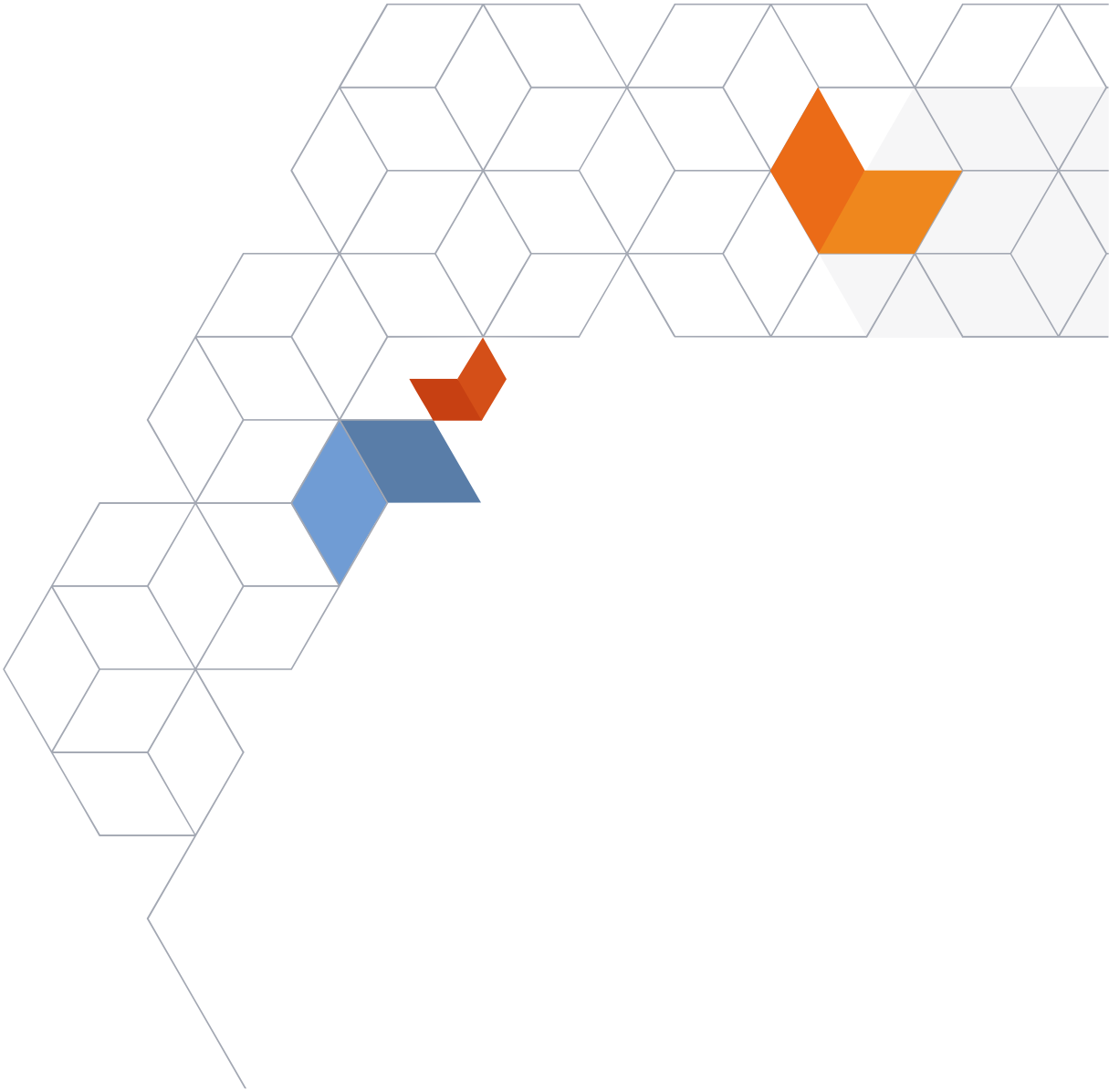
Rapportage herijking studentenreisproduct 2025 (publieksversie)

1 januari 2025 tot en met 31 december 2025



Panteia

significance
quantitative research

Rapportage herijking studentenreisproduct 2025 (publieksversie)

1 januari 2025 tot en met 31 december 2025

Auteurs
Eline Jonkers, Gerben Zwart, Marco Kouwenhoven, Wouter Kuhlman

Opdrachtgevers
Ministerie van OCW en KNV

Gepubliceerd
Zoetermeer, 8-7-2026

Projectnummer
11443

Versie
V1

Status
Definitief

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**5**
1.1	Achtergrond	5
1.2	Onderzoeksdoelstelling	5
1.3	Opzet document	6
2	**Verwerkingsmethodiek**	**7**
2.1	Globale aanpak	7
2.2	Bevindingen tijdens verwerking	8
2.3	Aantal transacties	9
3	**Kwaliteitscontrole**	**10**
4	**Resultaten op hoofdlijnen**	**11**
4.1	Aantal studenten	11
4.2	Reizigerskilometers totaal	11
4.3	Vrij reizen kilometers per cel	11
4.4	Vrij reizen kilometers per type vervoerder	13
4.5	Vrij reizen kilometers per type kaartsoort	13
4.6	Vrij reizen kilometers per type onderwijs	14
5	**Resultaten in detail**	**16**
6	**Vergelijking met de basiskilometers**	**18**
6.1	Resultaten per cel	19
7	**Volatiliteitsanalyse**	**21**
7.1	Resultaten totaal	21
7.2	Resultaten per type vervoerder, per onderwijstype en per regio	23
7.3	Conclusies volatiliteitsanalyse	23
8	**Conclusies**	**24**
9	**Bijlage 1: Kwaliteitsindicatoren**	**25**
9.1	Stap 1 – Transacties selecteren	25
9.1.1	Indicator Q1	25
9.1.2	Indicator Q2	26
9.1.3	Indicator Q3	26
9.1.4	Indicator Q4	26
9.2	Stap 2 – Ritten maken	27
9.2.1	Indicator Q5	27
9.3	Stap 3 – Afstanden bewerken	29

9.3.1	Indicator Q6	29
9.3.2	Indicator Q7	30
9.3.3	Indicator Q8	30
9.4	Stap 4 – Ritten classificeren	31
9.4.1	Indicator Q9	31
9.5	Stap 5 – Kenmerken toevoegen	32
9.5.1	Indicator Q10	32
9.5.2	Indicator Q11	34
9.5.3	Indicator Q12	36
9.6	Stap 6 – Optellen afstanden per cel en delen door aantal studenten	37
9.6.1	Indicator Q13	38
10	**Bijlage 2: Indeling vervoerscategorieën**	**40**
10.1	Treinvervoer	40
10.2	Bus/tram/metro/boot vervoer	40

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Sinds 1 januari 2010 geldt de huidige OV-overeenkomst, een privaatrechtelijke overeenkomst tussen het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en de Nederlandse Spoorwegen N.V. (NS), regionale spoorvervoerders (op dit moment vertegenwoordigd in de Vereniging Regionale Spoorvervoerders (VRS)), de Vereniging Studentenkaart Streekvervoer (VSS) en de Vereniging van Stedelijke Vervoerbedrijven (VSV) inzake een reisvoorziening voor studenten. Kern van de OV-overeenkomst is dat studenten tegen een gereduceerd tarief danwel vrij gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en dat de kosten hiervan worden gecompenseerd door OCW. Hiervoor gebruiken ze het studentenreisproduct (in deze rapportage ook wel aangeduid als studentenkaart).

In de OV-overeenkomst hebben partijen afgesproken periodiek (eenmaal per drie jaar) het reisgedrag van studenten te meten in een herijkingsonderzoek. Een gewijzigd reisgedrag kan leiden tot prijsaanpassingen van de door partijen overeengekomen vergoeding die OCW betaalt. Het vorige herijkingsonderzoek betrof de periode 1 juli 2023 t/m 30 juni 2024. OCW en de OV-bedrijven hebben besloten om anderhalf jaar later weer een herijkingsonderzoek uit te laten voeren over de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025. Dit is dus een uitzondering op de reguliere afspraak om eenmaal per drie jaar een herijkingsonderzoek uit te laten voeren.

Het onderzoek heeft geresulteerd in twee versies van de eindrapportage. Een interne versie, waarop OCW en de OV-bedrijven de herijkte vergoeding baseren, en een publieksversie. In de publieksversie wordt niet verwezen naar specifieke vervoerders en concessies. Waar nodig heeft dat geresulteerd in een geaggregeerde weergave van data. Dit beïnvloedt de validiteit van de data niet. De publieksversie geeft een accurate weergave van het reisgedrag van studenten met een studentenreisproduct.

1.2 Onderzoeksdoelstelling

Het doel van het onderzoek is het bepalen van het gebruik door studenten van het studentenreisproduct over de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025, uitgesplitst naar:

- Kaartsoort:
    - Weekkaart
    - Weekendkaart
- Type onderwijs dat de studenten volgen:
    - Hoger onderwijs (HO)
    - Beroeps Opleidende Leerweg (MBO) voor studenten van 18 jaar en ouder (BOL 18+)
    - Beroeps Opleidende Leerweg (MBO) voor studenten jonger dan 18 jaar (BOL 18-)

- Type vervoerder[1]:
    - NS treinvervoerders (NS)
    - Regionale treinvervoerders, verenigd in de VRS (Regionaal Spoor)
    - Streekvervoerders, verenigd in de VSS (Streek)
    - Stadsvervoerders, verenigd in de VSV (Stad)

In totaal levert dit een indeling in 24 categorieën op.

In het onderzoek is bepaald in welke van de categorieën die er voor de basiskilometers worden gehanteerd[2] er over de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025 een substantieel verschil is (meer dan 2,5%)[3] van het gemiddeld aantal gereisde kilometers per student ten opzichte van de basiskilometers.

Voor deze vergelijking is het essentieel dat de nieuwe resultaten vergelijkbaar zijn met eerdere resultaten. Daarom wordt het onderzoek uitgevoerd met dezelfde methodiek als in het vorige herijkingsonderzoek is gebruikt. Voor het onderzoek worden OV-chipkaarttransacties gebruikt.

1.3 Opzet document

Hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 betreffen de verantwoording. In hoofdstuk 2 staat de verwerkingsmethodiek globaal beschreven en de bevindingen tijdens de dataverwerking. Hoofdstuk 3 bevat de bevindingen van de uitgevoerde kwaliteitscontroles. In hoofdstuk 4 staan de resultaten op hoofdlijnen, zoals het aantal reizigerskilometers en de kilometers per student per cel. Hoofdstuk 5 bevat een aantal meer gedetailleerde uitsplitsingen van de resultaten. In hoofdstuk 6 wordt de vergelijking met de basiskilometers gemaakt. Hoofdstuk 7 bevat de uitkomsten van de volatiliteitsanalyse. Ten slotte staan in hoofdstuk 8 de conclusies. Bijlage 1 bevat de uitgebreide resultaten van de kwaliteitscontroles. Bijlage 2 bevat de indeling naar vervoerscategorieën.

De verwerkingsmethodiek die gebruikt is in het onderzoek is ongewijzigd ten opzichte van de vorige herijkingsonderzoeken en staat beschreven in het Panteia/Significance rapport “Verwerkingsmethodiek – Bijlage bij eindrapportage herijking studentenreisproduct 2021-2023” d.d. 22 november 2023.

[1] In deze publieksversie zijn de resultaten van NS en VRS samengevoegd tot type vervoerder ‘trein’.

