

Verkeersgeweld in Amsterdam, feiten en achtergronden

Een studie in opdracht van het Coördinatiepunt Agressie en Geweld

Amsterdam, 27 januari 2000

George Bookelman *Regiopolitie Amsterdam-Amstelland, onderzoek en statistiek*

Kees Loef *Bureau van Dijk, van Soomeren en Partners,*
Frank Postma *Amsterdam*

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Onderzoeksvragen en methode	4
3	Omvang	5
4	Achtergronden Amsterdam verkeersgeweld	10
	Bijlagen	
Bijlage 1	Frequentietabellen	13

1 Inleiding

Medio juni 1999 verscheen op verzoek van de gemeenteraad, de discussienota 'Aanpak Agressie en Geweld Amsterdam'. In deze nota worden de eerste contouren geschetst van een gemeentebreed beleid gericht op de bestrijding van zogenaamd 'publiek geweld'. Met deze term wordt bedoeld op vormen van agressie en geweld die zich voordoen in de (semi-)openbare ruimte. Van belang daarbij is tevens dat het uitgeoefende geweld geen instrumenteel karakter heeft, zoals bijvoorbeeld bij straatroven en overvallen wel het geval is.

Ter ondersteuning van het beleid is in de discussienota een inventarisatie verricht van aard en omvang die agressie en geweld op een aantal terreinen aannemen. Gebleken is dat op een aantal van die terreinen zo goed als niets bekend is over de ernst van de problematiek. De mate waarin verkeersgeweld in Amsterdam voorkomt vormt een dergelijk terra incognita. Om de bestaande kennisachterstand enigszins op te vullen, en mogelijk een eerste bijdrage te leveren aan toekomstig beleid, is besloten tot onderhavig onderzoek, tot stand gekomen in samenwerking met de regiopolitie Amsterdam-Amstelland.

2 Onderzoeksvragen en methode

Het onderzoek richt zich op de bij de politie bekend geworden gevallen van verkeersgeweld in de periode 1 oktober 1998 tot en met 31 september 1999. Van verkeersgeweld wordt in dit verslag gesproken als confrontaties naar aanleiding van verkeerssituaties ontaarden in verbaal of fysiek geweld tussen weggebruikers.

Daarbij zal worden getracht een antwoord te verstrekken op de volgende onderzoeksvragen:

- in welke mate komt verkeersgeweld voor?
- wat zijn de omstandigheden, zoals aanleiding, tijdstip etc.?
- wat is bekend over de achtergronden van daders en slachtoffers?
- welke vormen van agressie en geweld worden gebruikt en wat zijn de gevolgen?
- waar komt verkeersgeweld relatief vaak voor?

Ten behoeve van de analyse is allereerst uit het x-polsysteem van de regiopolitie een bestand gecreëerd dat bestaat uit ruim 28.000 aangiften dagrapporten, processen-verbaal en meldingen van geweldsincidenten. Via een trefwoordensearch is vervolgens uit dit bestand een selectie gemaakt van ruim 2.000 politiedossiers die mogelijk verkeersgeweld betreffen. Nadere bestudering van deze dossiers leidde tot een tweede filtering die uiteindelijk 642¹ relevante cases opleverde. Deze cases zijn vervolgens geanalyseerd, gescoord op een aantal variabelen en omgezet in een SPSS-systemfile. De aldus ontstane database vormt de bron van de hierna gepresenteerde analyse.

Noot 1 Bij de dataverzameling is gebleken dat niet alle dossiers voor onderzoek toegankelijk gemaakt konden worden, vanwege technische oorzaken. Naar schatting (gebaseerd op een handmatige steekproef uit deze dossiers) zijn daardoor 175 à 200 gevallen niet bij de analyse betrokken.

3 Omvang

In de onderzochte periode van 12 maanden eindigend op 31 september 1999 werd de Amsterdamse politie ruim 800 keer geconfronteerd met incidenten die kunnen worden geschaard onder de noemer verkeersgeweld. Van deze incidenten zijn er ten behoeve van dit rapport 642 geanalyseerd. De uitkomsten bieden een representatieve weergave. Het gaat steeds om voorvallen waarbij een, op het eerste gezicht geringe aanleiding, ontaardt in een confrontatie die gepaard gaat met verbaal en/of fysiek geweld.

