

Geweld onderweg - onvermijdelijk?

Een onderzoek naar de aard, omvang en afhandeling van geweld in het verkeer en openbaar vervoer

Amsterdam, 5 januari 2004

Mireille Geldorp
Paul van Someren
Anja Beerepoot

Met medewerking van:
Intomart: Daphne Ahrendt en Jenneke Stijlen

Inhoudsopgave

	Voorwoord	5
1	Inleiding	7
2	Geweld onderweg – wat is dat?	11
Deel 1	Omvang van geweld onderweg	15
3	Resultaten	17
3.1	Mobiliteit	17
3.2	Omvang van het geweld	19
3.3	Frequentie van het geweld	21
3.4	Omvang van het geweld naar vervoerstype	22
3.5	Omvang van het geweld naar demografische kenmerken	23
3.6	Risicovolle vervoermiddelen?	24
Deel 2	Aard van geweld onderweg	29
4	Context van het incident	31
4.1	Inleiding	31
4.2	Wijze van vervoer ten tijde van het incident	31
4.3	Reisdoel, dag, tijdstip	32
4.4	Locatie van het incident	33
5	Betrokkenen	35
5.1	De daders	35
5.2	Overige aanwezigen	36
6	Verloop van het incident	39
6.1	Aanleiding van het incident	39
6.2	Escalatie van het incident	42
6.3	Aard en ernst van het geweld	43
6.4	Reacties betrokkenen en afloop van het incident	44
7	Gevolgen van het incident	49
7.1	Lichamelijk en geestelijk letsel	49
7.2	Gedrag	50
Deel 3	Afhandeling van geweld onderweg	53
8	Afhandeling door politie en vervoerbedrijven	55
8.1	Inleiding	55
8.2	Afhandeling geweld in het verkeer	55
8.3	Afhandeling geweld in het openbaar vervoer	56
8.4	Conclusies	61
9	Conclusies	63
10	Aanbevelingen	69
	Bijlagen	
Bijlage 1	Onderzoeksverantwoording	73

Bijlage 2	Overige tabellen	79
Bijlage 3	Irritaties in het verkeer en openbaar vervoer	85
Bijlage 4	Resultaten regressieanalyses	89
Bijlage 5	Vragenlijst	93

Voorwoord

Het onderzoek naar geweld onderweg, waarvan de resultaten in dit rapport worden beschreven, is uitgevoerd in opdracht van het programma Politie en Wetenschap. De begeleidingscommissie bij dit onderzoek was als volgt samengesteld:

- Dhr. G.C.K. Vlek, programmadirecteur Politie en Wetenschap (voorzitter);
- Prof.dr. F.W. Winkel, Vrije Universiteit Amsterdam;
- Drs. W. Buwalda, Ministerie van Justitie;
- Drs. W. Vermeulen, Adviesdienst Verkeer en Vervoer;
- Dhr. G.A. van Beek, KLPD;
- Drs. M.C.L. van Sprang, programmabureau Sociale Veiligheid (NS);
- Dr. A. Hauber.

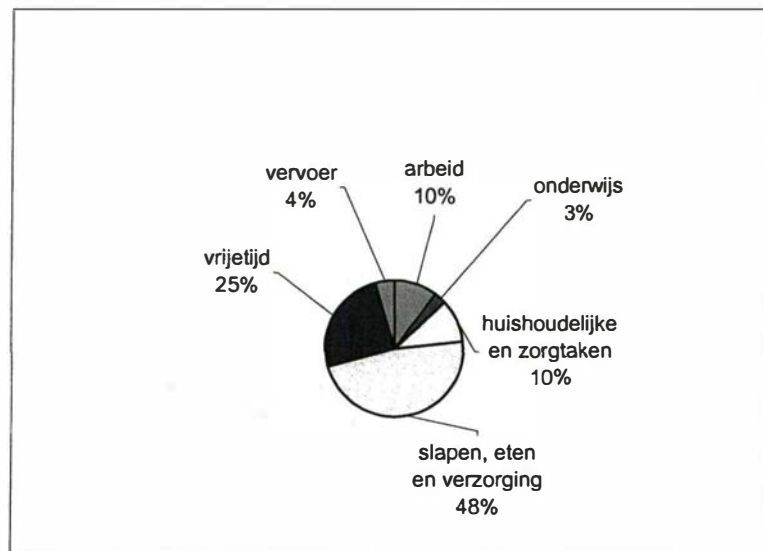
Verder zijn de onderzoekers bijgestaan en geadviseerd door een denktank, die op verschillende momenten tijdens het onderzoek is geconsulteerd. De denktank bestond uit de volgende personen:

- Prof.dr. P. van der Heijden, Rijksuniversiteit Utrecht;
- Mevr. Drs. J. Mesken, Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeer;
- Dhr. W. Valkenburg; Stadsvervoer Dordrecht, Platform Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer;
- Dr. A. Hauber.

1 Inleiding

Het 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. Het *vervoer* van en naar de diverse – al dan niet - dagelijkse bezigheden wordt als afzonderlijke categorie vaak vergeten, terwijl we daar wel flink wat tijd aan besteden en bovendien het aantal uren dat daarmee gemoeid gaat de afgelopen decennia toeneemt. 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 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 ten aanzien van criminaliteit en geweld.

Op het terrein van ongevalsveiligheid binnen- en buitenshuis worden sinds jaar en dag maatregelen ontworpen en genomen. Fysieke veiligheid kreeg veel aandacht na een aantal ernstige incidenten (Enschede, Volendam). Aan bepaalde vormen van sociale veiligheid wordt veel aandacht besteed. Ter preventie van inbraken is bijvoorbeeld jaren geleden het Keurmerk Veilig Wonen ontwikkeld, waarmee burgers en woningcorporaties hun eigen bezit kunnen beveiligen. Ter voorkoming van agressie en geweld op de werkplek werd in 1995 de ARBO-wetgeving ingevoerd. Aan veiligheid op de werkplek wordt sindsdien in verschillende, met name risicovolle, sectoren intensief gewerkt. Recentere voorbeelden van aandacht voor sociale veiligheid in diverse domei-

nen zijn zinloos geweld, criminaliteit in het uitgaansleven en de sociale veiligheid in en om scholen. Over elk van de domeinen in de figuur is dus op veiligheidsterrein wel iets bekend, maar hoe zit het dan met de veiligheid van die ene 'vervoerswerkdag per week'?

Relateren we de voorgaande informatie aan de domeinen waarbinnen Nederlanders dagelijks veel tijd doorbrengen, dan lijkt 'het vervoer' dus een domein dat, waar het de sociale veiligheid betreft, laag op de politieke agenda staat. Het is de vraag of dat gerechtvaardigd is, al was het alleen maar vanwege het feit we ons dagelijks gemiddeld iets meer dan een uur aan het verplaatsen zijn. Bovendien worden we in de media regelmatig geconfronteerd met berichten zoals de volgende.

Verkeersruzie geëscaleerd in zware mishandeling	
Amstelveen – Een 40-jarige automobilist uit Amstelveen is zondagavond door een medeweggebruiker danig in elkaar getrapt. Het slachtoffer liep hierbij een breuk in zijn elleboog en zijn schouder op.	
De dader kon dezelfde avond nog worden aangehouden. Het bleek te handelen om een 47-jarige man, eveneens afkomstig uit Amstelveen. Zijn 17-jarige zoon die, zo uit verhoor bleek, ook een paar flinke schoppen heeft uitgedeeld is dinsdagavond gearresteerd.	Toen de weggiraat op een gegeven moment afsloeg richting de Ouderkerkerlaan besloot het slachtoffer de man achterna te rijden om verhaal te halen over zijn gevaarlijke rijgedrag. Eenmaal stilstaand op de Ouderkerkerlaan escaleerde de woordenwisseling al snel in een schoppartij.
Aan de mishandeling was een ruzie in het verkeer vooraf gegaan. Het slachtoffer vertelde dat zijn belager in eerste instantie een tijd lang pal op zijn bumper was blijven rijden. Vervolgens had de man geprobeerd hem aan de rechterzijde in te halen. Toen dit niet lukte, gooide hij zijn stuur naar links waardoor het slachtoffer flink op de remmen had moeten trappen om naar zijn zeggen een aanrijding te voorkomen.	De dader bleef doortrappen. Ook toen het slachtoffer in paniek had geroepen te stoppen omdat hij zo'n hevige pijn had. Zelfs een getuige zou een paar klappen hebben gekregen.
	De agressieve weggebruiker kon dezelfde avond nog in zijn Amstelveense woning worden aangehouden. Dit dankzij een getuige die het kenteken van zijn auto, een Mercedes, had genoteerd.

Agressie en geweld in het verkeer. Een willekeurig bericht uit een willekeurige krant. Iedereen kent dit soort berichten. En iedereen die je over het onderwerp spreekt weet erover mee te praten. Ook blijkt iedereen ervaringsdeskundig, althans als het gaat om *agressie* in het verkeer of in het openbaar vervoer. Begin erover met een wildvreemde en voor je het weet ben je een uur verder. Alleen.... hoe vaak komt het nou eigenlijk voor? En hoe vaak gaat het nou eigenlijk om geweld van het type zoals hierboven beschreven? En hoe vaak worden die figuren die dit aanstichten, mede door toedoen van getuigen nou eigenlijk gepakt?

Het artikel roept nog meer vragen en gedachten op: "Stom dat het slachtoffer achter die vent in die Mercedes is aangegaan! Je kunt toch op je vingers natellen dat niet goed afloopt wanneer je je recht probeert te halen, bij zo'n asociaal figuur? Aan de andere kant: "Het slachtoffer had wel gelijk!!! Moet je dat dan zomaar allemaal over je heen laten gaan?"

Dit rapport beschrijft de resultaten van een uitgebreid onderzoek naar geweld in het verkeer en in het openbaar vervoer. Doelstelling van het onderzoek was het in kaart brengen van risicovolle geweldssituaties in het verkeer en openbaar vervoer, wat betreft:

- de aard van het geweld;
- de omvang van het geweld;
- de rol van de betrokken verkeersdeelnemers en reizigers;
- de rol van de politie.

In het onderzoek stonden de volgende onderzoeksvragen centraal:

- 1 Wat is de aard en de omvang van de aan mobiliteit gerelateerde geweldsproblematiek?
- 2 Wat zijn de meest risicovolle vervoersscenario's en/of vervoermiddelen?
- 3 Welk gedrag en welke situaties in het verkeer en openbaar vervoer wekken agressie en irritatie op bij anderen?
- 4 Welk gedrag en welke situaties vormen de aanleiding voor het ontstaan van geweld in het verkeer en openbaar vervoer?
- 5 Welk deel van het aan mobiliteit gerelateerde geweld komt terecht bij de politie?
- 6 Wat zijn de problemen bij het in actie komen en de registratie door de politie van mobiliteitsgerelateerde geweldsincidenten?
- 7 Welke knelpunten zijn er in de samenwerking tussen de verschillende politie-eenheden die zijn betrokken bij de afhandeling van geweld in het verkeer en het openbaar vervoer? En welke in de samenwerking van de politie en betrokken onderdelen van de vervoerbedrijven?

Ter beantwoording van de onderzoeksvragen is een enquête gehouden onder de Nederlandse bevolking naar de aard en omvang van het geweld. Daarnaast is in beperkte kring geëxperimenteerd met het bijhouden van een dagboek over irritaties in het verkeer en openbaar vervoer. Tot slot is binnen twee politieregio's, door middel van interviews, verkennend onderzoek gedaan naar de afhandeling van geweld onderweg door de politie en openbaar vervoer bedrijven.

2 Geweld onderweg – wat is dat?

Dit onderzoek richt zich op geweld waarmee verkeersdeelnemers en/of reizigers worden geconfronteerd tijdens hun verplaatsingen binnen Nederland, van een plek van vertrekpunt A naar een reisdoel B. We kijken daarbij niet alleen naar geweld in het verkeer (per auto, op de motor, bromfiets, fiets, als voetganger), maar ook naar geweld in het (collectief) openbaar vervoer (bus, trein, tram, metro of pont).

In het kader van het onderhavige onderzoek is een verkennend vooronderzoek verricht naar wat er reeds bekend is over geweld in het verkeer en het openbaar vervoer. Op grond van het vooronderzoek is vastgesteld dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen agressie en geweld.

Over wat geweld is bestaat echter geen eenduidigheid. Geweld – in algemene zin – wordt op een groot aantal verschillende manieren gedefinieerd. De Dikke van Dale zet het begrip als volgt uiteen: "1) een uiting van macht, kracht; 2) kracht die met hevigheid wordt uitgeoefend; 3) misbruik van het recht van de sterkste..... gewelddadigheid en: geweld waarbij de aanleiding in geen enkele verhouding staat tot het gebruikte geweld, en het gebruikte geweld in geen verhouding staat tot een te behalen doel". In het Wetboek van Strafrecht art. 81 wordt het plegen van geweld gelijkgesteld aan "het brengen in een staat van bewusteloosheid of onmacht". De ambtsinstructie politie in het zelfde Wetboek van strafrecht, art. 1, 3b/c/j Ai duidt geweld aan als: "elke dwangmatige kracht van meer dan geringe betekenis uitgeoefend op personen of zaken". Geweld als zodanig is voor de wet echter geen helder omschreven begrip. Soms wordt geweld op indirecte wijze gedefinieerd, namelijk aan de hand van de mogelijke gevolgen ervan: (zwaar) lichamelijk en/of geestelijk letsel. Dit is bijvoorbeeld het geval in de regeling van het Schadefonds Geweldsmisdrijven.

Als het gaat om *agressie*, dan worden met betrekking tot het verkeer doorgaans de volgende twee vormen onderscheiden:

- Instrumentele agressie: Onder deze vorm van agressie vallen *basale taken* bij het (auto)rijden, zoals inhalen, afstand houden en snelheid bepalen, uitgevoerd op een manier die als onvriendelijk of agressief wordt beoordeeld. Achtergrond van dergelijk gedrag wordt gevormd door het voordeel dat de betrokken persoon beoogt te behalen. Het plegen van *verkeers-overtredingen* om daarmee voordeel te behalen, bijvoorbeeld het door rood rijden omdat je zo snel mogelijk thuis wil zijn, is eveneens een vorm van instrumentele agressie. Andere voorbeelden van dit gedrag zijn: bumperkleven en snijden.
- Reactieve agressie: Deze vorm van agressie betreft het verbale of non-verbale *commentaar* van verkeersdeelnemers op medeweggebruikers zoals het opsteken van de middelvinger of het uitschelden van een medeweggebruiker. Reactieve agressie doet zich vaak, maar niet altijd, voor als reactie op de instrumentele agressie van medeverkeersdeelnemers.

Volgens een bericht van het Nederlands Politie Instituut (NPI) op internet behoren tot de top 10 van ergernissen van automobilisten (onderling): onnodig links rijden op de snelweg, bumperkleven, het snijden, onjuiste verlichting, onjuist inhalen, te hoge of te lage snelheid, inhalende vrachtauto's, in- en uitvoegsnelheid, inhalen en dan langzaam gaan rijden en afwijkend verkeersgedrag als gevolg van alcohol of drugs. Veel van wat in deze top-10

staat vermeld valt onder de eerste vorm van agressie, zoals hierboven staat beschreven.

Geweld in het verkeer komt volgens de onderzoeksliteratuur vaak voort uit agressie in het verkeer, met een verkeerssituatie en *agressief* gedrag van de betrokkenen, zoals hiervoor beschreven, daarin als aanleiding. Tot zover de relatie tussen agressie in het verkeer en geweld in het verkeer.

Een heel ander type geweld, dat zich op straat, bij deelname aan het verkeer kan voordoen betreft de derde vermelde vorm van geweld: beroving. De verkeerssituatie speelt bij deze vorm van geweld geen enkele rol in de aanleiding en het ontstaan van het geweld, hoogstens in de wijze waarop het incident wordt gepleegd. De aanleiding van deze vorm van – instrumenteel - geweld is gelegen in het geldelijk gewin.

Naar de aard van agressie en geweld in het *openbaar vervoer* vindt weinig theoretisch-wetenschappelijk onderzoek plaats. Wel vindt er op regelmatige basis, in opdracht van diverse openbaar vervoer bedrijven of de overheid, onderzoek plaats naar de ‘sociale veiligheid’ in het openbaar vervoer van reizigers en personeel, waaronder ook agressie en geweld. Op grond van dergelijke monitoren is vrij veel bekend over de omvang van agressie, geweld en andere verschijningsvormen van criminaliteit in het openbaar vervoer. Het type incidenten is vaak helder gedefinieerd en geoperationaliseerd.

Daarnaast houden de meeste openbaar vervoerbedrijven incidentenregistraties bij. Deze registraties zijn voornamelijk ‘gevuld’ met meldingen van het personeel over allerlei typen incidenten waarmee zij worden geconfronteerd. Bij de incidenten van agressieve aard, wordt ook geregeld de aanleiding vermeld, zoals gepercipieerd door het meldende personeelslid.

De informatie die op grond van deze registraties wordt gegenereerd is slechts in beperkte mate bruikbaar voor het verkrijgen van een landelijk beeld van de aard en omvang van agressie en geweld in het openbaar vervoer. De registraties zijn daar dan ook nooit voor bedoeld geweest. De belangrijkste nadelen aan de registraties zijn:

- De wijze waarop de begrippen agressie en geweld zijn geoperationaliseerd is niet helder en daarmee niet goed bruikbaar voor onderzoeksdoeleinden;
- Elk openbaar vervoer bedrijf registreert agressie en geweld op eigen – en onderlinge niet overeenkomstige – wijze;
- De informatie die op grond van dergelijke registraties wordt gegenereerd beperkt zich in veel gevallen tot incidenten die gericht zijn tegen het personeel. Dit heeft twee oorzaken:
 - 1 het personeel in het openbaar vervoer wordt veelvuldig geconfronteerd met overlast, of met tegen henzelf gerichte agressie of geweld;
 - 2 informatie over incidenten, gericht tegen reizigers, bereikt het personeel slechts in onbekende, doch beperkte mate. Personeel is immers niet altijd ter plaatse.

Op basis van de resultaten van het vooronderzoek zijn de volgende keuzes gemaakt:

- 1 Het onderzoek naar geweld in het verkeer en het openbaar vervoer beperkt zich tot incidenten die vallen onder de noemer:
 - bedreiging met geweld;
 - mishandeling;
 - beroving met geweld.

Overige vormen van geweld of agressie vallen buiten de reikwijdte van dit onderzoek.

2 Het onderzoek richt zich op geweld tegen reizigers.

Op basis van dit tweede criterium valt het woon-werk verkeer, evenals verplaatsingen met recreatieve of privédoeleinden binnen het kader van het onderzoek. Dit geldt ook voor verplaatsingen binnen het werk-werk verkeer, met uitzondering van verplaatsingen die als doel 'het vervoeren van reizigers' hebben. Verplaatsingen die men doet omdat men beroepshalve werkzaam is in het openbaar (personen)vervoer vallen op basis van dit criterium buiten het kader van het onderzoek. Een eerste reden daarvoor is de overweging dat het bij geweld tegen personeel van het openbaar vervoer, feitelijk gaat om 'geweld op de werkplek', waarbij men - gezien de aard van het werk - ook nog eens zichzelf en anderen vervoert¹. Een argument om geweld tegen personeel in het openbaar vervoer *niet* mee te nemen in het onderzoek is dat het, juist gezien de omvang en de ernst van de problematiek, afzonderlijk onderzoek rechtvaardigt².

3 Sommige verplaatsingen te voet vallen buiten het kader van dit onderzoek.

Voorvallen die gebeuren *tijdens* het winkelen, bij het lopen van de ene winkel naar de andere winkel of *tijdens* het uitgaan, bij het lopen van het ene café naar het andere, bestempelen wij daarmee in dit onderzoek *niet* als geweld onderweg. Het laatste kan worden gedefinieerd als 'uitgaansgeweld'. Ook een vechtpartij op straat tussen twee rivaliserende groepen jongeren in een woonwijk valt daarmee buiten het kader van dit onderzoek. Want een dergelijk incident moet eerder worden gedefinieerd als 'geweld in woonwijken'.

Bij geweld onderweg gaat het dus – samengevat – om bedreiging, mishandeling en beroving van mensen die – als particulier – in het verkeer (auto, motor, bronfiets, fiets, als voetganger) of in het openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro, pont) op weg zijn van A naar B.

Noot 1 Strikt genomen vallen beroepsmatige verplaatsingen in het verkeer, werk-werk verkeer dus of mensen die voor hun werk met de trein reizen eveneens buiten het kader van het onderzoek.

Noot 2 Dit gebeurt door middel van de jaarlijkse monitor sociale veiligheid openbaar vervoer, waarvan één onderdeel zich richt op het personeel. Daarbij worden jaarlijks grote aantallen personeelsleden van de diverse vervoerbedrijven geënquêteerd.

Deel 1 Omvang van geweld onderweg

3 Resultaten

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. Op grond daarvan worden in dit hoofdstuk uitspraken gedaan over de omvang van de aan mobiliteit gerelateerde geweldsproblematiek.

Vervolgens is uit deze groep een steekproef van 300 respondenten getrokken. Aan hen werd een uitgebreide vragenlijst voorgelegd, met als doel meer te weten te komen over de geweldsincidenten waarmee zij onderweg werden geconfronteerd en de verschillen daarbij tussen incidenten in het openbaar vervoer en in het verkeer. In de vragenlijst werd ingegaan op de context van het incident, de betrokkenen bij het incident, het verloop van het incident en op de gevolgen ervan. De resultaten van dit verdiepende onderzoek worden beschreven in deel 2 van dit rapport, in de hoofdstukken 4 tot en met 7.

In deel 3 van het rapport wordt ingegaan op de afhandeling van geweldsincidenten in het verkeer en het openbaar vervoer door politie en vervoerbedrijven. Het rapport besluit met conclusies in hoofdstuk 9 en aanbevelingen in hoofdstuk 10. De onderzoeksverantwoording en de gebruikte vragenlijst treft u aan als bijlagen bij dit rapport.

3.1 Mobiliteit

Het onderzoek naar de aard en omvang van het geweld onderweg vond plaats door middel van bevraging van een zogeheten internetpanel. Voor het onderzoek, waaraan 28.980 panelleden van 18 jaar of ouder deelnamen, vulde het panel allereerst een 'selectievragenlijst' in³. Om een indruk te krijgen van de mobiliteit van de respondenten werd een tweetal vragen voorgelegd. Deze vragen hadden tot doel de twee belangrijkste vervoerswijzen van de respondenten in kaart te brengen. Gevraagd werd met (of in) welke twee middelen van vervoer de respondenten dagelijks de meeste tijd doorbrengen. De resultaten staan vermeld in tabel 3.1

Noot 3 Meer informatie over de samenstelling van het internetpanel en de opzet van het onderzoek treft u aan in de bijlage onderzoeksverantwoording.

Tabel 3.1 Samenstelling van het panel naar eerste en tweede hoofdmiddel van vervoer

	eerste hoofdmiddel van vervoer		tweede hoofdmiddel van vervoer	
	abs.	%	abs.	%
auto (bestuurder)	13.781	47,4	5.575	19,3
fiets	7.239	25,0	6.442	22,3
lopend	2.349	8,1	6.512	22,5
trein	1.953	6,7	1.715	5,9
bus	1.242	4,3	1.354	4,7
auto (passagier)	805	2,8	4.442	15,3
brom-/snorfiets	553	1,9	294	1,0
overig	387	1,3	502	1,7
tram	364	1,3	615	2,1
metro	289	1,0	447	1,5
géén	-	-	1.041	3,6
totaal	28.647	100,0	28.939*	100,0

De auto wordt door bijna de helft van de respondenten genoemd als belangrijkste middel van vervoer. Een kwart van de respondenten noemt als hoofdmiddel van vervoer de fiets. Respondenten die lopen, de trein nemen of de bus gebruiken als hoofdmiddel van vervoer vormen nog eens een vijfde van alle ondervraagden. De overige middelen van vervoer, bromfiets, metro, tram en het vervoer in de auto als passagier worden - bij elkaar - door minder dan 10% van de respondenten genoemd als belangrijkste wijze van verplaatsing.

Omdat veel mensen meerdere vervoermiddelen gebruiken bij hun verplaatsingen is ook gevaagd naar de vervoerswijze waarmee of waarin, naast het al eerder genoemde, dagelijks de meeste tijd wordt doorgebracht. Het lopen, de fiets en de auto zijn belangrijkste tweede hoofdmiddelen van vervoer. Deze vervoerswijzen worden ieder namelijk door ca. één vijfde van de respondenten genoemd. Ook het vervoer per auto, maar dan als passagier, wordt vrij veel - door één zesde van de respondenten genoemd.

In de tabel 3.2 worden de meest voorkomende combinaties van de twee hoofdmiddelen van vervoer vermeld.

