

# Wie reist er nog met het OV ?

**Een verkennende analyse naar de daling van het OV-gebruik**

**Selma Scholten  
NEA Transportonderzoek- en opleiding B.V.  
CVS november 2004**

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
Samenvatting .....	3
1 Inleiding .....	4
2 Mobiliteits Onderzoek Nederland .....	5
3 Analyse afname OV-verplaatsingen.....	6
3.1 Leeftijdscategorie 12-17 jaar.....	9
3.2 Leeftijdscategorie 18-24 jaar.....	11
3.3 Leeftijdscategorie 25-49 jaar.....	15
4 Conclusie.....	17
5 Literatuurlijst.....	19

## **Samenvatting**

In dit paper wordt een verkennende analyse uitgevoerd naar het afnemend aantal OV-verplaatsingen in de laatste jaren, specifiek het aantal bus/tram/metro verplaatsingen. De centrale vraag hierbij is bij welke reizigersgroepen deze afname zich sterker voordoet en bij welke minder sterk en wat de kenmerken van deze groepen zijn. Verder wordt een eerste aanzet gegeven naar verklaringen voor de daling in het aantal verplaatsingen van deze reizigersgroepen.

## **Summary**

This paper describes an exploratory analysis of the decreasing passenger flows in public transport, especially in bus, tram and metro. The main issue will be to focus on specific groups for which the public transport usage shows a common trend. Furthermore an attempt is made to explain the travelling habits of these groups.

# 1 Inleiding

De concurrentie tussen openbaarvervoerbedrijven is in de afgelopen jaren toegenomen. Vervoerbedrijven moeten namelijk concessies winnen om voor een aantal jaar het alleenrecht op het openbaar vervoer in een specifiek gebied hebben. Hoewel die concurrentie tot verbeteringen heeft geleid in kostendekkinggraden en de hoeveelheid aangeboden dienstregelingen, geldt dat in mindere mate voor reizigersaantallen. Zo vertoont 2003 een aanzienlijke daling in het aantal verplaatsingen met bus, tram en metro. Omdat het bewerkstelligen van reizigersgroei een doel van de Wet Personenvervoer 2000 is, is nadere bestudering van deze trend relevant.

In dit paper wordt bij de volgende vragen stilgestaan:

- *Bij welke reizigersgroepen manifesteert deze afname zich sterker en bij welke minder sterk?*
- *Wat zijn mogelijke verklaringen voor de daling in het aantal verplaatsingen van deze reizigergroepen?*

In dit paper wordt een verkennende analyse uitgevoerd naar deze reizigersgroepen en hun achtergrondkenmerken. Hiervoor is gebruik gemaakt van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) voorheen bekend als het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS.

De indeling van dit paper is als volgt: in hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de opzet en werkwijze van het Mobiliteitsonderzoek Nederland. In hoofdstuk 3 wordt geanalyseerd om welke reizigersgroepen het gaat en wordt ingegaan op de achtergrondkenmerken van deze groepen en mogelijke oorzaken van de afname van het OV-gebruik. De conclusie en aanbevelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

## 2 Mobiliteits Onderzoek Nederland

In het MON (voorheen OVG) wordt alle verplaatsingen van de Nederlandse bevolking onderzocht door middel van een enquête. Een aselechte steekproef van huishoudens uit de Nederlandse bevolking wordt voor deze enquête benaderd. Alle personen van 6 jaar of ouder wordt gevraagd alle verplaatsingen te registreren die zij op één vooraf bepaalde dag maken. De OV-verplaatsingen worden via een telefonische na-enquête in nader detail in kaart gebracht. De respons van deze na-enquête is lager dan de algemene respons.

Het MON heeft relatief gezien een beperkt aantal OV-waarnemingen, omdat OV een relatief klein aandeel heeft in het totaal aantal verplaatsingen. Het verzamelde datamateriaal heeft een hiërarchische structuur en deze is achtereenvolgens: huishouden, persoon, verplaatsing, rit. Van alle personen binnen een huishouden van 6 jaar of ouder zijn achtergrondgegevens verzameld over maatschappelijke participatie, opleidingsniveau, inkomen etc. Er zijn tevens gegevens verzameld over de grootte en samenstelling van het huishouden.

De randvoorwaarden van het MON-onderzoek zijn:

- De onderzoekspopulatie is de gehele Nederlandse bevolking.
- Alle vervoerwijzen waarmee personenvervoer wordt verricht, worden waargenomen.
- Het betreft alleen vervoer binnen Nederland.

