

Bestuursdienst



Afdeling  
Steller  
Onderwerp

ROEZ/PRO/BEL  
J. Dijkstra/ M. Eillert  
Reactie brief Kamminga 'Bus goedkoper dan tram'

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon	06 2244 6152	Bijlage(n)	1	Ons kenmerk	RO12.2926520
Datum	- 2 FEB 2012	Uw brief van	-	Uw kenmerk	-

Geachte heer, mevrouw,

Op 10 januari hebt u een brief van dhr. Kamminga ontvangen (GR 12.2906527) waarin dhr. Kamminga vraagtekens plaatst bij de exploitatieraming van de RegioTram. Tijdens uw commissiebijeenkomst op dinsdag 17 januari heeft ons college hier al een mondelinge reactie op gegeven. Hieronder reageren wij zoals afgesproken ook schriftelijk.

***Reactie op de brief van dhr. Kamminga 'bus goedkoper dan tram'***

De stelling dat de bus goedkoper zou zijn dan de tram is een onjuiste. Hierin houdt dhr. Kamminga geen rekening met de reizigersgroei. In onze modellen doen wij dat wel. Wanneer we rekening houden met conservatief ingeschatte reizigersgroei tot 2020, dan blijkt dat de tram deze goedkoper kan opvangen dan dat bussen dat kunnen. De capaciteit van de tramtoestellen is groter en hierdoor kan de groei van de reizigersaantallen zonder extra overheidsbijdrage worden opgevangen. Wanneer de reizigersgroei groter is dan nu aangenomen, dan is dit nog gunstiger voor de tram. De tram is daarmee een efficiënter vervoersysteem met grotere reizigersopbrengsten dan de bus. Zoals u bekend, is uitvoerig onderzoek gedaan naar mogelijke (bus-) alternatieven. Deze onderzoeken hebben onze keuze voor de RegioTram onderschreven. Ook AT Osborne deelde deze conclusie in haar second opinion.

***De exploitatieraming***

Voor de berekening van de kosten van de RegioTram is een aantal gespecialiseerde organisaties ingezet. De kosten voor de tramexploitatie zijn voor het project RegioTram berekend door HTM. HTM is de tramvervoerder in Den Haag. De raming is opgenomen in het de nota "Exploitatiekosten van beheer, onderhoud en dienstregeling van Lijn 1 en 2".

De aanpassingen van het bussennetwerk zijn berekend door het OV-bureau. Zij weten wat de kosten van het busvervoer zijn. Zij hebben op basis van de aanpassing van het OV-netwerk berekend wat de "minderkosten" voor de bus zijn.

In de nota "Exploitatieraming Kosten van beheer, onderhoud en dienstregeling van Lijn 1 en 2" is aangegeven dat de kosten van de tramlijnen hoger zijn dan de besparingen op de buslijnen. U kunt dit onder meer nalezen op pagina 11 figuur 1. We hebben ook aangegeven dat deze extra kosten worden gecompenseerd door de extra opbrengsten als gevolg van de reizigersgroei. De reizigersgroei is berekend op basis van het vervoermodel van Goudappel Coffeng.

#### *Capaciteit*

In de tram die we eisen, met een capaciteit van 290, passen minimaal twee maal zoveel plus 50 extra reizigers dan in een gelede bus. In een gelede bus passen 120 passagiers. Anders gezegd: het aantal reizigers dat een volle tram in één keer kan vervoeren, kost inzet van 2,4 bussen. De stelling van dhr. Kamminga dat er in de spits geen extra capaciteit wordt geboden richting Zernike is dan ook een onjuiste. Met invoering van de tram wordt extra capaciteit geboden. We maken u er hierbij op attent dat we de reizigersgroei met name richting binnenstad verwachten.

