

6. *Spoort de OV-studentenkaart met de wensen in de markt?*

A. TH. H. PRUYN, A. SMIDTS EN E. WAARTS

SAMENVATTING

Hoeveel en welke studenten zijn voorstander respectievelijk tegenstander van de OV-studentenkaart en waarom? Dit waren enkele van de vragen die, voorafgaand aan de invoering van de verplichte OV-kaart (januari 1991), zijn onderzocht in voorjaar 1989 bij een steekproef van 931 studerende aan het MBO, HBO en WO.

Als theoretisch kader bij de analyse van deze vragen is gebruik gemaakt van het onderscheid dat Abell maakt in klantengroepen, klantenfuncties en alternatieve technologieën en van het Fishbein en Ajzen attitudemodel.

Het bleek destijds dat de helft van de studerende de kaart een onaantrekkelijk nieuw produkt vond. Deze tegenstanders hadden een reis- en vervoersgedrag waardoor zij zeer weinig openbaar vervoerskosten maakten. Dit kwam ofwel omdat men weinig reisde (men woont dicht bij ouders en studieplek), ofwel omdat men wel veel reisde maar dit met eigen vervoer deed (autobezitters en meerrijders, motor- of bromfiets). Beide groepen zouden er door de invoering van de kaart, bij ongewijzigd reis- en vervoersgedrag, financieel op achteruit gaan vanwege de korting op de basisbeurs. Compensatie van de financiële achteruitgang door het substitueren van eigen vervoer door openbaar vervoer werd problematisch geacht omdat men de bereikbaarheid van de reisdoelen met openbaar vervoer als slecht beoordeelde. Vergeleken met de tegenstanders reisden de voorstanders reeds veel met openbaar vervoer zodat zij financieel (vrijwel) quitte zouden spelen of er op vooruit zouden gaan.

Uit de intenties tot verandering in reisgedrag bleek dat er vooral een toename van het reisgedrag met het openbaar vervoer te verwachten was in de daluren (bezoeken aan familie, vrienden, recreatiedoelen e.d.) en niet in de spits.

Als belangrijkste conclusie van de resultaten kan genoemd worden dat wanneer een niet-verplichte OV-kaart geïntroduceerd zou zijn tegen een hogere prijs dan de huidige korting op de basisbeurs, dit beter zou hebben gespoord met de wensen in de markt dan de huidige verplichte OV-kaart.

1. AANLEIDING EN VERANTWOORDING VAN HET ONDERZOEK

1.1 *Achtergronden*

In november 1988 werd door de Minister van Onderwijs & Wetenschappen een voorstel tot wijziging van de Wet op de studiefinanciering aangeboden aan de Tweede Kamer.¹ Eén van de voorstellen die door de Minister werd gedaan om op korte termijn

de ontstane tekorten op de onderwijsbegroting te mitigeren betrof het verstrekken van een voorziening voor het reizen per openbaar vervoer (de OV-studentenkaart) en het afschaffen van de huidige reiskostenregeling. Tevens werd voorgesteld om tegelijk met de invoering van de OV-kaart, de basisbeurs voor studerende(n) met enkele tientallen gulden per maand te korten. Eén en ander zou voor het Rijk een besparing kunnen opleveren van rond de 176 miljoen gulden per jaar.

De toetsing van de uitvoering van de maatregelen op financiële en logistieke aspecten berustte indertijd bij de Informatiseringsbank te Groningen. Op het moment dat de Minister zijn plannen met betrekking tot de OV-kaart bekend maakte, beschikte de Informatiseringsbank echter over onvoldoende informatie en had zij weinig zicht op hoe van de kant van studenten gereageerd zou gaan worden op de invoering van de OV-kaart en de daarmee gepaard gaande wijzigingen in het beursstelsel.

In december 1988 werd daarom door de Informatiseringsbank opdracht gegeven voor een onderzoek naar de houdingen, acceptatie en gedragsintenties van studerende(n) bij de invoering van de OV-jaarkaart voor studerende(n). Dit onderzoek vond plaats in het eerste kwartaal van 1989². In dit artikel worden enkele saillante resultaten van het onderzoek besproken in het licht van de gekozen opzet. Een volledig verslag van het onderzoek is te vinden in Pruijn, Smidts en Waarts (1989).

1.2 De vraagstelling van het onderzoek

De voorgestelde maatregelen komen hierop neer: aan elke studerende die een basisbeurs ontvangt, wordt een OV-kaart ter beschikking gesteld waarmee gratis gereisd kan worden met alle vormen van openbaar vervoer (trein, tram, bus en metro). Invoering van een dergelijke OV-kaart maakt het stelsel van reiskostenvergoedingen voor thuiswonende studenten overbodig. Daarnaast is voorgesteld de basisbeurs te verlagen met een bedrag van f 41,65 per maand voor thuiswonende studenten en met een bedrag van f 62,50 per maand voor uitwonende studenten. Dat de maatregelen in onderlinge samenhang dienen te worden gezien blijkt uit de Memorie van Toelichting, waarin gesproken wordt over 'verlaging van basisbeurs en normgedrag levensonderhoud met tegenwaarde OV-jaarkaart'. Naar schatting zullen in de komende vijf jaar gemiddeld per maand 520.000 studenten in aanmerking komen voor de OV-kaart.

De probleemstelling is in drie onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Welke houding(en) hebben verschillende groepen studerende(n) ten aanzien van de OV-kaart? Wat ziet men als belangrijkste voor- en nadelen en hoe weegt men deze tegen elkaar af?
2. Welke veranderingen in het reisgedrag van studerende(n) zijn te verwachten als gevolg van invoering van de OV-kaart? Hangen eventuele veranderingen samen met de specifieke omstandigheden waarin de student zich bevindt? (bijvoorbeeld afstand woonadres-studieadres; wel/geen autobezit etc.).
3. Zijn er problemen te verwachten in de sfeer van protest en fraude naar aanleiding van invoering van de OV-kaart? Op welke wijze(n) kunnen bezwaren van studerende(n) tot uitdrukking worden gebracht?

De vragen waarop dit onderzoek antwoord tracht te vinden verwijzen alle naar de wijze waarop studerende(n) zouden reageren op de invoering van de OV-kaart. Deze reactie valt uiteen in een (niet observeerbare) attitude component en een gedragscomponent.

Attitudes (houdingen) zijn in dit verband onder meer van belang omdat zij aanknopingspunten konden bieden voor een gerichte voorlichtingsstrategie: indien men zou weten op welke overwegingen de acceptatie van of weerstand tegen de OV-kaart berustte en bij welke studenten, dan zou dit wellicht enige indicatie kunnen bieden voor de boodschap waarmee de doelgroep(en) benaderd diende(n) te worden. Wat het gedrag van studerende(n) ten aanzien van de OV-kaart betreft dient men zich te realiseren dat het bij eventueel protest en fraude, maar ook bij veranderingen in het reisgedrag ging om toekomstig gedrag, dat zich op het moment van de gegevensverzameling (vóór invoering van de kaart) niet liet registreren. Er is derhalve gekozen voor een opzet waarbij nagegaan wordt welke gedragsintenties bestonden bij studerende(n).

2. THEORETISCHE BENADERING: DE OV-KAART ALS 'NIEUW PRODUKT'

2.1 *Verskillende klantengroepen en functies waarin de OV-kaart kan voorzien*

Bij de analyse van de acceptatie, mogelijke weerstanden en gedragsveranderingen door de afnemersgroep, zijn wij uitgegaan van de gedachte dat de OV-kaart te beschouwen is als een 'nieuw produkt' van een onderneming.³ Het onderscheidende van het onderhavige produktaanbod ten opzichte van het gebruikelijke produktaanbod in de markt is dat de afnemers niet in vrijheid kunnen kiezen, maar *gedwongen* worden de kaart te kopen. Men kan in dit verband twee categorieën 'kopers' onderscheiden:

- i) 'Kopers' die, alles afwegende, de kaart zouden kopen in de situatie van vrijheid om al dan niet te kopen. Onder deze groep bestaat uiteraard een hoge acceptatiegraad en zij zullen weinig weerstanden hebben tegen de kaart als zodanig. Deze groep valt te typeren als de 'voorstanders'.
- ii) 'Kopers' die, alles afwegende, de kaart *niet* zouden kopen in de situatie van vrije keuze. Onder deze groep kan men een lage acceptatie van en meer weerstanden tegen de kaart verwachten (de 'tegenstanders').

De vraag is welke studenten tot groep i) en welke tot groep ii) behoren; hoe de afwegingen tot stand komen en op welke wijze deze mogelijk te beïnvloeden zijn.

Analyse van de kopersgroep zou zich in eerste instantie dienen te richten op het genereren van een taxonomie van klantengroepen, klantfuncties en alternatieve technologieën (Abell, 1980). Om zicht te krijgen bij welke groepen van studenten zich mogelijke problemen gaan voordoen is het noodzakelijk om een genuanceerd beeld te krijgen van verschillende *klantengroepen* binnen de totale kopersgroep. Met name het criterium 'alles afwegende' is in dit verband belangrijk. In de afweging van de klant spelen mee: a) de behoeften en wensen ten aanzien van vervoer. Dit kan op verschillende *functies* betrekking hebben, bijvoorbeeld het dagelijks op en neer reizen tussen woon- en studieplek, maar wellicht ook het bezoeken van familie, vrienden en kennissen, of het maken van recreatieve trips door Nederland en daarbuiten; b) de afweging tussen verschillende *technologieën* die men zou kunnen gebruiken om in de functie te voorzien. Bij woon-studie reizen kan de afweging bijvoorbeeld spelen tussen de fiets, de auto of het OV, terwijl de afweging bij recreatieve functies anders kan zijn, bijvoorbeeld tussen liften en trein. Ook zou men kunnen besluiten niet in de functie te voorzien, gezien de prijs en de te nemen moeite.