De voorvallen waarmee de Amsterdamse politie in een jaar tijd te maken kreeg vormen naar alle waarschijnlijkheid slechts een flauwe weerspiegeling van de werkelijke aantallen.

Uit recent onderzoek² blijkt dat een kleine 7 procent van alle Amsterdammers ouder dan 16 jaar het afgelopen jaar slachtoffer werd van (een vorm van) verkeersgeweld. Het gaat dan om tenminste 40.000 personen die één of meermalen slachtoffer werden, een aantal dat nog groeit als daarbij slachtoffer-schap van niet-Amsterdammers - waarover geen gegevens bekend zijn - wordt geteld.

Het ligt voor de hand dat verkeersgeweld waarbij de politie uiteindelijk betrokken raakt, ernstiger van karakter is dan de voorvallen die naar voren komen uit slachtofferonderzoek. Bij de laatste blijft de -gemelde- agressie meestal beperkt tot een scheldpartij terwijl bij de onderzochte incidenten in het algemeen sprake was van fysiek geweldsgebruik.

Tabel 1 **Daders en slachtoffers naar verkeersdeelname (N = 640)**

	Percentage daders	Percentage slachtoffers
Automobilist	62	64
Voetganger	17	9
Bromfiets/scooter	7	2
Fietsers	7	16
Taxi's	5	5
Motoren	1	0
Overig (tram, skeeler, bus, vrachtauto)	1	5
Totaal	100	100

Noot 2 zie Leefbaarheidsmonitor Amsterdam 1999

Het overgrote deel van zowel daders als slachtoffers van verkeersgeweld bestaat uit automobilisten. Verrassend genoeg nemen agressieve voetgangers een tweede plaats in, terwijl zij relatief veel minder vaak als slachtoffer figureren. Hetzelfde geldt in sterke mate voor bromfietzers die veel vaker als dader dan als slachtoffer uit de analyse naar voren komen. Hoewel fietsers in eenzelfde mate als bromfietzers agressie veroorzaken worden zij maar liefst 8 maal zo vaak slachtoffer. De mate waarin taxichauffeurs als dader naar voren komen staat in scherp contrast met het geringe daderschap bij het overige beroepsvervoer.

Figuur 1 Confrontaties naar verkeersdeelnemers

Dader is:	Slachtoffer is:	In %
Voetganger = 108	automobilist	61
	fietser	18
	taxi	11
	voetganger	5
	bromfietser	2
	overig	3
automobilist = 393	automobilist	69
	fietser	19
	voetganger	8
	overig	4
bromfietser = 43	automobilist	47
	fietser	25
	voetganger	16
	overig	12
fietser = 39	automobilist	69
	fietser	13
	bromfietser	8
	overig	10

Tabel 2 **Top 7 confrontaties**

Dader	Slachtoffer	Aantal	Percentage
automobilist	automobilist	270	42
voetganger	automobilist	66	10
automobilist	fietser	52	8
automobilist	voetganger	32	5
fietser	automobilist	27	4
bromfietser	automobilist	20	3
voetganger	fietser	19	3
overig		153	25
Totaal		639	100

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat een substantieel gedeelte van de geweldsincidenten in het verkeer bestaat uit confrontaties tussen automobilisten onderling, op ruime afstand gevolgd door die tussen voetgangers en automobilisten. Geweldsincidenten waarbij geen automobilisten (als dader of slachtoffer) betrokken zijn komen relatief weinig voor.

Tabel 3 **Automobilisten die als dader figureerden reden opvallend vaak in een;**

VW (Golf)	15 procent
Werkbus	14 procent
Opel	10 procent
BMW	9 procent
Mercedes	8 procent

Uit de verklaringen van daders, slachtoffers en politiefunctionarissen is vrijwel onmogelijk een geobjectiveerd beeld vast te stellen over de soorten aanleidingen die uiteindelijk leiden tot de gewelddadige confrontatie. Na bestudering van de dossiers komen de onderzoekers tot de volgende typering;

- Een substantieel deel van de geweldplegers lijkt min of meer bewust uit te zijn geweest op het uitlokken van een incident. Het gedrag van het (latere) slachtoffer was daarbij nauwelijks van belang.