Tabel 3.2 Meest voorkomende combinaties van de twee belangrijkste vervoerswijzen

1) auto (bestuurder)-fiets	26,6%
2) auto (bestuurder)-lopen	18,5%
3) auto (bestuurder)-auto (passagier)	9,3%
4) fiets-lopen	6,8%
5) fiets-trein	4,7%
6) fiets-auto (passagier)	4,6%
7) auto-trein	3,5%
8) bus-fiets	2,4%
9) auto (bestuurder)-bus	1,9%
10) lopen-auto (passagier)	1,9%
11) bus-trein	1,9%
Totaal	82,1%

Met deze gegevens ontstaat een globaal beeld van de wijze waarop Nederlanders zich verplaatsen. De wisselende combinaties van de meest gebruikte vervoermiddelen laten zien dat de auto verreweg het meest wordt gebruikt als vervoermiddel, gevolgd door lopen en fietsen. Het openbaar vervoer wordt door een minderheid van de onderzoeksgroep genoemd als veelgebruikte vervoerswijze. Andere combinaties dan de hier vermelde - en dat zijn er behoorlijk veel - komen veel minder frequent voor.

Noot 4 De totalen in dit hoofdstuk verschillen soms onderling, omdat niet alle respondenten elke vraag beantwoordden.

De samenstelling van de onderzoeksgroep naar meest gebruikte middelen van vervoer komt overigens goed overeen met die van de Nederlandse bevolking. Meer informatie daarover is te vinden in bijlage 1, tabel B6.

3.2 Omvang van het geweld

Eén van de doelen van het onderzoek naar het aan mobiliteit gerelateerde geweld is om de hoogte van het slachtofferschap onder de 'Nederlandse reiziger' na te gaan. Het internetpanel werd hierbij een viertal vragen voorgelegd⁵.

Tabel 3.3 Slachtofferschap geweld verkeer of openbaar vervoer (afgelopen 12 maanden)

n = 28.978	abs.	%
geweld	7.081	24,4
• waarvan: bedreiging	6.717	23,2
• waarvan: mishandeling	919	3,2
• waarvan: beroving	369	1,3

Ruim 7000 geïnterviewden, ofwel bijna een kwart, geven aan dat het daarbij ging om één van de drie specifieke vormen van geweld: bedreiging, mishandeling of beroving. Van deze drie vormen van geweld komt bedreiging het meest voor; 23,2% van de respondenten geeft aan dat het afgelopen jaar het slachtoffer van te zijn geweest. Van mishandeling en beroving werden véél geringere percentages respondenten het slachtoffer, respectievelijk 3,2% en 1,3%.

In de volgende tabel staat vermeld welk deel van de respondenten met verschillende vormen van agressie en geweld te maken kregen tijdens de onderzoeksperiode van 12 maanden.

Tabel 3.4 Slachtofferschap van verschillende vormen van geweld (in %)

	n = 28.261
geen slachtoffer van geweld	75,4
slachtoffer van één vorm van geweld	23,7
slachtoffer van meerdere vormen van geweld	0,9
totaal	100,0

Van het totale panel met ruim 28.000 panelleden werd bijna een kwart in één jaar het slachtoffer van één van de drie typen van geweld die centraal staan in dit onderzoek, namelijk bedreiging, mishandeling of beroving. Een ongelukkige 1% werd van meer dan één van de drie typen geweld (bedreiging, mishandeling, beroving) het slachtoffer.

Resultaten vergeleken met die van ander onderzoek

In de volgende paragraaf van dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de frequentie waarmee men het slachtoffer werd van het geweld onderweg. Om de gevonden slachtofferpercentages in perspectief te plaatsen hebben we de slachtofferpercentages ook afgezet tegen slachtoffergegevens over geweld uit de Politie-monitor Bevolking 2003 en de monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer 2000.

Noot 5 De exacte formulering van de enquêtevragen is opgenomen in bijlage 1 van dit rapport.

Tabel 3.5 Slachtofferschap onderweg versus slachtofferschap Politiemonitor 2003

	onderzoek geweld onderweg 2003	politiemonitor bevolking 2003
bedreiging	23,2	5,9
mishandeling	3,2	0,9
beroving	1,3	0,3

Uit tabel 3.5 blijkt dat de slachtofferpercentages van geweld in het verkeer en/of openbaar vervoer een factor 3 tot 4 keer zo hoog ligt als de slachtofferpercentages van geweld, waarover wordt gemeld in de politiemonitor bevolking 2003. In de contexten 'verkeer' en 'openbaar vervoer' worden burgers blijkbaar veelvuldig met geweld geconfronteerd.

Er zijn nog een aantal andere factoren denkbaar voor het grote verschil tussen de twee kolommen in tabel 3.5:

- Het voor respondenten vage onderscheid tussen agressie en geweld, met name waar het de context verkeer betreft (zie hoofdstuk 2).
- Een afwijkende onderzoeksopzet en vraagstelling:
 - *Specificiteit van de context 'mobiliteit' versus de meer algemene context van de politiemonitor*
In een onderzoek naar onveiligheidsbeleving is geconstateerd dat een aantal respondenten wanneer hen – in algemene zin – werd gevraagd of ze zich wel eens onveilig voelden daarop nooit of nee antwoordden, terwijl zij tegelijkertijd antwoordden zich wel eens onveilig te voelen wanneer het ging om specifieke contexten, zoals bijvoorbeeld in het openbaar vervoer⁶. Het is dus mogelijk dat algemeen gestelde vragen (zoals in de politiemonitor bevolking) een lagere respons oproepen dan vragen die betrekking hebben op een specifieke 'context' (zoals in het onderhavige onderzoek naar verkeer en openbaar vervoer).
 - *Vragen in de politiemonitor zijn sterk buurtgericht*
In de politiemonitor gaat aan het blok 'slachtofferschap' twee blokken vragen vooraf, namelijk een blok 'buurtproblemen' en een blok 'onveiligheidsgevoelens'. Die twee blokken hebben telkens betrekking op de 'eigen buurt'. Dit houdt in dat voorafgaand aan de algemene vragen over slachtofferschap een groot aantal vragen wordt gesteld die betrekking hebben op de buurt. Alhoewel dat niet de bedoeling is, is het goed mogelijk dat de respondenten bij de beantwoording van de vragen over slachtofferschap nog steeds de context 'buurt' in hun achterhoofd hebben en dat zij de vragen dus vanuit dat gezichtspunt beantwoorden. Mogelijk is het slachtofferschap van allerlei delicten in de eigen buurt daadwerkelijk 'lager' dan in een andere context.
 - *Verschillen in de wijze waarop de enquêtevragen zijn geformuleerd*, met name waar het de aanduiding van het delict betreft. Dit gaat echter niet op bij 'mishandeling'. De vraagstelling over dit delict is in het onderhavige onderzoek op exact dezelfde wijze geformuleerd als in de politiemonitor.
 - *Afwijkende samenstelling onderzoekspopulatie*
De samenstelling van de onderzoeksgroep wijkt in zekere mate af van de Nederlandse populatie doordat gebruik is gemaakt van een internet-panel. De steekproef is gemiddeld iets jonger en hoger opgeleid dan de samenstelling van de Nederlandse bevolking.

Noot 6 Zie S. Flight, 'Onveiligheidsgevoelens in Amsterdam, kwantitatief onderzoek naar onveiligheidsgevoelens in Amsterdam, Amsterdam, DSP-groep, 2003.

Met name het feit dat er sprake is van een jongere onderzoeksgroep kan hebben bijgedragen aan de hogere slachtofferpercentages, aangezien tussen de beide kenmerken een samenhang bestaat (zie daarvoor paragraaf 3.4).

Tabel 3.6 Slachtofferschap onderweg versus slachtofferschap OV

	onderzoek geweld onderweg 2003	monitor sociale veiligheid openbaar vervoer 2000
bedreiging	23,2	10
mishandeling	3,2	4
beroving	1,3	?

De resultaten uit het onderhavige onderzoek komen wat het delict mishandeling betreft meer overeen met de cijfers uit de monitor sociale veiligheid openbaar vervoer 2000. Toch ligt ook hier het slachtofferschap 'bedreiging' beduidend veel lager dan in ons onderzoek Geweld Onderweg. Overigens betreffen de resultaten uit deze laatste bron uitsluitend slachtofferschap van geweld in het openbaar vervoer.

3.3 Frequentie van het geweld

In het onderzoek is niet alleen gevraagd of men tijdens de 12 voorafgaande maanden het slachtoffer was geworden van geweld in het verkeer of het openbaar vervoer, maar ook hoe vaak men daar het slachtoffer van was geworden.

Tabel 3.7 Frequentie van het slachtofferschap (in %)

	1 maal slachtoffer	meerdere malen slachtoffer	totaal
geweld (n = 7.081)	46,3	53,7	100,0
• waarvan bedreiging (n=6.717)	49,2	50,8	100,0
• waarvan mishandeling (n=919)	71,6	28,4	100,0
• waarvan beroving (n=369)	82,1	17,9	100,0

Van de respondenten die geconfronteerd waren met geweld, geeft meer dan de helft aan dat dat vaker dan één keer het geval was.

Tabel 3.8 Gemiddelde frequentie naar eerste hoofdmiddel van vervoer (in aantallen)

	verkeer	ov	totaal
geweld (n = 7.081)	2,1	2,1	2,1
• waarvan bedreiging (n=6.717)	2,0	2,0	2,0
• waarvan mishandeling (n=919)	1,5	1,3	1,5
• waarvan beroving (n=369)	1,4	1,3	1,4

Degenen die geconfronteerd werden met geweld onderweg, werden dat in de periode van een jaar gemiddeld ruim 2 keer. Dit gemiddelde is voor de groep respondenten in het verkeer niet verschillend van de groep respondenten in het openbaar vervoer.

3.4 Omvang van het geweld naar vervoerstype

Om de verschillen in risico na te gaan tussen de diverse middelen van vervoer, is allereerst onderzocht in hoeverre de omvang van het geweld in het verkeer afwijkt van het geweld in het openbaar vervoer. Dit is gedaan door de respondenten te onderscheiden op grond van de door hen genoemde hoofdmiddelen van vervoer. De categorie verkeer bestaat daarbij uit respondenten met als hoofdmiddel van vervoer: de auto (hetzij als bestuurder, hetzij als passagier), de fiets, de bromfiets of motor, lopen. De categorie OV wordt gevormd door degenen die de tram, trein, bus en metro noemen als eerste hoofdmiddel van vervoer.

Tabel 3.9 Slachtofferschap geweld naar vervoerstype (op basis van: *eerste* hoofdmiddel van vervoer) (in %)

	verkeer	ov	totaal
geweld (n = 7.081)	*23,7	*28,6	24,4
• waarvan bedreiging (n = 6.717)	*23,0	*27,5	23,2
• waarvan mishandeling (n = 919)	*2,9	*4,9	3,2
• waarvan beroving (n = 369)	*1,1	*2,3	1,3

* significante verschillen met $p = 0,01$.

Voor elk van de drie onderscheiden vormen van 'geweld onderweg' geldt dat het slachtofferschap onder respondenten die, op basis van hun eerstgenoemde hoofdmiddel van vervoer, vallen binnen de categorie OV significant hoger is dan degenen die, met het eigen vervoermiddel, binnen de categorie 'verkeer' werden gerangschikt.

Tabel 3.10 Slachtofferschap geweld naar vervoerstype (op basis van: *tweede* hoofdmiddel van vervoer) (in %)

	verkeer	ov	totaal
geweld (n = 7.081)	*23,7	*30,0	24,4
• waarvan bedreiging (n = 6.717)	*22,9	*28,7	23,2
• waarvan mishandeling (n = 919)	*3,0	*4,9	3,2
• waarvan beroving (n = 369)	*1,1	*2,5	1,3

* significante verschillen met $p = 0,01$.

Wanneer het *tweede* hoofdmiddel van vervoer wordt onderverdeeld in de overkoepelende categorieën verkeer en OV ontstaat een vergelijkbaar beeld als in de voorgaande tabel: in het verkeer is het slachtofferschap lager dan in het openbaar vervoer.

In de volgende tabel staat vermeld wat de omvang is van het geweld onderweg, uitgesplitst naar de afzonderlijk te onderscheiden middelen van vervoer. Daarbij zijn de gegevens over de twee hoofdmiddelen van vervoer gecombineerd. In de kolom fiets staat bijvoorbeeld het percentage respondenten vermeld dat slachtoffer werd van geweld en dat als eerste of als tweede hoofdmiddel van vervoer de fiets heeft genoemd. De slachtofferpercentages in de tabel zijn voor elk vervoermiddel afgezet tegen het totaal gemiddelde van alle genoemde vervoersmiddelen. Dit totaalcijfer staat vermeld in de laatste kolom. Vervolgens is nagegaan in hoeverre bepaalde vervoersmiddelen hoger of lager scoren als het gaat om het slachtofferschap van geweld, meer specifiek van bedreiging, mishandeling of beroving.

Tabel 3.11 Slachtofferschap geweld onderweg naar hoofdmiddel van vervoer (in %)

	auto (bestuurder) n=19.356	auto (passagier) n=5.247	fiets n=13.681	lopend n=8.861	trein n=3.668	tram n=979	bus n=2.596	metro n=736	brom- snorfiets n=847	overig n=701	totaal n=28.978
geweld	25,0	23,5	** 23,1	23,8	** 30,3	** 32,4	** 28,3	** 29,0	** 31,1	** 29,0	24,4
• waarvan bedreiging	23,9	22,1	** 21,8	22,8	** 28,7	** 30,4	** 26,7	* 27,2	** 28,6	** 27,5	23,2
• waarvan mishandeling	* 2,8	3,3	3,0	* 2,7	** 4,7	** 5,2	** 5,2	4,7	** 5,7	4,5	3,2
• waarvan beroving	** 1,0	1,1	1,1	1,1	** 2,2	** 3,6	** 2,2	** 3,0	2,1	1,4	1,3

* betekent met een significantie van $p = 0,05$ afwijkend van het totaal;

** betekent met een significantie van $p = 0,01$ afwijkend van het totaal.

In tabel 3.11 zien we dat de slachtofferpercentages onder reizigers met de trein, tram, bus, metro of bromfiets het hoogste zijn. Dit lijken dus de meer risicovolle middelen van vervoer. Automobilisten, fietsers en voetgangers scoren op bepaalde vormen van geweld juist minder dan totaal gemiddeld. De betreffende middelen van vervoer zijn kennelijk minder risicovol.

Uiteraard spelen er bij de risico's op slachtofferschap van geweld, of van welk delict dan ook, andere factoren eveneens een rol. Eén van de vragen die men zich zou kunnen stellen is bijvoorbeeld in hoeverre de gevonden resultaten niet eerder wijzen op een 'grootstedelijke' problematiek dan op een aan mobiliteit, of meer specifiek: op een aan openbaar vervoer gerelateerd probleem. Om die reden is nagegaan in hoeverre de omvang van het slachtofferschap van de onderzochte vormen van geweld samenhangt met demografische kenmerken waaronder stedelijkheid en regio en achtergrondkenmerken van respondenten zoals leeftijd, sekse en opleiding. Allereerst staan in de volgende paragraaf gegevens vermeld over het kenmerk stedelijkheid.

3.5 Omvang van het geweld naar demografische kenmerken

Tabel 3.12 Slachtofferschap geweld naar stedelijkheid (in %)

	zeer sterk stede- lijk	sterk stedelijk	matig stedelijk	weinig stedelijk	niet stedelijk	totaal
geweld	* 28,5	* 25,5	* 24,0	* 21,6	* 19,2	24,4
• waarvan bedreiging	* 26,9	* 24,2	* 22,8	* 20,7	* 18,2	23,2
• waarvan mishandeling	* 3,7	* 3,4	* 2,9	* 2,8	* 2,5	3,2
• waarvan beroving	* 1,2	* 1,1	* 1,1	* 1,0	* 0,9	1,3

* significante verschillen met een $p = 0,01$.

Uit tabel 3.12 blijkt dat in meer verstedelijkte gebieden de omvang van het geweld onderweg groter is dan in de minder verstedelijkte gebieden. Het gevonden verband geldt alle drie de onderzochte vormen van geweld.

Tabel 3.13 Slachtofferschap geweld onderweg naar regio (in %)

	West Nederland	Noord Nederland	Oost Nederland	Zuid Nederland	totaal
geweld	26,0	18,6	22,8	25,0	24,4
• waarvan bedreiging	24,6	17,6	21,8	23,8	23,2
• waarvan mishandeling	3,3	2,3	2,9	3,4	3,2
• waarvan beroving	1,6	0,9	1,0	1,0	1,3

* significante verschillen met $p = 0,01$.

De hoogte van het slachtofferschap van de geweldsdelicten die in dit onder-

zoek centraal staan is niet in heel Nederland hetzelfde. Globaal genomen kan, voor elk van de drie onderscheiden typen van geweld, worden gesteld dat het slachtofferschap het hoogst is in het westen en zuiden van het land en het laagst in het noorden van het land.

Tabel 3.14 Slachtofferschap geweld onderweg naar leeftijd (in %)

	19 jaar en jonger	20-39 jaar	40-64 jaar	65 jaar en ouder	totaal
geweld	*29,2	25,8	23,9	*18,4	24,4
• waarvan bedreiging	*26,4	24,7	22,7	*16,7	23,2
• waarvan mishandeling	*6,2	3,0	3,1	3,0	3,2
• waarvan beroving	*2,4	1,1	1,2	*2,2	1,3

* significante verschillen met $p = 0,01$.

Leeftijd blijkt eveneens een onderscheidende factor bij de hoogte van het slachtofferschap van geweld onderweg. Bij elk van de drie typen geweld, die hier worden beschreven, blijkt de wijze waarop dat gebeurt echter anders. 65-plussers 'scoren' significant lager dan jongere Nederlanders als het gaat om bedreigingen die zich afspelen in het verkeer of het openbaar vervoer. Bij mishandelingen die zich in dezelfde context afspelen, springt juist de jongste leeftijdscategorie eruit. Het slachtofferschap is onder deze categorie twee maal zo hoog als onder de andere bevraagden. Bij berovingen speelt de variabele leeftijd weer een andere rol: onder zowel 65-plussers als onder de jongste groep respondenten ligt het slachtofferschap twee maal zo hoog als onder de beide andere leeftijdsgroepen.

Tabel 3.15 Slachtofferschap geweld onderweg naar sekse (in %)

	mannen	vrouwen	totaal
geweld	*26,1	*22,7	24,4
• waarvan bedreiging	*25,3	*21,8	23,2
• waarvan mishandeling	*3,5	*2,9	3,2
• waarvan beroving	*1,2	*1,4	1,3

* significante verschillen met $p = 0,01$.

Ook sekse blijkt onderscheidend als het gaat om het slachtofferschap van hetzij bedreiging, hetzij mishandeling, hetzij beroving in het verkeer of het openbaar vervoer.

In het onderzoek is ook de gecombineerde invloed van sekse en leeftijd nagegaan op de omvang van het slachtofferschap van de drie geweldstypen. Combinatie van de beide kenmerken blijkt inderdaad onderscheidend als het gaat om het slachtofferschap van geweld in het verkeer of het openbaar vervoer. Voor elk van de drie vormen van geweld wordt een ander verband gevonden. De tabellen behorend bij de resultaten staan vermeld in bijlage 2.

3.6 Risicovolle vervoermiddelen?

In de voorgaande paragrafen is ingegaan op de samenhang tussen de omvang van het geweld onderweg en een beperkt aantal kenmerken van de slachtoffers, waaronder de vervoermiddelen waarvan zij het meest gebruik maken. Al deze factoren afzonderlijk blijken op één of andere wijze samen te hangen met de omvang van het slachtofferschap van geweld in het verkeer en het openbaar vervoer.

Interessant om na te gaan is welke factoren nu het *meest* bepalend zijn voor de omvang van het geweld. Inmiddels is bijvoorbeeld vastgesteld dat er deels sprake is van een grootstedelijke problematiek. De vraag is echter of dat dan

de belangrijkste verklarende factor is voor de omvang van het geweld, of dat het veel *meer* bepalend is van welk type vervoermiddelen men gebruik maakt. Om dit na te gaan is er een partiële regressieanalyse uitgevoerd. Met een dergelijk type analyse wordt de omvang van het geweld verklaard op grond van een aantal kenmerken. Op basis van de resultaten van de analyse kan vervolgens worden opgemaakt welk kenmerk het meest bepalend voor de hoogte van het slachtofferschap.

Hieronder worden de resultaten van de analyses beschreven voor de drie verschillende vormen van geweld. Telkens wordt aangegeven wat de meest risicovolle (eerste of tweede hoofd-) vervoermiddelen zijn en wat het belang is van de desbetreffende vervoermiddelen, wanneer dat wordt afgezet tegen een beperkt aantal andere relevante kenmerken van het slachtoffer of de situatie.

Overigens werd met de regressieanalyses niet beoogd om een verklarend model te ontwikkelen voor het slachtofferschap van geweld onderweg. Als verklarend model blijkt hieronder dan ook dat de combinatie van kenmerken, die in de analyses zijn ingebracht, tekort schieten. We zien namelijk dat de gevonden samenhang tussen de beschreven kenmerken weliswaar hoogst significant is, maar dat de achtergrondkenmerken slechts een zeer geringe bijdrage leveren aan de verklaarde variantie. Dat is niet verwonderlijk, aangezien de omvang van het slachtofferschap van geweld onderweg uiteraard niet volledig kan worden verklaard op basis van het beperkte aantal kenmerken dat hier in de analyses is betrokken. Situationele kenmerken, kenmerken van de dader en andere kenmerken van het slachtoffer zouden in een dergelijk verklarend model moeten worden ingebracht.

Het doel van de analyses was echter uitsluitend om de – onderlinge – samenhang tussen een aantal achtergrondkenmerken op de omvang van het slachtofferschap in kaart te brengen. De resultaten van *deze* exercitie worden gepresenteerd in onderstaand schema. De feitelijke resultaten van de SPSS-analyses staan vermeld in bijlage 4 van dit rapport.

Schema 3.1 Bedreiging onderweg

Risicovolle vervoermiddelen: trein, auto (bestuurder), bus, tram, overig
Belang van de kenmerken bij slachtofferschap van bedreiging:
• 1 stedelijkheid • 2 geslacht • 3 leeftijd • 4 vervoermiddel

$R^2 = .011$; sign. = .000.

Bedreiging blijkt eerder een grootstedelijk probleem dan dat het een probleem is dat aan specifieke typen vervoermiddelen is gekoppeld. De factor stedelijkheid is namelijk twee maal zo bepalend voor de omvang van het slachtofferschap van bedreiging dan het feit of men zich met één van de risicovolle vervoermiddelen verplaatst. Ook het geslacht en de leeftijd van de respondenten zijn in grotere mate bepalend dan het type vervoermiddel. Het risico om slachtoffer te worden van bedreiging in het verkeer of het openbaar vervoer hangt als vierde echter ook weldegelijk samen met het vervoermiddel dat men gebruikt. De meest risicovolle vervoermiddelen blijken de trein, auto (als bestuurder), bus, tram en 'overige' vervoermiddelen (waaronder de motor) te zijn.

Combinatie van de onderzochte factoren levert op dat jonge mannen, in sterk verstedelijkte gebieden, gebruik makend van de trein, bus, tram auto of 'overig' vervoermiddel het grootste risico lopen om slachtoffer te worden van bedreiging onderweg van A naar B.

Bij mishandeling blijken naast de trein, bus, tram en 'overige' vervoermiddelen ook de bromfiets en het als passagier meerijden in de auto bij te dragen aan de kans om slachtoffer te worden van deze vorm van geweld. Meer over mishandeling staat vermeld in schema 3.2.

Schema 3.2 Mishandeling onderweg

Risicovolle vervoermiddelen: bus, trein, bromfiets, tram, overig, auto (passagier)
Belang van de kenmerken bij slachtofferschap van mishandeling:
• 1 vervoermiddel • 2 geslacht • 3 stedelijkheid • 4 leeftijd

$R^2 = -.004$; sign. = .006.

Bij mishandeling blijkt het vervoer in één van de risicovolle vervoermiddelen in grotere mate bepalend te zijn voor de omvang van het slachtofferschap dan de mate van verstedelijking van de woonplaats van respondenten. Mishandeling is dus in sterkere mate gerelateerd aan bepaalde vormen van mobiliteit dan aan het kenmerk verstedelijking. Jonge mannen worden wederom in grotere mate het slachtoffer van mishandeling dan oudere mannen en vrouwen. Samenvattend lopen Nederlanders die onderweg zijn van A naar B het grootste risico op mishandeling wanneer zij zich per bus, trein, bromfiets, tram, overig vervoermiddel (lees: motor) of als passagier in de auto verplaatsen, met name wanneer het jonge mannen betreft in stedelijke gebieden.

Schema 3.3 Beroving onderweg

Risicovolle vervoermiddelen: tram, trein, bus, metro, bromfiets
Belang van de kenmerken bij slachtofferschap van beroving:
• 1 vervoermiddel • 2 stedelijkheid

$R^2 = -.004$; sign. = .000.

Beroving is een probleem dat vooral speelt in het openbaar vervoer en bij bromfietzers. Daarnaast geldt dat naarmate mensen in een meer verstedelijk gebied wonen, zij een groter risico lopen.

In schema 3.4 wordt samengevat welke vervoersmiddelen risicovol genoemd kunnen worden bij de drie onderzochte vormen van geweld onderweg.