Een potentiële klant zal in zijn afweging verschillende functies van de kaart afzetten tegen de alternatieve technologieën die hem ter beschikking staan en hierbij tevens de prijs betrekken. Prijs, niet alleen in strikt monetaire zin ('de kaart kost mij f 62,50 per maand'), maar ook in niet-monetaire (psychologische) termen ('de kaart kost wachttijden, afschaffing van de auto'). Kern van de gedachte is dat het aan te bieden 'produkt' niet de fysieke OV-kaart is en tevens niet vaststaat. Het 'produkt' is daarentegen variabel, namelijk een *samenstel* van *functies* die door potentiële kopers op een bepaalde wijze wordt gepercipieerd en dus per individu verschillend zal zijn.

2.2 Acceptatie van en weerstanden tegen vernieuwingen

Acceptatie van en weerstanden tegen de invoering van een nieuw produkt, hier de OV-kaart, vallen te onderscheiden in houdingen (attitudes) en gedragingen. Gedragingen zijn bijvoorbeeld: actievoeren voor of tegen de invoering, brieven schrijven naar politieke vertegenwoordigers, bezwaarschriften indienen, de kaart (weigeren) aan (te) vragen of op (te) halen, of zelfs misbruik maken van de kaart. Duidelijk wordt dat de gedragsmogelijkheden voor studenten zeer gevarieerd kunnen zijn en, in het bijzonder, het uitdrukking geven aan ongenoegens met de kaart voor het beleid en de uitvoering daarvan nadelig kan zijn.

In het acceptatieproces ten aanzien van vernieuwingen is een aantal fasen te onderscheiden (Rogers, 1983; Kok, 1985). De eerste fasen in het proces van acceptatie betreffen de *kennis* over de innovatie en het *begrip* ervoor. Een volgende fase in het acceptatieproces betreft de *houding* tegenover de innovatie. Een positieve houding tegenover de vernieuwing is een voorwaarde voor de acceptatie ervan. De laatste fasen in het acceptatieproces betreffen het *proberen* en een (eventuele) grootschalige *invoering* van de vernieuwing.

Voor wat betreft de voorgestelde maatregelen rond de OV-kaart was op het moment van onderzoek in het acceptatieproces de 'houdingsfase' bereikt. De meeste studenten hadden reeds kunnen horen over de plannen met betrekking tot de OV-kaart. Onder meer op basis van de berichtgeving in de media zal reeds een (voorlopige) meningsvorming zijn opgetreden. Reacties van studentenzijde gaven echter slechts een indicatie van het feit dat de meningen sterk verdeeld waren.

2.3 Het meten van een houding: het attitude-model van Fishbein

Het attitude-model van Fishbein (1963) heeft gediend als conceptueel kader voor een deel van het hier beschreven onderzoek. Dit model bouwt voort op de opvatting dat de houding van mensen ten aanzien van een bepaalde stimulus of bepaald gedrag is gebaseerd op een rationele afweging van de voor- en nadelen ervan. Houdingen (of attitudes) zijn gebaseerd op overwegingen ('beliefs') en waarderingen ('evaluations'). Overwegingen zijn inschattingen van consequenties van gedrag (in dit geval het aanvragen en ophalen van een OV-kaart) zoals: goedkopere (en dus uitgebreidere) reis- en transportmogelijkheden, het leveren van een bijdrage aan een schoner milieu, de mogelijkheid om tijdens reizen te studeren, maar tevens langere reistijden, inperking van de individuele keuzevrijheid en ongerieflijker vervoer.

Waarderingen zijn oordelen over de ingeschatte consequenties in termen van goed of slecht. Zo kan iemand de overweging hebben dat het in het bezit hebben van een OV-

kaart tot gevolg heeft dat je meer kunt reizen tijdens je studie: echter sommigen zullen dat heel goed vinden, anderen neutraal of zelfs slecht.

Belangrijk is dat een houding pas betekenis krijgt in de zin van een preferentie: het ene alternatief beter of slechter vinden dan het andere alternatief. Het is denkbaar dat absoluut genomen iemands houding ten opzichte van de OV-kaart negatief is, maar zijn/haar houding tegenover een ander alternatief, bijvoorbeeld het huidige stelsel van reistoelagen op de basisbeurs, nog negatiever. In een onderzoek naar houding moet die vergelijking van alternatieven opgenomen zijn.

2.4 De relatie tussen houding (*attitude*) en gedrag (*acceptatie of verzet*)

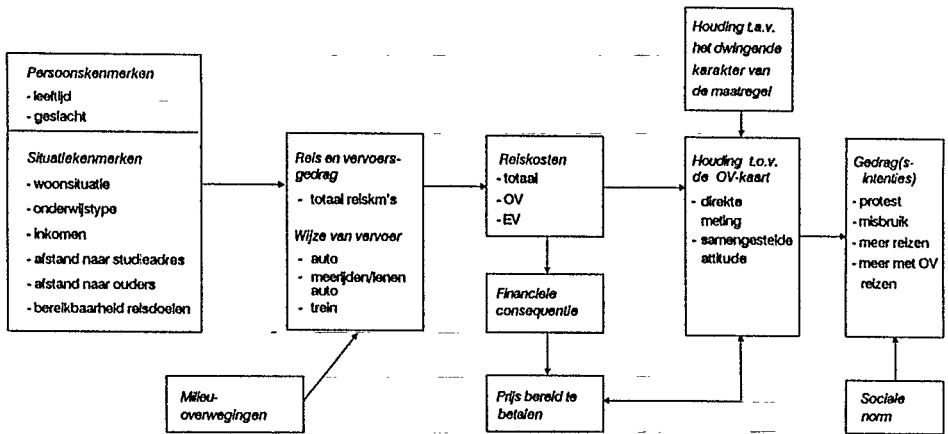
De houding beïnvloedt het gedrag. Echter wanneer iemand tegen de OV-kaart is, betekent dat niet zonder meer dat deze persoon zich gedraagt tegen (invoering van) de kaart, of het systeem frustrereert door middel van misbruik of het indienen van bezwaarschriften. Er zijn drie barrières tussen algemene houding en gedrag:

1. De houding tegenover een algemeen verschijnsel is anders dan tegenover een specifieke gebeurtenis. Iemand kan best voor de stimulering van het gebruik van openbaar vervoer zijn, maar toch zich verzetten tegen de plannen van het Ministerie ten aanzien van de OV-kaart. In zo'n geval kunnen bijvoorbeeld nadelen als verlies van individuele keuzevrijheid bij vervoer een meer doorslaggevende rol spelen.
2. De eigen houding van een persoon is een factor die het gedrag beïnvloedt. Een andere factor is de *sociale norm*: wat vinden voor de persoon belangrijke anderen dat hij/zij moet doen. Iemand kan ondanks de negatieve houding ten opzichte van een OV-kaart, die kaart misschien wel accepteren als bijvoorbeeld ouders, de eigen partner, of medestudenten zeer positief over de kaart zijn. In hun theorie van berekend gedrag is door Ajzen & Fishbein (1980) expliciet aandacht geschonken aan sociale norm invloeden op individueel gedrag.
3. Het is voor iemand niet altijd mogelijk of voordelig het voorgenomen gedrag ook te effectueren. Na invoering van de kaart zullen de mogelijke gedragsconsequenties vooral saillant kunnen zijn onder die studenten die de OV-kaart als (extreem) negatief ervaren. Maar ook voor deze mensen geldt dat het scala aan gedragsalternatieven om uitdrukking te geven aan hun ongenoegen beperkt is. Bovendien geldt dat aan de keuze voor het gedrag een kosten-baten afweging vooraf zal gaan, die uiteindelijk ertoe kan leiden dat houdingen en gedrag voor de buitenstaander niet geheel consequent (lijken te) zijn.⁴

In het licht van het bovenstaande dient het onderzoek uit te wijzen op welke afweging van voor- en nadelen gedragskeuzes gebaseerd zijn, en welke de invloed van de sociale normen is.

2.5 Het onderzoeksmodel

In figuur 1 is het onderzoeksmodel weergegeven. Het model bestaat uit een aantal blokken die verondersteld worden in een causale relatie te staan. Geheel links in het model staan de *persoonskenmerken* en *situatiekenmerken* van de studerende. Deze variabelen zullen naar verwachting, samen met milieu-overwegingen, het *reis- en vervoersgedrag* bepalen.⁵



Figuur 1. Het onderzoeksmodel.

Het reis- en vervoersgedrag op zijn beurt zal bepalend zijn voor de *reiskosten* die per maand en per vervoermiddel (eigen vervoer vergeleken met openbaar vervoer) gemaakt worden.

Als gevolg van de OV-reiskosten die een studerende maakt, de verlaging van de basisbeurs en de afschaffing van de reiskostenvergoeding, zal een positief of negatief *financieel saldo* bij invoering van de kaart resulteren. Het financieel saldo is echter geen onveranderbaar gegeven maar kan door de studerende zelf beïnvloed worden. Immers, na invoering van de kaart kan de studerende een ander reis- en vervoersgedrag kiezen, met het doel financieel quitte te spelen dan wel financieel voordeel te behalen. Hoewel verwacht kan worden dat een positiever financieel resultaat samengaat met een positievere *houding*, hoeft een negatief financieel saldo niet persé te leiden tot een negatieve houding tegenover de kaart. Immers, het huidige reisgedrag is wellicht bewust beperkt vanwege de kosten die daaraan verbonden zijn. Met de komst van de kaart kan men nu eindelijk reizen wat men voorheen uit kostenooqpunt vermeed. Er hoeft dan ook geen volledige positieve samenhang te bestaan tussen financieel saldo en houding tegenover de kaart. Op vergelijkbare wijze kan de relatie tussen het financiële saldo en de *maximale prijs* die men bereid is voor de kaart te betalen beschouwd worden.

Centraal in het model staat de *houding* tegenover de kaart. Deze houding wordt gemeten met een directe vraag en met een samengestelde meting volgens het Fishbein en Ajzen model. Naast deze twee metingen zal de sterkte van de voorkeur voor een OV-kaart ook tot uiting komen in de maximale prijs die men bereid is te betalen voor de kaart indien men deze vrij zou kunnen kopen. Verder is bij de vorming van de attitude ten aanzien van de OV-kaart het feit dat de invoeringsmaatregel (inclusief de voorgestelde kortingen op de basisbeurs) een verplicht karakter heeft, waarschijnlijk zeer belangrijk. Het hierdoor gepercipieerde controleverlies met betrekking tot reizen, maar ook de van boven opgelegde restricties, in de verdeling van het inkomen van studenten over bestedingscategorieën, kan de houding aanzienlijk beïnvloeden.

