

# Factsheet vervoeromvang regionaal ov 2014 en 2015

## Stads- en streekvervoer groeit in 2015 vijf procent

### Cijfers gebruik regionaal ov komen langzaam maar zeker boven water

In 2015 is het gebruik van bus, tram en metro met vijf procent gestegen. Bij de gedecentraliseerde treindiensten was de groei nog hoger: acht procent. Een aantal jaren hebben we het moeten stellen zonder betrouwbare landelijke cijfers over de vervoeromvang van het regionale openbaar vervoer. Maar dankzij de OV-chipkaart krijgen we een heel betrouwbaar beeld van het ov-gebruik. De grootste onzekerheid zit nu nog in de kilometers die reizigers maakten op papieren vervoerbewijzen en in de door allerlei redenen gemiste checkins en checkouts. De mate van betrouwbaarheid is echter voldoende om weer landelijke cijfers te presenteren. CROW verzamelde bij de ov-autoriteiten voor 2014 en 2015 de reizigerskilometers per ov-concessie en per regionale treindienst en zorgde voor optelbare cijfers. Deze cijfers sluiten niet aan op de oude trendreeks tot 2009, omdat die op een heel

andere wijze tot stand kwam. De betrouwbaarheid van de data moet de komende jaren nog hoger worden als alle OV-chipkaartdata beschikbaar komen en er uniforme definities en rekenregels worden toegepast. Dan zullen ook de aantallen reizigers en de opbrengsten als indicatoren worden gebruikt om de ontwikkelingen van het ov-gebruik in beeld te brengen.

### No data available

Voor de periode 2010 tot en met 2013 was het niet mogelijk om op landelijke schaal betrouwbare gebruiksgegevens van bus, tram, metro te leveren. Daarmee kwam een eind aan de overzichten die het KpVV (nu CROW) op concessie-niveau uitbracht, laatstelijk in het rapport *Ontwikkeling Openbaar Vervoer 2000-2009* uitgebracht in 2011. In rijksnota's, zoals Mobiliteitsbalans, respectievelijk Mobiliteitsbeeld, stokten trendlijnen van het regionale openbaar vervoer waar die van andere modaliteiten doorliepen. Ook confronterend was een kaartje van Europa van de UITP, de wereldwijde brancheorganisatie voor het openbaar vervoer, waarin voor Nederland stond: "No data available".

Er zijn zes redenen dat cijfers uitbleven:

- overgang van strip naar chip; het kostte tijd voordat de datalevering naar de ov-autoriteiten goed was georganiseerd
- gebrek aan uniformiteit van de aangeleverde data (optelbaarheid)
- de ov-autoriteiten verwerkten de methodebreuk om kilometers te berekenen op verschillende momenten tussen 2010 en 2015 (ook probleem van optelbaarheid)
- van het slinkende, maar niet te verontachtzamen aandeel regionale papieren kaartjes is de vervoeromvang moeilijk vast te stellen
- bedrijfsbelangen van de vervoerbedrijven (concurrentiegevoeligheid)
- discussies over privacy en brondata.

Al enkele jaren is het de Tweede Kamer een doorn in het oog dat er geen gegevens zijn over het ov-gebruik. Het Kamerlid Dik-Faber vraagt in juni 2015 uitleg en ze eist en passant dat vervoer-





prestaties als open data beschikbaar komen. En ook meer recent, in het algemeen overleg van 19 mei 2016, krijgt het onderwerp uitgebreid aandacht. Het leidt tot de op 7 juli Kamerbreed ondersteunde motie van de leden De Boer en Van Veldhoven waarin de regering wordt opgeroepen vervoerbedrijven te bewegen tot het opzetten van een databank openbaar vervoer over reizigers-aantallen en reizigersstromen.

### Stads- en streekvervoer

Maar nu is het weer mogelijk landelijke cijfers te produceren. De ov-autoriteiten hebben het CROW in staat gesteld een overzicht op te stellen

Reizigerskilometers bus, tram, metro en ferry x 1 miljoen

	2014	2015	verschil
Groningen Drenthe	244,7	255,8	4,5%
Friesland	171,2	175,3	2,4%
Overijssel	100,5	106,0	5,5%
Flevoland	129,8	137,6*	6,0%
Gelderland	308,5	329,6	6,8%
Utrecht	316,5	338,6	7,0%
Noord-Holland	219,7	228,0*	3,8%
Stadsregio Amsterdam	1.224,0	1.314,7	7,4%
Zuid-Holland	301,0	314,4	4,5%
MRDH	1.229,3	1.283,0	4,4%
Zeeland	97,2	92,4*	-4,9%
Noord-Brabant	379,0	395,2	4,3%
Limburg	161,2	155,3	-3,7%
totaal	4882,6	5125,9	5,0%

