

Veroorzakers van Derdenstoringen aan het Spoor

**Dadertypologieën en de mogelijkheden
voor een effectieve aanpak**

Den Haag, mei 2004
© RCM-advies

Colofon

Drs. Manuel J.J. López
M.m.v. Dr. Harm Jan Kortals Altes

© RCM-advies
Paramaribostraat 34
2585 GN Den Haag
T.: 070-392.04.17
M.: 06 - 55.36.38.17
E.: info@RCM-advies.nl
W.: www.RCM-advies.nl

In opdracht van:
ProRail
Strategie & Innovatie
Ing. Erik M. Rhebergen
T.: 030-235.52.29
E: Erik.Rhebergen@ProRail.nl

Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding	5
1. Onderzoeksaanpak	6
2. Derdenstoringen: typologieën en daderprofielen	8
2.1 Typologieën van delinquent gedrag	8
2.2 Veroorzakers van derdenstoringen	10
2.3 Gedragkundige daderprofilering	15
2.4 Indicatoren	16
3. Maatregelenkeuze	18
3.1 Generieke maatregelen	18
3.2 Specifieke maatregelen	20
4. Implementatie	22
4.1 Het proces	22
4.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden	23
4.3 Maatregelen met ProRail als enige betrokkene	25
4.4 Samenwerking met anderen	27
Tot slot	30
Literatuur	31
Bijlage 1: Diagnose-instrument	32
Bijlage 2: Maatregelenmatrix	33
Noten	35

Samenvatting

Derdenstoringen vormen een steeds groter probleem voor ProRail en leiden tot een afnemende beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het treinverkeer. Om dit probleem beter te kunnen aanpakken, gaf ProRail onderzoek- en adviesbureau RCM-advies opdracht onderzoek te doen naar daders van derdenstoringen en de mogelijkheden voor een effectieve aanpak. Het doel van dit onderzoek was niet alleen het vergroten van de bestaande kennis, maar ook het ontwikkelen van een diagnose-instrument waarmee werknemers van ProRail en externe aannemers bij voorkomende derdenstoringen zelf kunnen bepalen met welke dadertypologie(ën) ze van doen hebben en welke maatregelen daar het beste bij passen.

Dadertypologieën

De criminologie laat zien dat er verschillende soorten typologieën bestaan die elk een ander uitgangspunt en doelstelling kennen. Wanneer we een beleidsdoel willen realiseren (zoals in dit geval: de afname van het aantal derdenstoringen) dan hebben meerdimensionale typologieën de voorkeur boven eendimensionale typologieën. Zowel het aantal dimensies (de mate van vereenvoudiging) als de inhoud van deze dimensies moeten zo worden gekozen dat de typologisering zo goed mogelijk aansluit bij het gekozen beleidsdoel. Daarnaast geldt bij het opstellen van de typologisering een aantal kwaliteitseisen. Wanneer we deze inzichten met elkaar combineren, dan komen we tot drie typologieën van 'veroorzakers van derdenstoringen'. Deze typologieën zijn te typeren met de termen '**spelende kinderen**', '**rebell**' en '**opportunisten**'.

Spelende kinderen (personen t/m 12 jaar) blijken voor wat betreft motivatie en werkwijze een duidelijk te onderscheiden categorie veroorzakers van derdenstoringen. Gezien het spontane en ongeorganiseerde karakter van het spelgedrag zien we dat kinderen die eenmaal een voorwerp naar een trein hebben gegooid of op de rails hebben gelegd dit gedrag op korte termijn vaak nog één of twee keer zullen herhalen, maar hier op de langere termijn geen gewoonte van maken. Vooral wanneer ouders of andere volwassenen snel corrigerend optreden en het kind weghouden van het spoor, is de kans op herhaling gering.

Rebelse adolescenten vormen zowel qua omvang als aantal incidenten de grootste groep veroorzakers van derdenstoringen. Het ongeoorloofd gedrag blijft niet beperkt tot het spoor, maar is in de regel onderdeel van een meer omvangrijke reeks antisociale en delinquente handelingen. Deze handelingen worden door de adolescenten gepleegd op die plekken waar de routines in hun leven hen brengen en op die momenten dat ze daartoe in de gelegenheid zijn. Wanneer adolescente rebellen zich bij het spoor ophouden en zowel de behoefte als de gelegenheid tot expressie doen zich voor, dan zullen ze niet lang twijfelen om uiting te geven aan hun gevoelens van rebellie.

Volwassen veroorzakers van verstoringen aan het spoor zijn zowel in hun gedrag als motivatie uitermate opportunistisch ingesteld. Ditzelfde geldt voor instrumenteel ingestelde adolescenten. Wanneer ze een situatie tegenkomen waarbij spoorlopen voor hen profijtelijk is en zij voelen zich bovendien niet gehinderd door gelegenheidsbeperkende omstandigheden dan zien ze deze situatie als een '*opportunity*' waar ze gebruik van kunnen maken.

De specifieke werkwijze van de drie dadertypologieën maakt het mogelijk om per locatie vast te stellen welke soort dader verantwoordelijk is voor de derdenstoringen. Alle drie de typen daders maken zich schuldig aan spoorlopen en vandalisme. De manier waarop zij dit ongewenste gedrag vertonen, is echter verschillend en laat sporen achter die met behulp van een eenvoudig diagnose-instrument kunnen worden geïnventariseerd. Dit instrument is opgenomen in de eerste bijlage van deze rapportage.

Maatregelen

De drie dadertypologieën laten zowel pregnante verschillen als punten van overeenkomst zien. Ditzelfde geldt ook voor de maatregelen die uit deze profielen voortvloeien. Bij alle drie de dadertypen geldt dat gelegenheidsbeperkende maatregelen, het creëren van aantrekkelijke alternatieven en repressieve maatregelen goede mogelijkheden bieden om spoorlopen en vandalisme in te perken. Deze maatregelen zijn in alle gevallen zinvol en kunnen overal worden ingezet waar derdenstoringen een probleem vormen. Dit onafhankelijk van het dadertype dat voor de derdenstoringen verantwoordelijk moet worden gehouden. Er zijn echter ook maatregelen die naar verwachting

effectief voor één categorie daders zullen zijn en minder of niet effectief voor een andere categorie. Zo zullen opportunisten gevoelig zijn voor maatregelen die de rationele afweging tussen de kosten en baten van een overtreding beïnvloeden, maar zullen dergelijke maatregelen naar verwachting weinig of geen effect hebben op spelende kinderen en rebellen. Het is dus zinvol onderscheid te maken tussen generieke en specifieke maatregelen. Daarnaast is het verstandig aandacht te besteden aan de randvoorwaarden die de doelmatigheid van de maatregelen bepalen en onderscheid te maken tussen maatregelen die ProRail zelf kan nemen en maatregelen waar samenwerking met anderen voor nodig is.

Implementatie

Het is belangrijk om niet alleen te kijken **welke** maatregelen moeten worden getroffen, maar ook **hoe** en **met wie** deze maatregelen het beste kunnen worden geïmplementeerd. Om dit te ondervangen, is tijdens het onderzoek een maatregelenmatrix ontwikkeld die in de tweede bijlage van deze rapportage is opgenomen. De maatregelenmatrix laat zien welke maatregelen een effectieve aanpak van derdenstoringen mogelijk maken en welke randvoorwaarden daarbij moeten worden ingevuld. Zowel de maatregelen als randvoorwaarden zijn verdeeld in activiteiten die ProRail zelf kan oppakken en activiteiten waarbij samenwerking met andere veiligheidspartners noodzakelijk is. Hierbij geldt het principe: begin met de maatregelen die je zelf in de hand hebt en maak daarbij tevens een begin met het scheppen van voorwaarden om effectieve samenwerking met veiligheidspartners mogelijk te maken. Ook maakt de maatregelenmatrix onderscheid tussen generieke en specifieke maatregelen. Generieke maatregelen zijn gericht op alle drie de dadertypen. Specifieke maatregelen zijn daarentegen gericht op één bepaalde dadertypologie. Met generieke maatregelen wordt voor alle dadertypen een barrière opgeworpen en in sommige gevallen zal die barrière volstaan. Alleen in situaties waar generieke maatregelen (op voorhand) onvoldoende effect sorteren en waar men met één specifieke dadertype te maken heeft, is het aan te bevelen om (ook) specifieke maatregelen te nemen.

Zowel het diagnose-instrument (die laat zien welke dadertypen op een bepaalde locatie voor de derdenstoringen verantwoordelijk zijn) als de maatregelenmatrix (die laat zien welke maatregelen het beste kunnen worden genomen) vallen goed te combineren met het werkproces zoals dat in de verschillende ProRail-regio's wordt toegepast. Om dit te illustreren, wordt het door ProRail Regio-Zuid gehanteerde 'Stappenplan Aanpak Derdenstoringen' ter hand genomen en wordt aangegeven op welke momenten de twee instrumenten het beste kunnen worden ingezet. Daarnaast is het bestaande stappenplan uitgebreid met enkele evaluatiestappen en terugkoppel-momenten die (tussentijdse) bijsturing van het proces mogelijk maken. Door dit te doen, ontstaan twee werkprocessen die zowel in elkaar verlengde liggen als parallel aan elkaar verlopen. Het eerste werkproces heeft betrekking op de analytische activiteiten en leidt tot het vaststellen van probleemlocaties en risicolocaties. Als deze probleem- en risicolocaties eenmaal zijn geïnventariseerd, worden de analytische activiteiten wederom opgestart en treedt tegelijkertijd het tweede werkproces in werking. Per locatie wordt een overzicht gemaakt van de relevante maatregelen en deze maatregelen worden uitgevoerd, geëvalueerd en (waar nodig) tussentijds bijgesteld. Aan het eind van het tweede werkproces wordt vastgesteld of de maatregelen zinvol zijn geweest en of bijsturing in het uitvoeringsproces en/of de maatregelenkeuze dit effect eventueel kunnen verhogen. Op grond van de evaluatieresultaten wordt besloten of het project moet worden verlengd of stopgezet en of de eventuele verlenging in een gewijzigde vorm dient plaats te vinden. Dat kunnen zowel wijzigingen in de structuur (organisatie) als in de inhoud (maatregelen) zijn. Daarnaast vindt er ook een terugkoppeling plaats naar het begin van het eerste werkproces en wordt gezien of de probleem- en risicolocaties qua aantal zijn toegenomen, afgenomen of zich geografisch hebben verplaatst.

Inleiding

Het Nederlands treinverkeer wordt de laatste jaren in toenemende mate gehinderd door normoverschrijdend gedrag van derden. Incidenten als 'lopen op, over en langs het spoor', vernieling aan schakelkasten en overwegen en het ontregelen van het treinverkeer door het plaatsen van metalen voorwerpen op de elektrische scheidingslassen (ES-lassen) zorgen steeds vaker voor gevaarlijke situaties en een afnemende beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het treinverkeer. Bijna de helft van alle treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) wordt veroorzaakt door derden (Duinmeijer 2004).¹ In 2003 kwam dit neer op 3532 TAO's, oftewel gemiddeld 9 tot 10 verstoringen per dag. Ongeveer eenderde van deze TAO's (1001) werd veroorzaakt door vandalisme.

De aanpak van derdenstoringen wordt ernstig gehinderd door een gebrek aan kennis. Er is weliswaar feitelijke informatie over incidenten beschikbaar, maar de kennis over daders is beperkt. Op zich is dit niet verwonderlijk. Het fenomeen derdenstoringen kenmerkt zich immers door een lage pakkans. Als een dader al wordt opgepakt dan wordt deze vrijwel direct aan de politie overgedragen. ProRail heeft op deze manier niet de beschikking over daderinformatie en weinig inzicht in de persoonlijke kenmerken en motieven van verstoorders. Dit gebrek aan kennis vormt een ernstige belemmering voor het ontwikkelen van een effectieve aanpak. Vandaar dat ProRail onderzoek- en adviesbureau Result Crime Management (RCM-advies) heeft gevraagd een project te starten waarmee de bestaande kennis over derdenstoringen wordt verhoogd en een effectieve aanpak van het probleem mogelijk wordt.

De rapportage die u nu gaat lezen is het eindproduct van het hierboven genoemde onderzoeksproject 'Veroorzakers van Derdenstoringen aan het Spoor'. In opeenvolgende hoofdstukken krijgt u inzicht in de onderzoeksaanpak (hoofdstuk 1), de verschillende typen verstoorders (hoofdstuk 2), effectieve maatregelen (hoofdstuk 3) en de mogelijkheden om deze maatregelen op een doelmatige manier te implementeren (hoofdstuk 4).

1. Onderzoeksaanpak

In de tweede helft van 2003 heeft RCM-advies meerdere gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van ProRail. Op basis van deze gesprekken, is de volgende doelstelling voor een project uit de bus gekomen: *“ontwerp een diagnose-instrument waarmee werknemers van ProRail en externe aannemers bij voorkomende derdenstoringen zelf kunnen bepalen met welke dadertypologie(ën) ze van doen hebben en welke maatregelen daar het beste bij passen”*.

Om deze doelstelling te realiseren, is in de periode januari t/m april 2004 onderzoek uitgevoerd naar de volgende drie onderzoeksvragen:

1. Welke dadertypologieën zijn er bij derdenstoringen (i.c. spoorlopen en vandalisme/vernieling) te onderscheiden en welke indicatoren zijn kenmerkend voor deze dadertypologieën?
2. Welke maatregelen zijn het meest geschikt om bij de verschillende dadertypologieën te worden ingezet?
3. Hoe en op welke wijze kunnen de maatregelen het beste worden geïmplementeerd?

Omwille van de beheersbaarheid is besloten de dataverzameling te beperken tot ProRail Regio-Zuid en meer in het bijzonder het spoortraject Eindhoven-Deurne. De resultaten van dit onderzoek zijn echter zo geformuleerd dat ze ook voor andere regio's herkenbaar en toepasbaar zijn.

Het onderzoek

Conform de drie onderzoeksvragen, is ook het onderzoek in drie opeenvolgende stappen uitgevoerd.

Dadertypologieën

Allereerst zijn de voorkomende dadertypologieën op een rij gezet. Overeenkomstig de wens van de opdrachtgever is geen diepgaand statistisch onderzoek uitgevoerd, maar gebruik gemaakt van de bij ProRail aanwezige kennis over de veroorzakers van derdenstoringen. Qua incidenttypen heeft het onderzoek zich beperkt tot spoorlopen en vandalisme/vernieling.²

Welke dadertypologieën zijn er bij derdenstoringen (spoorlopen en vandalisme) te onderscheiden? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, kijken we eerst naar de specifieke verschijningsvormen van derdenstoringen. Kunnen wij deze verschijningsvormen zo indelen dat daar tevens verschillende soorten/typen daders bij passen? Welke kenmerken vertonen binnen de verschillende typologieën samenhang? En: welke van deze kenmerken kunnen als objectieve indicatoren worden aangemerkt om in praktijksituaties snel en goed de betreffende dadertypologieën te kunnen bepalen?

Om tot bruikbare dadertypologieën te komen, is aan de hand van de reeds door ProRail uitgevoerde studies over derdenstoringen eerst een aantal voorlopige typologiserings gemaakt.³ Per typologie is gekeken wat er bekend is en welke aspecten alsnog invulling behoeften. Tijdens twee observatieronden is met behulp van een schouwingslijst getracht de ontbrekende informatie compleet te krijgen. Samen met een goed geïnformeerde medewerker van ProRail werden verschillende plekken bezocht waar derdenstoringen geregeld voorkomen en werd op een systematische wijze (m.b.v. de schouwingslijst) informatie verzameld. Tijdens de eerste observatie werd per geval zoveel mogelijk feitelijke informatie verzameld over persoonskenmerken, sociaal-economische kenmerken en werkwijze van de dader(s), de kenmerken van de omgeving en de situatie op en om het spoor. Tijdens de tweede observatieronde is getracht het ontstane beeld te verfijnen en uit te breiden met indirecte informatie over de dagelijkse activiteiten van de daders, persoonlijkheidskenmerken en motivatie. Door de reeds bestaande kennis met de nieuwe informatie aan te vullen, konden de voorlopige typologiserings op consistentie en bruikbaarheid worden getoetst en (voor zover nodig) inhoudelijk worden bijgesteld. Op deze manier ontstonden de definitieve dadertypologieën en bijbehorende indicatoren.

Maatregelen

De tweede fase van het project richtte zich op de maatregelenkeuze. Door de verkregen inzichten over de dadertypologieën te combineren met bestaande kennis over criminaliteitsbeheersing, is nagegaan welke aanpak in welke gevallen het meest effectief is en zijn er maatregelen en adviezen per dadertypologie geformuleerd. Bij dit advies is duidelijk onderscheid gemaakt tussen generieke en specifieke maatregelen. Specifieke maatregelen zijn afgestemd op één of enkele dadertypologieën, terwijl generieke maatregelen in (bijna) alle gevallen kunnen worden toegepast.

Bij de keuze van de maatregelen is expliciet stilgestaan bij de vraag of de maatregelen die wenselijk zijn, ook daadwerkelijk toepasbaar zijn. Maatregelen die vanuit de beheersingstheorieën bezien het grootste effect kunnen opleveren, zijn in de praktijk niet altijd uitvoerbaar of wenselijk. Daarom is per maatregel gekeken of deze bij ProRail en/of haar veiligheidspartners uitvoerbaar is.