Zoals het model aangeeft bestaat de verwachting dat de houding tegenover de kaart op zijn beurt bepalend is voor de waarschijnlijkheid om te *protesteren* en/of om *misbruik*

te maken van de kaart. Het verband tussen de houding en de intenties om *meer te reizen* dan wel om *meer met het OV te gaan reizen* (substitutie eigen vervoer door openbaar vervoer), is minder duidelijk. Immers, het is mogelijk dat ook studerende(n) met een negatieve houding van plan zijn meer te reizen en meer met het OV te reizen, omdat dit voor hen de enige mogelijkheid kan zijn om er financieel voordelig uit te springen.

Tot nu toe zijn slechts de *indirecte*, elkaar opvolgende, aspecten besproken. Hiermee wordt bedoeld dat een persoons- of situatiekenmerk effect heeft op de houding via allerlei tussenliggende variabelen. Er zijn echter ook nog *directe* effecten mogelijk. Zo kan bijvoorbeeld een specifieke groep studerende(n) negatief tegenover de kaart staan, los van de consequenties die de kaart heeft voor henzelf, omdat men bijvoorbeeld het verplichte karakter van de kaart zodanig negatief beleeft dat dit de persoonlijke voor- of nadelen overheerst. In figuur 1 kunnen deze directe effecten weergegeven worden door pijlen rechtstreeks van het blok met persoonskenmerken naar de blokken houding en gedragsintenties te trekken. Ten behoeve van de overzichtelijkheid van de figuur zijn deze pijlen niet weergegeven. In de analyses is met deze directe effecten echter wel rekening gehouden.

3. METHODE VAN ONDERZOEK

Het onderzoek is in drie fasen uitgevoerd. In december 1988 is een pilotonderzoek gehouden, gevolgd door een testonderzoek in januari 1989. Het hoofdonderzoek bestond uit een mondeling afgenomen vragenlijst onder een steekproef van 931 studenten. Het veldwerk voor het hoofdonderzoek is in februari/maart 1989 uitgevoerd door een onafhankelijk marktonderzoeksbureau (NIPO).

Het pilotonderzoek bestond uit open vraaggesprekken van ongeveer een uur met 48 studerende(n), verdeeld naar onderwijstype en woonsituatie. Het bleek dat de bereidheid van studenten om mee te werken aan een onderzoek naar de OV-kaart hoog was. Wat de inhoud van de vragen betreft bleek een grote betrokkenheid van de respondenten tijdens het interview (men was serieus bereid na te denken over het eigen reis- en vervoersgedrag, de voor- en nadelen van de kaart e.d.). In het testonderzoek van januari zijn in totaal 42 proefvragenlijsten afgenomen. Opnieuw bleek de responsbereidheid goed; het interview duurde gemiddeld 45 minuten en de lengte gaf nauwelijks problemen wat betreft de motivatie van de respondenten. Op basis van de resultaten is de uiteindelijke vragenlijst op diverse plaatsen aangepast.

3.1 Steekproefprocedure

De doelpopulatie voor het onderzoek naar de OV-kaart kan als volgt omschreven worden: *Alle studerende(n) in het MBO, HBO en WO die een basisbeurs ontvangen in het kader van de wet Studiefinanciering en een verwachte einddatum van afstuderen hebben na 1 januari 1990.*⁶

Als steekproefkader is gekozen voor het adressenbestand van de Informatiseringbank. Gezien de onderzoeksdoelstellingen en de beschikbare informatie in het adressenbestand, lag stratificatie van de steekproef voor de hand. Van de mogelijke stratificatie-

variabelen leken onderwijstype (MBO, HBO, WO) en woonsituatie (Uit, Thuis) het meest relevant. Vanwege de zeer grote omvang van het bestand studerenden (ruim 600.000) bleek het indelen van het volledige bestand naar de onderwijstype en woonsituatie technisch te complex zodat gekozen is voor een procedure in twee-stappen :

1. Trek een toevalssteekproef van grote omvang uit het totale bestand ($n = 35.000$);
2. Trek daarna uit deze steekproef opnieuw een steekproef die is gestratificeerd naar onderwijstype en woonsituatie (6 strata) en met een zodanige omvang dat er ongeveer 1000 effectieve interviews gehouden kunnen worden.

3.2 Veldwerkperikelen: Niet bereikbaar, overdekking en non-respons

De respondenten zijn telefonisch benaderd voor het maken van een afspraak voor het mondelinge interview. Van de gestratificeerde steekproef van $n = 3800$ kon bij 1450 respondenten geen telefonisch contact gelegd worden (d.i. 38%): ofwel er is totaal geen contact geweest (zo'n 350 keer: bijvoorbeeld geen gehoor of telefoon afgesloten), ofwel men kon de juiste persoon niet bereiken (1100 studerenden), bijvoorbeeld omdat deze niet binnen enkele dagen aanwezig was om geïnterviewd te worden, verhuisd was met onbekend telefoonnummer, of omdat de persoon volstrekt onbekend was.

De vraag is of de onbereikbaarheid van 38% van de steekproef de generalisatie van de steekproefresultaten in gevaar brengt. Waarschijnlijk is dit gevaar beperkt omdat het niet aannemelijk is dat er een directe relatie bestaat tussen het niet vindbaar zijn en de mening over de OV-kaart.

Bij de 2351 adressen waar een contact tot stand kwam is nagegaan of de studerende aan de screeningseisen voldeed. Bij 843 (36%) bleek dit niet het geval te zijn omdat men geen basisbeurs ontving (4%), men niet aan een MBO, HBO of WO instelling studeerde (8%) of omdat men verwachtte vóór 1 januari 1990 af te studeren (24%).

Uit de screening blijkt dat het steekproefbestand aanzienlijk ruimer was dan de doelpopulatie: het bestand bevatte elementen die niet tot de doelpopulatie behoren. Dit wordt overdekking genoemd. Steekproeftechnisch gezien levert dit geen problemen. Geselecteerde elementen die niet tot de doelpopulatie behoren kunnen achteraf verwijderd worden uit de steekproef (zie bijvoorbeeld Kersten en Bethlehem, 1982).

Veldwerktechnisch brengt een overdekking van deze omvang echter een grote hoeveelheid extra werk en derhalve hogere onderzoekskosten met zich mee. In totaal heeft de onvoorziene grootte van de overdekking de veldwerkkosten met zo'n 10% verhoogd. Een deel van de problemen is ontstaan doordat het adresbestand dat werd aangeleverd abusievelijk de *aanvragers* van een basisbeurs betrof in plaats van de *ontvangers* van een basisbeurs. Omdat een deel van de *aanvragers* uiteindelijk niet gaat studeren of geen recht blijkt te hebben op een basisbeurs zijn deze personen uiteraard moeilijk bereikbaar of voldoen ze niet aan de screeningseisen. Daarnaast bleek dat door de grote mobiliteit van de onderzoeksgroep de op de aanvraagformulieren ingevulde adressen en telefoonnummers verouderd waren.

Indien een studerende aan de screeningseisen voldeed is hun medewerking gevraagd. Deze medewerking werd verleend in 65% van de gevallen. De non-respons bestond uit studerenden die hun medewerking *weigerden* (15%), dan wel te kennen gaven dat men weliswaar bereid is mee te werken aan het onderzoek doch *niet bereikbaar* was op het woonadres *tijdens de veldwerkperiode* (21%). Dit laatste percentage is vrij hoog omdat

per respondent maximaal één week beschikbaar was voor het maken van een afspraak en de onderzoeksgroep mobiel en uithuisig is. Het vrij geringe percentage echte weigeringen in het onderzoek (15%) toont de grote responsbereidheid van de respondenten en is een indicatie dat generalisatie van de resultaten niet tot grote problemen leidt.

Het non-responspercentage verschilde niet veel tussen de strata, alleen voor de groep uitwonende MBO'ers is het percentage duidelijk hoger (48%). Dit maakte een herweging van de resultaten noodzakelijk. In het navolgende zullen de resultaten, na weging, vermeld worden.

4. DE FINANCIËLE POSITIE VAN STUDERENDEN

De financiële consequenties bij de invoering van de OV-kaart, alsmede het reis- en vervoersgedrag hangen mede samen met de actuele financiële positie van studerenden. Daarom is in de vragenlijst een aantal vragen opgenomen om de inkomstenbronnen van studerenden vast te stellen en de hoogte van het inkomen te bepalen. De volgende inkomstenbronnen zijn onderscheiden:

- inkomsten uit de studiefinanciering (basisbeurs + aanvullende beurs + rentedragende lening + reiskostenvergoeding);
- inkomsten verkregen van ouders (in geld, niet in natura);
- inkomsten uit eventuele stages (inclusief eventuele reiskostenvergoeding);
- inkomsten uit bijbaantjes (bijvoorbeeld student-assistentschappen, krantenwijk, vakantiewerk);
- overige inkomsten.

Per inkomstenbron is respondenten gevraagd aan te geven hoeveel zij per maand uit deze bron (verwachten te) ontvangen. De periode waarover de inkomsten opgegeven moesten worden was 1 september 1988 tot 1 september 1989. Nadat de respondent voor alle bronnen het bedrag heeft gespecificeerd is het totaal inkomen per maand berekend. De respondent kreeg daarna de vraag of dit totaal bedrag per maand ongeveer juist is. Zo niet, dan kon de respondent de bedragen per inkomstenbron opnieuw overwegen en zonodig bijstellen.

4.1 *Inkomen naar bron, onderwijstype en woonsituatie*

Wanneer de bedragen over de inkomstenbronnen gesommeerd worden dan blijkt dat het totale inkomen per maand gemiddeld *f* 788 bedraagt (het 95% betrouwbaarheidsinterval heeft als grenzen *f* 769 en *f* 807).

