

The logo for DSP - groep features the text "[ DSP - groep ]" in a bold, black, sans-serif font. The text is enclosed in square brackets. The background of the logo is a light gray grid of squares, with some squares being slightly darker than others, creating a subtle pattern.

**[ DSP - groep ]**

**Onderzoek – Advies – Management**

## **Gewelddadig verkeer en openbaar vervoer**

Amsterdam, 30 maart 2004

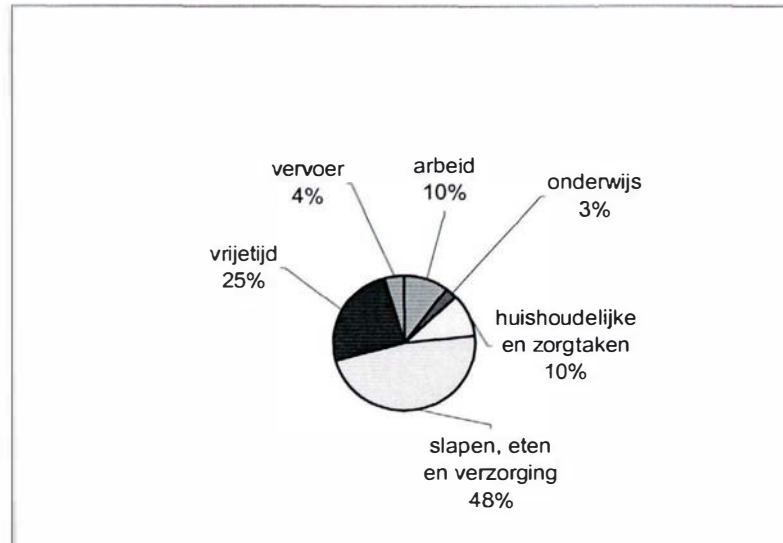
Mireille Geldorp  
Paul van Soomeren  
Carolien van den Handel

DSP - groep BV  
Van Diemenstraat 374  
1013 CR Amsterdam  
T: +31 (0)20 625 75 37  
F: +31 (0)20 627 47 59  
E: [dsp@dsp-groep.nl](mailto:dsp@dsp-groep.nl)  
W: [www.dsp-groep.nl](http://www.dsp-groep.nl)  
KvK: 33176766 A'dam

### Inleiding

Tijdsbestedingsonderzoek van het SCP laat zien dat wij ongeveer de helft van onze beschikbare tijd slapen, eten of onszelf verzorgen. Verder werken we, hebben we een aantal huishoudelijke en/of zorgtaken en brengen wij onze vrije tijd op onze eigen wijze door. Ook aan het vervoer van en naar de diverse – al dan niet - dagelijkse bezigheden besteden we flink wat tijd. Het aantal uren dat daarmee gemoeid gaat neemt de afgelopen decennia bovendien toe. In de onderstaande grafiek zijn enkele gegevens uit het tijdsbestedingsonderzoek over het jaar 2000 verwerkt.

Tijdsbesteding Nederlanders 2000 (in %)



Bron: Tijdsbestedingsonderzoek 1975-2000 SCP

Uit de grafiek blijkt dat Nederlanders in 2000 ongeveer 4% van hun totaal beschikbare wekelijkse tijd besteedden aan *onderweg zijn*. Verplaatsingen van A naar B namen per week gemiddeld bijna één volledige werkdag in beslag, namelijk 7,4 uur van de in totaal 168 beschikbare uren. Een werkdag per week is niet niks en daarom is de vraag gerechtvaardigd naar de veiligheid van die ene 'vervoerswerkdag per week'. Daarbij hebben we het dan niet over de verkeersveiligheid, maar vooral over de veiligheid voor wat betreft criminaliteit en geweld.

Over elk van de domeinen in de figuur is op veiligheidsterrein wel iets bekend, maar hoe zit het dan met de 'sociale' veiligheid van die ene 'vervoerswerkdag per week'? Met deze vraag in gedachten voerde DSP-groep in 2003 in opdracht van het programma Politie en Wetenschap een onderzoek uit naar de aard en de omvang van het geweld waarmee Nederlanders worden geconfronteerd onderweg. Het onderzoek richtte zich op de volgende drie vormen van geweld: bedreiging, mishandeling en beroving. Daarnaast is in het onderzoek verkend hoe geweldsincidenten in het verkeer en het openbaar vervoer worden afgehandeld door politie en openbaar vervoer bedrijven. Tot slot is geïnventariseerd aan wat voor zaken mensen zich onderweg het meest ergeren. Verbaal of non-verbaal geuite irritaties kunnen immers de voorbode zijn van geweld. Hoewel geweld - en niet agressie - het onderwerp was van het onderzoek, blijkt een dergelijk onderscheid lastig te zijn voor respondenten. Onbedoeld is daarmee het onderzoek verbreed naar

agressie en geweld.