[2] In de basiskilometers wordt niet met de genoemde 24 categorieën gewerkt. NS en de regionale treinvervoerders worden samengenomen in de categorie ‘Trein’, en voor type onderwijs BOL 18- worden de kaartsoorten week en weekend samengenomen. Dit betekent dat er voor de basiskilometers met 15 categorieën wordt gewerkt. Hiermee wordt aangesloten op de OV-overeenkomst tussen het ministerie van OCW en de OV-bedrijven en de wijze waarop de vergoeding wordt vastgesteld.

[3] In de reguliere situatie vindt de herijking van de kaartprijzen driejaarlijks plaats wanneer er sprake is van een mutatie van minimaal 5% ten opzichte van de basiskilometers. Omdat er hier sprake is van een korter tijdsbestek dan drie jaar tussen de herijkingen, is de marge navenant aangepast.

2 Verwerkingsmethodiek

In dit hoofdstuk staat de globale aanpak van de verwerkingsmethodiek. De volledige verwerkingsmethodiek die we gebruikt hebben in dit onderzoek staat beschreven in het Panteia/Significance rapport “Verwerkingsmethodiek – Bijlage bij eindrapportage herijking studentenreisproduct 2021-2023”. Voor eventuele correcties in verband met bijzondere situaties (zoals een staking in het OV of een tijdelijke sluiting van onderwijsinstellingen) maken wij gebruik van wat hierover is afgesproken in het document “Correctie in verband met bijzondere situaties“.

2.1 Globale aanpak

De uiteindelijke doelstelling van het herijkingsonderzoek is het gemiddelde aantal kilometers per student per cel. Dit kan eenvoudig bepaald worden door per cel het totaal aantal gereisde kilometers (boven de streep) te delen door het aantal studenten dat hoort tot die betreffende cel (onder de streep). Belangrijk hierbij is dat de kilometers (boven) betrekking op dezelfde definitie als van de studenten die onder de streep staan.

Voor dit doel is afgesproken dat we zo goed mogelijk aansluiten bij de financiële afrekening tussen OCW en de OV bedrijven. Hierbij gaat het om studenten die in een maand reisrecht hebben en minimaal 9 dagen in het bezit zijn geweest van het studentenreisproduct.

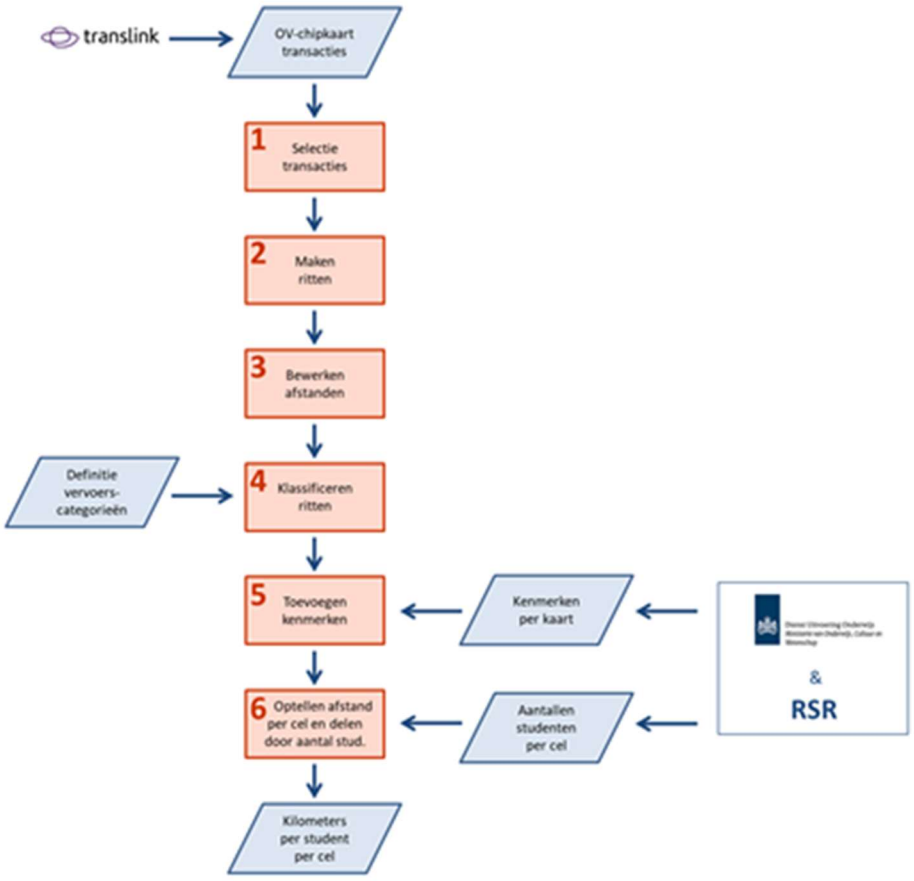
Voor het bepalen van het totaal aantal gereisde kilometers levert Translink alle chipkaarttransacties die in de onderzoeksperiode gemaakt zijn op de productcodes van het studentenreisproduct. De OV-chipkaartnummers in dit databestand zijn versleuteld. DUO en RSR leveren een bestand waarbij per OV-chipkaartnummer (dat op dezelfde manier versleuteld is) en per maand aangegeven staat of de betreffende student wel/geen reisrecht had, het product wel/niet minimaal 9 dagen in bezit had en op welk studieniveau de betreffende student studeert (HO, BOL, BOL 18-). Na koppeling van beide bestanden kan het totaal aantal gereisde kilometers per cel worden bepaald.

RSR en DUO leveren tevens een bestand met het totaal aantal studenten per cel, onderverdeeld naar wel/niet reisrecht, wel/niet minimaal 9 dagen in bezit en studieniveau. Op basis van het totaal aantal gereisde kilometers per cel en het aantal studenten per cel kan het gemiddeld aantal gereisde kilometers per cel worden bepaald.

Een belangrijk voordeel van deze aanpak is dat de anonimiteit van de kaarthouders gewaarborgd blijft. Er vindt geen koppeling plaats met andere persoonsgegevens. Wanneer een student tussentijds zijn studentenreisproduct overzet naar een andere chipkaart met een ander nummer, kan (en hoef t) dit door de onderzoekers niet aan elkaar gekoppeld te worden.

In de verwerking van de data wordt een uitsplitsing gemaakt naar NS, VRS, VSV en VSS.

In Figuur 1 staat het stroomschema met de volgorde van de stappen in de verwerking van de data.



Figuur 1: Stroomschema met de stappen in de verwerking van de data.

2.2 Bevindingen tijdens verwerking

Tijdens de verwerking is er een aantal bevindingen gedaan bij de controle door de vervoerders op de gegevens. Door middel van het bekijken van gedetailleerdere bestanden (bijvoorbeeld per dag) en het doornemen van de gegevens met de vervoerder en het projectteam, is hier altijd een verklaring voor gevonden. Een keer had het te maken met oudere transacties die door de vervoerder niet meer verwerkt werden, een keer had het te maken met cross-border transacties en een paar keer had het te maken met transacties die door Translink in een andere categorie waren ingedeeld dan de vervoerder had gedacht. Uiteindelijk is alles naar tevredenheid besproken en was er geen nieuwe levering door Translink nodig.

2.3 Aantal transacties

Voor de analyse over het hele herijkingsjaar 2025 hebben we in totaal ongeveer 547 miljoen transacties via Translink ontvangen. Deze zijn vertaald naar 276 miljoen ritten. De gemiddelde ritafstand, over alle modaliteiten, bedroeg circa 17,6 kilometer.
Van het totaal aantal reizigerskilometers bedroeg 88,9% vrij-reizen kilometers.
De transacties waren gekoppeld aan 1,33 miljoen unieke kaarten. Het aantal kaarten is groter dan het (gemiddeld) aantal studenten omdat er gedurende een jaar instroom en uitstroom van studenten is, en studenten soms meerdere kaarten over een periode van een jaar in gebruik hebben.

3 Kwaliteitscontrole

Voor de kwaliteitscontrole zijn 13 sets van indicatoren opgesteld, die elk een aantal subindicatoren omvatten, verspreid over alle stappen van het verwerkingsproces. Het berekenen en bestuderen van de indicatoren waarborgt de kwaliteit van de aangeleverde data en de deelprocessen van de verwerking.
In Bijlage 1 zijn de uitgebreide resultaten van alle indicatoren en sub-indicatoren te vinden.

De meeste controles vinden plaats per kwartaal. Voor sommige indicatoren wordt een vergelijking gemaakt met het kwartaal ervoor om wijzigingen te constateren. Wanneer seizoenseffecten een goede vergelijking in de weg staan, wordt de vergelijking gemaakt met hetzelfde kwartaal in een eerder jaar.

Dit hoofdstuk beschrijft kort de belangrijkste bevindingen van de kwaliteitscontrole. Hierbij gaan we vooral in op de uitkomsten van de kwaliteitsindicatoren die niet aan de criteria voldoen.

De bevindingen vanuit de kwaliteitscontrole zijn:

- Er is een zeer klein aantal kilometers geregistreerd op CBO (cross border)-transacties bij vervoerders anders dan Transdev[4]. De aantallen zijn verwaarloosbaar.
- Er waren 20 concessies die een substantieel ander aantal transacties lieten zien dan in het kwartaal ervoor. In alle gevallen was hiervoor een plausibele verklaring, zoals een seizoenseffect, concessieoverdracht of werkzaamheden.
- Er wordt meer dan volgens het criterium is toegestaan gebruik gemaakt van de meest onnauwkeurige methode om ontbrekende afstanden in te vullen. Tijdens corona lag het percentage nog hoger. De oorzaak is voornamelijk het gebruik van de “onbekende lijn” code.

Samenvattend kunnen we stellen dat de verwerkingsprocedure soepel is verlopen. Weliswaar zijn er een paar aandachtspunten, maar in het algemeen geven de indicatoren voldoende aanleiding om de kwaliteit te vertrouwen.

[4] De kilometers geregistreerd op de CBO-transacties van Transdev worden meegenomen in het onderzoek. CBO-transacties van overige vervoerders worden niet meegenomen. Dit is conform eerdere afspraken.

4 Resultaten op hoofdlijnen

4.1 Aantal studenten

Het gemiddeld aantal studenten dat per maand in de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025 minimaal 9 dagen in het bezit was van het studentenreisproduct, is 776.143.

4.2 Reizigerskilometers totaal

In Tabel 1 staan de aantallen reizigerskilometers per vervoerwijze en voor vrij reizen en gereduceerd tarief.

Tabel 1: Reizigerskilometers (x 1 miljoen) studentenreisproduct voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025, naar vervoerwijze en uitgesplitst naar vrij reizen en gereduceerd tarief.

	Vrij	Reductie	Totaal
Trein	3.200,6	427,8	3.628,4
	88,2%	*11,8%*	*100,0%*
BTM	1.095,4	107,7	1.203,1
	91,0%	*9,0%*	*100,0%*
Totaal	4.296,0	535,5	4.831,5
	88,9%	*11,1%*	*100,0%*

4.3 Vrij reizen kilometers per cel

OCW en de OV-bedrijven hebben afspraken gemaakt op het niveau van het type vervoerder, kaartsoort en type onderwijs. Dit levert een indeling in 24 categorieën op (de cellen). In Tabel 2 hebben we de resultaten op het niveau van de 24 cellen gepresenteerd (waarbij NS en VRS zijn samengevoegd tot ‘trein’), voor het herijkingsjaar. Daarnaast hebben we ook de resultaten opgenomen voor BOL 18-weekkaart + weekendkaart, om aan te sluiten bij de afspraken tussen OCW en de vervoerders én om aan te sluiten bij de vorige herijkingsonderzoeken.