Als we de verdeling van het totale inkomen voor alle studerenden uitsplitsen naar inkomstenbron, dan is het beeld als volgt: bij studiefinanciering 73.0%; van ouders 15.2%; van bijbaantjes 7.9%; van stage 2.6% en overig 1.3%.

In tabel 1 is voor elke inkomstenbron (exclusief 'overige inkomsten') het gemiddelde bedrag bepaald voor de combinatie van onderwijstype en woonsituatie. Zo blijkt uit de tabel dat uitwonende MBO-'ers gemiddeld *f* 698 per maand ontvangen van de studiefinanciering en *f* 97 per maand van ouders. Bij deze tabel moet bedacht worden dat de bedragen gemiddelden zijn. Uiteraard is het zo dat niet iedereen in de steekproef geld van ouders ontvangt of inkomsten uit een bijbaantje of stage heeft. Omdat er gemid-

delde bedragen berekend zijn, mogen de bedragen over de inkomstenbronnen per groep opgeteld worden om tot het totale inkomen te komen.

Interessant is een vergelijking van het totale inkomen van studerende(n) met de normbudgetten. De normbudgetten zijn opgebouwd uit vier posten: kosten voor levensonderhoud, studiekosten, onderwijsbijdrage en ziektekostenverzekering. Het blijkt (zie tabel 1) dat het gemiddelde totale inkomen voor alle groepen studerende(n) lager is dan de norminkomens. Vooral de MBO'-ers liggen in inkomen beneden de norminkomens (thuiswonende(n) f 76 lager en uitwonende(n) zelfs f 144). Voor HBO en WO zijn de verschillen geringer.

Tabel 1 *Inkomen (inclusief eventuele reiskostenvergoeding) naar onderwijstype en woonsituatie (gemiddelden in gulden/mnd).*

	UIT STUDIEFINANCIERING			VAN OUDERS		
	<i>Uit</i>	<i>Thuis</i>	<i>Totaal</i>	<i>Uit</i>	<i>Thuis</i>	<i>Totaal</i>
MBO	698	431	466	97	51	57
HBO	718	479	603	142	85	115
WO	703	469	658	206	142	193
Totaal	709	451	575	171	73	120

	UIT STAGE			UIT BIJBAANTJES		
	<i>Uit</i>	<i>Thuis</i>	<i>Totaal</i>	<i>Uit</i>	<i>Thuis</i>	<i>Totaal</i>
MBO	9	25	23	27	61	56
HBO	31	38	34	71	44	58
WO	2	1	2	76	63	74
Totaal	14	27	20	69	56	62

	TOTAAL INKOMEN			NORMINKOMEN ⁷	
	<i>Uit</i>	<i>Thuis</i>	<i>Totaal</i>	<i>Uit</i>	<i>Thuis</i>
MBO	842	571	608	986	647
HBO	972	660	823	1026	687
WO	1003	689	942	1055	716
Totaal	976	614	788		

5. REISGEDRAG EN VERVOERSGEDRAG PER STUDENTEN-GROEP

Het reis- en vervoersgedrag werd voor de actuele situatie van de studenten gemeten door te vragen naar:

- Algemeen:
- de beschikbaarheid van EV-middelen
 - het gebruik van EV en OV in het algemeen
 - de vaste kosten van EV en OV per maand
- Per bestemming:
- de af te leggen (afgelegde) afstand dit studiejaar
 - het oordeel over de bereikbaarheid met het OV
 - de door respondent meest gebruikte vervoersmiddelen
 - de variabele kosten per maand voor EV en OV

5.1 Huidige reiskosten van studerenden

Respondenten is gevraagd aan te geven welke kosten zij dit studiejaar ('88/'89) maken voor vervoer. De kosten zijn gesplitst in *vaste en variabele* kosten voor zowel eigen als openbaar vervoer. Vaste kosten van eigen vervoersmiddelen zijn gedefinieerd in termen van belastingen, verzekeringen, onderhoud en afschrijvingen. Bij het openbaar vervoer zijn de kosten van OV-abonnementen (per maand) als vaste kosten genomen. De variabele kosten van vervoer zijn gemeten per bestemming (bijvoorbeeld het op en neer reizen tussen huis en studieplek) en vervolgens opgeteld. Bij eigen vervoer gaat het dan om benzinekosten en parkeerkosten; bij openbaar vervoer om de kosten van gebruikte OV-kaartjes of bijbetalingen bij abonnementen.

Het gemiddeld totale bedrag dat studenten uitgeven aan vervoer (vaste én variabele kosten van eigen én openbaar vervoer voor alle bestemmingen) samen is f 108 per maand. Opmerkelijk is dat, gemiddeld, het bedrag dat wordt uitgegeven aan EV gelijk is aan het bedrag dat wordt uitgegeven aan OV. Ook de verdeling naar vaste en variabele kosten is bij EV en OV vrijwel hetzelfde: ongeveer 45% vaste en 55% variabele kosten. Wel zijn significante verschillen te constateren tussen diverse groepen studenten: thuiswonende HBO'ers en WO'ers geven een veel hoger bedrag aan reiskosten op dan gemiddeld, terwijl thuiswonende MBO'ers en uitwonende WO'ers een lager bedrag inschatten.

5.2 Reisgedrag per klantenfunctie (reisbestemmingen)

Op basis van het vooronderzoek is een zestal reisbestemmingen onderscheiden, namelijk 'zakelijke' bestemmingen (naar studie, stage of werk) en 'privé'-bestemmingen (naar ouders, vrienden/kennissen en recreatieve bestemmingen).

Tabel 2 geeft een overzicht van de resultaten. Opgemerkt zij dat enkele bestemmingen niet voor alle studenten relevant zijn: vragen over reizen voor stages en werkzaamheden (o.a. bijbaantjes) zijn uitsluitend voorgelegd aan degenen die daar mee te maken hadden in het studiejaar '88/'89; vragen over reizen naar ouders zijn alleen gesteld aan uitwonende studenten. De cijfers in tabel 2 zijn gemiddelden betreffende de relevante groep. Zo bedraagt het gemiddeld aantal reiskilometers voor degenen die stages doen 210 per maand ($N=286$).

Het totaal aantal reiskilometers dat studenten per maand afleggen bedraagt gemiddeld 857, overigens met een standaarddeviatie van 712 kilometers, dus sterk verschillend tussen studenten. Het reizen voor 'zakelijke' doeleinden maakt het grootste deel uit van de totale reisafstand, namelijk 59% (504 km), terwijl voor 'privé'-bestemmingen gemiddeld 353 kilometers per maand worden afgelegd (41%). Voor het bezoeken van vrienden/kennissen en reizen naar recreatieve bestemmingen (sporten, museumbezoek, dagje uit) wordt gemiddeld ca. 200 km per maand afgelegd.

De gemiddelde variabele kosten van EV bedragen f 29,70 per maand en van OV f 29,20 per maand. De gemiddelde variabele kosten per reiskilometer komen hiermee op ca. 7 cent/km.

Per bestemming kan men het volgende concluderen: naar studie reist men vaak en veel, maar relatief goedkoop (variabele kosten: 3 cent/km) met EV. Indien men een stage

Tabel 2 Reisgedrag per functie (= bestemming) (gemiddelde waarden)

Bestemming	Studie N=910	Stage N=286	Werk N=250	Ouders N=425	Vrienden N=910	Recreatie N=910	Totaal N=910
Afstand in km's enkele reis	13.5	27.2	12.4	88.4	=	-	-
Frequentie in dit studiejaar	201	70	91	37	=	=	-
Reiskilometers per maand	402	210	131	342	103	91	857
Aangegeven bereikbaarheid met OV (1=slecht; 5= goed)	2.9	2.4	2.5	3.2	2.5	2.5	
Meest gebruikte vervoersmiddel is EV (%)	74	66	84	36	74	81	
Meest gebruikte vervoersmiddel is OV (%)	26	34	16	64	26	19	
Variabele kosten EV per maand	9.50	12.00	5.80	7.30	5.70	5.70	29.70
Variabele kosten OV per maand (excl. abonnementen)	5.60	12.90	4.70	19.70	6.00	3.00	29.20

doet of betaalde werkzaamheden verricht, reist men daarvoor betrekkelijk duur (11 cent/km), veelal met EV; naar ouders reist men minder frequent (gemiddeld 3 keer per maand), maar de afstand is relatief groot en men reist veelal met OV (8 cent/km). Het bezoeken van vrienden/kennissen en reizen met recreatieve bestemmingen doet men voor driekwart met EV en men betaalt daarvoor gemiddeld f 20 per maand.

5.3 Studentgroepen, vervoersfuncties en vervoersgedrag

Ten aanzien van het totaal aantal kilometers en het bedrag dat hieraan besteed wordt, blijken er significante verschillen te bestaan tussen de groepen (ingedeeld naar onderwijstype en woonsituatie): thuiswonende WO'ers blijken veel reiskilometers af te leggen (vaak met OV), terwijl uitwonende WO'ers en thuiswonende MBO'ers betrekkelijk weinig reizen. De opbouw van de kilometers en de verdeling van de kosten tussen EV en OV uit de verschillende bestemmingen blijkt eveneens op een aantal aspecten significant verschillend te zijn tussen de studentgroepen. We zullen hier volstaan met een korte typering van elk van de studentgroepen voor wat betreft de specifieke aspecten in hun reisgedrag.

– Uitwonende MBO'ers (18+): een betrekkelijk kleine groep (4.8%) die, voor uitwo-

nenden, relatief veel reizen voor woon-studie en voor 'privé-reizen' vaak gebruik maken van het OV.

- Thuiswonende MBO'ers (18+): grote groep (28.8%), die vrij weinig woon-studie reizen en vaak stage doen (zitten doorgaans in hun laatste jaar).
- Uitwonende HBO'ers (18.5%): een groep met weinig specifieke kenmerken met betrekking tot reisgedrag; wel de groep met het hoogste percentage studenten met een 'bijbaantje' (40%), waarvoor tamelijk veel gereisd wordt.
- Thuiswonende HBO'ers (17.0%): zij reizen veel van woonplek naar studieplek en maken zeer vaak gebruik van EV en weinig van het OV.
- Uitwonende WO'ers (24.9%) een groep die het minst reist, het vervoer van woonplek naar ouders maakt bijna de helft uit van het totaal aantal af te leggen kilometers; voor studieverkeer maakt slechts 10% meestal gebruik van het OV.
- Thuiswonende WO'ers: een kleine groep (6.0%) die het meest reist, vooral voor studie, maar ook voor reizen naar recreatieve bestemmingen, zij maken relatief veel gebruik van OV.