Schema 3.4 Risicovolle vervoermiddelen (risicovol: + ; niet risicovol: -)

	bedreiging	mishandeling	beroving
auto (bestuurder)	+	-	-
auto (passagier)	-	+	-
Fiets	-	-	-
Lopend	-	-	-
Trein	+	+	+
Bus	+	+	+
Tram	+	+	+
Metro	-	-	+
brom-/snorfiets	-	+	+
Overige	+	+	-

Samenvattend kan worden gesteld dat mensen die voornamelijk gebruik maken van het openbaar vervoer een groter risico lopen het slachtoffer te worden van bedreiging, mishandeling of beroving dan mensen die zich op andere wijzen verplaatsen. Van de verkeersdeelnemers lopen met name bromfietzers en motorrijders de grootste risico's. De risico's zijn verder groter in de grote steden dan in niet verstedelijkte gebieden, zijn groter voor mannen dan voor vrouwen en groter voor jongeren dan voor ouderen. Vermoedelijk speelt bij dit laatste ook een tijdsaspect. Uit gegevens van het CBS blijkt dat jongeren dagelijks langduriger op pad en onderweg zijn van A naar B dan ouderen en – alleen al daardoor – langer worden blootgesteld aan de daarmee gepaard gaande risico's ⁷. Naast de tijdsduur spelen vermoedelijk ook de tijdstippen waarop men op pad gaat een rol. Het is niet onwaarschijnlijk dat jongeren vaker op 'meer risicovolle' tijdstippen op pad gaan dan ouderen.

Noot 7 Zie daarvoor op de site van het CBS, in Statline, de tabel 'Mobiliteit per regio naar geslacht, vervoerswijzen en persoonskenmerken'.

4

4

Deel 2 Aard van geweld onderweg

4 Context van het incident

4.1 Inleiding

In dit tweede deel van dit rapport wordt ingegaan op het meest recente geweldsincident waarmee de respondenten werden geconfronteerd. Daarvoor werd uit de groep van ca. 7000 respondenten die aangaf het slachtoffer te zijn geworden van bedreiging, mishandeling of beroving in het verkeer of het openbaar vervoer een steekproef getrokken van 306 personen. De steekproef werd 50-50 verdeeld over reizigers in het openbaar vervoer respectievelijk verkeersdeelnemers. Dit gebeurde op grond van het vervoermiddel dat door de respondenten was genoemd als *eerste hoofdmiddel van vervoer*. Aan deze nadere selectie van respondenten werd een vragenlijst voorgelegd met vragen over het meest recente incident.

Een aanzienlijk aantal respondenten, namelijk 58, viel – op grond van een handmatige kwaliteitscheck van de resultaten – af, hetzij omdat zij niet ‘onderweg’ bleken te zijn op het moment dat het incident plaats vond, of omdat er geen sprake was van geweld. De wijze waarop de selectie van deze groep van respondenten plaatsvond staat beschreven in bijlage 1. De resultaten in dit hoofdstuk en de hoofdstukken hierna hebben betrekking op de resterende 248 respondenten.

4.2 Wijze van vervoer ten tijde van het incident

De groep van 248 slachtoffers die werd bevraagd naar het laatste incident dat zij de afgelopen 12 maanden hadden meegemaakt, werd geselecteerd op grond van het eerste hoofdmiddel van vervoer. Omdat uiteraard onbekend was of deze personen zich ook daadwerkelijk vervoerden in één van de hoofdmiddelen van vervoer op het moment dat zij geconfronteerd werden met het geweld onderweg is gevraagd met welk vervoermiddel de respondenten zich op het betreffende moment verplaatsten. In tabel 5.1 is te zien in welke vervoermiddelen de respondenten zich bevonden op het moment van het incident.

Tabel 4.1 Samenstelling steekproef (N = 248) naar vervoermiddel t.t.v. incident (in %)

	Verkeer			openbaar vervoer	
	abs.	%		abs.	%
auto (bestuurder)	76	47,5	trein	40	45,5
auto (passagier)	10	6,3	tram	16	18,2
Fiets	28	17,5	bus	17	19,3
Lopend	38	23,8	metro	15	17,0
Bromfiets	5	3,1	-	-	-
motor/scooter	2	1,3	-	-	-
Taxi	1	0,6	-	-	-
	160	100,0		88	100,0

Met de selectie van respondenten, op grond van het eerste hoofdmiddel van vervoer, werd voor het verdiepende onderzoek een evenredige verdeling nagestreefd over de twee hoofdwijzen van vervoer, te weten openbaar vervoer en verkeer.

Uit tabel 4.1 blijkt echter dat een dergelijke evenredige verdeling niet tot stand is gebracht bij de definitieve selectie van respondenten, althans indien gekeken wordt naar het vervoermiddel dat werd gebruikt op het moment dat het incident zich voordeed.

Dit heeft twee oorzaken:

- 1 een aantal respondenten viel bij de selectie af (zie bijlage 1);
- 2 men wordt niet per definitie het slachtoffer van een incident bij het gebruik van het eerste hoofdmiddel van vervoer.

Daarnaast blijkt dat de omvang van de groep slachtoffers die aan het lopen was op het moment dat zij het slachtoffer werd van een incident onderweg, groter was dan wat kon worden verwacht op grond van de verdeling van de slachtoffers over de hoofdmiddelen van vervoer. Daarvoor zijn vier mogelijke verklaringen te geven:

- 1 Mensen onderschatten de tijd die zij lopend doorbrengen (waardoor lopen voor veel mensen het eerste of tweede hoofdmiddel van vervoer vormt.
- 2 Lopen is voor veel mensen het derde hoofdmiddel van vervoer (maar daar is niet naar gevraagd).
- 3 Mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer vormen een bijzondere groep van voetgangers, namelijk zij die een deel van het traject te voet afleggen en een deel in het openbaar vervoer.
- 4 Degenen die aangeven al lopend het slachtoffer te zijn geworden van geweld, werden dat op weg naar, komend van of reeds in de omgeving van het openbaar vervoer.

Een vergelijking van de twee hoofdmiddelen van vervoer met het vervoermiddel waarin men zich verplaatste op het moment van het incident levert onderstaande tabel op.

Tabel 4.2 Vervoermiddel bij incident (in %)

	verkeer n= 160	OV n= 88	totaal n= 248
eerste hoofdmiddel van vervoer	41,9	58,0	46,1
tweede hoofdmiddel van vervoer	28,1	14,8	22,5
ander vervoermiddel	30,0	27,3	31,4
Totaal	100,0	100,0	100,0

In tabel 4.2 is te zien dat ruim twee derde van de respondenten zich op het moment van het incident verplaatste met of in één van de twee hoofdmiddelen van vervoer. De rest werd dus geconfronteerd met het incident, bij gebruikmaking van een ander vervoermiddel.

4.3 Reisdoel, dag, tijdstip

In tabel 4.3 staat vermeld waar de respondenten naar op weg waren of vandaan kwamen.

Tabel 4.3 Reisdoel (in %)

	verkeer n= 160	OV n= 88	totaal n= 248
Privé	61,9	44,3	55,6
woon-werk	30,0	37,5	32,7
werk-werk	5,6	9,1	6,9
woon-school	2,5	9,1	4,8
Totaal	100,0	100,0	100,0

Ruim de helft van de incidenten gebeurde terwijl men voor privé-doeleinden onderweg was en een derde van de incidenten vond plaats tijdens een verplaatsing van of naar het werk. De meerderheid van de incidenten gebeurt in het OV in de context van een verplaatsing naar, of van, of ten behoeve van werk en school. Van de incidenten die zich in het verkeer afspeelden houdt de meerderheid verband met verplaatsingen in de privésfeer.

Bijna de helft van alle incidenten vond plaats in het weekend. Een derde van de incidenten vond plaats tijdens de ochtend- of avondspits. De geweldsincidenten vonden verder verspreid over de dag plaats. Alleen 's nachts waren er minder incidenten. Een groot deel van de respondenten herinnert zich overigens niet meer exact op welke dag en op welk tijdstip het incident zich afspeelde. Zie voor de exacte gegevens bijlage 2.

4.4 Locatie van het incident

Aan de respondenten is gevraagd om hun verplaatsing in eigen woorden te beschrijven tot aan het moment dat het incident ontstond. Op grond van het relaas van de respondenten kon worden nagegaan op welk moment tijdens het traject het incident zich ontspan.

Uit de verhalen van de respondenten blijkt dat de incidenten in een verhouding van 3:2:1 plaats vinden op straat/snelweg/doorgaande weg, respectievelijk in de stad/het centrum, respectievelijk in een woon- of buitenwijk. Ook blijkt dat het gros van de incidenten niet plaats vindt op de plek van vertrek of op de eindbestemming, maar gedurende het traject zelf. Om na te gaan of de problemen zich vooral op knooppunten in het traject voordeden, dat wil zeggen die plekken waarbij men overgaat van één middel van vervoer op een ander middel van vervoer, is niet alleen nagegaan op welk moment in het traject, maar ook op welk moment van gebruikmaking van het vervoermiddel het incident ontstond. Uit de beschrijvingen van de respondenten blijkt dat de grote meerderheid van de incidenten plaats vindt *tijdens* het gebruik van het vervoermiddel in kwestie, in plaats van bij het in gebruik nemen ervan of aan het einde. Deze laatste impressie wordt bevestigd door de - wat hardere - gegevens in tabel 4.5, die overigens uitsluitend betrekking hebben op reizigers in het openbaar vervoer.

Tabel 4.5 Waar vond het incident plaats (in %)

	OV N = 88
in het voertuig (tram/bus/metro/trein)	67,0
bij de halte/op het perron	22,7
elders in/op het station	9,1
anders	1,1
Totaal	100,0

Het blijkt dat twee derde van de incidenten in het voertuig zelf plaats vindt. Ruim een vijfde van de incidenten gebeurt op de halte of het perron en nog eens 10% vindt plaats elders in of op het station⁸.

Noot 8 De helft van de respondenten geeft in zijn beschrijving aan met wat voor manoeuvre hij of zij bezig was op het moment dat het incident ontstond. Van deze groep was een kwart van de respondenten bezig met in- of uitstappen uit het voertuig.

5 Betrokkenen

5.1 De daders

In deze paragraaf wordt ingegaan op de dader(s) van het geweldsincident waarmee de respondenten werden geconfronteerd.

Tabel 5.1 Gezelschap van de dader (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
alleen	53,1	42,0	49,2
met 1 tot 3 anderen	38,8	38,6	38,7
met 4 tot 6 anderen	6,3	11,4	8,1
met 7 anderen of meer	0,6	2,3	1,2
weet niet	1,3	5,7	2,8
Totaal	100,0	100,0	100,0

De dader van het geweld was in ongeveer de helft van de gevallen in het gezelschap van één of meerdere personen. Bij de incidenten in het openbaar vervoer ging het daarbij twee maal zo vaak dan in het verkeer om groepen van 4 of meer personen.

Tabel 5.2 Geslacht van de (hoofd)dader (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
man	96,9	90,9	94,8
vrouw	3,1	9,1	5,2
Totaal	100,0	100,0	100,0

De (hoofd)dader is in 95% van de gevallen een man. In het openbaar vervoer is de (hoofd)dader in 10% van de betrokken incidenten een vrouw.

Tabel 5.3 Leeftijd van de (hoofd)dader (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
18 jaar of jonger	12,5	27,3	17,7
19 tot 30 jaar	63,8	59,1	62,1
31 tot 50 jaar	22,5	12,5	19,0
51 jaar of ouder	1,3	1,1	1,2
Totaal	100,0	100,0	100,0

De (hoofd)daders zijn volgens de respondenten over het algemeen jong: vier van de vijf wordt geschat op 30 jaar of jonger. Voor het openbaar vervoer geldt dit nog sterker en wordt 9 van de 10 daders jonger geschat dan 30 jaar: een kwart van de (hoofd)daders in deze context wordt geschat op 18 jaar of jonger. Aan de respondenten in de context 'verkeer' werd gevraagd van welk vervoermiddel de dader(s) gebruik maakte(n).

Tabel 5.4 Vervoermiddel van de dader(s) (in %)

		Verkeer N = 160
Auto	-	63,8
Fiets	-	6,3
Lopend	-	19,4
bromfiets/motor/scooter	-	8,1
Overig	-	0,6
weet niet	-	1,9
Totaal	-	100,0

In het verkeer maakte bijna twee derde van de daders op het moment dat zij de respondenten ontmoeten gebruik van de auto. Een vijfde van de daders was aan het lopen en een kleine 10% zat op de bromfiets, motor of scooter. Dit laatste is opvallend omdat dit lijkt te wijzen op een oververtegenwoordiging van deze groep: want slechts 1% à 2% van de bevolking gebruikt de bromfiets als eerste of tweede hoofdmiddel van vervoer (zie tabel 3.1⁹). Wanneer het vervoermiddel van slachtoffer en dader tegen elkaar worden afgezet ontstaat een beeld over de vervoermiddelen tussen welke de incidenten in het verkeer ontstaan. De daders maakten in grotere getale dan de slachtoffers gebruik van auto of brommer/motor/scooter. Slachtoffers verplaatsten zich in grotere aantallen dan de daders per fiets.

Schema 5.1 De top-6 van confrontaties in het verkeer (in %)

1	2 auto's	45,6
2	auto (D) en fiets (SO)	10,0
3	twee voetgangers	13,8
4	auto (D) en voetganger (SO)	4,4
5	bromfiets/scooter/motor (D) en voetganger (SO)	3,8
6	fietser (D) en voetganger (SO)	3,1

Het beeld in schema 5.1 wijkt af van hetgeen in hoofdstuk 2 wordt vermeld over het slachtofferschap van geweld onderweg, wanneer dat wordt uitgesplitst naar diverse typen vervoermiddelen. In het desbetreffende hoofdstuk komt de vervoerswijze 'lopen' namelijk niet naar voren als risicovol vervoermiddel. Een verschil is overigens wel dat we het hier hebben over het feitelijke vervoermiddel ten tijde van het incident en dat het in hoofdstuk 2 gaat om de twee middelen van vervoer waarmee men dagelijks de meeste tijd doorbrengt. Dit verschil kan worden verklaard uit het feit dat lopen vaak deel uit maakt van een keten van vervoermiddelen die opeenvolgend worden gebruikt. Je loopt bijvoorbeeld van de trein naar de tram, of je loopt naar je auto, of naar een fietsenstalling. Blijkbaar onderschatten mensen de tijd die zij bij de dagelijkse verplaatsingen al lopend doorbrengt¹⁰.

5.2 Overige aanwezigen

Een meerderheid, ruim tweede derde, van de respondenten reisde alleen toen het geconfronteerd werd met het geweld. In het verkeer waren er in vier van de tien gevallen 'anderen' bij het incident aanwezig; in het openbaar vervoer in acht van de tien incidenten (zie bijlage 2, tabel B2.9). Tijdens het onderzoek is ook gevraagd naar de aanwezigheid van functionarissen, zoals openbaar vervoer personeel, politie of toezichthouders.

Noot 9 Het betreft hier een zeer globale vergelijking.

Noot 10 Mogelijk zou 'lopen' door veel respondenten als het derde hoofdmiddel van vervoer zijn genoemd. Naar een derde hoofdmiddel van vervoer is door ons echter niet gevraagd.

Tabel 5.5 Aanwezigheid van politie, toezichthouders of personeel OV (in %)

	Verkeer N= 160	OV N= 88	Totaal N= 248
ja, politie	5,9	1,4	3,6
ja, andere toezichthouders	2,9	2,8	2,9
ja, personeel OV	1,5	14,1	7,9
ja, zowel politie/ toezichthouders als personeel OV	1,5	0,0	0,7
Anders	0,0	1,4	0,7
Nee	88,2	80,3	84,2
totaal	100,0	100,0	100,0

Uit tabel 5.5 blijkt dat dergelijke functionarissen bij één (verkeer) respectievelijk twee (OV) van de tien situaties aanwezig waren of later ter plekke kwamen. In de situaties in het openbaar vervoer ging het daarbij in de meerderheid van de gevallen om personeel van het betreffende openbaar vervoerbedrijf¹¹.

Noot 11 Ook bij incidenten die in het verkeer plaats vonden was er soms personeel van openbaar vervoerbedrijven getuige van de situatie, bijvoorbeeld doordat er net een bus of tram voorbijreed.

6 Verloop van het incident

6.1 Aanleiding van het incident

In de vragenlijst is gevraagd naar de factoren die volgens de slachtoffers bijdroegen aan het ontstaan van het incident. Daarbij werd gevraagd naar factoren die gerelateerd waren aan de feitelijke verkeerssituatie of situatie in het openbaar vervoer, naar factoren in het gedrag van andere verkeersdeelnemers of medereizigers en naar de gedragingen van de respondenten zelf. Allereerst staan in tabel 6.1 gegevens over het gedrag van de dader, zoals dat werd ervaren door de respondenten.

Tabel 6.1 Aanleiding: gedragingen dader (in %: meerdere antwoorden mogelijk)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
asociaal gedrag	65,0	62,5	64,1
opmerking/ verbale reactie	24,4	30,7	26,6
verkeersovertreding	33,1	1,1	21,8
drugs-/drankgebruik	15,0	30,7	20,6
anders	10,0	12,5	10,9
onoplettendheid	15,0	2,3	10,5
een fout/ onhandig gedrag	7,5	2,3	5,6

Het blijkt dat tenminste 95% van de respondenten meent dat de dader(s) op wat voor manier dan ook aanleiding gaven voor het ontstaan van het incident. Als aanleiding voor het geweld in het verkeer en het openbaar vervoer scoort met name sociaal gedrag van de dader hoog: volgens twee derde van de respondenten heeft dat zeker een rol gespeeld bij het ontstaan van het incident. Wat de respondenten exact onder sociaal gedrag verstaan, hebben we in dit onderzoek niet kunnen nagaan. Wel is per vervoerswijze geïnventariseerd welke situaties en/of gedragingen van anderen door respondenten als 'meest ergerniswekkend' worden bestempeld¹². Opmerkingen of verbale reacties van de dader speelden volgens een kwart van de respondenten mee bij het ontstaan van het incident.

In het openbaar vervoer lijkt daarnaast drank- en/of drugsgebruik van de dader(s) een rol te spelen. Bij de incidenten die zich afspeelden in het openbaar vervoer wordt dit element twee maal zo vaak genoemd als bij de incidenten in de context verkeer. In het verkeer wordt naast de eerder genoemde zaken door bijna een kwart van de respondenten een verkeersovertreding en/of onoplettendheid van de dader(s) genoemd als één van de oorzaken voor het ontstaan van het geweldsincident. Onderstaand schema biedt een overzicht.

Schema 6.1 Type gedrag van de dader als aanleiding voor geweld onderweg

Verkeer
• 1 sociaal gedrag
• 2 verkeersovertreding
• 3 opmerking/verbale reactie
• 4 onoplettendheid en/of drank-/drugsgebruik
Openbaar vervoer
• 1 sociaal gedrag
• 2 opmerking/ verbale reactie en/of drank-/drugsgebruik

Noot 12 De resultaten van deze inventarisatie staan vermeld in bijlage 3.

Het type gedrag waarmee men zelf mogelijk bijdroeg aan het ontstaan van het incident staat vermeld in tabel 6.2. Overigens geeft 47% van de respondenten aan zelf geen bijdrage te hebben geleverd aan het ontstaan van het incident.

Van de respondenten die zeggen wel aanleiding te hebben gegeven voor het ontstaan van het incident, geeft slechts een beperkt deel aan wat voor bijdrage dat kan zijn of is geweest.

Tabel 6.2 Aanleiding: gedragingen slachtoffer (in %: meerder antwoorden mogelijk)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
opmerking/ verbale reactie	21,9	36,4	27,0
anders	14,4	5,7	11,3
onoplettendheid	6,3	5,7	6,0
een fout/ onhandig gedrag	5,0	2,3	4,0
verkeersovertreding	3,8	1,1	2,8
drugs-/drankgebruik	0,0	0,0	0,0
asociaal gedrag	0,0	0,0	0,0

Van de OV-reizigers geeft evenwel een derde aan dat een opmerking van hun kant mogelijk debet is geweest aan het ontstaan van het geweld. Bij de verkeersdeelnemers speelt dit ook, maar in mindere mate: een vijfde van deze respondenten geeft aan een opmerking te hebben gemaakt richting dader, in de betreffende situatie. Onoplettendheid, een fout of onhandig gedrag van zichzelf wordt door een klein deel van de slachtoffers daarnaast ook genoemd als factor. Eigen asociaal gedrag of drank- en drugsgebruik heeft volgens de respondenten daarentegen géén rol gespeeld in de geweldssituatie.

Schema 6.2 Type gedrag van het slachtoffer als aanleiding voor geweld onderweg

Verkeer
• 1 opmerking/verbale reactie
• 2 onoplettendheid
• 3 een fout/onhandig gedrag
Openbaar vervoer
• 1 opmerking/ verbale reactie
• 2 onoplettendheid
• 3 een fout/onhandig gedrag

Aan de respondenten werd tevens gevraagd in hoeverre specifieke omstandigheden bijdroegen aan het ontstaan van het geweldsincident. Zes van de tien respondenten antwoordt daarop dat er geen bijzondere omstandigheden waren.

Tabel 6.3 Aanleiding: feitelijke omstandigheden (in %: meerdere antwoorden mogelijk)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
drukke	20,6	21,6	21,0
onduidelijke/ lastige verkeerssituatie	12,5	-	8,1
anders	7,5	8,0	7,6
file(s)/ opstoppen	5,6	-	3,6
wegversperringen/ omleidingen	4,4	-	2,8
slechte service bedrijf/ personeel	-	5,7	2,0
lange wachttijden/ vertraging(en)	-	4,5	1,6
weersomstandigheden	2,5	-	1,6
onvoldoende informatie	-	1,1	0,4

Bij één op de vijf incidenten heeft drukte volgens de betrokkenen er toe bijgedragen dat de beschreven situatie ontstond. In het verkeer speelde daarnaast volgens een deel van de respondenten een onduidelijke of lastige verkeerssituatie een rol. Andere factoren worden in veel mindere mate genoemd.

Schema 6.3 Situationele kenmerken als aanleiding voor geweld onderweg

Verkeer
• 1 drukte • 2 onduidelijke, lastige verkeerssituatie • 3 files/ opstoppen • 4 wegversperringen / omleidingen
Openbaar vervoer
• 1 drukte • 2 slechte service ov-bedrijf / -personeel • 3 lange wachttijden / vertragingen

De factoren die eerder in deze paragraaf werden vermeld en die volgens de respondenten mede aanleiding vormden voor het incident worden in schema 6.4 samengevat. De volgorde in het schema is aangebracht door de onderzoekers, op grond van de gevonden percentages, zoals vermeld in de tabellen 6.1 t/m 6.3.

Schema 6.4 Factoren die (mede) aanleiding vormden bij incidenten onderweg

Verkeer
• 1 asociaal gedrag dader • 2 verkeersovertreding dader • 3 opmerking/verbale reactie dader • 4 opmerking/verbale reactie slachtoffer • 5 drukte • 6 onoplettendheid dader • 6 drank-/drugsgebruik dader
Openbaar vervoer
• 1 asociaal gedrag dader • 2 opmerking/ verbale reactie slachtoffer • 3 opmerking/ verbale reactie dader • 3 drank-/drugsgebruik dader • 4 drukte

De factoren die een rol speelden bij het ontstaan van de incidenten zijn een combinatie van dader-, en slachtoffergerelateerde en van situationele factoren met – vanuit het oogpunt van de bevraagde respondenten – de nadruk op dadergerelateerde.

6.2 Escalatie van het incident

De exacte wijze waarop geweld in het verkeer of het openbaar vervoer escaleert kan door middel van een enquête onder slachtoffers niet goed worden onderzocht. Wel is aan de slachtoffers gevraagd in hoeverre zowel de dader als zij zelf, als ook de feitelijke situatie – niet alleen in de aanleiding, maar ook – aan de escalatie van het incident hebben bijgedragen.

Tabel 6.5 Rol van dader, slachtoffer en omstandigheden bij escalatie incident (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
bijdrage van dader			
0% - 40%	3,8	6,8	4,8
41% - 50%	3,1	3,4	3,2
51% - 75%	15,0	13,6	14,5
76% - 99%	41,3	40,9	41,1
100%	36,9	35,2	36,3
Totaal	100,0	100,0	100,0
bijdrage van slachtoffer			
0%	50,0	61,4	54,0
1% - 10%	25,6	28,4	26,6
11% - 25%	17,5	6,8	13,7
26% - 50%	6,3	2,3	4,8
51% of meer	0,6	1,1	0,8
Totaal	100,0	100,0	100,0
bijdrage van omstandigheden			
0%	68,1	58,0	64,5
1% - 10%	16,3	17,0	16,5
11% - 25%	13,1	18,2	14,9
26% - 50%	2,5	6,8	4,0
Totaal	100,0	100,0	100,0

De grootste bijdrage aan de verergering van de situatie wordt door de slachtoffers toegeschreven aan de dader: drie kwart van de ondervraagden meent dat de oorzaak voor escalatie van het incident voor tenminste 75% bij de dader(s) ligt en ruim één derde van de slachtoffers meent zelfs dat het uit de hand lopen van de situatie volledig het gevolg was van het gedrag van de dader(s).