In Tabel 3 zijn de gecombineerde resultaten van VSV en VSS tot de categorie ‘BTM’ opgenomen.

Tabel 2: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, uitgesplitst, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Type vervoerder	Kaartsoort	Type onderwijs	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per jaar
Trein	Week	BOL 18-	350,4	105.370	3.325
		BOL 18+	494,8	172.246	2.872
		HO	2.125,0	442.757	4.799
	Weekend	BOL 18-	2,1	1.378	1.556
		BOL 18+	5,2	2.787	1.862
		HO	223,1	51.606	4.324
	Wk+wknd	BOL 18-	352,5	106.747	3.302
VSV	Week	BOL 18-	52,8	105.370	502
		BOL 18+	77,5	172.246	450
		HO	215,3	442.757	486
	Weekend	BOL 18-	0,1	1.378	52
		BOL 18+	0,2	2.787	57
		HO	4,7	51.606	90
	Wk+wknd	BOL 18-	52,9	106.747	496
VSS	Week	BOL 18-	183,4	105.370	1.740
		BOL 18+	193,1	172.246	1.121
		HO	354,0	442.757	800
	Weekend	BOL 18-	0,3	1.378	212
		BOL 18+	0,6	2.787	208
		HO	12,9	51.606	250
	Wk+wknd	BOL 18-	183,7	106.747	1.720

Tabel 3: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, uitgesplitst voor BTM (optelling van VSV en VSS), voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Type vervoerder	Kaartsoort	Type onderwijs	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per jaar
BTM	Week	BOL 18-	236,2	105.370	2.242
		BOL 18+	270,6	172.246	1.571
		HO	569,3	442.757	1.286
	Weekend	BOL 18-	0,4	1.378	265
		BOL 18+	0,7	2.787	265
		HO	17,5	51.606	340
	Wk+wknd	BOL 18-	236,6	106.747	2.216

4.4 Vrij reizen kilometers per type vervoerder

Als we de resultaten per cel, zoals hiervoor gepresenteerd, per type vervoerder bij elkaar tellen dan kunnen we het totaal aantal vrij reizen kilometers per type vervoerder berekenen.

Tabel 4: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, per type vervoerder, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Type vervoerder	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per jaar
Trein	3.200,6	776.143	4.124
VSV	350,5	776.143	452
VSS	744,2	776.143	959
Totaal	4.295,3	776.143	5.534

4.5 Vrij reizen kilometers per type kaartsoort

Als we de resultaten per cel, zoals hiervoor gepresenteerd, per kaartsoort bij elkaar tellen dan kunnen we het totaal aantal vrij reizen kilometers per kaartsoort berekenen.

Tabel 5: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, per kaartsoort, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Kaartsoort	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per jaar
Weekkaart	4046,2	720.372	5.617
Weekendkaart	249,1	55.771	4.466
Totaal	4295,3	776.143	5.534

In de tabel hieronder staan de vrij reizen kilometers per kaartsoort uitgesplitst naar vervoerwijze (trein en BTM).

Tabel 6: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen) naar vervoerwijze en aantal studenten, per kaartsoort, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

	Trein	BTM	Totaal	Aantal studenten
Week	2.970,1	1.076,0	4.046,2	720.372
	92,8%	*98,3%*	*94,2%*	*92,8%*
Weekend	230,5	18,6	249,1	55.771
	7,2%	*1,7%*	*5,8%*	*7,2%*
Totaal	3.200,6	1.094,7	4.295,3	776.143
	100,0%	*100,0%*	*100,0%*	*100,0%*

Van de 776.143 studenten met een studentenreisproduct heeft 92,8% een weekkaart. Deze groep legt 92,8% van de treinkilometers van alle studenten met een studentenreisproduct af en 98,3% van alle bus/tram/metrokilometers.

4.6 Vrij reizen kilometers per type onderwijs

Als we de resultaten per cel, zoals hiervoor gepresenteerd, per type onderwijs bij elkaar tellen dan kunnen we het totaal aantal vrij reizen kilometers per type onderwijs berekenen.

Tabel 7: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, per kaartsoort, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Type onderwijs	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per jaar
BOL 18-	589,1	106747	5.518
BOL 18+	771,2	175033	4.406
HO	2934,9	494363	5.937
Totaal	4295,3	776.143	5.534

In de tabel hieronder staan de vrij reizen kilometers per onderwijstype uitgesplitst naar vervoerwijze (trein en BTM).

Tabel 8: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen) naar vervoerwijze en aantal studenten, per onderwijstype, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

	Trein	BTM	Totaal	Aantal studenten
BOL 18-	352,5	236,6	589,1	106.747
	11,0%	*21,6%*	*13,7%*	*13,8%*
BOL 18+	500,0	271,3	771,2	175.033
	15,6%	*24,8%*	*18,0%*	*22,6%*
HO	2.348,1	586,8	2.934,9	494.363
	73,4%	*53,6%*	*68,3%*	*63,7%*
Totaal	3.200,6	1.094,7	4.295,3	776.143
	100,0%	*100,0%*	*100,0%*	*100,0%*

Bijna 14% van de studenten met een studentenreisproduct volgt een BOL-opleiding en is jonger dan 18 jaar. Deze groep maakt ook ongeveer 14% van de OV-kilometers.
Een kleine 23% van de studenten met een studentenreisproduct volgt een BOL-opleiding en is 18 jaar of ouder. Deze groep maakt 18% van de OV-kilometers.
En bijna 64% van de studenten met een studentenreisproduct volgt een HBO- of WO-opleiding. Deze groep maakt ruim 68% van de OV-kilometers.

5 Resultaten in detail

Dit hoofdstuk bevat extra uitsplitsingen naar achtergrondkenmerken, en ook gegevens over het aantal ritten.

Tabel 9: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal ritten (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, per kaartsoort, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Kaartsoort	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal ritten (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per jaar
Weekkaart	4.046,9	238,7	720.372	5.618
Weekendkaart	249,1	5,8	55.771	4.466
Totaal	4.296,0	244,5	776.143	5.535

Tabel 10: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal ritten (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, per maand, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Maand	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal ritten (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per maand
2025-01	395,0	23,3	776.143	509
2025-02	401,2	23,0	776.143	517
2025-03	418,7	24,3	776.143	539
2025-04	372,4	20,9	776.143	480
2025-05	372,4	20,8	776.143	480
2025-06	292,0	17,3	776.143	376
2025-07	124,2	6,4	776.143	160
2025-08	97,2	4,6	776.143	125
2025-09	535,4	29,9	776.143	690
2025-10	469,9	26,9	776.143	605
2025-11	448,8	25,7	776.143	578
2025-12	368,8	21,2	776.143	475
Totaal	4.296,0	244,5	776.143	

Tabel 11: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal ritten (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, per type onderwijs, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Type onderwijs	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal ritten (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per jaar
BOL 18-	589,2	44,6	106.747	5.520
BOL 18+	771,4	56,2	175.033	4.407
HO	2.935,4	143,7	494.363	5.938
Totaal	4.296,0	244,5	776.143	5.535

Tabel 12: Vrij reizen kilometers (x 1 miljoen), aantal ritten (x 1 miljoen), aantal studenten en km per student, per tijdvak, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025.

Tijdvak	Reizigerskm (x 1 miljoen)	Aantal ritten (x 1 miljoen)	Aantal studenten	Km per student per tijdvak
04:00-06:59	60,2	2,5	776.143	78
07:00-07:59	256,9	12,7	776.143	331
08:00-08:59	412,1	25,1	776.143	531
09:00-11:59	783,6	46,0	776.143	1.010
12:00-14:59	890,7	54,0	776.143	1.148
15:00-15:59	350,7	21,2	776.143	452
16:00-16:59	371,8	21,6	776.143	479
17:00-17:59	354,3	19,8	776.143	456
18:00-19:59	384,1	19,4	776.143	495
20:00-23:59	387,5	20,0	776.143	499
24:00-03:59	44,0	2,1	776.143	57
Totaal	4.296,0	244,5	776.143	5.535

6 Vergelijking met de basiskilometers

In onderstaande tabel staat een vergelijking van de kilometers per student in 2025 (1 januari 2025 tot en met 31 december 2025) met de basiskilometers. In de laatste kolommen is aangegeven wat het verschil is (2025 als percentage van de basiskilometers), en of het verschil groter is dan 2,5%. Onder de tabel staan de bevindingen.

Tabel 13: Kilometers per student, voor 2025 (1 januari 2025 t/m 31 december 2025) en de basiskilometers, en de verhouding daartussen (2025 als percentage van de basiskilometers).

Type vervoer-der	Kaart-soort	Type onderwijs	Basisjaar	Basiskms	Km per student 2025	Verschil 2025 t.o.v. basiskms	Verschil groter dan 2,5%[5]
Trein	Week	BOL 18+	'23/'24	3.025,4	2.872,4	94,9%	X
		HO	'22/'23	5.000,2	4.799,5	96,0%	X
	Weekend	BOL 18+	'23/'24	1.929,6	1.861,9	96,5%	X
		HO	'22/'23	4.492,6	4.323,5	96,2%	X
	Wk+wknd	BOL 18-	'23/'24	3.482,3	3.302,3	94,8%	X
VSV	Week	BOL 18+	'22/'23	479,1	449,9	93,9%	X
		HO	'23/'24	492,3	486,3	98,8%	
	Weekend	BOL 18+	'23/'24	58,6	56,8	96,8%	X
		HO	'23/'24	94,0	90,2	96,0%	X
	Wk+wknd	BOL 18-	'23/'24	516,3	495,7	96,0%	X
VSS	Week	BOL 18+	'23/'24	1.168,7	1.120,8	95,9%	X
		HO	'22/'23	837,3	799,5	95,5%	X
	Weekend	BOL 18+	'23/'24	231,3	208,2	90,0%	X
		HO	'23/'24	268,5	249,6	92,9%	X
	Wk+wknd	BOL 18-	'23/'24	1.773,4	1.720,4	97,0%	X

Als we kijken naar 2025 als percentage van de basiskilometers voor wat betreft het aantal kilometers per student, dan ligt dit voor de verschillende cellen tussen de

[5] In de reguliere situatie vindt de herijking van de kaartprijzen driejaarlijks plaats wanneer er sprake is van een mutatie van minimaal 5% ten opzichte van de basiskilometers. Omdat er hier sprake is van een korter tijdsbestek dan drie jaar tussen de herijkingen, is de marge navenant aangepast.

90,0% en 98,8%. Er is niet een duidelijke lijn te zien voor de verschillende vervoerscategorieën, onderwijstypes en type kaarten.

Op een categorie na wijkt het verschil in kilometers per student voor de periode 2025 meer dan 2,5% af van de basiskilometers, en altijd gaat het om een daling. Alleen voor de categorie VSV Week HO geldt dit niet.

6.1 Resultaten per cel

Om meer inzicht te geven, staat in deze paragraaf een tabel met de uitsplitsing naar alle cellen (waarbij NS en VRS zijn samengevoegd tot 'trein'). Deze tabel is in feite een uitbreiding van Tabel 2. De kilometers per student van 2025 worden vergeleken met de kilometers per student van 2023/2024.