#### *Onderbouwing berekeningen dhr. Kamminga*

In de tabellen van dhr. Kamminga zijn niet alle besparingen op de bus meegenomen die worden doorgevoerd bij de invoering van de tram. Zo zijn onder andere de besparingen op de buslijnen 1,2, 5, 61 en 163 niet meegenomen. In onze eigen berekeningen uitgevoerd door HTM en het OV- bureau, hebben wij een busbesparing van 70.000 dienstregelingen opgenomen. Hierin zijn de extra dienstregelingen die nodig zijn om Beijum en Lewenborg vaker te bedienen, al verwerkt. Voor de ritten tussen Kardinge en het Hoofdstation klopt het dat we efficiënter gaan rijden. We bundelen reizigersstromen op dit traject waar nu meerdere bussen (deels) rijden. Echter de eindbedieningen van deze lijnen blijven minimaal dezelfde frequentie behouden. Beijum en Lewenborg krijgen zelfs een frequentieverhoging zoals dhr. Kamminga ook al aangeeft.

Over het bieden van minder ritten tussen Zernike en het Hoofdstation heeft dhr. Kamminga ook gelijk. Ook op deze lijnen kunnen door de bundeling van reizigerstromen buslijnen 11 en 15 worden samengevoegd tot één tramlijn. De geboden capaciteit is met de tram echter wel groter. De tramlijn is daardoor ook efficiënter als het gaat om het kunnen vervoeren van het verwachte aantal reizigers, dan de twee buslijnen gezamenlijk.

#### *OV- studentenkaart*

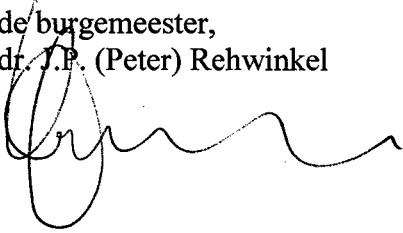
Voor de OV- studentenkaart geldt dat wij de maatregelen van dit kabinet reeds hebben meegenomen in de business case. Daarnaast hebben wij ook al in bijlage 4 van het boekwerk "Exploitatieraming Kosten van beheer, onderhoud en dienstregeling van Lijn 1 en 2" (bijgevoegd) laten zien wat de mogelijke gevolgen zouden zijn van een afschaffing van de OV- studentenkaart. Overigens zou het afschaffen van een OV- studentenkaart ook negatieve effecten hebben op een busexploitatie.

Tot slot kunnen we over het tekort bij het OV-bureau aangeven dat oorzaken hiervan worden onderzocht. Indien dit ook consequenties zou hebben voor de reizigersopbrengsten van de Regiotram dan wordt dat nog meegenomen in de tweede actualisatie van de business case.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys



## **Bijlage effecten OV-studentenkaart**

### **1 Historie OV-studentenkaart**

De OV-studentenkaart is een persoonsgebonden vervoerbewijs voor het Nederlandse openbaar vervoer. De kaart wordt door de Informatie Beheer Groep uitgereikt als vorm van studiefinanciering aan HBO- en WO-studenten en MBO-studenten vanaf 18 jaar.

De OV-studentenkaart is ingevoerd in 1991 en was bedoeld als bezuiniging op de gewone studiefinanciering. Het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) zou met de OV-studentenkaart minder geld kwijt zijn, omdat meer studenten bij hun ouders bleven wonen, en belangrijker, de reiskostenvergoeding uit de studiebeurs werd geschrapt. Dit gold voor alle studenten, of ze nu wel of niet gebruik maakten van het openbaar vervoer. Een ander doel van de kaart was de bezettingsgraad van het openbaar vervoer te verhogen. Bovendien zouden de studenten door deze gratis kennismaking met het openbaar vervoer na hun studieperiode meer gebruikmaken van het OV. De opzet van de OV-studentenkaart is na de invoering enkele malen gewijzigd. Sinds 1994 wordt onderscheid gemaakt tussen een weekkaart en een weekendkaart. Sinds 1996 wordt de kaart alleen nog verstrekt aan studenten van 18 jaar en ouder.

In 1999 en 2003 is voorgesteld de OV-studentenkaart af te schaffen. Ook nu gaan stemmen op de OV-studentenkaart af te schaffen, danwel het gebruik in te perken. Dit zal effect hebben op het gebruik van het openbaar vervoer in Groningen, en daarmee op de voorspelde vervoerwaarde van de beide tramlijnen in het *Raamwerk RegioRail* met tram. In deze notitie wordt dit effect beschreven. Hiervoor zijn de effecten van de introductie van de OV-studentenkaart onderzocht en zijn scenario's opgesteld voor het reisgedrag door studenten bij afschaffen of aanpassing van de OV-studentenkaart.