Dit vermeld hebbende, is het niet geheel verassend dat de respondenten hun eigen rol, ook bij de escalatie van de gebeurtenis, veel minder groot inschatten. Meer dan de helft van de respondenten geeft aan in het geheel geen bijdrage te hebben geleverd aan het uit de hand lopen van de situatie. Nog eens een kwart van de respondenten geeft aan dat diens eigen bijdrage aan het geheel maximaal 10% zal zijn geweest. Overigens zien we hier een verschil tussen de onderscheiden groepen. De respondenten die in het verkeer werden geconfronteerd met het geweld, schatten de eigen bijdrage bij de escalatie groter in dan de respondenten uit de groep 'openbaar vervoer'.

Aan de mate waarin waarop de omstandigheden bijdroegen aan verergering van de situatie wordt eveneens een beperkte rol toegedicht door de slachtoffers. Bijna tweederde geeft aan dat daar überhaupt geen sprake van was. In het openbaar vervoer lijken de omstandigheden overigens een grotere rol te hebben gespeeld dan in het verkeer, volgens de inschatting van de respondenten.

Samenvattend kan worden gesteld dat de grootste rol in de escalatie van het incident door de slachtoffers wordt toegedicht aan de betrokken dader(s): negen van de tien keer wordt de dader(s) op zijn minst enige betrokkenheid toegeschreven. Vier à vijf van de tien slachtoffers menen in het verergeren van de situatie zelf een – zeer beperkte - rol te hebben gespeeld.

In het onderzoek is per vervoerswijze nagegaan aan wat voor situaties of gedragingen van anderen reizigers zich het meest ergeren. De resultaten, die daarmee overigens niet van toepassing hoeven te zijn op mensen die geen slachtoffer werden geweld in het verkeer of openbaar vervoer, staan vermeld in bijlage 3.

6.3 Aard en ernst van het geweld

In hoeverre de incidenten gepaard gingen met geweld en van welk type geweld daarbij sprake was, is het onderwerp van deze paragraaf.

Tabel 6.6 Aard van het geweld dader (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
alleen verbaal geweld	55,6	52,3	54,4
alleen fysiek geweld	4,4	5,7	4,8
verbaal en fysiek geweld	30,6	35,2	32,3
anders	9,4	6,8	8,5
Totaal	100,0	100,0	100,0

Het blijkt dat er in een ruime meerderheid van de onderzochte gevallen alleen sprake was van verbaal geweld. In tabel 6.7 staat per type incident vermeld van wat voor soort geweld er sprake was. Een meerderheid van de incidenten betreft bedreigingen.

Tabel 6.7 Aard van het geweld naar type incident (in %)

	bedreiging n = 218	mishandeling n = 22	beroving n = 8	Totaal N = 248
alleen verbaal geweld	60,6	4,5	25,0	54,4
alleen fysiek geweld	3,7	9,1	25,0	4,8
verbaal en fysiek geweld	26,6	86,4	37,5	32,3
anders	9,2	-	12,5	8,5
Totaal	100	100	100	100

Van alle incidenten ging ruim de helft alleen gepaard met verbaal geweld. Opmerkelijk is dat de gemelde bedreigingen volgens de respondenten in bijna drie van de tien gevallen (ook) gepaard ging met fysiek geweld en dat bij 5% van de gemelde mishandelingen uitsluitend sprake was van verbaal geweld. De in de enquête gehanteerde aanduiding van typen incidenten wordt door respondenten blijkbaar anders geïnterpreteerd dan door de onderzoekers was beoogd.

Naast het feit dat een groot aantal respondenten bij het verdiepende onderzoek afviel (zie onderzoeksverantwoording), bevestigen ook de resultaten in tabel 6.6 en 6.7 het vermoeden van de onderzoekers dat het voor respondenten niet alleen lastig is om onderscheid aan te brengen tussen de diverse typen geweldsincidenten maar ook tussen de begrippen agressie en geweld.

Tabel 6.8 Wapengebruik dader (in %)

	Verkeer N= 160	OV N= 88	Totaal N= 248
nee	36,3	36,4	36,3
ja, hij/zij dreigde met een wapen	5,6	9,1	6,9
ja, hij/zij heeft daadwerkelijk een wapen gebruikt	1,9	2,3	2,0
weet niet	0,6	0,0	0,4
geen fysiek geweld	55,6	52,3	54,4
Totaal	100,0	100,0	100,0

De dader(s) maakte(n) in minder dan 10% van de situaties gebruik van een wapen: hetzij door ermee te dreigen (7%), hetzij door het daadwerkelijk te gebruiken (2%). Het wapen van de dader betrof in de meerderheid van de gevallen een steekwapen (zie bijlage 2).

6.4 Reacties betrokkenen en afloop van het incident

In de enquête werd een tweetal vragen gesteld over de wijze waarop de respondent probeerde de situatie te beïnvloeden. Daarnaast zijn vragen gesteld over de rol van omstanders en van politie, toezichthouders en personeel van ov-bedrijven.

Tabel 6.9 Type verweer van de respondent (in %: meerdere antwoorden mogelijk)

	Verkeer N= 160	OV N= 88	Totaal N= 248
Gesprek/ met argumenten	43,1	53,4	46,8
Schelden/ schreeuwen	18,1	18,2	18,1
hulp roepen	12,5	9,1	11,3
duwen/ trekken	11,9	33,0	19,4
slaan/ schoppen	1,9	9,1	4,4
met een wapen	0,0	0,0	0,0
Anders	26,3	18,2	23,4

Van de respondenten geeft 80% (in het verkeer: 78% en in het openbaar vervoer: 85%) aan zich actief te hebben verweerd tegen de dader of geprobeerd te hebben op diens gedrag enige invloed uit te oefenen.

Ongeveer de helft van de respondenten geeft (in ieder geval) aan op basis van redelijkheid, namelijk in een gesprek c.q. met argumenten, zichzelf uit de situatie te willen hebben redden. Nog eens een vijfde probeert door fysiek verweer invloed op de dader uit te oefenen of dit voor elkaar te krijgen met behulp van schelden en/of schreeuwen. Eén op de tien respondenten roept om hulp. Fysiek verweer door te gaan slaan of schoppen is in het openbaar vervoer door ca. één op de tien slachtoffers toegepast, echter in het verkeer door nog geen 2%. Een vrij groot percentage heeft op andere wijze geprobeerd zich uit de situatie te redden¹³.

Noot 13 Bij 'anders' werd in het verkeer genoemd: de dader ontwijken of negeren; proberen geen aandacht aan de dader te schenken; vluchten om de dader te mijden of gewoon doorrijden; een dominante houding innemen en/of gaan lachen; verweer door bepaalde vechttechnieken; het maken van bepaalde hand- en/of vingergebaren om de dader ergens op te wijzen. In het openbaar vervoer wordt bij anders genoemd: de dader te mijden of te negeren en doorlopen naar een andere coupé waar zich meer treinreizigers bevinden'.

Tabel 6.10 Resultaat van het eigen verweer succesvol? (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
ja	31,9	29,5	31,0
ten dele	11,3	25,0	16,1
nee, het maakte geen verschil	28,8	19,3	25,4
nee, de situatie werd alleen maar erger	10,0	9,1	9,7
onbekend/onduidelijk	14,4	17,0	15,3
n.v.t.	3,8	0,0	2,4
Totaal	100,0	100,0	100,0

Het resultaat van het verweer door het slachtoffer is wisselend. In bijna een derde van de gevallen wordt het eigen verweer succesvol genoemd¹⁴. In een kwart van de gevallen maakte het verweer van het slachtoffer geen verschil. Eén op de tien keer verergerde de situatie juist door het verweer van het slachtoffer.

Zoals in het vorige hoofdstuk is beschreven waren er in het verkeer in vier van de tien geanalyseerde gevallen en in het openbaar vervoer bij acht van de tien de incidenten omstanders aanwezig bij het incident. Een minderheid van ongeveer een derde blijkt daarbij te hebben ingegrepen in de situatie. Zie hiervoor tabel 6.11.

Tabel 6.11 Ingrijpen door omstanders (in %)

	Verkeer N = 68	OV N = 71	Totaal N = 139
niet ingegrepen	66,2	71,8	69,1
verbaal tussenbeide gekomen	11,8	12,7	12,2
fysiek tussenbeide gekomen	2,9	1,4	2,2
verbaal en fysiek tussenbeide gekomen	1,5	4,2	2,9
onbekend	17,6	9,9	13,7
totaal	100,0	100,0	100,0

In ruim één op de tien situaties kwamen omstanders verbaal tussenbeide. In één op de twintig situaties probeerden omstanders door fysiek tussenbeide te komen de situatie te beïnvloeden.

Tabel 6.12 Resultaat van ingrijpen door omstanders succesvol? (in aantallen)

	Verkeer	OV	Totaal
ja, de dader werd opgepakt	0	1	1
ja, de dader hield op/ ging weg	7	6	13
ten dele	1	3	4
nee, het maakte geen verschil	1	2	3
nee, de situatie werd alleen maar erger	2	1	3
Totaal	11	13	24

Het lijkt erop dat het ingrijpen door omstanders bij geweldsincidenten in het verkeer of het openbaar vervoer vruchten afwerpt. In de helft van de 24 gevallen leidde het ertoe dat de dader op hield of weg ging, in 1 geval werd door de betrokkenheid van omstanders de dader opgepakt. In nog eens 4 gevallen was dit ingrijpen ten dele succesvol. Het ingrijpen door omstanders leidde er in 3 van de 24 gevallen toe dat de situatie verergerde.

Noot 14 Onder degenen die zich zelf verweerden door te schoppen of te slaan of die 'anders' invulden lijkt het verweer het meest succesvol. Omdat het hier echter om zeer kleine aantallen gaat zou deze constatering moeten worden gecheckt in andere vergelijkbare onderzoeken.

De rol van politie, toezichthouders en personeel van de openbaar vervoerb企业 is het onderwerp van de volgende twee tabellen. Allereerst worden gegevens gepresenteerd over de mate waarin deze functionarissen ingrepen bij de incidenten.

Tabel 6.13 Ingrijpen door functionarissen (in aantallen)

	Verkeer	OV	Totaal
niet ingegrepen	0	9	9
dader gepakt	3	0	3
verbaal tussenbeide gekomen	2	0	2
fysiek tussenbeide gekomen	1	0	1
verbaal en fysiek tussenbeide gekomen	0	2	2
onbekend	2	3	5
Totaal	8	14	18

Bij de incidenten in het verkeer werd in alle gevallen op de één of andere wijze ingegrepen door de aanwezige functionarissen. In de situaties in het openbaar vervoer gebeurde dat in twee van de drie gevallen *niet*. Dit laatste valt te betreuren, omdat dit ingrijpen wel degelijk succesvol lijkt te zijn. Zie daarvoor tabel 6.14.

Tabel 6.14 Resultaat van ingrijpen door functionarissen succesvol? (in aantallen)

	Verkeer	OV	Totaal
ja, de dader werd opgepakt	3	0	3
ja, de dader hield op/ ging weg	2	2	4
ten dele	1	0	1
Totaal	6	2	8

In 7 van de 8 geanalyseerde gevallen werd mede door toedoen van het ingrijpen van (toezichthoudende) functionarissen de dader opgepakt, hield hij (of zij) op of ging hij weg. In de volgende tabel staat vermeld hoe het incident eindigde.

Tabel 6.15 Afloop van het incident (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
respondent vluchtte/ ging weg	34,4	21,6	29,8
dader vluchtte/ ging weg	43,1	44,3	43,5
tussenkomst van omstanders	1,9	2,3	2,0
tussenkomst politie/ toezichthouders/ personeel OV	3,8	9,1	5,6
anders	12,5	18,2	14,5
onbekend	4,4	4,5	4,4
Totaal	100,0	100,0	100,0

Van de geweldsincidenten eindigde 40% doordat de dader weg ging of weg vluchtte en bij 20% (OV) à 30% (verkeer) doordat de respondent zelf vluchtte of vertrok. Tussenkomst hetzij van omstanders hetzij van functionarissen leidde tot beëindiging van het incident in 5% (verkeer) respectievelijk 11% van de situaties. Gemiddeld 15% van de incidenten stopten doordat er iets anders gebeurde.

Tabel 6.16 Is er aangifte gedaan bij de politie?

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
nee	83,8	85,2	84,3
ja, door mijzelf	15,0	11,4	13,7
ja, door een ander	1,3	2,3	1,6
weet niet	0	1,1	0,4
Totaal	100,0	100,0	100,0

Na afloop van de gebeurtenis werd door vijf op de zes respondenten *geen* aangifte gedaan van het incident. Dit percentage komt overeen met de resultaten van de Politiemonitor Bevolking 2003, waar dit landelijk op 85% ligt. Respondenten die wél aangifte deden blijken vooral:

- slachtoffers van beroving (87%);
- slachtoffers die lichamelijk letsel hadden opgelopen (30%), maar met name letsel waar medische hulp voor werd gezocht (85%-100%);
- slachtoffers te zijn die bloot hadden gestaan aan een combinatie van verbaal en fysiek geweld (22,5%).

7 Gevolgen van het incident

7.1 Lichamelijk en geestelijk letsel

Slachtoffers van geweldsincidenten kunnen naast lichamelijk letsel ook psychische gevolgen ervaren van een dergelijk incident. In deze paragraaf gaan we in op de gevolgen van geweld onderweg. Deze eerste paragraaf richt zich daarbij op de lichamelijke en geestelijke gevolgen en volgende paragraaf gaat in op de gevolgen op het reisgedrag van de slachtoffers en op andere mogelijke vormen van gedragsverandering.

Lichamelijk letsel

In tabel 7.1 staat vermeld welk deel van de respondenten lichamelijk letsel opliep bij het incident.

Tabel 7.1 Lichamelijk letsel (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
nee	90,6	87,5	89,5
ja, letsel waarbij geen arts of EHBO nodig was	4,4	11,4	6,9
ja, letsel waarbij eenmalig medische hulp nodig was	3,1	1,1	2,4
ja, letsel waarbij meermalen medische hulp nodig was	1,3	0,0	0,8
ja, letsel waarbij ziekenhuisopname nodig was	0,6	0,0	0,4
Totaal	100,0	100,0	100,0

Gezien de aard van de incidenten, de grote meerderheid van de incidenten betrof immers bedreiging, is het niet verwonderlijk dat een ruime meerderheid van de respondenten daarbij geen lichamelijk letsel opliep. Ruim negen van de tien respondenten rapporteert in het geheel geen letsel of meldt letsel waarbij geen arts of EHBO nodig was. In de overige 1% tot 5% was medische hulp wél geboden. Een tabel met gegevens over de aard van het letsel is opgenomen in bijlage 2. Het merendeel van de verwondingen die de respondent opliepen betreft kneuzingen en schaafwonden.

Psychische gevolgen

Geweldsincidenten kunnen naast lichamelijk letsel uiteraard ook psychische problemen veroorzaken, voor kortere of langere duur. Aan de respondenten werd gevraagd op een schaal van 1 tot 10 aan te geven in hoeverre zij na het incident te kampen hadden met "*geestelijke en/of emotionele problemen, zoals angstgevoelens, slapeloosheid, gevoelens van agressie/boosheid, nachtmerries/dromen, huilbui(en), concentratieproblemen of gevoelens van depressie*".

Twee derde van de slachtoffers heeft in enigerlei mate last gehad van één of meerdere van de vermelde problemen. Een minderheid van 5% heeft veel tot zeer veel last gehad van één of meerdere van de genoemde problemen.

Daarbij heeft een derde van de respondenten enkele dagen, een zesde tot enkele weken ná het incident en - toch nog - één op de tien respondenten 'meer dan enkele weken', tot 'langer dan 6 maanden' last gehad van het incident. Slechts in een kleine 3% van alle incidenten werd, in verband met de psychische problemen ten gevolge van het incident, beroep gedaan op professionele hulpverlening.

De exacte gegevens over dit onderwerp zijn te vinden in bijlage 2.

7.2 Gedrag

De mate waarin de slachtoffers hun reisgedrag naar aanleiding van het incident hebben aangepast staan vermeld in tabel 7.2.

Tabel 7.2 Wijzigingen in reisgedrag (in %: meerdere antwoorden mogelijk)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
ik durf ('s avonds) de straat niet meer op	5,0	3,4	4,4
ik neem ('s avonds) een alternatieve route	8,1	3,4	6,5
ik reis ('s avonds) zoveel mogelijk in gezelschap van anderen	13,1	25,0	17,3
ik gebruik ('s avonds) zoveel mogelijk andere middelen van vervoer	6,9	13,6	9,3
ik heb (altijd) iets bij me om me te verdedigen	6,3	6,8	6,5
ik vermijd de plek waar het incident zich afspeelde	6,9	9,1	7,7
Anders	6,3	9,1	7,3
mijn reisgedrag is niet veranderd	69,4	55,7	64,5

Van de slachtoffers die gebruik maakten van het openbaar vervoer, geeft iets meer dan de helft aan dat hun reisgedrag na het incident hetzelfde is gebleven. Van de respondenten waarbij het incident zich in het verkeer afspeelde, geldt dit voor ca. 7 op de 10 slachtoffers.

De wijze waarop het reisgedrag verandert, komt op een groot aantal verschillende manieren tot uitdrukking. Ongeveer eenderde van de respondenten heeft zijn reisgedrag gewijzigd als gevolg van het incident waarmee zij zijn geconfronteerd. Het gewijzigde reisgedrag uit zich hetzij in het treffen van maatregelen om de eigen veiligheid te vergroten (28%) hetzij in vormen van vermijdingsgedrag (18%). De wijze waarop deze resultaten zich verhouden tot andere gegevens over vermijdingsgedrag is lastig te interpreteren. Uit de Politie-monitor 2003 blijkt bijvoorbeeld dat 9,9% "bepaalde plekken in de eigen woonplaats mijdt vanwege onveiligheid" en dat 8,2% "om loopt of om rijdt om onveilige plekken te vermijden".

Bij degenen, die gebruik maakten van het openbaar vervoer, zijn de veranderingen die het meest worden genoemd dat het slachtoffer ('s avonds) zoveel mogelijk in het gezelschap van anderen reist of dat ('s avonds) zoveel mogelijk voor andere middelen van vervoer wordt gekozen. Bij de verkeersgroep zijn de twee meest genoemde veranderingen in reisgedrag eveneens het in gezelschap van anderen reizen en daarnaast het ('s avonds) nemen van een alternatieve route. 7% à 9% van de respondenten vermijdt de plek van het incident.

In het onderzoek is nagegaan in hoeverre veranderingen in het reisgedrag samenhangen met achtergrondkenmerken van de slachtoffers¹⁵. De resultaten worden vermeld in schema 7.1.

Schema 7.1 Kenmerken verband houdend met wijzigingen in reisgedrag

Belang van de kenmerken bij wijzigingen in reisgedrag:
• 1 gevolg van incident: psychische problemen
• 2 regio
• 3 sekse

Noot 15 Hiervoor is een regressieanalyse uitgevoerd, waarin de volgende kenmerken werden betrokken: sekse, leeftijd, regio, stedelijkheid, lichamelijk letsel na het incident, type incident, de context van het incident (verkeer versus openbaar vervoer).

Drie kenmerken blijken op zichzelf - en ook bij elkaar - samen te hangen met het feit of men het reisgedrag nadien heeft veranderd. Het gaat - in volgorde van belangrijkheid om de mate waarin slachtoffers psychische problemen ervaren naar aanleiding van het incident, de regio waar men woont en het geslacht van de respondent. Vrouwen in het westen van het land die veel last hebben gehad van het incident, hebben in grotere getale hun reisgedrag aangepast dan andere slachtoffers.

Of respondenten een volgende keer op vergelijkbare wijze zouden reageren als zij nu hebben gedaan is het onderwerp van de laatste tabel van dit hoofdstuk.

Tabel 7.3 Verwachte handelswijze bij vergelijkbare situatie in de toekomst (in %)

	Verkeer N= 160	OV N= 88	Totaal N= 248
Hetzelfde	57,5	48,9	54,4
gedeeltelijk anders	23,8	33,0	27,0
volledig anders	4,4	4,5	4,4
weet niet	14,4	13,6	14,1
Totaal	100,0	100,0	100,0

Circa de helft van de respondenten geeft aan een volgende keer op exact dezelfde wijze te zullen reageren. Een kwart (verkeer) tot een derde (openbaar vervoer) van de respondenten zou een volgende keer gedeeltelijk anders reageren dan zij nu hebben gedaan. Slechts een minderheid van 5% zou het in een vergelijkbare situatie volledig anders doen. Nog eens 15% weet het niet.

Over de groep die een volgende keer precies hetzelfde zou reageren, kunnen een aantal speculaties worden gedaan:

- wellicht meent deze groep respondenten dat het incident vanwege de wijze waarop zij hier zelf hebben gehandeld goed afliep, of
- meent deze groep volledig in diens recht te hebben gestaan waardoor men een volgende keer exact zo zou handelen, of
- was het incident dermate 'onschuldig' dat de respondenten iets vergelijkbaars niet koste wat het kost willen voorkomen.

Om op deze vragen enige grip te krijgen is nagegaan in hoeverre de geneigdheid in de toekomst anders te handelen samenhangt met een aantal kenmerken¹⁶. Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat een drietal kenmerken samenhangt met het onderzochte kenmerk. De resultaten staan vermeld in schema 7.2.

Schema 7.2 Kenmerken verband houdend met (verwachtte) wijzigingen in eigen handelswijze

Belang van de kenmerken bij (verwachtte) wijzigingen in eigen handelswijze:

- 1 gevolg van incident: lichamelijk letsel
- 2 gevolg van het incident: psychische problemen
- 3 wijzigingen in reisgedrag

Noot 16 In een regressieanalyse werden naast volgende kenmerken sekse, leeftijd, regio, stedelijkheid, lichamelijk letsel na het incident, type incident en context van het incident (verkeer versus openbaar vervoer) ook het al dan niet wijzigen van het reisgedrag opgenomen.

De mate waarin men lichamelijk letsel heeft opgelopen en geestelijk letsel, evenals het feit of het reisgedrag van de respondenten is veranderd, hangt samen met de geneigdheid om in de toekomst in een vergelijkbare situatie anders te reageren.

Deel 3 Afhandeling van geweld onderweg

8 Afhandeling door politie en vervoerbedrijven

8.1 Inleiding

Bij het in actie komen naar aanleiding van (gewelds)incidenten gerelateerd aan mobiliteit zijn verschillende onderdelen van de politieorganisatie betrokken. Naast regionale politiekorpsen zijn de verkeers- en spoorwegpolitie (KLPD) en opsporingsbevoegde ambtenaren in dienst van de diverse vervoerbedrijven betrokken. De mogelijke betrokkenheid van verschillende organisatorische eenheden bij de afhandeling van geweldsincidenten in het verkeer en het openbaar vervoer roept vragen op rond de afhandeling van en de follow-up bij afzonderlijke incidenten, de overdracht bij 'grensoverschrijdende' incidenten en op de informatiepositie bij de diverse politieonderdelen, alsmede bij de openbaar vervoer bedrijven ten aanzien van 'geweld onderweg'.

Het doel van het verkennende onderzoek dat is uitgevoerd binnen de politieorganisatie en openbaar vervoer bedrijven was om kennis te verzamelen over de knelpunten aangaande de taakafbakening van elk van de betrokken politie-eenheden en ov-bedrijfsonderdelen en de onderlinge samenwerking, niet alleen waar het de afhandeling, maar ook waar het de registratie van geweldsincidenten in het verkeer en het openbaar vervoer betreft. Het onderzoek beperkt zich tot de genoemde organisaties binnen een tweetal steden, namelijk Amsterdam en Dordrecht.

8.2 Afhandeling geweld in het verkeer

Betrokkenheid afhandeling: regiokorpsen

Bij de afhandeling van (gewelds)incidenten in het verkeer zijn uitsluitend de regiokorpsen betrokken, met uitzondering van incidenten die zich voordoen op de snelwegen. Incidenten op en rond snelwegen vallen onder de verantwoordelijkheid van de Verkeersdienst van de KLPD. Een melding van geweld kan op verschillende manieren bij een korps 'binnenkomen'. In principe verschilt een geweldsmelding daarin niet van andersoortige meldingen. De locatie van een incident heeft geen invloed op de betrokkenheid van de politie en de wijze van kennisname. Of een incident zich in de (semi-)openbare ruimte afspeelt of in de privésfeer maakt voor kennisname door de politie dus niet uit. Hooguit zijn incidenten in het verkeer of het openbaar vervoer relatief zichtbaar, waarmee de kans op waarneming van het gebeuren door de politie of door een oplettende burger groter is dan gemiddeld.

De kennisname van (gewelds)meldingen bij de regiokorpsen krijgt op één van de volgende wijzen gestalte:

- 1 Telefonische melding van een burger via één van de landelijke nummers.
- 2 Een politiefunctionaris is zelf getuige van een incident, of wordt door iemand op straat aangesproken over een voorgevallen incident.
- 3 Burger meldt zich bij het bureau om aangifte te doen.
- 4 Burger maakt telefonisch contact met een gebiedsgebonden eenheid.

