

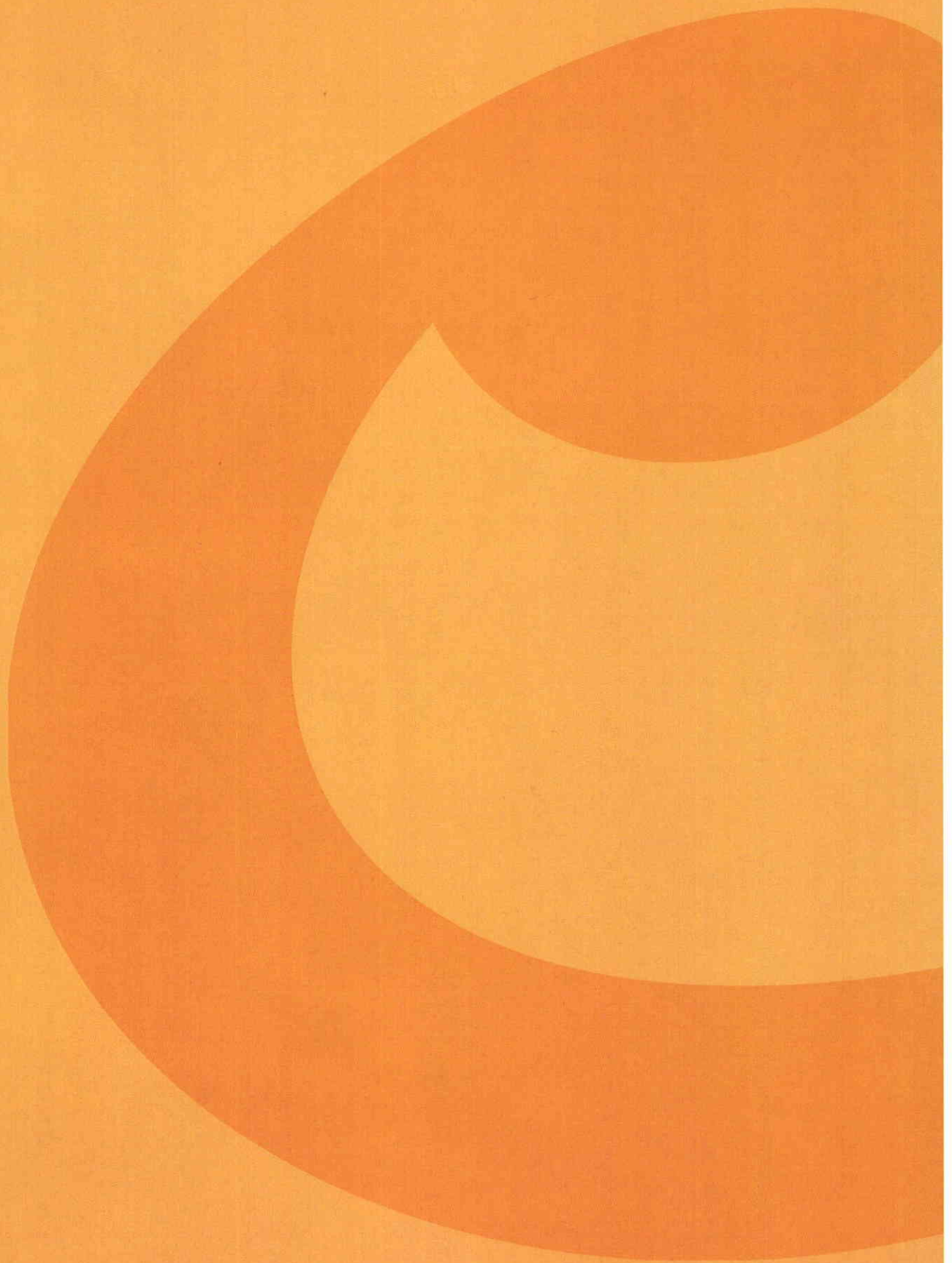


Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

Monitor zwartrijden stads- en streekvervoer

Resultaten meting 2008





Monitor zwartrijden stads- en streekvervoer

Resultaten meting 2008

Colofon

Uitgave

Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Postbus 1031

3000 BA Rotterdam

Boompjes 200,

3011 XD Rotterdam

KpVV

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt als onafhankelijk instituut de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

