

Geweld onderweg - onvermijdelijk? Een onderzoek naar de aard, omvang en afhandeling van geweld in het verkeer en openbaar vervoer (2004). M. Geldorp, P. van Soomeren en A. Beerepoot (DSP-groep, Amsterdam, m.m.v. Intomart). Verkenningen 8

Doelstelling

Het in kaart brengen van risicovolle geweldssituaties in het verkeer en openbaar vervoer, wat betreft aard en omvang van het geweld, de rol van de betrokken verkeersdeelnemers en reizigers, en de rol van de politie.

Onderzoeksvragen

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 irritatie en geweld op bij anderen?
4. Welk gedrag en welke situaties vormen de aanleiding voor het ontstaan van geweld in het openbaar vervoer en verkeer?
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 mobiliteit-gerelateerde 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 vervoerbedrijven?

Methoden van onderzoek

- enquête
- bijhouden van een dagboek over irritaties in het verkeer en openbaar vervoer
- interviews naar de afhandeling van geweld onderweg door de politie en openbaarvervoer-bedrijven

Samenvatting

Deze verkenning heeft betrekking op het voorkomen van risicovolle geweldssituaties in verkeer en openbaar vervoer. Op basis van een internet-enquête onder bijna 30.000 Nederlanders, waarvan 300 slachtoffers van geweld nader zijn ondervraagd, is getracht behalve aard en omvang van geweldsincidenten ook de rol van de betrokken verkeersdeelnemers alsmede die van de politie in kaart te brengen. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen dat de groep van respondenten niet per se representatief is voor alle slachtoffers van geweld in het verkeer.

In het onderzoek staan drie vormen van geweld centraal: bedreiging, mishandeling en (tasjes)roof met geweld. Hoewel geweld onderwerp was van het onderzoek, en niet agressie, zijn er aanwijzingen dat de uitkomsten ook van toepassing zijn op incidenten die onder de brede noemer van agressie vallen. Niet het minst omdat blijkt dat de definitie van geweld of agressie sterk persoonsgebonden is en mede daarom de scheidslijn tussen beide vaag.

Het onderzoek wijst uit dat de slachtofferpercentages van geweld in het openbaar vervoer, inclusief tram en metro, hoger liggen dan in het overige verkeer. Dat roept de vraag op of hier niet sprake is van een typisch grotestadsfenomeen. Dat blijkt deels inderdaad het geval, met name waar het gaat om bedreiging, waarvan vooral jongere mannen het slachtoffer worden, en in mindere mate beroving. Deels is het hogere slachtofferrisico van geweld echter ook gebonden aan openbaarvervoermiddelen: tram, bus en trein. Het risico op mishandeling is groter in bus, trein, tram en op bromfiets en motor.

Ten aanzien van de locatie van en aanleiding voor geweldsincidenten in het verkeer, blijkt dat de meeste incidenten zich letterlijk onderweg voordoen en niet, zoals werd verwacht, op over- of instapplaatsen (stations, haltes e.d.). De directe aanleiding wordt door de meeste slachtoffers gezocht in het als asociaal ervaren gedrag van medeweggebruikers of gebruikers van het openbaar vervoer. Niet zelden wordt het geweldsgebruik mede verklaard uit op- of aanmerkingen van het (latere) slachtoffer dat zich stoort aan het asociale gedrag en die daarmee olie gooit op het vuur. Een minderheid trekt daaruit ook de conclusie dat ze in een volgend geval zelf anders moet reageren. Overigens blijkt ook dat zich actief teweerstellen, verbaal of fysiek, helpt: in vier van de tien gevallen heeft het (deels) succes opgeleverd.

Wat dit betreft zijn ook de uitkomsten met betrekking tot rol en ingrijpen van omstanders interessant. Ingrijpen komt vaker voor dan wordt gedacht en met kennelijk succes. Bij een derde van de gerapporteerde incidenten is sprake geweest van een vorm van omstanderbemoeienis, wat in de helft van de gevallen ook succes had. Opvallend is in dit verband het geringe aantal interventies, met name in het openbaar vervoer, van functionarissen in uniform. Niet alleen waren zij maar bij een minderheid van de incidenten aanwezig, maar áls ze aanwezig waren, grepen ze maar in de helft van de gevallen daadwerkelijk in.

Voor wat betreft het aangiftegedrag van geweldslachtoffers in het verkeer blijkt dat dit niet afwijkt van andere vormen van slachtofferschap (landelijk rond de 15%), met dien verstande dat meer aangifte wordt gedaan door slachtoffers van beroving (87%), bij lichamelijk letsel (30%) en bij een combinatie van verbaal en fysiek geweld (22%).

Voor de afhandeling van deze aangiften zijn geen speciale 'loketten' bij de politie, dat gebeurt door functionarissen uit de basispolitiezorg. Deze geweldsincidenten in het verkeer worden ook niet onder een aparte noemer opgenomen in de politieke informatiesystemen. Ten aanzien van incidenten op het spoor ligt de afhandeling primair bij de spoorwegpolitie. Over de eventuele ondersteuning daarbij van de zijde van de regiopolitie zijn geen landelijke richtlijnen voorhanden.

Het rapport wordt afgesloten met een aantal aanbevelingen ten aanzien van een betere registratie van geweldsincidenten in het verkeer en nader onderzoek naar zowel (de motieven van) daders en mogelijkheden van slachtoffers en omstanders het verloop van incidenten effectief te beïnvloeden.