## **2 Effecten van de introductie van de OV-studentenkaart**

### **2.1 Landelijke evaluaties**

In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn twee onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de introductie van de OV-studentenkaart:

- Evaluatie effecten openbaar vervoerkaart studenten 1990-1991-1992, Hague Consulting Group, november 1993;
- Effecten van de nieuwe formule OV-jaarkaart voor studenten, Hague Consulting Group, november 1995.

Daarnaast is in opdracht van het Fietsberaad onderzoek gedaan naar het effect van de introductie van de OV-studentenkaart op het fietsgebruik (OV-kaart vermindert fietsgebruik studenten drastisch, Hague Consulting Group, Fietsverkeer 1997). Dit laatste onderzoek heeft de effecten op het gebruik van bus, tram en metro overzichtelijk in beeld gebracht. In de tabellen 2.1 en 2.2 zijn deze effecten weergegeven.

	November 1990 Aandeel in verplaatsingen (%)	Maart 1995 Aandeel in verplaatsingen (%)	% groei
Tram/metro	2,2	4,0	82
Stadsvervoer	2,2	6,3	186
streekvervoer	5,3	9,5	79
trein	11,0	17,1	55
totaal	20,7	36,9	78

*Tabel 2.1: Verplaatsingen van studenten naar hoofdvervoerwijze, aandelen %*

	November 1990 Aandeel in verplaatsingen (%)	Maart 1995 Aandeel in verplaatsingen (%)	% groei binnen voor/natransport
BTM voortransport	19	31	63
BTM natransport	27	48	78
totaal	23	40	72

*Tabel 2.2: Voortransport vanaf woonadres en natransport naar onderwijs, bij hoofdvervoerwijze trein en bestemming onderwijs, aandelen in %*

Veronderstellen we de groei in het voor- en natransport naar onderwijs (tabel 2.2) van toepassing op de totale groei van het treinvervoer (tabel 2.1) dan verkrijgen we een indicatie van de absolute groei van het BTM gebruik als voor- en natransport van de trein (zie tabel 2.3).

	% groei binnen voor/na transport	% groei trein	% groei BTM voor/natransport totaal
BTM voortransport	63	55	152
BTM natransport	78	55	176
Totaal	72	55	167

*Tabel 2.3: Voortransport vanaf woonadres en natransport naar onderwijs, bij hoofdvervoerwijze trein en bestemming onderwijs, aandelen in %*

In beide onderzoeken is geen rekening gehouden met de wijziging in 1996 waarin een leeftijdsgrens voor de OV-studentenkaart is geïntroduceerd. Naar verwachting het effect van deze wijziging op het aandeel verplaatsingen per vervoerwijze door studenten gering.

## 2.2 De effecten voor Groningen

De cijfers in de tabellen zijn landelijke cijfers. Analyse van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON, voorheen OVG), een jaarlijks onderzoek naar het mobiliteitsgedrag van Nederlanders, laat zien dat de effecten op het mobiliteitsgedrag van studenten met herkomst of bestemming Groningen groter is dan het landelijk effect.

Met andere woorden, studenten in Groningen zijn relatief meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer bij introductie van de OV-studentenkaart. De reden hiervan is onduidelijk.

De landelijke evaluatiecijfers zijn gecorrigeerd voor Groningen. Hieruit ontstaat het beeld in tabel 2.3.

	% groei BTM
BTM	260
hoofdtransport	
BTM	234
voor/natransport	

*Tabel 2.3: Groei gebruik van BTM door studenten als gevolg van de introductie van de OV-studentenkaart 1991-1995 in Groningen (bron: analyse MON)*

### **3 Effecten van afschaffing van de OV-studentenkaart**

Het afschaffen van de OV-studentenkaart zal effect hebben op het gebruik van het openbaar vervoer door studenten. Een deel van de verplaatsingen zal met de fiets gemaakt gaan worden, een deel van de verplaatsingen wordt geheel niet meer gemaakt en een deel van de verplaatsingen wordt met de auto gemaakt. Het is moeilijk een goede inschatting te maken van het effect. Daarom wordt in deze notitie gewerkt met drie scenario's:

- maximum scenario
- meest waarschijnlijk
- minimum scenario

#### **3.1 Maximum scenario**

In het maximum scenario vindt de grootste terugval van het openbaarvervoergebruik door studenten plaats. Studenten passen hun volledige reispatroon aan tot de situatie van vóór de introductie van de OV-studentenkaart. Er is geen blijvend effect van de kennismaking die studenten hebben gehad met het openbaar vervoer. Er is geen blijvend effect van de kwaliteitsverbetering die er in vrijwel alle studentensteden heeft plaatsgevonden in het openbaar vervoer naar de universiteit. Ook is er geen blijvende verandering in de mobiliteit van studenten.

#### **3.2 Meest waarschijnlijk scenario**

Wij verwachten niet dat studenten hun mobiliteitsgedrag volledig aanpassen en evenveel van het openbaar vervoer gebruik gaan maken als voor introductie van de OV-studentenkaart. Het openbaar vervoer is sinds de introductie van de OV-studentenkaart sterk verbeterd, zeker richting de universiteiten. Studenten zijn verder van hun studieadres gaan wonen en hebben daarvoor meer redenen dan alleen de OV-studentenkaart. Bovendien hebben de 15 jaren van beschikbaarheid van de OV-studentenkaart een effect op de attitude van studenten ten opzichte van het openbaar vervoer. Wij verwachten dat er wel degelijk een terugval is richting het niveau van openbaar vervoergebruik van voor introductie van de kaart, maar dat dit effect beperkt blijft tot ongeveer 75% (25% van de nieuwe verplaatsingen als gevolg van de OV-studentenkaart blijft bij afschaffing toch bestaan).

### **3.3 Minimum scenario**

Het minimum scenario schetst het beeld wanneer het effect van afschaffing van de OV-studentenkaart beperkt blijft. In het minimumscenario gaan we uit van 50% van het effect van de introductie van de OV-studentenkaart.

### 3.4 Effecten op het OV-gebruik door studenten

De afschaffing van de OV-studentenkaart heeft een omgekeerd effect als destijds is opgetreden bij invoering van de OV-studentenkaart. In onderstaande tabel 3.1 is de procentuele afname van het gebruik van BTM door studenten voor de drie scenario's weergegeven.

	Minimum scenario	Midden scenario	Maximum scenario
Hoofdvervoerwijze	36%	54%	72%
Voor/na- transport	35%	52,5%	70%

Tabel 3.1: procentuele afname van het gebruik van bus, tram en metro door studenten bij afschaffing van de OV-studentenkaart

## 4 Effecten op de RegioTram

### 4.1 Effecten op reizigersaantallen

De gegevens uit tabel 3.1 zijn gecombineerd met de resultaten van het verkeersmodel voor de Koppelingsvariant. Tramlijn 1 heeft volgens het verkeersmodel ongeveer 29.000 reizigers, tramlijn 2 ongeveer 20.000. Volgens het MON wordt ongeveer 36% van alle BTM-verplaatsingen (hoofdvervoerwijze BTM, op basis van 2000 – 2008) gemaakt door studenten. Wij schatten in dat deze 36% voor beide tramlijnen gezamenlijk klopt. Voor tramlijn 1 schatten wij het aandeel studenten op ongeveer 50%, voor tramlijn 2 is dit aandeel dan ongeveer 15%. Op basis van deze gegevens wordt het aantal reizigers op de tramlijnen 1 en 2 geschat conform de gegevens in tabel 4.1.

	Minimum scenario	Meest waarschijnlijk scenario	Maximum scenario
Tramlijn 1 CS –			
Zernike	24.100 (-18%)	21.500 (-27%)	18.900 (-36%)
Tramlijn 2 CS -			
Kardinge	19.000 (-6%)	18.400 (-8%)	17.900 (-11%)
Totaal	43.100 (-13%)	39.900 (-19%)	36.700 (-26%)

Tabel 4.1: afname aantal reizigers bij verschillende scenario's voor afschaffing OV-studentenkaart

### 4.2 Conclusies

Afschaffing van de OV-studentenkaart zal effect hebben op het gebruik van de tram in het Raamwerk RegioRail met tram. Het aantal reizigers neemt af met 13 tot 26%.