T 010 282 5000

F 010 282 5023

E info@kpvv.nl

I www.kpvv.nl

Productie

Tekst : MuConsult, Juliët van Drumpt

Eindredactie : KpVV

Vormgeving : KpVV

Contactpersoon

Guy Hermans

T 010 282 5177

E guy.hermans@kpvv.nl

Nabestellen

Secretariaat KpVV

T 010 282 5000

E secretariaat@kpvv.nl

Rotterdam, juni 2008

© KpVV, 2008

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Summary	2
Inleiding	3
Achtergrond	3
Doelstelling	3
Werkwijze en methodiek	3
1. Resultaten zwartrijdmeting 2008	5
Inleiding	5
Berekening zwartrijdpercentage	5
Kwaliteit uitgevoerde metingen	5
Resultaten	6

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. Voor de gebieden waar het zwartrijdpercentage lager is, zal ongeveer een jaar na invoering van de OV-chipkaart de volgende meting worden uitgevoerd.

In 2008 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 2008

Concessie	Modaliteit	Verandering t.o.v. vorige meting	Zwartrijdpercentage 2008	Zwartrijdpercentage vorige meting
Sneltram Nieuwegein IJsselstein	Tram open instapregime	o	7,0%	6,8%
Zuidtangent	Bus open instapregime	-	3,8%	4,8%
Amsterdam tram (3 lijnen)	Tram open instapregime	o	7,5%	7,1%
Amsterdam metro	Metro open instapregime	-	12,4%	14,4%
Den Haag tram	Tram open instapregime	o	7,9%	8,5%
Rotterdam metro	Open instapregime deels ingangscntrole	+	10,2%	9,6%

¹ 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%. In areas where the fare dodging percentage is less than this, the next survey will be carried out approximately a year after the introduction of the OV-chipcard.

In (6) concessions where the fare dodging percentage in the previous survey (2007) was equal to or more than 3% (upper limit) the survey was repeated in 2008. Results of the 2008 survey are shown in the next table.

Table: Results of fare dodging survey March 2008

Concession	Change relative to previous survey	Fare dodging percentage 2008	Fare dodging percentage previous survey
Sneltram Nieuwegein IJsselstein	o	7,0%	6,8%
Zuidtangent	-	3,8%	4,8%
Amsterdam tram (3 lijnen)	o	7,5%	7,1%
Amsterdam metro	-	12,4%	14,4%
Den Haag tram	o	7,9%	8,5%
Rotterdam metro	+	10,2%	9,6%

¹ For associated reliability forks we refer to table 3.

Inleiding

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). Voor de gebieden waar het zwartrijdpercentage lager is, zal ongeveer een jaar na invoering van de OV-chipkaart de volgende meting worden uitgevoerd.

Doelstelling

Het doel van de zwartrijdmeting 2008 is om in concessies waar het zwartrijdpercentage in 2007 groter of gelijk was aan 3% (bovenste marge) een meting zwartrijden uit te voeren, volgens de vastgestelde uniforme methodiek.

Werkwijze en methodiek

In 2006 was in 6 concessies het zwartrijdpercentage groter of gelijk aan 3%. In deze concessies heeft in maart 2007 een vervolgmeting plaatsgevonden, waaruit bleek dat het zwartrijdpercentage nog steeds groter of gelijk aan 3% was. In maart/ april 2008 is het zwartrijdpercentage daarom opnieuw gemeten in deze 6 concessies.

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de concessies waar het zwartrijdpercentage in het voorjaar 2008 is gemeten.

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.

Tabel 1: *Overzicht vervolgmeting 2008*

Concessie	Vervoerder
Sneltram Nieuwegein-IJsselstein	Connexxion
Zuidtangent	Connexxion
Amsterdam- tram met open instapregime (3 lijnen)	GVBA
Amsterdam- metro	GVBA
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 2007. 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 2008 beschreven.

1. Resultaten zwartrijdmeting 2008

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.

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.

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 zwartrijdmeting 2008

Vervoerbedrijf	Concessie	Aantal gecontroleerde reizigers	Minimale steekproef omvang	Spreiding controle dagdelen	controle uren
Connexxion	Sneltram Nieuwegein-IJsselstein	8.407	6.724	+	+
Connexxion	Zuidtangent	10.630	6.724	+	Niet bekend
GVBA	Amsterdam tram	3.132	1.767	+	+
GVBA	Amsterdam metro	5.372	3.308	+	+
HTM	Den Haag tram	7.662	2.088	+	+
RET	Rotterdam metro	77.570	6.724	+	+

Uit tabel 2 blijkt dat de metingen voldoen aan alle gestelde kwaliteitseisen, met uitzondering van de meting op de Zuidtangent. De metingen op de Zuidtangent zijn ingedeeld in dagdelen, maar de precieze tijdstippen waarop de metingen hebben plaatsgevonden, zijn niet vastgelegd. Om bij de volgende meting de spreiding binnen de dagdelen te kunnen controleren, zouden de tijdstippen ook vastgelegd moeten worden.