Concluderend kan gesteld worden dat het onderscheiden van klantengroepen, klantenfuncties en technologieën een goed kader vormt voor het in kaart brengen van de markt.

6. DE HOUDING TEGENOVER DE OV-KAART

6.1 *Het kennisniveau van studerenden over de OV-kaart*

Zonder gedetailleerd in te gaan op de resultaten kan als hoofdconclusie gesteld worden dat kennis over de maatregel, als eerste fase in het acceptatieproces, voldoende aanwezig is als het gaat om gebruiksmogelijkheden van de OV-kaart. Slechts weinigen denken dat er restricties aan de kaart gesteld zijn. Van de financiële consequenties is men minder goed op de hoogte: afschaffing van de huidige reiskostenvergoeding wordt niet vaak genoemd; de verlaging van de basisbeurs wordt hoger ingeschat dan door de Minister is voorgesteld en het verschil tussen de voorgestelde basisbeursverlaging voor uit- en thuiswonende studenten blijkt nauwelijks bekend te zijn. In de vragenlijst zijn, na de meting van de kennis, de voorgestelde maatregelen aan de respondent voorgelegd, zodat de houding tegenover de OV-kaart op de volledige kennis is gebaseerd.

6.2 *Hoeveel procent is vóór de OV-kaart?*

De houding van de respondenten tegenover de OV-kaart is op vijf manieren gemeten:

1. een 'directe', intuïtieve attitudemeting in termen van aanvaardbaarheid van het (door de Minister) voorgestelde systeem;
2. een 'directe', intuïtieve attitudemeting in termen van redelijkheid van de (door de Minister) voorgestelde maatregelen te midden van mogelijke alternatieven van bezuiniging;
3. een 'directe', intuïtieve attitudemeting in termen van aantrekkelijkheid van de OV-kaart voor de respondent zelf⁸;
4. een 'holistische' schatting van de subjectieve waarde van de OV-kaart door aan te geven hoeveel geld men over zou hebben voor zo'n kaart⁹; en

5. een 'analytische' attitudemeting aan de hand van overwegingen (beliefs) en waarderungen (evaluaties) over mogelijke consequenties, berekend volgens het Fishbein en Ajzen model.

Ook over het huidige systeem van reiskostenvergoedingen is een 'directe' attitudevraag gesteld in termen van de aanvaardbaarheid ervan. Deze laatste vraag is gesteld ten behoeve van een vergelijking met de vraag naar de aanvaardbaarheid van het nieuwe systeem met OV-kaart.

Tabel 3 Aanvaardbaarheid van het huidige systeem; aanvaardbaarheid, aantrekkelijkheid en redelijkheid van de OV-studentenkaart (n=931)

AANVAARDBAARHEID HUIDIGE SYSTEEM		AANVAARDBAARHEID OV-STUDENTENKAART	
Zeër aanvaardbaar	5%	Zeër aanvaardbaar	8%
Aanvaardbaar	41%	Aanvaardbaar	20%
Enigszins aanvaardbaar	22%	Enigszins aanvaardbaar	15%
Enigszins onaanvaardbaar	13%	Enigszins onaanvaardbaar	13%
Onaanvaardbaar	14%	Onaanvaardbaar	25%
Zeër onaanvaardbaar	5%	Zeër onaanvaardbaar	19%
AANTREKKELIJKHEID OV-STUDENTENKAART		REDELIJKHEID ALS BEZUINIGINGSALTERNATIEF	
Zeër aantrekkelijk	17%	Zeër redelijk	15%
Aantrekkelijk	20%	Redelijk	38%
Enigszins aantrekkelijk	14%	Niet redelijk, niet onredelijk	19%
Enigszins onaanrekkelijk	8%	Onredelijk	20%
Onaanrekkelijk	18%	Zeër onredelijk	8%
Zeër onaanrekkelijk	23%		

Tabel 3 geeft de verdeling per antwoordcategorie voor elk van de attitude metingen. Het blijkt dat 57% van de respondenten de maatregel rond de OV-kaart onaanvaardbaar vindt. Het huidige systeem vindt 32% van de respondenten onaanvaardbaar. Vergelijken met het huidige systeem vindt 54% het nieuwe systeem minder aanvaardbaar; 23% is indifffereent en 22% vindt het nieuwe systeem meer aanvaardbaar. Paarsgewijs getoetst blijkt het huidige systeem de voorkeur te hebben (t-toets).

Een andere vergelijking in tabel 3 betreft de aanvaardbaarheid en aantrekkelijkheid van de OV-kaart: het blijkt dat 51% van de respondenten de kaart voor zichzelf aantrekkelijk acht, terwijl de OV-kaart als systeem aanzienlijk minder gunstig wordt beoordeeld in termen van aanvaardbaarheid. Het is waarschijnlijk dat de oorzaak hiervoor gelegen is in het gedwongen karakter van de maatregel. Aanvaardbaarheid refereert wellicht aan een principieel/ideologisch niveau van de besluitvorming, terwijl het bij aantrekkelijk gaat om het waargenomen persoonlijke belang.

Tot slot blijkt uit tabel 3 dat een kleine meerderheid (53%) van de respondenten de OV-kaart een redelijke of zeer redelijke bezuinigingsmaatregel vindt, terwijl slechts 28% de maatregel (zeer) onredelijk vindt in het licht van andere bezuinigings-alter-

natieven. Er zijn significante verschillen ($p < .05$) te constateren bij de evaluatie van de OV-kaart als bezuinigingsalternatief naar woonsituatie en onderwijstype: WO-studenten vinden het alternatief redelijker dan HBO'ers en MBO'ers. Vooral thuiswonende WO'ers vinden de OV-kaart een relatief redelijk bezuinigingsalternatief, terwijl thuiswonende MBO'ers het relatief onredelijk vinden.

Een mogelijke verklaring voor het feit dat respondenten enerzijds aangeven de OV-kaart onaanvaardbaar en nauwelijks aantrekkelijk te vinden, maar anderzijds toch een zekere redelijkheid in de maatregel kunnen zien, zou het volgende kunnen zijn: bij de vraag naar de redelijkheid van de maatregel wordt in de vraagstelling impliciet uitgegaan van het gegeven dat de Minister van O&W voor een bezuinigingstaak staat. Hiervan uitgaande acht men de invoering van een OV-kaart niet een onredelijk alternatief. Bij de beantwoording van de directe attitudevragen over het nieuwe systeem is het echter mogelijk de beoordeling ervan volledig los te koppelen van de problemen waarvoor de Minister gesteld is en een antwoord te geven dat (uitsluitend) in het verlengde ligt van de mogelijke consequenties voor studenten in het algemeen en de respondent in het bijzonder.

Tabel 4 Percentage respondenten dat een schaduwbedrag noemt dat onder of boven, het kortingsbedrag op de basisbeurs ligt, of eraan gelijk is.

	GENOEMDE SCHADUWPRIJS	MBO	HBO	WO
Uitwonend	< f 52,50	34%	55%	58%
	f 52,50 – f 72,50	27%	25%	25%
	> f 72,50	39%	20%	17%
	gemiddeld	f 70	f 54	f 48
Thuiswonend	< f 31,65	53%	50%	52%
	f 31,65 – f 51,65	7%	6%	10%
	> f 51,65	40%	44%	38%
	gemiddeld	f 49	f 53	f 48

In tabel 4 zijn de percentages vermeld van respondenten die een schaduwprijs noemden die respectievelijk gelijk is aan de kortingsbedragen op de basisbeurs, of er boven of er onder liggen. Hierbij is er vanuit gegaan dat een marge van f 10 rond het voorgestelde kortingsbedrag (f 41,65 voor thuiswonende, f 62,50 voor uitwonende studenten) kan worden opgevat als een 'instemming' met het kortingsbedrag.

In elk van de groepen blijkt ongeveer de helft van de respondenten een bedrag te noemen dat meer dan f 10 lager ligt dan de kortingsbedragen. Uitwonende MBO-studenten vormen hierop een uitzondering. In deze groep vindt men relatief meer studenten die aangeven een bedrag over te hebben voor de OV-kaart dat hoger ligt, of gelijk is aan het kortingsbedrag op de basisbeurs. Zij zijn bereid gemiddeld f 70 te betalen voor de OV-kaart.

Men zou op basis van de door de respondenten genoemde schaduw prijzen voor de OV-kaart kunnen concluderen dat er wel degelijk problemen te verwachten zijn met de kortingsbedragen op de basisbeurs. De groepen die in dit opzicht wellicht de meeste

problemen zouden kunnen opleveren zijn de uitwonende HBO- en WO-studenten: zij geven aan gemiddeld f 9 respectievelijk f 14 *minder* over te hebben voor de kaart dan de Minister heeft voorgesteld. De vraag is natuurlijk of deze bedragen voldoende zijn om een massaal protest op gang te zetten, of misschien in de ogen van deze studenten gecompenseerd kunnen worden door een gewijzigd reis- en vervoersgedrag.

6.3 *Waarom is men voor of tegen?*

Voor de analytische attitudemeting (volgens het Fishbein & Ajzen model) werd aan respondenten een 12-tal stellingen betreffende de aspecten of mogelijke consequenties van de OV-kaart voorgelegd, die onderliggend zouden kunnen zijn aan de houding van studenten. Respondenten werd gevraagd per stelling aan te geven in hoeverre zij het met die stelling eens of oneens zijn (overweging), alsmede of zij de aspecten aantrekkelijk of juist onaantrekkelijk zouden vinden (waardering). In tabel 5 zijn per aspect de gemiddelde scores aangegeven in termen van overweging (kolom 'B': is men het met de stelling eens of niet) en in termen van 'waardering' (kolom 'E': hoe waardeert men het aspect).