### Nauwkeurigheid van de uitkomsten

Bij een steekproefonderzoek, zoals het MON, wordt slechts bij een deel van de populatie informatie verzameld. De geschatte uitkomsten op basis van de steekproefgegevens zullen in het algemeen niet exact gelijk zijn aan de werkelijke uitkomsten. Er zijn altijd steekproeffouten en niet-steekproeffouten, die het resultaat beïnvloeden. Niet-steekproeffouten ontstaan bij het optreden van waarnemingsfouten, verwerkingsfouten en non-respons en bij gebreken in het steekproefkader. Niet-steekproeffouten kunnen ook bij volledige waarneming voorkomen. Een steekproeffout is het verschil tussen de werkelijke populatiegrootte en de bijbehorende steekproefschatting. Steekproeffouten verdwijnen als alle elementen in de populatie worden onderzocht, maar dit is natuurlijk een zeer kostbare aangelegenheid. In dit paper wordt binnen de genoemde beperkingen van het MON gezocht naar vervoerkundige verklaringen van de afname in het aantal OV-verplaatsingen .

### 3 Analyse afname OV-verplaatsingen

In dit hoofdstuk wordt in de eerste plaats geconstateerd dat er sprake is van een afname van het aantal OV-verplaatsingen. Vervolgens wordt geanalyseerd bij welke bevolkingsgroepen deze afname zich het sterkste voordoet. Om de algemene trend in beeld te brengen is gekeken naar de jaren 1999 tot en met 2003 van het MON. In de hierna volgende tabellen wordt het aantal ritten per persoon per jaar gepresenteerd voor de belangrijkste vervoerwijzen. Er is voor deze statistiek gekozen omdat het aantal ritten hierbij wordt gerelateerd aan het aantal reizigers.

In Tabel 1 is het absoluut aantal ritten per persoon per jaar naar vervoermiddel te zien en in Tabel 2 staat het relatieve aandeel. De vervoerwijze overig bevat de verplaatsingen die onder andere met de fiets, te voet, per taxi, bromfiets, motor, scooter en met overige personenvervoermiddelen zijn gemaakt.

**Tabel 1: Aantal ritten per persoon per jaar absoluut naar vervoerwijze**

jaar	trein	auto bestuurder	auto passagier	bus, tram en metro	overig	totaal
1999	23,0	351,8	188,9	48,5	574,2	1186,2
2000	23,4	351,0	182,1	47,0	567,7	1171,3
2001	22,8	349,1	180,6	45,5	566,2	1164,0
2002	22,3	356,8	181,9	44,1	564,7	1169,7
2003	22,3	354,5	179,4	41,4	572,1	1169,4

**Tabel 2: Aandeel aantal ritten per persoon per jaar van het totaal naar vervoerwijze**

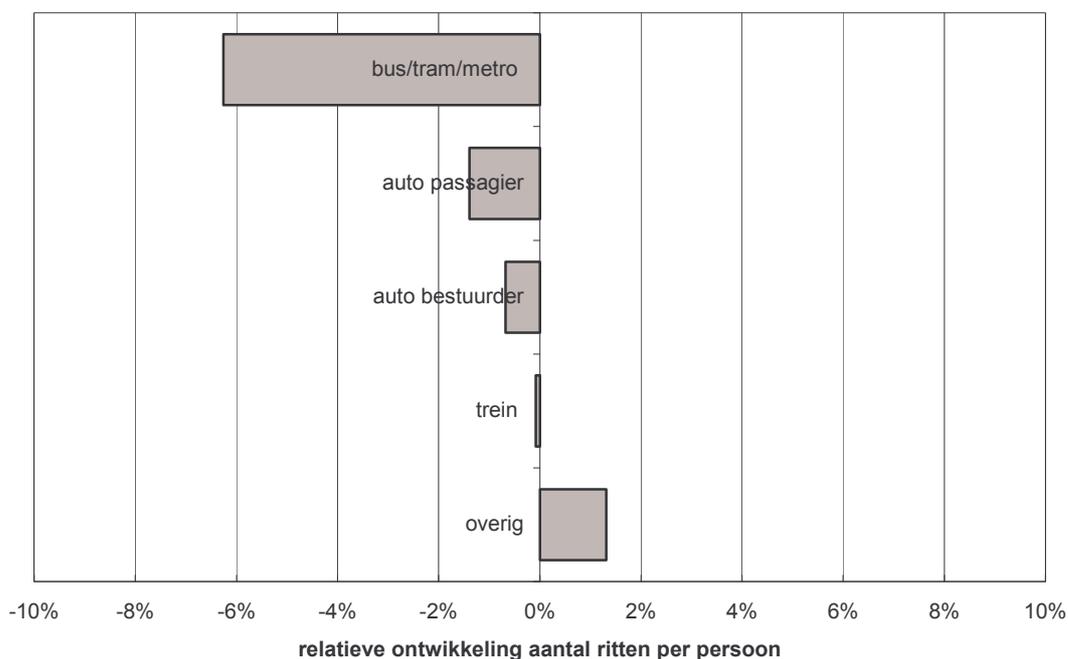
jaar	trein	auto bestuurder	auto passagier	bus, tram en metro	overig
1999	1,9%	29,7%	15,9%	4,1%	48,4%
2000	2,0%	30,0%	15,6%	4,0%	48,5%
2001	2,0%	30,0%	15,5%	3,9%	48,6%
2002	1,9%	30,5%	15,6%	3,8%	48,3%
2003	1,9%	30,3%	15,3%	3,5%	48,9%