Implementatie

Het is zaak verder te kijken dan te nemen maatregelen en te inventariseren hoe en op welke wijze deze maatregelen het beste kunnen worden geïmplementeerd. Immers, wanneer een goede maatregel verkeerd wordt toegepast zal deze geen of weinig effect opleveren. Bij elke maatregel is daarom nagegaan welke procedures gevolgd moeten worden en welke personen en instanties (stakeholders) daarbij zijn betrokken.

Net als bij de voorgaande twee onderdelen, is ook hier gebruik gemaakt van de bij ProRail aanwezige kennis. RCM-advies heeft kennis en ervaring op het gebied van criminaliteitsbeheersing en kan aangeven welke veiligheidsprincipes en -uitgangspunten essentieel zijn. Door deze kennis te combineren met de bij ProRail aanwezige ervaringskennis, ontstond een beeld van welke maatregelen op welke wijze moeten worden geïmplementeerd.

Praktische toepasbaarheid

Tijdens het project is niet alleen aandacht besteed aan het op een goede manier achterhalen van kennis over de veroorzakers van derdenstoringen, maar vooral aan de praktische toepasbaarheid van deze kennis. Dit vanuit de overtuiging dat het project een stimulans moet zijn voor het drastisch terugbrengen van het aantal derdenstoringen. Als uitgangspunt gold dat het eindproduct van het project niet alleen goed onderbouwd, maar vooral ook toepasbaar moet zijn. Dit houdt in dat de opgestelde dadertypologieën voor de mensen in de praktijk herkenbaar moeten zijn en dat ze vervolgens op basis van duidelijke instructies concrete en op maat gesneden maatregelen kunnen treffen.

Om dit te realiseren zijn tijdens het project twee concrete hulpmiddelen ontwikkeld. Deze hulpmiddelen kunnen spoorwegmedewerkers en externe aannemers in de praktijk gebruiken om op een eenvoudige wijze te bepalen met welk(e) dadertypologie(ën) ze van doen hebben en welke maatregelen op welke wijze het beste kunnen worden getroffen. In het onderzoek is nagegaan welke indicatoren bij welke dadertypologie passen. Deze verschillende indicatoren zijn in een handzame checklist bijeengebracht welke aan spoorwegmedewerkers en externe aannemers beschikbaar kan worden gesteld. Dit opdat zij bij concrete incidenten zelf kunnen vaststellen met welke dadertypologie ze van doen hebben. Door de checklist te koppelen aan een maatregelenmatrix krijgen de mensen in de praktijk niet alleen de beschikking over een eenvoudig diagnose-instrument (met welk type dader heb ik van doen) maar kunnen ze tevens zelf bepalen wanneer welke maatregelen op welke wijze moeten worden getroffen. Deze twee hulpmiddelen zijn terug te vinden in de bijlagen van deze rapportage.

2. Derdenstoringen: typologieën en daderprofielen

Om inzicht te krijgen in de gedeelde kenmerken van veroorzakers van overlast en criminaliteit maken criminologen vaak gebruik van typologieën. Deze typologieën kunnen verschillende doelen dienen, maar worden primair ontwikkeld om de sociale werkelijkheid te simplificeren en homogene categorieën personen en/of omstandigheden van elkaar te onderscheiden (zie o.m. Miethe en McCorkle 2001). Het opstellen van typologieën helpt ons ons inzicht te vergroten in de gedeelde eigenschappen van zowel delictplegers als criminele gebeurtenissen en de mogelijkheden van een preventieve en/of repressieve aanpak.

In de nu volgende paragraaf gaan we systematisch op zoek naar robuuste typologieën waarmee we de aanpak van derdenstoringen nog beter vorm kunnen geven. Om dit doel te realiseren, gaan we eerst in op de theoretische achtergronden van typologieën in de criminologie en geven we een aantal voorbeelden van typologieën die binnen de criminologie worden gebruikt. We maken hierbij onderscheid tussen eendimensionale en meerdimensionale typologieën en bespreken daarbij de verschillende voors en tegens. Als we eenmaal goed voor ogen hebben op welke wijze we tot robuuste typologieën kunnen komen, gaan we nader in op de 'kwaliteitseisen' waaraan een goede typologie moet voldoen. Na deze theoretische exercitie, maken we de omslag naar de praktijk. De tweede paragraaf gaat dan ook expliciet over de 'veroorzakers van derdenstoringen'. In dit onderdeel relateren we de bestaande informatie over derdenstoringen aan hetgeen we geleerd hebben over het opstellen van een goede typologie. We bespreken de relevante dimensies van derdenstoringen en toetsen deze aan de eerder besproken kwaliteitseisen. Op deze manier komen we tot een typologisering van veroorzakers van derdenstoringen die een beredeneerde en doelmatige inzet van maatregelen mogelijk maakt. In paragraaf 2.3 gaan we dieper op de verschillende dadertypologieën in en vertalen we deze naar gedragskundige daderprofielen. Om dit te realiseren combineren we de in het onderzoek opgedane inzichten over de ontwikkelde dadertypologieën met bestaande criminologische kennis over hoe verschillende daders hun delicten plegen. We nemen de typologieën als uitgangspunt en kijken naar het gedrag op de plaats delict en mogelijk ander antisociaal en delinquent gedrag. Tot slot, wordt in paragraaf 2.4 stil gestaan bij objectief waarneembare kenmerken die we als indicatoren kunnen gebruiken om de aanwezigheid van de verschillende daderprofielen in de praktijk vast te stellen.

2.1 Typologieën van delinquent gedrag

Voordat we antwoord kunnen geven op de vraag welke dadertypologieën er bij derdenstoringen zijn te onderscheiden, is het goed eerst stil te staan bij de theoretische achtergronden van het gebruik van typologieën in de criminologie. We zullen zien dat er verschillende soorten typologieën bestaan die elk een ander uitgangspunt en doelstelling hebben. Het meest eenvoudig zijn de zogenaamde eendimensionale typologieën. Deze typologieën richten zich op één specifiek aspect van delinquentie en hebben daardoor een geringe reikwijdte. Meerdimensionale typologieën richten zich op meerdere dimensies en zijn daardoor zowel complexer als realistischer. Zowel bij een- als meerdimensionale typologieën geldt een aantal kwaliteitseisen die de toepassingsmogelijkheden van de typologieën beïnvloeden.

Eendimensionale typologieën

Een veelvoorkomende typologisering binnen de criminologie is het indelen van delicten en delictplegers aan de hand van de **juridische definities** die over de verschillende soorten criminele gebeurtenissen zijn opgesteld. Op deze manier kunnen we bijvoorbeeld onderscheid maken tussen personen die eigendommen op of langs het spoor moedwillig vernielen ('vandalen') en personen die zich onrechtmatig op of langs het spoor begeven ('spoorlopers'). Dit soort delictgebonden typologiseringsen hebben hun voordelen, maar kennen ook duidelijke nadelen. Clinard [e.a.] (1994) noemen zes nadelen van juridische typologieën. Juridische typologieën bevatten geen informatie over de delictplegers, de omstandigheden waarin de delicten plaatsvinden en de sociale context waarin de delicten voor de delictpleger, het slachtoffer en anderen betekenis krijgen. Ze geven geen informatie over de manier waarop de delicten worden gepleegd. Juridische definities van strafbare feiten variëren zowel door de tijd als per land, waardoor vergelijking moeilijk wordt. Juridische typologieën zorgen voor de misplaatste indruk dat delictplegers zich op één type delict toeleggen en vestigen bijvoorbeeld onvoldoende aandacht op het feit dat veel vandalen ook spoorloper zijn. Juridische typologieën gaan

uit van de veronderstelling dat daders van een bepaalde delictsoort vanuit dezelfde achtergronden tot hun daden komen en in hun delictpleging een zelfde werkwijze hanteren. Tot slot, doen juridische typologieën weinig recht aan het gegeven dat sommige vormen van overlast meer schade veroorzaken dan handelingen die officieel strafbaar zijn gesteld.

Een tweede manier om tot typologieën te komen, is door de **dader** centraal te stellen. Zo kan men homogene dadercategorieën samenstellen door bijvoorbeeld naar de persoonskenmerken, criminele carrière, motivatie of rationalisaties te kijken. Meer dan honderd jaar geleden, maakte de Italiaan Cesare Lombroso al een motivationeel onderscheid tussen geboren criminelen, waanzinnigen, passionele criminelen en gelegenheidscriminelen (Lombroso 1887). Sykes en Matza (1957) kijken niet zozeer naar de drijfveren van antisociaal gedrag, maar naar de rationalisaties die daders toepassen om dit gedrag te rechtvaardigen. Deze rationalisaties, ook wel 'neutralisatietechnieken' genoemd, vallen uiteen in vijf verschillende categorieën:

1. het ontkennen van verantwoordelijkheid;
2. het ontkennen van schade;
3. het ontkennen van het slachtoffer;
4. de veroordeling van de veroordelaars;
5. het beroepen op hogere loyaliteiten.⁴

Tot slot kunnen we natuurlijk kijken naar de **persoonskenmerken van daders** en verschillende typologieën maken bijvoorbeeld op basis van leeftijd (jong-oud) of etniciteit (autochtoon-allochtoon). Gezien haar lange geschiedenis, moeten we vaststellen dat dadergerichte typologieën bij criminologen populair zijn. Ook bij beleidsmakers die tot een dadergerichte aanpak willen komen, is de keuze voor dadergerichte typologieën verleidelijk. Toch moeten we ook hier rekening houden met het feit dat dadergerichte typologieën duidelijke nadelen hebben. Zo bekritisieren Miethe en McCorkle (2001) dadergerichte typologieën omwille van hun oversimplificatie en het feit dat ze onvoldoende rekening houden met de eigenschappen van slachtoffers en situationele omstandigheden. López (2001) merkt bovendien op dat veel daderspecifieke kennis gebaseerd is op hetgeen wij weten van gearresteerde en veroordeelde daders. Deze daders zijn niet representatief voor de gehele daderpopulatie waardoor wij weliswaar dadergerichte typologieën kunnen maken, maar niks kunnen zeggen over de mate waarin deze typologieën van toepassing zijn op de gehele dadergroep, dus zowel de gearresteerde en veroordeelde daders als de niet-gearresteerde en/of veroordeelde daders.

Het is ook mogelijk om typologieën te maken op basis van de **werkwijze van daders**. Zo maken Bennett en Wright (1984) onderscheid tussen planners, zoekers en opportunisten. Titus (1990) en Cromwell [e.a.] (1991) noemen opportunisten, beginners en gevorderden en veel Nederlandse onderzoekers (zoals Mutsaers 1996) hanteren de tweedeling gelegenheidsdaders en professionals. Net als juridische en dadergerichte typologiseringsen hebben typologieën op basis van de werkwijze als nadeel dat ze door hun eendimensionale karakter een te grote simplificatie van de werkelijkheid geven. In eerder werk schreef ik hierover *'De keuze voor deze typologieën is in de regel nogal willekeurig. Hierbij wordt meer uitgegaan van algemene indrukken dan van empirische toetsing van de onderlinge samenhang tussen de diverse variabelen.'* (López 2001, pg. 83).

Meerdimensionale typologieën

Hierboven hebben we gezien dat eendimensionale typologieën weliswaar populair zijn, maar over het algemeen een oversimplificatie van de werkelijkheid vormen. Om dit nadeel op te heffen, hebben diverse wetenschappers pogingen ondernomen om meerdimensionale typologieën te ontwikkelen. De bekendste hiervan is het **crimineel gedragssysteem** van Clinard en Quinney (1973). Deze typologisering onderscheidt vijf dimensies waarin het gedrag van delinquenten kan worden ondergebracht. Deze dimensies hebben betrekking op:

- a) de legale aspecten van crimineel gedrag;
- b) de criminele carrière van de delictpleger;
- c) groepsgedrag en samenplegen;
- d) de relatie tussen delinquent en legitiem gedrag;
- e) de maatschappelijke reactie en het strafrechtelijk proces.

Door het gelijktijdig beschouwen van deze vijf dimensies, komen Clinard en Quinney tot negen verschillende gedragssystemen voor criminaliteit. Ook Gibbons (1992) komt met een

meerdere dimensionale typologisering. Deze typologisering richt zich voornamelijk op de **sociaal-psychologische eigenschappen van daders** (zoals hun zelfbeeld, houding en rolgedrag) en de manier waarop deze eigenschappen veranderen gedurende iemands criminele carrière en de verschillende contacten met politie en justitie.

Meerdere dimensionale typologieën hebben een aantal voordelen boven eendimensionale typologieën. Zo zijn eendimensionale typologieën naar hun aard statisch, terwijl meerdere dimensionale typologieën een dynamisch karakter hebben. Zo zien we bijvoorbeeld dat binnen een eendimensionale (juridische) typologisering een delictpleger óf een vandaal óf een spoorloper is, terwijl deze persoon bij een meerdere dimensionale typologisering beide delictvormen kan plegen of in de loop van de tijd van delictvorm verandert. Daarnaast hebben meerdere dimensionale typologieën het voordeel dat tussen de dimensies verschillende relaties kunnen worden gelegd. Dit maakt de typologieën beter bruikbaar voor beleidsvorming. Door zowel het delict (de juridische dimensie), de dader (de persoonsgebonden dimensie) als de werkwijze in de typologisering te betrekken, wordt het mogelijk om onderlinge verbanden inzichtelijk te maken en om te zetten in een goed onderbouwd beheersingsbeleid. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk een relatie te leggen tussen de leeftijd en motivatie van een delictpleger (persoonsgebonden kenmerken), de delicten die hij pleegt (de juridische dimensie), de mate van georganiseerdheid (werkwijze) en de rationalisering die hij toepast om het criminele gedrag te rechtvaardigen (wederom een persoonsgebonden kenmerk). Door deze relaties binnen de typologieën tot uitdrukking te brengen, wordt het daadwerkelijk mogelijk om effectief beheersingsbeleid te formuleren. Echter niet alle nadelen van typologieën kunnen worden geneutraliseerd door de typologisering multidimensionaal vorm te geven. Zo is en blijven ook meerdere dimensionale typologieën een vereenvoudiging van de werkelijkheid en zal de keuze van de dimensies altijd een min-of-meer willekeurig karakter blijven houden. Wanneer we ons dit echter realiseren en bewust omgaan met zowel de mate van vereenvoudiging als de keuze van de dimensies en deze optimaal afstemmen op het doel dat we met de typologisering voor ogen hebben, dan zijn meerdere dimensionale typologieën goede instrumenten om homogene categorieën personen en/of omstandigheden van elkaar te onderscheiden en als uitgangspunt te nemen voor een doeltreffend beheersingsbeleid.

Kwaliteitseisen

Bij het opstellen van een typologisering geldt een aantal 'kwaliteitseisen'. Allereerst geldt dat de typologieën zo moeten worden opgesteld dat de verschillende subgroepen elkaar wederzijds zo veel mogelijk uitsluiten. Aangezien typologieën geen reële grootheden zijn maar denkconstructies, blijken overlappings vaak onvermijdelijk. Hierbij geldt echter het uitgangspunt dat hoe hoger de wederzijdse uitsluiting van de verschillende typologieën is, hoe groter hun bruikbaarheid. Een tweede kwaliteitseis is dat alle verschijningsvormen van ongewenst gedrag binnen de typologieën tot uiting moeten komen. Ook deze eis wordt in de praktijk niet altijd waargemaakt en soms vindt er een afweging plaats tussen het belang van de eis tot wederzijdse uitsluiting en de eis tot volledigheid. Ook hierbij geldt weer dat hoe beter aan de kwaliteitseis wordt voldaan des te hoger is de geldigheid en bruikbaarheid. Tot slot, is het belangrijk te realiseren dat typologieën altijd met een bepaald doel worden opgesteld. In de voorgaande paragrafen hebben we gezien dat er in de criminologie een groot aantal typologieën zijn ontwikkeld die op voorhand niet perse beter of slechter zijn dan de andere typologieën. Iedere typologische indeling is een bewuste poging de werkelijkheid te reduceren tot een overzichtelijk aantal categorieën om daar vervolgens een bepaald doel mee te realiseren. Dit doel kan juridisch zijn (bijv. het toedelen van vergelijkbare strafmaten voor vergelijkbare gevallen), wetenschappelijk (het vergroten van inzicht), beleidsmatig (het formuleren van een effectieve beheersingsstrategie) of een combinatie van deze zaken.

2.2 Veroorzakers van derdenstoringen

In het voorgaande hebben we gezien dat wanneer we een beleidsdoel willen realiseren **meerdere dimensionale typologieën de voorkeur** hebben boven eendimensionale typologieën. Zowel het aantal dimensies (de mate van vereenvoudiging) als de inhoud van de dimensies moeten zo worden gekozen dat de typologisering zo goed mogelijk aansluit bij het gekozen beleidsdoel. **Daarnaast geldt bij het opstellen van de typologisering een aantal kwaliteitseisen.**

Dimensies van derdenstoringen

Gezien de doelstelling van ons project en de informatie die we beschikbaar hebben, lijken vooral de volgende dimensies van belang:

- a) leeftijd;
- b) motivatie;
- c) vormen van ongewenst gedrag;
- d) werkwijze;
- e) rationalisaties;
- f) preventieve en repressieve mogelijkheden.

In de navolgende paragraaf gaan we na of een typologisering op basis van deze dimensies voldoende tegemoet komt aan de gestelde kwaliteitseisen en op welke wijze de verschillende dimensies met elkaar samenhangen.