Tabel 14: Kilometers per student, voor de periode 1 januari 2025 t/m 31 december 2025 en de periode 1 juli 2023 t/m 30 juni 2024, en het verschil daartussen (2025 als percentage van 2023/2024).

Type vervoerder	Kaartsoort	Type onderwijs	Km per student 2023/2024	Km per student 2025	2025 als % van 2023/2024
Trein	Week	BOL 18-	3.506,6	3.325,2	94,8%
		BOL 18+	3.025,4	2.872,4	94,9%
		HO	4.980,5	4.799,5	96,4%
	Weekend	BOL 18-	1.549,3	1.555,9	100,4%
		BOL 18+	1.929,6	1.861,9	96,5%
		HO	4.528,6	4.323,5	95,5%
	Wk+wknd	BOL 18-	3.482,3	3.302,3	94,8%
VSV	Week	BOL 18-	522,1	501,5	96,1%
		BOL 18+	473,7	449,9	95,0%
		HO	492,3	486,3	98,8%
	Weekend	BOL 18-	53,1	52,4	98,5%
		BOL 18+	58,6	56,8	96,8%
		HO	94,0	90,2	96,0%
	Wk+wknd	BOL 18-	516,3	495,7	96,0%
VSS	Week	BOL 18-	1.793,1	1.740,2	97,0%
		BOL 18+	1.168,7	1.120,8	95,9%
		HO	833,6	799,5	95,9%
	Weekend	BOL 18-	210,9	212,4	100,7%
		BOL 18+	231,3	208,2	90,0%
		HO	268,5	249,6	92,9%

	Wk+wknd	BOL 18-	1.773,4	1.720,4	97,0%
Totaal			5.750,2	5.534,1	96,2%

7 Volatiliteitsanalyse

In de volatiliteitsanalyse kijken we naar de schommelingen in het reisgedrag van studenten. We vergelijken het reisgedrag in de onderzoeksperiode (het gemiddeld aantal gereisde kilometers per student per dag) met een referentieniveau. De volatiliteitsanalyse is voor het eerst uitgevoerd tijdens de coronaperiode, om een goed beeld te krijgen van de veranderingen in het reisgedrag.

Voor deze volatiliteitsanalyse is het referentieniveau gebaseerd op het reisgedrag van studenten in 2023/2024. Het onderwijstype wordt ook meegenomen in het referentieniveau.

Het referentieniveau hebben we gebaseerd op het waargenomen gebruik in 2023/2024. Vervolgens is het specifieke effect van feest- en vakantieperiodes vastgesteld, die niet in elk jaar op dezelfde dag vallen. Ook is het effect van stakingsdagen in 2023/2024 vastgesteld. Rekening houdend met deze specifieke effecten kan een verwachtingswaarde voor elke toekomstige dag (en voor elke kaartsoort, regio en onderwijstype) worden gemaakt. Door het werkelijke gebruik te vergelijken met de verwachtingswaarde, wordt een scherp beeld verkregen in hoeverre het werkelijke gebruik afwijkt van het normale gebruik. Deze methode geeft een beter beeld dan alleen een analyse op de ruwe data, omdat allerlei andere effecten die ook leiden tot volatiliteit eruit zijn gefilterd.

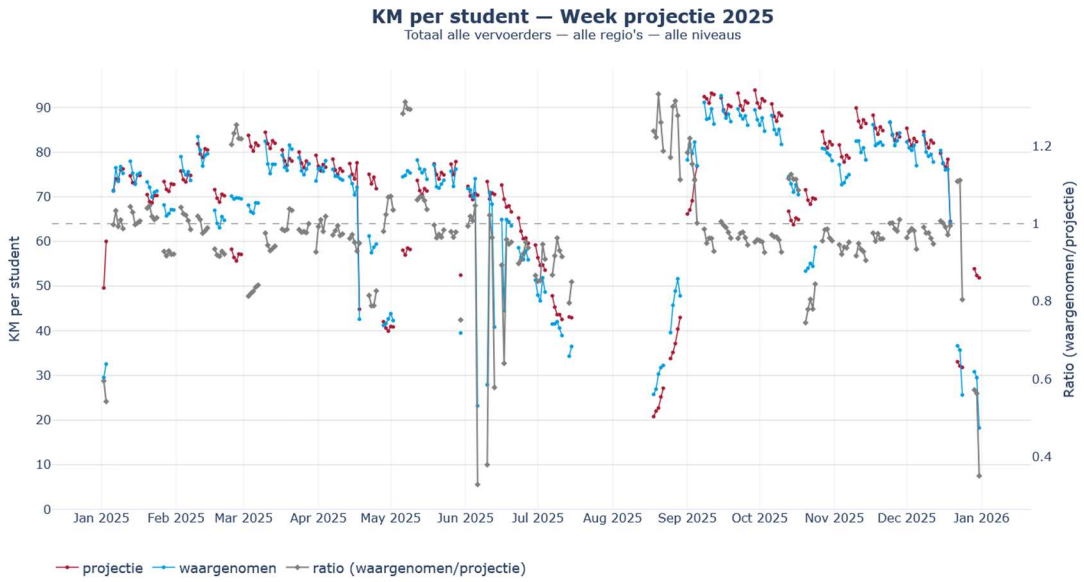
De referentie veronderstelt dat de gemiddelde student van 2023/2024 dezelfde is als de gemiddelde student van 2025, maar dat hoeft natuurlijk niet zo te zijn.

7.1 Resultaten totaal

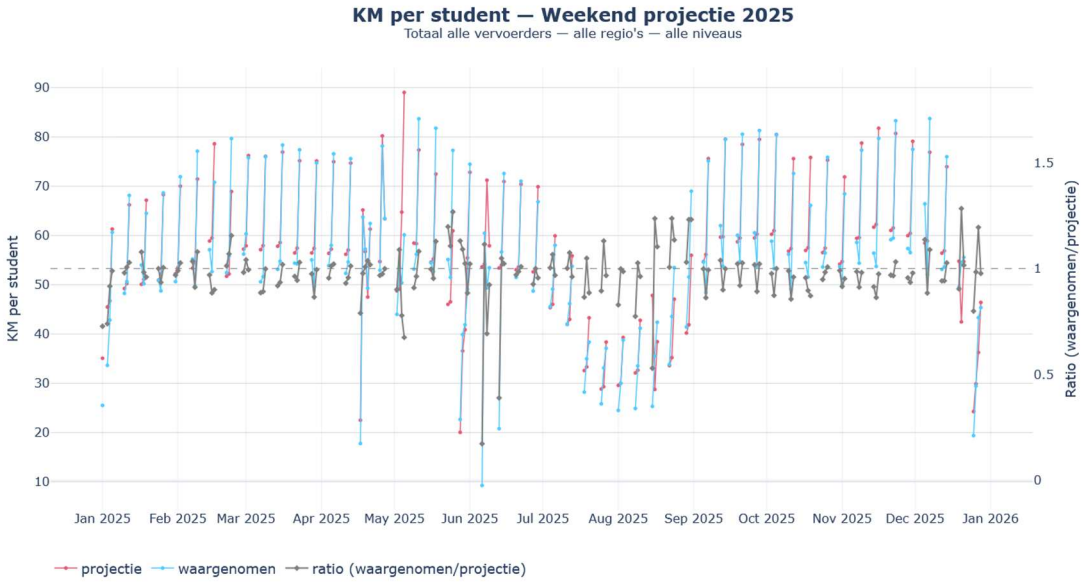
Figuur 2 op de volgende pagina geeft voor de periode van 1 januari 2025 t/m 31 december 2025 voor de weekkaart de verwachting weer van de kilometers per student per dag (rode lijn) en de waargenomen kilometers per student per dag (lichtblauwe lijn). Daarnaast is de ratio weergegeven tussen de waargenomen kilometers per student per dag en de referentiewaarde (grijze lijn).

Als we in Figuur 2 met het weekkaart-totaal kijken, dan zien we dat de realisatie vaak onder de verwachting ligt, met uitzondering van eind augustus (dan ligt de realisatie juist hoger dan de verwachting). In juni zijn er uitschieters te zien die te maken hebben met stakingsdagen van de NS.

Figuur 3 is eenzelfde soort figuur maar dan voor de weekendkaart. Ook hier ligt de realisatie vaak onder de verwachting, met uitzondering van eind augustus. En ook hier zijn er in juni uitschieters te zien die te maken hebben met stakingsdagen van de NS.



Figuur 2: Voor de weekkaart in heel Nederland het aantal kilometers per student per dag: verwachting (rode lijn), realisatie (lichtblauwe lijn) en de ratio daartussen (grijze lijn), voor de periode 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025.



Figuur 3: Voor de weekendkaart in heel Nederland het aantal kilometers per student per dag: verwachting (rode lijn), realisatie (lichtblauwe lijn) en de ratio daartussen (grijze lijn), voor de periode 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025.

7.2 Resultaten per type vervoerder, per onderwijstype en per regio

De resultaten zijn ook bekeken per type vervoerder, per onderwijstype en per regio. Dezelfde effecten als in Figuur 2 en Figuur 3 zijn te zien, maar soms zijn er verschillen tussen subgroepen.
Tussen de type vervoerders zijn verschillen te zien. De realisatie van de categorie 'Trein' ligt wat meer onder de verwachting dan die van VSS en VSV.
Tussen de onderwijstypen zijn kleine verschillen te zien. Voor de weekkaart ligt het HO net wat hoger dan het MBO als het gaat om de vergelijking van de realisatie met de verwachting. Voor de weekendkaart ligt het MBO 18- juist weer hoger.
Bij de resultaten per regio zijn er voor de weekkaart kleine verschillen te zien. Voor de weekendkaart zijn de verschillen wat groter. Het reisgedrag in de provincie Noord-Holland (plus Almere) ligt veel hoger dan dat van de andere regio's.

7.3 Conclusies volatiliteitsanalyse

Wat kunnen we in z'n totaliteit nu zeggen over de volatiliteit in 2025, zowel binnen de meetperiode als ten opzichte van 2023/2024? Er is spreiding te zien binnen de meetperiode voor de weekkaart. Er zijn aardige verschillen te zien tussen het einde van een collegeperiode / schooljaar en het begin. Ook zijn de vakantieperiodes en de stakingsdagen van de NS afwijkend. Voor de weekendkaart is er minder spreiding te zien; alleen vakantieperiodes en de stakingsdagen wijken af.
Ten opzichte van 2023/2024 zijn er ook verschillen. Er is over het algemeen minder gereisd. Voor Trein is dat effect sterker dan voor BTM.

8 Conclusies

In deze eindrapportage staan de resultaten van het onderzoek naar het reisgedrag van studenten in de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025. Voor het onderzoek is dezelfde verwerkingsmethodiek gebruikt als in vorige herijkingsonderzoeken.

In totaal zijn er ongeveer 547 miljoen transacties via Translink ontvangen. Deze zijn in de verwerkingsstap vertaald naar 276 miljoen ritten. De verwerkingsprocedure is soepel verlopen en de kwaliteitsindicatoren geven aanleiding om de kwaliteit te vertrouwen. Alle indicatoren die niet voldoen aan de criteria zijn onderzocht. Hiervoor is altijd een bevredigende verklaring en dit geeft geen aanleiding tot verdere actie.

Voor alle 24 cellen (2 kaartsoorten x 4 typen vervoerders x 3 typen onderwijs) zijn de vrij reizen kilometers per student voor de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025 bepaald. Verschillende uitsplitsingen zijn te vinden in Hoofdstuk 4 en Hoofdstuk 5.