Nadat de meldkamer kennis heeft genomen van een incident wordt een noodhulpeenheid naar de desbetreffende locatie gestuurd. Welke eenheid ter plaatse komt is afhankelijk van de organisatie van de noodhulp in het betreffende gebied. In de politieregio Amsterdam-Amstelland heeft bijvoorbeeld elke noodhulpeenheid een eigen standplaats en bestrijkt zij een beperkt gebied. Ter plaatse wordt door de aanwezige verbalisanten de benodigde in-

formatie opgenomen die terug op het bureau wordt verwerkt in een registratie. Uit een recent onderzoek naar de informatiehuishouding van geweldsmeldingen bij de politie¹⁷ blijkt dat geweldsincidenten binnen de politie niet anders geregistreerd worden dan andere incidenten.

Betrokkenheid bij afhandeling: Verkeersdienst van de KLPD

De KLPD handelt eveneens geweldsincidenten af, maar uitsluitend op de snelwegen. Bij een regiogrensoverschrijdende calamiteit of incident is de werkwijze dat de startplaats van het incident bepaalt welke meldkamer (in eerste instantie) betrokken is en de zaak afhandelt. Als het ware volgens het principe "wie hem heeft mag hem houden". Deze werkwijze is niet schriftelijk vastgelegd maar is door de jaren heen zo gegroeid.

8.3 Afhandeling geweld in het openbaar vervoer

8.3.1 Gemeente Vervoer Bedrijf Amsterdam (GVB)

Betrokkenheid bij afhandeling geweld: GVB

Meldingen van het personeel van het GVB over agressie of geweld komen binnen bij een aparte meldpost binnen het Communicatie Centrum Verkeer (CCV), de meldkamer van het GVB. Het CCV maakt van elke melding een registratie aan en seint of de politie of OV-zorg in om actie te ondernemen¹⁸. In 95% van de gevallen kunnen de incidenten worden afgewikkeld door de vaste medewerkers van OV-zorg. Het bedrijfsonderdeel OV-zorg valt onder het bureau Service en Veiligheid van het GVB. OV-zorg heeft iedere dag en avond vier surveillance-eenheden in Amsterdam rondrijden (en 's nachts drie). Deze eenheden hebben twee taken:

- reageren op assistentieverzoeken;
- indien geen assistentieverzoek; toezicht houden op hotspots.

Elke eenheid is verantwoordelijk voor een bepaald gebied. De eenheden, die worden aangestuurd door het CCV, hebben GPS aan boord. Hierdoor is het vanuit het CCV goed waarneembaar waar de eenheden zich bevinden.

Betrokkenheid bij de afhandeling geweld: regiopolitie

In de overige 5% van de, vermoedelijk meer ernstige, gevallen wordt in overleg met het CCV de hulp van de politie ingeroepen. Het CCV en het Regionaal Inzet Centrum van de politie staan in directe verbinding met elkaar. Agressiemeldingen vanuit het GVB worden door de politie als spoedeisend behandeld en de politie komt in die gevallen altijd ter plaatse. Voor wat betreft de wijze waarop geweldsincidenten in het verkeer worden afgehandeld binnen de basispolitiezorg in de politieregio, geldt hetzelfde als voor de afhandeling van incidenten die plaatsvinden in het openbaar vervoer. Kennisname, ter plaatse komen en registratie verlopen op dezelfde manier als bij andere geweldsincidenten. Bij geweldsincidenten die plaatsvinden in het openbaar vervoer komt dus de voor dat gebied verantwoordelijke noodhulp eenheid ter plaatse, die gestuurd is vanuit de meldkamer.

Noot 17 DSP-groep in opdracht van Politie en Wetenschap, *Geweldige informatie?; Onderzoek naar de informatiehuishouding van geweldsmeldingen bij de politie*, Amsterdam, 2003.

Noot 18 De vaste medewerkers van dit bedrijfsonderdeel hebben de status van BOA-plus. Naast de Wet Personenvervoer zijn zij bevoegd m.b.t. een aantal relevante artikelen van het Wetboek van Strafrecht en de plaatselijke APV. Bij deze medewerkers ligt het accent op handhaving van de bedrijfsorde en noodhulp bij incidenten. Bij constatering van strafbare feiten worden de medewerkers geacht tot aanhouding over te gaan. Daarnaast werkt OV-zorg met zogeheten combifunctionarissen. Dat zijn bestuurders/chauffeurs om het kwartaal 'kaartcontroles doen' in plaats van het vervoermiddel rijden..

Met *problemen* op een bepaalde lijn van het openbaar vervoer wordt in principe de gebiedsgebonden politiefunctionaris belast. Wel vindt vaak overleg plaats met het Ondersteuningsteam Vervoer (OTV), een onderdeel van het regiokorps, om te kijken wat hun mogelijke bijdrage zou kunnen zijn aan de afhandeling van een probleem. Dit team heeft als taak het toezicht houden en controleren in het openbaar vervoer binnen de regio en houdt zich bezig met de volgende werkzaamheden:

- Preventief toezicht op bedrijfs/openbare orde aspecten in het werkgebied van het GVB-metrobedrijf en in het bijzonder op risicolocaties.
- Pro- en reactief optreden bij (dreigende) overlast en conflictsituaties.
- Reactief optreden bij constatering van strafbare feiten; ondersteunen van medewerkers van het GVB-metrobedrijf die zijn belast met veiligheidstaken. Het OTV helpt het GVB bij ondersteuning van de kaartcontroleurs, toegangscontroles en activiteiten die de mogelijkheden van het GVB personeel te boven gaan.

In deze hoedanigheden is het team overigens *niet* betrokken bij noodhulp en de daaruit voortvloeiende incidentenafhandeling.

Registratie

Het CCV maakt van elke melding een registratie aan in het incidentenregistratiesysteem. De registratie vanuit de CCV wordt later door de assistentie-eenheid die ter plaatse is geweest aangevuld. Bij ernstige incidenten wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat wordt overgedragen aan de politie. Meldingen aan het CCV waarbij geen personeel betrokken is, zijn er overigens maar weinig. Deze incidenten gebeuren vermoedelijk uit het zicht van het GVB-personeel.

Het doel van de bestaande incidentenregistratie van het GVB is het in kaart brengen van 'overlastgevende zaken' voor het personeel, zodat gericht extra (toezichthoudend) personeel kan worden ingezet. Per 1 januari 2003 is vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan alle vervoerbedrijven het verzoek gericht om over te gaan tot invoering van een landelijke vergelijkbare incidentenregistratie. Het nieuwe registratiesysteem heeft een format voor het registreren van incidenten gericht tegen personeel. Daarnaast bestaat er een optie in het systeem om incidenten gericht tegen reizigers, op vergelijkbare wijze, te registreren. Het GVB beoogt dit landelijke systeem nog voor het eind van dit jaar in Amsterdam te hebben ingevoerd¹⁹.

Om uit registratiesystemen van de politiekorpsen informatie over incidenten in het openbaar vervoer te halen is zo goed als onmogelijk. In X-pol kan bijvoorbeeld wel op plaats-/buurt-/straatnaam of huisnummer worden geregistreerd, maar niet in termen van openbaar vervoerlijnen of trajecten. Dit betekent dat in Amsterdam incidenten die zich voordoen op één van de trajecten geregistreerd worden onder de noemer Amsterdam CS.

Noot 19 Het GVB ontwikkelt momenteel een monitor 'schoon-heel-veilig', waar de incidentenregistratie op termijn onderdeel van zal uitmaken. Daarnaast wordt er geregistreerd op de eindpunten van de routes. Hier worden de incidenten geregistreerd die de bestuurder heeft meegemaakt, maar waarbij geen assistentie noodzakelijk was, b.v. spugen. Eind 2003 wordt ook dit type meldingen opgenomen in het incidentenregistratiesysteem. Tot slot houdt de Dienst Service en Veiligheid in een apart systeem bij hoe groot de personele inzet is, op welke lijnen gecontroleerd wordt, hoeveel en welke afdoeningen gegeven zijn en hoeveel passagiers worden gecontroleerd. Dit systeem wordt gevoed door ingevulde taakformulieren van de controleurs.

8.3.2 Stadsvervoer Dordrecht (SVD)

Betrokkenheid bij afhandeling geweld: Stadsvervoer Dordrecht (SVD)

Het SVD is verantwoordelijk voor het vervoer per bus en veer binnen de stadsgrenzen van Dordrecht. De SVD is een dochterbedrijf van de Haagse Tramweg Maatschappij (HTM). Bij de SVD beschikt zo'n 20% van de chauffeurs over een BOA-status. Zij werken als combifunctionarissen en wijden, naast hun chauffeurswerkzaamheden, een deel van hun tijd aan toezicht en controle.

Voor wat betreft de meldkamer maakt de SVD gebruik van de faciliteiten van het moederbedrijf. Meldingen over geweldsincidenten gebeuren meestal via een noodoproep over de 'combofoon'. Een noodoproep heeft bij de Centrale Verkeersleiding (CVL) absolute voorrang. Bij de CVL treedt dan een standaardprotocol in werking. Daarnaast maken de chauffeurs over de mobiele telefoon gebruik van een 'code 80' die synoniem is aan het gebruik van geweld. Zowel in het geval van een noodoproep als een 'code 80' wordt door de Centrale Verkeersleiding meteen tot handelen overgegaan.

Sinds 1 januari 2003 worden incidenten door personeel in eerste instantie gemeld bij de dienstdoende dienstleider. Alleen wanneer deze bezet blijkt, zoekt de chauffeur contact met de meldkamer. De dienstleider is verantwoordelijk voor de eerstelijns opvang en afhandeling van incidenten. Hij of zij komt direct ter plaatse bij een incident. Wanneer bekend is dat er geweld in het spel is, verbaal of fysiek, wordt in alle gevallen meteen assistentie aangevraagd bij de politie. Zowel de dienstleider als de CVL kunnen assistentie aanvragen. De afspraak is dat de melding dan voorrang krijgt boven andere meldingen.

Betrokkenheid bij afhandeling geweld: Regiopolitie

De SVD beschikt sinds ongeveer een jaar over twee directe lijnen met de meldkamer van de politie (inkomend en uitgaand). Deze lijnen worden door de SVD gebruikt bij een geweldsituatie met een chauffeur, passagier of controleur. Dit is eigenlijk de enige concrete afspraak die er is tussen de SVD en de politie. In alle andere gevallen wordt gewoon via de twee landelijke toegangsnummers contact gezocht met de politie. Aan verdere afspraken met de politie heeft men bij het SVD geen behoefte.

Binnen het regiokorps bestaat er geen apart bedrijfsonderdeel dat zich bezig houdt met het openbaar vervoer. Bij problemen op een bepaalde lijn wordt de gebiedsgebonden politiefunctionaris ingezet.

Registratie

Sinds de invoering van het nieuwe registratiesysteem registreert de dienstleider van het SVD maandelijks alle incidenten die hebben plaatsgevonden in een spreadsheet. De dienstleider registreert overigens alleen die incidenten die betrekking hebben op het personeel. Incidenten die betrekking hebben op de reizigers worden niet opgenomen in het spreadsheet.

8.3.3 Nederlandse Spoorwegen (NS)

Betrokkenheid bij afhandeling geweld: NS

Op het moment dat een conducteur of lid van een PBT-team op de trein te maken heeft met agressie of geweld, hetzij gericht tegen zichzelf of een collega, hetzij tegen een reiziger, dan neemt deze via de portofoon contact op met collega's op de trein en de machinist. Als het niet mogelijk is om het

incident op te lossen dan wordt via de mobiele telefoon contact gezocht met de centrale meldkamer van de KLPD, waaronder ook de spoorwegpolitie valt.

Betrokkenheid bij afhandeling geweld: spoorwegpolitie

De meldkamer schakelt bij een incident de dichtstbijzijnde eenheid van de spoorwegpolitie in. Deze eenheid wordt naar het station gestuurd waar men de trein in kwestie kan opvangen en/of laat men de trein stoppen op een station waar spoorwegpolitie aanwezig is. Als het niet mogelijk is om op korte termijn spoorwegpolitie ter plaatse te hebben, wordt de regionale politie ingeschakeld. Bij incidenten wordt gebruik gemaakt van vooraf opgestelde protocollen. Deze protocollen schrijven niet alleen voor hoe de spoorwegpolitie zelf behoort te handelen maar er wordt ook in aangegeven welke andere actoren gewaarschuwd dienen te worden en welke acties deze zullen ondernemen. Op dit moment komt bij ongeveer 85% van de meldingen van het NS personeel over agressie en /of geweld de spoorwegpolitie ter plaatse en bij de overige 15% de regionale politie.

De spoorwegpolitie dient de fysieke veiligheid van reizigers te garanderen en het verkeer in goede banen te leiden. Daartoe houdt zij zich bijvoorbeeld bezig met noodhulp, surveillance op en rond de stations, spoorwegongevallen, valse en vervalste vervoerbewijzen en ontsporingen. Er werken op dit moment zo'n 450 mensen bij de spoorwegpolitie²⁰. Het personeel van de spoorwegpolitie is verdeeld over negen geografische units van waaruit geopereerd wordt. Daarnaast zijn er regionale steunpunten. De spoorwegpolitie is lange tijd onderdeel geweest van de NS maar hoort al enige jaren bij het KLPD.

Tussen NS en spoorwegpolitie zijn duidelijke afspraken gemaakt over wat men van elkaar verwacht. Hiertoe is een zogenaamde 'werkwijzer' opgesteld, waarin per type incident wordt aangegeven welke stappen genomen dienen te worden en wie daarvoor verantwoordelijk is. Er lijkt dus geen discussie nodig over taken en verantwoordelijkheden tussen spoorwegpolitie en NS. Het dienstjaarplan van de spoorwegpolitie wordt bijvoorbeeld in overleg met de NS opgesteld en waar nodig op uitvoerend niveau bijgeschaafd. Wel hebben de beide partijen moeten wennen aan de nieuwe samenwerkingsrelatie: de NS heeft immers geen directe zeggenschap meer over de spoorwegpolitie. Om tot een goede uitvoering van haar taak te komen, is de spoorwegpolitie echter wel aangewezen op de NS en vandaar dat een goede relatie noodzakelijk is.

Niettemin ontbreken bepaalde afspraken op dit moment. Over de inzet van de spoorwegpolitie bestonden er vroeger bijvoorbeeld duidelijke afspraken over prioriteitgevallen en aanrijtijden. Sinds de verzelfstandiging van de spoorwegpolitie bestaan er op dit punt geen afspraken meer en is er ook geen inzicht meer in de aanrijtijden.

Betrokkenheid bij afhandeling geweld: regiokorpsen

Als, zoals al eerder werd vermeld, de spoorwegpolitie niet op tijd aanwezig kan zijn op de plaats van een incident dan wordt de regionale politie ingeschakeld. Omdat er 25 regionale politiekorpsen zijn in den lande vraagt dat om een goede afstemming. Een landelijk kader ontbreekt echter tot dusverre. Enige tijd geleden is dan ook een overleg opgestart om te komen tot een 'Nationaal Veiligheidsarrangement'.

Noot 20 In 2000 nam de toenmalige minister van Verkeer en waterstaat zich voor om de spoorwegpolitie met 200 man uit te breiden. Deze uitbreiding is nog niet gerealiseerd.

De werkwijzer die in overleg tussen de NS en spoorwegpolitie is opgesteld is weinig bekend bij de regionale korpsen. Daarover is onvoldoende gecommuniceerd door de KLPD, die voor de NS de schakel vormt met de regionale korpsen.

Op lokaal niveau is er de laatste jaren sprake van een geïntensiverde samenwerking met de veiligheidspartners, mede waardoor er steeds meer decentrale arrangementen worden opgesteld. Bij die stations (en omgeving) waar op grond van decentrale arrangementen met gemeenten particuliere beveiliging en/of stadswachten worden ingezet, worden werkafspraken apart vastgelegd. In Amsterdam vindt bijvoorbeeld op wekelijkse basis (werk)overleg plaats tussen het OTV team van de politie, GVB, NS en Dienst Stadstoezicht. Tijdens dit overleg worden de inzet en de resultaten van de voorafgaande week besproken. Aansluitend wordt de actuele informatie besproken en worden er keuzes gemaakt voor de inzet van de aankomende week.

Wat betreft de samenwerking van de spoorwegpolitie met de regionale korpsen en andere actoren zoals gemeenten is er dus veelal sprake van lokaal beleid waarbij tot passende afspraken of specifieke convenanten wordt gekomen. De inzet van het VVC-team (Veel Voorkomende Criminaliteit) op de Schiphollijn is bijvoorbeeld zo'n uitwerking van lokale afspraken. Niettemin vormt – op andere plekken – het terugvallen op de regionale politie vaak een probleem. De politieregio's zijn autonoom, hanteren hun eigen prioriteiten en kampen soms met een gebrek aan capaciteit. Daardoor komt het bij incidenten op de trein veelvuldig voor dat geen gevolg wordt gegeven aan een oproep tot ondersteuning. Ook de inzet van de regionale politie op stations laat soms te wensen over. Gemeenten zien volgens de NS nog te weinig in dat het oplossen van problemen op stations niet alleen een taak is voor de NS maar ook voor gemeente en regionale politie.

Registratie

Als NS medewerkers worden geconfronteerd met agressie of geweld dan maken zij melding van het incident in de zogeheten agressiemodule van de Railpocket. De melding komt zowel binnen in het centrale landelijke registratiesysteem van de NS als bij de manager van betrokkene. Er zijn weinig meldingen van agressie en/of geweld tussen reizigers onderling.

Meldingen en aangiften die binnenkomen bij de spoorwegpolitie worden vastgelegd in BPS. Daarvoor stelt de spoorwegpolitie per incident een meldkaart op, waar o.a. het tijdstip van het incident op wordt vermeldt. De functionaris ter plaatste vult naderhand de kaart aan waarbij, naast regulier in BPS te registreren gegevens, onder andere het treinnummer en de locatie van het incident worden vermeld. De geregistreerde informatie is echter niet volledig. Relevante gegevens zoals het type trein (stoptrein, sneltrein, intercity of internationale trein) en de aanrijtijd, worden bijvoorbeeld niet consequent, noch eenduidig vastgelegd.

Een ander probleem met de registratie is dat men nog niet in staat is analyses uit te voeren op de beschikbare gegevens. Om gegevens vanuit het BPS te ontsluiten en geschikt te maken voor managementinformatie, is het programma GIDS ontwikkeld. De spoorwegpolitie heeft tot dusverre nog geen beschikking over een eigen versie van GIDS. Dat gebeurt binnenkort. Daarnaast is de gegevensuitwisseling met de NS is nog niet op orde waardoor ook de NS geen analyses kan uitvoeren op de gegevens van de spoorwegpolitie. Op termijn is het de bedoeling dat de NS op eigen gelegenheid per station veiligheidsgegevens uit GIDS zal kunnen opvragen en analyseren.

8.4 Conclusies

Het onderzoek naar de afhandeling van geweld door de politie en openbaar vervoer bedrijven was verkennend van aard en beperkte zich tot een drietal vervoerbedrijven binnen en rond een tweetal steden. Daarmee kunnen de resultaten niet worden gegeneraliseerd naar de situatie in heel Nederland.

Geweld in het verkeer

Van een geweldsmelding in het verkeer wordt niet anders kennisgenomen door het regiokorps dan van andere geweldsmeldingen. De afhandeling gebeurt via een noodhulpeenheid. Als het incident op de snelweg plaats vindt dan vindt de afhandeling plaats via de Dienst Verkeerspolitie van de KLPD. Bij een regiogrensoverschrijdende calamiteit of incident is de werkwijze dat de startplaats van het incident bepaalt welke meldkamer betrokken is en de zaak afhandelt. Uit het onderzoek is niet gebleken dat geweldsincidenten in het verkeer als zodanig herkenbaar zijn binnen de registratiesystemen van de politie. Over de omvang van de problematiek kan op grond van politiecijfers dus weinig worden gezegd.

Geweld in het openbaar vervoer

Binnen de registraties van de openbaar vervoerbedrijven betreft het merendeel van de incidenten geweld tegen personeel. Geweld tegen burgers vindt vaak plaats buiten het gezichtsveld van OV-functionarissen. Via deze bron is de omvang van geweld tegen reizigers dus niet vast te stellen. Overigens voeren de openbaarvervoerbedrijven wel (jaarlijks) onderzoek uit onder de eigen reizigers, zowel naar objectieve veiligheid als naar de veiligheidsbeleving.

Ook de politieregistratie is beperkt als het gaat om de herkenbaarheid van geweldsincidenten in het openbaar vervoer. Het domein openbaar vervoer bestaat binnen de registraties niet. Daarnaast zijn de mogelijkheden voor het registreren van een exacte locatie ontoereikend om gegevens over een bepaalde tram-, bus- of metrolijn, of een traject daarbinnen, vast te leggen.

Voor de samenwerking bij geweldsincidenten met de 25 *regiokorpsen* ontbreekt een landelijk kader. Wel wordt rond de veiligheid op bepaalde stations of bepaalde risicotrajecten steeds vaker lokale convenanten opgesteld, waarbij niet alleen regiokorpsen, maar ook gemeenten bij zijn betrokken. Door verschillende factoren wordt door de regiokorpsen (op andere plekken) evenwel te weinig ondersteuning geboden bij geweldsincidenten, in treinen en op stations. Ook de samenwerking met gemeenten in deze is volgens de NS voor verbetering en intensivering vatbaar.

Geweld tegen reizigers in en rond treinen en stations is door middel van registratiesystemen van de NS nauwelijks te achterhalen. Dit lukt ook niet via de registratiesystemen van regiokorpsen. Het registratiesysteem van de spoorwegpolitie biedt daarvoor wellicht beperkte mogelijkheden, maar dit systeem kan tot op heden nog niet worden ontsloten voor het genereren van dergelijke informatie.

9 Conclusies

Wat is de aard en omvang van het aan mobiliteit gerelateerde geweld?

In dit onderzoek werd aan bijna 30.000 Nederlanders van 18 jaar of ouder een beperkt aantal vragen gesteld over hun ervaringen met geweld in het verkeer en het openbaar vervoer.

Over de periode van één jaar tijd werd in totaal bijna een kwart van hen het slachtoffer van één of meerdere incidenten in het verkeer of het openbaar vervoer. In totaal werd 23% van de onderzoeksgroep, die onderweg was ergens naar toe, het slachtoffer van bedreiging. Een veel beperkter deel werd onderweg het slachtoffer van mishandeling (3%) of beroving (1%). Uit deze cijfers kan worden opgemaakt dat het verkeer en het openbaar vervoer wel degelijk hot spots van (agressie en) geweld zijn.

Hoewel geweld - en niet agressie - het onderwerp was van dit onderzoek, zijn er sterke aanwijzingen dat de gevonden resultaten niet uitsluitend verwijzen naar geweldsincidenten, maar daarnaast ook naar incidenten die onder de bredere noemer van agressie geschaard moeten worden. De gevonden slachtofferpercentages liggen namelijk voor zowel het verkeer als het openbaar vervoer erg hoog en bedragen het drie- à viervoudige van de - algemene - slachtofferpercentages uit de politiemonitor.

Eén van de meest plausibele verklaringen daarvoor is dat geweld, zeker waar het het verkeer betreft, een fenomeen is waaraan iedereen zijn eigen interpretatie geeft: wat voor de één agressie is,ervaart een ander als geweld. De overgang van agressie naar geweld is dan ook vaag. Eén van de vormen van geweld, waar in dit onderzoek naar is gevraagd, is 'bedreigingen'. Bij bedreiging is meestal geen sprake van fysiek geweld, maar is in ieder geval wel sprake van 'verbaal' geweld. Maar waar nu de grens ligt tussen verbale agressie, bijvoorbeeld op het moment dat iemand wordt uitgescholden, en bedreiging, ofwel verbaal geweld, bijvoorbeeld wanneer iemand in elkaar dreigt te worden geslagen, blijkt lastig aan te geven.

Uit de groep van ongeveer 6000 respondenten die aangaven het jaar daarvoor geconfronteerd te zijn geweest met geweld in het verkeer of het openbaar vervoer werd een (tweede) steekproef getrokken van ruim 300 respondenten. Bij deze personen werden ingegaan op het meest recente incident. Tijdens dit vervolgonderzoek bleek dat een deel van de geselecteerde respondenten buiten beschouwing moest worden gelaten. In een aanzienlijk aantal gevallen bleek er namelijk sprake te zijn geweest van bijvoorbeeld agressief verkeersgedrag, zonder dat er daadwerkelijk geweld of dreiging van geweld in het spel was. Ook deze bevinding bevestigt het idee dat de hiervoor vermelde resultaten niet alleen betrekking hebben op geweld maar ook op ervaringen met agressie onderweg.

Het afwijkende resultaat is daarnaast vermoedelijk 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. De naar verhouding jonge leeftijd van de onderzoeksgroep is daarbij het meest relevant, aangezien de risico's op een confrontatie met geweld onderweg groter blijken naarmate men jonger is.

Bij ruim de helft van de incidenten, die wel in het vervolgonderzoek werden betrokken, is uitsluitend sprake van verbaal geweld; in een derde van de gevallen gaat het om een combinatie van fysiek en verbaal geweld. Het dreigen met of het gebruik van een wapen speelt in minder dan één op de tien geweldsincidenten onderweg. Eén op de tien slachtoffers loopt lichamelijk letsel op als gevolg van het incident in het verkeer of het openbaar vervoer.