Leeftijd

Wanneer we naar de geregistreerde derdenstoringen kijken en hetgeen we weten over de delictkeuze, werkwijze en persoonskenmerken van de daders dan valt op dat de factor leeftijd op al deze categorieën een goed onderscheid mogelijk maakt. Veroorzakers van derdenstoringen komen in alle leeftijdsklassen voor. De motivationele achtergrond, rationalisaties, werkwijzen en specifieke vormen van ongewenst gedrag variëren echter en vertonen een duidelijke samenhang met de leeftijd van de daders. Er blijken drie duidelijk te onderscheiden leeftijdsklassen te bestaan met elk een andere achtergrond voor wat betreft persoonskenmerken, delictkeuze en werkwijzen. Het gaat hierbij om de leeftijdsgroepen 12 jaar en jonger (kinderen), 13-27 jarigen (adolescenten) en 28 jaar en ouder (volwassenen). De relatie tussen deze leeftijdsklassen en de overige variabelen is niet alleen duidelijk vertegenwoordigd in de registraties van derdenstoringen, maar ook een veelbesproken onderwerp in de criminologische literatuur over jeugdcriminaliteit (o.a. Moffitt 1993) en daderprofilering.

Motivatie

De criminologie kent een groot aantal theorieën die de motieven voor crimineel en antisociaal gedrag proberen te duiden en te verklaren. Op veel punten spreken deze theorieën elkaar tegen, maar er zijn ook punten van overeenkomst. Eén zo'n overeenkomst is het onderscheid tussen instrumentele en expressieve motieven (Miethe en McCorkle 2001). Instrumentele motieven zijn direct verbonden aan het realiseren van een concrete doelstelling. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de eigenaren van volkstuinen langs het spoor die bewust voor de kortere route over het spoor kiezen boven de langere en veiligere route over de openbare weg. Het spoorlopen wordt deze groep mensen ingegeven door instrumentele motieven. Sommigen deinzen er bovendien niet voor terug om een aangebrachte afscheiding te vernielen om zo de 'routes' tussen de woning en bestemmingen zoals de volkstuin of het station 'open' te houden. Ook deze vorm van vandalisme is instrumenteel. Instrumenteel handelende wetsovertreders maken over het algemeen een bewuste keuze voor het plegen van een bepaalde overtreding of delict en voeren deze dan ook zo efficiënt en rationeel mogelijk uit. Hierin verschillen zij van expressief handelende wetsovertreders. Deze wetsovertreders handelen veelal vanuit een gevoel van maatschappelijke onvrede en kenmerken zich zowel qua delictkeuze als werkwijze door een hoge mate van impulsiviteit. Het plegen van een delict of overtreding is in deze gevallen geen weloverwogen keuze maar iets dat spontaan gebeurt als de situatie zich daarvoor leent. Overtredingen worden uitgevoerd vanuit emotionele impulsen zoals kwaadheid, baldadigheid, verveling of frustratie en met weinig aandacht voor de consequenties van deze overtredingen. Wanneer we wederom naar de onderscheiden leeftijdscategorieën kijken dan zien we dat expressie veelal de motivationele achtergrond vormt van derdenstoringen veroorzaakt door adolescenten. Vandalisme op of aan het spoor door het afbreken van spoorbomen, brandstichting en het kortsluiten van elektronische scheidingslassen (ES-lassen) zijn typische delicten die adolescenten plegen om uiting te geven aan de onrustgevoelens die samenhangen met de sociaal psychologische uitdagingen van hun leeftijd. Bij het onrechtmatig lopen op of langs het spoor zien we bij de adolescenten een tweedeling ontstaan tussen rebellen die om expressieve redenen het spoor betreden en instrumenteel handelende adolescenten die net als volwassenen naar aanleiding van een rationele afweging besluiten tot spoorlopen (bijvoorbeeld omdat dit de kortste of plezierigste route is tussen de school en de woning). Kinderen handelen zowel bij spoorlopen als vandalisme uit expressieve motieven. Deze motieven hangen echter niet zozeer samen met gevoelens van onvrede, maar met de drang tot exploratie en spel.

Vormen van ongewenst gedrag

In het voorgaande is al aangegeven dat de twee vormen van ongewenst gedrag waar deze studie zich op richt (i.c. spoorlopen en vandalisme op en rond het spoor) direct zijn te relateren aan de verschillende leeftijdsklassen en motieven. Spoorlopen doet zich voor in alle leeftijdsklassen, maar heeft

een andere motivationele achtergrond bij kinderen (spel), rebelse adolescenten (onvrede), niet-rebelse adolescenten en volwassenen (beiden instrumenteel). Vandalisme doet zich voornamelijk voor bij adolescente rebellen en in mindere mate bij andere adolescenten, kinderen en volwassenen. Bij kinderen gebeuren vernielingen zelden opzettelijk en bijna altijd als onderdeel van hun spel. Ook bij volwassenen en niet-rebelse adolescenten is vandalisme geen veelvoorkomend fenomeen. Als ze iets vernielen dan is dit een weloverwogen keuze dat een concreet doel moet dienen. Het overgrote deel van de vernielingen op en langs het spoor staat op het conto van een kleine groep adolescenten. Bij hen spelen louter expressieve motieven een rol.

Werkwijze

Er bestaat een duidelijk verband tussen de motivatie tot het plegen van normoverschrijdend gedrag en de werkwijze die daders volgen. We hebben reeds gezien dat instrumentele daders in de regel weloverwogen te werk gaan. De keuze voor delictpleging is bij hen het product van een rationele afweging en de delictuitvoering vindt in de regel op een efficiënte en georganiseerde wijze plaats. Dit in tegenstelling tot expressieve delictplegers die juist op een ongeorganiseerde en niet-efficiënte manier hun delicten plegen. Op deze manier is het mogelijk om op basis van waarnemingen over de werkwijze van spoorlopers en vanden uitspraken te doen over de motieven van daders.

Rationalisaties

Ook rationalisaties blijken samen te hangen met de motivationele achtergrond van daders en daarmee (indirect) ook met hun werkwijze en leeftijdscategorie (Sykes en Matza 1957). Over het algemeen blijken plegers van normoverschrijdend gedrag de normen die ze overschrijden niet te verwerpen, maar tijdelijk op te schorten. Ze verzinnen daarbij argumenten waarom de algemene norm voor hen op dat moment en die plaats niet geldig is. Het is daarbij aannemelijk dat volwassenen en opportunistisch ingestelde adolescenten vanuit hun instrumentele motivatie ook instrumentele rationalisaties kiezen. 'Er komt toch geen trein aan', 'het is niet gevaarlijk' of 'dit is nu eenmaal de kortste weg' zullen voor hen doorslaggevende argumenten zijn om de norm 'je mag je niet op het spoor begeven' voor henzelf tijdelijk buiten werking te verklaren. Bij rebelse adolescenten en kinderen voeren expressieve rationalisaties de boventoon. Deze rationalisaties hebben onder meer de vorm van 'ik had geen idee dat de schade zo groot zou zijn', 'ik deed het in een opwelling', 'het gaf wel een kick' of 'ik volgde het voorbeeld van mijn vrienden'.

Preventieve en repressieve mogelijkheden

Ook wanneer we naar de mogelijkheden kijken om derdenstoringen met preventieve en repressieve middelen beheersbaar te maken, zien we een duidelijk verband met de motivationele achtergronden van daders. **Instrumenteel handelende wetsovertreders maken een rationele afweging tussen de kosten en baten van delictpleging en zijn dus gevoelig voor factoren die deze balans in het nadeel van delictpleging doen doorslaan.** Interventiemogelijkheden liggen dus zowel aan de kosten- als de batenzijde van de afweging en kunnen concreet vorm krijgen door het verhogen van de sancties, het verhogen van de pakkans, het bemoeilijken van delictpleging of het bieden van een aantrekkelijk alternatief.

Expressief handelende wetsovertreders zitten anders in elkaar en vereisen een andere aanpak.

Rebelse adolescenten plegen delicten vaak in een opwelling op het moment dat zij daar een gelegenheid voor zien. Bij hen heeft delictpleging alles te maken met frustratie. De jongeren ervaren een nijpend verschil tussen de vrijheid en onafhankelijkheid die ze wensen en die ze ervaren. Door het overtreden van de door volwassenen gehanteerde normen, geven ze uiting aan hun onvrede en zetten zij zich af tegen de status quo waar zij zich slachtoffer van voelen. Een strategie die is gericht op het beïnvloeden van de rationele keuze is weliswaar niet geheel ineffectief, maar minder doelmatig dan een aanpak die zich richt op het wegnemen van criminele gelegenheid. Wanneer we langs het spoor lopen, zien we op verschillende plekken oude fietsen, blikjes en andere rommel liggen. Voor de rebelse adolescenten vormen deze objecten vaak een onweerstaanbare kans om eens wat leven in de brouwerij te brengen. Als ze eenmaal hebben geleerd dat je met een klein stukje metaal, zoals een muntje of een blikje, het spoorverkeer naar je hand kunt zetten is ook dat een mooie aanleiding om een lange neus naar de wereld van de volwassenen te kunnen trekken. Vaak gaat het van kwaad tot erger. Wanneer adolescenten niet in hun ongewenst gedrag worden gecorrigeerd, gaan ze onbewust verder met het verkennen van grenzen. Hoe ver kun je gaan? Tien keer een fiets of een muntje op het spoor leggen geeft misschien voldoening, maar bij het steeds verder verkennen van de grenzen stijgt ook de drang naar een steeds grotere kick. Wanneer dit soort ontspoorde adolescenten op een goede

dag grotere objecten langs het spoor aantreffen (zoals een blok beton of een ijzeren balk) dan vormen deze objecten een nieuwe uitdaging tot het verwerven van een nog grotere kick.

Om dit gedrag aan te pakken zijn verschillende strategieën mogelijk. Gezien het feit dat derdenstoringen voor het grootste deel door rebelse adolescenten worden veroorzaakt, is het aan te raden dat deze strategieën gelijktijdig worden ingezet. De eerste strategie is het verminderen van de criminele gelegenheid. Door het spoor en haar directe omgeving te ontdoen van rondslingerende objecten wordt de gelegenheid tot expressief vandalisme ingeperkt. Ook spoorlopen heeft bij een deel van de adolescenten een overwegend expressieve achtergrond. Het fysiek bemoeilijken van spoorlopen biedt theoretisch dus goede mogelijkheden, maar zal in de praktijk niet altijd even goed uitvoerbaar zijn. Een tweede strategie die kansrijk is bij het tegengaan van adolescentiegebonden criminaliteit is het vroegtijdig ingrijpen bij ontsporinggedrag. Dit betekent dat de jongeren verantwoordelijk worden gesteld voor hun daden en dat straffen consequent worden uitgevoerd.⁵ Ook kinderen vertonen vanuit een expressief motivationele achtergrond onwenselijk gedrag op en rond het spoor. In tegenstelling tot adolescenten geven ze daarmee geen uiting aan gevoelens van rebellie, maar aan de drang naar exploratie en spel. Ook hierbij past een geheel eigen aanpak. **Wanneer kinderen op of langs het spoor worden aangetroffen, ligt het voor de hand de ouders van deze kinderen op te sporen en hen te wijzen op het gevaar dat de kinderen en anderen lopen.** Ook bij kinderen is het waarschijnlijk dat een gelegenheidsbeperkende strategie goede effecten zal sorteren. Door de toegankelijkheid van het spoor te beperken en het spoor en haar directe omgeving te ontdoen van rondslingerende objecten, zullen ook zij minder snel op het idee komen het spoor op te lopen en/of vernielingen aan te richten.

Typologieën

Wanneer we de bovenstaande bespreking evalueren dan komen we tot de conclusie dat drie van de vijf dimensies van ongewenst gedrag op en om het spoor voldoen aan de vereisten die aan een goede typologisering worden gesteld (zie ook tabel 1). De dimensies **motivatie**, **rationalisaties** en **werkwijze** blijken in een één-op-één relatie met elkaar te staan en op te delen in twee robuuste elkaar wederzijds uitsluitende categorieën. Deze categorieën hebben betrekking op veroorzakers van derdenstoringen met een expressieve motivatie en veroorzakers met een instrumentele motivatie. Gezamenlijk dekken deze twee categorieën alle besproken vormen van ongewenst gedrag en bovendien is er een sterk verband aan te geven tussen de verschillende categorieën en het doel van de typologisering (in ons geval: het formuleren van effectieve preventieve en repressieve maatregelen). De dimensie **leeftijd** blijkt ook een duidelijk verband te vertonen met de twee categorieën, maar dit verband is niet één-op-één. Kinderen vallen duidelijk in de categorie expressieve veroorzakers en volwassenen handelen uitsluitend instrumenteel. Bij adolescenten zien we echter een splitsing tussen expressieve ouders (rebellen) en instrumentele ouders (opportunisten). De dimensie **vormen van ongewenst gedrag** blijkt niet aan de kwaliteitseisen van een goede typologisering te voldoen. Alle categorieën maken zich immers schuldig aan zowel spoorlopen als vandalisme. Bovendien blijken de kwalificaties spoorlopers en vanden elkaar niet wederzijds uit te sluiten. Veel vanden zijn immers ook spoorlopers en omgekeerd.

Tabel 1. Relaties tussen de dimensies

	leeftijd	motivatie	rationalisatie	werkwijze	vormen van ongewenst gedrag
leeftijd					
motivatie			x	x	
rationalisatie		x		x	
werkwijze		x	x		
vormen van ongewenst gedrag					

x) = bruikbare relatie voor typologie

Wanneer we de bovenstaande inzichten met elkaar combineren, dan komen we tot drie typologieën van 'veroorzakers van derdenstoringen aan het spoor'. Deze typologieën zijn te typeren met de termen '**spelende kinderen**', '**rebell**' en '**opportunisten**'.

Spelende kinderen

Kinderen (personen t/m 12 jaar) blijken voor wat betreft motivatie en werkwijze een duidelijk te onderscheiden categorie veroorzakers van derdenstoringen. In 2002 vonden op het traject Eindhoven-Deurne (het in dit onderzoek gehanteerde voorbeeldtraject) 126 geregistreerde incidenten plaats. Elf van deze incidenten waren aantoonbaar veroorzaakt door (spelende) kinderen. Dit aantal (een aandeel van 9%) lijkt misschien niet zo groot, maar dat wordt anders wanneer we ons realiseren dat slechts in een zeer klein aantal incidenten de identiteit of leeftijd van de veroorzaker kon worden vastgesteld. Wanneer we daarbij ook nog rekening houden met het feit dat lang niet alle gevallen van spoorlopen of vandalisme in de registraties terechtkomen, dan moeten we de problemen die door kinderen op en langs het spoor worden veroorzaakt wel degelijk serieus nemen.

Ervaringsdeskundigen bij ProRail gaan ervan uit dat 25 procent van de daadwerkelijke incidenten in de registraties terechtkomt. Volgens deze deskundigen varieert de mate van registratie over de verschillende locaties, maar is er geen reden te veronderstellen dat een dergelijke over- en ondervertegenwoordiging ook voor de verschillende leeftijdsgroepen zou gelden.

Wat betreft het tijdstip van de door kinderen veroorzaakte geregistreerde incidenten, valt op dat negen van de elf geregistreerde incidenten in de namiddag of vroege avond plaatsvonden (15:45–20:15 uur). De overige twee incidenten vonden tijdens de zomervakantie plaats op andere tijdstippen (13:51 en 21:45 uur). Zes van de elf incidenten hebben betrekking op een (bijna) aanrijding, bij drie incidenten was er sprake van kinderen die stenen op het spoor legden, bij één incident werden stenen naar treinen gegooid en één incident betrof een melding van kinderen op het spoor.

Rebellen

Zowel qua omvang als aantal incidenten vormen rebelse adolescenten de grootste groep veroorzakers van derdenstoringen. Op basis van de beschikbare informatie is het niet mogelijk aan te geven hoe groot deze groep is of hoeveel incidenten zij veroorzaken op het traject Eindhoven-Deurne. Wel valt op dat er duidelijke patronen te zien zijn voor wat betreft de tijd en plaats van de aan hen toegeschreven incidenten.

In 2002 vonden op het traject Eindhoven-Deurne 24 geregistreerde incidenten plaats waarbij de elektronische scheidelassen met behulp van een muntje of blikje werden kortgesloten. Zes van deze incidenten vonden plaats op een niet nader omschreven plek. Van de overige incidenten vond 72% (n=13) plaats op en rondom station Helmond 't Hout (trajectstuk 40.5–41.6 km). Negen van deze incidenten vonden bovendien plaats tussen 19:00–21:30 uur. In hetzelfde jaar werden op het traject Eindhoven-Deurne veertien incidenten geregistreerd waarbij de bomen van spoorwegovergangen werden afgebroken. Acht van deze incidenten vonden in het weekend plaats tussen station Deurne en station Helmond (trajectstuk 29.2–37.7 km) en zes van deze incidenten vonden plaats op de dagen dinsdag t/m donderdag tussen station Helmond en overweg Collse Hoefdijk (trajectstuk 38.7–46.5 km). Deze voorbeelden vormen geen waterdicht bewijs, maar rechtvaardigen desalniettemin het vermoeden dat een kleine groep adolescente rebellen verantwoordelijk is voor een groot gedeelte van de incidenten. Ook deze constatering biedt handreikingen voor een doelmatige inzet van maatregelen.

Opportunisten

Ook opportunisten (volwassenen en instrumenteel ingestelde adolescenten) vormen een duidelijk te onderscheiden categorie met een eigen werkwijze en motivationele achtergrond. Opportunisten veroorzaken niet zozeer andere incidenten dan kinderen en rebellen (alhoewel ze minder vaak vandalisme plegen), maar de manier waarop ze hun overtredingen plegen is uitermate kenmerkend. In het voorgaande hebben we gezien dat volwassenen en instrumenteel ingestelde adolescenten welbewust en op basis van een rationele afweging voor delictpleging kiezen en qua delictuitvoering op een efficiënte en georganiseerde wijze te werk gaan.