Uit de tabellen is op te maken dat de meeste verplaatsingen met de auto worden gemaakt. Het totaal aantal ritten per persoon blijft ongeveer gelijk en de aandelen van de verschillende vervoermiddelen in het totaal blijven ook ongeveer gelijk. Bij bus/tram/metro (btm-ritten) is er een sterke relatieve afname te zien. Van 2002 naar 2003 neemt het aantal bus/tram/metro

ritten per persoon af van 44,1 naar 41,4. Omdat de afname van het aantal btm-ritten per persoon in dit jaar sterker is dan de voorgaande jaren, wordt in dit paper geconcentreerd op de ontwikkelingen in 2003.

In de volgende figuur wordt voor de verschillende vervoerwijzen de relatieve toe- of afname van het aantal ritten per persoon in 2003 naast elkaar gezet.

**Figuur 1: relatieve verandering aantal ritten per persoon per jaar in 2003 tov 2002 naar vervoerwijze**

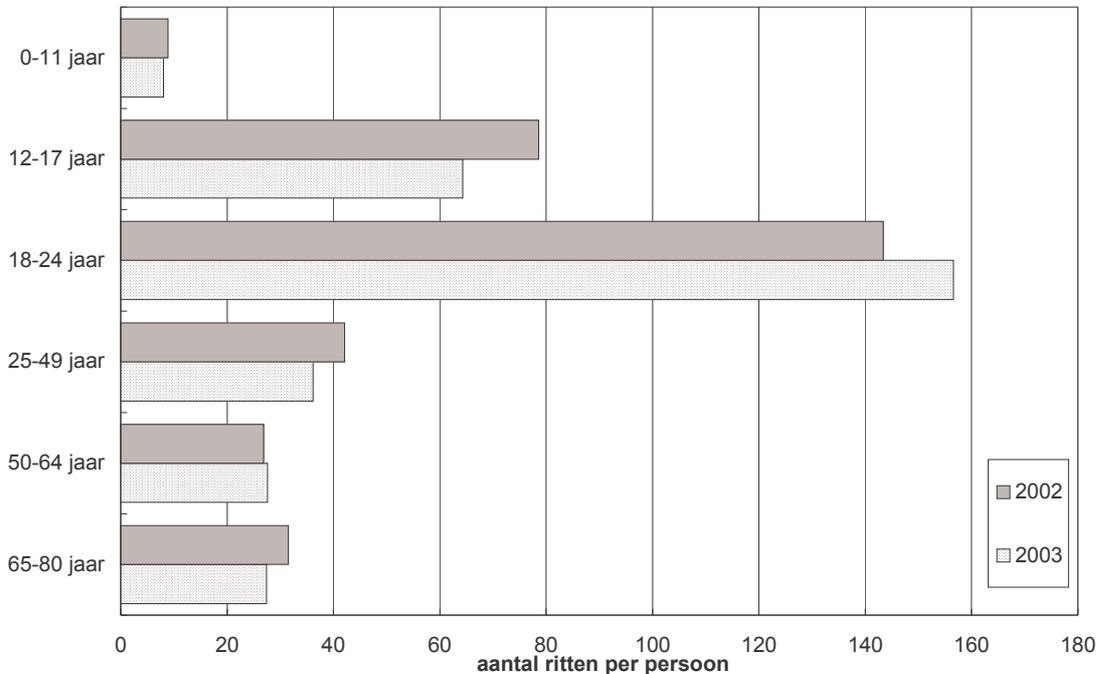


Bus/tram/metro laat de grootste relatieve afname in het aantal ritten per persoon per jaar zien, namelijk 6.3%. Het aantal ritten per persoon met de vervoerwijzen auto bestuurder en auto passagier neemt af met respectievelijk 0.7% en 1.4%. Het aantal ritten per persoon met de trein neemt af met 0.1% en het aantal ritten per persoon met de overige vervoerwijzen stijgt met 1.3%.

De levensfase van de reiziger beïnvloedt doorgaans het verplaatsingsgedrag. Om verschillende reizigersgroepen te onderscheiden wordt gekeken naar de samenstelling van de bus/tram/metro reizigers naar leeftijd.

In onderstaande figuur is het aantal ritten per persoon per jaar uitgezet naar leeftijdscategorie.