Als we kijken naar 2025 als percentage van de basiskilometers voor wat betreft het aantal kilometers per student, dan ligt dat voor de verschillende cellen tussen de 90,0% en 98,8%. Voor de trein liggen de percentages tussen de 94,8% en 96,5%. Voor VSV liggen de percentages tussen de 93,9% en 98,8%. Voor VSS is er een grote spreiding en liggen de percentages tussen de 90,0% en 97,0%.
Op een categorie na wijkt het verschil in kilometers per student voor de periode 2025 2,5% (de helft van 5%) of meer af van de basiskilometers. De enige categorie waarvoor de afwijking kleiner is, is VSV Week HO. Voor alle andere categorieën moeten de basiskilometers gecorrigeerd worden.

Voor de volatiliteitsanalyse hebben we in dit onderzoek een nieuwe referentie vastgesteld, gebaseerd op 2023/2024. Er is spreiding te zien binnen de meetperiode voor de weekkaart. Er zijn aardige verschillen te zien tussen het einde van een collegeperiode / schooljaar en het begin. Ook zijn de vakantieperiodes en de stakingsdagen van de NS afwijkend. Voor de weekendkaart is er minder spreiding te zien; alleen vakantieperiodes en de stakingsdagen wijken af.
Ten opzichte van 2023/2024 zijn er ook verschillen. Er is over het algemeen minder gereisd. Voor de categorie Trein is dat effect nog wat sterker.

9 Bijlage 1: Kwaliteitsindicatoren

Deze bijlage beschrijft de resultaten van de kwaliteitscontrole. In elk van de zes hoofdstappen van het verwerkingsproces (zie Figuur 1 in paragraaf 2.1) zijn een aantal kwaliteitsindicatoren gedefinieerd. In de volgende paragrafen worden de betreffende indicatoren besproken.

9.1 Stap 1 – Transacties selecteren

Stap 1 omvat vier sets van indicatoren waarmee de juiste selectie van transacties wordt gewaarborgd.

9.1.1 Indicator Q1

Indicator Q1 betreft een eerste check op de levering van Translink.

Indicator Q1.1: het aantal transacties dat ontvangen is van Translink en die buiten de onderzoeksperiode vallen.
Indicator Q1.2: het aantal transacties dat ontvangen is van Translink en die niet de gevraagde productcodes betreffen.
Indicator Q1.3: het aantal transacties van de gevraagde productcodes dat geen check-in, check-out of cross-border transactie betreft.
Indicator Q1.4: het aantal kilometers in CBO-transacties geregistreerd bij vervoerders anders dan bij TransDev

Criterium: indicator Q1.1 moet gelijk aan 0 zijn.
Criterium: indicator Q1.2 moet gelijk aan 0 zijn.
Criterium: indicator Q1.3 moet gelijk aan 0 zijn.
Criterium: indicator Q1.4 moet gelijk aan 0 zijn.

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
1.1	Transacties buiten onderzoeksperiode	2678		0		0		0	
1.2	Transacties buiten gevraagde productcodes	0	0	0	0	0	0	0	0
1.3	Transacties van een afwijkend type	0	0	0	0	0	0	0	0
1.4	Kilometers in cross-border transacties (niet TransDev)	4905	10509	0	0	1184	892	347	298

Er zijn een gering aantal CBO (cross border)-transacties met kilometers gevonden. Dit komt elk kwartaal voor. Het aantal kilometers op die transacties is laag.

9.1.2 Indicator Q2

Indicator Q2 betreft de controle van het aantal transacties per vervoerbedrijf:

> *Indicator Q2.1, Q2.2, Q2.3, … : indicator die aangeeft of vervoerbedrijf 1, 2, 3, … heeft aangegeven dat het aantal transacties wel (=1) of niet (=-1) overeenkomt met de eigen administratie, dan wel dat er geen reactie van het vervoerbedrijf ontvangen is (= 0)*
>
> *Criterium: indicator Q2.1, Q2.2, Q2.3, … moet 0 of 1 zijn.*

Indicator Q2 voldoet aan de criteria. Op een na hebben alle vervoerbedrijven gereageerd op het voorgelegde aantal transacties, en de ontvangen reacties zijn allemaal positief.

9.1.3 Indicator Q3

Indicator Q3 betreft een controle op het aantal niet-unieke transacties:

> *Indicator Q3.1: indicator die het aantal niet-unieke transacties weergeeft als percentage van het totaal aantal transacties.*
>
> *Indicator Q3.2: indicator die het aantal niet-unieke transacties weergeeft waarvan niet duidelijk is dat er eentje beter is dan de andere(n) als percentage van het totaal aantal transacties.*
>
> *Criterium: indicator Q3.1 moet kleiner zijn dan 0,01%*
>
> *Criterium: indicator Q3.2 moet kleiner zijn dan 0,001%*

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
3.1a	Niet-unieke transacties (in %)	$6\cdot10^{-5}$	$5\cdot10^{-5}$	$4\cdot10^{-5}$	$1\cdot10^{-4}$	$1*10^{-4}$	$2*10^{-4}$	$3*10^{-4}$	$2*10^{-4}$
3.1b	zonder settlement datum	$6\cdot10^{-5}$	$5\cdot10^{-5}$	$4\cdot10^{-5}$	$1\cdot10^{-4}$	$1*10^{-4}$	$2*10^{-4}$	$3*10^{-4}$	$2*10^{-4}$
3.2	Niet eenduidig betere transacties (in %)	0	0	0	0	0	0	0	0

Er is een zeer klein aantal niet-unieke transacties, waardoor het criterium voor niet-unieke transacties wordt gehaald.

9.1.4 Indicator Q4

Indicator Q4 betreft een controle op het aantal transacties per concessie:

Indicator Q4.1: indicator die aangeeft voor hoeveel concessie_id's in combinatie met modal type het aantal transacties meer dan 25 % afwijkt van het vorige kwartaal.

Criterium: indicator Q4.1 moet gelijk aan 0 zijn.

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
4.1	Aantal concessies met >25% afwijking tov vorige kwartaal	9	12	15	5	-	7	3	10

In deze onderzoeksperiode hebben 20 concessies afwijkende aantallen, allemaal met een logische verklaring: werkzaamheden (4 keer), seizoenseffecten (7 keer), hernummering van concessies (5 keer) en een concessiewijziging (4 keer).

In de tabel hieronder is aangegeven welke concessies in welk kwartaal afwijkende aantallen hebben, met de bijbehorende verklaring.

Concessie	Herijking 2023/24				Herijking 2025				Classificering
	22K3	22K4	23K1	23K2	25K1	25K2	25K3	25K4	
Connexxion, Park Shuttle									Seizoenseffect
Nijmegen, gedeelde lijn						x			Seizoenseffect
Waterbus/Blue Amigo, Waterbus/Aqualiner	x	x		x		x		x	Seizoenseffect
Arriva Waddeneilanden	x	x		x					Seizoenseffect
Arriva Interliner	x	x		x					Seizoenseffect
Keolis, Veluwe Zuid						x	x	xx	Seizoenseffect
HTM, bus op tramlijn	x					x	x	x	Werkzaamheden
HTM, ontbrekende concessiecode	x			x					Hernummering (tijdelijke afwijking)
RET, bus op tramlijn	x	x	x						Werkzaamheden
RET, bus op metrolijn						x			Werkzaamheden
Arriva, ontbrekende modaliteit									Hernummering (tijdelijke afwijking)
Arriva, ontbrekende concessiecode	xx	x				x		x	Hernummering (tijdelijke afwijking)
Keolis, onbekende modaliteit		x	x	x					Hernummering (tijdelijke afwijking)
Qbuzz, ontbrekende concessiecode						x			Hernummering (tijdelijke afwijking)
EBS, ontbrekende modaliteit	x		x				x	x	Hernummering (tijdelijke afwijking)
Blauwnet, nieuwe (interne) concessiecode		xx	xxx						Hernummering (tijdelijke afwijking)
Utrecht Binnen								xx	Concessieoverdracht
Hoeksche Waard								x	Concessieoverdracht
IJssel/Vecht		x	xxx						Concessieoverdracht
Blauwnet			xx					x	Concessieoverdracht
Valleilijn		xx	xx						Concessieoverdracht
Twente		x	xx						Concessieoverdracht

9.2 Stap 2 – Ritten maken

Stap 2 bevat één set van indicatoren.

9.2.1 Indicator Q5

Indicator Q5 bevat meerdere controles op ritkenmerken om de constructie van ritten te waarborgen:

Indicator Q5.1: indicator die het aantal ritten per productcode weergeeft als percentage van het aantal ritten een jaar eerder

Indicator Q5.2: indicator die het aantal degraded mode ritten weergeeft als percentage van het totaal aantal ritten

Indicator Q5.3: indicator die het aantal niet-volledige ritten weergeeft als percentage van het totaal aantal ritten

Indicator Q5.4a: indicator die het aantal ritten weergeeft waarvan de tariefperiode (zoals berekend in deelstap D) afwijkt van de tariefperiode zoals vastgelegd in de transactie als percentage van het totaal aantal ritten voor de verwisseling tussen vrij reizen en reductie

Indicator Q5.4b: indicator die het aantal ritten weergeeft waarvan de tariefperiode (zoals berekend in deelstap D) afwijkt van de tariefperiode zoals vastgelegd in de transactie als percentage van het totaal aantal ritten, inclusief de verwisseling met vol tarief.

Indicator Q5.5: indicator die het aantal ritten weergeeft waarvan de productcode van de check-in transactie afwijkt van de productcode van de check-out transactie als percentage van het totaal aantal ritten

Criterium: indicator Q5.1 moet tussen 90% en 110% liggen

Criterium: indicator Q5.2 moet kleiner zijn dan 0.5%

Criterium: indicator Q5.3 moet kleiner zijn dan 2%

Criterium: indicatoren Q5.4a,b moeten kleiner zijn dan 1%

Criterium: indicator Q5.5 moet kleiner zijn dan 0.1%

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
5.1a	Ritten wknd gratis	94%	103%	121%	102%	94%	95%	93%	87%
5.1b	Ritten wknd reductie	90%	101%	116%	117%	88%	83%	96%	92%
5.1c	Ritten week gratis	96%	98%	106%	103%	97%	93%	97%	93%
5.1d	Ritten week reductie	92%	92%	101%	84%	90%	93%	83%	82%
5.2	Degraded mode	0.19%	0.19%	0.26%	0.23%	0.10%	0.22%	0.29%	0.17%
5.3	Incomplete ritten	1.81%	1.81%	1.83%	1.77%	1.77%	1.81%	1.79%	1.65%
5.4a	Afwijkend tarief	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
5.4b	Id. incl. voltarief	0.07%	0.04%	0.04%	0.06%	0.04%	0.05%	0.07%	0.04%
5.5	Afwijkende productcode (in %)	2·10-3	4·10-5	5E-07	3E-08	$8 \cdot 10^{-6}$	$3 \cdot 10^{-4}$	$2 \cdot 10^{-5}$	$7 \cdot 10^{-6}$

Er zijn minder ritten, dat wordt deels verklaard doordat er minder studenten zijn (zie Q10 en Q13).
Het aandeel incomplete ritten is stabiel rond de 1,7-1,8%. Er zijn wel verschillen tussen de vervoerders, in de range van 1-5%.

9.3 Stap 3 – Afstanden bewerken

In stap 3 worden afwijkende afstanden gecorrigeerd. Er zijn drie sets van indicatoren om deze stap te monitoren. Daarnaast rapporteren we ook de gebruikte eenheden per bedrijf in de volgende tabel. Deze eenheden zijn gebruikt in stap 3A, waarin alle afstanden worden omgerekend naar kilometers.