Afbakening van het onderwerp is in dit onderzoek dus gecompliceerd gebleken. Niettemin geven de cijfers een indicatie van wat de respondenten zelf als geweld ervaren in het verkeer en het openbaar vervoer.

Mobiliteit van Nederlanders

Het is daarbij lastig gebleken om door middel van een beperkt aantal vragen een helder beeld te krijgen van de wijze waarop Nederlanders zich verplaatsen. In het onderzoek is aan respondenten gevraagd naar de twee middelen van vervoer waarin of waarmee zij dagelijks de meeste tijd doorbrengen. Daarnaast is de slachtoffers gevraagd naar de wijze waarop zij zich verplaatsen op het moment dat zij geconfronteerd werden met een geweldsincident. Dit is in één derde van de gevallen een ander vervoermiddel dan de twee hoofdmiddelen van vervoer.

Wat zijn de meest risicovolle vervoersscenario's en vervoermiddelen?

De slachtofferpercentages liggen bij openbaar vervoer reizigers het hoogst. 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 bepaalde vervoermiddelen. Uit het onderzoek blijkt dat de tram, bus en de trein daarbij de meest risicovolle vervoermiddelen zijn.

In het onderzoek is nagegaan in hoeverre er verschillende risicoprofielen zijn bij de drie vormen van geweld die in het onderzoek centraal staan:

Bedreiging is in sterkere mate een grootstedelijk probleem dan een probleem dat gerelateerd is aan specifieke typen vervoermiddelen. Naast stedelijkheid en de wijze van verplaatsing hangen echter ook andere onderzochte factoren samen met de hoogte van het slachtofferschap van bedreiging onderweg. Samenvattend kan worden gesteld dat jonge mannen, in zeer sterk verstedelijkte gebieden, gebruik makend van de trein, bus, tram, auto (als bestuurder) of motor, het grootste risico lopen om slachtoffer te worden van bedreigingen.

Mishandeling is daarentegen juist in sterkere mate gerelateerd aan bepaalde wijzen van verplaatsing dan aan het kenmerk verstedelijking. Nederlanders die onderweg zijn van A naar B lopen een groter risico op mishandeling in de bus, trein, op de bromfiets, in de tram, op de motor of als passagier in een

auto, met name wanneer het jonge mannen betreft, in zeer sterk verstedelijkte gebieden.

Beroving is een probleem dat niet alleen in de tram, bus en trein, maar ook in de metro speelt en bij bromfietzers. Daarnaast geldt dat naarmate mensen in een meer verstedelijkt gebied wonen, zij een groter risico lopen om hier het slachtoffer van te worden.

Voor het verdiepende onderzoek is een steekproef getrokken uit de groep slachtoffers. Uit een nadere analyse blijkt dat ook lopen tot één van de meer risicovolle wijzen van verplaatsing moet worden gerekend.

Welk deel van het aan mobiliteit gerelateerde geweld wordt gemeld bij de politie?

Na afloop van de gebeurtenis werd door ca. één op de zes geënquêteerde slachtoffers aangifte gedaan van het incident. Dit aangiftepercentage komt overeen met de aangiftebereidheid in de politiemonitor bevolking 2003, waar dit landelijk op 15% ligt. Respondenten die aangifte deden zijn vooral te vinden onder:

- degenen die lichamelijk letsel hadden opgelopen; (30% doet aangifte), maar met name het letsel waar medische hulp voor werd gezocht (85%-100%);
- slachtoffers van beroving (87%);
- slachtoffers die geconfronteerd waren met een combinatie van verbaal en fysiek geweld (22,5%).

Knelpunten bij het in actie komen en bij de samenwerking tussen verschillende politieonderdelen

Bij het in actie komen van de politie naar aanleiding van geweld in het verkeer zijn in het verkennende deelonderzoek dat in twee steden is uitgevoerd geen knelpunten naar voren gekomen. Incidenten worden in principe afgehandeld binnen de basispolitiezorg, en in ernstiger gevallen door een noodhulpeenheid. Incidenten die zich voordoen op of rond snelwegen worden afgehandeld door de Verkeersdienst van de KLPD. Er is de laatste jaren binnen de politie overigens wel specifieke aandacht voor *agressie* in het verkeer, volgens de literatuur de voorbode van geweld in het verkeer. Zo zijn er in verschillende korpsen meldpunten, waarbij hetzij politiefunctionarissen, hetzij burgers melding kunnen doen van 'hufterig' verkeersgedrag of van agressie in het verkeer. De exacte opbrengsten van dergelijke meldpunten en de wijze waarop de meldingen worden afgehandeld is binnen dit onderzoek niet nagegaan.

Binnen de meeste korpsen bestaan er evenmin onderdelen die zich in het bijzonder richten op het openbaar vervoer. Ook voor de afhandeling van geweldsincidenten in het stadsvervoer zijn binnen de politie dus in eerste instantie functionarissen uit de basispolitiezorg verantwoordelijk en in tweede instantie noodhulpeenheden uit de regiokorpsen. Binnen het korps Amsterdam-Amstelland bestaat er overigens wel een Ondersteuningsteam Vervoer, maar dat team is *niet* betrokken bij noodhulp en de daaruit voortvloeiende incidentenafhandeling.

Betrokkenheid bij de afhandeling van geweldsincidenten op en rond het spoor ligt binnen de politie in eerste instantie bij de spoorwegpolitie en in tweede instantie bij de regiopolitie. De wijze van samenwerking tussen spoorwegpolitie en regiokorpsen is niet landelijk vastgelegd. Er lijken wel degelijk mogelijkheden voor verbetering te zijn, aangezien bijvoorbeeld de regiokorpsen niet altijd gehoor (kunnen) geven aan oproepen ter ondersteuning op en rond het spoor.

Knelpunten bij het in actie komen en bij de samenwerking tussen politie en vervoerbedrijven

De twee stadsvervoerbedrijven die in het onderzoek zijn betrokken zijn positief over de samenwerking met de politie bij de afhandeling van agressie en geweld in het openbaar vervoer. Overigens worden incidenten in eerste instantie binnen de vervoerbedrijven zelf afgehandeld. Op welk moment wel wordt overgegaan tot het inschakelen van de politie is niet helder.

Geweld op en rond stations en in treinen wordt eveneens in eerste instantie afgehandeld binnen de NS zelf, door een conducteur, of lid van een PBT-team. In tweede instantie wordt de spoorwegpolitie respectievelijk de regiopolitie opgeroepen. Tussen de NS en de spoorwegpolitie zijn een aantal afspraken, sinds de 'verhuizing' van de spoorwegpolitie van de NS naar de KLPD, schriftelijk vastgelegd in een werkwijzer. Op een aantal punten kan de samenwerking nog worden verbeterd. Een knelpunt bij de afhandeling van incidenten is bijvoorbeeld dat de spoorwegpolitie slechts vanuit een negental locaties opereert, waardoor deze niet overal snel ter plaatse kan zijn. Ook is de spoorwegpolitie tot op heden krap bemenst. Uitbreiding van deze dienst met ca. 200 man staat echter op stapel.

De regiopolitie komt ter plaatse wanneer de spoorwegpolitie dat niet tijdig lukt. De samenwerking tussen NS, spoorwegpolitie en regiokorpsen is echter niet optimaal. Ondersteuning door regiokorpsen blijft namelijk soms achterwege en ook de inzet op stations vormt vaak geen prioriteit. Er is dan ook geen landelijk kader waarin afspraken tussen de drie partijen zijn vastgelegd. Overigens wordt daar momenteel wel aan gewerkt. Aangezien de spoorwegpolitie niet in een hiërarchische positie verkeert in relatie tot de regiopolitie, maar de eerste tegelijkertijd een 'schakel' vormt tussen de NS en de regiopolitie, lijkt de spoorwegpolitie in deze 'driehoek' van verantwoordelijkheden in een lastige situatie te verkeren. Op lokaal niveau, rond bepaalde stations of op risicotrajecten, worden de laatste jaren overigens regelmatig afspraken tussen betrokken actoren, waaronder ook gemeenten, vastgelegd in veiligheidsconvenanten.

Tekortkomingen in de registratie bij de politie

Geweldsincidenten in het verkeer zijn niet als zodanig herkenbaar binnen de registratiesystemen van de politie. Over de omvang van de problematiek kan op grond van politiecijfers dus weinig worden gezegd.

De politieregistratie is ook beperkt als het gaat om de herkenbaarheid van geweldsincidenten in het openbaar vervoer. Het domein openbaar vervoer bestaat binnen de registraties niet. Daarnaast zijn de mogelijkheden voor het registreren van een exacte locatie ontoereikend wanneer het gaat om het vastleggen van gegevens over een bepaalde tram-, bus- of metrolijn, of binnen een bepaald traject.

Aanleidingen voor geweld onderweg

Uit het onderzoek is gebleken dat het gros van de onderzochte incidenten niet aan het begin van het afgelegde traject plaats vindt of aan het einde, maar ergens daartussen in: echt onderweg dus.

Mensen die een deel van het traject afleggen in het openbaar vervoer maken vaak *opeenvolgend* gebruik van verschillende middelen van vervoer. Zij lopen of fietsen bijvoorbeeld eerst naar een halte c.q. een station, waarna zij instappen in het openbaar vervoer en bij de halte c.q. het station van aankomst vervolgen zij hun weg naar de plek van bestemming door nogmaals een stuk te lopen, te fietsen of gebruik te maken van een ander middel van vervoer. Daarom is in het onderzoek nagegaan of de incidenten zich juist voordoen op dergelijke zogeheten 'knooppunten', dat wil zeggen die locaties waarbij wordt overgegaan van het ene middel naar het andere middel van vervoer. Dit blijkt niet het geval te zijn: de meeste incidenten vinden plaats *tijdens* het specifieke vervoer en niet op het moment van ingebruikname ervan of aan het einde.

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 van agressie en geweld, 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.

Rol van de betrokkenen in het verloop van het geweld

Tijdens het onderzoek is nagegaan in hoeverre respondenten zelf probeerden invloed uit te oefenen op de situatie die was ontstaan, in hoeverre omstanders dat deden en in hoeverre er op enig moment functionarissen ter plekke waren die ingrepen in de situatie. Het blijkt dat acht van de tien respondenten op wat voor wijze dan ook heeft geprobeerd om het gedrag van de dader te beïnvloeden.

Omstanders waren in een groot aantal van de incidenten eveneens aanwezig. Van hen bemoeide ongeveer eenderde zich met de uit de hand gelopen situatie.

Het lijkt wel degelijk zin te hebben om te proberen om het verloop van de incidenten te beïnvloeden. Vier van de tien slachtoffers die zichzelf actief hebben geweerd, of dat nu was door middel van argumenten of met fysiek verweer, geeft aan dat dit (ten dele) succes had. Daar waar omstanders probeerden om tussenbeiden te komen had dat in ten minste de helft van alle beschreven situaties effect, een enkele keer doordat de dader werd opgepakt, maar meestal doordat de dader op hield of weg ging.

In een minderheid van de situaties waren er functionarissen aanwezig of kwamen die later ter plekke. Opvallend genoeg greep van deze functionarissen slechts de helft in bij de ontstane situatie. Dit terwijl het ingrijpen door functionarissen in 7 van de 8 beschreven situaties succesvol is geweest.

Gevolgen van het geweld

Terwijl één op de tien respondenten lichamelijk letsel oploopt bij de incidenten die zich voordoen onderweg, hebben de incidenten bij 5% à 10% van de respondenten ernstige en langdurige psychische problemen tot gevolg.

Ongeveer eenderde van de respondenten wijzigt zijn reisgedrag als gevolg van het incident waarmee zij zijn geconfronteerd. Het gewijzigde reisgedrag uit zich hetzij in het treffen van maatregelen om de eigen veiligheid te vergroten (28%) hetzij in vormen van vermijdingsgedrag (18%). Niet iedereen voert in even grote mate aanpassingen in het reisgedrag door. In het westen van het land, onder vrouwen en onder degenen die psychische gevolgen ondervinden van de incidenten is het percentage dat dit doet het grootst.

Meer dan de helft van de respondenten denkt een volgende keer, in een vergelijkbare situatie hetzelfde te zullen reageren. Ruim een kwart van de respondenten denkt echter met zo'n situatie in de toekomst gedeeltelijk anders te zullen om gaan. Minder dan 5% zal een volgende keer volledig anders reageren. De geneigdheid het eigen gedrag in een vergelijkbare situatie te herzien blijkt samen te hangen met een drietal factoren: of er sprake is geweest van lichamelijk letsel, van geestelijk letsel en het al dan niet wijzigen van het reisgedrag.

10 Aanbevelingen

Naast wonen, werken en recreëren vormt het *verkeer en openbaar vervoer* een domein waar in Nederland gemiddeld één werkdag per week mee gemoeid gaat. Nederland duurzaam beschermen tegen water en zorgen voor veilige verbindingen van internationale kwaliteit', luidt de missie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bij veilige verbindingen denkt iedereen dan in de eerste plaats aan verkeersveiligheid, maar er blijkt ook qua andere soorten veiligheid wel iets aan de hand bij die verbindingen. Uit dit onderzoek blijkt dat het onderzochte domein van verkeer en vervoer ook een hot spot van (agressie en) geweld is.

Preventie

Binnen het verkeer en vervoer lijkt daarbij het grootste risico op geweld in het openbaar vervoer te liggen. In die sector is de vraag naar maatregelen dus het meest prangend. De resultaten van dit onderzoek bieden daarvoor een aantal aanknopingspunten. Uit het deelonderzoek naar de afhandeling van geweld door politie en openbaar vervoerbedrijven blijkt bijvoorbeeld 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 effectiviteit van de diverse vormen van toezicht die door de vervoerbedrijven worden ingezet te evalueren.

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

Uit het onderzoek blijkt dat verweer door het slachtoffer tegen de dader, maar met name ingrijpen in de uit de hand gelopen situatie door omstanders en door verschillende typen functionarissen zoals personeel van openbaar vervoerbedrijven, toezichthouders en politie succes heeft. Dit thema moet nader worden onderzocht, aangezien de absolute aantallen over dit onderwerp in het onderhavige onderzoek laag zijn. Vervolgonderzoek zou dan vooral licht moeten werpen op de *wijze* van verweer door het slachtoffer en de wijze van ingrijpen door omstanders die het meest succesvol is. Wellicht nopen de resultaten van een dergelijk onderzoek tot het wijzigen van de boodschap die thans door de overheid aan omstanders wordt gepropageerd: *"grijp niet in, maar bel de politie"*.

Van geheel andere aard is de bevinding dat slachtoffers zichzelf een zeer beperkte rol toedichten in het ontstaan van geweldsincidenten. Bij hen zelf was er bijvoorbeeld geen drank- en/of drugsgebruik in het spel of sprake 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 daar meer helderheid over bestaat zou gewerkt kunnen worden aan betere voorlichting en betere programma's om (herhaald) slachtofferschap te voorkomen.

Registratie

Waar het de incidentenregistraties van openbaar vervoerbedrijven betreft, blijken deze voornamelijk informatie over incidenten tegen het personeel te bevatten. Dit is heel begrijpelijk, aangezien deze registratie door het personeel zelf wordt bijgehouden. Niettemin blijkt geweld binnen het openbaar vervoer zich wel degelijk te richten tegen reizigers. Om die reden zou binnen de sector, en in samenwerking met betrokken overige partijen, moeten worden nagegaan welke maatregelen kunnen worden getroffen om incidenten tegen reizigers sneller te kunnen herkennen (een signaalsysteem in de voertuigen zelf), beter te kunnen registreren en om de mogelijkheden voor het doen van aangifte te vereenvoudigen.

Ingrijpen bij incidenten

Alhoewel het ingrijpen bij incidenten door functionarissen tot goede resultaten lijkt te leiden, verdient dit onderwerp nadere uitdieping. De resultaten zijn hier namelijk gebaseerd op zeer lage aantallen. Bovendien blijkt uit het thans uitgevoerde onderzoek niet of de ingrijpende toezichthouders of politiefunctionarissen al ter plekke waren tijdens het incident of dat zij later ter plekke kwamen, bijvoorbeeld na een telefoontje naar de politie door een omstander. Als dit laatste het geval is dan ligt het in de lijn der verwachting dat dit aantreden (door een politiefunctionaris) tot resultaat, bijvoorbeeld aanhouding, leidt. Dit ligt anders als het een ander type functionaris betreft.

In het bijzonder is er onderzoek gewenst binnen de openbaar vervoer sector naar de redenen voor toezichthoudend of rijdend personeel om niet in te grijpen in de beschreven situaties. Uit het onderhavige onderzoek blijkt immers dat openbaar vervoer personeel niet consequent ingrijpt. Eén van de mogelijke oorzaken daarvan is dat er onvoldoende back-up is vanuit de politieorganisatie(s). In dit verband zou moeten worden uitgezocht in hoeverre de handhaving binnen het openbaar vervoer effectief wordt toegepast en welke mogelijkheden er zijn voor verbetering.

Overigens is bekend dat er de laatste jaren allerlei convenanten in de maak zijn c.q. in uitvoering tussen de openbaar vervoer sector, politie, KLPD en gemeenten. Onbekend is echter in hoeverre in er ook gerichte maatregelen worden getroffen om met name de veiligheid van reizigers te vergroten, in hoeverre de convenanten functioneren, en welke consequenties de uitvoering van deze convenanten nu werkelijk hebben op de veiligheid.

Daders

Er is momenteel weinig bekend over de daders die betrokken zijn bij geweld in het verkeer en het openbaar vervoer. Nader onderzoek naar bijvoorbeeld veelplegers van geweld in het verkeer en openbaar vervoer is gewenst. Eén lijn is daarbij om de antecedenten na te gaan van een willekeurige steekproef van verdachten uit het registratiesysteem van de politie, HKS. Een andere mogelijkheid is om een meer gerichte steekproef te trekken, voor het verkeer bijvoorbeeld uit de lijst van namen van gemelde personen bij het meldpunt agressie en geweld van het regiokorps Limburg-Zuid, en waar het het geweld in het openbaar vervoer betreft, bijvoorbeeld uit de registraties van de spoorwegpolitie.

Bijlagen

Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording

Onderzoeksvragen

Tijdens het onderzoek stonden de vier volgende vragen centraal:

- Wat is de aard en omvang van het aan mobiliteit gerelateerde geweld?
- Wat zijn de meest risicovolle vervoersscenario's en vervoermiddelen?
- Welk deel van het aan mobiliteit gerelateerde geweld wordt gemeld bij de politie?
- Welke aanleidingen (gedrag en situatie) zijn oorzaak van het geweld?

Methode van onderzoek

De dataverzameling vond plaats door middel van bevraging van leden van het On-Line Panel van Bureau Intomart. Dit internetpanel heeft 45.000 leden. De leden van het panel worden gerekruteerd via gecontroleerd, representatief, telefonisch onderzoek, zodat alle lagen van de Nederlandse bevolking benaderd worden. Alle soorten internetgebruikers, ook degenen die er nauwelijks gebruik van maken - hebben daardoor een even grote kans om in het panel terecht te komen.

De leden van het On-Line panel worden een aantal keren per maand via een e-mail uitgenodigd om mee te werken aan een online onderzoek. Hiertoe klikken zij op een link in de e-mail waardoor automatisch een vragenlijst wordt gestart. Voor hun medewerking wordt over het algemeen een geldelijke beloning verstrekt. Panelleden nemen gemiddeld 4 tot 6 keer per jaar deel aan een onderzoek. Overbelasting van respondenten, dat kan leiden tot ongewenste paneleffecten, wordt daarmee voorkomen.

Het On-Line Panel biedt in toenemende mate een goede voorspeller voor onderzoek onder de Nederlandse bevolking als geheel. Eind 2002 heeft 74% van alle Nederlanders van 12 jaar en ouder de beschikking over Internet, waarvan 65% thuis. Ouderen en mensen met lage inkomens beschikken minder vaak over Internet.

Respons

Voor dit onderzoek werden 35.246 panelleden uitgenodigd van 18 jaar of ouder. Met een deelname van 28.980 respondenten aan het onderzoek komt de respons daarmee te liggen op 82,2%. De samenstelling van de (bruto)onderzoeksgroep staat vermeld in de onderstaande tabellen. De gegevens worden afgezet tegen die van de Nederlandse bevolking als geheel.

Samenstelling (bruto)onderzoeksgroep

Tabel B1.1 Samenstelling onderzoeksgroep naar regio

	steekproef		Nederland	
	abs.	%	abs.	%
West Nederland	13.724	47,6	7.500.417	46,6
Noord Nederland	2.832	9,8	1.685.463	10,5
Oost Nederland	5.951	20,6	3.384.986	21,0
Zuid Nederland	8.328	21,9	3.534.419	21,9
totaal	28.835	100,0	16.105.285	100,0

* CBS gegevens 2002 totale Nederlandse bevolking

De onderzoeksgroep is een goede afspiegeling van de Nederlandse bevolking waar het de geografische spreiding over het land betreft.

Tabel B1.2 Samenstelling onderzoeksgroep naar stedelijkheid

	steekproef		Nederland *	
	abs.	%	abs.	%
zeer sterk stedelijk	5.453	19,1	3.064.360	19,0
sterk stedelijk	8.555	30,0	3.613.620	22,4
matig stedelijk	6.727	23,6	2.807.210	17,4
weinig stedelijk	4.855	17,0	3.199.930	19,9
niet stedelijk	2.888	10,1	3.420.180	21,2
totaal	28.478	100,0	16.105.300	99,9

* CBS gegevens 2002 totale Nederlandse bevolking

In de onderzoeksgroep zijn respondenten uit sterk en matig stedelijke gebieden oververtegenwoordigd en respondenten uit niet stedelijke gebieden ondervertegenwoordigd ten opzichte van de populatie.

Tabel B1.3 Samenstelling onderzoeksgroep naar geslacht

	steekproef		Nederland	
	abs.	%	abs.	%
man	14.908	51,4	7.971.967	49,5
vrouw	14.070	48,6	8.133.318	50,5
totaal	28.978	100,0	16.105.300	100,0

* CBS gegevens 2002 totale Nederlandse bevolking

De steekproef komt goed overeen met de bevolking voor wat betreft het kenmerk sekse.

Tabel B1.4 Samenstelling onderzoeksgroep naar leeftijd

	steekproef		Nederland	
	abs.	%	abs.	%
19 jaar of jonger	1.658	5,7	n.v.t.	n.v.t.
20-39 jaar	14.045	48,5	4.685.727	38,5
40-64 jaar	12.145	41,9	5.280.208	43,4
65-79 jaar	1.110	3,8	1.667.107	13,7
80 jaar of ouder	20	0,1	531.607	4,4
totaal	28.835	100,0	12.164.649	100,0

* CBS gegevens 2002 totale Nederlandse bevolking

Wanneer de groep van 0-19 jarigen uit het overzicht van de Nederlandse bevolking – ter vergelijking – wordt verwijderd (het panel beperkt zich in de jongste categorie immers uitsluitend tot 18- en 19-jarigen), kan worden vastgesteld dat in de onderzoeksgroep, de categorie 20-39-jarigen is oververtegenwoordigd en 65-plussers zijn ondervertegenwoordigd.

Tabel B1.5 Samenstelling onderzoeksgroep naar hoogst genoten schoolopleiding

	steekproef		Nederland	
	abs.	%	abs.	%
lager (beroeps) onderwijs	3.108	10,8	2.959.000	27,2
middelbaar algemeen voortgezet onderwijs	3.592	12,5	1.089.000	10,0
middelbaar beroeps onderwijs	8.015	28,0	3.558.000	32,8
HAVO/VWO	4.430	15,5	710.000	6,5
hoger beroeps- en wetenschappelijk onderwijs	6.954	24,3	1.750.000	16,1
wetenschappelijk onderwijs (doctoraal)	2.548	8,9	794.000	7,3
totaal	28.647	100,0	10.860.000	100,0

* CBS gegevens 2002 totale Nederlandse bevolking 15 jaar en ouder

De onderzoeksgroep die via het internetpanel is geworven is duidelijk hoger opgeleid dan gemiddeld in de Nederlandse bevolking: het percentage met alleen lager (beroeps)onderwijs is naar verhouding ruim een derde van het landelijke percentage en het percentage in de onderzoeksgroep met HAVO/VWO of HBO opleiding. ligt 2,5 keer resp. een half keer zo hoog als landelijk het geval is.

In tabel B6 wordt vermeld in hoeverre de onderzoeksgroep overeenkomt met de populatie als het gaat om de meest gebruikte vervoermiddelen. Daarbij bestaat er overigens inhoudelijk een verschil tussen de cijfers van de beide groepen. De resultaten over Nederlandse bevolking beperken zich namelijk tot de vervoerswijzen bij het woon-werkverkeer. De resultaten van de onderzoeksgroep hebben namelijk betrekking op het vervoer bij de dagelijkse bezigheden in algemene zin. Naast woon-werkverkeer moet daarbij ook worden gedacht aan de middelen van vervoer bij andere 'vervoersmotieven', zoals winkelen/boodschappen doen, het volgen van onderwijs of een cursus, diensten/persoonlijke verzorging, visites en overige vormen van vrije tijdsbesteding.