- Bij een tweede (grote) categorie hadden dader noch slachtoffer de intentie met elkaar in conflict te komen. De dader voelt zich hier geprovoceerd door het slachtoffer (vinger opsteken, klap op het autodak) dat reageert op vermeend ongewenst weggedrag. Vervolgens lopen de gemoederen snel op.
- Een laatste belangrijke aanleiding wordt gevormd door uit de hand lopende twisten over voorrangssituaties, aanrijdingen, afsnijden, etc..

Slechts in een gering aantal gevallen (18) speelde alcohol of drugsgebruik een rol.

Tabel 5 **Aard verkeersgeweld (n = 642)**

Soort geweld	Percentage
Slaan/schoppen	43
materieel vernielen	39
dreigen met wapen	7
verbaal dreigen	4
gebruik wapen	3
duwen/trekken	3
schelden	1

In het overgrote deel van de gevallen bestaat het uitgeoefende geweld uit het fysiek letsel toebrengen aan het slachtoffer of het beschadigen van diens materieel. Bij ruim 10 procent van het verkeersgeweld is sprake van dreigen met of gebruik van wapens.

Het gaat dan om een breed scala gelegenheidswapens zoals hamers, bakstenen, beugelsloten, etc. Van alle wapengebruikers bediende 33 procent zich van een vuurwapen en nam 23 procent een mes ter hand.

Tabel 6 Letsel en schade naar aanleiding van verkeersgeweld (n = 642)

Soort schade/letsel	Percentage
1 Fysiek	
lichte kneuzingen	28
matige kneuzingen	15
ernstige verwondingen	3
Subtotaal	46
2 Materieel	
ernstige schade	20
matige schade	15
lakschade	4
Subtotaal	39
3 Geen schade/letsel	15
Totaal	100

In bijna de helft van alle gevallen loopt het slachtoffer naar aanleiding van het verkeersgeweld fysiek letsel op, waarvan 17 maal ernstig³. Deze ernstige verwondingen werden - op slechts één uitzondering na - toegebracht door middel van schoppen/-slaan of met behulp van geïmproviseerde wapens. Voor het overige blijven de gewelddadigheden beperkt tot (vaker ernstige) materiële schade.

Bij alle incidenten is de politie in 18 procent van de gevallen tot aanhouding van de daders overgegaan. Het politieke en justitiële vervolg op deze aanhoudingen behoort niet tot het onderwerp van dit onderzoek.

Noot 3 Tijdens de onderzochte periode heeft zich één geval voorgedaan waarbij sprake was van dodelijk wapengebruik. Dit dossier was ten tijde van het onderzoek nog niet toegevoegd aan het geanalyseerde x-polbestand.

4 Achtergronden Amsterdamsverkeersgeweld

Uit eerder onderzoek⁴ is gebleken dat geweldsgebruik tot het vrijwel exclusieve domein van het mannelijk geslacht behoort. Hetzelfde geldt voor geweld in het Amsterdamse verkeer waar slechts 3,5 procent van de vrouwen als dader fungeert en 5 procent als slachtoffer. Potentiële conflictsituaties waarbij vrouwen betrokken zijn, komen waarschijnlijk veelvuldig voor, maar lopen kennelijk niet dermate uit de hand dat de politie ter plekke moet komen.

Tabel 7 **Leeftijd daders verkeersgeweld (n = 304)**

Leeftijdscategorie	Percentage
12 t/m 17	4
18 t/m 24	19
25 t/m 39	54
40 t/m 64	22
65 +	1
Totaal	100

Van lang niet alle daders, en vrijwel geen enkel slachtoffer, is de leeftijd af te leiden uit de politie-dossiers. De wel bekende cijfers geven echter een representatieve weergave van de leeftijd van de totale daderpopulatie. Het blijkt dat vrijwel uitsluitend volwassenen, en dan met name in de leeftijdscategorie 25-39 jaar, zich schuldig maken aan verkeersgeweld. Deze uitkomst stemt niet overeen met resultaten van geweldsonderzoeken op andere terreinen, waaruit steeds jongeren en jongvolwassenen als voornaamste daders naar voren komen⁵.

