



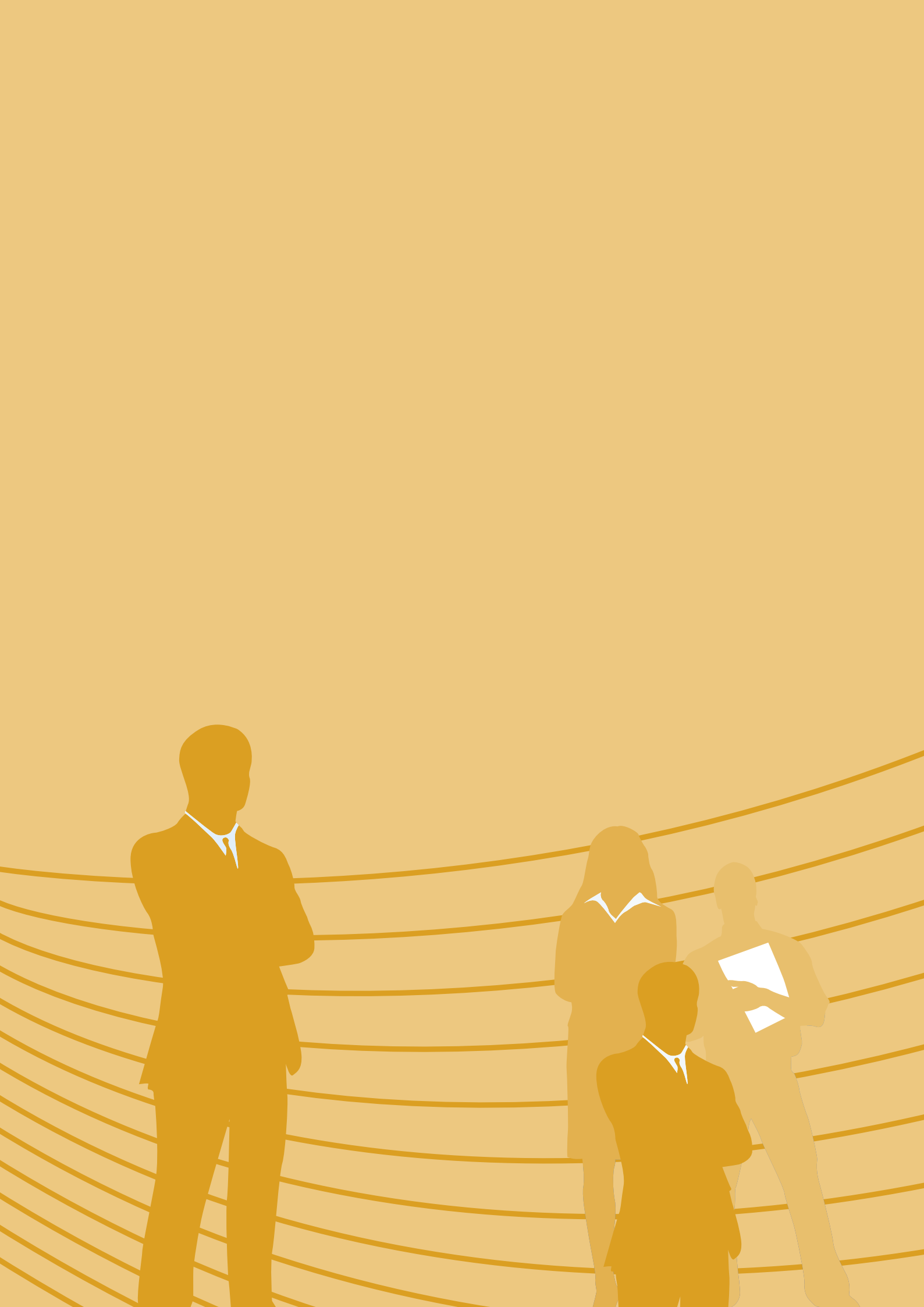
Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