\* voorlopig cijfer

van de reizigerskilometers per concessie in 2014 en 2015. Om optelbare gegevens te krijgen, zijn OV-chipkaartdata aangevuld met een schatting van de reizigerskilometers op papieren kaartjes. Deze schatting is meestal meegenomen in de aangeleverde cijfers; in drie gevallen heeft CROW voor een ophoging gezorgd aan de hand van de antwoorden op de vraag in de OV-Klantenbarometer over het kaartgebruik.

Bus, tram en metro leveren in 2014 afgerond 4,9 miljard reizigerskilometers en in 2015 5,1 miljard (zie tabel). De groei van het ov-gebruik bedraagt in 2015 vijf procent. We zien ook in de tabel dat precies de helft van de kilometers wordt afgelegd in de concessies van de Stadsregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De andere helft valt onder de twaalf provincies.

Deze cijfers moeten nog wel worden opgehoogd, omdat reizigerskilometers niet bekend zijn van reizigers:

- die zwart- of grijsrijden, bijvoorbeeld bewust te vroeg uitchecken in het voertuig
- die vergeten uit te checken
- die geconfronteerd worden met uitgevallen apparatuur
- die in- en uitchecken met mobiele chipkaart-apparatuur
- die met een voertuig reizen zonder chipkaart-apparatuur, zoals de meeste buurtbussen, sommig vraagafhankelijk vervoer en diverse scholierenbussen.

Al met al denken we dat 5,2 miljard reizigerskilometer in 2014 en 5,4 miljard in 2015 de werkelijkheid het beste benadert.

## De WROOV-methode (1983-2009)

In 1983 werd de Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen (WROOV) opgericht om de opbrengsten van bus, tram en metro op de juiste wijze te verdelen onder de vervoerbedrijven. Dat was nodig omdat het Rijk hun tekorten niet langer ongelimiteerd aanzuiverde; ze werden opbrengstverantwoordelijk. Sindsdien vonden er geregeld grootschalige onderzoeken plaats om uit te rekenen op welk bedrag elke vervoerder recht had.

Met ingang van 1993 werd de grondslag van de bekostiging van het stads- en streekvervoer verlegd naar de vervoerprestatie: de reizigerskilometers. Dat betekende dat voortaan niet alleen de 1 miljard gulden aan opbrengsten, maar ook de 2 miljard gulden aan rijksbijdrage werd verdeeld via WROOV. Het betekende een verandering in de WROOV-onderzoeken. Er werd voortaan gevraagd naar de in- en uitstaphalte en er werden veel meer handtellingen gedaan en meer enquêtes uitgedeeld. Met tientallen kilometerproductiefactoren voor evenzovele kaartjes en abonnementen uit het Nationaal Tarief Systeem (NVB) werd een betrouwbaar systeem opgezet om de reizigerskilometers te bepalen.

In 1998 werd deze vorm van bekostiging ingewisseld voor de zogeheten regiobekostiging, waarbij vervoerders een suppletie (aanvulling) kregen op hun inkomsten uit kaartverkoop. Vanaf dat moment stonden de reizigerskilometers niet langer centraal in het onderzoek, maar waren zij een interessante bijvangst waarmee de verdeelsleutels konden worden gehard. Met ingang van 2005 werd de ov-bekostiging onderdeel van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. WROOV ging over de opbrengstverdeling van nationale kaartsoorten, uitgezonderd de Studentenkaart van het ministerie van OC&W. Regionale kaartsoorten bestonden er in het begin niet of nauwelijks. Dat veranderde na 2005 toen het aanbod en het gebruik van regionale kaartsoorten sterk toenam. Het gebruiksandaal van nationale kaartsoorten daalde. WROOV boette verder aan belang in met de stapsgewijze invoering van de OV-chipkaart; de verdeling van die opbrengsten verliep via TLS, tegenwoordig Translink.

Al met al slonk het aandeel reizen met nationale tarieven snel: in 2008 viel (de Studentenkaart niet meegerekend) 27 procent buiten de WROOV-verdeling (wagenverkoop, regionale kaarten en OV-chipkaart). In 2009, toen het laatste WROOV-onderzoek plaatsvond, was dat 37 procent, in 2010 60 procent en in 2011 al 75 procent. De resterende 25 procent die via WROOV nog werd verdeeld betrof hoofdzakelijk jaarkaarten. Conclusie is dat de berekening van de reizigerskilometers op 'alternatieve' kaartsoorten in de laatste WROOV-jaren niet even betrouwbaar was als eerdere jaren.