**Figuur 2: Aantal btm ritten per persoon per jaar naar leeftijdscategorie in 2002 en 2003**



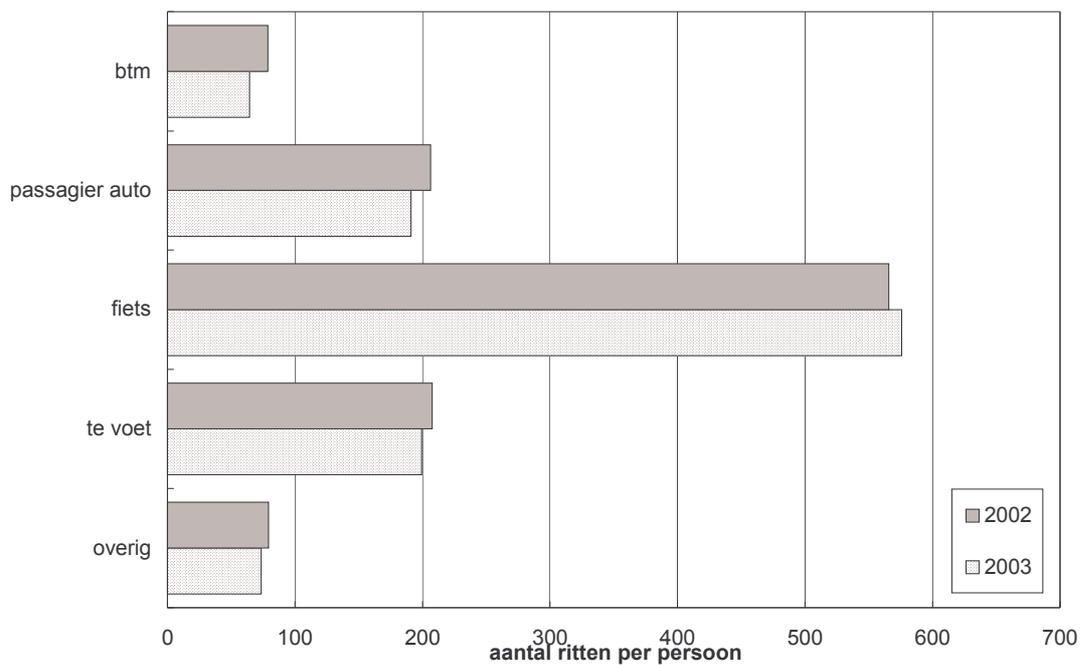
In Figuur 2 is te zien dat er sprake is van een duidelijke afname van het aantal ritten per persoon bij de leeftijdscategorieën 12-17 jaar (van 79 naar 64, een afname van 18%), 25-49 jaar (van 42 naar 36, afname van 14%) en 65-80 jaar (van 32 naar 27, een afname van 13%). Omdat het in laatstgenoemde leeftijdscategorie absoluut gezien om niet zoveel ritten per persoon per jaar gaat, wordt deze groep niet nader geanalyseerd. In de categorie 18-24 jaar is sprake van een toename van het aantal ritten per persoon (van 143 naar 157, een stijging van 9%). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat deze categorie veel studenten bevat die met de OV-jaarkaart gratis of met reductie met het OV kunnen reizen. In de categorie 50-65 jaar is er een beperkte toename van het aantal ritten per persoon per jaar te zien.

In de volgende paragraaf gaan wordt nader ingegaan op de leeftijdscategorieën 12-17 jaar, 18-24 jaar en 25-49 jaar. Voor deze categorieën worden de relaties tussen het afnemende aantal OV-verplaatsingen, alternatieve vervoermiddelen, het motief van verplaatsing en het huishoudinkomen onderzocht.

### 3.1 Leeftijdscategorie 12-17 jaar

In Figuur 3 is voor de groep 12-17 jarigen het totaal aantal ritten per persoon per jaar afgebeeld voor 2002 en 2003 naar vervoerwijze. Jongeren verplaatsen zich het meest per fiets. Het is duidelijk te zien dat het aantal bus/tram/metro reizigers afneemt ten gunste van de fiets. De verplaatsingen per fiets nemen toe van 566 naar 576 (een stijging van 2%). Een kanttekening hierbij is dat deze overstap van OV naar fiets waarschijnlijk mede wordt veroorzaakt door de mooie zomer die 2003 kenmerkte.

**Figuur 3: Totaal aantal ritten per persoon per jaar voor de leeftijdscategorie 12-17 jaar naar vervoermiddel in 2002 en 2003**



Om de daling van het gebruik van bus/tram/metro in deze leeftijdscategorie verder te verklaren wordt er gekeken naar het motief van de verplaatsing. In de volgende tabellen wordt uitgegaan van het totaal aantal ritten in de genoemde leeftijdscategorie. De totalen zijn daarom niet meer vergelijkbaar met die van voorgaande tabellen waarbij het totaal aantal ritten per persoon is gebruikt. In Tabel 3 is het motief per bus/tram/metro rit te zien voor de groep 12-17 jarigen in 2002 en 2003.