#### *Omvang van het geweld*

Om de omvang van de geweldsproblematiek 'onderweg' vast te stellen is allereerst aan bijna 30.000 respondenten een beperkt aantal vragen voorgelegd over hun mobiliteit en hun ervaringen met geweld in dit verband. Over de periode van één jaar tijd gaf in totaal bijna een kwart van de bevroagde respondenten aan het slachtoffer te zijn geworden van één of meerdere incidenten in het verkeer of het openbaar vervoer. In totaal gaf 23% van de onderzoeksgroep aan, onderweg ergens naar toe, het slachtoffer te zijn geworden van bedreiging. Een veel beperkter deel meldde onderweg het slachtoffer te zijn geworden van mishandeling (3%) of beroving (1%). Uit deze cijfers kan worden opgemaakt dat het verkeer en het openbaar vervoer inderdaad hot spots zijn van agressie en geweld.

De gevonden slachtofferpercentages liggen zowel in de context verkeer als in de context openbaar vervoer erg hoog en bedragen het drie- á viervoudige van de – algemene – slachtofferpercentages uit de politiemonitor. Het afwijkende resultaat is voor een deel te wijten aan het feit dat de onderzoeksgroep is geworven via internet. De onderzoeksgroep wijkt namelijk op een aantal punten af van de Nederlandse bevolking.

#### *Risicovolle vervoerswijzen*

In het onderzoek is aan respondenten gevraagd naar de twee middelen van vervoer waarin of waarmee zij dagelijks de meeste tijd doorbrengen. Het is lastig gebleken om door middel van een beperkt aantal vragen een helder beeld te krijgen van de wijze waarop Nederlanders zich verplaatsen. Om een paar factoren te noemen: dit hangt namelijk onder andere af van het reisdoel, de afstand waarover men zich verplaatst, het tijdstip waarop men op pad gaat en de weersomstandigheden. Maar ook binnen één verplaatsing gebruiken mensen opeenvolgend verschillende vervoerswijzen. Niet denkbeeldig is het volgende voorbeeld: meneer A vertrekt 's ochtends met de fiets naar het treinstation waar hij de trein pakt. Aangekomen op de plaats van bestemming wordt het traject voortgezet met de bus en de laatste 5 minuten worden lopend afgelegd.

De slachtofferpercentages blijken bij openbaar vervoer reizigers het hoogst te liggen. Dit betekent dat men in het openbaar vervoer een groter risico loopt om slachtoffer te worden van geweld dan in het verkeer. Aangezien het aanbod aan en het gebruik van openbaar vervoer in grootstedelijke en randstedelijke gebieden het grootst is, roept het gevonden resultaat direct de vraag op of er dan niet vooral sprake is van een grootstedelijke of randstedelijke problematiek. Daarom is in het onderzoek nagegaan welke verschillende factoren samenhangen met het fenomeen 'geweld onderweg'. Uit de uitgevoerde analyses blijkt dat er inderdaad een samenhang bestaat tussen de hoogte van het slachtofferschap van geweld onderweg enerzijds en de mate van verstedelijking anderzijds. Geweld onderweg is voor een deel dus een grootstedelijk probleem. Daarnaast blijkt het echter wel degelijk een probleem te zijn dat is gerelateerd aan het openbaar vervoer.

Uit de groep van ongeveer 6000 respondenten die aangaven het jaar daarvoor geconfronteerd te zijn geweest met (gewelds)incident in het verkeer of het openbaar vervoer werd een (tweede) steekproef getrokken van 250 respondenten. Bij deze personen werd ingegaan op het meest recente incident. Bij dit verdiepende onderdeel is de slachtoffers gevraagd naar de wijze

waarop zij zich verplaatsten op het moment dat zij geconfronteerd werden met het door hen gemelde geweldsincident dat het meest recentelijk plaats vond. Dit blijkt in één derde van de gevallen een ander vervoerswijze dan de twee eerder door hen genoemde *hoofdmiddelen* van vervoer. Het feit dat men ook vaak lopend een deel van het traject aflegt wordt door respondenten nogal eens vergeten. Uit een nadere analyse blijkt dat ook 'lopen' tot één van de meer risicovolle wijzen van verplaatsing kan worden gerekend.

*Rol van slachtoffers, daders, omstandigheden bij het ontstaan van het geweld*

Tijdens het onderzoek is aan de respondenten gevraagd welke rol zijzelf hebben gespeeld in het ontstaan van het incident, welk aandeel de daders hebben gehad en in hoeverre de feitelijke verkeerssituatie of situatie in het openbaar vervoer mede aanleiding vormde voor het ontstaan van het incident. Het blijkt dat slachtoffers zichzelf een zeer beperkte rol toedichten in het ontstaan van agressie en geweld in het verkeer en het openbaar vervoer. Ook de omstandigheden spelen naar het idee van de slachtoffers een ondergeschikte rol bij het ontstaan van de incidenten; drukte wordt daarbij overigens het vaakst genoemd als factor bij het uit de hand lopen van de onderzochte situaties. Het ontstaan van de incidenten is wat de slachtoffers betreft met name het gevolg van bepaald gedrag van de – in hun ogen asociale - daders.