Monitor zwartrijden in het stads- en streekvervoer

Metingen in voorjaar 2010 in 6 concessies

Juli 2010





Monitor zwartrijden in het stads- en streekvervoer

Metingen in voorjaar 2010 in 6 concessies

Juli 2010

Colofon

Uitgave

Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Postbus 24051
3502 MB Utrecht
Jaarbeursplein 15
3521 AM Utrecht

T 030 291 8200
F 030 291 8299
E info@kpvv.nl
I www.kpvv.nl

KpVV

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer is een onafhankelijk instituut dat de decentrale overheden voorziet van benodigde kennis en netwerken bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Productie

Tekst : MuConsult
Eindredactie: KpVV
Vormgeving: KpVV

Contactpersoon

Guy Hermans
T 030291 8205
E guy.hermans@kpvv.nl

Nabestellen

Secretariaat KpVV
T 030 291 8200
E info@kpvv.nl

Utrecht, juli 2010

© KpVV, 2010

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding

KpVV is onderdeel van CROW

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
Summary	7
1. Inleiding	9
1.1 Achtergrond	9
1.2 Doelstelling	9
1.3 Werkwijze en methodiek	9
2. Resultaten zwartrijdmeting 2010	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Berekening zwartrijdpercentage	11
2.3 Kwaliteit uitgevoerde metingen	11
2.4 Resultaten	12

Samenvatting

Een belangrijk aandachtspunt met het oog op de verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, is zwartrijden. In 2004 is voor het eerst middels een landelijke uniforme methode het zwartrijden in het stads- en streekvervoer gemeten. In het kader van de Meerjarenplannen Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer is afgesproken om in concessies waar het zwartrijdpercentage groter of gelijk is aan 3% jaarlijks een meting zwartrijden uit te voeren volgens een uniforme methodiek. Na landelijke invoering van de OV-chipkaart zal bezien worden of en op welke wijze een volgende meting zal worden uitgevoerd.

In 2010 is opnieuw een meting uitgevoerd in (in totaal 6) concessiegebieden waar het zwartrijdpercentage tijdens vorige metingen groter of gelijk was aan 3% (bovenste marge). De onderstaande tabel vat de resultaten samen.

Tabel
Resultaten zwartrijdmeting maart/april 2010

Concessie	Modaliteit	Verandering t.o.v. vorige meting	Zwartrijdpercentage 2010 ²	Zwartrijdpercentage vorige meting ²
Sneltram Utrecht	Tram open instapregime	↑	12,0%	8,2%
Zuidtangent	Bus open instapregime	↑	16,4%	3,8% ¹
Amsterdam tram (3 lijnen)	Tram open instapregime	~	10,6%	9,9%
	Metro deels open/ gesloten instapregime	↓	4,4%	13,1%
Amsterdam metro		↓		
Den Haag tram	Tram open instapregime	↑	10,9%	8,4%
Rotterdam metro	Metro gesloten instapregime	↓	3,5%	3,9%

¹ De vorige meting was in 2008.

² De bijbehorende betrouwbaarheidsmarges zijn weergegeven in tabel 3.

Summary

An important consideration when it comes to improving public safety on public transport is fare dodging. For the first time in 2004 a uniform national method was used to gauge fare dodging on urban and regional public transport. In the framework of the Meerjarenplannen Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (Long-term planning of public safety on public transport) it has been agreed to assess a fare dodging survey on an annual basis in concessions where the percentage of fare dodging is equal to or more than 3%. Approximately a year after the introduction of the OV-chipcard a decision will be made concerning conducting a new survey in all concessions.

In 6 concessions where the fare dodging percentage in the previous survey (2009) was equal to or more than 3% (upper limit) the survey was repeated in 2010. Results of the 2010 survey are shown in the next table.

