

Vervoersprestatie openbaar vervoer, 2000-2018

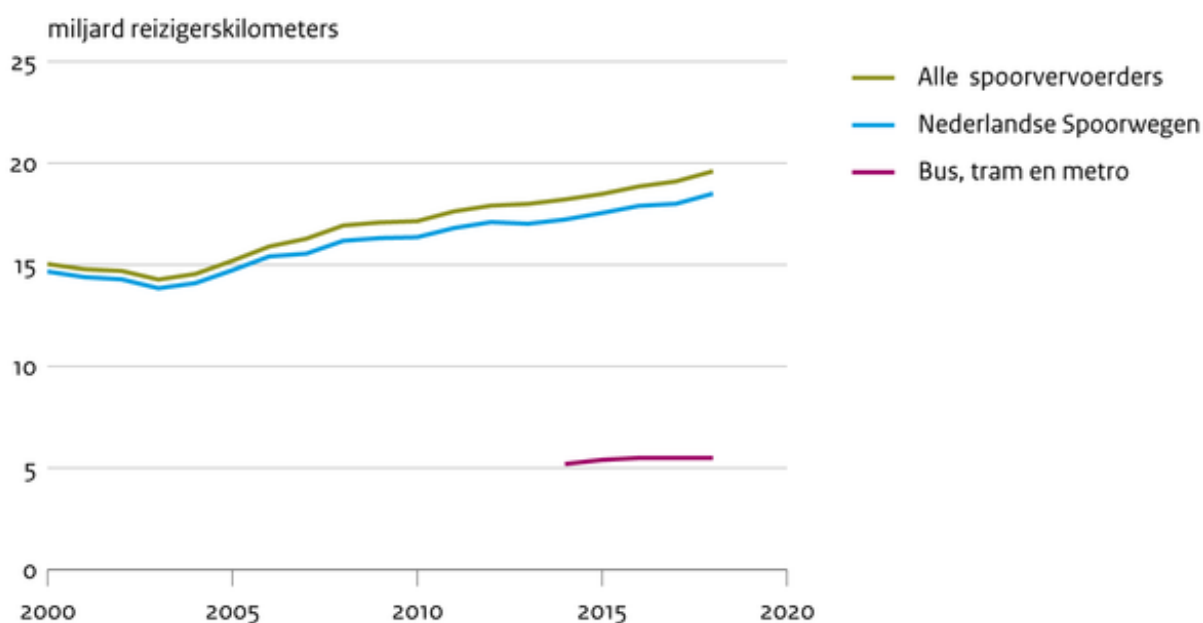
Indicator | 29 september 2020

U bekijkt op dit moment een archiefversie van deze indicator. De actuele indicatorversie met recentere gegevens kunt u via deze [link](#) [1] bekijken.

Het gebruik van de trein groeide tussen 2010 en 2018 met ongeveer 14%, van 17 miljard reizigerskilometers in 2010 tot 19,6 miljard reizigerskilometers in 2018. Deze groei geldt voor NS en regionale vervoerders samen. Het aantal reizigerskilometers van NS groeide met 22 procent. Met bus, tram en metro (stad- en streekvervoer) werden in 2018 circa 5,5 miljard reizigerskilometers afgelegd. Sinds 2014 is het gebruik van bus, tram en metro toegenomen met bijna 6%.

[figuurgroep]