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 'o'). 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 2007. We spreken van een daling als de bovengrens in 2008 lager is dan de ondergrens in 2007.

Uit tabel 3 blijkt dat er in drie van de concessies waar gemeten is sprake is van een gelijkblijvend percentage zwartrijden.

In de concessie Rotterdam metro is sprake van een stijging van het zwartrijdpercentage. Mogelijke verklaringen hiervoor moeten nog binnen de RET besproken worden. Op de Zuidtangent en de metro in Amsterdam is sprake van een daling van het zwartrijdpercentage. Volgens Connexxion is de daling van het zwartrijdpercentage op de Zuidtangent het resultaat van consequente en zichtbare controle met regelmatige controleacties in samenwerking met de politie. Daarnaast wordt er twee keer per jaar samen met politie een grote controleactie op poten gezet met een lik-op-stuk beleid voor de notoire zwartrijders. Volgens de GVB is de daling van het zwartrijdpercentage in de metro waarschijnlijk toe te schrijven aan het feit dat er vaker gecontroleerd wordt, ook 's ochtends vroeg en 's avonds laat. Daarnaast is er door een organisatie-wijziging meer continuïteit gekomen in het kaartcontroleproces, waardoor ook tijdens de vakanties de controles op volle kracht worden uitgevoerd. 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 2008	Marge zwartrijdpercentage 2008	Zwartrijdpercentage vorige meting	Marge zwartrijdpercentage vorige meting
Connexion	Sneltram Nieuwegein IJsselstein	Tram open instapregime	o	7,0%	6,5-7,4%	6,8%	6,3 - 7,3%
Connexion	Zuidtangent	Bus open instapregime	-	3,8%	3,5-4,1%	4,8%	4,4 - 5,3%
GVBA	Amsterdam tram (3 lijnen)	Tram open instapregime	o	7,5%	6,7-8,3%	7,1%	6,4 - 7,8%
GVBA	Amsterdam metro	Metro open instapregime	-	12,4%	11,7-13,2%	14,4%	13,5 - 15,3%
HTM	Den Haag tram	Tram open instapregime	o	7,9%	7,4-8,4%	8,5%	6,6 - 10,3%
RET	Rotterdam metro	Open instapregime deels ingangscontrole	+	10,2%	10,0-10,3%	9,6%	9,3 - 9,9%

Tabel 4: Zwartrijdpercentages 2004-2008

Concessie	Zwartrijdpercentage 2004	Marge zwartrijdpercentage 2004	Zwartrijdpercentage 2005	Marge zwartrijdpercentage 2005	Zwartrijdpercentage 2006	Marge zwartrijdpercentage 2006	Zwartrijdpercentage 2007	Marge zwartrijdpercentage 2007	Zwartrijdpercentage 2008	Marge zwartrijdpercentage 2008
Sneltram Nieuwegein IJsselstein	5,2%	4,9 - 5,4%	7,7%	7,5 - 7,9%	6,7%	6,4 - 7,0%	6,8%	6,3 - 7,3%	7,0%	6,5-7,4%
Zuidtangent					5,5%	5,3 - 5,7%	4,8%	4,4 - 5,3%	3,8%	3,5-4,1%
Amsterdam tram (3 lijnen)	9,3%	8,5 - 10,0%	9,8%	8,9 - 10,7%	6,5%	5,8 - 7,2%	7,1%	6,4 - 7,8%	7,5%	6,7-8,3%
Amsterdam metro	11,9%	11,2 - 12,5%	19,3%	18,5 - 20,0%	13,8%	13,0 - 14,6%	14,4%	13,5 - 15,3%	12,4%	11,7-13,2%
Den Haag tram	8,4%	7,5 - 9,3%	9,1%	7,9 - 9,7%	6,9%	6,2 - 7,7%	8,5%	6,6 - 10,3%	7,9%	7,4-8,4%
Rotterdam metro	7,9%	7,5 - 8,2%	7,2%	6,8 - 7,5%	7,4%	7,1 - 7,7%	9,6%	9,3 - 9,9%	10,2%	10,0-10,3%