Table
Results of fare dodging survey March 2010

Concession	Change relative to previous survey	Fare dodging percentage 2010 ²	Fare dodging percentage previous survey ²
Sneltram Utrecht	↑	12,0%	8,2%
Zuidtangent bus	↑	16,4%	3,8% ¹
Amsterdam tram (3 lines)	~	10,6%	9,9%
Amsterdam metro	↓	4,4%	13,1%
Den Haag tram	↑	10,9%	8,4%
Rotterdam metro	↓	3,5%	3,9%

¹ Previous survey was in 2008.

² For associated reliability forks we refer to table 3.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De aanpak van het reizen zonder geldig vervoerbewijs in het openbaar vervoer (zwartrijden en grijsrijden) is een belangrijk aandachtspunt in het kader van de sociale veiligheid. Dit heeft te maken met de causale relatie tussen zwartrijden en agressie tegen het (rijdend en controlerend) personeel van vervoerbedrijven. Een groot deel van de sociale veiligheidsgelden wordt dan ook gebruikt voor de bestrijding van het zwartrijden. Hierdoor wordt het zwartrijdpercentage als een belangrijke prestatie-indicator gezien, zowel door OV-autoriteiten als door het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In 2004 is voor het eerst middels een landelijke uniforme methode het zwartrijden¹ in het stads- en streekvervoer gemeten. Deze nulmeting van de Monitor Zwartrijden biedt inzicht in het percentage zwartrijders voor vrijwel alle concessies. In de rapportage Afspraken over vervolg meerjarenplannen Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (V&W 2004) is afgesproken dat er jaarlijkse vervolgmetingen worden uitgevoerd in die concessies waar het zwartrijdpercentage groter of gelijk is aan 3% (bovenste marge). Na landelijke invoering van de OV-chipkaart zal bezien worden of en op welke wijze een volgende meting zal worden uitgevoerd.

1.2 Doelstelling

Het doel van de zwartrijdmeting 2010 is om in concessies waar het zwartrijdpercentage in 2009 groter of gelijk was aan 3% (bovenste marge) een meting zwartrijden uit te voeren, volgens de vastgestelde uniforme methodiek.

1.3 Werkwijze en methodiek

In 2008 was in 6 concessies het zwartrijdpercentage groter of gelijk aan 3%. In 5 van deze concessies heeft in het voorjaar van 2009 een vervolgmeting plaatsgevonden, waaruit bleek dat het zwartrijdpercentage nog steeds groter of gelijk aan 3% was. In maart / april 2010 is het zwartrijdpercentage daarom opnieuw gemeten, dit keer weer in alle 6 concessies waar ook in 2008 een meting werd gehouden.

¹) Omdat niet alle vervoerbedrijven onderscheid maken tussen zwart- en grijsrijders en de vervoerbedrijven die dat wel doen verschillende definities voor zwart- en grijsrijders hanteren, is besloten in het kader van de Monitor Zwartrijden alle reizigers zonder geldig vervoerbewijs als zwartrijder te beschouwen.

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de concessies waar het zwartrijdpercentage in het voorjaar 2010 is gemeten.

Tabel 1
Overzicht vervolgmeting 2010

Concessie	OV autoriteit	Vervoerder
Sneltram Utrecht		Connexion
Zuidtangent		Connexion
Amsterdam tram (3 lijnen)		GVB
Amsterdam metro		GVB
Den Haag tram		HTM
Rotterdam metro		RET

De methodiek van deze vervolgmeting is identiek aan de methode van de nulmeting in 2004 en de metingen in 2005 tot en met 2009. Dit maakt een vergelijking van de resultaten met de voorgaande metingen mogelijk. Voor een volledige beschrijving van de methodiek wordt verwezen naar de rapportage over de nulmeting 'Nulmeting Monitor Zwartrijden Stads- en Streekvervoer: eindrapport'.

In het vervolg van deze notitie worden de resultaten van de zwartrijdmeting 2010 beschreven.

1.4 OV-Chipkaart

Ten tijde van de meting waren de Rotterdamse en Amsterdamse metro alleen nog toegankelijk met de OV-chipkaart, terwijl in de andere concessies (o.a. de Amsterdamse tram) nog gekozen kon worden tussen strippenkaart en OV-chipkaart.