Gebruik openbaar vervoer

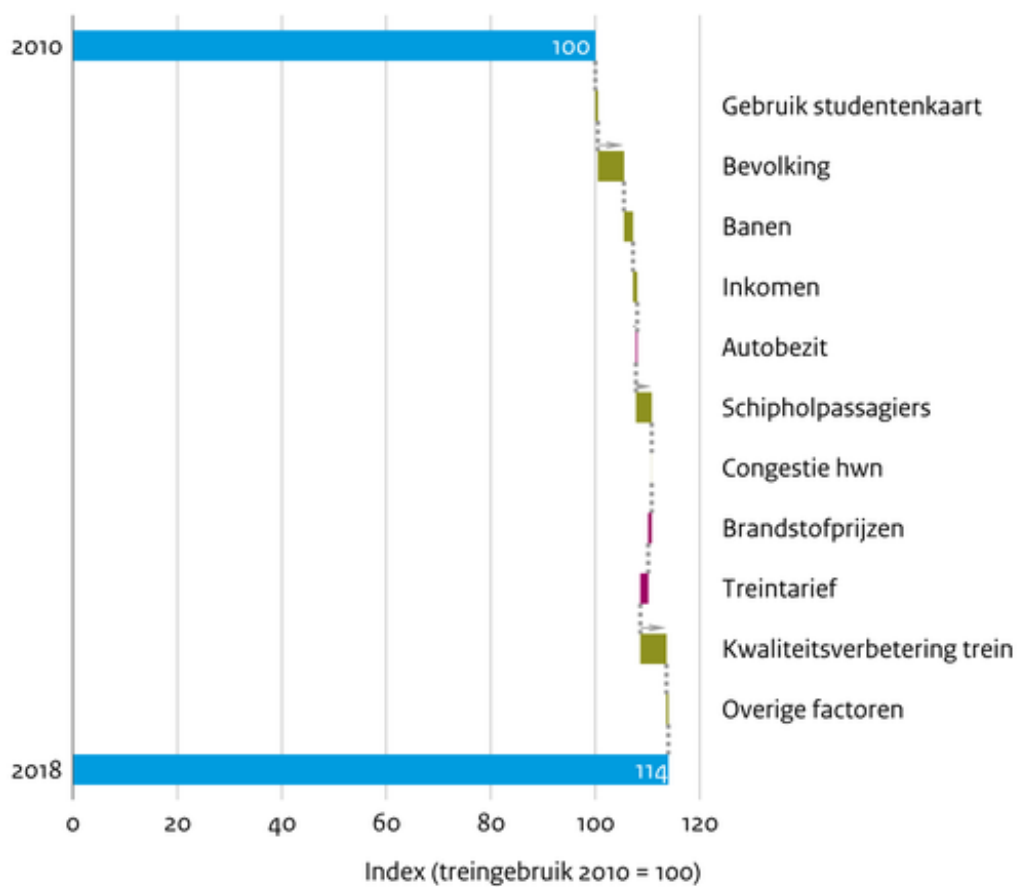


Bron: NS; OV-chipkaart; KiM

PBL/aug20
www.clo.nl/nl214505

- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xlsx\)](#) [3]
- [Download data \(ods\)](#) [4]