De beschikbare registraties bieden onvoldoende basis om een inschatting te maken van de omvang van de opportunistische dadergroep en het aantal incidenten die deze veroorzaakt. Wel is het aannemelijk te veronderstellen dat opportunisten door hun rationeel keuzegedrag zeer plaats- en tijdspecifiek te werk gaan. Het traject Eindhoven-Deurne kent veel plekken waarbij de weg over het spoor de beste interwijkverbinding biedt. Daarnaast is er een aantal routes langs het spoor die door hun landelijke ligging aantrekkelijker zijn dan de alternatieve routes langs de openbare weg. Het is dan ook aannemelijk te veronderstellen dat de incidenten die door opportunisten worden veroorzaakt zich met name op deze plekken concentreren.

2.3 Gedragkundige daderprofilering

Nu we weten welke dadertypologieën er bij derdenstoringen aan het spoor zijn betrokken, wordt de vraag actueel in hoeverre we onze kennis over de verschillende typen daders kunnen combineren met de bestaande criminologische kennis van hoe verschillende daders hun delicten plegen. Deze vraag is bij uitstek het terrein van de gedragkundige daderprofilering. In tegenstelling tot hetgeen vaak wordt verondersteld, is deze techniek niet primair gericht op het identificeren van de mogelijke dader(s) maar veel meer op het vergroten van het begrip over de dader, het misdrijf, de sociale en situationele omstandigheden en de mogelijkheden voor preventieve en repressieve interventie (Blaauw e.a. 2002). Bij het samenstellen van de daderprofielen nemen we de typologieën als uitgangspunt en kijken we naar het gedrag op de plaats delict⁶ en mogelijk ander antisociaal en delinquent gedrag⁷.

Spelende kinderen

Kinderen die verstoringen aan het spoor veroorzaken doen dit in de regel als onderdeel van hun spelgedrag. Dit gedrag kenmerkt zich door een exploratief en ongeorganiseerd karakter. Het kind probeert in zijn spel verschillende handelingspatronen uit en verkent daarbij de mogelijkheden en gevolgen. Niet alleen de innerlijke drang tot spel is bepalend voor het concrete gedrag. Ook de kenmerken van de fysieke omgeving vormen een sterke factor. Het kind laat zich in belangrijke mate leiden door de fysieke mogelijkheden en uitdagingen die de omgeving hem bieden. Het spoor en haar directe omgeving vormen voor het kind een interessante plek waar veel valt te ontdekken. **Wanneer het kind op en rond het spoor aan het spelen is en daar opvallende voorwerpen aantreft dan vormen deze een uitdaging.** Het kind kan er spontaan voor kiezen deze voorwerpen nader te onderzoeken bijvoorbeeld door ze op het spoor te leggen of naar een rijdende trein te gooien.

Gezien het spontane en ongeorganiseerde karakter van het spelgedrag zien we dat kinderen die eenmaal een voorwerp naar een trein hebben gegooid of op de rails hebben gelegd dit gedrag op korte termijn vaak nog één of twee keer zullen herhalen, maar hier op de langere termijn geen gewoonte van maken.⁸ Vooral wanneer ouders of andere volwassenen snel corrigerend optreden en het kind weghouden van het spoor, is de kans op herhaling gering.

Rebellen

Het ongeoorloofd gedrag van adolescente rebellen blijft niet beperkt tot het spoor, maar is in de regel onderdeel van een meer omvangrijke reeks antisociale en delinquentie handelingen. Deze handelingen worden door de adolescenten gepleegd op die plekken waar de routines in hun leven hen brengen en op die momenten dat ze daartoe in de gelegenheid zijn. De eigen woonbuurt, het stadscentrum, de school en plaatsen voor ontmoeting en recreatie zijn plekken waar de adolescenten veel tijd doorbrengen en waar ze elke gelegenheid tot expressie zullen aangrijpen.⁹ Stations en veel andere plekken langs het spoor zijn populaire recreatieve verblijfsplekken voor adolescenten. Wanneer adolescente rebellen zich op deze plekken bevinden en de behoefte en de gelegenheid tot expressie doen zich voor, dan zullen ze niet lang twifelen om uiting te geven aan hun gevoelens van rebellie. In sommige gevallen plegen rebellen ongeoorloofd gedrag als ze alleen zijn. Vaker vindt spoorlopen en vandalisme plaats als onderdeel van groepsgedrag. De adolescent zoekt in deze gevallen erkenning bij lotgenoten.

Aangezien de antisociale en delinquentie handelingen van adolescente rebellen onderdeel uitmaken van een breder gedragspatroon ligt recidive voor de hand. In de regel neemt zowel de omvang als ernst van jeugdige rebellie in de leeftijd 13-20 jaar sterk toe om na verloop van tijd weer even sterk af te nemen (Moffitt 1993). Tegen het einde van de adolescentie ontdekken de jongeren dat ze meer waardering kunnen oogsten met werk dan met antisociaal en delinquent gedrag. Wanneer ze bovendien een vriendin krijgen, merken ze dat een avond met haar leuker kan zijn dan doelloos rondhangen met vrienden. Hebben adolescenten eenmaal een baan, een vaste relatie en/of een kind dan neemt het antisociaal en delinquent gedrag doorgaans nog verder af. Uit verschillende studies blijkt dat 90 tot 95 procent van de delinquentie adolescenten alleen tijdens hun adolescentie levensfase delinquent gedrag vertonen. De 5 tot 10 procent die na die leeftijd doorgaat, houdt zich niet langer bezig met vandalisme maar gaat over op ernstigere vormen van criminaliteit.

Opportunisten

Volwassen veroorzakers van verstoringen aan het spoor zijn zowel in hun gedrag als motivatie uitermate opportunistisch ingesteld. Ditzelfde geldt voor instrumenteel ingestelde adolescenten. Wanneer ze een situatie tegenkomen waarbij spoorlopen voor hen profijtelijk is en zij voelen zich bovendien niet gehinderd door gelegenheidsbeperkende omstandigheden¹⁰ dan zien ze deze situatie

als een 'opportunity' waar ze gebruik van kunnen maken. Naast opportunisme is er een tweede kenmerk waar deze categorie verstoorders aan voldoet, namelijk het feit dat het ongeoorloofd gedrag volledig binnen het gedragspatroon van alledaagse routine activiteiten valt. Opportunisten gaan over tot spoorlopen wanneer de route over of langs het spoor voor hen de kortste, handigste of plezierigste weg is om bij hun bestemming te geraken. Opportunisten die in de buurt van het spoor wonen en even een pak melk moeten halen in de winkel aan de andere kant van het spoor, zien de route over het spoor vaak als de meest efficiënte manier om hun doel te realiseren. Ook fietsers die voor hun woon-werk verkeer of recreatieve doeleinden liever de mooie route langs het spoor nemen dan de route over de autoweg zijn typische opportunisten. Voor beide soorten spoorlopers is de verplaatsing door de ruimte ingegeven door alledaagse routinematige activiteiten. De keuze om deze verplaatsing over of langs het spoor te maken is daarbij het gevolg van een rationele afweging. Opportunisten plegen niet op grote schaal vernielingen op of langs het spoor, maar zullen er niet voor terugdeinzen om een afrastering of bossage te 'manipuleren' om gemakkelijker toegang tot het spoor te krijgen. Dit 'manipuleren' kent een andere motivationele achtergrond dan het vandalisme van expressieve adolescenten. Het vandalisme is hier niet een op zichzelf staand feit, maar direct gerelateerd aan het (mogelijk maken van) spoorlopen. In tegenstelling tot het spoorlopen is het plegen van vandalisme voor deze categorie verstoorders geen gemakkelijk te rationaliseren handeling. Dit uit zich in een omzichtig opereren waarbij bijvoorbeeld een afrastering of bossage net voldoende wordt teruggeduwd tot men er overheen, onderdoor of langs kan. Hoe vaker opportunisten een bepaald pad van of naar het spoor betreden, des te duidelijker zullen de sporen van erosie aan de afrastering of bossage zijn. Met de toenemende erosie van de fysieke barrière, wordt ook 'het zich begeven op verboden terrein' voor de opportunist een steeds beter te rationaliseren handeling. Rationalisaties als 'iedereen doet het', 'het hek is toch al stuk' of 'het wordt hier blijkbaar gedoogd' zullen steeds meer de overhand krijgen en zowel het spoorlopen als het verder vernielen van de barrière wordt met steeds minder schroom gedaan.¹¹

Het gegeven dat opportunisten vanuit instrumentele overwegingen ongeoorloofd gedrag op en om het spoor plegen, maakt het waarschijnlijk dat dit soort gedrag niet beperkt blijft tot spoorlopen alleen. Ook in andere situaties en omstandigheden zullen opportunisten geneigd zijn op basis van instrumentele gronden ongeoorloofd gedrag te vertonen. Zij kiezen hiervoor op het moment dat zij een 'low-risk opportunity' zien om ergens voordeel uit te halen. Wanneer het risico beperkt lijkt en de opbrengsten relatief groot dan slaat voor hen de kosten-baten afweging door naar het uitvoeren van antisociaal gedrag. Meer dan andere volwassenen zullen volwassen opportunisten zich dus eerder schuldig maken aan kleine verkeersovertredingen (rijden door een rood stoplicht, fout parkeren, met teveel alcohol achter het stuur), het meenemen van 'souvenirs' uit hotelkamers, het sjoemelen met belastingaangiften en het voordelig kopen van gestolen goederen wanneer hen dit wordt aangeboden. **Naast de aanwezigheid van een 'low-risk opportunity' is er nog een tweede voorwaarde waaraan moet worden voldaan voordat de opportunist overgaat tot ongeoorloofd gedrag: hij moet het gedrag voor zichzelf kunnen goedpraten ('neutraliseren').** Door zichzelf bijvoorbeeld voor te houden dat 'hij er niemand mee kwaad doet', 'hij heel goed uitkijkt', of 'het verbod op deze plek onzinnig is' stelt hij het geldend verbod voor zichzelf tijdelijk buiten werking en rationaliseert hij zijn opportunistisch gedrag.

2.4 Indicatoren

De specifieke werkwijze van de drie dadertypologieën maakt het mogelijk om locatiespecifiek vast te stellen welke soort dader verantwoordelijk is voor de derdenstoringen. **Alle drie de typen daders maken zich schuldig aan spoorlopen en vandalisme. De manier waarop zij dit ongewenste gedrag vertonen, is echter verschillend en laat sporen achter die met behulp van een eenvoudig diagnose-instrument kunnen worden geïnventariseerd.** Dit instrument is opgenomen in de eerste bijlage van dit rapport en heeft de vorm van een lijst met indicatoren die in de storingsregistratie of op de locatie zelf tot uitdrukking komen. Door eerst in de storingsregistratie te kijken en vervolgens op de locatie zelf na te gaan of de indicatoren al dan niet aanwezig zijn, kunnen medewerkers van ProRail en/of externe aannemers zelf bepalen of ze met spelende kinderen, rebellen of opportunisten van doen hebben.

Spelende kinderen

Over het algemeen blijven vernielingen gepleegd door kinderen beperkt tot het gooien van stenen en het plaatsen van relatief kleine voorwerpen (zoals stenen, blikjes, etc.) op het spoor. Als er grotere voorwerpen op het spoor worden geplaatst, dan is dit meestal het werk van rebellen. Ook het

spoorlopen kent bij kinderen een andere uitingsvorm dan bij rebellen of opportunisten. Kinderen gebruiken het spoor niet als doorgaande route, maar als speelplaats. Wanneer dit tot overlast leidt dan worden de kinderen vaak waargenomen en is het voor de treinmachinist of andere overlastmelder in de regel niet moeilijk om vast te stellen dat het 'spelende kinderen' betreft.

Wanneer we de specifieke werkwijze van kinderen als uitgangspunt nemen dan is het mogelijk om een aantal objectieve kenmerken te benoemen die als indicator kunnen dienen bij het vaststellen of de problematiek van derdenstoringen op een bepaalde locatie al dan niet door spelende kinderen wordt veroorzaakt. Een eerste houvast vormen de storingsmeldingen die bij ProRail binnenkomen. Als hierin staat dat er sprake is van 'stenen gooien' of dat 'kinderen zijn gezien' dan zijn dit sterke aanwijzingen dat men met spelende kinderen van doen heeft. Ook op de locatie zelf zijn indicatoren te vinden. Wanneer men relatief kleine voorwerpen in het ballastbed vindt (stenen, blikjes, etc.) die zichtbaar door een trein overreden zijn, dan ligt het voor de hand om in de eerste plaats richting spelende kinderen te denken. Om dit te verifiëren kan men kijken naar de omgeving van het spoor. Als daar voorzieningen zijn voor spelende kinderen (zoals een speelplaats, kinderboerderij, basisschool of camping) of men hoort van omwonenden of andere ervaringsdeskundigen dat de omgeving en/of het spoor door spelende kinderen wordt bezocht, dan heeft men een derde aanwijzing dat de problematiek op deze locatie door spelende kinderen wordt veroorzaakt.

Rebellen

Ook rebellen hebben een specifieke werkwijze die kenmerkende sporen achterlaat. De werkwijze van rebellen kenmerkt zich door spontaan, inefficiënt en buitenproportioneel optreden. Het ongeoorloofd gedrag is immers niet gericht op het behalen van een direct voordeel (zoals dat bij opportunisten het geval is), maar op het ventileren van onlustgevoelens en het verwerven van respect bij vrienden en andere rebellen. Het kortsluiten van ES-lassen, aanbrengen van graffiti, afbreken van spoorbomen, plaatsen van relatief grote voorwerpen op het spoor, vernielen van schakelkasten, vernielen van bovenleiding, brandstichting en andere vormen van expressief vandalisme zijn activiteiten die typisch door rebellen worden uitgevoerd. Ditzelfde geldt voor vernielingen en spoorlopen binnen het stationsgebied en spoorlopen op plekken waar dit geen duidelijk voordeel oplevert.

In de storingsmeldingen kan men op basis van de hierboven genoemde activiteiten vaststellen dat men op een bepaalde locatie met rebellen van doen heeft. Wanneer men bovendien bij de locatieopname kleine metalen voorwerpen (zoals muntjes en/of blikjes) vlak naast een ES-las vindt of men treft een vernielde spoorboom, schakelkast of bovenleiding aan dan is dit wederom een vingerwijzing richting rebellen. Ook grote objecten op het spoor (zoals blokken beton en metalen pijpen), brandsporen, graffiti en sporen van consumptie (pakjes sigaretten of verpakingsresten van etenswaren) zijn sterke aanwijzingen richting rebellen. Wanneer men naast de hierboven genoemde storingsmeldingen en/of visuele indicaties op het spoor bovendien in de omgeving van het spoor voorzieningen voor adolescenten aantreft (zoals hang- of ontmoetingsplekken, middelbare scholen of discotheek) en/of men hoort van omwonenden of andere ervaringsdeskundigen dat de omgeving en/of het spoor door rebelse adolescenten wordt bezocht, dan heeft men een goede basis voor de conclusie dat men met rebellen van doen heeft.

Opportunisten

Ook opportunisten laten sporen achter die kenmerkend zijn voor hun specifieke werkwijze. In tegenstelling tot spelende kinderen en rebellen is de werkwijze van opportunisten berekenend en efficiënt. Er zit een duidelijke rationaliteit achter het gedrag hetgeen is gericht op het eigen voordeel. De opportunist loopt slechts daar over of langs het spoor waar dit hem direct voordeel oplevert. Ook vernielingen worden niet zonder reden gepleegd. De vernielingen zijn nimmer excessief en worden slechts gepleegd in zoverre ze het spoorlopen mogelijk maken.

Wanneer we sporen van erosie zien op het schouwpad, ballastbed en/of de afrastering zonder dat daarbij sprake is van excessief vandalisme en deze sporen vormen bovendien een niet-officieel pad over of langs het spoor op een plek waar dit de kortste, handigste of plezierigste weg tussen een woonwijk en een recreatie- of werklocatie vormt, dan hebben we een sterke indicatie dat we hier met opportunisten van doen hebben. Wanneer we bovendien van omwonenden of andere ervaringsdeskundigen horen dat met name volwassenen en/of niet-rebelse adolescenten deze niet-officiële paden gebruiken dan weten we vrijwel zeker dat we op deze plek met opportunisten van doen hebben.

3. Maatregelenkeuze

In het voorgaande is duidelijk geworden dat de drie daderprofielen zowel pregnante verschillen als punten van overeenkomst laten zien. Ditzelfde geldt ook voor de maatregelen die uit deze profielen voortvloeien. Bij alle drie de dadertypen geldt dat gelegenheidsbeperkende maatregelen, het creëren van aantrekkelijke alternatieven en repressieve maatregelen goede mogelijkheden bieden om spoorlopen en vandalisme in te perken. Deze maatregelen zijn in alle gevallen zinvol en kunnen overal worden ingezet waar derdenstoringen een probleem vormen. Dit onafhankelijk van het dadertype dat voor de derdenstoringen verantwoordelijk moet worden gehouden. Er zijn echter ook maatregelen die naar verwachting effectief voor één categorie daders zullen zijn en minder of niet effectief voor een andere categorie. Zo zullen opportunisten gevoelig zijn voor maatregelen die de rationele afweging tussen de kosten en baten van een overtreding beïnvloeden, maar zullen dergelijke maatregelen naar verwachting weinig of geen effect hebben op spelende kinderen en rebellen. Het is dus zinvol onderscheid te maken tussen generieke en specifieke maatregelen en na te gaan in welke gevallen welke maatregelen het meest effectief kunnen zijn. Daarnaast is het verstandig aandacht te besteden aan de doelmatigheid van de maatregelen. Op welke wijze kunnen we korte klappen maken? Welke maatregelen zijn kosten-effectief? Welke maatregelen kan ProRail zelf nemen en bij welke maatregelen is samenwerking met anderen nodig? Het zal duidelijk zijn dat de antwoorden op deze vragen belangrijk zijn bij het bepalen van welke maatregelen eerst moeten worden genomen, welke maatregelen later moeten worden genomen en welke maatregelen we beter buiten beschouwing kunnen laten.