GVB geeft aan dat er veel reizigers gepardoneerd worden, omdat ze wel een OV-chipkaartabonnement hebben, maar niet ingecheckt zijn. Dit blijkt bij de metro overwegend op het sneltramtraject het geval te zijn. Daar is op de perrons geen sprake van een fysieke afsluiting en wordt parallel met tramlijn 5 gereden, waar nog een duale fase van kracht is. Een deel van de reizigers bepaalt op het perron welke lijn ze gaat nemen. GVB geeft aan dat dit weliswaar een procedurele afwijking is, maar geen (bewust) betaalafwijkend gedrag.

In deze rapportage worden alle reizigers zonder geldig vervoerbewijs als zwartrijders meegerekend, om de vergelijkbaarheid met voorgaande jaren te behouden. Een andere reden is dat niet precies bekend is welk deel van de pardoneringen OV-chipkaartabonnementhouders betreft. In paragraaf 2.4 wordt daarnaast vanwege de huidige duale fase wel ook het 'zwartrijdpercentage exclusief pardoneringen' vermeld.

2. Resultaten zwartrijdmeting 2010

2.1 Inleiding

Alvorens de resultaten van de zwartrijdmeting te beschrijven, wordt eerst aandacht besteed aan de wijze waarop het zwartrijdpercentage is bepaald en de kwaliteit van de uitgevoerde metingen.

2.2 Berekening zwartrijdpercentage

De betreffende stads- en streekvervoerbedrijven hebben per concessie een overzicht van het aantal gecontroleerde reizigers en het aantal zwartrijders per gecontroleerde rit aangeleverd. Het zwartrijdpercentage is niet bepaald door de som van het aantal zwartrijders simpelweg te delen door het aantal gecontroleerde reizigers. Dit zou geen recht doen aan het feit dat op bepaalde dagdelen en trajecten meer mensen reizen dan op andere dagdelen en trajecten, hetgeen van invloed kan zijn op het aantal gecontroleerde reizigers en het werkelijke percentage zwartrijders. Om met dit mogelijke effect rekening te houden, zijn de resultaten per dagdeel en traject gewogen. Voor een aantal concessies waren geen gegevens bekend over de verdeling van de reizigers over dag(del)en. In dat geval is uitgegaan van de veronderstelling dat het aantal reizigers evenredig is verdeeld over de dag(del)en.

2.3 Kwaliteit uitgevoerde metingen

In tabel 2 wordt de kwaliteit van de meting zoals die door de vervoerbedrijven is uitgevoerd, beoordeeld op een drietal aspecten:

1. Zijn er voldoende reizigers gecontroleerd? Met andere woorden is het aantal gecontroleerde reizigers groter of gelijk aan het minimaal aantal te controleren reizigers (minimale steekproefomvang) op basis van het verwachte zwartrijdpercentage en de reizigersaantallen?
2. Zijn de gecontroleerde trajecten op alle dagdelen gecontroleerd? In het kader van de zwartrijdmeting worden de volgende dagdelen onderscheiden:
 - Werkdagen in de ochtendspits (start tot 9:00 uur)
 - Werkdagen dal (van 9:00 tot 16:00 uur)
 - Werkdagen middagspits (van 16:00 tot 19:00 uur)
 - Werkdagen avond (19:00 uur tot einde)
 - Zaterdag (start tot 19:00 uur)
 - Zaterdagavond (19:00 uur tot einde)
 - Zondag (start tot 19:00 uur)
 - Zondagavond (19:00 uur tot einde)
3. Hebben de controles gespreid over de uren van de dag plaatsgevonden? In aanvulling op de spreiding van de controles over de dagdelen is er als richtlijn aangegeven dat er tijdens ieder uurblok tenminste één controle plaats vindt.

In de tabel wordt met plussen en minnen aangegeven of de metingen voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen.