**Tabel 3: Motief per btm rit voor 12-17 jarigen in 2002 en 2003**

<b>nummer</b>	<b>Motief</b>	<b>2002 mln ritten</b>	<b>2003 mln ritten</b>	<b>relatieve verandering 2003 tov 2002</b>
1	werk	4,5	4,3	-5%
2	onderwijs	60,0	52,6	-12%
3	winkelen	8,1	6,3	-22%
4	visite	6,4	6,5	1%
5	ontspanning/sport	6,6	3,6	-45%
6	overig	3,6	2,8	-23%
	<b>Totaal</b>	<b>89,1</b>	<b>76,1</b>	<b>-15%</b>

Het totaal aantal ritten neemt af en ook is er bij ieder motief een afname te zien. Bij jongeren is het belangrijkste motief van de verplaatsing onderwijs. Het aantal ritten dat gemaakt is voor onderwijsdoeleinden is met 12 % gedaald. De sterkste afname van het aantal ritten is te zien bij het motief sport, mede dankzij de goede zomer wordt voor deze verplaatsing waarschijnlijk vaker de fiets gebruikt in 2003.

Naast het motief wordt ook de relatie tussen het afnemend aantal bus/tram/metro-verplaatsingen en het huishoudinkomen onderzocht. In Tabel 4 is voor de leeftijdscategorie 12-17 jaar het huishoudinkomen per bus/tram/metro-rit afgebeeld in 2002 en 2003. De sterkste daling, 29%, is te zien in de laagste inkomensgroep met een inkomen van onder de 15.000 euro. Relatief gezien neemt het aandeel ritten in het totaal bij de laagste inkomensgroep af (van 9% naar 7%), wat ook aangeeft dat de laagste inkomensgroepen op het bus/tram/metro gebruik besparen en deze jongeren op de fiets naar school gaan.

**Tabel 4: Huishoudinkomen per btm rit voor 12-17 jarigen**

<b>klasse</b>	<b>inkomen</b>	<b>2002 mln ritten</b>	<b>2003 mln ritten</b>	<b>relatieve verandering 2003 tov 2002</b>
<b>1</b>	<b>&lt; 15.000 euro</b>	7,7	5,5	-29%
<b>2</b>	<b>15.000-30.000 euro</b>	18,2	15,8	-13%
<b>3</b>	<b>&gt; 30.000 euro</b>	45,3	38,1	-16%
<b>-</b>	<b>onbekend</b>	17,9	16,7	-7%
	<b>Totaal</b>	89,1	76,1	-15%

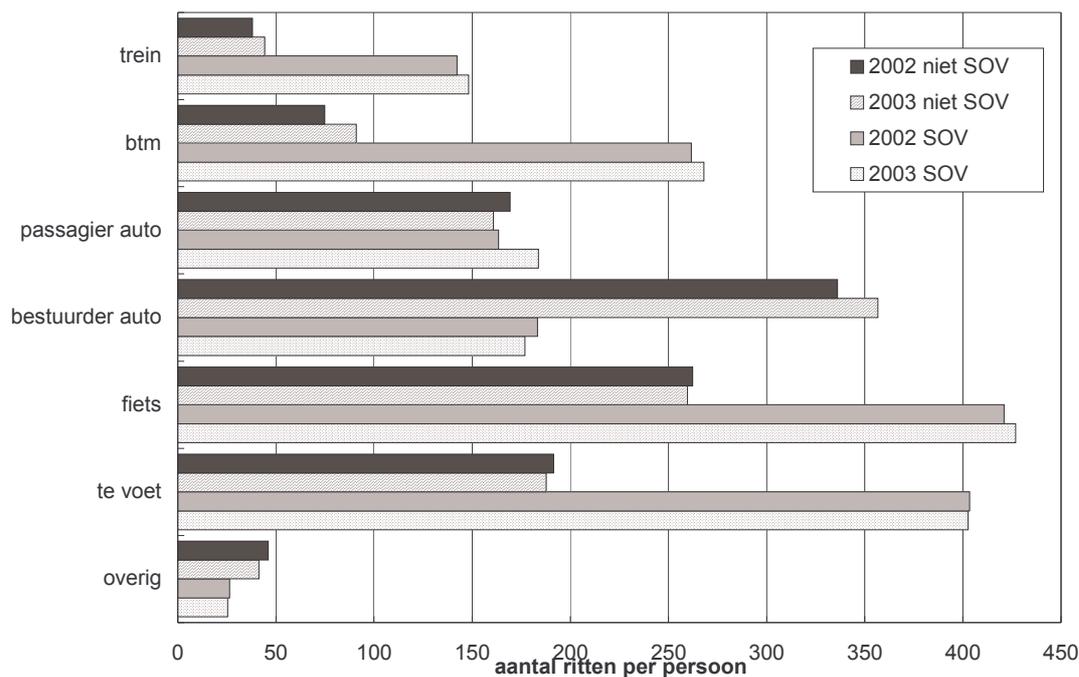
Samengevat kan er geconcludeerd worden dat er in de leeftijdscategorie 12-17 jaar een verschuiving van vervoermiddel plaatsvindt van bus/tram/metro naar de fiets en dat deze verschuiving zich het sterkst voordoet bij de lagere inkomensgroepen.