3.1 Generieke maatregelen

Zowel spelende kinderen, rebellen als opportunisten blijken gevoelig voor maatregelen die de gelegenheid tot spoorlopen en vandalisme beperken, maatregelen die er voor zorgen dat er een aanvaardbaar alternatief wordt geboden en repressie. Deze maatregelen kunnen slechts gedeeltelijk door ProRail zelf worden genomen. In de overige gevallen is het zinvol formele afspraken te maken met lokale veiligheidspartners.

Gelegenheidsbeperkende maatregelen

'Gelegenheid maakt de dief' en hetzelfde blijkt te gelden voor ongewenst gedrag als spoorlopen en vandalisme. Als het spoor gemakkelijk toegankelijk is, zullen meer mensen overgaan tot spoorlopen dan wanneer de toegankelijkheid tot het spoor door een fysieke barrière wordt bemoeilijkt. Over het algemeen geldt daarbij hoe robuuster de barrière des te kleiner het aantal overtredingen. Ditzelfde geldt voor vandalismebestrijding. De meeste objecten die door vandalen op het spoor worden gelegd, zijn niet door de vandalen vanuit hun huis meegenomen maar worden vlak langs het spoor gevonden en enkele meters verplaatst. Als de toegankelijkheid tot het spoor wordt beperkt en er bovendien weinig of geen objecten in de buurt zijn die op het spoor kunnen worden gelegd, zal de gelegenheid tot vandalisme afnemen evenals het aantal incidenten. In de praktijk zal het niet altijd mogelijk zijn de fysieke toegankelijkheid tot het spoor honderd procent in te perken of de spoorwgomgeving vrij te houden van rondslingerende objecten.¹² Desalniettemin vormen gelegenheidsbeperkende maatregelen een belangrijke eerste stap om het aantal overtredingen terug te dringen tot een niveau waarop de problematiek beheersbaar is. **Een situationele aanpak van zowel probleem- als risicolocaties is een belangrijke basisvoorwaarde voor een effectieve aanpak van spoorwegcriminaliteit.** Afhankelijk van de specifieke kenmerken van de probleem- of risicolocatie kan gelegenheidsbeperking concreet worden uitgewerkt door maatregelen die zich richten op het beperken van de toegankelijkheid, het verwijderen van rondslingerende voorwerpen of het onaantrekkelijk maken van vandalismegevoelige objecten.¹³

Het bieden van alternatieven

Ook het bieden van een aantrekkelijk alternatief is een strategie die bij alle drie de dadertypologieën effect kan sorteren. Zowel spelende kinderen, rebellen als opportunisten begeven zich op of rond het spoor omdat dit op de een of andere manier in een behoefte voorziet. Wanneer ze deze behoefte beter op een andere plek kunnen bevredigen dan zullen ze zich minder snel op of rond het spoor begeven en zal het aantal incidenten van spoorlopen en vandalisme afnemen.

Het creëren van aantrekkelijke speel-, recreatie- en ontmoetingsplekken is een goede manier om spelende kinderen en rebellen een aanvaardbaar alternatief te geven voor een verblijf op of langs het spoor. Het is echter belangrijk dat deze plekken niet te dicht bij het spoor komen te liggen omdat de aanzuigende werking van deze plekken dan eerder tot meer dan minder overlast zal zorgen. **Er dient dus niet alleen rekening te worden gehouden met de kwaliteit van de verblijfsvoorzieningen, maar ook met de planologische positionering van deze plekken.** Om dit laatste te realiseren, zou ProRail invloed moeten verwerven op de (gemeentelijke) planprocessen waarin dit soort planologische beslissingen worden gemaakt en uitgewerkt.

Door de stedenbouwkundige ontwikkeling van gebieden blijken bestaande spoorwegovergangen soms minder functioneel op de plekken waar ze oorspronkelijk zijn gebouwd en valt er iets te zeggen om de overgangen te verplaatsen of in aantal uit te breiden. Ditzelfde kan het geval zijn bij bestaande verbindingswegen. Ook deze kunnen in de loop van de tijd minder functioneel worden, waardoor de routes direct langs het spoor (de zogenaamde schouwpaden) in toenemende mate door opportunistisch ingestelde omwonenden worden gebruikt om op een prettige of snelle manier op hun plaats van bestemming te komen. De verplaatsing of uitbreiding van routes over of langs het spoor kan in sommige gevallen een goede manier zijn om op een positieve manier bestaande problemen met spoorlopen en opportunistisch vandalisme op te lossen. Het creëren van nieuwe spoorwegovergangen past echter niet in het bestaande beleid van ProRail.¹⁴ Het aanleggen van alternatieve routes langs het spoor of het verplaatsen van bestaande overwegen is wel een reële optie. Ook dit zou via de bovenvermelde invloed op planprocessen zijn beslag moeten krijgen.

Repressie

Naast preventie is ook repressie een strategie die in theorie goede resultaten kan opleveren bij het terugdringen van derdenstoringen. Vooral opportunisten zullen snel voor legitieme alternatieven kiezen als ze de indruk hebben dat ze door ongewenst gedrag eerder met politie en/of justitie te maken krijgen. Ook bij spelende kinderen zal straf effect hebben; al is het maar een gesprek met de ouders. Bij rebellen is de afschrikkende werking van repressie minder, maar weten we wel dat vroegtijdig ingrijpen en consequent straffen herhaling van ongewenst gedrag kan voorkomen. We schrijven bewust dat repressie 'in theorie' een goede strategie is, want de praktijk blijkt erg weerbarstig. Op dit moment blijkt de pakkans bij derdenstoringen uitermate klein. Wanneer de verstoorders niet op heterdaad worden aangehouden dan is de bewijslast problematisch. Op deze manier ontspringen vooral vandalen veelal de dans of komen ze (als ze al worden gepakt) er hooguit met een boete van € 46,- van af.¹⁵ Een bijkomend probleem is dat ProRail op dit moment bijna nooit aangifte doet van derdenstoringen. Dit is immers veel werk en de effecten van de gedane aangiften zijn niet direct zichtbaar. Ondanks deze praktische problemen is het zinvol om de mogelijkheden van een repressieve aanpak niet onbenut te laten. Net als bij veel andere delicten, is het bij derdenstoringen immers zo dat een zeer kleine groep verantwoordelijk is voor een zeer groot gedeelte van het probleem. **Als enkele verstoorders repressief kunnen worden aangepakt, is de kans reëel dat het aantal incidenten op plaatselijk niveau sterk en abrupt afneemt.** Om dit te realiseren, dient ProRail zowel intern als extern een aantal randvoorwaarden in te vullen.¹⁶

Convenanten met veiligheidspartners

Het voordeel van gelegenheidsbeperkende maatregelen is dat ProRail een groot deel in eigen beheer kan uitvoeren. Voor sommige andere maatregelen kan het echter handig zijn om convenanten af te sluiten met lokale veiligheidspartners zoals gemeenten, politie en justitie. Convenanten zijn geformaliseerde afspraken over het bereiken van gezamenlijke doelen. In het geval van derdenstoringen, mag verwacht worden dat de lokale veiligheidspartners te maken hebben met dezelfde daders. Daarbij zullen vooral de 'rebellens' onder de aandacht vallen, maar ook 'spelende kinderen' en 'opportunisten' kunnen reeds in beeld zijn.

Het gezamenlijke doel is in dit geval dat lokale veiligheidspartners en ProRail te maken (kunnen) hebben met dezelfde daders. Het uitwisselen van informatie over daders en/of daderprofielen kan de opsporing van daders vergemakkelijken. Daarnaast kunnen preventieve inspanningen worden gebundeld, waardoor met minder inzet grotere effecten kunnen worden bereikt. Tot slot, hebben gemeenten en ProRail een gedeeld belang als het gaat om het bepalen van een goede locatie voor hang- en speelplekken of het realiseren van alternatieve routes langs of over het spoor.¹⁷ Routes en verblijfsplekken die te dicht bij het spoor liggen, kunnen niet alleen aanleiding geven tot derdenstoringen maar ook tot dodelijke ongelukken. Op basis van incidentregistraties en analyses kan ProRail de gemeente adviseren over de vanuit 'rail safety' bekeken beste locaties voor routes en

verblijfsplekken. **ProRail heeft niet alleen baat bij het vragen om samenwerking c.q. een gezamenlijke aanpak, maar heeft ook iets te bieden.** De aanpak van sociale veiligheid, al dan niet in de vorm van publiek-private samenwerking, beperkt zich immers niet tot het openbaar domein maar strekt zich steeds meer uit het semi-private of private domein. Het argument hierbij is dat de problematiek van sociale onveiligheid op en rond het spoor niet een op zichzelf staand feit is, maar onderdeel van een bredere stedelijke problematiek.

In gebieden waar sprake is van overmatig veel derdenstoringen, zou ProRail, al dan niet gezamenlijk optrekkend met de NS, afspraken kunnen maken met de lokale veiligheidspartners om de inzet van convenanten in de praktijk te beproeven. Als blijkt dat deze vorm van publiek-private samenwerking voor alle betrokkenen profijt oplevert, zou een format ontwikkeld kunnen worden, dat als voorbeeld kan dienen voor afspraken elders in het land.

3.2 Specifieke maatregelen

Naast de hierboven genoemde generieke maatregelen, zijn er ook maatregelen die gericht zijn op een bepaald daderprofiel.

Maatregelen gericht op spelende kinderen

In het geval van spelende kinderen verdient een communicatieve aanpak de voorkeur. Soms is het mogelijk de identiteit van de kinderen vast te stellen die met hun spelgedrag de veiligheid op en om het spoor in gevaar hebben gebracht. Vaker zal de identiteit echter onbekend blijven en kunnen de kinderen noch hun ouders direct worden aangesproken op het risicovolle gedrag van de kinderen. In beide gevallen geldt dat een repressieve aanpak weinig zin heeft en dat voorlichting, naast de hierboven besproken generieke maatregelen, de meest voor de hand liggende strategie is. Deze voorlichting zou bijvoorbeeld de vorm van een brochure kunnen hebben. Deze brochure kan persoonlijk aan de betreffende ouders worden opgestuurd of (wanneer de identiteit van het kind niet is vastgesteld) via basisscholen of lokale wijkverenigingen op wat grotere schaal kunnen worden verspreid. Uit onderzoek blijkt dat voorlichting aan kinderen en ouders het meest effectief is als het overlastprobleem zo herkenbaar mogelijk wordt beschreven en de nadruk wordt gelegd op de mogelijke negatieve consequenties voor het kind en anderen (López 1992). Bij het opstellen van de brochure dient nadrukkelijk te worden stil gestaan bij mogelijke rationalisering van ouders zoals 'mijn kind doet zoiets niet' of 'zo gevaarlijk is het niet'. Deze rationalisering kunnen worden gepareerd met aansprekende verhalen van gedupeerden of cijfers die het tegendeel aantonen. Hoe gericht communicatie wordt ingezet, des te effectiever zal het zijn. Het voordeel van een goede voorlichtingsbrochure is dat deze op landelijk niveau en in grote oplage kan worden geproduceerd en zowel doelgroep- als locatiespecifiek kan worden ingezet. Als het verspreiden van de brochure op een bepaalde locatie onvoldoende effect heeft, kan men er in tweede instantie voor kiezen de communicatie uit te breiden en de boodschap via de lokale media en/of voorlichtingsbijeenkomsten te herhalen. Deze voorlichting kan bijvoorbeeld ook via scholen worden gegeven. Dit in analogie met het project 'Luisteris' van de NS Concernstaf Sociale Veiligheid waarin voorlichting wordt gegeven over de (gevolgen van) agressie tegen treinpersoneel.

Maatregelen gericht op rebellen

Generieke maatregelen zoals het reduceren van de gelegenheid, het creëren van aantrekkelijke alternatieven en repressie zijn belangrijke mogelijkheden om de omvang van derdenstoringen veroorzaakt door rebellen terug te dringen. Daarnaast is het goed gebruik te maken van hetgeen wij weten over de motieven en rationalisaties van rebellen en deze kennis om te zetten in een specifieke beheersingsstrategie. Een communicatiestrategie die het gevaar van spoorlopen onder de aandacht brengt, is een goede manier om opportunisten en (de ouders van) spelende kinderen te bereiken maar zal naar verwachting minder effectief zijn bij rebellen. Bij rebellen is spoorlopen en vandalisme immers een vorm van expressie. Het is een manier waarop ze zich afzetten tegen de wereld van de volwassenen en waardering kunnen krijgen bij leeftijdgenoten. Bovendien is het begaan van ongeoorloofd gedrag voor deze groep een emotionele uitlaatklep en een manier tot het verkrijgen van een kick. De aandacht vestigen op het gevaar heeft bij rebellen geen zin. *'Walking on the wild side'* is juist onderdeel van hun kick-gedrag en een garantie voor waardering. Het bieden van een alternatieve emotionele uitlaatklep, alternatieve vrijetijdsbestedingen en het (via de ouders, buurt, school of jeugdwerk) aan de orde stellen van het ontsporingsgedrag en de bijbehorende rationalisaties zijn aanvullende maatregelen die genomen kunnen worden. Ook hierbij geldt echter dat een goede

communicatie en afstemming met andere lokale veiligheidspartners (waaronder de politie) essentieel is.

Maatregelen gericht op opportunisten

Opportunisten plegen hun overtredingen vanuit instrumentele motieven en zijn daarom gevoelig voor maatregelen die spoorlopen en instrumenteel vandalisme minder aantrekkelijk maken. Als de route langs of over het spoor niet langer de kortste, handigste of plezierigste weg naar een populaire bestemming is, dan zullen opportunisten deze route laten voor wat het is en een geschikter alternatief kiezen. Ditzelfde geldt voor de kostenkant van de afweging: als er maatregelen worden getroffen die de sociale controle verhogen en/of de kans op sanctionering doen toenemen, dan zullen opportunisten de voorkeur geven aan een andere route dan de route over of langs het spoor. In sommige gevallen is het mogelijk de rationele keuze van opportunisten op een positieve (niet-restrictieve) manier te beïnvloeden. Dit is bijvoorbeeld mogelijk door de aanleg van een nieuwe spoorwegovergang of een veilige afgescheiden route langs het spoor.¹⁸

Naast het beïnvloeden van het rationeel keuzegedrag is er nog een strategie die bij opportunisten positieve effecten kan opleveren: het beïnvloeden van de rationalisaties. Bij het opstellen van de daderprofielen hebben we gezien dat opportunisten pas tot spoorlopen of (erosie-)vandalisme overgaan als ze een *'low-risk opportunity'* zien en het ongeoorloofd gedrag voor zichzelf kunnen goedpraten ('neutraliseren'). Ze moeten er zelf van overtuigd zijn dat hun gedrag (ondanks het algemene verbod) niet verkeerd is omdat 'ze er niemand mee kwaad doen', 'het niet gevaarlijk is' en 'het verbod op deze plek voor hen dus eigenlijk onzinnig is'. Via goede communicatie is het mogelijk deze rationalisaties aan de orde te stellen en opportunisten te overtuigen van het tegendeel. Ook hierbij geldt dat de communicatie bij voorkeur zo gericht mogelijk moet worden ingezet en herkenbaar moet zijn voor de personen die het betreft.

4. Implementatie

Het is belangrijk om niet alleen te kijken **welke** maatregelen moeten worden getroffen, maar ook **hoe** en **met wie** deze maatregelen het beste kunnen worden geïmplementeerd. Immers, wanneer een goede maatregel verkeerd wordt toegepast zal deze geen of weinig effect opleveren. Om dit te ondervangen, is tijdens het onderzoek uitvoerig stil gestaan bij de implementatiemogelijkheden van de hierboven vermelde maatregelen.

In het nu volgende hoofdstuk vindt u de bevindingen van deze inventarisatie. Nadat eerst is aangegeven welke processtappen doorlopen moeten worden om te bepalen welke maatregelen op welke wijze getroffen moeten worden, wordt stil gestaan bij de randvoorwaarden die voor een doelmatige implementatie moeten worden ingevuld. Daarna volgen wederom de verschillende maatregelen en wordt bijzondere aandacht besteed aan de voor de implementatie relevante stakeholders.

4.1 Het proces

Nu we weten welke *dadertypologieën* er bij derdenstoringen zijn betrokken (paragraaf 2.2), met behulp van welke *indicatoren* wij in de praktijk kunnen zien met welke *dadertypologie(ën)* we van doen hebben (paragraaf 2.4) en *welke maatregelen* we kunnen treffen (hoofdstuk 3) is het tijd om de verschillende puzzelstukken tegen elkaar te leggen en aan te geven welke **processtappen** doorlopen moeten worden om te bepalen welke maatregelen op welke wijze getroffen moeten worden. Om dit te realiseren, maken we gebruik van het stappenplan zoals dat nu reeds door ProRail Regio-Zuid wordt gebruikt en doen we suggesties voor enkele uitbreidingen van dit stappenplan.