Op basis van WROOV:

2003	6,2 mld rkm
2006	6,4 mld rkm
2009	6,5 mld rkm

## Methodebreuk

Deze landelijke cijfers voor 2014 en 2015 sluiten door de andere totstandkoming niet aan bij de trendreeks tot 2011, toen de berekeningen op jaarlijks 6,3 tot 6,5 miljard reizigerskilometers uitkwamen. Het is een methodebreuk. Tot en met 2011 werd de vervoeromvang berekend via de opbrengsten uit de kaartverkoop, het zogeheten WROOV-onderzoek (zie kader). Aan verschillende kaartproducten waren kilometerfactoren gekoppeld, die geregeld werden herijkt. De betrouwbaarheid van de kilometercijfers uit de laatste WROOV-jaren nam steeds iets af omdat met het WROOV een steeds kleiner aantal opbrengsten werd verdeeld. Dat kwam door de opkomst van regionale kaartsoorten en door het toenemend gebruik van de OV-chipkaart. De oude berekeningsmethode droogde als het ware op. De nieuwe landelijke trendlijn is dankzij de OV-chipkaartdata veel betrouwbaarder geworden. Wel moet de berekening nog beter worden van de reizigerskilometers van 'papierreizen' en moeten er uniforme rekenregels komen over gemiste checkins en checkouts.

## Ander gebruik ov-net

De invoering van de OV-chipkaart leidde niet tot minder mensen in bus, tram en metro. Het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland van het CBS, gebaseerd op ingevulde enquêtes onder een steekproef van de Nederlandse bevolking, laat zien dat in de periode 2006-2015 het aantal ov-ritten niet is gedaald – nu zelfs weer heel licht stijgt – is en dat over de periode 2010-2015 het aantal reizigerskilometers afneemt van 5,9 naar 5,7 miljard (bron: voorlopige analyse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid). Deze constatering wordt bevestigd door cijfers van ov-autoriteiten. Een aantal ov-autoriteiten melden ook dat de geïndexeerde opbrengsten tussen 2009 en 2015 niet zijn gedaald.



Als er, los van de methodebreuk, al sprake zou zijn geweest van daling van de reizigerskilometers tussen 2009 en 2014 – iets dat we dus niet kunnen vaststellen – dan kan dat alleen te maken hebben met gemiddeld kortere ritten: relatief meer gebruik van bus, tram en metro in het voor- en natransport naar de trein, ten koste van het stads- en streekvervoer als hoofdvervoermiddel.

De invoering van de OV-chipkaart kan hebben geleid tot meer of juist minder reizigerskilometers:

- Tarieven en productsoorten zijn gewijzigd, wat tot ander reisgedrag leidt. Veel reizigers die vroeger hun papieren maandabonnement onderbenutten, zijn overgestapt op saldo-reizen. Ten tijde van het nationale tariefbeleid waren sterabonnementen gemakkaarten; je hoefde niet steeds strippenkaarten te kopen. Nu is dat anders. De OV-chipkaart is een gemakkaart geworden.
- De OV-chipkaart heeft in verschillende regio's verschillende effecten op het zwart- en grijsrijden. In de metro is dit met de introductie van poortjes sterk teruggedrongen, terwijl er op lange streeklijnen een prikkel is om niet, of te vroeg uit te checken.
- De tariefgrondslag van de OV-chipkaart is anders dan bij de strippenkaart. De grondslag van de strippenkaart waren zones en een tijdlimiet. Bij de OV-chipkaart betaal je elke kilometer. Deze andere grondslag beïnvloedt het reisgedrag. Afhankelijk van het afgestempelde aantal strippen konden reizigers 1 tot 3,5 uur onbeperkt reizen en overstappen in de zones die bij dat aantal strippen hoorde, en uiteraard ook terugreizen binnen die tijd. Was dit een

prikkel om meer kilometers te reizen, anderzijds was het lucratief om te lopen naar een volgende halte die net over de zonegrens lag. Bij de OV-chipkaart is er een financiële prikkel om omrijden, en daarmee extra kilometers, te vermijden.

Andere ontwikkelingen die het aantal gemeten reizigerskilometers kan hebben beïnvloed zijn:

- ontwikkelingen in de economie
- wijzigingen in het aanbod aan openbaar vervoer en in de dienstregelingen
- de aanleg van snelle HOV-banen en het strekken van lijnen
- de sterk verbeterde reisinformatie (websites en apps), die de reiziger via de snelste of kortste route leiden (minder kilometers).