Tabel 2
Kwaliteit van de zwartrijd-
meting 2010

Vervoerbedrijf	Concessie	Aantal gecontroleerde reizigers	Minimale steekproef omvang	Spreiding controle	
				dagdelen	uren
Connexion	Sneltram Utrecht	7.406	6.724	+	+
Connexion	Zuidtangent	7.999	6.724	+	+
GVBA	Amsterdam tram	3.269	2.393	+	+
GVBA	Amsterdam metro	10.270	3.064	+	+
HTM	Den Haag tram	8.075	2.069	+	+
RET	Rotterdam metro	47.785	6.724	+	+

Uit tabel 2 blijkt dat de metingen voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen. Voorheen werd door GVB en RET behalve in het weekeinde alleen op maandagen is gemeten. Dit jaar werd op alle doordeweekse dagen gemeten.

2.4 Resultaten

Tabel 3 bevat het berekende zwartrijdpercentage en de bijbehorende betrouwbaarheidsmarge per concessie. Deze marge geeft de boven- en ondergrens aan waarbinnen het werkelijke zwartrijdpercentage naar verwachting in 90% van de gevallen zal liggen. Aan de hand van deze marge kan een laatste kwaliteitstoets van de metingen worden uitgevoerd. Eén van de eisen van de meting was namelijk dat deze boven- en ondergrens niet meer dan 2% van elkaar mogen liggen (een nauwkeurigheidsmarge van maximaal 1% is nog acceptabel). In tabel 3 zien we dat alle metingen aan deze eis voldoen.

In de tabel zijn ook de resultaten van de vorige meting opgenomen en of het zwartrijdpercentage ten opzichte van de vorige meting is afgenomen (aangegeven met een ↓), is toegenomen (aangegeven met ↑) of gelijk gebleven (aangegeven met een ~). Er is voor gekozen om te spreken van een stijging van het zwartrijdpercentage als de ondergrens van het huidige zwartrijdpercentage hoger is dan de bovengrens in 2009. We spreken van een daling als de bovengrens in 2010 lager is dan de ondergrens in 2009.

Uit tabel 3 blijkt dat in de concessie Amsterdam tram sprake is van een gelijkblijvend percentage zwartrijden. In deze concessie is er geen sprake van een stijging, omdat de bovengrens van de 2009 meting hoger is dan de ondergrens van de meting van dit jaar. In de concessies Amsterdam metro en Rotterdam metro is sprake van een daling van het zwartrijdpercentage. In beide concessies is de OV-chipkaart het enige geldige vervoermiddel en is er bovendien een gesloten instapregime gekomen met de invoering van de OV-chipkaart. In Amsterdam geldt dit nog niet voor het sneltram traject.

In de concessies Sneltram Utrecht, Zuidtangent en Den Haag tram is het zwartrijdpercentage gestegen ten opzichte van voorgaande jaren.

Connexion (Sneltram Utrecht en Zuidtangent) geeft aan dat de duale fase tot verwarring leidt onder reizigers. Hierdoor is het controle gedrag van de controleurs beïnvloed; pardonneren wordt vaker toegepast. Hierdoor is de “controledruk” die de reizigers ervaren verlaagd. Het risico wordt nu vaker door reizigers genomen om zonder geldig vervoerbewijs te reizen. Iets anders wat hieraan bijgedragen heeft is dat er in het begin problemen waren met de apparatuur om chipkaarten te controleren. De verwachting van Connexion is dat zodra de duale fase wordt opgeheven en de regels helder worden gecommuniceerd naar de reiziger het percentage zwartrijden weer snel omlaag kan worden gebracht.

Tabel 4 bevat een overzicht van alle zwartrijdmetingen die tot nu toe in de zes concessies zijn verricht.