### **3.2 Leefijdscategorie 18-24 jaar**

De leeftijdscategorie van 18-24 jaar bevat zowel studenten als niet-studenten. Het onderscheid wordt gemaakt door te kijken naar het bezit van de Studenten OV-kaart (in het vervolg aangeduid als SOV-kaart). Het grootste gedeelte van de studenten bezit een SOV-kaart. In dit paper wordt er om de grote lijn aan te geven vanuit gegaan dat de groep SOV-kaart houders de groep studenten is, hoewel dit in werkelijkheid iets subtieler ligt. De woorden SOV-kaarthouder en student worden dan ook door elkaar gebruikt.

In Figuur 4 is voor de groep 18-24 jarigen het totaal aantal ritten per persoon per jaar afgebeeld voor 2002 en 2003. In deze figuur is onderscheid gemaakt naar de SOV-kaart.

**Figuur 4: Totaal aantal ritten per persoon per jaar voor de leeftijdscategorie 18-24 jaar naar vervoermiddel in 2002 en 2003**



In deze figuur is te zien dat studenten zich vooral te voet of per fiets verplaatsen gevolgd door het openbaar vervoer. De niet-studenten echter verplaatsen zich meer per auto. Opvallend is de relatief sterke groei van het aantal bus/tram/metro ritten per persoon in de groep niet-studenten. In deze groep groeit het aantal ritten per persoon met 21% van 75 naar 91. Bij de studenten groeit het aantal ritten met bus/tram/metro met 2% van 262 naar 268. Bij het vervoermiddel auto (bestuurder) is er sprake van een stijging van het aantal ritten per persoon per jaar van 6% voor de niet-studenten (van 336 naar 357) en een daling van 3% bij de studenten (van 183 naar 177).

In Tabel 5 en Tabel 6 is voor de groep SOV-kaart houders en de niet-SOV-kaarthouders het motief per rit te zien voor 2002 en 2003.

**Tabel 5: Motief per btm rit voor 18-24 jarigen in bezit van SOV-kaart in 2002 en 2003**

nummer	SOV-kaart Motief	2002 mln ritten	2003 mln ritten	relatieve verandering 2003 tov 2002
1	werk	13,7	14,6	6%
2	onderwijs	77,1	75,5	-2%
3	winkelen	11,3	11,5	2%
4	visite	10,0	16,5	64%
5	ontspanning/sport	7,7	8,5	10%
6	overig	6,1	6,2	2%
	<b>Totaal</b>	<b>125,9</b>	<b>132,9</b>	<b>6%</b>

Bij de SOV-kaarthouders is het hoofdmotief onderwijs. Het totaal aantal bus/tram/metro ritten groeit met 6%. Er is een duidelijke toename in het gebruik van bus/tram/metro voor bezoek en ook voor ontspanning en sport.

**Tabel 6: Motief per btm rit voor 18-24 jarigen niet in bezit van SOV-kaart in 2002 en 2003**

nummer	niet-SOV kaart Motief	2002 mln ritten	2003 mln ritten	relatieve verandering 2003 tov 2002
1	werk	26,6	37,0	39%
2	onderwijs	11,9	16,8	41%
3	winkelen	7,3	5,8	-21%
4	visite	8,3	8,2	-1%
5	ontspanning/sport	5,0	4,6	-8%
6	overig	2,9	4,1	41%
	<b>Totaal</b>	<b>62,1</b>	<b>76,5</b>	<b>23%</b>

Bij de niet-SOV-kaarthouders is het hoofdmotief werk. Totaal groeit het aantal bus/tram/metro ritten met 23%. Er is een sterke toename van het aantal ritten dat met het motief werk wordt gemaakt evenals ritten met het motief onderwijs. Het aantal bus/tram/metro ritten met het motief winkelen neemt af.

In Tabel 7 en 8 is voor de leeftijdscategorie 18-24 jaar het huishoudinkomen per bus/tram/metro-rit afgebeeld voor de SOV-kaart houders en de niet-SOV-kaart houders in 2002 en 2003.

**Tabel 7: Huishoudinkomen per btm rit voor SOV kaart houders**

klasse	inkomen	2002 mln ritten	2003 mln ritten	relatieve verandering 2003 tov 2002
1	< 15.000 euro	23,6	25,5	8%
2	15.000-30.000 euro	14,2	16,4	15%
3	> 30.000 euro	68,0	66,1	-3%
-	onbekend	20,1	24,9	24%
	<b>Totaal</b>	125,9	132,9	6%

De hoogste inkomensgroep heeft het grootste aandeel ritten. In de middelste en lagere inkomensgroep is de sterkste groei van het aantal ritten te zien. Er is geen eenduidig patroon in de relatie bus/tram/metro-gebruik en huishoudinkomen te ontdekken.

