (2026), De student als reiziger. Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.