*Tabel 3
Zwartrijdpercentage en
bijbehorende marge*

Vervoerbedrijf	Concessie	Modaliteit	Verandering t.o.v. vorige meting	Zwartrijdpercentage 2010	Marge zwartrijdpercentage 2010	Zwartrijdpercentage vorige meting	Marge zwartrijdpercentage vorige meting
Connexion	Sneltram Utrecht	Tram open instapregime	↑	12,0%	11,3 – 12,6%	8,2%	7,6 – 8,7%
Connexion	Zuidtangent	Bus open instapregime	↑	16,4%	15,7 – 17,1%	3,8%	3,5 – 4,1%
GVBA	Amsterdam tram (3 lijnen)	Tram open instapregime	~	10,6%	9,7 – 11,5%	9,9%	9,0 – 10,9%
GVBA	Amsterdam metro	Metro deels open/ gesloten instapregime	↓	4,4%	4,1 – 4,7%	13,1%	12,4 – 13,9%
HTM	Den Haag tram	Tram open instapregime	↑	10,9%	10,3 – 11,4%	8,4%	7,9 – 8,9%
RET	Rotterdam metro	Metro gesloten instapregime	↓	3,5%	3,3 – 3,6%	3,9%	3,7 – 4,0%

Tabel 4
Zwartrijpercentages
2004 - 2010

Concessie		Sneltram Utrecht	Zuidtangent	Amsterdam tram (3 lijnen)	Amsterdam metro	Den Haag tram	Rotterdam metro
Zwartrijpercentage	2004	5,2%		9,3%	11,9%	8,4%	7,9%
Marge Zwartrijpercentage		4,9 – 5,4%		8,5 – 10,0%	11,2 – 12,5%	7,5 – 9,3%	7,5 – 8,2%
Zwartrijpercentage	2005	7,7%		9,8%	19,3%	9,1%	7,2%
Marge Zwartrijpercentage		7,5 – 7,9%		8,9 – 10,7%	18,5 – 20,0%	7,9 – 9,7%	6,8 – 7,5%
Zwartrijpercentage	2006	6,7%	5,5%	6,5%	13,8%	6,9%	7,4%
Marge Zwartrijpercentage		6,4 – 7,0%	5,3 – 5,7%	5,8 – 7,2%	13,0 – 14,6%	6,2 – 7,7%	7,1 – 7,7%
Zwartrijpercentage	2007	6,8%	4,8%	7,0%	14,4%	8,5%	9,6%
Marge Zwartrijpercentage		6,3 – 7,3%	4,4 – 5,3%	6,4 – 7,8%	13,5 – 15,3%	6,6 – 10,3%	9,3 – 9,9%
Zwartrijpercentage	2008	7,0%	3,8%	7,5%	12,4%	7,9%	10,2%
Marge Zwartrijpercentage		6,5 – 7,4%	3,5 – 4,1%	6,7 – 8,3%	11,7 – 13,2%	7,4 – 8,4%	10,0 – 10,3%
Zwartrijpercentage	2009	8,2%		9,9%	13,1%	8,4%	3,9%
Marge Zwartrijpercentage		7,6 – 8,7%		9,0 – 10,9%	12,4 – 13,9%	7,9 – 8,9%	3,7 – 4,0%
Zwartrijpercentage	2010	12,0%	16,4%	10,6%	4,4%	10,9%	3,5%
Marge Zwartrijpercentage		11,3 – 12,6%	15,7 – 17,1%	9,7 – 11,5%	4,1 – 4,7%	10,3 – 11,4%	3,3 – 3,6%

Zwartrijpercentages exclusief pardoneringen

Indien de pardoneringen niet meegerekend worden dan resulteert dat in de zwartrijpercentages die weergegeven worden in tabel 5.

Tabel 5
Zwartrijpercentages
exclusief pardoneringen

Concessie	Zwartrijpercentage incl. pardoneringen	Zwartrijpercentage excl. pardoneringen
Amsterdam tram (3 lijnen)	10,6%	7,0%
Amsterdam metro	4,4%	2,3%
Rotterdam metro	3,5%	3,2%





Kennisplatform Verkeer en Vervoer - Samen weten we meer