**Tabel 8: Huishoudinkomen per btm rit voor niet- SOV- kaart houders**

klasse	inkomen	2002 mln ritten	2003 mln ritten	relatieve verandering 2003 tov 2002
1	< 15.000 euro	6,8	10,7	57%
2	15.000-30.000 euro	8,7	13,2	52%
3	> 30.000 euro	31,1	38,1	22%
-	onbekend	15,6	14,6	-6%
	<b>Totaal</b>	62,1	76,5	23%

Absoluut gezien is het aantal bus/tram/metro ritten van de niet-SOV kaart houders veel lager dan het aantal van de SOV-kaarthouders. Maar relatief gezien is er in deze categorie een interessante groei te zien. Deze groei is het grootst in de laagste inkomensgroep, gevolgd door de middelste groep en daarna de hoogste inkomensgroep. Een verklaring hiervoor zou kunnen dat door de beperkte economische groei in 2003 er sprake is van een lagere participatie op de arbeidsmarkt binnen deze leeftijdsgroep en lagere startsalarissen. Dit leidt ertoe dat meer mensen met het OV reizen omdat ze zich nog geen auto kunnen veroorloven.

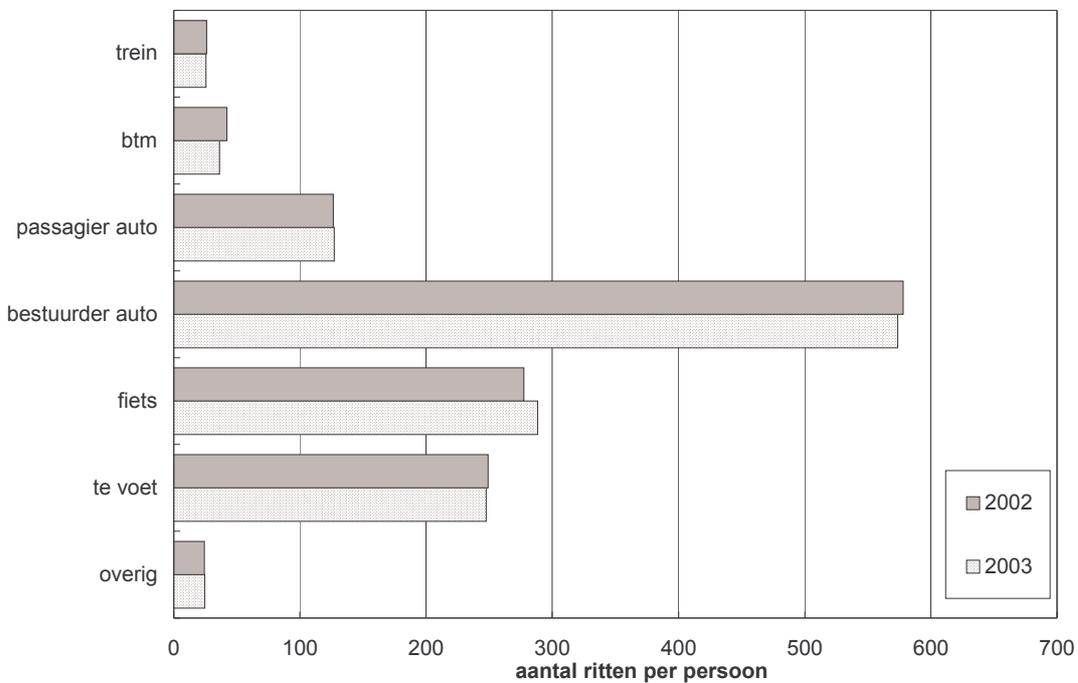
Samengevat kan er worden geconcludeerd dat de leeftijdscategorie 18-24 jaar zorgt voor een groei van het aantal bus/tram/metro ritten. De studenten reizen meer met bus/tram/metro

omdat alternatieve vervoermiddelen duurder worden, de niet-studenten reizen meer met bus/tram/metro vanwege economische motieven.

### 3.3 Leeftijdscategorie 25-49 jaar

De leeftijdscategorie 25-49 jaar bevat een groot aantal werkenden. In Figuur 5 is voor de groep 25-49 jarigen het totaal aantal ritten per persoon per jaar afgebeeld naar vervoermiddel.

**Figuur 5: Totaal aantal ritten per persoon per jaar voor de leeftijdscategorie 25-49 jaar naar vervoermiddel in 2002 en 2003**



Deze categorie verplaatst zich het meest per auto, als bestuurder. Het aantal bus/tram/metro ritten per persoon neemt af met 14% en het aantal fietsritten per persoon neemt toe met 4%. Waarschijnlijk is de toename van het fietsgebruik in 2003 ook veroorzaakt door de goede zomer van dat jaar.

In Tabel 9 is voor de groep 25-49 jarigen het motief per bus/tram/metro rit te zien.