Het door ProRail ontwikkelde 'Stappenplan Aanpak Derdenstoringen' ziet er als volgt uit.

Tabel 2. Stappenplan Aanpak Derdenstoringen^{*)}

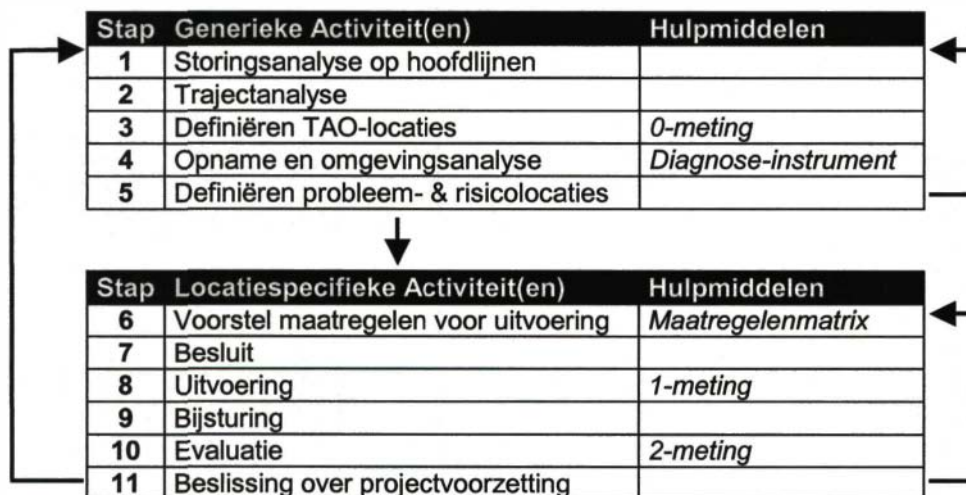
Stap	Activiteit(en)	Uitvoering
1	Storingsanalyse op hoofdlijnen	Storingsrapporteur
2	Trajectanalyse	Storingsrapporteur
3	Definiëren TAO-locaties	Projectteam (= ProRail, PCA...)
4	Opname en omgevingsanalyse	PCA
5	Definiëren risicolocaties	Projectteam
6	Voorstel maatregelen voor uitvoering	Projectteam
7	Besluit en uitvoering	Tracémanager

*) Bron: Rhebergen 2004, pg. 7.

In het onderstaande schema is het Stappenplan Aanpak Derdenstoringen iets verder uitgewerkt. Bij diverse processtappen is aangegeven welke hulpmiddelen kunnen worden ingezet. Daarnaast is het stappenplan uitgebreid met enkele evaluatiestappen en terugkoppel-momenten die (tussentijdse) bijsturing van het proces mogelijk maken. Door dit te doen, ontstaan twee werkprocessen die zowel in elkaar verlengde liggen als parallel aan elkaar verlopen. Het eerste werkproces heeft betrekking op de analytische activiteiten. Deze activiteiten hebben een generiek karakter en leiden tot het vaststellen van probleemlocaties en risicolocaties. Als deze probleem- en risicolocaties eenmaal zijn geïnventariseerd, worden de analytische activiteiten wederom opgestart en treedt tegelijkertijd het tweede werkproces in werking. Dit tweede werkproces is specifiek gericht op de vastgestelde probleem- en risicolocaties. Per locatie wordt een overzicht gemaakt van de relevante maatregelen en deze maatregelen worden uitgevoerd, geëvalueerd en (waar nodig) tussentijds bijgesteld. Aan het eind van het tweede werkproces wordt vastgesteld of de maatregelen zinvol zijn geweest en of bijsturing in het uitvoeringsproces en/of de maatregelenkeuze dit effect eventueel kunnen verhogen. Op grond van de evaluatieresultaten wordt besloten of het project moet worden verlengd of stopgezet en of de eventuele verlenging in een gewijzigde vorm dient plaats te vinden. Dat kunnen zowel wijzigingen in de structuur (organisatie) als in de inhoud (maatregelen) zijn. Daarnaast vindt er ook een terugkoppeling plaats naar het begin van het eerste werkproces en wordt bezien of de probleem- en risicolocaties qua aantal zijn toegenomen, afgenomen of zich geografisch hebben verplaatst.

Als het project inderdaad wordt gecontinueerd, is het altijd raadzaam om een heroriëntatie op het maatregelenpakket te maken. Dit zelfs als men tevreden is over het effect van de getroffen maatregelen. Het kan immers zijn, dat hetzelfde effect bereikt kan worden met minder middelen (bijv. door goedkopere maatregelen te kiezen) of dat er nieuwe producten of diensten 'op de markt' zijn gekomen, waardoor met de inzet van dezelfde middelen een (nog) groter effect kan worden bereikt.

Tabel 3. Uitgebreid Stappenplan Aanpak Derdenstoringen



Naast de hierboven benoemde evaluatie- en terugkoppel-momenten, geeft het uitgebreide stappenplan ook inzicht in de hulpmiddelen die bij de verschillende processtappen kunnen worden ingezet. Het in dit rapport gepresenteerde diagnose-instrument (Bijlage 1) kan als hulpmiddel dienen om tijdens de omgevingsanalyse (de vierde processtap) na te gaan met welke dadertypologieën men van doen heeft. De maatregelenmatrix (Bijlage 2) kan bij het maken van de keuzes voor de maatregelen (de zesde processtap) van dienst zijn. De derde processtap is het meest aangewezen moment om de Ausgangssituatie in kaart te brengen. Tijdens de uitvoering (processtap 8) vindt een tussenmeting plaats en wordt naast de tussentijdse effecten vooral stilgestaan bij de procesmatige aandacht- en verbeterpunten. Als de maatregelen volledig zijn ingevoerd, kan na verloop van tijd de eindevaluatie plaatsvinden. Er vindt een uitgebreide nameting plaats die samen met de voor- en tussenmeting inzicht moet geven in de effectiviteit van de maatregelen en de doelmatigheid van het doorlopen proces.

4.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Om de effectiviteit van de maatregelen te optimaliseren, is het van belang eerst een aantal vóórliggende uitgangspunten en randvoorwaarden te realiseren. Deze uitgangspunten en randvoorwaarden hebben een algemeen karakter en liggen op het vlak van de (interne en externe) organisatie en de mogelijkheden om met behulp van onderzoek en analyse inzichten over de aard, omvang en spreiding van de problematiek te genereren.¹⁹

Lerende organisatie

Het is raadzaam om maatregelen die elders effectief zijn gebleken niet klakkeloos over te nemen maar eerst in pilot-projecten uit te proberen. Ook maatregelen die vanuit de theorie zinvol lijken kunnen het beste eerst in overzichtelijke pilots worden uitgetest en geoptimaliseerd.

Daarbij vraagt men zich af:

- kan de maatregel op deze plaats ook (averechtse) neveneffecten hebben?
- heeft de maatregel (praktische) nadelen voor bepaalde groepen, bijvoorbeeld kinderen en gehandicapten?
- zal de maatregel in dit geval misschien een verplaatsingseffect hebben, waarheen dan bijvoorbeeld?
- zijn er redenen te bedenken waarom de maatregel in dit specifieke geval misschien *niet* zal blijken te werken?

Behalve dit soort inhoudelijke informatie leveren de pilots zoals hier bedoeld ook leermomenten op voor het opzetten van een (project)organisatie rond de aanpak van derdenstoringen, en voor de inkleuring van de diverse functies in de organisatie. Het eindrapport 'Weer 'n Derden' (Rhebergen 2004) gaat in op de mogelijke rol van de bij ProRail aangestelde 'Vakdeskundige Operationeel Beheer' en zijn bij de aannemer aangestelde evenknie 'Maintenance Engineer'. Tijdens de pilots kan ondermeer worden gezien op welke wijze deze functies moeten worden vormgegeven en op welke wijze de onderlinge communicatie het beste kan worden geregeld. Ook wijst het rapport op een kennisbank die ProRail wil inrichten om informatie over (de aanpak van) derdenstoringen op te slaan en te delen. Informatie uit de pilots kan uitstekend worden gebruikt om deze kennisbank te vullen met gegevens over de effectiviteit van maatregelen en de inrichting van een werkende (project)organisatie om maatregelen te implementeren.

Maatregelen zijn effectief en efficiënt

Een van de belangrijkste onderdelen van de bovengenoemde kennisbank zal informatie zijn over de in pilots gebleken effectiviteit van maatregelen (wat helpt wel, wat helpt niet, en voor welk dadertype). De meerwaarde van deze gegevens kan echter toenemen als er ook informatie wordt geboden over de doelmatigheid van de maatregelen. Zo kan bijvoorbeeld aandacht worden besteed aan de procesfactoren die de maatregelen al dan niet tot een succes hebben gemaakt en kan een inschatting worden gegeven van de relatieve efficiency (kosten in termen van tijd en geld in verhouding tot het te verwachten effect). Een stringente kosten-baten afweging per maatregel is in de regel niet mogelijk en niet nuttig. Wel is het zinvol om binnen de pilots ervaring op te doen met verschillende maatregelen die meer of minder kosten-intensief zijn, en het effect hiervan te vergelijken. Dit soort gegevens is van grote waarde voor situaties elders in Nederland waar partijen op het punt staan om vanuit de analyse over te stappen naar de maatregelenkeuze. Een grondige en uitvoerige evaluatie van zowel de effectiviteit (effectevaluatie) als de doelmatigheid (procesevaluatie) van de binnen de pilots uitgeteste maatregelen is hierbij onontbeerlijk.

ProRail kan het niet alleen

Veel maatregelen vragen (ook) inzet van andere partijen. Dat betekent niet dat je als organisatie op die anderen moet gaan leunen, maar dat je eerst laat zien dat je datgene wat je zelf kunt doen ook doet en goed doet. Begin met maatregelen die je zelf in de hand hebt. Het is niet erg dat je daarbij mikt op snel te realiseren effecten op de korte termijn. In de tijd dat je eerst intern de zaken op orde brengt, kun je tevens een begin maken met het scheppen van voorwaarden om effectieve samenwerking met veiligheidspartners mogelijk te maken. Dat soort processen kosten in de regel (veel) tijd en leveren niet direct effect op. Voordat je een structureel samenwerkingsverband hebt, ben je meestal al weer een jaar verder. De eerste effecten kunnen dan eigenlijk nooit eerder dan na twee jaar zichtbaar worden, maar leiden (als het goed is) wel tot meer structurele oplossingen.

Pro-actieve benadering

Voorkomen is beter dan genezen. Een oud spreekwoord, dat al te vaak waar blijkt te zijn. Wanneer je wacht tot de problemen op je af komen, kost het in de regel veel moeite om het tij weer te keren. Wanneer je echter (door een pro-actieve aanpak) het probleem vóór bent, kan dat zowel veel ellende als veel werk schelen. Om deze reden is het verstandig om niet alleen de problemen aan te pakken, maar ook continue de risico's in kaart te brengen en de risico's aan te pakken voordat deze een probleem worden.

Generieke maatregelen zijn het uitgangspunt

Met generieke maatregelen wordt voor alle dadertypen een barrière opgeworpen en in sommige gevallen zal die barrière volstaan. Alleen in situaties waar generieke maatregelen (op voorhand) onvoldoende effect sorteren en waar men met één specifieke dadertype te maken heeft, is het aan te bevelen om (ook) specifieke maatregelen te nemen.

Melding, registratie en analyse van incidenten

Voor een effectieve aanpak is het van het grootste belang dat de informatie over incidenten en gevaarlijke situaties zo compleet en nauwkeurig mogelijk is. Alleen als deze basisvoorwaarde goed is ingevuld, is een gefundeerde aanpak van de problemen en risico's mogelijk evenals een kwantificering van de (voorkomen) schades. De informatievoorziening moet worden gezien als een ketting die zo sterk is als haar zwakste schakel. Voor elk van de 'schakels' (melding, registratie en analyse) wordt daarom een aantal aanbevelingen gegeven:

- **Melding.** Een melding kan binnenkomen door een medewerker van ProRail (bijvoorbeeld de baaninspecteur), door een medewerker van NS (bijvoorbeeld een machinist) of door een derde. Op dit moment worden niet alle incidenten op en om het spoor gemeld en is er op dit gebied dus ruimte voor verbetering. Diverse ervaringen bij de politie om de meldingsbereidheid van burgers te verhogen, laten zien dat de meldingsbereidheid voor een groot deel wordt bepaald door a) de manier waarop de melding in ontvangst wordt genomen en b) de manier waarop de resultaten worden teruggekoppeld. Als de melder niet weet wat er met de melding gebeurt en ook niet merkt dat de door hem geleverde inspanning er toe leiden dat het incident wordt aangepakt dan gaat dit ten koste van de meldingsbereidheid. ProRail zou gebruik kunnen maken van deze inzichten om de meldingsbereidheid bij storingen en incidenten op en om het spoor te verbeteren.
- **Registratie.** Bij een incident dient de melding niet alleen op een juiste manier in de registratie van ProRail zelf terecht te komen, maar ook in die van de (regio)politie. Er moet dus altijd aangifte worden gedaan. Traditioneel aangifte doen levert in de praktijk veel papierwerk en tijdverlies op, daarom valt te overwegen onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden van elektronische aangifte. Pilots daarmee in politieregio's Haaglanden, Noord- en Oost-Gelderland en Brabant-Noord zijn succesvol. Van elk incident dient geregistreerd te worden: incidenttype, plaats, tijd, (mogelijke) dader, werkwijze, schade en afhandeling.
- **Analyse.** Wanneer gegevens inactief in een database blijven zitten, heeft melding en registratie nog geen nut gehad. Het is daarom verstandig om regelmatig per gebied, per tijdseenheid en per werkwijze (dadertype) probleemanalyses te maken die leiden tot het herkennen van patronen en trends. Deze inzichten leiden op hun beurt weer tot het treffen dan wel bijstellen van maatregelen, of tot verschuivingen in de aandacht voor bepaalde gebieden dan wel bepaalde tijdstippen.

Sluit waar mogelijk aan bij bestaande projecten, structuren en convenanten

Het wiel opnieuw uitvinden is zelden een zinvolle actie. Hetzelfde geldt voor projecten en samenwerkingsverbanden. Wanneer andere partijen op aanpalende gebieden reeds projecten hebben opgezet en structuren hebben gebouwd dan is het in de regel beter om daarbij aan te sluiten (of zelfs: mee te liften) dan om zelf iets nieuws te willen optuigen. Binnen NS is veel activiteit rondom voorkoming van agressie en geweld. Ook andere partijen, zoals gemeenten en politie, hebben een verantwoordelijkheid als het gaat om sociale veiligheid. Op veel plaatsen zijn dan ook al samenwerkingsafspraken gemaakt die al dan niet zijn vastgelegd in een veiligheidsconvenant of handhavingsarrangement. Nieuwe structuren zijn op deze plaatsen veelal niet nuttig en niet nodig.

In de volgende paragrafen worden de maatregelen, die in hoofdstuk 3 inhoudelijk zijn beschreven, bekeken op aandachtspunten die gelden voor de implementatie. Dit gebeurt eerst voor de maatregelen die ProRail geheel zonder medewerking van andere partijen kan treffen (paragraaf 4.2). Daarna volgen de maatregelen waar ProRail de medewerking van andere partijen voor nodig heeft (paragraaf 4.3). Binnen deze twee paragrafen is telkens een vaste onderverdeling gemaakt. Eerst wordt aandacht besteed aan de generieke maatregelen en vervolgens (per dadertypologie) aan de specifieke maatregelen. Voor een goed overzicht zijn alle maatregelen samengebracht in een 'maatregelenmatrix'. Deze maatregelenmatrix is opgenomen in Bijlage 2 van deze rapportage en maakt onderscheid tussen de maatregelen die ProRail zelf kan nemen en maatregelen waarvoor samenwerking met andere partijen nodig is. De bovenbeschreven uitgangspunten en randvoorwaarden zijn ook in de maatregelenmatrix opgenomen.

4.3 Maatregelen met ProRail als enige betrokkene

Maatregelen zoals het creëren van alternatieve speel- en verblijfsplekken, alternatieve routes, repressie en voorlichting via scholen en/of andere instanties zal ProRail altijd samen met andere partijen moeten realiseren. Er zijn echter ook maatregelen die ProRail helemaal zelf in de hand heeft. **Deze maatregelen zijn zinvol voor het behalen van snelle resultaten en vormen een basisvoorwaarde voor een effectieve en vruchtbare samenwerking met andere partijen.**

Het uitvoeren van baaninspecties (en het opheffen van tijdens baaninspecties gebleken onregelmatigheden) en gelegenheidsbeperkende maatregelen zijn generieke maatregelen die ProRail zelf kan treffen. Deze maatregelen zijn gericht op alle drie de dadertypologieën. Er is ook een tweetal specifieke maatregelen die ProRail zelf ter hand kan nemen. Zo kan zij zonder hulp of tussenkomst van andere partijen communicatieve acties opzetten richting (ouders van) spelende kinderen en opportunisten.