Oorzaken verandering treingebruik, 2010 – 2018

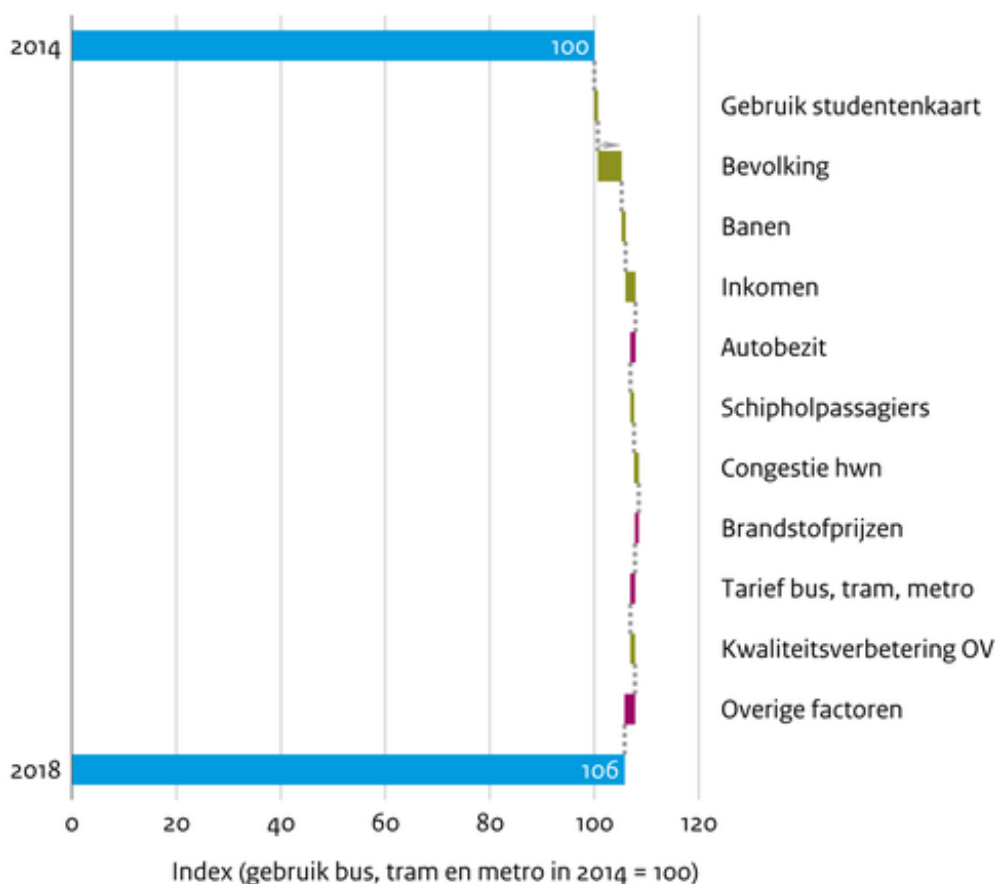


Bron: NS, CROW-KPVV, RWS, Royal Schipholgroep, PBL

PBL/aug20
www.clo.nl/nl214505

- [Download figuur](#) [5]
- [Download data \(xlsx\)](#) [6]
- [Download data \(ods\)](#) [7]

Oorzaken verandering gebruik bus, tram en metro, 2014 – 2018



Bron: CROW-KPVV, CBS, RWS, Royal Schipholgroep

PBL/aug20
www.clo.nl/nl214505

- [Download figuur](#) [8]
- [Download data \(xlsx\)](#) [9]
- [Download data \(ods\)](#) [10]

[/figuurgroep]

Toename gebruik trein

Het gebruik van de trein op het gehele spoornet nam in 10 jaar met ongeveer 14% toe, van 17,1 miljard in 2010 naar ruim 19,6 miljard reizigerskilometers in 2018. Ook per inwoner van Nederland nam het treingebruik toe, met 9,9% van 1.030 km naar 1.132 km per inwoner per jaar. De totale groei (in gereisde afstand) tussen 2017 en 2018 is 2,4% voor NS en 2,2% voor alle spoorvervoerders samen.

Oorzaken verandering treingebruik

Een factor die veel bijdraagt aan de groei van het treingebruik, is de kwaliteitsverbetering van de

treindiensten (treinfrequenties, netwerkuitbreiding, aansluitingen tussen treinen). Op basis van de veranderde kwaliteit van de treindiensten is de gereisde afstand toegenomen met 5%. Hiernaast hebben de ontwikkeling van de bevolking, de toename van het treingebruik van en naar Schiphol en de ontwikkeling van het aantal banen een grote invloed op het treingebruik gehad (goed voor een toename van de gereisde afstand van respectievelijk 5%, 3% en 1,7%). Schiphol komt hier specifiek naar voren, omdat het gebruik van de luchtvaart door passagiers, en hiermee het gebruik van de luchthaven Schiphol, sterk is gegroeid (57% tussen 2010 en 2018). Doordat de trein een belangrijke rol speelt in het voor- en natransport van de luchthaven Schiphol, leidt meer vliegen door passagiers ook tot meer treingebruik.

