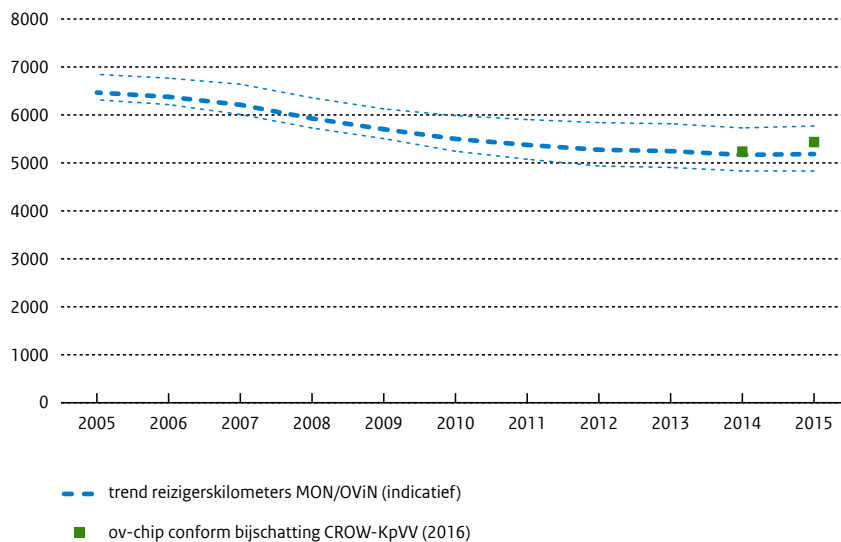


## 1. Gebruikscijfers bus, tram en metro

Met de publicatie van CROW-KpVV (2016) zijn voor het eerst sinds 2011 weer gebruikscijfers van bus, tram en metro bekend. Deze cijfers zijn berekend op basis van ov-chipkaartdata. Onlangs zijn ook op een geaggregeerd niveau ov-chipkaartdata over de jaren 2013-2015 vrijgegeven via de zogeheten Landelijke Productregisseur (LPR) van de door de vervoerders opgerichte Service Verlening Openbaar Vervoer. CROW-KpVV geeft aan deze cijfers te hebben vergeleken met de eigen cijfers en deze te hebben gebruikt om de eigen cijfers waar mogelijk te verbeteren. De meerwaarde van de CROW-KpVV-data is dat de gebruikte cijfers van verschillende vervoerders en regio's zo vergelijkbaar en optelbaar mogelijk zijn gemaakt, bijvoorbeeld voor de uniforme omgang met vergeten check-ins en check-outs. In de LPR-data is dat op dit moment nog niet het geval. Het KiM neemt in dit Mobiliteitsbeeld daarom de CROW-KpVV-ramingen over.

Het door CROW-KpVV geraamde gebruiksvolume van ruim 5 miljard reizigerskilometers in 2014 en 2015 past goed binnen de bandbreedte (grijze lijnen om de trendlijn in figuur 1) die het KiM schat voor het gebruik van bus, tram en metro. Die schatting is gemaakt op basis van data uit doorlopend onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van mensen in Nederland over alle vervoerwijzen (MON, respectievelijk OViN). Omdat het aantal ov-verplaatsingen in de steekproef van MON/OViN klein is, zijn uitspraken over de ontwikkeling van het totale gebruiksvolume op basis van deze dataset slechts indicatief. Meer gefundeerde uitspraken over de langjarige ontwikkeling in het totale gebruik van bus, tram en metro zijn mogelijk zodra een langere reeks van jaren met ov-chipkaartdata beschikbaar is.

**Figuur 1** Ontwikkeling trend reizigerskilometers bus, tram metro 2005-2015 (in miljarden reizigerskilometers) Bron: MON/OViN, bewerking KiM. CROW-KpVV (2016).



Een beeld van het gebruik van bus, tram en metro werd tot en met 2011 verkregen uit data uit onderzoek ten behoeve van de opbrengstverdeling van strippenkaarten en abonnementen (het zogeheten WROOV-onderzoek). KiM (2012b) signaleert op basis van Zwart (2012) dat de vanuit WROOV becijferde omvang van het gebruik in reizigerskilometers voor de jaren 2009-2011 niet nauwkeurig is vanwege de geleidelijke invoering van de ov-chipkaart. CROW-KpVV (2016) beschrijft bijvoorbeeld dat de berekening van de reizigerskilometers op 'alternatieve' kaartsoorten in de laatste WROOV-jaren minder betrouwbaar is dan in eerdere jaren. In 2008 werden op basis van het WROOV-onderzoek 6,4 miljard reizigerskilometers voor bus, tram en metro ingeschat. Dit cijfer laat zich niet vergelijken met de raming van de omvang van het aantal reizigerskilometers die CROW-KpVV nu voor 2014 en 2015 geeft. Niet alleen ligt er een periode van vijf jaar, waarin er van alles kan zijn gebeurd, tussen de ramingen, vooral belangrijk is dat de cijfers van 2008 respectievelijk 2014/2015 zijn gebaseerd op geheel verschillende methoden van onderzoek. Hierdoor is er sprake van een methodebreuk.

Het is overigens onwaarschijnlijk dat het gebruik van bus, tram en metro in de tussenliggende periode plotsklaps scherp is afgenomen door de invoering van de ov-chipkaart. Weliswaar bevat de ov-chipkaart elementen die het daadwerkelijke reisgedrag kunnen beïnvloeden, zoals gemakkelijker 'saldoreizen', waardoor veel reizigers zijn afgestapt van een vastrechtkaart en zuinig omgaan met kilometers nu lonender is, betalen per kilometer in plaats van per zone, en andere prikkels ten aanzien van 'zwart' en 'grijs' rijden. Maar het is niet waarschijnlijk dat deze invloed substantieel is ten opzichte van de vele andere ontwikkelingen die in de tussenliggende periode hebben gespeeld. De KiM-analyse op basis van de data uit verplaatsingsgedragonderzoek (MON/OViN) duidt er eerder op dat in de periode 2005-2015 het gebruik van het aantal reizigerskilometers geleidelijk is gedaald terwijl het gebruiksvolume van bus, tram en metro gemeten in ritten in diezelfde periode gelijk bleef.