Vervolgens worden in de laatste kolom de gemiddelden van de individuele produkt-scores (overwegingen x waarderingen ('B x E')) aangegeven. Bij de interpretatie hiervan dient men zich te realiseren dat een hoge positieve 'B x E' duidt op een grote positieve bijdrage van het aspect aan de houding van respondenten tegenover de OV-kaart; een grote negatieve waarde van 'B x E' duidt op een negatieve inbreng van het aspect in de houding van studenten.

Uit tabel 5 blijkt voor de totale groep respondenten ($n=931$):

- een substantieel *negatieve* bijdrage aan de houding leveren de aspecten: 'er financieel op achteruitgaan'; 'meer tijd kwijt zijn aan reizen' en 'het openbaar vervoer wordt drukker en minder comfortabel'. Hierbij valt op dat studenten een mogelijke financiële achteruitgang als een reële bedreiging ervaren, omdat zij deze consequentie niet alleen waarschijnlijk achten, maar ook sterk negatief waarden.¹⁰ Voorts verwacht men *niet* dat het gebruik van een OV-kaart zal leiden tot tijds winst bij het reizen en vreest men dat de OV-kaart tot gevolg zal hebben dat het OV drukker en minder comfortabel zal worden.
- *positieve* bijdragen aan de houding worden geleverd door de aspecten: 'mogelijkheid om meer te reizen'; 'allerlei activiteiten elders kunnen bijwonen' en 'geen kaartjes meer hoeven kopen'. Voor deze drie aspecten geldt dat studenten zich hierop enigszins verheugen. Men ziet ze als mogelijke consequenties van de OV-kaart en beoordeelt ze als plezierig.

Uit de overwegingen en waardeoordelen ten aanzien van de mogelijke gevolgen van de OV-kaart is per respondent de samengestelde attitudescore berekend als de som van de produktmomenten van de overwegingen en waardeoordelen. De gemiddelde attitudescore ten aanzien van de OV-kaart van de uitwonende studenten blijkt niet significant af te wijken van die van de thuiswonende studenten. Er blijken echter wel verschillen te bestaan in de attitude ten aanzien van de OV-kaart tussen verschillende onderwijstypes: MBO-studenten blijken het meest positief te staan ten opzichte van de OV-kaart, terwijl HBO-studenten het minst positief reageren. WO-studenten nemen een tussenpositie in, maar verschillen in hun mening niet significant van HBO-studenten.

Tabel 5 Overwegingen en waarderingen van aspecten die samenhangen met de OV-studentenkaart (gemiddelden; n = 931)

ASPECT	OVERWEGING		WAARDERING	
	B	E	B	E
1. Mogelijkheid om meer te reizen	.70	.83	1.12	
2. Minder gemakkelijk kiezen voor EV	.17	-.74	-.14	
3. Er financieel op achteruit gaan	.66	-1.44	-1.17	
4. Moeten bezuinigen op andere uitgaven	.37	-1.42	-.78	
5. Mogelijkheid om veiliger te reizen	-.42	1.04	-.32	
6. Gedwongen gebruik te maken van OV	.11	-.79	-.25	
7. Minder tijd kwijt te zijn aan reizen	-1.08	.97	-1.05	
8. Allerlei activiteiten elders kunnen bijwonen	.57	1.00	1.10	
9. Geen kaartjes meer hoeven te kopen	.54	.82	1.12	
10. OV wordt drukker en minder comfortabel	.72	-1.02	-.99	
11. Meer milieubewust kunnen reizen	.17	1.08	.41	
12. Vakken op andere instellingen kunnen volgen	-.26	.45	.35	

Schaalbereik bij overwegingen en waarderingen: -2 (zeer onwaarschijnlijk/onaantrekkelijk) tot +2 (zeer waarschijnlijk/aantrekkelijk)

6.4 Vijf indicatoren voor de houding

We hebben in dit onderzoek geprobeerd om de houding van studenten op vijf verschillende manieren te meten. Er wordt verwacht dat er een duidelijke samenhang tussen de metingen zal bestaan. Het blijkt inderdaad dat de indicatoren significant positief samenhangen. Hieronder worden de Pearson correlatiecoëfficiënten tussen de houdingsindicatoren vermeld.

	1	2	3	4	5
1. Aanvaardbaarheid	-				
2. Redelijkheid bezuiniging	.53	-			
3. Aantrekkelijkheid	.72	.49	-		
4. Schaduwprijs	.45	.32	.53	-	
5. Fishbein & Ajzen	.55	.49	.59	.37	-

De vraag is of de indicatoren een ééndimensionale schaal vormen. Immers, er is reden om te veronderstellen dat de houding minimaal op twee dimensies betrekking heeft (de kaart zelf, én het systeem als zodanig). Factoranalyse toonde echter aan dat de metingen slechts één factor vormen; deze factor verklaart 61% van de variantie. De Cronbach alpha van de samengestelde houdingsschaal bedraagt 0,83, hetgeen de interne consistentie van de schaal aantoont. Het op verschillende manieren meten van de attitude heeft in elk geval als voordeel gehad dat over de ééndimensionaliteit duidelijkheid bestaat. Daarnaast heeft de ééndimensionaliteit als voordeel dat het analysemodel nu slechts voor één afhankelijke variabele hoeft te worden geanalyseerd. Die resultaten daarvan staan in de volgende paragraaf.

7. VOORSTANDERS EN TEGENSTANDERS VAN DE OV-KAART

Naast de vraag *hoeveel* voor- en tegenstanders er zijn van de OV-kaart, is relevant *wie* voor dan wel tegen de kaart is. Het onderzoeksmodel in paragraaf 2 (figuur 1) geeft daarbij de richting aan in de analyse. Dit model is onderzocht met behulp van regressieanalyse, waarbij de aantrekkelijkheid van de kaart voor de student zelf als afhankelijke variabele is opgenomen¹¹. In de regressieanalyse zijn de onafhankelijke variabelen opgenomen in volgorde van rechts naar links van het model. De houding is eerst gerelateerd aan de reiskosten en vervolgens is nagegaan of reis- en vervoersgedrag en daarna persoons- en situatiekenmerken nog een extra bijdrage leveren aan de verklaring van de houding.

Uit de analyse van de direct gemeten houding blijkt (zie tabel 6) dat naarmate de reiskosten aan OV hoger zijn, men positiever is over de kaart. Los van de hoogte van de reiskosten-OV zijn de frequente treinreizigers positiever, terwijl degenen met hoge EV-reiskosten (vooral autobezitters en -meerrijders) negatiever zijn. Studerenden die veel reiskilometers maken zijn tevens positiever.

Naast deze factoren hebben alleen leeftijd en woonsituatie nog een significant effect op de houding: Oudere studerenden zijn enigszins negatiever en vooral uitwonenden zijn positiever.

De variabelen samen kunnen de houding tegenover de kaart redelijk verklaren ($R^2 = 0.29$). De resultaten geven aanleiding te veronderstellen dat de houding tegenover de kaart sterk bepaald wordt door de huidige reis- en vervoerssituatie van een individu.

In tabel 7 is voor een groot aantal variabelen, met name wat reis- en vervoersgedrag betreft, een profiel van voor- en tegenstanders van de kaart gegeven. Voor- en tegenstanders worden daarbij vergeleken met de totale groep. Voorstanders zijn gedefinieerd

Tabel 6 Regressieresultaten met de houding tegenover de OV-kaart als de te verklaren variabele

	HOUDING T.O.V. DE OV-KAART ¹²		
	b	beta	p<
Uitwonend	.50	.13	.000
Thuiswonend (zonder rkv)	.26	.06	.000
Leeftijd	-.13	-.14	.000
Autobezitter (1 = ja, 0 = nee)	-.93	-.15	.000
Meerrijder / lener van auto (1 = ja, 0 = nee)	-.37	-.07	.004
Freq. treinreizen ¹³	.31	.26	.000
Totaal reiskm's (x 100)	.02	.09	.005
Reiskosten-OV (in f per maand)	.006	.23	.000
$R^2 = 0.29$			
n = 911			

12. Gemeten op een 6-punt schaal. Een hogere score betekent dat men de kaart aantrekkelijker vindt.

13. De frequentie van treinreizen is gemeten op een 5-punts schaal, waarbij 1=(vrijwel) nooit en 5=(vrijwel) dagelijks

Tabel 7 Verschillen tussen studerenden die positief en studerenden die negatief staan tegenover de OV-kaart voor een aantal variabelen (gemiddelden tenzij anders aangegeven)

	TOTAAL n=911	POSITIEF n=338	NEGATIEF n=374	
Aantrekkelijkheid OV-kaart ¹⁴	3.4	5.5	1.5	
Aantrekkelijkheid OV in het algemeen ¹⁴	3.6	4.3	2.8	
Protest-intentie ¹⁴	2.4	1.7	3.0	
Misbruik-intentie ¹⁴	2.2	1.8	2.6	
Meer reizen ¹⁴	1.5	2.3	.7	
Meer reizen met OV ¹⁴	2.5	3.4	1.5	
Schaduwprijs (in guldens)	51	83	26	
Financiële baten OV-kaart	-23	10	-53	
<i>Reiskosten</i>				
Meer dan f 4,- reiskosten OV/maand	61%	86%	37%	
Reiskosten OV/maand (totale groep)	54	91	20	
Reiskosten EV/maand	54	28	87	
Reiskosten totaal/maand	108	119	107	n.s.
Reiskosten totaal/inkomen	.15	.16	.15	n.s.
<i>Reisgedrag per functie (in km/maand)</i>				
Naar studieplek	402	487	338	
Naar stageplek	66	83	50	n.s.
Naar werkplek/bijbaantjes	36	42	29	n.s.
Naar ouders (totale groep)	160	206	99	
Naar ouders (uitwonend)	346	450	229	
Naar vrienden en kennissen	103	118	95	<.05
Voor recreatie	91	89	97	n.s.
Totaal km/maand	857	1024	710	
<i>Vervoersgedrag</i>				
In bezit van auto of motor	10%	3%	19%	
Auto lenen/meerijden/lijfren	15%	10%	20%	
Met trein (vaker dan 1x/maand)	50%	67%	28%	
Met trein (minstens 1x/week)	27%	46%	9%	
Met streekbus (vaker dan 1x/maand)	36%	50%	22%	
Met stadsvervoer (vaker dan 1x/maand)	44%	59%	27%	
Naar studie met snel EV	11%	4%	18%	
Naar studie met langzaam EV	64%	51%	73%	
Naar studie met OV	26%	46%	9%	
<i>Afstand naar studie in km</i>				
minder dan 6 km	49%	45%	50%	
6 t/m 15 km	23%	20%	26%	
meer dan 15 km	28%	36%	23%	
<i>Afstand naar ouders in km</i>				
Thuiswonend (= 0 km's)	53%	53%	56%	
Minder dan 16 km	9%	8%	12%	
16 t/m 100 km	22%	20%	22%	
Meer dan 100 km	15%	19%	9%	
Naar ouders met snel EV	21%	10%	41%	
Naar ouders met langzaam EV	14%	10%	21%	
Naar ouders met OV	65%	80%	40%	