Baaninspecties

Medewerkers van ProRail voeren met grote regelmaat baaninspecties uit. Als tijdens deze inspecties onregelmatigheden (zoals rommel op of bij het spoor of een vernielde of gemanipuleerde afscheiding) worden aangetroffen dan is het zaak dat er een snelle opvolging plaatsvindt en de onregelmatigheden op een zo kort mogelijk termijn worden opgelost. Vooral op probleem- en risicolocaties kan het zinvol zijn de frequentie van de baaninspecties hoog te houden en onregelmatigheden pro-actief aan te pakken. Als uit de baaninspecties en de probleemanalyse blijkt dat er vooral problemen (te verwachten) zijn bij locaties waar aannemers aan het werk zijn voor ProRail, dan kan het probleem alleen opgelost worden door samenwerking met die aannemers.²⁰ Als de (verhoogde kans op) rommel langs de baan niet in verband staat met bouwactiviteiten, dan is het aan te bevelen om in contact te treden met NS Reizigers en te bevorderen dat machinisten alert zijn op (grote) rondslingerende voorwerpen langs de baan, en daar actief melding van maken. Men kan een beloning (bijvoorbeeld een taart) uitloven voor de machinist die als eerste een potentieel gevaarlijk object langs de baan meldt. Een experiment dat Connexxion daarmee uitvoerde om schade aan haltevoorzieningen eerder gemeld te krijgen door buschauffeurs werkte uitstekend. Het aantal meldingen vloog omhoog en de taarten waren niet aan te slepen.

Gelegenheidsbeperking

Gelegenheidsbeperking op en rond het spoor bestaat uit drie verschillende maatregelen: het *beperken van de toegankelijkheid* van het spoor, het *verwijderen van rondslingerende voorwerpen* en het *onaantrekkelijk maken van vandalismegevoelige objecten*. Deze maatregelen kunnen in veel gevallen door ProRail zelf worden getroffen.²¹ In hoofdstuk 3 is al aangegeven dat het in de praktijk niet mogelijk is om de gelegenheid tot spoorlopen en vandalisme tot nul te reduceren. Wat echter wel mogelijk is, is om de gelegenheid zoveel mogelijk te beperken op plekken waar dit het meest nodig is. Het uitgangspunt hierbij is dat gelegenheidsbeperking alleen niet de oplossing is, maar wel een belangrijke basisvoorwaarde om het aantal overtredingen op probleem- en risicolocaties te beperken tot een niveau waarop het beheersbaar is geworden.

Om dit laatste te realiseren is het goed om de resultaten van de meldingenregistraties en baaninspecties als uitgangspunt te nemen en te kijken of een bepaalde locatie een probleemlocatie, risicolocatie of probleemvrije locatie is. Bij probleemlocaties worden zoveel mogelijk maatregelen uit de kast getrokken. Dit houdt in dat de toegankelijkheid tot het spoor zoveel mogelijk wordt beperkt, het spoor en de directe omgeving vrij wordt gemaakt en vrij wordt gehouden van rondslingerende objecten en het aantal vandalismegevoelige objecten tot een minimum wordt beperkt. Daarnaast zal moeten worden bekeken in hoeverre een specifiek dadertype voor de lokale problematiek verantwoordelijk is en welke maatregelen er (op termijn) met andere partijen moeten worden genomen. Risicolocaties zijn locaties die geen of weinig TAO's laten zien, maar waarvan we op basis van de baaninspecties weten dat dit in de (nabije) toekomst gemakkelijk kan veranderen. Ook op deze locaties dienen gelegenheidsbeperkende maatregelen te worden getroffen. Daarnaast is het verstandig na te gaan welk dadertype in de (nabije) toekomst mogelijk voor problemen kan gaan zorgen en hier pro-actief op in te spelen. Probleemvrije locaties behoeven de minste aandacht. Ook daar is het echter belangrijk enige aandacht te besteden aan gelegenheidsbeperkende maatregelen.

Algemene communicatie

Het is goed om zoveel mogelijk het initiatief te nemen in de communicatie richting omwonenden, (potentiële) daders, veiligheidspartners, spoorpersoneel, lokale en landelijke politiek. Dit houdt in dat je laat zien dat derdenstoringen een (maatschappelijk) probleem is dat niet getolereerd wordt. Door publiekelijk aandacht te vragen voor de problematiek en duidelijk te maken dat derdenstoringen tot overlast en schade leidt, kan ProRail het maatschappelijk en politiek draagvlak voor de aanpak van derdenstoringen vergroten. Door aan te geven dat de problematiek ook daadwerkelijk wordt aangepakt, laat ProRail zowel naar de (potentiële) daders als naar de overige betrokkenen (spoorpersoneel en potentiële samenwerkingspartners) zien dat de koe bij de horens wordt gevat.

Communicatie gericht op spelende kinderen

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat wanneer spelende kinderen zich hinderlijk op of bij het spoor ophouden een communicatieve aanpak in de regel de voorkeur heeft boven een meer repressieve benadering. In de meeste gevallen zijn ouders van spelende kinderen zich niet bewust van het kattenkwaad dat hun kroost uithaalt. Wanneer deze ouders op het ongewenste gedrag wordt gewezen dan is dit in de regel aanleiding om binnen het gezin op een effectieve manier corrigerend op te treden en zullen we zien dat het ongewenste gedrag door de kinderen niet langer wordt herhaald. Er zullen

echter ook gevallen zijn waarbij ouders het ongewenste gedrag van hun kinderen niet onder ogen willen zien en een simpele boodschap zoals 'uw kind gooide gisteren stenen naar de trein' voor zichzelf proberen te rationaliseren met argumenten als 'mijn kind doet zoiets niet', 'zo gevaarlijk is het niet' of 'de schade valt waarschijnlijk best wel mee'. Daarom is het verstandig om in de communicatie naar de ouders rekening te houden met mogelijke rationalisaties en deze zoveel mogelijk vooraf te pareren bijvoorbeeld met behulp van een brochure waarin aandacht wordt besteed aan de problemen die spelende kinderen op en rond het spoor veroorzaken, het gevaar voor de kinderen en de schade die dit veroorzaakt. Een goede manier om dit te doen is door feitelijke informatie over hoe vaak en waar komt het voor te combineren met aansprekende verhalen van betrokkenen. Zo kan men in de brochure diverse betrokkenen aan het woord laten die vertellen op welke manier het spelgedrag van kinderen op of bij het spoor voor hen is uitgelopen in een persoonlijk drama. Het opstellen van een dergelijke brochure is weliswaar een hoge investering, maar deze investering kan worden gerelativeerd als de brochure niet voor één maar meerdere regio's wordt ontwikkeld en gedrukt. Als de brochure zorgvuldig is opgesteld dan kan het jarenlang een goed hulpmiddel zijn en is de investering in principe eenmalig.

Communicatie gericht op opportunisten

Ook bij opportunisten is communicatie naar verwachting een goede strategie. De inhoud van de boodschap zal echter anders moeten worden samengesteld dan bij spelende kinderen. Dit omdat opportunisten zowel motivationeel als qua rationalisaties afwijken van spelende kinderen. In de hoofdstukken 2 en 3 hebben we gezien dat opportunisten bewust voor spoorlopen en (erosie-)vandalisme kiezen als ze een 'low-risk opportunity' zien die ze bovendien voor zichzelf kunnen goedpraten ('rationaliseren'). Wanneer ProRail via effectieve communicatie er in slaagt spoorlopende opportunisten te bereiken en hen er van te overtuigen dat spoorlopen en (erosie-)vandalisme 'wél gevaarlijk is', 'wél tot persoonlijke en materiële schade leidt' en dat 'een verbod op spoorlopen op deze plek wél zin heeft' dan is de kans groot dat de opportunisten het spoor laten voor wat het is en voor de legitieme routes kiezen. Op zich is dit geen gemakkelijke opgave. Opportunisten maken immers per definitie hun eigen afweging en trekken zich wanneer het hen persoonlijk uitkomt het liefst zo min mogelijk aan van algemene regels en verboden. Het is dan ook van belang dat de communicatie zo gericht mogelijk wordt ingezet en herkenbaar is voor de personen die het betreft. Ook voor deze groep kan een (algemene) brochure worden ontwikkeld. Deze brochure kan echter alleen doelmatig worden ingezet wanneer het onderdeel uitmaakt van een breder pakket van communicatiemiddelen. Door de brochure te combineren met een locatiespecifieke brief zal de boodschap meer herkenbaar zijn voor de mensen die het betreft. Daarnaast is het raadzaam om ook in de lokale media regelmatig aandacht te vragen voor het fenomeen opportunistisch spoorlopen alsmede de risico's en gevaren die dit met zich meebrengt.

4.4 Samenwerking met anderen

Naast de hierboven genoemde maatregelen is er een groot aantal maatregelen waarbij ProRail de hulp van en samenwerking met andere veiligheidspartners moet inroepen. **Zoals al eerder opgemerkt, is samenwerking met externe veiligheidspartners alleen mogelijk als je als organisatie a) intern de zaken goed op orde hebt, b) kunt laten zien dat je hetgeen dat je zelf kunt doen ook doet en c) de andere partij voordeel heeft bij een samenwerkingsverband.** In de nu volgende paragraaf zetten we de verschillende generieke en specifieke maatregelen op een rij waarbij ProRail de samenwerking met anderen nodig heeft. Deze anderen kunnen veiligheidspartners zijn binnen de vervoerswereld (zoals de Spoorwegpolitie, NS Concernstaf Sociale Veiligheid, NS Stations of NS Vastgoed), maar ook veiligheidspartners buiten de vervoerswereld (zoals gemeenten, regionale politie, scholen, buurtverenigingen, jeugd- en jongerenwerk).

Generieke maatregelen

Repressie en gelegenheidsbeperking in samenwerking met aannemers en andere partijen zijn generieke maatregelen die ProRail alleen samen met externe veiligheidspartners kan realiseren.

In paragraaf 4.2 hebben we gezien dat ProRail op het gebied van gelegenheidsbeperking veel zelf kan doen, maar daarnaast ook afhankelijk is van de inzet van aannemers en andere partijen om geen bouwmaterialen en andere voorwerpen in de directe omgeving van het spoor te laten rondslingeren. Om dit te realiseren is het aan te bevelen om langs twee wegen te bevorderen dat aannemers meer verantwoordelijkheid nemen voor het opruimen van rommel langs de baan. Dit door:

- frequent overleg (lieft op de bouwplaats) tussen functionaris van ProRail (bijvoorbeeld de Vakdeskundige Operationeel Beheer) en de verantwoordelijke bij de aannemer (Maintenance Engineer) en het pro-actief voorkomen van rommel dan wel het maken van afspraken over het opruimen van geconstateerde rommel en
- het opnemen van een (standaard)bepaling in de contracten met aannemers waarin geregeld is dat zij verantwoordelijk zijn voor het (binnen het overeengekomen termijn) opruimen van rommel, en waarin tevens de aansprakelijkheid geregeld is voor het geval de afspraken niet of niet voldoende worden nageleefd.

Voor wat betreft het opsporen, vervolgen en bestraffen van vandalen en spoorlopers zou het goed zijn als ProRail regelmatig het gesprek aangaat met de politie en het Openbaar Ministerie. Vooral de regionale (lokaal opererende) politie heeft veel relevante kennis van overlastgevende rebellen. Daarbij komt dat zowel het Openbaar Ministerie als veel regionale politiekorpsen tegenwoordig met Dader Top-Xen werken en een aanpak dat gericht is op het tegenhouden van overlast en veelplegers. Door het Openbaar Ministerie en de regionale politie te overtuigen van het feit dat spoorwegcriminaliteit tot veel schade en onveiligheid leidt en dat een relatief groot deel van de problemen op en om het spoor door een relatief kleine groep daders wordt veroorzaakt, zullen deze partijen naar verwachting niet onwelwillend zijn om de aanpak van sociale onveiligheid op en om het spoor een hogere prioriteit te geven en de samenwerking met ProRail en andere veiligheidspartners op te pakken.

Maatregelen gericht op spelende kinderen

Als generieke maatregelen en communicatie richting (ouders van) spelende kinderen op bepaalde locaties onvoldoende effect sorteren dan kan men overwegen om samen met partners aanvullende maatregelen te nemen. Dit kan bijvoorbeeld door de communicatie niet alleen aan de ouders te richten, maar ook aan en via scholen en/of andere instanties waar de spelende kinderen in alle waarschijnlijkheid vandaan komen. De Concernstaf Sociale Veiligheid van NS Holding heeft al jaren het voorlichtingsproject 'Luisteris' voor (basisschool)leerlingen. Dit is gericht op het voorkomen van agressie en geweld tegen NS-personeel, maar wellicht kan er ook een koppeling met derdenstoringen gemaakt worden en kan de voorlichting over spoorlopen en vandalisme gecombineerd worden met voorlichting die gericht is op agressie en geweld.

Een andere specifieke maatregel die zich richt op spelende kinderen is het creëren van reguliere speelplaatsen elders, dat wil zeggen op aanzienlijke afstand van het spoor. Als ProRail er in slaagt kinderen een speelplek te geven die aantrekkelijker is dan een vaak bezochte locatie langs het spoor dan zullen deze kinderen het spoor in de regel laten voor wat het is en hun spelgedrag naar de meer geschikte speelplek verplaatsen. Om dit te realiseren is samenwerking met de gemeente onontkoombaar. Zie hiervoor het volgende kopje.

Maatregelen gericht op rebellen

Ook bij rebellen is het creëren van een alternatieve verblijfsplek buiten het spoorwegin gebied een goede maatregel om overlast op en om het spoor tegen te gaan. Door tegelijkertijd de alternatieve voorziening zo aantrekkelijk mogelijk te maken en de bestaande verblijfsplek langs het spoor onaantrekkelijker voor de doelgroep te maken, wordt de kans vergroot dat de 'oude' verblijfsplek langs het spoor wordt verruild voor de 'nieuwe' voorziening. Naast deze kwalitatieve aspecten van de verblijfsvoorziening, is het ook van belang goed na te denken over de meest geschikte positionering. In paragraaf 3.2 hebben we immers gezien dat zowel rebellen, spelende kinderen en opportunisten ongeoorloofd gedrag op die plekken plegen waar de routines van hun leven hen brengen en op die momenten dat ze daartoe in de gelegenheid zijn.²² De eigen woonbuurt, het stadscentrum, de school, plaatsen voor ontmoeting en recreatie en de routes tussen deze ruimtelijke domeinen zijn plekken waar potentiële daders veel tijd doorbrengen en zowel geoorloofd als ongeoorloofd gedrag vertonen. Als we een alternatieve verblijfsvoorziening vlak bij het spoor creëren of de route van of naar de verblijfsvoorziening leidt langs het spoor dan kan de aanzuigende werking van de voorziening er voor zorgen dat de problemen op en rond het spoor niet af- maar juist toenemen. Om deze reden is het goed de positionering van de route of verblijfsvoorziening zorgvuldig te kiezen en de aanzuigende werking te gebruiken om spelende kinderen, rebellen en opportunisten juist bij het spoor weg te trekken. Dit laatste is alleen te realiseren in samenwerking met anderen. Per verblijfsplek en route dienen hiervoor op lokaal niveau afspraken te worden gemaakt met de gemeente(n) en eventuele andere betrokken partijen.²³ De inzet van convenanten kan hierbij een hulpmiddel zijn waarin ook andere afspraken zijn opgenomen. Het is aan te bevelen om allereerst na te gaan of er wellicht al een convenant gesloten is tussen vervoerspartijen en gemeente(n). Als dat het geval is, dan kan daarop

worden aangesloten. ProRail kan dan 'aanschuiven' aan de onderhandelingsstafel en er kan een uitbreiding aan het bestaande convenant worden gemaakt, met een extra handtekening (die van ProRail).

Inhoudelijk gelden bij het creëren van alternatieve vrijetijdsbestedingen dezelfde uitgangspunten als bij het verwezenlijken van een alternatieve verblijfsplek. De nieuw te creëren vrijetijdsbesteding dient voor de rebellen een goed alternatief te zijn voor een verblijf bij het spoor en dient zo te worden gepositioneerd dat de routes van en naar de vrijetijdsbesteding de rebellen van het spoor wegtrekken. Ook dit kan alleen in samenwerking met de gemeente(n) en eventuele andere betrokken partijen (jongerenwerk, buurtorganisaties, etc.). Deze andere partijen hebben door hun jarenlange ervaring met rebellen veel kennis van de behoeften en gedragingen van deze doelgroep. Die kennis kan van pas komen bij het maken van keuzes. Door vertrouwen te tonen in de goede inbreng van deze partijen kan het lokale draagvlak voor de (voor ProRail gunstige) beslissing over het creëren of verplaatsen van jongerenvoorzieningen, dan wel het aanbieden van andere activiteiten in die voorzieningen, worden vergroot.

Maatregelen gericht op opportunisten

Het creëren van een alternatieve route langs het spoor of een nieuwe route over het spoor (bijv. door het verplaatsen van een bestaande overweg) biedt goede perspectieven om op een positieve/constructieve manier om te gaan met het rationele keuzegedrag van opportunisten. Daarnaast bieden de samenwerkingsverbanden die uit deze rail-infrastructurele activiteiten voortvloeien in de regel goede mogelijkheden om deze samenwerking ook bij andere planologische vraagstukken vorm te geven. Voor gemeenten, provincies en andere partijen vormt ProRail vaak een logische samenwerkingspartij als het gaat om uitbreidingen en veranderingen in de rail-infrastructuur. Bij deze partijen ligt samenwerking voor de hand als het gaat om de verplaatsing van een overweg of het creëren van een route langs het spoor. Wanneer het echter gaat om infrastructurale activiteiten om het spoor (zoals het bouwen van een school of recreatievoorziening) of de positionering van een speel- of verblijfsplek voor jongeren dan ligt samenwerking met ProRail bij deze partijen minder voor de hand. ProRail kan deze wetenschap gebruiken door samenwerkingsverbanden op het gebied van rail-infrastructurale vraagstukken zoveel mogelijk uit te bouwen. Dit bijvoorbeeld door met lokale overheden afspraken te maken dat er niet alleen wordt samengewerkt op het gebied van rail-infrastructuur, maar ook op het gebied van sociale veiligheid en de inrichting van voorzieningen in de directe omgeving van het spoor.