Bedrijf	Onderverdeling	Eenheid van de afstand in transactie
Connexxion	Alle	Meters
GVB	Alle	Meters
HTM	Alle	Via afstandenmatrix
NS	Alle	Meters
RET	Alle	Centimeters
Veolia	Alle	Hectometers
Arriva	Alle	Meters
Keolis	Trein	Kilometers
	Overige	Meters
Qbuzz	Trein	Meters
	Overige	Centimeters
EBS	Alle	Meters
Blauwnet	Alle	Meters

9.3.1 Indicator Q6

Indicator Q6 bevat het aandeel niet gekoppelde CBO-transacties van Connexxion (Q6.1) en het aandeel ritten met een afwijkende afstand (Q6.2):

> *Indicator Q6.1: indicator die per kwartaal het aantal niet gekoppelde CBO transacties van Connexxion weergeeft als percentage van het aantal CBO transacties van Connexxion.*
>
> *Indicator Q6.2: indicator die per kwartaal het aantal "afwijkende afstand" ritten weergeeft als percentage van het totaal aantal volledige ritten*
>
> *Criterium: indicator Q6.1 moet kleiner zijn dan 0.1%.*
>
> *Criterium: indicator Q6.2 moet kleiner zijn dan 0.1%.*

Tijdens het herijkingsonderzoek 2018/2019 bleek dat de afstanden van concessie-overschrijdende ritten van Connexxion voor een deel worden weggeschreven in de CBO-transactie en niet in de CO-transactie. Omdat deze afstanden wel relevant zijn is besloten hiervoor te corrigeren. Indicator Q6.1 geeft grip op de compleetheid van de correctie.
Een afwijkende afstand is een extreem grote of extreem kleine afstand. Deze extremen zijn bepaald op de volgende waarden:

- NS: kleiner dan 0.1 km en groter dan 500 km

- Niet-NS: kleiner dan 0.01 km en groter dan 200 km

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
6.1	Aandeel niet gekoppelde CBO transacties (in %)	0.01	0.02	0.00	0.00	0	0	0	0
6.2	Ritten met afwijkende afstand (in %)	$6 \cdot 10^{-6}$	$5 \cdot 10^{-5}$	$6 \cdot 10^{-4}$	$9 \cdot 10^{-4}$	$4 \cdot 10^{-4}$	$1 \cdot 10^{-4}$	$5 \cdot 10^{-4}$	$2 \cdot 10^{-4}$

Indicator Q6.1 en Q6.2 voldoen voor elk kwartaal aan het criterium, dus dit geeft geen aanleiding tot verdere acties.

9.3.2 Indicator Q7

Indicator Q7 vergelijkt de kilometers op basis van de nieuwe afstanden met de kilometers op basis van de afstanden van het kwartaal ervoor. Hiermee wordt het effect van de nieuwe afstandstabel bepaald.

> *Indicator Q7: indicator die voor elk kwartaal het procentuele verschil aangeeft tussen de totale afstand berekend middels de afstanden uit het vorige kwartaal (voor alleen die ritten waarvan in het vorige kwartaal ook een goede afstand bekend was) voor de afzonderlijke modaliteiten.*
>
> *Criterium: indicator Q7 moet kleiner zijn dan 0.5%.*

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
7a	Metro	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%		0.00%	0.00%	0.00%
7b	Bus	-0.02%	0.03%	-0.01%	0.07%		-0.16%	-0.05%	0.09%
7c	Tram	0.08%	-0.28%	-0.45%	-0.04%		-0.25%	0.45%	0.12%
7d	Trein	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%		0.00%	0.00%	0.00%
7e	Totaal	0.00%	0.01%	0.01%	0.01%		-0.03%	0.00%	0.02%

Indicator Q7 voldoet aan de criteria.

9.3.3 Indicator Q8

Indicator Q8 monitort de methodes waarmee ontbrekende afstanden worden ingevuld. Hierbij wordt alleen gekeken naar de aandelen van elke methode op de ritten met een ontbrekende afstand.

De methodes om ontbrekende afstanden in te vullen zijn genummerd van i tot v, van grof naar fijn. In eerste instantie wordt methode v geprobeerd. Wanneer niet alle benodigde kenmerken beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op methode iv, enzovoort.

Methode	*kenmerken*
i:	Product, bedrijf
ii:	Product, bedrijf, lijn
iii:	Product, bedrijf, lijn, halte
iv:	Product, bedrijf, lijn, halte, kaart
v:	Product, bedrijf, lijn, halte, kaart, dag

Indicator Q8.1: indicator die aangeeft voor welk percentage van de ritten de afstand is ingevuld met methode i.

Indicator Q8.2: indicator die aangeeft voor welk percentage van de ritten de afstand is ingevuld met methode i of ii.

Indicator Q8.3: indicator die aangeeft voor welk percentage van de ritten de afstand is ingevuld met methode iv of v.

Criterium: indicator Q8.1 moet kleiner zijn dan 1%

Criterium: indicator Q8.2 moet kleiner zijn dan 10%

Criterium: indicator Q8.3 moet groter zijn dan 60%

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
8.1	Methode i	2.8%	4.0%	7.3%	7.1%	1.7%	2.0%	7.6%	3.1%
8.2	Methode i+ii	5.3%	5.2%	9.7%	9.6%	3.5%	9.3%	9.8%	4.9%
8.3	Methode iv+v	65%	73%	68%	68%	73%	66%	62%	72%

Het aandeel ritten waarvoor de afstand is bepaald met methode i (de minst nauwkeurige methode) zit boven de grenswaarde. De voornaamste oorzaak is het gebruik van de ‘onbekende lijn’ code. Dit is sinds corona verhoogd, maar nu niet zo hoog als een jaar eerder. Dit speelt voornamelijk bij twee vervoerders.

9.4 Stap 4 – Ritten classificeren

Stap 4 bevat één set van indicatoren, waarmee de koppeling van ritten aan concessies en vervoerscategorieën wordt gemonitord.

9.4.1 Indicator Q9

Indicator Q9 is als volgt gedefinieerd:

Indicator Q9.1: indicator die aangeeft welk percentage van de treinritten niet gekoppeld kan worden aan een concessie.

Indicator Q9.2: indicator die aangeeft welk percentage van de overige ritten niet gekoppeld kan worden aan een concessie.

Indicator Q9.3: indicator die aangeeft welk percentage van de treinritten niet gekoppeld kan worden aan een vervoerscategorie.

Indicator Q9.4: indicator die aangeeft welk percentage van de overige ritten niet gekoppeld kan worden aan een vervoerscategorie.

Criterium: indicator Q9.1 moet kleiner zijn dan 0.1%

Criterium: indicator Q9.2 moet kleiner zijn dan 0.1%

Criterium: indicator Q9.3 moet kleiner zijn dan 0.01%

Criterium: indicator Q9.4 moet kleiner zijn dan 0.01%

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
9.1	Metro	0	0	0	0	0	0	0	0
9.2	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0
9.3	Tram	0	0	0	0	0	0	0	0
9.3	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Deze tabel laat zien dat alle ritten zijn gekoppeld, waardoor de criteria zijn gehaald.

9.5 Stap 5 – Kenmerken toevoegen

Stap 5 bevat twee sets van indicatoren, één om het databestand geleverd door DUO/RSR te controleren en één om de koppeling van ritten met dit bestand te controleren[6].

9.5.1 Indicator Q10

Indicator Q10 monitort het DUO/RSR bestand:

[6] In de vorige rapportage stonden voor indicatoren Q10-Q13 per abuis de cijfers o.b.v. de voorlopige datalevering van DUO/RSR. Dit is aangepast, waardoor kleine verschillen mogelijk zijn in de cijfers over herijkingsjaar 2022/23.

Indicator Q10.a t/m f: indicator die per kwartaal en per cel aangeeft wat het percentage is van het aantal unieke kaartnummers, met reisrecht en 9+ dagen bezit, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Indicator Q10.g t/m p: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal unieke kaartnummers, per combinatie van studieniveau, kaarttype, reisrecht en 9+ dagen bezit, die niet in de standaard cellen vallen, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

De standaardcellen a t/m f (groen) en de overige combinaties g t/m p (rood) staan weergegeven in het volgende schema:

	Reisrecht:	ja			ja	nee
Bezit	*Studieniveau:* / *Kaarttype:*	HO	MBO	MBO 18-	onbekend	onbekend
>= 9 dagen	week	a	b	c	g	i
	weekend	d	e	f	h	j
< 9 dagen	week	k			m	o
	weekend	l			n	p

Criterium: indicator Q10.a t/m p moet tussen 90% en 110% liggen
Dit criterium wordt alleen toegepast op kaartsoorten met een minimumaantal van 5.000 kaarten in de monitoringsperiode, omdat relatieve afwijkingen op kleinere aantallen weinig zeggen over de kwaliteit.

De resultaten voor deze indicator zijn:

	Stud.niveau	Kaarttype	Reis-recht	9+ dagen bezit	Herijking 2023/24				Herijking 2025			
					23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
10.a	HO	week	ja	ja	440 771	485 705	469 818	449 381	462 767	441 102	432 995	468 408
10.b	MBO	week	ja	ja	101 093	121 359	106 286	89 483	110 246	93 545	104 460	126 907
10.c	MBO 18-	week	ja	ja	178 080	182 120	190 765	193 918	183 198	187 300	162 490	169 406
10.d	HO	weekend	ja	ja	48 654	53 775	52 122	53 397	50 361	50 834	49 462	49 643
10.e	MBO	weekend	ja	ja	1 147	1 429	1 230	1 046	1 287	1 083	1 249	1 619
10.f	MBO 18-	weekend	ja	ja	2 415	2 630	2 684	2 777	2 634	2 815	2 403	2 654
10.g	onbekend	week	ja	ja	8 754	4 517	3 941	2 372	4 619	2 682	8 202	3 931
10.h	onbekend	weekend	ja	ja	390	194	216	117	320	138	456	204
10.i	onbekend	week	nee	ja	13 062	5 140	5 908	4 259	6 271	4 877	13 003	5 364
10.j	onbekend	weekend	nee	ja	779	364	388	286	439	329	790	368
10.k	alle (bekend)	week	ja	nee	10 499	5 494	6 116	5 914	7 474	7 093	12 738	7 593
10.l	alle (bekend)	weekend	ja	nee	650	499	552	511	569	506	773	550
10.m	onbekend	week	ja	nee	2 047	664	865	444	1 114	394	2 094	610
10.n	onbekend	weekend	ja	nee	111	28	58	28	82	26	171	31
10.o	onbekend	week	nee	nee	5 983	1 794	2 360	1 382	1 942	1 319	5 341	1 795
10.p	onbekend	weekend	nee	nee	534	194	225	134	180	121	498	132
	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	814 969	865 907	843 535	805 449	833 504	794 162	797 126	839 215