Vanuit het gezichtspunt van de slachtoffers, dragen *in het verkeer* de volgende factoren (in volgorde van belangrijkheid) bij aan het ontstaan van de incidenten:

- asociaal gedrag van de dader(s);
- een verkeersovertreding van de dader(s);
- een opmerking / verbale reactie van de dader(s);
- een opmerking / verbale reactie van het slachtoffer;
- drukte.

In het *openbaar vervoer* wordt de aanleiding voor het ontstaan van geweldsincidenten door de slachtoffers toegeschreven aan:

- asociaal gedrag van de dader(s);
- opmerking of verbale reactie van het slachtoffer;
- drank- en of drugsgebruik van de dader(s) en opmerking / verbale reactie van de dader(s);
- drukte.

Onder asociaal gedrag wordt binnen het openbaar vervoer overigens wat anders verstaan dan binnen het verkeer. Ter illustratie geven we in het onderstaande schema de top-5 van ergernissen van fietsers en van treinreizigers weer.

Ergernissen van fietsers	Ergernissen van treinreizigers
geen voorrang verlenen	mobiel bellen
onoplettendheid van medeweggebruikers	luidruchtig gedrag
snijden	niet in- en uit laten stappen
geen richting aangeven	roken
auto's die geen ruimte laten tijdens inhalen	harde muziek



### *Aanbevelingen*

Het onderzoek laat zien dat het grootste risico op agressie en geweld niet in het verkeer, maar in het openbaar vervoer ligt. In die sector is de vraag naar preventieve maatregelen dus het meest prangend. De resultaten van het uitgevoerde onderzoek bieden daarvoor een aantal aanknopingspunten.

Eén van de bevindingen is dat slachtoffers zichzelf een zeer beperkte rol toedichten in het ontstaan van geweldsincidenten. Bij hen zelf zou er bijvoorbeeld geen drank- en/of drugsgebruik in het spel zijn of sprake zijn van asociaal gedrag. Dit in tegenstelling tot de daders. In ieder geval lijkt het erop dat slachtoffers zich weinig bewust zijn van het feit dat zij zelf – uiteraard niet in *alle* gevallen - eveneens een rol spelen in het uit de hand lopen van de onderzochte situaties. Zodra over deze eigen rol meer helderheid bestaat zou gewerkt kunnen worden aan betere voorlichting en betere programma's om (herhaald) slachtofferschap van geweld onderweg te voorkomen

Uit het deelonderzoek naar de afhandeling van geweld door politie en openbaar vervoerbedrijven blijkt dat de beleidsinspanningen in het openbaar vervoer vaak gericht zijn op de veiligheid van het personeel. Dit zijn werkgevers in het kader van de ARBO-wetgeving overigens verplicht. De sociale veiligheid van reizigers lijkt wat minder hoog op de diverse agenda's te staan. Overigens geldt dit in mindere mate voor de NS, waar de komende jaren zo'n 800 extra toezichthouders zullen worden aangesteld. Het is daarbij wel raadzaam om de mate waarin dergelijk toezicht wordt gerealiseerd en de effectiviteit van de diverse vormen van toezicht die door de vervoerbedrijven worden ingezet te evalueren.

Zo kan het heel interessant zijn om na te gaan in hoeverre de invoering van elektronische toegangskarten en de beheerste toegang tot stations (ET/BTS of aanverwante vormen) niet alleen het zwartrijden zal terugdringen en agressie en geweld tegen het personeel, maar tevens de objectieve veiligheid van reizigers zal vergroten.

Hoe het ook zij. Er zal een stevige aanpak van agressie en geweld in het verkeer en (openbaar) vervoer nodig zijn. De ene reisdag die we als Nederlander gemiddeld per week reizend doorbrengen lijkt nu qua agressie en geweld behoorlijk risicovol te zijn. En mogelijk een hoger risico voor ons te vormen dan andere bezigheden, tijden en plaatsen. Een exacte bepaling van de risico's in vergelijkende zin (welke risico's loopt men waar en wanneer) is dan ook van belang, in het bijzonder binnen het openbaar vervoer. Pas op grond daarvan is een goede aanpak mogelijk. Nu wordt er vaak nog te snel naar standaard middelen gegrepen (de camera, het toezicht e.d.). Hierbij moet men overigens specifieke dadergerichte maatregelen zoals het in kaart brengen van bijvoorbeeld veelplegers in het verkeer en het openbaar vervoer niet vergeten. De afgelopen jaren zijn – om maar eens iets te noemen - binnen een aantal politieregio's meldpunten ingericht waar politiemensen en/of burgers gegevens (kentekennummers) kunnen melden over 'hufferig' gedrag in het verkeer. De uitkomsten van het huidige onderzoek maken nieuwsgierig naar de opbrengsten van dergelijke meldpunten.

### *Publicatie*

Het eindrapport: M. Geldorp, P. van Soomeren, A. Beerepoot, 'Geweld onderweg - onvermijdelijk?', DSP-groep, 2004, wordt binnenkort uitgebracht in een nieuwe publicatiereeks van Politie en Wetenschap, getiteld, 'Verkenning

gen' en is te zijner tijd rechtstreeks te downloaden van de website van Politie en Wetenschap.