Meest waarschijnlijk is een afname met ongeveer 19%. Het effect is het grootst op de tramlijn naar Zernike (18 tot 36% reizigersafname).

In de analyse is uitgegaan van een volledige afschaffing van de OV-studentenkaart, zonder dat hiervoor een alternatief beschikbaar is. Zowel in 1999 als in 2003 zijn vergelijkbare voorstellen na veel protest ingetrokken. Het ligt voor de hand dat, mocht de OV-studentenkaart worden afgeschaft, er een alternatief voor de studentenkaart wordt geïntroduceerd. Dit alternatief kan de vorm hebben van een kortingskaart, of bijvoorbeeld een kaart waarmee alleen in de daluren kan worden gereisd. Ook mogelijk is de omzetting in een trajectkaart waarmee tussen woonadres en studieadres



kan worden gereisd. In deze gevallen zullen de effecten van afschaffing van de OV-studentenkaart zoals in deze notitie beschreven, worden gedempt door het effect van introductie van een alternatief.

## **Bijlage 1: literatuuronderzoek introductie OV-studentenkaart**

### **Historie OV-studentenkaart**

De OV-studentenkaart, afgekort als SOV(-kaart), is een persoonsgebonden vervoerbewijs voor het Nederlandse openbaar vervoer. De kaart wordt door de Informatie Beheer Groep uitgereikt als vorm van studiefinanciering aan HBO- en WO-studenten en MBO-studenten vanaf 18 jaar.

De OV-studentenkaart is ingevoerd in 1991 en was bedoeld als bezuiniging op de gewone studiefinanciering. Het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) zou met de OV-kaart minder geld kwijt zijn, omdat meer studenten bij hun ouders bleven wonen, en belangrijker, de reiskostenvergoeding uit de studiebeurs werd geschrapt. Dit gold voor alle studenten, of ze nu wel of niet gebruik maakten van het openbaar vervoer. Een ander doel van de kaart was de bezettingsgraad van het openbaar vervoer te verhogen. Bovendien zouden de studenten door deze gratis kennismaking met het openbaar vervoer na hun studieperiode meer gebruikmaken van het OV. Het projectteam dat de invoering van de OV-studentenkaart moest voorbereiden en uitvoeren stond onder leiding van Pim Fortuyn, die het project vroegtijds, met slaande deuren, verliet.

### *Wijzigingen*

In de loop der tijd zijn de regels rond de kaart regelmatig gewijzigd. Bij de invoering van de kaart in 1991 was de kaart de hele week geldig, en beschikbaar voor iedereen die onderwijs volgde (zowel studenten als scholieren). Tot de kaarthouders behoorden dus zowel studenten in het wetenschappelijk onderwijs (WO), als in het hoger beroepsonderwijs (HBO), het middelbaar beroepsonderwijs (MBO) en studenten in diverse andere typen onderwijs zoals Kort-MBO (KMBO), VWO, HAVO, enz. Het aantal treinverplaatsingen door studenten steeg daardoor van 0,34 (1990) naar (0,53) 1991 en 0,60 (1992) verplaatsingen per persoon per dag, in aantal verplaatsingen per week een groei van 1.321.000 (1990) naar 2.103.000 (1991) en 2.416.000 (1992).

Het aantal kilometers dat de studenten met de trein reizen is in 1991 gestegen met 97 %, in 1992 met 114% van 51 miljoen kilometers per week naar 111 miljoen<sup>1</sup>. In de daluren is deze groei sterker dan in de spits. De groei in de ochtendspits (7-9 uur) tussen 1990 en 1991 bedraagt 80%, dus minder dan gemiddeld (een groei van 9,5 miljoen kilometers per week naar 17 miljoen). Tussen 1990 en 1992 is de groei in de ochtendspits ongeveer gelijk aan de gemiddelde groei (van 9,5 miljoen kilometers per week naar 21 miljoen). De stijging in de treinkilometers is op de zaterdag duidelijk groter dan op andere dagen. (bron: Evaluatie effecten openbaar vervoerkaart studenten 1990-1991-1992, Hague Consulting Group in opdracht van Ministerie van verkeer en Waterstaat, november 1993)(1).