**Tabel 9: Motief per btm rit voor de leeftijdscategorie 25-49 jaar**

<b>motief</b>	<b>2002 mln ritten</b>	<b>2003 mln ritten</b>	<b>relatieve verandering 2003 tov 2002</b>
<b>1 werk</b>	132,7	116,6	-12%
<b>2 onderwijs</b>	9,7	12,4	27%
<b>3 winkelen</b>	36,2	30,0	-17%
<b>4 visite</b>	24,4	19,9	-18%
<b>5 ontspanning/sport</b>	20,0	17,2	-14%
<b>6 zakelijk</b>	8,2	6,4	-22%
<b>7 overig</b>	19,0	15,6	-18%
<b>Totaal</b>	<b>250,4</b>	<b>218,1</b>	<b>-13%</b>

Het belangrijkste motief is werk, het aantal ritten met dit motief daalt met 12%. Totaal gezien is er sprake van een afname van het aantal bus/tram/metro ritten, maar het aantal ritten met het motief onderwijs stijgt. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de wat oudere studenten die in deze leeftijdscategorie vallen en zich meer met bus/tram/metro verplaatsen dan de werkenden.

In de categorie 25-49 jaar is ook de relatie tussen het huishoudinkomen en het aantal bus/tram/metro ritten onderzocht. De resultaten hiervan zijn dat er geen inkomensgroepen te onderscheiden zijn die een duidelijke relatie laten zien met het aantal bus/tram/metro ritten. Een oorzaak hiervan is waarschijnlijk dat deze leeftijdscategorie een vrije grote diverse groep is, om hier meer over te kunnen zeggen is nader onderzoek is vereist.

Samengevat kan er geconcludeerd worden dat zich in de categorie 25-49 jaar nog studenten bevinden die nog met bus/tram/metro reizen voor onderwijsdoeleinden. Voor de rest wordt in deze leeftijdscategorie vooral de auto gebruikt.

## 4 Conclusie

In 2003 is er sprake van een afname van het aantal ritten per persoon met bus/tram/metro. Deze afname is voornamelijk terug te vinden in de leeftijdsgroepen 12-17 jaar en 25-49 jaar en 65-80 jaar. Hier zijn een aantal mogelijke verklaringen voor te vinden die per leeftijdsgroep een andere invloed hebben. Er zijn in 2003 prijsstijgingen gerealiseerd die vanwege de economische recessie voor de lagere inkomensgroepen een sterke invloed hadden op het OV-gebruik. Vanwege de goede zomer in 2003 is de fiets een vaak gebruikt vervoermiddel geweest op de korte en middellange afstanden ten nadele van het OV.

Omdat over de hele linie het lijnenaanbod van het OV is verminderd is de kans groter dat reizigers naar alternatieve vervoerswijzen gaan zoeken. Dat is makkelijker te realiseren voor de hogere inkomens dan voor de lagere inkomens. In de leeftijdscategorie 25-49 jaar neemt het aantal bus/tram/metro ritten met motief werk af. In de leeftijdscategorie 18-24 jaar is er wel duidelijk sprake van een stijging van het aantal bus/tram/metro ritten. Dit heeft enerzijds te maken met de SOV-kaart, waarmee studenten gratis of tegen reductie reizen. Er wordt door deze groep meer met bus, tram en metro gereisd, omdat andere vervoerwijzen naar verhouding duurder worden. Door de economische recessie zullen meer reizigers in de leeftijdscategorie 18-24 jaar gebruik maken van het OV in plaats van de auto bij het woon-werk verkeer.

Traditioneel gaat bij de vervoerders veel aandacht uit naar de vraag *waar* de bus/tram/metro-reiziger reist en *wanneer* hij/zij deze verplaatsing maakt. Om de vervoervraag beter te kunnen begrijpen zal ook aandacht besteedt moeten worden aan de vragen *wie wanneer* reist met bus/tram/metro en *waarom*, dus om naar specifieke doelgroepen te kijken. In het licht van de toekomstige OV-chipkaart zou het interessant zijn om informatie over de achtergrond van de reiziger en tijdstip van de verplaatsing vast te leggen, zodat het voor vervoerbedrijven mogelijk is gericht op doelgroepen te sturen. Ook het gebruik van vaste jaarlijkse klantenpanels kan hierbij waardevolle inzichten opleveren. Omdat prijsstijgingen voor verschillende reizigersgroepen en verschillende motieven anders doorwerken zou hier in de tariefstructuur gebruik van kunnen worden gemaakt.

In deze verkennende studie is gebleken dat de afname van het aantal OV-verplaatsingen ook van andere factoren afhangt dan van aanbodfactoren. Hier zou in het vervolg bij de gunning van de concessie rekening mee kunnen worden gehouden. De vervoerder mag niet verantwoordelijk worden gesteld voor externe factoren, zoals inkomensontwikkelingen en weersomstandigheden.

## **5 Literatuurlijst**

- Mobiliteitsonderzoek Nederland, 1999-2003; CBS.
- WROOV-onderzoeken 2000, 2003; NEA Transportonderzoek- en opleiding B.V.