	Stud.niveau	Kaarttype	Reis-recht	9+ dagen bezit	Herijking 2023/24				Herijking 2025			
					23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
10.a	HO	week	ja	ja	94%	98%	101%	101%	98%	98%	98%	96%
10.b	MBO	week	ja	ja	98%	99%	100%	100%	104%	105%	103%	105%
10.c	MBO 18-	week	ja	ja	92%	92%	93%	93%	96%	97%	91%	93%
10.d	HO	weekend	ja	ja	90%	101%	113%	110%	97%	95%	102%	92%
10.e	MBO	weekend	ja	ja	106%	107%	105%	103%	105%	104%	109%	113%
10.f	MBO 18-	weekend	ja	ja	90%	95%	96%	96%	98%	101%	100%	101%
10.g	onbekend	week	ja	ja	89%	95%	90%	89%	117%	113%	94%	87%
10.h	onbekend	weekend	ja	ja	96%	87%	95%	90%	148%	118%	117%	105%
10.i	onbekend	week	nee	ja	105%	91%	81%	94%	106%	115%	100%	104%
10.j	onbekend	weekend	nee	ja	118%	88%	43%	71%	113%	115%	101%	101%
10.k	alle (bekend)	week	ja	nee	98%	112%	118%	126%	122%	120%	121%	138%
10.l	alle (bekend)	weekend	ja	nee	87%	94%	101%	119%	103%	99%	119%	110%
10.m	onbekend	week	ja	nee	78%	68%	74%	71%	129%	89%	102%	92%
10.n	onbekend	weekend	ja	nee	67%	56%	55%	60%	143%	94%	155%	111%
10.o	onbekend	week	nee	nee	98%	73%	61%	72%	82%	95%	89%	100%
10.p	onbekend	weekend	nee	nee	85%	61%	27%	38%	80%	90%	93%	68%
	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	94%	97%	99%	99%	99%	99%	98%	97%

Er zijn een aantal categorieën waar de aantallen schommelen en soms wel en soms niet boven de grens van 5.000 kaarten komen. Er is een afname van het aantal kaarten bij HO week en weekend en MBO 18- week. Er is een toename van het aantal kaarten met minder dan 9 dagen reisrecht. De waarden van indicator Q10 lijken plausibel en geven geen reden tot verdere actie.

9.5.2 Indicator Q11

Indicator Q11 monitort de koppeling van ritten met het DUO/RSR bestand:

Indicator Q11.a: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal records met kaartnummers, geleverd door DUO/RSR, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Indicator Q11.b: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal unieke kaartnummers, geleverd door DUO/RSR, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Indicator Q11.c: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal records met kaartnummers dat al in een eerder record stond, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Indicator Q11.d: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal records met kaartnummers dat al in een eerder record stond, met in beide (meerdere) records reisrecht en 9+ dagen bezit, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Indicator Q11.e: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal unieke kaartnummers met reisgedrag, dat niet is geleverd door DUO/RSR, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Indicator Q11.f: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal ritten gemaakt met kaartnummers niet geleverd door DUO/RSR, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Indicator Q11.g: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal kilometers gemaakt met kaartnummers niet geleverd door DUO/RSR, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Indicator Q11.h: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aandeel kilometers gemaakt met kaartnummers niet geleverd door DUO/RSR op het totaal aantal gemaakte kilometers, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.

Criterium: indicator Q11.a t/m g moet tussen 90% en 110% liggen

De resultaten voor deze indicator zijn:

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
11.a	Totaal aantal records met kaartnummers, geleverd door RSR/DUO	824 759	874 189	852 066	810 591	850 822	812 609	770 760	866 091
11.b	Totaal aantal unieke kaartnummers, geleverd door RSR/DUO	814 969	865 907	843 535	805 449	842 521	805 776	767 661	852 988
11.c	Aantal records met een kaartnummer dat al in een eerder record stond	9 790	8 282	8 531	5 141	8 302	6 833	3 099	13 103
11.d	Aantal records met een kaartnummer dat al in een eerder record stond met in beide (meerdere) records reisrecht en met 9+ dagen bezit	5 055	5 033	5 140	3 154	5 016	4 090	1 643	6 993
11.e	Aantal unieke kaartnummers met reisgedrag, niet geleverd door RSR/DUO	1 899	1 665	1 469	1 833	1 450	1 260	1 773	1 584
11.f	Aantal ritten gemaakt met kaartnummers, niet geleverd door RSR/DUO	14 490	15 249	12 638	20 229	11 013	9 650	12 657	13 752
11.g	Aantal kilometers gemaakt met kaartnummers, niet geleverd door RSR/DUO	278 822	259 950	212 674	392 257	196 365	172 487	255 049	235 691
11.h	Aandeel kilometers gemaakt met kaartnummers, niet geleverd door RSR/DUO	0.08%	0.05%	0.05%	0.09%	0.04%	0.04%	0.08%	0.05%

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
11.a	Totaal aantal records met kaartnummers, geleverd door RSR/DUO	94%	97%	99%	99%	99%	100%	88%	96%
11.b	Totaal aantal unieke kaartnummers, geleverd door RSR/DUO	94%	97%	99%	99%	99%	99%	89%	95%
11.c	Aantal records met een kaartnummer dat al in een eerder record stond	90%	88%	105%	88%	102%	117%	28%	138%
11.d	Aantal records met een kaartnummer dat al in een eerder record stond met in beide (meerdere) records reisrecht en met 9+ dagen bezit	91%	92%	107%	93%	104%	120%	30%	127%
11.e	Aantal unieke kaartnummers met reisgedrag, niet geleverd door RSR/DUO	41%	78%	74%	108%	73%	74%	38%	75%
11.f	Aantal ritten gemaakt met kaartnummers, niet geleverd door RSR/DUO	43%	79%	79%	127%	68%	60%	37%	71%
11.g	Aantal kilometers gemaakt met kaartnummers, niet geleverd door RSR/DUO	52%	80%	89%	127%	82%	56%	48%	73%
11.h	Aandeel kilometers gemaakt met kaartnummers, niet geleverd door RSR/DUO	54%	83%	86%	128%	81%	60%	52%	81%

Er zijn fluctuaties bij de indicator meerdere records met zelfde kaartnummer, met een piek in oktober. Het aandeel van de bijbehorende kilometers is klein.

9.5.3 Indicator Q12

Indicator Q12 is een indicator die verder ingaat op de koppeling van de transacties geleverd door Translink en de data geleverd door DUO/RSR met een uitsplitsing van de kaarten met geregistreerd reisgedrag naar wel of geen studieniveau bekend, wel of geen reisrecht en wel of geen 9+ dagen bezit. Hiervoor worden zes combinaties onderscheiden:

		Reisrecht:	ja	ja	nee
Bezit	*Kaarttype:*	*Studieniveau:*	HO / MBO / MBO 18-	onbekend	onbekend
>= 9 dagen	Week / weekend		a	c	e
< 9 dagen	Week / weekend		b	d	f

Voor elke cel wordt bepaald:

1. Het aantal unieke kaarten. Dit is vergelijkbaar met indicator Q10, alleen nu op basis van de indeling in bovenstaande zes cellen.
2. Het aantal unieke kaarten waarop in een bepaalde maand reisgedrag is gemeten (en vervolgens gemiddeld over een kwartaal)
3. Het percentage unieke kaarten met reisgedrag t.o.v. alle unieke kaarten (i.e. aantal bij (2) gedeeld door aantal bij (1)
4. Het aantal gereisde kilometers
5. Het aantal gereisde kilometers per unieke kaart (i.e. aantal bij (4) gedeeld door aantal bij (1)
6. Het aantal gereisde kilometers per unieke kaart met reisgedrag (i.e. aantal bij (4) gedeeld door aantal bij (2)

Er zijn geen criteria voor deze indicatoren opgesteld.

Het aantal unieke kaarten

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
12.1a	Stud.niv. bekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	772 160	847 019	822 905	790 003	810 493	776 679	753 060	818 636
12.1b	Stud.niv. bekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	11 149	5 993	6 669	6 425	8 043	7 599	13 511	8 143
12.1c	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	9 144	4 711	4 158	2 489	4 940	2 819	8 658	4 135
12.1d	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	2 158	692	922	472	1 196	420	2 265	641
12.1e	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en 9+ dagen bezit	13 841	5 504	6 296	4 545	6 710	5 206	13 793	5 732
12.1f	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en geen 9+ dagen bezit	6 517	1 988	2 585	1 516	2 122	1 439	5 839	1 928
12.1g	Kaartnummer onbekend bij DUO/RSR	1 899	1 665	1 469	1 833	1 327	1 484	1 787	1 434

Het aantal unieke kaarten waarop in een bepaalde maand reisgedrag is gemeten

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
12.2a	Stud.niv. bekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	648 732	778 284	748 285	709 271	730 049	690 432	613 805	743 212
12.2b	Stud.niv. bekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	7 567	5 086	5 436	5 371	6 782	6 486	9 035	7 000
12.2c	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	4 952	2 587	2 430	1 328	2 623	1 573	4 058	2 073
12.2d	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	533	202	276	122	262	111	543	193
12.2e	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en 9+ dagen bezit	4 055	1 786	1 908	1 544	1 732	1 524	3 342	1 503
12.2f	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en geen 9+ dagen bezit	1 217	391	465	288	331	260	928	376
12.2g	Kaartnummer onbekend bij DUO/RSR	1 899	1 665	1 469	1 833	1 327	1 484	1 787	1 434

Het percentage unieke kaarten met reisgedrag t.o.v. alle unieke kaarten

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
12.3a	Stud.niv. bekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	84%	92%	91%	90%	90%	89%	82%	91%
12.3b	Stud.niv. bekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	68%	85%	82%	84%	84%	85%	67%	86%
12.3c	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	54%	55%	58%	53%	53%	56%	47%	50%
12.3d	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	25%	29%	30%	26%	22%	26%	24%	30%
12.3e	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en 9+ dagen bezit	29%	32%	30%	34%	26%	29%	24%	26%
12.3f	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en geen 9+ dagen bezit	19%	20%	18%	19%	16%	18%	16%	19%
12.3g	Kaartnummer onbekend bij DUO/RSR	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Het aantal gereisde kilometers

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
12.4a	Stud.niv. bekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	986 875 404	1 525 367 539	1 370 137 653	1 260 382 792	1 324 632 518	1 168 669 577	935 703 039	1 404 730 274
12.4b	Stud.niv. bekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	7 037 692	9 688 827	9 813 014	9 920 753	12 883 580	11 791 188	9 468 015	12 916 173
12.4c	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	4 506 862	2 416 755	2 281 552	1 249 649	2 504 016	1 606 362	3 413 113	1 845 334
12.4d	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	161 120	82 351	87 396	48 510	84 977	47 007	167 498	75 482
12.4e	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en 9+ dagen bezit	2 333 246	1 269 541	1 247 939	1 095 271	1 015 523	919 844	2 009 921	993 681
12.4f	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en geen 9+ dagen bezit	242 302	64 772	80 294	51 182	48 711	45 706	179 979	57 501
12.4g	Kaartnummer onbekend bij DUO/RSR	836 466	779 849	638 023	1 176 770	520 359	727 864	692 406	615 581

Het aantal gereisde kilometers per unieke kaart

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
12.5a	Stud.niv. bekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	1 278	1 801	1 665	1 595	1 634	1 505	1 243	1 716
12.5b	Stud.niv. bekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	631	1 617	1 472	1 544	1 602	1 552	701	1 586
12.5c	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	493	513	549	502	507	570	394	446
12.5d	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	75	119	95	103	71	112	74	118
12.5e	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en 9+ dagen bezit	169	231	198	241	151	177	146	173
12.5f	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en geen 9+ dagen bezit	37	33	31	34	23	32	31	30
12.5g	Kaartnummer onbekend bij DUO/RSR	440	468	434	642	392	490	387	429

Het aantal gereisde kilometers per unieke kaart met reisgedrag

		Herijking 2023/24				Herijking 2025			
		23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
12.6a	Stud.niv. bekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	1 521	1 960	1 831	1 777	1 814	1 693	1 524	1 890
12.6b	Stud.niv. bekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	930	1 905	1 805	1 847	1 900	1 818	1 048	1 845
12.6c	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en 9+ dagen bezit	910	934	939	941	955	1 021	841	890
12.6d	Stud.niv. onbekend, met reisrecht en geen 9+ dagen bezit	302	407	316	398	324	425	308	391
12.6e	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en 9+ dagen bezit	575	711	654	709	586	604	601	661
12.6f	Stud.niv. onbekend, geen reisrecht en geen 9+ dagen bezit	199	166	173	178	147	176	194	153
12.6g	Kaartnummer onbekend bij DUO/RSR	440	468	434	642	392	490	387	429

Er zijn geen opvallende punten in de tabellen gevonden.