In 1994 werd het beleid voor het eerst gewijzigd. Voortaan diende de student te kiezen tussen een weekkaart (doordeweeks gratis reizen, in het weekend met korting) of een weekendkaart (in het weekend gratis reizen, doordeweeks met korting na de ochtendspits). Het aantal verplaatsingen door studenten met de trein daalde hierdoor

<sup>1</sup> Treinkilometers gecorrigeerd voor groei in de studentenpopulatie ten opzicht van 1990 van 3% in 1991 en 4% in 1992

van 2,24 miljoen naar 2,09 miljoen verplaatsingen per week (-7%). Het aantal reizigerskilometers (RKM) daalde van 111,3 miljoen naar 98,7 miljoen RKM/week (-11%). (Bron: Effecten van de nieuwe formule OV-jaarkaart voor studenten, Hague Consulting Group, in opdracht van AVV, november 1995)(2).

Twee jaar later, in 1996 en tegelijk met de invoering van de prestatiebeurs, werd besloten om de kaart alleen nog te geven aan studenten van 18 jaar en ouder. Middelbare scholieren vielen voortaan buiten de boot. Studenten met een leeftijd onder de 18 deden dat, vanwege de kinderbijslag die per kwartaal wordt overgemaakt, overigens sowieso al voor de eerste maand van hun studie.

De volgende wijziging (in 1999) betrof een financiële inperking. Voor studenten die vóór die tijd aan hun studie waren begonnen, bleef de OV-kaart een gift, ongeacht of de studenten hun studie wel of niet afmaakten, en of ze dat binnen een beperkte tijd deden. Dit werd echter ingeperkt voor de nieuwe generatie studenten: de waarde van de kaart zou voortaan omgezet worden in een lening, die pas omgezet zou worden in een gift zodra de student binnen een bepaalde tijd zijn studie zou hebben afgemaakt. Deze wijziging heeft dus geen consequenties voor het gebruik van de kaart.

In 1999 werd door de toenmalige minister Loek Hermans voorgesteld dat de studentenkaart maar helemaal afgeschaft zou moeten worden. Na luid protest is dit niet doorgegaan.

De volgende wijziging van de OV-kaart vond plaats in 2003, onder druk van onder meer de landelijke studentenvakbond nadat er aanvankelijk juist geluiden uit de politiek klonken dat ze misschien wel in zijn geheel van de kaart afwilde. De mogelijkheden van zowel de weekkaart als de weekendkaart werden uitgebreid voor de reistijd op vrijdag. Studenten met een weekendkaart mochten voortaan op vrijdagmiddag al vanaf 12:00 reizen in plaats van 19:00, en studenten met een weekkaart mochten op vrijdag voortaan reizen tot zaterdagochtend 4:00, in plaats van tot 19:00.

Kwantitatieve effecten op het totale beeld van het reisgedrag zullen naar alle waarschijnlijkheid zeer beperkt zijn.

### *Geldigheid*

De OV-studentenkaart is geldig in:

- Alle binnenlandse treinen (alleen tweede klas)
- Bus, buurtbus, tram en metro
- Interliner en Qliner

### *Tijden (anno 2010)*

Weekkaart: studenten met deze kaart mogen van maandagochtend 4.00 uur t/m zaterdagochtend 4:00 uur gratis reizen. In het weekend, op feestdagen en gedurende de periode 16 juli tot 16 augustus mogen zij tegen korting reizen.

Weekendkaart: Studenten met deze kaart mogen vanaf vrijdag 12.00 uur t/m maandag 4.00 uur en op feestdagen gratis reizen. Doordeweeks mogen ze vanaf 9:00 (na spijstijd) tegen korting reizen, alleen op maandag is de kaart ook voor 9:00 als kortingskaart geldig.

Sinds de invoering van de samenreiskorting is het mogelijk om met de houder van een OV-studentenkaart mee te reizen. Hierbij krijgen maximaal drie medereizigers 40% korting. Dit is alleen mogelijk in de trein.

### **Effecten OV-studentenkaart op gebruik BTM**

Van belang voor een inschatting van de effecten van een intrekking van de OV-studentenkaart op de vervoerwaarde van de Regio Tram in Groningen is een beeld van het totale effect van de invoering van de huidige kaart op het BTM-gebruik. Dit betreft zowel het BTM-gebruik als hoofdvervoerwijze als wel het gebruik als voor- en natransport voor de trein.