De ontwikkeling van het reëel inkomen en het gebruik van de ov-studentenkaart leveren een kleine bijdrage aan het toegenomen treingebruik (goed voor een toename van respectievelijk 0,8% en 0,5% in de gereisde afstand). Het gebruik van de ov-studentenkaart groeit doordat de deelname aan het hoger onderwijs in deze periode verder toenam en doordat sinds 1 januari 2017 ook studenten onder de 18 jaar die een beroepsopleidende leerweg volgen, recht hebben op de ov-studentenkaart. De gestegen treintarieven, gecorrigeerd voor inflatie, hebben een neerwaarts effect op het treingebruik (goed voor een afname van de gereisde afstand met -1,5%). Hiernaast hebben het toegenomen autobezit en de dalende brandstofkosten geleid tot een afname van de per trein gereisde afstand (met respectievelijk -0,2% en -0,7%). Ontwikkelingen op het gebied van de congestie hebben over de periode 2010-2018 geen effect op het treingebruik gehad.

Gebruik stads- en streekvervoer

In de periode 2014-2018 is in Nederland de in totaal met bus, tram en metro gereisde afstand toegenomen met bijna 6%. Vanaf 2014 is de ontwikkeling beschreven met behulp van data op basis van de ov-chipkaart. Voor 2018 komt het gebruik van bus, tram en metro uit op 5,5 miljard km. De laatste drie jaar is de in totaal met bus, tram en metro gereisde afstand stabiel.

Oorzaken verandering gebruik stads- en streekvervoer

De ontwikkeling van de bevolking is goed voor ruim meer dan de helft van de toename van de in totaal per bus, tram en metro gereisde afstand in de periode 2014-2018. De bevolkingsontwikkeling heeft geleid tot een groei van 4,5%. Naast de ontwikkeling van de bevolking hebben de volgende aspecten een kleinere invloed op de groei van reizigerskilometers bus, tram en metro: stijgende inkomens (goed voor 1,9% groei); Toenemende congestie (0,9%); Verbeteringen in de ov-kwaliteit (0,9%); De ontwikkeling van het aantal banen (0,8%); Toename in het gebruik van de ov-studentenkaart (0,7%); Het groeiende passagiersverkeer in de luchtvaart heeft, net als bij de trein, ook invloed op het gebruik van bus, tram en metro door reizigers van en naar Schiphol (0,7%). Het toegenomen autobezit, de hogere brandstofkosten en de reëel gestegen tarieven voor bus, tram en metro hebben geleid tot een afname van de in totaal met bus, tram en metro gereisde afstand (respectievelijk goed voor een ontwikkeling van -1,0%, -0,7% en -0,9% in de gereisde afstand).

Referenties

- KiM (2019). [Mobiliteitsbeeld 2019](#) [11]. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Relevante informatie

Technische toelichting

Naam van het gegeven

Vervoersprestatie openbaar vervoer

Omschrijving

Gebruik van het openbaar vervoer van NS, decentraal spoor en bus, tram en metro (BTM) uitgedrukt in miljarden reizigerskilometers.

Verantwoordelijk instituut

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), auteur: Peter Jorritsma

Geografisch verdeling

Nederland

Achtergrondliteratuur

Vervoersprestatie NS: NS reizigers
Vervoersprestatie BTM: OV chipkaart.

Betrouwbaarheids codering

Integrale waarneming

Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2020). [Vervoersprestatie openbaar vervoer, 2000-2018](#) [12] (indicator 2145, versie 05 , 29 september 2020). www.clo.nl. Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

Bron-URL: <https://www.clo.nl/indicatoren/nl214505>

Links

[1] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2145> [2]
https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2145_005g_clo_05_nl.png [3]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2145-005g-clo-05-nl.xlsx> [4]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2145-005g-clo-05-nl.ods> [5]
https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2145_006g_clo_05_nl.png [6]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2145-006g-clo-05-nl.xlsx> [7]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2145-006g-clo-05-nl.ods> [8]
https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2145_007g_clo_05_nl.png [9]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2145-007g-clo-05-nl.xlsx> [10]



<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2145-007g-clo-05-nl.ods> [11]

<https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/> [12]

<https://www.clo.nl/indicatoren/nl214505>