9.6 Stap 6 – Optellen afstanden per cel en delen door aantal studenten

Stap 6 bevat één set indicatoren, Q13, waarmee de kenmerken van studenten worden gemonitord.

9.6.1 Indicator Q13

De opzet van indicator Q13 is gelijk aan die van Q10 over de kaarten zoals geleverd door DUO, met het verschil dat ook aantallen studenten zonder kaart zijn opgenomen in Q13.

> *Indicator Q13.a t/m f: indicator die per kwartaal en per cel aangeeft wat het percentage is van het aantal studenten, met reisrecht en 9+ dagen bezit, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.*
>
> *Indicator Q13.g t/m p: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal studenten, per combinatie van studieniveau, kaarttype, reisrecht en 9+ dagen bezit, die niet in de standaard cellen vallen, in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.*
>
> *Indicator Q13.q en r: indicator die per kwartaal aangeeft wat het percentage is van het aantal studenten met reisrecht zonder kaart, voor bekend studieniveau (q) en zonder bekend studieniveau (r), in vergelijking met hetzelfde kwartaal in het vorige jaar.*
>
> *Criterium: indicator Q13.a t/m r moet tussen 90% en 110% liggen*
> *De criteria worden alleen toegepast op kaartsoorten met een minimumaantal van 5.000 kaarten in de monitoringsperiode, omdat relatieve afwijkingen op kleinere aantallen weinig zeggen over de kwaliteit.*

We presenteren de absolute aantallen en de ontwikkeling per categorie ten opzichte van de vorige herijking.

De resultaten voor deze indicator zijn:

	Stud.niveau	Kaarttype	Reisrecht	9+ dagen bezit	Herijking 2023/24				Herijking 2025			
					23K3	23K4	24K1	24K2	25K1	25K2	25K3	25K4
13.a	HO	week	ja	ja	432 148	473 992	458 662	438 695	453 098	432 401	426 044	459 484
13.b	MBO	week	ja	ja	98 401	116 422	102 151	86 617	106 264	90 818	101 879	122 517
13.c	MBO 18-	week	ja	ja	175 370	177 144	185 691	189 807	178 931	183 889	160 590	165 573
13.d	HO	weekend	ja	ja	50 613	55 718	54 209	53 911	52 470	51 634	50 909	51 412
13.e	MBO	weekend	ja	ja	1 230	1 515	1 284	1 060	1 348	1 100	1 341	1 721
13.f	MBO 18-	weekend	ja	ja	2 604	2 849	2 897	2 886	2 844	2 905	2 557	2 842
13.g	onbekend	week	ja	ja	9 120	4 856	4 050	2 339	4 842	2 827	8 667	4 311
13.h	onbekend	weekend	ja	ja	419	221	234	121	336	147	485	234
13.i	onbekend	week	nee	ja	59 404	58 848	62 656	62 195	75 261	75 907	84 289	84 247
13.j	onbekend	weekend	nee	ja	2 475	2 266	2 429	2 431	3 018	3 063	3 549	3 410
13.k	HO/MBO/MBO18-	week	ja	nee	8 011	1 920	2 219	1 421	2 008	1 347	7 907	2 022
13.l	HO/MBO/MBO18-	weekend	ja	nee	1 516	919	1 057	605	999	518	1 901	1 049
13.m	onbekend	week	ja	nee	1 978	632	831	425	1 053	363	2 016	562
13.n	onbekend	weekend	ja	nee	114	29	59	26	82	27	170	32
13.o	onbekend	week	nee	nee	6 553	2 302	2 836	3 024	2 417	3 007	6 045	2 500
13.p	onbekend	weekend	nee	nee	548	211	245	188	195	170	519	153
13.q	HO/MBO/MBO18-	onbekend	ja	geen kaart	34 943	44 215	37 313	38 423	39 705	39 909	42 658	51 150
13.r	onbekend	onbekend	ja	geen kaart	3 651	3 469	2 050	704	2 130	1 071	3 210	2 454

	Stud.niveau	Kaarttype	Reisrecht	9+ dagen bezit	Herijking 2022/23				Herijking 2022/23			
					22K3	22K4	23K1	23K2	22K3	22K4	23K1	23K2
13.a	HO	week	ja	ja	101%	96%	94%	94%	94%	98%	101%	101%
13.b	MBO	week	ja	ja	96%	96%	97%	97%	98%	99%	99%	100%
13.c	MBO 18-	week	ja	ja	93%	92%	92%	91%	92%	93%	93%	94%
13.d	HO	weekend	ja	ja	99%	96%	88%	88%	91%	101%	112%	110%
13.e	MBO	weekend	ja	ja	99%	101%	100%	104%	106%	106%	105%	101%
13.f	MBO 18-	weekend	ja	ja	94%	93%	91%	90%	89%	94%	97%	96%
13.g	onbekend	week	ja	ja	42%	27%	40%	22%	86%	84%	88%	82%
13.h	onbekend	weekend	ja	ja	45%	38%	52%	31%	91%	77%	94%	85%
13.i	onbekend	week	nee	ja	297%	15%	187%	197%	130%	127%	121%	123%
13.j	onbekend	weekend	nee	ja	225%	8%	230%	198%	132%	123%	95%	113%
13.k	HO/MBO/MBO18-	week	ja	nee	101%	99%	93%	78%	99%	98%	107%	107%
13.l	HO/MBO/MBO18-	weekend	ja	nee	86%	83%	87%	79%	94%	96%	100%	83%
13.m	onbekend	week	ja	nee	37%	32%	32%	32%	81%	75%	79%	74%
13.n	onbekend	weekend	ja	nee	32%	37%	45%	32%	74%	62%	62%	64%
13.o	onbekend	week	nee	nee	1236%	114%	756%	275%	104%	86%	70%	94%
13.p	onbekend	weekend	nee	nee	476%	47%	1917%	539%	90%	68%	32%	54%
13.q	HO/MBO/MBO18-	onbekend	ja	geen kaart	108%	114%	129%	100%	105%	113%	116%	122%
13.r	onbekend	onbekend	ja	geen kaart	3%	2%	4%	1%	108%	123%	121%	95%

	Stud.niveau	Kaarttype	Reisrecht	9+ dagen bezit	Herijking 2022/23				Herijking 2025			
					22K3	22K4	23K1	23K2	25K1	25K2	25K3	25K4
13.a	HO	week	ja	ja	94%	98%	101%	101%	99%	99%	99%	97%
13.b	MBO	week	ja	ja	98%	99%	99%	100%	104%	105%	104%	105%
13.c	MBO 18-	week	ja	ja	92%	93%	93%	94%	96%	97%	92%	93%
13.d	HO	weekend	ja	ja	91%	101%	112%	110%	97%	96%	101%	92%
13.e	MBO	weekend	ja	ja	106%	106%	105%	101%	105%	104%	109%	114%
13.f	MBO 18-	weekend	ja	ja	89%	94%	97%	96%	98%	101%	98%	100%
13.g	onbekend	week	ja	ja	86%	84%	88%	82%	120%	121%	95%	89%
13.h	onbekend	weekend	ja	ja	91%	77%	94%	85%	143%	121%	116%	106%
13.i	onbekend	week	nee	ja	130%	127%	121%	123%	120%	122%	142%	143%
13.j	onbekend	weekend	nee	ja	132%	123%	95%	113%	124%	126%	143%	150%
13.k	HO/MBO/MBO18-	week	ja	nee	99%	98%	107%	107%	91%	95%	99%	105%
13.l	HO/MBO/MBO18-	weekend	ja	nee	94%	96%	100%	83%	95%	86%	125%	114%
13.m	onbekend	week	ja	nee	81%	75%	79%	74%	127%	85%	102%	89%
13.n	onbekend	weekend	ja	nee	74%	62%	62%	64%	139%	104%	149%	110%
13.o	onbekend	week	nee	nee	104%	86%	70%	94%	85%	99%	92%	109%
13.p	onbekend	weekend	nee	nee	90%	68%	32%	54%	80%	90%	95%	72%
13.q	HO/MBO/MBO18-	onbekend	ja	geen kaart	105%	113%	116%	122%	106%	104%	122%	116%
13.r	onbekend	onbekend	ja	geen kaart	108%	123%	121%	95%	104%	152%	88%	71%

Er is een toename van studenten met onbekend studieniveau, zonder reisrecht met 9+ dagen bezit. En er is een toename van studenten met reisrecht zonder kaart. Er zijn verder geen opvallende punten in de tabellen gevonden.

10 Bijlage 2: Indeling vervoerscategorieën

Er zijn vier vervoerscategorieën in het herijkingsonderzoek studentenreisproduct 2025: gereisde kilometers per trein worden toegewezen aan NS of VRS, gereisde kilometers per bus/tram/metro of boot worden toegewezen aan VSS of VSV. Om de gereisde kilometers aan de juiste vervoerscategorie te kunnen toewijzen, is het noodzakelijk om de regels die hiervoor gehanteerd worden, vast te leggen. Hieronder de regels die zijn gehanteerd in het herijkingsonderzoek studentenreisproduct 2025.

10.1 Treinvervoer

Alle treinvervoer dat niet NS is, hoort bij VRS.

10.2 Bus/tram/metro/boot vervoer

Tot VSV wordt gerekend:
Alle bus/tram/metro/boot reizigerskilometers gemaakt op de volgende lijnen:

- Amsterdam en omgeving: alle lijnen gereden door GVB
- Rotterdam en omgeving: alle lijnen gereden door RET
- Den Haag en omgeving: alle lijnen gereden door HTM
- Concessie Tram en bus regio Utrecht (stad Utrecht): de lijnen/lijndelen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 18, 19, 27, 28, 29, 30, 31, 55, 73, 122, 184, Regiotram lijnen 20, 21, 22 (routedeel Utrecht CS – Utrecht Sciencepark)
- Concessie Arnhem Nijmegen (stad Nijmegen): de lijnen/lijndelen 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 (routedeel Nijmegen CS - Nijmegen, Kanunnik Mijllinckstraat), 15, 33 (50%), 58 (NIAG-lijn, ook wel aangeduid als SB58), 83 (routedeel Nijmegen CS - Heumen, Molenhoek Rijksweg), 125, 300 (67%), 331 (routedeel Nijmegen CS – Nijmegen, Weezenhof). 561, 562, 563, 564, 565, 568, 569
- Concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem (stad Dordrecht): De lijnen/lijndelen 2, 3, 4, 5, 7, 10, 13, 14, 21
- Concessie Limburg (stad Maastricht): de lijnen/lijndelen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15.

Tot VSS wordt gerekend:
Alle overige bus/tram/metro/boot reizigerskilometers.