Noot 4 Zie Aanpak Agressie en Geweld Amsterdam Gemeente Amsterdam 1999.

Noot 5 Zie Aanpak Agressie en Geweld Amsterdam, gemeente Amsterdam 1999.

Tabel 8 **Herkomst daders (n = 369)**

Herkomst	Percentage
Nederlands	46
Marokkaans	15
Surinaams	9
Turks	5
Antilliaans	1
Overig	1
Niet-Nederlands, nadere identificatie niet mogelijk	22

Een meerderheid van de daders bestaat uit mannen met een niet-Nederlandse achtergrond. Daarbij moet vooral gewezen worden op het relatief hoge aantal Marokkanen. Dit krijgt meer betekenis krijgt als men bedenkt dat in de categorie '*Niet-Nederlands, nadere identificatie niet mogelijk*' naar alle waarschijnlijkheid een onbekend aantal Marokkaanse daders schuilt. Uit de analyse komt op dit moment een beeld naar voren van daders die bewust - en vaak in groepjes - op zoek zijn naar confrontaties.

Uit de analyse blijkt dat incidenten waarbij een niet-Nederlandse dader betrokken is vaak heftiger verlopen. Zo is er bij deze categorie veel vaker sprake van fysiek geweld (slaan/-schoppen/ spugen) en - met name - het gebruik van wapens, inclusief dreigen met wapens.

Over de oorzaken van de oververtegenwoordiging van niet-Nederlandse daders geeft het onderzoeksmateriaal geen uitsluitel. Ten dele moet de verklaring waarschijnlijk gezocht worden in taalverschillen waardoor bij explosieve situaties de eerste, verbaal sussende fase noodgedwongen wordt overgeslagen.

Tabel 8 **Tijdstip verkeersgeweld (n = 395)**

Tijdstip	Percentage
06:00 - 09:30	9
09:30 - 13:00	18
13:00 - 16:30	32
16:30 - 20:00	18
20:00 - 23:30	13
23:30 - 03:00	7
03:00 - 06:00	3

Verkeersgeweld is zeer ongelijkmatig gespreid over de verschillende dagdelen. Het merendeel van de gevallen doet zich voor in de late ochtenduren, de middag en de avondspits. De nachturen en de ochtendspits zijn relatief rustig. Deze uitkomsten geven aan dat er geen rechtstreekse relatie is tussen verkeersintensiteit in de stad en de mate van verkeersgeweld.

Tabel 9 Verkeersgeweld naar politiedistrict (n = 642)

	Percentage
District 1 (Noord)	4
District 3 (Binnenstad)	27
District 4 (Oost)	10
District 5 (Zuid)	17
District 6 (Nieuw-West)	15
District 7 (Zuidoost)	6
District 8 (19e eeuws West)	11
District 9 (Amstelveen)	6
Autosnelweg	2
Onbekend	1

Een groot deel van het verkeersgeweld komt voor in de binnenstad. Waarschijnlijk doordat ongelijksoortige verkeersdeelnemers hier tegelijkertijd een beslag leggen op de beperkte infrastructuur. Beter gescheiden verkeersstromen leiden in Noord, Zuidoost en de autosnelwegen tot een relatief geringe portie verkeersgeweld, zo mag aangenomen worden.

Bijlage 1 Frequentietabellen

Tabel 1 **Verkeersgeweld naar periode**

	Aantal	Procent
okt '98	49	7,6
nov '98	55	8,6
dec '98	43	6,7
jan '99	51	7,9
feb '99	51	7,9
mrt '99	47	7,3
apr '99	54	8,4
mei '99	59	9,2
jun '99	63	9,8
jul '99	57	8,9
aug '99	38	5,9
sep '99	59	9,2
onbekend	16	2,5
Totaal	642	100,0

Tabel 2 Verkeersgeweld naar politiedistrict incident

	Aantal	Procent
Noord (1)	32	5,0
Centrum (3)	168	26,2
Oost (4)	69	10,7
Zuid (5)	107	16,7
West (6)	92	14,3
Zuid-oost (7)	42	6,5
Jordaan (8)	71	11,1
Amstelveen e.v. (9)	36	5,6
Autosnelwegen (11)	15	2,3
onbekend	10	1,6
Totaal	642	100,0