Eerder genoemde onderzoeken (1,2) focussen vooral op het treingebruik en betreffen alleen de effecten van tussentijdse wijzigingen.

In 1997 is voor het Fietsberaad een vervolgonderzoek gedaan (OV-kaart vermindert fietsgebruik studenten drastisch, HGC, Fietsverkeer 1997 (3) in verband met het effect op het fietsgebruik. Dit onderzoek betreft het totale effect van de invoering van de OV-studentenkaart in (vrijwel) de huidige staat. Op basis van dit onderzoek wordt een beeld gekregen van de effecten op het BTM-gebruik, zowel als hoofdvervoerwijze als voor- en natransport trein.

	nov.19 90	1.1.199 1	nov.19 91	nov.1 992	mrt.199 4	1.11.199 4	mrt.19 95
autobestuurder	18,0	introduc tie OV- studente nkaart	13,2	10,6	11,3	wijziging formule OV- studente nkaart (keuze weekkaa rt of weekend -kaart)	12,2
autopassagier	12,3		9,8	10,2	10,2		11,9
motor	0,7		0,3	0,2	0,3		0,2
openbaar vervoer	20,7		39,0	42,8	41,2		36,9
trein	11,0		17,4	20,6	17,9		17,1
stadsbus	2,2		6,7	7,3	7,7		6,3
streekbus	5,3		10,7	10,9	10,6		9,5
tram/metro	2,2		4,2	4,0	5,0		4,0
fiets en bromfiets *	43,6		32,9	31,9	30,9		33,5
lopen	4,3		4,1	3,6	4,6		3,9
anders/onbekend	0,3		0,6	0,6	1,5		1,3
totaal	100		100	100	100	100	

\*de categorie 'fiets en bromfiets' betreft vooral de fiets. Het aandeel bromfiets voor alle 18-25 jarigen is ca. 3%, het aandeel fiets ca. 32%. Bron: HCG

Tabel 1: Verplaatsingen van studenten naar hoofdvervoerswijze, aandelen in %

	nov.19 90	1.1.19 91	nov.19 91	nov.19 92	mrt. 1994	1.11.199 4	mrt.19 95
auto	5	introd uctie OV- studen tenkaa rt	6	4	6	wijziging formule OV- studente nkaart	5
bus/tram/metro	19		34	42	37		31
fiets	56		40	36	40		44
lopen	19		20	19	18		20
anders/onbekend	1		0	0	0		0
totaal	100		100	100	100	100	

Bron: HCG

Tabel 2: Voortransport vanaf woonadres, bij hoofdvervoerswijze trein en bestemming onderwijs, aandelen in %

	nov.19 90	1.1.19 91	nov.19 91	nov.19 92	mrt. 1994	1.11.199 4	mrt.19 95
auto	2	introd uctie OV- studen tenkaa rt	1	1	2	wijziging formule OV- studente nkaart	1
bus/tram/metro	27		50	55	49		48
fiets	19		9	5	6		5
lopen	51		39	38	43		46
anders/onbekend	0		0	1	0		1
totaal	100		100	100	100	100	

Bron: HCG

*Tabel 3: Natransport naar onderwijs bij hoofdvervoerwijze trein en herkomst woonadres, aandelen in %*

Alle bekende onderzoeken betreffen het in beeld brengen van de landelijke effecten. Onderzoek naar de effecten van de OV-studentenkaart specifiek voor Groningen of bepaalde type steden is niet gevonden. Om een goed beeld te krijgen van het effect op beide tramlijnen in Groningen wordt een aanvullende analyse van het MON gedaan.

*Literatuur*

- (1) Evaluatie effecten openbaar vervoerkaart studenten 1990-1991-1992, Hague Consulting Group in opdracht van Ministerie van verkeer en Waterstaat, november 1993
- (2) Effecten van de nieuwe formule OV-jaarkaart voor studenten, Hague Consulting Group, in opdracht van AVV, november 1995
- (3) OV-kaart vermindert fietsgebruik studenten drastisch, HGC, Fietsverkeer 1997