Tabel B1.6 Panel en populatie naar eerste hoofdmiddel van vervoer (in %)

	panel: dagelijkse bezigheden		populatie*: woon-werkverkeer	
	%		%	
auto (bestuurder)	47,4		50,9	
fiets	25,0		25,9	
lopend	8,1		3,8	
openbaar vervoer	13,3		9,3	
• trein	(6,7)		(4,6)	
• bus/tram/metro	(6,6)		(4,9)	
auto (passagier)	2,8		6,1	
brom-/snorfiets	1,9		2,1	
overig	1,3		1,8	
totaal	100,0		100,0	

*CBS gegevens; statline; peiljaar 2001

De hoofdmiddelen van vervoer van de onderzoeksgroep komen aardig overeen met die van de populatie. Lopen doet de onderzoeksgroep méér dan de populatie en vervoer als passagier in de auto juist weer minder. Deze afwijkingen zijn mogelijk het gevolg van de onderling afwijkende vervoersmotieven van de beide groepen.

Respons vervolgonderzoek

Exact 306 slachtoffers van geweld in het verkeer of het openbaar vervoer werden nader bevraagd over het (meest recente) incident, in een vervolgonderzoek. Daarvoor werden 431 respondenten benaderd uit het totale aantal van 6.864 respondenten waarvan in het hoofdonderzoek was geble-

ken dat zij het slachtoffer waren geworden van bedreiging, mishandeling of beroving in het verkeer of het openbaar vervoer. Met een deelname van 306 respondenten aan het onderzoek komt dat neer op een respons van 71%.

Om te voorkomen dat de ervaringen van reizigers in het openbaar vervoer onderbelicht zouden blijven in het onderzoek betreft de steekproef voor het vervolgonderzoek een quota-steekproef, 50-50 verdeeld over de twee hoofdgroepen van vervoer: verkeer en openbaar vervoer. De quotering vond plaats, op grond van het eerste hoofdmiddel van vervoer van de respondenten. In tabel B1.7 is het resultaat van deze steekproeftrekking te zien.

Tabel B1.7 Samenstelling bruto steekproef naar 1^e hoofdmiddel van vervoer (in %)

	verkeer			ov	
	abs.	%		abs.	%
auto (bestuurder)	84	53,2	trein	77	52,0
auto (passagier)	7	4,4	tram	13	8,8
Fiets	41	25,9	bus	44	29,7
Lopend	17	10,8	metro	14	9,5
bromfiets	6	3,8	-	-	-
Overig	3	1,9	-	-	-
	158	100,0		148	100,0

Na een handmatige check op de kwaliteit van de antwoorden werd besloten een aantal respondenten buiten het onderzoek te houden en resteerde een totaal van 248 respondenten:

- Een aantal respondenten was het slachtoffer geworden van andere dan de door ons bedoelde delicten: vaak ging het om een vorm van verkeers-agressie, zonder dat daarbij geweld of dreiging van geweld in het spel was. Eén respondent was het slachtoffer geworden van aanranding;
- Een aantal respondenten antwoordde 'overig' als vervoermiddel dat men gebruikte op het moment dat het incident plaats vond. Ook zij werden bij de verdere analyses buiten beschouwing gelaten, omdat niet kon worden nagegaan om wat voor vervoermiddelen het ging.
- Een derde selectie vond plaats op grond van het reisdoel en/of de context van het incident: degenen die als bestuurder in het openbaar vervoer aan het werk bij het incident of zij die aangaven niet 'onderweg' te zijn, maar bijvoorbeeld aan het winkelen werden niet betrokken in de analyses.

In onderstaande tabel is de verdeling weergegeven van deze groep over de diverse vervoermiddelen, op grond van vervoermiddel ten tijde van het incident.

Tabel B1.8 Samenstelling netto steekproef naar 1^e hoofdmiddel van vervoer (in %)

	verkeer			openbaar vervoer	
	abs.	%		abs.	%
auto (bestuurder)	76		trein	40	
auto (passagier)	10		tram	16	
Fiets	28		bus	17	
Lopend	38		metro	15	
Bromfiets	7		-		
Overig	1		-		
	160	100		88	100

In tabel B1.9 staat vermeld wat de samenstelling was van de steekproef aan wie een uitgebreide vragenlijst werd voorgelegd over het (laatst) incident.

Tabel B1.9 Type incident naar type vervoer ten tijde van het incident (in aantallen en %)

	verkeer		OV		totaal	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Bedreiging	144	90,0	74	84,1	218	87,9
Mishandeling	12	7,5	10	11,4	22	8,9
Beroving	4	2,5	4	4,5	8	3,2
Totaal	160	100,0	88	100,0	248	100,0

Te zien is dat de groep respondenten die zich ten tijde van het incident in het verkeer bevond bijna twee maal zo groot is als de groep die met het openbaar vervoer reisde.

Verder is te zien dat het in bijna 90% van de incidenten om een bedreiging, ging en in veel mindere mate om mishandeling of beroving.

In de volgende tabel staat vermeld hoe de spreiding is van de drie typen incidenten over de afzonderlijke vervoermiddelen.

Tabel B1.10 Type incident en vervoermiddel ten tijde van het incident (in aantallen)

	auto (bestuurder)	auto (passagier)	fiets	lopend	trein	tram	bus	metro	bromfiets	taxi	Totaal
mishandeling	3	2	2	4	3	0	3	4	0	1	22
bedreiging	73	8	25	31	36	14	13	11	7	0	218
beroving	0	0	1	3	1	2	1	0	0	0	8
Totaal	76	10	28	38	40	16	17	15	7	1	248

De aard van het geweld per type incident staat vermeld in tabel B11.

Tabel B1.11 Aard van het geweld naar type incident (voor correctie) (in %)

	bedreiging n = 218	mishandeling n = 22	beroving n = 8	Totaal N = 248
alleen verbaal geweld	60,6	4,5	25	54,4
alleen fysiek geweld	3,7	9,1	25	4,8
verbaal en fysiek geweld	26,6	86,4	37,5	32,3
anders	9,2	-	12,5	8,5
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0

Uit tabel B11 blijkt dat een aantal incidenten die vallen onder noemer bedreiging mede gepaard gingen met fysiek geweld. Gelet op de – fysieke - aard van het geweld vallen deze type incidenten dan feitelijk in de categorie 'mishandeling'. De op dit punt gecorrigeerde gegevens worden vermeld in het rapport zelf, in hoofdstuk 7.

Bijlage 2 Overige tabellen

Overige tabellen bij hoofdstuk 3

Tabel B2.1 Slachtofferschap van bedreiging naar sekse en leeftijd (in %)

	mannen	vrouwen
19 jaar en jonger	30,0*	23,7*
20-39 jaar	26,9*	22,8*
40-64 jaar	24,4*	20,4*
65 jaar en ouder	17,4*	14,0*

De combinatie van leeftijd en sekse blijkt inderdaad onderscheidend als het gaat om het slachtofferschap van bedreiging in het verkeer of het openbaar vervoer. De hoogte van het slachtofferschap blijkt onder mannen hoger dan onder vrouwen en voor beide seksen geldt dat het zelf-gerapporteerd slachtofferschap lager wordt naarmate de leeftijd vordert.

Tabel B2.2 Slachtofferschap van mishandeling naar sekse en leeftijd (in %)

	mannen	vrouwen
19 jaar en jonger	6,4*	6,0*
20-39 jaar	3,5	2,7
40-64 jaar	3,3	2,7
65 jaar en ouder	3,0	2,9

Het patroon is afwijkend als het gaat om mishandeling in het verkeer en het OV. Hier blijkt het slachtofferschap onder beide seksen even hoog. In bovenstaande tabel wijkt alleen de jongste leeftijdscategorie af van de rest. Het slachtofferschap van mishandeling in het verkeer of openbaar vervoer blijkt onder mannen en vrouwen van 19 jaar of jonger grofweg twee maal zo hoog als het slachtofferschap onder de rest van de bevolking.

Tabel B2.3 Slachtofferschap van beroving naar sekse en leeftijd (in %)

	mannen	vrouwen
19 jaar en jonger	3,0*	1,9*
20-39 jaar	1,1	1,1
40-64 jaar	1,0	1,5
65 jaar en ouder	1,9*	3,3*

Het slachtofferschap van beroving laat eveneens een afwijkend patroon zien, met andere, significante, verschillen. Het slachtofferschap is het laagst onder de middelste twee leeftijdscategorieën, die van 20-39 en 40-64 jaar. Het hoogste slachtofferschap is te vinden onder resp. vrouwen van 65 jaar en ouder en mannen van 19 jaar of jonger. Onder deze combinatie ligt het slachtofferschap een factor 3 hoger dan bij de eerstgenoemde groep. Een categorie waarbij het slachtofferschap hoger is dan onder de eerste groep, maar lager dan onder de zojuist genoemde combinatie, wordt gevormd door bejaarde mannen en jonge vrouwen.

Wanneer ook stedelijkheid en type vervoermiddelen in de analyses worden betrokken dan vallen de hier gesignaleerde verbanden weg en blijken uitsluitend de kenmerken stedelijkheid en type vervoermiddel ertoe te doen²¹.

Overige tabellen bij hoofdstuk 5

Tabel B2.4 Gezelschap van het slachtoffer (in %)

	Verkeer N = 160	OV N =	Totaal N = 248
alleen	70,0	72,7	71,0
met één anders	23,8	19,3	22,2
met twee of meer anderen	6,2	7,9	6,8
Totaal	100,0	100,0	100,0

Tabel B2.5 Weekend of doordeweeks (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
doordeweeks	48,8	42,0	46,4
weekend	23,8	18,2	21,8
weet niet meer	27,5	39,8	31,9
Totaal	100,0	100,0	100,0

Tabel B2.6 Dagdeel (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
ochtend	26,9	25,0	26,2
middag	35,6	35,2	35,5
avond	31,9	34,1	32,7
nacht	5,6	5,7	5,6
Totaal	100,0	100,0	100,0

Tabel B2.7 Dagdeel – spits (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
Ochtendspits	14,4	17,0	15,3
Avondspits	20,6	17,0	19,4
Overdag	33,8	29,5	32,3
's avonds	25,6	33,0	28,2
's nachts	5,6	3,4	4,8
Totaal	100,0	100,0	100,0

Tabel B2.8 Waar in het totale traject vindt het incident plaats

Waar	Aantal respondenten	
	abs.	%
Begin/vertrek	15	5
Eind/bij aankomst	16	5
Midden/gedurende de reis	156	51
Onbekend/onduidelijk	119	39
Totaal	306	100

Noot 21 Dit is alleen te verklaren uit het feit dat de in een eerder stadium in de analyse betrokken kenmerken leeftijd en sekse op hun beurt blijkaar een samenhang vertonen met de later bij de analyses betrokken kenmerken stedelijkheid en type vervoermiddel. Waarbij deze laatste twee kenmerken blijkaar in sterkere mate bepalende factoren zijn op de omvang van het slachtoffer-schap als het gaat om beroving.

Tabel B2.9 Overige aanwezigen (in %)

	verkeer n = 160	OV n = 88	totaal n = 248
Ja	42,5	80,7	56,0
Nee	41,9	19,3	33,9
weet niet	15,6	0,0	10,1
Totaal	100,0	100,0	100,0

Het aantal incidenten waarbij naast het slachtoffer en de dader(s) ook nog andere personen aanwezig waren ligt in het openbaar vervoer twee maal zo hoog als bij de incidenten die zich 'op de weg' afspeelden: namelijk op 80% respectievelijk 43%. Van de incidenten in het verkeer herinnert één zesde van de slachtoffers zich niet meer of daarbij anderen aanwezig waren.

Tabel B2.10 Waar in de stad vindt het incident plaats

Waar	Aantal respondenten	
	abs.	%
Centrum/in de stad	30	10
Straat/snelweg/doorgaande weg	49	16
Wijk/woonwijk/buitenwijk	15	5
Onbekend/onduidelijk	212	69
Totaal	306	100

Tabel B2.11 Waar in het gebruik van het vervoermiddel vindt het incident plaats

Waar	Aantal respondenten	
	abs.	%
Weg gaan met vervoermiddel	17	6
Tijdens verplaatsing met vervoermiddel	145	47
Aankomst met vervoermiddel	16	5
Onbekend/onduidelijk	128	42
Totaal	306	100

Tabel B2.12 Manoeuvre respondent

	verkeer	openbaar vervoer	totaal	
	%	%	abs.	%
Ontwijken	45	18	88	36
Confrontatie	3	15	18	7
Afwachten	11	19	33	13
Onverwachte reactie	4	0	6	2
Onbekend/onduidelijk	38	48	103	42
Totaal	100	100	248	100

In de enquête wordt een verscheidenheid aan gedragingen genoemd van de respondent. Deze gedragingen of manoeuvres zijn teruggebracht naar een vijftal categorieën; te weten: ontwijken, confrontatie, afwachten, onverwachte reactie en geld afgeven.

De categorieën bestaan uit de volgende gedragingen/reacties.

Ontwijken: afslaan, doorrijden, fietsen, inhalen, inrit opgaan, instappen, lopen, invoegen, optrekken, oversteken, passeren, rijden, uitstappen, oversteken, wegrijden.

Confrontatie: aanlopen tegen, aanspreken, duwen, fietsen en praten, kijken, praten, voordringen, instappen en duwen.

Afwachten: in tram staan, niets, staan, stilstaan, wachten, zitten, parkeren

Onverwachte reactie: achteruitrijden, afremmen, geen voorrang verlenen, gevaarlijk weggedrag.

Tabel B2.13 Manoeuvre dader

	verkeer	openbaar vervoer	totaal	
	%	%	abs.	%
Gevaarlijk weggedrag	20	0	32	13
Provocatie	26	24	63	25
Dreigen/lichamelijk geweld	4	26	30	12
'Vluchtgedrag'	8	0	12	5
Onbekend/onduidelijk	42	50	111	45
Totaal	100	100	248	101

Door afronding tellen de percentages niet op tot 100

De manoeuvres van de dader zijn: gevaarlijk weggedrag, provocatie, dreigen/lichamelijk geweld en 'vluchtgedrag'. Hieronder is te zien welke gedragingen en reacties tot de diverse categorieën behoren.

Gevaarlijk weggedrag: aanrijden, bijna botsen, bumper kleven, door rood rijden, geen voorrang verlenen, hard rijden, illegaal oversteken, illegaal inrijden, illegaal parkeren, inhalen en van de weg drukken, inrijden, klem rijden, kleven en afsnijden, toeteren.

Provocatie: achtervolgen, afsnijden, afstappen, blokkeren, boos worden, brommen, dringen, duwen, geen ruimte verlenen, geen toegang verlenen, geld vragen, inhalen, opjagen, optrekken, provoceren, remmen, roepen, schelden, schreeuwen, stoppen, uitrit uitrijden, uitstappen, verblinden, verward en wild, voorkruipen, wegdrukken, woorden.

Dreigen/lichamelijk geweld: aangevallen, aanvallen, afdreigen, agressief gedrag, bedreigen, brandende sigaretten gooien, bedreigen, dreigen met mes, dreigende houding, duwen en intimideren, lastig vallen, masturberen, mishandelen, pesten, portemonnee stelen en duwen, seksuele intimidatie, uithalen, uitschelden.

'Vluchtgedrag': doorrijden, fietsen, oversteken, parkeren, passeren, rijden.

Overige tabellen hoofdstuk 6

Tabel B2.14 Vervoermiddel dader versus vervoermiddel respondent, in percentages (n = 160)

vervoermiddel respondent	Vervoermiddel dader(s)					Weet niet	totaal
	auto	fiets	lopend	bromfiets/motor/scooter	overig		
auto (bestuurder)	40,6	1,9	2,5	1,3	-	1,3	47,5
auto (passagier)	5,0	-	-	0,6	0,6	-	6,3
fiets	10,0	2,5	3,1	1,9	-	-	17,5
lopend	4,4	1,3	13,8	3,8	-	0,6	23,8
bromfiets	1,9	0,6	-	0,6	-	-	3,1
scooter/motor	1,3	-	-	-	-	-	1,3
taxi	0,6	-	-	-	-	-	0,6
Totaal	63,8	6,3	19,4	8,1	0,6	1,9	100,0

Overige tabellen hoofdstuk 7

Tabel B2.15 wapen van de dader(in aantallen)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
steekwapen	7	8	15
slagwapen	2	0	2
vuurwapen	1	1	2
anders	2	1	3
Totaal	12	10	22

Tabel B2.16 Aard van het lichamelijk letsel (in aantallen)

	Verkeer	OV	Totaal
kneuzing(en)	12	6	18
botbreuk(en)	2	0	2
schaafwond(en)	6	1	7
steek/snijwond(en)	2	1	3
schotwond(en)	0	0	0
anders	2	3	5
Totaal	24	11	35

Tabel B2.17 Psychische problemen (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
1 (bijna) geen last	39,4	31,8	36,7
2	16,3	18,2	16,9
3	18,8	14,8	17,3
4	7,5	12,5	9,3
5	4,4	2,3	3,6
6	5,0	8,0	6,0
7	5,0	8,0	6,0
8	1,9	2,3	2,0
9	1,3	0,0	0,8
10 zeer veel last	0,6	2,3	1,2
Totaal	100,0	100,0	100,0

Twee derde van de respondenten (nl. met een score 2 of hoger) heeft in enige mate last gehad van één of meerdere van de vermelde problemen. Vier van de tien respondenten scoort daarbij een 2, 3 of 4, wat door de onderzoekers geïnterpreteerd wordt als 'weinig last'. Ca. één op de zes respondenten geeft aan wat meer last te hebben gehad van het incident en scoort een 5, 6 of 7. Daarnaast geeft een minderheid van 4% aan veel tot zeer veel last te hebben gehad (score 8, 9 of 10).

Tabel B2.18 Duur van de psychische problemen (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
tot enkele dagen na het incident	31,3	37,5	33,5
tot enkele weken na het incident	18,1	17,0	17,7
tot ca. 3 maanden na het incident	1,9	4,5	2,8
tot ca. 6 maanden na het incident	1,3	2,3	1,6
langer dan 6 maanden na het incident	6,9	4,5	6,0
n.v.t.	40,6	34,1	38,3
Totaal	100,0	100,0	100,0

De duur van de emotionele problemen hangt vaak samen met de ernst ervan. Naast de kleine 40% die aangeeft geen last te hebben gehad van psychische problemen geeft een grote groep respondenten, namelijk eenderde, aan slechts enkele dagen last te hebben gehad van het incident. Eenzesde geeft aan tot enkele weken na het incident gevolgen op het geestelijk vlak te hebben ervaren van het geweld. Daarnaast geeft - toch nog - één op de tien respondenten aan 'meer dan enkele weken', tot 'langer dan 6 maanden' last te hebben gehad van het incident.

Tabel B2.19 Beroep op professionele hulpverlening (in %)

	Verkeer N = 160	OV N = 88	Totaal N = 248
ja	2,5	3,4	2,8
nee	56,9	62,5	58,9
n.v.t.	40,6	34,1	38,3
Totaal	100,0	100,0	100,0

Slechts in een kleine 3% van alle incidenten werd, in verband met de psychische problemen ten gevolge van het incident, beroep gedaan op professionele hulpverlening.

Bijlage 3 Irritaties in het verkeer en openbaar vervoer

Verkeer

Ergernissen van automobilisten

bumperkleven
verkeerd inhalen
links blijven rijden
te langzaam rijden
te hard rijden
Snijden
geen richting aangeven
door rood rijden
fietzers zonder licht
geen voorrang verlenen

Ergernissen van fietsers

geen voorrang verlenen
onoplettendheid van medeweggebruikers t.o.v. fietsers
snijden
geen richting aangeven
auto's die geen ruimte laten tijdens inhalen
niet toegestane verkeersdeelnemers op fietspad
door rood rijden
ontbreken van fietspaden
teveel stoplichten
onoverzichtelijke verkeerssituaties

Ergernissen van voetgangers

geen voorrang verlenen
te hard rijden (auto's)
obstakels op voetpad
fietzers/bromfietzers op voetpad
door rood rijden
onveilig voelen
geen richting aangeven
slecht werkende verkeersstekens of -lichten
onoplettendheid (automobilisten)

Ergernissen van bromfietzers

door rood rijden
gevaarlijk inhalen
fietspad met twee richtingen

Openbaar vervoer

Ergernissen van treinreizigers

mobiel bellen
luidruchtig gedrag
niet in- en uit laten stappen
roken
harde muziek
zwart rijden
bezet houden van plaatsen
voeten op de bank
drugs-/drankgebruik
vervuiling van station/trein

Ergernissen van busreizigers

mobiel bellen
niet opstaan voor ouderen/minder validen
bezet houden van plaatsen
voeten op de bank
vervuiling
luidruchtig gedrag
harde muziek
drugs-/drankgebruik
roken
voordringen

Ergernissen van tramreizigers

roken
luidruchtig gedrag
niet opstaan voor ouderen/minder validen
tegen iemand aanzitten
mobiel bellen
drugs-/drankgebruik
harde muziek
beroving
vervuiling
overbelading van voertuig

Ergernissen van metroreizigers

zwervers/ongure types
vernielingen
vertragingen
vervuiling
luidruchtig gedrag
drukke
mobiel bellen
drugs-/drankgebruik
afwezigheid van personeel

Bijlage 4 Resultaten regressieanalyses

Resultaten regressieanalyses:

Bedreiging

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,061	,004	,004	,4240
2	,074	,005	,005	,4237
3	,084	,007	,007	,4234
4	,094	,009	,009	,4230
5	,098	,010	,009	,4228
6	,102	,010	,010	,4227
7	,103	,011	,010	,4226
8	,105	,011	,011	,4225
9	,107	,011	,011	,4225

a Predictors: (Constant), stedelijkheid

b Predictors: (Constant), stedelijkheid, FIETS

c Predictors: (Constant), stedelijkheid, FIETS, Geslacht

d Predictors: (Constant), stedelijkheid, FIETS, Geslacht, Leeftijd

e Predictors: (Constant), stedelijkheid, FIETS, Geslacht, Leeftijd, TREIN

f Predictors: (Constant), stedelijkheid, FIETS, Geslacht, Leeftijd, TREIN, AUTOB (bestuurder van auto)

g Predictors: (Constant), stedelijkheid, FIETS, Geslacht, Leeftijd, TREIN, AUTOB (bestuurder van auto), BUS

h Predictors: (Constant), stedelijkheid, FIETS, Geslacht, Leeftijd, TREIN, AUTOB (bestuurder van auto), BUS, TRAM

i Predictors: (Constant), stedelijkheid, FIETS, Geslacht, Leeftijd, TREIN, AUTOB (bestuurder van auto), BUS, TRAM, OVERIG

laag risicovolle vervoermiddelen bij bedreiging: FIETS

hoog risicovolle vervoermiddelen bij bedreiging TREIN, AUTOB (bestuurder van auto), BUS, TRAM, OVERIG

Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients B	Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1 (Constant)	,293	,006		48,563	,000
stedelijkheid	-2,095E-02	,002	-,061	-10,271	,000
2 (Constant)	,345	,010		35,655	,000
stedelijkheid	-2,108E-02	,002	-,062	-10,342	,000
Geslacht	-3,518E-02	,005	-,041	-6,936	,000
3 (Constant)	,406	,013		31,278	,000
stedelijkheid	-2,047E-02	,002	-,060	-10,042	,000
Geslacht	-4,106E-02	,005	-,048	-7,995	,000
Leeftijd	-1,374E-03	,000	-,042	-7,024	,000
4 (Constant)	,372	,014		25,758	,000
stedelijkheid	-2,115E-02	,002	-,062	-10,363	,000
Geslacht	-3,710E-02	,005	-,044	-7,156	,000
Leeftijd	-1,415E-03	,000	-,044	-7,234	,000
RISVVM	3,805E-02	,007	,033	5,441	,000

a Dependent Variable: V4REC bedreiging

Mishandeling

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,034	,001	,001	,1767
2	,045	,002	,002	,1766
3	,052	,003	,003	,1766
4	,055	,003	,003	,1766
5	,058	,003	,003	,1765
6	,060	,004	,003	,1765
7	,062	,004	,004	,1765
8	,064	,004	,004	,1765
9	,065	,004	,004	,1765

a Predictors: (Constant), BUS

b Predictors: (Constant), BUS, TREIN

c Predictors: (Constant), BUS, TREIN, BRFIETS

d Predictors: (Constant), BUS, TREIN, BRFIETS, TRAM

e Predictors: (Constant), BUS, TREIN, BRFIETS, TRAM, Geslacht

f Predictors: (Constant), BUS, TREIN, BRFIETS, TRAM, Geslacht, OVERIG

g Predictors: (Constant), BUS, TREIN, BRFIETS, TRAM, Geslacht, OVERIG, STEDELIJ stedelijkheid

h Predictors: (Constant), BUS, TREIN, BRFIETS, TRAM, Geslacht, OVERIG, stedelijkheid, AUTOP passagier in auto

i Predictors: (Constant), BUS, TREIN, BRFIETS, TRAM, Geslacht, OVERIG, stedelijkheid, AUTOP passagier in auto, LFT Leeftijd

Risicovervoermiddelen bij mishandeling zijn dus: BUS, TREIN, BRFIETS, TRAM, OVERIG, AUTOP (passagier in auto).

Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients	Std. Error	Standardized Coefficients	t	Sig.
1 (Constant)	2,468E-02	,001		17,764	,000
risicovervoermiddel bij mishandeling	1,760E-02	,002	,049	8,259	,000
2 (Constant)	3,510E-02	,003		10,386	,000
risicovervoermiddel bij mishandeling	1,811E-02	,002	,051	8,477	,000
Geslacht	-7,168E-03	,002	-,020	-3,384	,001
3 (Constant)	4,250E-02	,004		10,291	,000
risicovervoermiddel bij mishandeling	1,758E-02	,002	,049	8,209	,000
Geslacht	-7,191E-03	,002	-,020	-3,396	,001
stedelijkheid	-2,654E-03	,001	-,019	-3,116	,002
4 (Constant)	5,294E-02	,006		9,440	,000
risicovervoermiddel bij mishandeling	1,665E-02	,002	,047	7,679	,000
Geslacht	-8,099E-03	,002	-,023	-3,779	,000
stedelijkheid	-2,582E-03	,001	-,018	-3,030	,002
Leeftijd	-2,270E-04	,000	-,017	-2,750	,006

a Dependent Variable: V3REC mishandeling

Beroving

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,042	,002	,002	,1126
2	,052	,003	,003	,1126
3	,059	,004	,003	,1125
4	,063	,004	,004	,1125
5	,065	,004	,004	,1125
6	,067	,004	,004	,1125

a Predictors: (Constant), stedelijkheid

b Predictors: (Constant), stedelijkheid, TRAM

c Predictors: (Constant), stedelijkheid, TRAM, TREIN

d Predictors: (Constant), stedelijkheid, TRAM, TREIN, BUS

e Predictors: (Constant), stedelijkheid, TRAM, TREIN, BUS, METRO

f Predictors: (Constant), stedelijkheid, TRAM, TREIN, BUS, METRO, BRFIETS

Risicovervoermiddelen bij beroving zijn dus: TRAM, TREIN, BUS, METRO, BRFIETS.

Coefficients

Model	Unstandardized Coefficients B	Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1 (Constant)	9,318E-03	,001		12,052	,000
risicovervoermiddel beroving	1,350E-02	,002	,053	8,865	,000
2 (Constant)	1,788E-02	,002		10,329	,000
risicovervoermiddel beroving	1,194E-02	,002	,047	7,714	,000
stedelijkheid	-3,029E-03	,001	-,033	-5,527	,000

a Dependent Variable: V5REC beroving

Bijlage 5 Vragenlijst

Screeningsvragenlijst Geweld Onderweg

Introscherm

We willen u graag een aantal vragen stellen over uw ervaringen met agressie en geweld in het verkeer en het openbaar vervoer in Nederland. Het gaat om fysiek en/of verbaal geweld waarmee mensen geconfronteerd worden. We willen daarbij weten of mensen onderweg, lopend, op de fiets, in de auto, of in de trein, bus, tram of metro, wel eens slachtoffer zijn geworden van geweldadigheden.

Vraag 1 en 2 bij voorkeur op één scherm

Graag willen wij weten wat uw twee belangrijkste middelen van vervoer zijn bij uw **dagelijkse** verplaatsingen.

- 1 Wat is het vervoermiddel waarmee (of waarin) u dagelijks de **meeste tijd** doorbrengt? (1 antwoord mogelijk)
 - ☐ auto (als bestuurder)
 - ☐ auto (als passagier)
 - ☐ fiets
 - ☐ lopend
 - ☐ trein
 - ☐ tram
 - ☐ bus
 - ☐ metro
 - ☐ brom-/snorfiets
 - ☐ overig
 - ☐ weet niet/ wil niet zeggen

- 2 Wat is het vervoermiddel waarmee (of waarin) u, naast het zojuist genoemde vervoermiddel, de meeste tijd doorbrengt? *//gaarne een check in de routing opnemen, zodat het antwoord op vraag 2 altijd een ander is dan het antwoord op vraag 1// (1 antwoord mogelijk)*
 - ☐ auto (als bestuurder)
 - ☐ auto (als passagier)
 - ☐ fiets
 - ☐ lopend
 - ☐ trein
 - ☐ tram
 - ☐ bus
 - ☐ metro
 - ☐ brom-/snorfiets
 - ☐ overig

 - ☐ géén

 - ☐ weet niet/ wil niet zeggen

Vraag 3-6 bij voorkeur op één scherm

Dan willen wij nu graag weten of u het afgelopen jaar wel eens het slachtoffer bent geweest van agressie of geweld onderweg, hetzij in het verkeer (lopend, op de (brom)fiets, in de auto) hetzij in of rond het openbaar vervoer (tram, bus trein, metro).

- 3 Hoe vaak bent u de afgelopen 12 maanden het slachtoffer geworden van **mishandeling** in het verkeer en/of het openbaar vervoer?
- ... keer
0 Nee, geen enkele keer
99 weet niet/ wil niet zeggen
- 4 Hoe vaak bent u de afgelopen 12 maanden het slachtoffer geworden van **bedreiging** in het verkeer en/of het openbaar vervoer?
- ... keer
0 Nee, geen enkele keer
99 weet niet/ wil niet zeggen
- 5 Hoe vaak bent u de afgelopen 12 maanden in het verkeer of het openbaar vervoer het slachtoffer geworden van **beroving met geweld**?
- ... keer
0 Nee, geen enkele keer
99 weet niet/ wil niet zeggen
- 6 Hoe vaak bent u in de afgelopen 12 maanden het slachtoffer geworden van **andere vormen van agressie of geweld** in het verkeer en/of het openbaar vervoer?
- ... keer
0 Nee, geen enkele keer
99 weet niet/ wil niet zeggen

Einde

Hoofdvragenlijst Geweld Onderweg

Slachtofferschap algemeen

U heeft op een eerder moment aangegeven het slachtoffer te zijn geweest van één of meerdere geweldsincidenten in het verkeer en/of het openbaar vervoer. Via dit onderzoek wil de overheid erachter komen hoe vaak deze vorm van geweld voorkomt en wat er daarbij meestal aan de hand is.

(selectie: indien antwoord op vraag 3(mishandeling) uit de selectievragenlijst > 1)

1 U heeft op een eerder moment aangegeven dat u het afgelopen jaar ...keer .// geef hier het aantal keer weer, op basis van het antwoord op vraag 3 in de selectievragenlijst// het slachtoffer bent geweest van mishandeling terwijl u onderweg was ergens naar toe. Vond(en) dit (deze) incident(en) plaats in het verkeer of in/rond het openbaar vervoer?

- a) in/bij/op weg met openbaar vervoer (trein/metro/tram/bus/taxi/veerboot):
b) in/bij/op weg naar auto/lopend/(brom)fiets/motor: keer

(selectie: indien antwoord op vraag 4 (bedreiging) uit de selectievragenlijst > 1)

2 U heeft op een eerder moment aangegeven dat u het afgelopen jaar ...keer .// geef hier het aantal keer weer, op basis van het antwoord op vraag 4 in de selectievragenlijst// het slachtoffer bent geworden van bedreiging, terwijl u onderweg was ergens naar toe. Vond(en) dit (deze) incident(en) plaats in het verkeer of in/rond het openbaar vervoer?

- a) in/bij/op weg met openbaar vervoer (trein/metro/tram/bus/taxi/veerboot):
b) in/bij/op weg naar auto/lopend/(brom)fiets/motor: keer

(selectie: indien antwoord op vraag 5 (beroving met geweld) uit de selectievragenlijst > 1)

3 U heeft op een eerder moment aangegeven dat u het afgelopen jaar, terwijl u onderweg was ergens naar toe, ...keer .// geef hier het aantal keer weer, op basis van het antwoord op vraag 5 in de selectievragenlijst// het slachtoffer bent geworden van beroving met geweld. Vond(en) dit (deze) incident(en) plaats in het verkeer of in/rond het openbaar vervoer?

- a) in/bij/op weg met openbaar vervoer (trein/metro/tram/bus/taxi/veerboot):
b) in/bij/op weg naar auto/lopend/(brom)fiets/motor: keer

Het meest recente incident

- 4 U bent dus het afgelopen jaar onderweg het slachtoffer geworden van geweld in het openbaar vervoer of in het verkeer. Wij willen nu nader ingaan op het laatst gebeurde incident. Wat voor incident betrof dat?
- ☐ mishandeling
 - ☐ bedreiging
 - ☐ beroving met geweld
 - ☐ anders, namelijk

- 5 Geeft u a.u.b. aan op welke wijze u zich verplaatste op het moment dat het (meest recente) incident ontstond.
- ☐ auto (bestuurder)
 - ☐ auto (passagier)
 - ☐ fiets
 - ☐ bromfiets
 - ☐ lopend
 - ☐ trein
 - ☐ tram
 - ☐ bus
 - ☐ metro
 - ☐ scooter/motor
 - ☐ taxi
 - ☐ veerboot
 - ☐ overig

(Selectie: indien bij vraag 5 vervoermiddel = OV)

- 6 Waar vond het incident plaats?
- ☐ in het voertuig (tram/bus/metro/trein)
 - ☐ op/bij de halte/perron/taxi wachtplaats
 - ☐ elders in/op het station
 - ☐ elders, namelijk

U krijgt hierna een aantal vragen te beantwoorden over de omstandigheden bij het incident, over de dader(s) en over wat er precies gebeurde, maar eerst willen wij u vragen aan te geven op welk moment tijdens uw verplaatsing of reis het voorval precies plaats vond.

- 7 Beschrijf u hieronder alstublieft exact de route die u had afgelegd tot aan het moment dat het incident plaats vond.
- U begint dus op het moment dat u de deur achter u dichttrok en u beschrijft daarbij wat u deed (u pakte bijv. uw fiets uit de box of u liep naar de parkeerplaats waar u uw auto pakte),
 - vervolgens beschrijft u hoe u op weg ging en met welk vervoermiddel (u fietste bijvoorbeeld naar het station of u reed met de auto de richting snelweg). Het is mogelijk dat u daarbij van vervoermiddel verandert. Ook dát beschrijft u (u parkeerde bijvoorbeeld uw fiets en liep naar het station).
 - U gaat zo verder met uw beschrijving, waarbij wij u willen vragen de beschrijving af te ronden met de plek/locatie waar de situatie uit de hand liep (u schrijft bijvoorbeeld: "op de halte werd ik bij het instappen voordat ik het in de gaten had omvergeduwd door een vent die blijkbaar een zitplaats wilde bemachtigen en dat was het begin van de ellende").

De beschrijving van HET VERLOOP VAN MIJN REIS totdat het incident plaats vond....

Feitelijke omstandigheden

Wellicht dat u de volgende gegevens daarnet al heeft beschreven, maar geef de gevraagde informatie in de volgende vragen alstublieft nogmaals weer:

8 Wat voor type reis / verplaatsing ging het om?

- ☐ privé
- ☐ woon-werk
- ☐ werk-werk
- ☐ anders, namelijk

9 Op welke dag vond het incident plaats?

- ☐ Maandag
- ☐ Dinsdag
- ☐ Woensdag
- ☐ Donderdag
- ☐ Vrijdag
- ☐ Zaterdag
- ☐ Zondag
- ☐ Weet niet meer

10 Hoe laat vond het incident plaats? Geeft u a.u.b. een getal weer tussen de 0 en de 24 (Indien het incident om 10 uur 's avonds plaats vond dan tikt u dus 22 uur in, gaat het om 10 uur 's ochtends dan tikt u 10 uur in)

- ☐ uur

11 Was u alleen op weg of verkeerde u in het gezelschap van bekenden (familieleden, vrienden, collega's etc. etc)? Geeft u a.u.b. het aantal personen weer met wie u 'op pad' was.

- ☐ alleen
- ☐ met //aantal// andere bekende(n)

De dader(s)

12 Was de dader alleen of verkeerde hij/zij in het gezelschap van anderen?

- ☐ alleen
- ☐ met 1 tot 3 anderen
- ☐ met 4 tot 6 anderen
- ☐ met 7 anderen of meer
- ☐ weet niet

13 Wat was de leeftijd van de (hoofd)dader? Geeft u a.u.b. een inschatting.

- ☐ 18 jaar of jonger
- ☐ 19 tot 30 jaar
- ☐ 31 tot 50 jaar
- ☐ 51 jaar of ouder

14 Was de (hoofd)dader een man of vrouw?

- ☐ man
- ☐ vrouw

15 SELECTIE VRAAG 5 ONGELIJK OV

Van welk vervoermiddel maakte de dader(s) gebruik?

- ☐ auto
- ☐ fiets
- ☐ lopend
- ☐ bromfiets
- ☐ overig
- ☐ weet niet

De aanleiding

Dan volgt nu een aantal vragen over de aanleiding voor het ontstaan van het incident. Vaak spelen verschillende factoren een rol, zoals de feitelijke verkeerssituatie of situatie in het openbaar vervoer en het gedrag van andere verkeersdeelnemers of medereizigers.

16 Allereerst willen wij u vragen welk gedrag van de dader(s) volgens u heeft bijgedragen aan het ontstaan van het incident? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Verkeersovertreding van dader(s)
- ☐ Asociaal gedrag van dader(s)
- ☐ Onoplettendheid van dader(s)
- ☐ Opmerking/verbale reactie van dader(s)
- ☐ Een fout / onhandig gedrag van dader(s)
- ☐ Drugs-/drankgebruik van dader
- ☐ anders, namelijk

17 Het is mogelijk dat u – wellicht onbewust en/of onbedoeld – heeft bijgedragen aan het ontstaan van het incident. Wij willen u vragen aan te geven welk gedrag, van uw zijde, voor de dader mogelijk aanleiding is geweest voor diens agressieve handelswijze? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Verkeersovertreding van mijzelf
- ☐ Asociaal gedrag van mijzelf
- ☐ Onoplettendheid van mijzelf
- ☐ Opmerking/verbale reactie van mijzelf
- ☐ Een fout / onhandig gedrag van mijzelf
- ☐ Drugs-/drankgebruik van mijzelf
- ☐ anders, namelijk

Het is mogelijk dat *omstandigheden* in het verkeer of het openbaar vervoer, een belangrijke rol speelden bij het ontstaan van het incident. We hebben het dan niet over het gedrag van anderen, maar over de 'objectieve' situatie. U kunt daarbij denken aan drukte in het verkeer of openbaar vervoer, een onhandige verkeerssituatie, zoals een wegversperring, files, lange wachttijden in het openbaar vervoer etc. etc.

18 Geeft u alstublieft aan welke van de onderstaande factoren naar uw idee mede aanleiding vormden bij het ontstaan van het incident. U mag daarbij meerdere antwoorden aankruisen.

a) SELECTIE VRAAG 5 = OV:

- ☐ Drukke
- ☐ Onvoldoende informatie
- ☐ Lange wachttijden/vertraging(en)
- ☐ Slechte service bedrijf/personeel
- ☐ anders, namelijk

b) SELECTIE VRAAG 5 ONGELIJK OV:

- ☐ Drukke
- ☐ Weersomstandigheden
- ☐ Wegversperringen/omleidingen
- ☐ File(s) / opstoppen
- ☐ Onduidelijke / lastige verkeerssituatie
- ☐ anders, namelijk

19 Wij willen u vragen aan te geven in hoeverre de *dader* naar uw idee schuld heeft gehad aan het verergeren van de situatie, in welke mate u daar *zelf* een rol bij heeft gespeeld en in hoeverre de *feitelijke omstandigheden* (bijvoorbeeld drukte, weersomstandigheden en dergelijke) bijdroegen aan het verergeren van de situatie.

U heeft daarbij 100 punten te verdelen. Indien u vindt dat de schuld volledig ligt bij de dader dan vult u bij a) 100 in en bij b) en c) 0. Als u meent dat de feitelijke omstandigheden ook hebben bijgedragen aan het verergeren van de situatie en/of u meent dat u er zelf óók - in meer of mindere mate - aan heeft bijgedragen, dan vult u bij a), b) en c) andere scores in. De scores bij a) b) en c) moeten bij elkaar opgeteld leiden tot een totaal van 100 punten.

- a) bijdrage van dader aan escalatie van het incident: punten
- b) bijdrage van mijzelf aan escalatie van het incident: ...punten
- c) bijdrage van de omstandigheden aan escalatie van het incident: ... punten

//totaal van a) en b) en c) moet 100 zijn; gaarne check inbouwen in de programmering v.d. vragenlijst//

Het verloop

Dan willen wij u nu een aantal vragen stellen over de ernst van het incident en het verloop ervan.

20 Allereerst willen wij u vragen van wat voor type geweld de dader gebruik maakte? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ alleen verbaal geweld (naar vraag 23)
- ☐ alleen fysiek geweld
- ☐ zowel verbaal als fysiek geweld
- ☐ anders

21 Maakte de dader gebruik van een wapen?//routing//

- ☐ Nee (naar vraag 23)
- ☐ Ja, hij/zij dreigde met een wapen
- ☐ Ja, hij/zij heeft daadwerkelijk een wapen gebruikt
- ☐ Weet niet

22 Zo ja: wat voor wapen was dat? (één antwoord mogelijk)

- ☐ Steekwapen
- ☐ Slagwapen
- ☐ Vuurwapen
- ☐ Anders, namelijk
- ☐ weet niet

23 Iedereen reageert anders op agressie. Daarom willen wij van u weten of u zich tijdens het incident heeft verweerd of daar een poging toe heeft gedaan. Geeft u van elk van onderstaande mogelijkheden aan of u heeft getracht zich daarmee te verweren:

- a) Door een gesprek met de dader / met argumenten
- b) Door te schelden / te schreeuwen
- c) Door om hulp te roepen
- d) Door lichamelijk verzet (duwen/trekken)
- e) Door zelf te slaan/schoppen
- f) Met een wapen
- h) Anders, namelijk

antwoordcategorieën:

0: niet gedaan

1: wel gedaan

24 Had uw verweer succes?

- ☐ Ja, de dader ging weg/ hield op
- ☐ Ten dele
- ☐ Nee, het maakte geen verschil
- ☐ Nee, de situatie werd alleen maar erger
- ☐ Anders, namelijk

25 Waren er omstanders aanwezig bij het incident?

- ☐ Ja
- ☐ Nee (naar vraag 31)
- ☐ Weet niet(naar vraag 31)

26 In hoeverre grepen (enkele van) deze personen in bij het incident?

- ☐ Niet ingegrepen(naar vraag 28)
- ☐ Door verbaal tussenbeide te komen
- ☐ Door fysiek tussenbeide te komen
- ☐ Anders, namelijk

27 Was het ingrijpen door de omstanders succesvol?

- ☐ Ja, de dader werd opgepakt
- ☐ Ja, de dader hield op/ ging weg
- ☐ Ten dele
- ☐ Nee, het maakte geen verschil
- ☐ Nee, de situatie werd alleen maar erger
- ☐ N.v.t.
- ☐ Anders, namelijk

28 Was tijdens het incident politie of waren andere toezichthouders of personeel van het openbaar vervoerbedrijf ter plaatse?

- ☐ Ja, politie
- ☐ Ja, andere toezichthouders
- ☐ Ja, personeel van het openbaar vervoerbedrijf
- ☐ Ja, zowel politie/toezichthouders als personeel van het OV
- ☐ Nee(naar vraag 31)
- ☐ Anders

29 In hoeverre grepen deze functionarissen in bij het incident? (Eén antwoord mogelijk)

- ☐ Niet ingegrepen (naar vraag 31)
- ☐ Door de dader op te pakken
- ☐ Door verbaal tussenbeide te komen
- ☐ Door fysiek tussenbeide te komen
- ☐ Anders, namelijk

30 Zo ja: was het ingrijpen door deze functionarissen succesvol?

- ☐ Ja, de dader werd opgepakt
- ☐ Ja, de dader hield op/ ging weg
- ☐ Ten dele
- ☐ Nee, het maakte geen verschil
- ☐ Nee, de situatie werd alleen maar erger
- ☐ N.v.t.
- ☐ Anders, namelijk

31 Hoe eindigde het incident?

- ☐ Ik vluchtte/ging weg
- ☐ De dader vluchtte/ging weg
- ☐ Door tussenkomst van omstanders
- ☐ Door tussenkomst van de politie/andere toezichthouders/ personeel van het openbaar vervoer bedrijf
- ☐ anders, namelijk

32 Is er aangifte gedaan van het incident bij de politie?

- ☐ Nee
- ☐ Ja, door mijzelf
- ☐ Ja, door een ander
- ☐ Weet niet

Gevolgen

33 Heeft u lichamelijk letsel opgelopen bij het incident?

- ☐ Nee, geen letsel(naar vraag 35)
- ☐ Ja, letsel waarbij geen arts of EHBO nodig was
- ☐ Ja, letsel waarbij eenmalig medische hulp nodig was
- ☐ Ja, letsel waarbij meermalen medische hulp nodig was
- ☐ Ja, letsel waarbij ziekenhuisopname nodig was
- ☐ Weet niet

34 Wat was de aard van dit letstel? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Kneuzing(en)
- ☐ Botbreuk(en)
- ☐ Schaafwond(en)
- ☐ Steek/snijwond(en)
- ☐ Schotwond(en)
- ☐ Anders, namelijk.....

Sommige mensen die het slachtoffer worden van geweld hebben (tijdelijk) last van geestelijke en/of emotionele problemen, zoals angstgevoelens, slapeloosheid, gevoelens van agressie/boosheid, nachtmerries/dromen, huilbui(en), concentratieproblemen, gevoelens van depressie.

35 Kunt u op een schaal van 1 tot en met 10 aangeven in welke mate u last heeft (gehad) van één of meerdere van de beschreven emotionele problemen/uitingen?

- ☐ (getal van 1 tot en met 10 invullen)

36 Kunt u aangeven hoe lang u last heeft (gehad) van één of meerdere van de beschreven emotionele problemen/uitingen?

- ☐ tot enkele dagen na het incident
- ☐ tot enkele weken na het incident
- ☐ tot ca. 3 maanden na het incident
- ☐ tot ca. 6 maanden na het incident
- ☐ langer dan 6 maanden na het incident
- ☐ niet van toepassing(**naar vraag 38**)

37 Heeft u voor deze problemen een beroep gedaan op professionele hulpverlening?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

38 In hoeverre is uw reisgedrag veranderd ten gevolge van hetgeen u is overkomen? U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.

- ☐ Ik durf ('s avonds) de straat niet meer op.
- ☐ Ik neem ('s avonds) een alternatieve route.
- ☐ Ik reis ('s avonds) zoveel mogelijk in het gezelschap van anderen.
- ☐ Ik gebruik ('s avonds) zoveel mogelijk andere middelen van vervoer.
- ☐ Ik heb (altijd) iets bij me om me te verdedigen.
- ☐ Ik vermijd de plek waar het incident zich afspeelde.
- ☐ Anders, namelijk
- ☐ Mijn reisgedrag is niet veranderd.

39 Denkt u dat u in een vergelijkbare situatie, een volgende keer, anders zal reageren dan u nu heeft gedaan of denkt u dat u op dezelfde wijze zal reageren?

- ☐ Hetzelfde
- ☐ Gedeeltelijk anders
- ☐ Volledig anders
- ☐ Weet niet

Ergernissen in het verkeer en/of openbaar vervoer

40 U heeft aangegeven dat uw hoofdmiddel van vervoer //zie vraag 1 van de *SELECTIEvragenlijst*// is. Kunt u aangeven **welke situaties of welk gedrag** van medereizigers/ verkeersdeelnemers in het //openbaar vervoer/in het verkeer; afhankelijk van antwoord bij *SELECTIE-vraag1*// u als //zie vraag: voetganger/ fietser/ bromfietser/ automobilist/ trein-tram-bus-metropoleiziger// het meest ergeren? Geef hierna in volgorde van belangrijkheid de drie meest ergerniswekkende gedragingen of situaties weer.

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3

41 Kunt u tot slot een inschatting maken van het aantal uur dat u *de afgelopen week* in totaal heeft doorgebracht met of in elk van de onderstaande vervoermiddelen:

- a) auto uur
- b) fiets uur
- c) lopend uur
- d) trein uur
- e) tram uur
- f) bus uur
- g) metro uur
- h) brom-/motorfiets/scooter uur

Achtergrondvariabelen

geslacht
leeftijd
dagelijkse bezigheid
hoogstgenoten opleiding
beroep
etniciteit/geboorteland/nationaliteit
woonplaats
gemeentegrootte/stedelijkheid
provincie/gebied

Als vraag in de lijst opnemen:

- Bent u op dit moment in het bezit van één of meer auto's?
- Wat is uw burgerlijke staat?
- Bent u van oorsprong Nederlander?
- Tot welke etnische groep behoort u?

Wij willen in een vervolgonderzoek, over een aantal maanden, nader ingaan op bepaalde geweldsincidenten in het verkeer en het openbaar vervoer. Zouden wij u daarvoor te zijner tijd mogen benaderen?

- ☐ Ja, ik werk graag mee aan een vervolgonderzoek
- ☐ Ik wil misschien meewerken aan een vervolgonderzoek
- ☐ Nee, ik wil niet meewerken aan een onderzoek over dit onderwerp

Heel hartelijk bedankt voor uw medewerking.