14. Hoge score is respectievelijk: zeer aantrekkelijk (6-punts schaal)/zeer waarschijnlijk (5-punts schaal)

als degenen die de kaart aantrekkelijk tot zeer aantrekkelijk vinden, tegenstanders als degenen die de kaart onaantrekkelijk tot zeer onaantrekkelijk vinden. Voor elke variabele apart is telkens nagegaan of er verschillen zijn tussen de twee groepen van studerende. In de tabel staan derhalve alleen bivariate analyses weergegeven. De verschillen tussen de twee groepen zijn significant voor alle variabelen ($p < 0.001$) behalve die waarbij n.s. (=niet significant) is vermeld.

Zeer duidelijk zijn de verschillen tussen voor- en tegenstanders wat de gedragsintenties betreft. De neiging tot protest of misbruik is substantieel kleiner bij voorstanders. Voorstanders zijn ook duidelijk van plan meer te gaan reizen en tevens dit met het OV te gaan doen. Deze groep vindt het OV dan ook een aantrekkelijke vorm van vervoer. Tevens is duidelijk dat voorstanders aanmerkelijk meer voor een kaart willen betalen dan tegenstanders (gemiddeld f 83 tegenover f 26). Voorstanders gaan er, bij ongewijzigd reis- en vervoersgedrag, gemiddeld f 10 op vooruit door invoering van de OV-kaart, terwijl tegenstanders er gemiddeld maar liefst f 53 op achteruit gaan.

Wanneer de resultaten worden samengevat ontstaat het volgende beeld van voor- en tegenstanders van de kaart.

Voorstanders zijn te beschrijven als studerende die:

- veel reiskilometers maken met name naar studieplek en ouders. Deze vele reiskilometers komen vooral tot stand omdat men in vergelijking met tegenstanders verder verwijderd is van zowel studieplek als ouders en niet omdat men frequenter reist;
- de reizen veelal maken met OV;
- daarvoor veel reiskosten met OV maken;
- met de OV-kaart nu al quitte spelen of financieel voordeel behalen, dan wel hiervoor mogelijkheden zien omdat men van plan is meer te gaan reizen met OV;
- daardoor ook bereid zijn meer voor een kaart te betalen in een keuzesituatie;
- OV als vorm van vervoer redelijk aantrekkelijk vinden en de bereikbaarheid van de reisdoelen minder slecht vinden dan tegenstanders.

Er zijn globaal gesproken twee groepen tegenstanders. De ene groep bestaat uit studerende die:

- weinig reiskilometers maken omdat men dichtbij de studieplek woont (thuiswonen zonder reiskostenvergoeding);
- omdat zij uitwonend zijn, relatief dichtbij ouders wonen;
- omdat ze dicht bij de studieplek wonen voor langzaam EV (bromfiets, fiets, lopen) kiezen en de afstand naar ouders eveneens vaak met langzaam EV overbruggen;
- vanwege het bovenstaande reis- en vervoersgedrag weinig of geen OV-reiskosten maken.

De andere groep tegenstanders bestaat uit studerende die:

- veel reiskilometers maken omdat men ver van de studieplek woont maar deze afstand vooral overbruggen met snel EV (autobezitters of -meerrijders). Een reden hiervoor is de bereikbaarheid van de reisdoelen met OV die door hen zonder meer als slecht beoordeeld wordt;
- vanwege de bovenstaande reis- en vervoerssituatie weinig OV-reiskosten maken.

De ene groep tegenstanders maakt derhalve hoge EV-kosten (snel EV) en de andere groep maakt weinig EV-kosten (langzaam EV). De invoering van de OV-kaart werkt voor beide groepen tegenstanders financieel negatief uit omdat door het (vrijwel) ontbreken van OV-kosten, men een inkomensdaling te verwerken krijgt die bestaat uit de verlaging van de basisbeurs. Door de inkomensdaling is men gedwongen een substitutie te plegen van EV door OV, maar dit is onaantrekkelijk omdat men reizen met OV in het algemeen onaantrekkelijk vindt. Dit omdat men de reisdoelen beoordeelt als slecht bereikbaar met OV. Daarom zullen tegenstanders weinig over hebben voor een OV-kaart in een keuzesituatie.

7.1 Intenties tot verandering in reisgedrag na invoering van de OV-kaart

De respondenten is gevraagd per reisdoel aan te geven of men van plan is meer te gaan reizen na ontvangst van de OV-kaart en hoe sterk het gebruik van het OV zal toenemen. Uit de resultaten blijkt dat het reisvolume zal toenemen. Ongeveer 10% van de studerenden zegt vaker tot veel vaker te gaan reizen naar studie-, stage- of werkplek; 90% verwacht voor deze reisdoelen derhalve geen verandering in reisfrequentie. Wel zegt men (veel) vaker te gaan reizen naar ouders (30%), naar vrienden of kennissen (50%) of voor recreatieve doelen (53%) zoals culturele en sportieve evenementen. Het gebruik van het OV neemt voor alle reisdoelen toe, maar vooral voor het bezoeken van vrienden en kennissen.

Op grond van deze resultaten viel te verwachten dat, na de invoering van de OV-kaart, de drukte niet zozeer tijdens spitsuren zou toenemen (reisdoel studie), maar vooral buiten de spits de studenten meer zouden gaan reizen en meer met het OV zouden gaan reizen (naar ouders, vrienden en evenementen). Deze intenties lijken overeen te komen met de werkelijke veranderingen in reisgedrag zoals die na de invoering van de OV-kaart kunnen worden waargenomen. Extreme extra drukte tijdens de spits is uitgebleven, maar tijdens daluren is de drukte duidelijk toegenomen.

8. CONCLUSIES EN IMPLICATIES VOOR BELEID

De centrale vragen van het hier beschreven onderzoek betroffen alle de acceptatie van en mogelijke weerstanden tegen een voorgestelde verandering in de Wet Studiefinanciering: het verstrekken van een OV-kaart aan allen die een basisbeurs ontvangen onder gelijktijdige afschaffing van de component reiskostenvergoedingen alsmede een verlaging van de basisbeurs voor alle studerenden.

Bij de afweging om een nieuw produkt, zoals de OV-studentenkaart, te introduceren spelen in het algemeen drie criteria: is het plan produkttechnisch haalbaar; is het plan markttechnisch haalbaar en is het plan commercieel haalbaar? In dit geval kan worden toegevoegd: is het plan politiek haalbaar? Het hier beschreven onderzoek heeft zich uitsluitend toegelegd op de haalbaarheid in markttechnische zin (dat wil zeggen redenerend vanuit het gezichtspunt van de consumenten). In dit artikel zijn de meest sailante bevindingen uit het onderzoek gerapporteerd (Pruyn, Smidts en Waarts, 1989).

Een van de belangrijkste conclusies van deze studie is dat de doelgroep een zeer verdeelde mening heeft over de voorgestelde maatregel: globaal gesproken is de helft van de klanten vóór en is de helft tegen het voorstel in deze vorm. Ruim een derde van

de studenten vindt de kaart zelfs (zeer) onaantrekkelijk en heeft er nog niet de helft van de prijs voor over die de Minister er voor vraagt. Laatstgenoemde groep studenten vertoont bovendien een grotere neiging om te gaan protesteren en misbruik te maken van de kaart. Tevens kan men constateren dat het gedwongen karakter van de maatregel zowel voor- als tegenstanders dwars zit.

Deze resultaten doen de vraag rijzen of men bij de beleidsvoorbereiding niet beter keuzevrijheid had kunnen inbouwen in de maatregel. Opgemerkt dient te worden dat de beleidskeuzen ten aanzien van keuzevrijheid reeds vóór het onderzoek een gepasseerd station waren. Dit neemt niet weg dat men hierbij aan twee opties had kunnen denken:

1. Vrijheid voor studenten om een OV-kaart al dan niet te kopen tegen de voorgestelde tarieven (onder onvoorwaardelijke afschaffing van de reiskostenvergoeding). Voordeel van deze opzet uit markttechnische overwegingen is dat de weerstand tegen de maatregel sterk gereduceerd zal worden en derhalve tevens de uitingen van die weerstand. Uit de 'prijsmeting' is echter te verwachten dat slechts de helft van de thuiswonenden en een kwart van de uitwonenden de kaart dan zullen kopen. Bij een populatie van 520.000 studenten zal uit deze optie een opbrengst (aantal te verkopen kaarten maal de gemiddelde prijs) van f 9,4 miljoen per maand voortvloeien: een duidelijke reductie vergeleken met de voorgestelde 'verplichte' variant, waaruit f 27 miljoen per maand aan opbrengsten zullen voortkomen.
2. Als alternatieve mogelijkheid om keuzevrijheid in te bouwen zou men kunnen denken aan een variant waarbij een student de keuze wordt gegeven tussen óf een basisbeursverlaging (bijvoorbeeld f 25) *zonder* OV-kaart óf een hogere verlaging van de basisbeurs (bijvoorbeeld f 70) *met* een OV-kaart. In feite is dit hetzelfde als: iedereen een verlaging van de basisbeurs ten bedrage van f 25 per maand, met daarbij de mogelijkheid om een OV-kaart te kopen voor f 45 per maand. Het voordeel van een dergelijke aanpassing is dat degenen die negatief staan ten opzichte van de kaart deze als het ware kunnen afkopen met 'slechts' f 25 (hetgeen veel minder is dan de financiële achteruitgang in de verplichte variant), terwijl de voorstanders 'slechts' f 45 extra gevraagd wordt voor een OV-kaart (hetgeen een betrekkelijk geringe toename van de kosten is in vergelijking met de verplichte variant). Naar verwachting neemt hiermee de omvang van de weerstanden en de uitingen daaraan aanzienlijk af. De financiële opbrengst van een dergelijke variant zou de opbrengst in de verplichte variant kunnen benaderen, afhankelijk van de precieze bedragen die men kiest als korting op de basisbeurs.