Tabel 3 Aantal aanhoudingen

aanhoudingen	aantal	procent
ja	115	17,9
nee	527	82,1
totaal	642	100,0

Tabel 4 Verkeersgeweld naar tijdstip incident

tijdstip	aantal	procent
06:00 - 09:30	36	5,6
09:30 - 13:00	68	10,6
13:00 - 16:30	126	19,6
16:30 - 20:00	74	11,5
20:00 - 23:30	53	8,3
23:30 - 03:00	25	3,9
03:00 - 06:00	13	2,0
onbekend	247	38,5
Totaal	642	100,0

Tabel 5 Verkeersgeweld naar aantal betrokkenen

	aantal	procent
2	466	72,6
3	114	17,8
4	45	7,0
5	6	0,9
6	6	0,9
7	1	0,2
8	1	0,2
onbekend	3	0,5
Totaal	642	100,0

Tabel 6 Verkeersgeweld naar vervoermiddel dader

soort vervoermiddel	aantal	procent
voetganger	108	16,8
fiets	39	6,1
snorfiets	2	0,3
bromfiets/scooter	43	6,7
motor	9	1,4
auto	394	61,4
taxi	35	5,5
autobus	3	0,5
tram	1	0,2
skeelers	2	0,3
vrachtauto	4	0,6
onbekend	2	0,3
Totaal	642	100,0

Tabel 7 Verkeersgeweld naar bevolkingsgroep daders

	aantal	procent
Nederlands	171	26,6
Duits	1	0,2
Colombiaans	1	0,2
Frans	1	0,2
Thais	1	0,2
Italiaans	2	0,3
Surinaams	32	5,0
Antilliaans	5	0,8
Marokkaans	56	8,7
Turks	17	2,6
Joegoslavisch	2	0,3
Niet-Nederlands	80	12,5
nationaliteit onbekend	273	42,6
Totaal	642	100,0

Tabel 8 Verkeersgeweld naar leeftijdscategorie daders

	aantal	procent
0 t/m 11	1	0,2
12 t/m 17	13	2,0
18 t/m 24	57	8,9
25 t/m 39	163	25,4
40 t/m 64	68	10,6
65 t/m 98	2	0,3
onbekend	338	52,6
Totaal	642	100,0

Tabel 9 Verkeersgeweld naar sexe daders

geslacht	aantal	procent
man	615	95,8
vrouw	24	3,7
onbekend	3	0,5
Totaal	642	100,0

Tabel 10 Verkeersgeweld naar vervoermiddel slachtoffer

vervoermiddel	aantal	procent
voetganger	57	8,9
fiets	101	15,7
snorfiets	1	0,2
bromfiets/scooter	16	2,5
motor	3	0,5
auto	409	63,7
taxi	29	4,5
autobus	11	1,7
tram	4	0,6
vrachtauto	9	1,4
onbekend	2	0,3
Totaal	642	100,0

Tabel 11 Soort geweld

aard geweld	aantal	procent
duwen/trekken	17	2,6
slaan/schoppen	271	42,2
materieel beroeren	6	0,9
materieel vernielen	246	38,3
schelden	8	1,2
verbaal dreigen	28	4,4
dreigen met wapen	47	7,3
wapen gebruiken	18	2,8
onbekend	1	0,2
Totaal	642	100,0

Tabel 12 Verkeersgeweld naar schade/letsel slachtoffers

soort schade/ letsel	aantal	procent
lakschade	28	4,4
blikschade	100	15,6
ernstige vernielingen	127	19,8
lichte kneuzingen	179	27,9
matige kneuzingen	96	15,0
ernstige verwondingen	17	2,6
onbekend	95	14,8
Totaal	642	100,0

Tabel 13 Soort wapen

soort wapen	aantal
baksteen	2
bijl	1
dopsleutel	1
hamer	3
helm	2
ijzeren staaf	1
knuppel	4
koevoet	2
krammen	1
mes	15
paraplu	1
schroevendraaier	4
slot	3
stok	3
tang	1
vuurwapen	22
vuurwerk	2
Totaal	68