

3. Beperkingen in gegevens over het ov-gebruik

Het CBS is de enige bron die voor zowel auto, fiets, lopen als openbaar vervoer voorziet in gegevens, die op identieke wijze zijn verzameld, over het gebruik van deze vervoerwijzen. De steekproef waarop deze cijfers zijn gebaseerd, is echter beperkt. Dit is vooral een probleem bij het openbaar vervoer, omdat het maar een klein percentage van alle verplaatsingen betreft. Daarom gebruikt het KiM de CBS-cijfers vooral om de totale mobiliteit en de verdeling over de verschillende vervoerwijzen te beschrijven. Voor meer gedetailleerde analyses van het ov-gebruik (trein, bus, tram en metro) zijn andere bronnen, die zijn gebaseerd op grotere aantallen waarnemingen, beter geschikt.

Gegevens over de omvang van het treingebruik bij NS waren tot en met 2013 opgenomen in het jaarverslag van NS. In 2014 stonden ze (deels) in een bijlage bij het persbericht dat bij het verschijnen van het nieuwe jaarverslag werd uitgebracht. Dit laatste hangt samen met de overgang naar een nieuw meetsysteem dat de chipkaartregistraties als basis heeft. Voorheen waren gegevens over het treingebruik gebaseerd op kaartverkoopgegevens en metingen in treinen en op stations. Omdat niet van alle gemaakte reizen de herkomst en bestemming bekend zijn op basis van de in- en uitcheckgegevens, blijft de klassieke meetmethode gedeeltelijk nodig om een totaalbeeld van het treingebruik bij NS te bepalen.

Wat het treingebruik bij de andere vervoerders dan NS (circa 5 procent van het totale treingebruik) betreft, gebruikt het KiM cijfers die het KpVV van de decentrale overheden ontvangt. Deze informatie is echter niet voor alle jaren en voor alle lijnen compleet. Net als bij NS komt dat door de overgang naar de chipkaartmetingen, die op dit moment nog niet betrouwbaar of volledig zijn. Ontbrekende delen vult het KiM aan met een eigen inschatting.

De ontwikkeling van het gebruik van bus, tram en metro was tot en met 2011 beschikbaar op basis van het zogeheten WROOV-onderzoek. Doel van dit onderzoek was de opbrengst van de kaartverkoop over de vervoerbedrijven te verdelen. Sinds 2012 is het WROOV-onderzoek gestopt, omdat de ov-chipkaart landsbreed is ingevoerd. De verschillende vervoerders en overheden gaan echter verschillend om met de via de ov-chipkaart verzamelde gegevens. In sommige regio's worden geen gebruikscijfers op basis van de ov-chip gepubliceerd, en waar dat wel gebeurt gaat men regionaal verschillend om met bijvoorbeeld ontbrekende transacties en niet verchipte regionale kaartsoorten. Het samenstellen van complete deur-to-deurreizen uit de losse ritten van reizigers die met verschillende vervoerders reizen, levert een risico op met betrekking tot de privacyregelgeving. Al met al leveren de data die met de ov-chipkaart worden verzameld, nog geen gestructureerde bron op die geschikt is voor het landelijk analyseren van reisgedrag. Hiervoor is ook nog geen goed alternatief.