Men dient zich hierbij te realiseren dat het creëren van keuzevrijheid tevens een geringere belasting van het administratieve en controle apparaat van de uitvoerende instanties tot gevolg heeft. Wel zou de keuzevrijheid in de onderhandeling met OV-bedrijven kunnen resulteren in een hogere kostprijs.

Ook bij invoering van een OV-kaart in een verplichte variant kan de Informatiseringsbank in principe de gebruikelijke marktinstrumenten aanwenden: het produkt, de prijs, de distributie en de communicatie. Hieronder volgt een aantal suggesties die op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen worden gedaan.

Produkt: Uitgaande van de gedachte dat de kaart een samenstel van functies is, zou men kunnen overwegen om de kaart aantrekkelijker te maken door in de toekomst nieuwe functies aan de kaart te koppelen. Men kan hierbij denken aan kortingen bij evenementen en activiteiten, of zelfs kortingen bij commerciële instellingen. Deze suggesties kunnen positief effect sorteren voor zowel de student (de kaart wordt aantrekkelijker) als ook voor de Informatiseringsbank (mogelijkheid tot extra inkomsten).

Prijs: De prijs die O&W vraagt is verschillend voor uit- en thuiswonenden en voor studenten met en zonder reiskostenvergoeding. Aangezien er nauwelijks verschillen zijn tussen uit- en thuiswonenden in totale gemaakte reiskosten en inschattingen van de waarde van de kaart, lijkt een argumentatie voor prijsdifferentiatie op markttechnische gronden te ontbreken. Reductie of opheffing van het prijsverschil zou men gezien deze bevindingen kunnen overwegen.

Distributie: De functies van de kaart worden gedistribueerd door de OV-bedrijven. Uit het onderzoek blijkt dat studenten de bereikbaarheid van bestemmingen middels het openbaar vervoer betrekkelijk somber inschatten. Hier ligt een taak voor de OV-bedrijven en zijn er weinig mogelijkheden voor de Informatiseringsbank om hierin actief marktbeleid te voeren.

Communicatie: Gezien de aard van het 'produkt' en de stand van zaken in de markt is communicatie een instrument dat zeer nuttig gebruikt kan worden. Uit het onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat vooral de tegenstanders het percentage voorstanders van de kaart sterk onderschatten. Een dergelijk negatief opinieklimaat kan een belemmering vormen voor een verbetering van de attitude (men laat zich minder gemakkelijk overtuigen als men de indruk heeft dat de meeste studenten toch al tegen de kaart zijn). Bovendien bestaat het gevaar dat ook voorstanders van de kaart door deze feitelijk onjuiste voorstelling van zaken op den duur negatief beïnvloed raken. Men zou met name aan 'free publicity' kunnen denken om een bijstelling van de misperceptie te realiseren en erger te voorkomen. Bovendien zou men uiteraard middels gerichte communicatie kunnen inspelen op de onderliggende overwegingen en waarderingen die in het onderzoek naar voren komen.

Een essentieel uitgangspunt in de marketing is dat de behoeften en wensen van de klanten centraal dienen te staan bij produktontwikkeling. Ook uit dit onderzoek blijkt dat marktinformatie nuttig gebruikt had kunnen worden bij de beleidsvoorbereiding en -uitvoering van dit project. We hebben echter moeten constateren dat de beleidskeuzen al dermate vaststonden, dat de conclusie dat het produkt grotendeels niet spoort met de markt, geen inhoudelijk effect meer heeft gehad.

NOTEN

1. Tweede Kamer der Staten Generaal, vergaderjaar 1987-1988, 20708 A
2. De OV-studentenkaart is ingevoerd op 1 januari 1991
3. Het lijkt hierbij aannemelijk dat studerende een verband zullen leggen tussen het fysieke produkt (OV-jaarkaart) en de verlaging van de basisbeurs (f 41,65 danwel f 62,50 per maand). Wellicht wordt deze verlaging door studerende gepercipieerd als zijnde de prijs die men moet betalen voor de kaart.
4. Een extra probleem hierbij wordt gevormd door het feit dat veranderingen in reisgedrag van studenten na invoering van de OV-kaart niet zonder meer geattribueerd kunnen worden aan (positieve of negatieve) houdingen van studenten, of zelfs acceptatie van de maatregel: het is heel wel mogelijk dat studenten met de meest negatieve houdingen een aanzienlijke stijging vertonen in de vraag naar openbaar vervoer, omdat een 'boycot' van de kaart niet beschouwd wordt als een adequate reactie. Evengoed is het

- denkbaar dat studenten met een positieve houding relatief weinig gebruik zullen maken van de kaart, omdat zij door specifieke omstandigheden aangewezen blijven op eigen vervoer.
5. In de figuur worden alleen de belangrijkste variabelen genoemd in verband met de overzichtelijkheid.
 6. Uit deze definitie blijkt dat niet in het onderzoek betrokken worden: 1) studerende bij het voortgezet onderwijs, waarin 18-jarigen ook recht hebben op een basisbeurs en 2) studerende die vóór 1 januari 1990 afstuderen (dit omdat zij geen of slechts zeer kort gebruik van de OV-kaart zouden kunnen maken).
 7. Maandbudgetten volgens Centrale Directie Studiefinanciering 1988/1989. Bron: Nibud, 1987
 8. Antwoorden op de vraag naar aantrekkelijkheid kunnen afwijken van de antwoorden op aanvaardbaarheid van het nieuwe systeem, bijvoorbeeld doordat respondenten het verplichte karakter van de kaart weliswaar negatief kunnen waarderen, maar de kaart als zodanig voor zichzelf zeer aantrekkelijk kunnen achten.
 9. Aan respondenten werd gevraagd hoeveel zij bereid zouden zijn maximaal voor een OV-jaarkaart te betalen. Bij het beantwoorden van deze vraag naar de 'schaduwprijs' diende de respondent zich bewust te zijn van de voordelen van een OV-kaart (onbeperkt gratis reizen met het openbaar vervoer door geheel Nederland), en zich te realiseren dat het bezit van een dergelijke kaart gepaard zou gaan met het afschaffen van de reiskostenvergoeding door Rijksstudietoelagen. Uit vooronderzoek is gebleken dat het voor respondenten niet eenvoudig is om op deze vraag met een bedrag te antwoorden zonder enige hulp. Er is derhalve gekozen voor een vraagprocedure waarbij de enquêteur de respondent behulpzaam is bij het bereiken van een antwoord door in een iteratief proces steeds boven- en benedengrenzen te noemen waartussen het uiteindelijke antwoord ligt.
 10. Met betrekking tot werkelijke financiële consequenties kan opgemerkt worden dat gemiddeld over de gehele groep de werkelijke financiële baten van de kaart negatief zijn, namelijk -f 23 per maand. Maar liefst 75% gaat er door de invoering van de kaart, bij ongewijzigd reis- en vervoersgedrag, op achteruit! In totaal 50% van de studerende gaat er minimaal f 42,50 op achteruit, terwijl 10% er zelfs meer dan f 85,50 per maand op achteruit gaat. Dat een studerende er financieel meer op achteruit kan gaan dan verlaging van de basisbeurs, wordt veroorzaakt door de afschaffing van de reiskostenvergoeding.
 11. Twee afhankelijke variabelen zijn in deze analyse opgenomen: de direct gemeten houding en de samengestelde houding (volgens het Fishbein en Ajzen model). Het blijkt dat de direct gemeten houding de voor- en tegenstanders veel beter scheidt dan de samengestelde houding; alle variabelen correleren hoger met deze directe meting. De richting van de verbanden is echter gelijk voor beide variabelen. De regressieresultaten zijn dan ook sterk vergelijkbaar, alleen is de mate van verklaring van de directe houding beter. Hier zullen dan ook alleen de regressieresultaten van deze directe meting besproken worden.

LITERATUUR

- Abell, D.F. (1980). *Defining the business: The starting point for strategic planning*, Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall.
- Ajzen, I. en M. Fishbein (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*, Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall
- Fishbein, M. (1963). An investigation of the relationship between beliefs about an object and the attitude towards that object, *Human Relations*, 16, 233-240.
- Kersten, H.M.P. en J.G. Bethlehem (1982). *Foutenbronnen in steekproefonderzoek*, in: Jaarboek van de Nederlandse Vereniging van Marktonderzoekers, 1982, p. 49-65.
- Kok, G.J. (1985). Een model van gedragsverandering via voorlichting, *Nederlands Tijdschrift voor de Psychologie*, 40, 71-76.
- Pruyn, A.Th.H., A. Smidts en E. Waarts (1989) *De OV-studentenkaart: een analyse van acceptatie en verzet vanuit markkundig perspectief*. Intern rapport, Faculteit Bedrijfskunde, Erasmus Universiteit. (Te bestellen via de eerste auteur).
- Rogers, E.M. (1983). *Diffusion of Innovations*, New York: The Free Press.
- Tweede Kamer der Staten Generaal, Vergaderjaar 1987-1988, 20708, nr. 1-4, A en B, Wijziging van ondermeer de Wet op de studiefinanciering in verband met dekking van de meerkosten terzake van de uitvoering van die wet, vereenvoudiging van die wet, verbeteringen van procesrechtelijke aard, alsmede de afschaffing van de tegemoetkoming in de overige studiekosten (vereenvoudiging WSF 1)