### Regionale treindiensten

Behalve bus, tram en metro vallen er 22 regionale treindiensten onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Voor deze treindiensten zijn de reizigerskilometers op lijnniveau bijeengebracht. We komen uit op iets meer dan 913 miljoen reizigerskilometers in 2014 en 1120 miljoen in 2015. Deze groei is vooral het gevolg van de toevoeging van de eind december 2014 gedecentraliseerde lijn Zwolle-Enschede (129,8 miljoen reizigerskilometer). Als die voor de vergelijkbaarheid met 2014 buiten beschouwing blijft, gaat het om 990 miljoen kilometers. Dat is een groei van acht procent. Ook hier is een ophoging op zijn plaats voor gemiste transacties door vergeten checkins-checkouts, weigerende apparatuur, zwart- en grijsrijden en voor niet verchipte retailkaartjes (Blokker, AH, Kruidvat, HEMA,



Jumbo, Etos). Het brengt ons tot de conclusie dat 0,95 en 1,03 miljard reizigerskilometers goede schattingen zijn van de feitelijke vervoersomvang per regionale trein in 2014 en 2015 (exclusief de treindienst Zwolle-Enschede).

In 2011 werd de vervoeromvang van de regionale treindiensten voor het laatst vastgesteld. Dat gebeurde met de NS-methode 'Meten in de Trein'. Het ging toen om een kleine 1,1 miljard reizigerskilometers. Net als bij bus, tram en metro mogen we niet concluderen dat er minder mensen zijn gaan reizen; de verschillen zijn te wijten aan een methodebreuk. De OV-chipkaart waaraan nu de hoofdmoot van de reisgegevens is ontleend, levert betrouwbaarder gegevens op.

### Stappen naar betere ov-informatie

De cijfers in deze factsheet zijn samengesteld uit regionaal beschikbare cijfers op concessieniveau, die optelbaar zijn gemaakt. Feitelijk is nu het roeien met de riemen die we hebben om landelijke uitspraken te kunnen doen. De kwaliteit van de data kan en moet beter. De ambitie gaat daarom veel verder: een gestroomlijnde informatiehuishouding voor alle OV-chipkaartdata (open data) met uniforme definities en rekenregels. Maar dat blijkt veel tijd te kosten. De bescherming van privacy speelt hierbij een cruciale rol. Om te voorkomen dat in de tussentijd informatie verdampt doordat transactiegegevens niet langer dan 18 maanden mogen worden bewaard, heeft het Nationaal Openbaar Vervoerberaad een tussenvorm bedacht tussen de CROW-aanpak van verzamelen van regionaal beschikbare cijfers en het hierboven genoemde eindbeeld. Dat is het project Korte Termijn Informatievoorziening (KTI). Hierin geven vervoerders gebundelde OV-chipkaartgegevens in tabelvorm in beheer aan de Landelijke Productregisseur (L PR), een onderdeel van het door de vervoerders opgerichte Service Verlening Openbaar Vervoer (SVOV). De tabellen bevatten aantallen reizigersritten, reizigerskilometers en opbrengsten en zijn hoofdzakelijk bedoeld om trends te kunnen afleiden. De gegevens zijn beschikbaar van 2013 tot en met 2015 op het niveau van ov-autoriteiten (15) en vervoerders (14) (niet gekruist). CROW heeft de cijfers van de decentrale overheden vergeleken met de gegevens van LPR om een zo betrouwbaar mogelijk landelijk cijfer te kunnen produceren. Deze analyse heeft tot een substantiële kwaliteitsverbetering geleid van de informatie. Het CROW ziet als taak om uit vervoerdata informatie en overzichten te presenteren. Wij doen er alles aan om een goede datastream te krijgen voor landelijke doelen. Ook al zijn er nog stappen te maken om een nog hogere betrouwbaarheid te krijgen – denk aan de papieren kaartjes – we worden niet langer geconfronteerd met "no data available".

### Over CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

### Colofon

#### uitgave

CROW-KpVV, Ede  
Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

#### artikelnummer

K-D038

#### tekst

Gerard van Kesteren

#### fotografie

Gerard van Kesteren

#### vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

#### productie

CROW media

#### contact

CROW klantenservice:  
klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

#### bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden/  
bestellen via [www.crow.nl/K-D038](http://www.crow.nl/K-D038)

**Praktische kennis  
direct toepasbaar**