Tot slot

Met deze rapportage heeft ProRail een instrument in handen waarmee ze bij derdenstoringen zowel een diagnose kan stellen als het 'medicijn' kan kiezen.²⁴ De belangrijkste vernieuwing die dit instrument in de aanpak oplevert is een differentiatie naar dadertype. Het diagnose-instrument leidt tot de vaststelling met welk dadertype ('spelende kinderen', 'rebellens' of 'opportunisten') men van doen heeft, waardoor maatregelen meer gericht en dus doelmatiger kunnen worden ingezet.

Daarnaast is een robuuste werkstructuur en een stappenplan ontwikkeld. Er zijn twee werkprocessen geïdentificeerd waarbinnen de analyse en implementatie voortdurend worden vormgegeven en gemonitord. Door evaluatie wordt informatie verkregen over de effectiviteit van de (in pilots uitgeteste) maatregelen en de doelmatigheid van het implementatieproces. Deze informatie kan worden opgeslagen in een kennisbank en komt volgende projecten ten goede.

Naast het diagnose-instrument en het stappenplan heeft ProRail met deze rapportage een beleidsinstrument in handen waarmee zij kan bepalen welke maatregelen in welke situatie en bij welk dadertype het beste kunnen worden genomen. Niet alleen is aangegeven op welke wijze deze maatregelen het beste kunnen worden geïmplementeerd, maar ook welke randvoorwaarden er moeten worden ingevuld. Er is een duidelijk beeld ontstaan van maatregelen die ProRail zelf kan treffen en maatregelen waar anderen bij nodig zijn. Voor alles dat ProRail niet zelf kan, is aangegeven hoe ze via nieuwe maar soms ook via reeds bestaande structuren tot samenwerking met externe partners kan komen.

Zowel het diagnose-instrument, het stappenplan als de maatregelenmatrix zijn stevig verankerd in de meest actuele inzichten die de criminologie en de beheersingsleer ons bieden. Belangrijker is echter de praktische toepasbaarheid van de drie instrumenten en die kan zich alleen in de praktijk bewijzen. Wij hopen dan ook dat deze rapportage de verschillende ProRail-regio's inspireert om de voorgestelde aanpak in de praktijk te brengen en dat zij succesvol zullen zijn in het drastisch terugbrengen van het aantal derdenstoringen.

Literatuur

- Bennett, T. en R. Wright, *Burglars on Burglary. Prevention and the Offender*, Vermont: Gower Publishing Compagny, 1984
- Blaauw, E., K. Fenrenschild, P.J. van Koppen en L.P. Sheridan, Gedragkundige daderprofilering. In: P.J. van Koppen, D.J. Hessing, H. Merckelbach & H.F.M. Crombag (red.), *Het recht van binnen: Psychologie van het recht*, Deventer: Kluwer, 2002, pg. 217-235
- Brantingham, P.L. en P.J. Brantingham (eds.), *Environmental Criminology*, Beverly Hills: Sage, 1981
- Clinard, M. B. en R. Quinney, *Criminal Behaviour Systems: A typology reviewed*, New York: Holt, Rinehart & Winston, 1973
- Clinard, M.B., R. Quinney en J. Wildeman, *Criminal Behavior Systems. A Typology*, Anderson Publishing Company: 1994
- Cohen, L.E. en M. Felson, Social change and crime rate trends: A routine activity approach, *American Sociological Review*, vol. 44, 1979, p. 588- 608
- Cromwell, P.F., J.N. Olson en D'Aunn W. Avary, *Breaking and Entering. An Ethnographic Analysis of Burglary*, Newbury Park: Sage Publications, 1991
- Duinmeijer, A.G.P., *Betrouwbaarheid Railinfrastructuur 2003*, Utrecht: ProRail, 2004
- Gibbons, D., *Society, Crime and Criminal Behaviour*, New Jersey: Prentice Hall, 1992
- Keulen, K. van, *Vandalen. Hedendaagse Nederlandse Top-locaties in Regio Zuid. Januari 2001 – februari 2002*, Eindhoven: ProRail, 2001
- Lombroso, C., *L'Uomo delinquente*, Torino: Fratelli Bocca, 1887
- López, M.J.J., *Vandalismepreventie door Onderwijs*, Amsterdam: DSP-groep, 1992
- López, M.J.J., *Kennisdomein woninginbraak*, Den Haag: RCM-advies, 2001
- Miethe, T.D. en R.C. McCorkle, *Crime Profiles. The Anatomy of Dangerous Persons, Places, and Situations*, University of Nevada at Las Vegas: 2001
- Moffitt, T.E., Adolescence-limited and life-course-persistent antisocial behavior. A developmental taxonomy, *Psychological Review*, no. 100, 1993, pg. 674-701
- Mutsaers, P., *Woninginbraak. Omvang, achtergronden en mogelijkheden voor preventie*, Den Haag: Ministerie van Justitie, 1996
- Rhebergen, E., *Pilottraject Weer 'n Derden. Traject-analyse*, Utrecht/Eindhoven: ProRail, 2003
- Rhebergen, E., *Weer 'n Derden. Pilot - eindrapport*, Utrecht/Eindhoven: ProRail, 2004
- Rhebergen, E. en A. van Andel, *Pilottraject Weer 'n Derden. Voorstel uitvoering pilot*, Utrecht/Eindhoven: ProRail, 2003
- Sykes, Gresham M. en David Matza, Techniques of Neutralization: A Theory of Delinquency, *American Sociological Review*, no. 22, 1957, pg. 664-70.
- Thomas, N., *Plan van Aanpak 'Storingen Derden'*, Eindhoven: ProRail, 2002
- Titus, R.M., *Target selection by burglars*, Washington D.C.: National Institute of Justice, 1990

Bijlage 1: Diagnose-instrument

In deze bijlage vindt u het 'Diagnose-instrument Dadertypologieën Derdenstoringen'. Dit instrument biedt houvast bij het beantwoorden van de vraag "welk dadertype is op deze plek verantwoordelijk voor de voorkomende derdenstoringen?". Het diagnose-instrument heeft de vorm van een checklist en geeft een overzicht van indicatoren die in de storingsregistratie, op het spoor en/of in de spooromgeving aanwezig kunnen zijn.

U kunt het diagnose-instrument in de praktijk gebruiken door eerst in de storingsregistratie en vervolgens op het spoor en in de spooromgeving te kijken of de genoemde indicaties aanwezig zijn. Meestal zijn de indicaties met het blote oog waarneembaar. In sommige gevallen is het echter noodzakelijk om omwonenden en/of ervaringsdeskundigen te benaderen. Dit laatste is met name het geval bij het in kaart brengen van de omgevingsindicatoren.

Bij het vaststellen of u met 'spelende kinderen', 'rebelln' of 'opportunisten' van doen heeft, zijn de indicaties uit de storingsmeldingen en de aanwijzingen op het spoor leidend. De indicaties in de spooromgeving zijn in de regel minder bepalend en kunnen gebruikt worden om het reeds gevormde beeld te bevestigen of verder te onderbouwen. De vakjes ('☐') voor de indicatoren kunt u gebruiken om met behulp van een vinkje ('3') aan te geven dat een indicatie inderdaad gevonden is. Maak op een apart vel een korte beschrijving van uw bevindingen. Specificeer daarbij de locatie, vat de aangevinkte punten samen en formuleer uw conclusie ten aanzien van de dadertype(n).

Dadertype	Indicatoren in Storingsmeldingen	Indicatoren op het Spoor	Indicatoren in de Omgeving
Spelende kinderen	☐ Melding 'stenen gooien' ☐ Melding 'kinderen langs het spoor'	☐ Kleine voorwerpen op het spoor (stenen, blikjes, etc.)	☐ Voorzieningen voor kinderen (speelplaats, kinderboerderij, basisschool, camping, etc.) ☐ Aanwijzingen van omwonenden en/of ervaringsdeskundigen dat hier vaak spelende kinderen zijn
Rebelln	☐ Melding 'muntje/blikje op ES-las' ☐ Melding 'groot voorwerp op rails' ☐ Melding 'graffiti' ☐ Melding 'spoorboom/schakelkast/ bovenleiding vernield' ☐ Melding 'brandstichting' ☐ Melding 'vandalisme op station' ☐ Melding 'spoorlopen op station'	☐ Metalen voorwerpen op of naast ES-las ☐ Relatief grote voorwerpen op het spoor ☐ Graffiti ☐ Vernielde spoorbomen, schakelkasten en/of bovenleidingen ☐ Brandsporen ☐ Sporen van consumptie (pakjes sigaretten of verpakkingsresten van drink- en etenswaren) ☐ Zichtbare aanwezigheid van niet-officiële paden op 'niet-rationele' plekken	☐ Voorzieningen voor adolescenten (hang- of ontmoetingsplek, middelbare school, jeugdrecreatieve voorziening, etc.) ☐ Aanwijzingen van omwonenden en/of ervaringsdeskundigen dat hier vaak rebelse adolescenten zijn
Opportunisten	☐ Melding 'manipulatie van afrastering' (geen excessief vandalisme) ☐ Melding 'volwassen spoorlopers'	☐ Zichtbare aanwezigheid van niet-officiële paden op 'rationele' plekken ☐ Gemanipuleerde afrastering(en)	☐ Het spoor vormt zichtbaar een obstakel tussen enerzijds een woonbuurt en anderzijds winkel-, recreatie- of werkvoorzieningen ☐ Aanwijzingen van omwonenden en/of ervaringsdeskundigen dat volwassenen en niet-rebelse adolescenten vaak spoorlopen

Bijlage 2: Maatregelenmatrix

De 'Maatregelenmatrix Aanpak Derdenstoringen' laat zien welke maatregelen een effectieve aanpak van derdenstoringen aan het spoor mogelijk maken en welke randvoorwaarden daarbij moeten worden ingevuld.

Zowel de maatregelen als randvoorwaarden zijn verdeeld in zaken die ProRail zelf kan oppakken en zaken waarbij samenwerking met andere veiligheidspartners noodzakelijk is. Het is belangrijk om eerst de zaken die je zelf kunt doen te doen en zo goed mogelijk te doen. Daarmee kun je op de korte termijn resultaat boeken en laten zien dat je een serieuze (toekomstige) samenwerkingspartner bent. Maatregelen waarvoor samenwerking met anderen nodig is, kosten in de regel meer voorbereidingstijd en leveren minder snel resultaten op, maar zijn wel noodzakelijk wanneer je de problemen op de langere termijn wilt aanpakken. **Kortom: begin met de maatregelen die je zelf in de hand hebt en maak daarbij tevens een begin met het scheppen van voorwaarden om effectieve samenwerking met veiligheidspartners mogelijk te maken.**

Ook maakt de maatregelenmatrix onderscheid tussen generieke en specifieke maatregelen. Generieke maatregelen zijn gericht op alle drie de dadertypen. Specifieke maatregelen zijn daarentegen gericht op één bepaalde dadertypologie. Met generieke maatregelen wordt voor alle dadertypen een barrière opgeworpen en in sommige gevallen zal die barrière volstaan. **Alleen in situaties waar generieke maatregelen (op voorhand) onvoldoende effect sorteren en waar men met één specifieke dadertypologie te maken heeft, is het aan te bevelen om (ook) specifieke maatregelen te nemen.**

	ProRail			ProRail met partners		
Randvoorwaarden	Lerende organisatie Pro-actieve benadering Generieke maatregelen zijn uitgangspunt Melding, registratie en analyse Effectiviteit en doelmatigheid Begin met wat je zelf kunt doen			Meldingsbereidheid Aangifte Projecten combineren Gebruik bestaande kennis Participeren in bestaande convenanten		
Generiek	Baaninspecties Gelegenheidsbeperking Algemene communicatie			Repressie Gelegenheidsbeperking i.s.m. andere partijen		
Specifiek	kinderen	rebelln	opportunisten	kinderen	rebelln	opportunisten
	Communicatie naar (ouders van) spelende kinderen		Communicatie naar omwonenden	Voorlichting via scholen en/of andere instanties Speelplaatsen voor kinderen	Alternatieve vrijetijdsbesteding Verblijfsplekken voor jongeren	Alternatieve route langs het spoor Verplaatsing overweg

De rapportage 'Veroorzakers van Derdenstoringen aan het Spoor' (RCM 2004) geeft een uitgebreide beschrijving van de bij derdenstoringen betrokken dadertypologieën en de maatregelen en randvoorwaarden die een effectieve aanpak mogelijk maken. Het gebruik van zowel het 'Diagnose-instrument Dadertypologieën Derdenstoringen' en de 'Maatregelenmatrix Aanpak Derdenstoringen' is feitelijk alleen mogelijk als de gebruiker van deze instrumenten het rapport gedetailleerd heeft bestudeerd en zich de inhoud heeft eigen gemaakt. In het derde en vierde hoofdstuk van de rapportage staat een uitvoerige omschrijving en onderbouwing van de maatregelen die ProRail (al dan niet met anderen) kan treffen en de randvoorwaarden die daarbij moeten worden ingevuld. Hieronder vindt u een korte samenvatting van zowel de randvoorwaarden als de maatregelen. Deze 'oneliners' kunt u bij de toepassing van de maatregelenmatrix gebruiken als geheugensteun, maar maakt bestudering van de rapportage beslist niet overbodig.

Randvoorwaarden

Lerende organisatie. Test je maatregelen uit in pilot-projecten en probeer ze te optimaliseren.

Pro-actieve benadering. Breng niet alleen de problemen, maar ook de risico's in kaart.

Generiek = uitgangspunt. Pas generieke maatregelen altijd en specifieke maatregelen soms toe.

Melding, registratie en analyse. Een effectieve aanpak heeft haar basis in een goede informatievoorziening; een ketting die zo sterk is als haar zwakste schakel.

Effectiviteit en doelmatigheid. Ruim voldoende aandacht en middelen in voor een goede effect- en procesevaluatie en documenteer de uitkomsten.

Begin met wat je zelf kunt doen. Samenwerking is alleen mogelijk als je eerst intern de zaken voor elkaar hebt.

Meldingsbereidheid. Optimaliseer de meldingsbereidheid. Handel ze correct af en koppel resultaten terug.

Aangifte. Doe altijd en consequent aangifte. Onderzoek de mogelijkheden van elektronische aangifte.

Projecten combineren. Sluit zoveel mogelijk aan bij bestaande projecten.

Gebruik bestaande kennis. Trek lering uit je eigen ervaringen en dat van anderen. Goede raad is nooit duur.

Participeren in bestaande convenanten. Sluit waar mogelijk aan bij bestaande structuren en convenanten.

Maatregelen

Baaninspecties. Signaleer problemen en risico's vroegtijdig en los ze snel op.

Gelegenheidsbeperking. Beperk de toegankelijkheid van het spoor, verwijder rondslingerende voorwerpen en maak objecten onaantrekkelijk voor vandalen.

Algemene communicatie naar bevolking. Neem het initiatief en laat zien wat je doet en waarom.

Communicatie naar (ouders van) spelende kinderen. Wijs ouders op het ongewenste gedrag van hun kinderen en hou rekening met mogelijke rationalisaties.

Communicatie naar omwonenden. Zet de communicatie zo gericht mogelijk in en maak het herkenbaar voor de personen die het betreft. Hou rekening met (opportunistische) rationalisaties.

Repressie. Laat zien dat spoorwegcriminaliteit tot veel overlast en (maatschappelijke) schade leidt en dat een relatief kleine groep veelplegers verantwoordelijk is voor een groot deel van de problemen.

Gelegenheidsbeperking i.s.m. anderen. Neem (standaard)bepalingen op in de contracten met aannemers, controleer de naleving en voer frequent overleg over het opruimen van rondslingerende voorwerpen.

Voorlichting via scholen en/of andere instanties. Als communicatie naar en via de ouders onvoldoende effect sorteert, loont het soms de moeite om ook de scholen te benaderen.

Speelplaatsen voor kinderen. Creëer samen met de gemeente een aantrekkelijke speelplaats buiten het bereik van het spoor.

Alternatieve vrijetijdsbesteding. De nieuw te creëren vrijetijdsbesteding moet aantrekkelijk zijn voor rebellen. Vergroot je draagvlak bij lokale partijen en maak gebruik van hun kennis en ervaring.

Verblijfsplekken voor jongeren. De verblijfsplekken moeten een aantrekkelijk alternatief zijn en zo worden gepositioneerd dat ze rebellen bij het spoor 'wegtrekken'.

Alternatieve route langs het spoor. Alternatieve routes langs het spoor zijn vaak kostbaar, maar effectief. Gebruik de samenwerkingsverbanden die hier uitvloeien om invloed te verwerven bij andere relevante planologische vraagstukken.

Verplaatsing overweg. Beperk ook hier het gesprek niet tot de rail-infrastructuur, maar probeer de samenwerking uit te breiden naar sociale veiligheid en de inrichting van voorzieningen in de directe omgeving van het spoor.

Noten

¹ Uit een analyse in regio Zuid blijkt dat deze verstoringen in drie qua omvang min of meer gelijke groepen te verdelen zijn (Kees van Keulen). Ongeveer eenderde van de verstoringen wordt veroorzaakt door spoorlopers (35%); eenderde door vandalisme (19% vernieling van overwegen en 10% kortsluiten van ES-lassen) en eenderde door overige oorzaken (36%).

² Dit betekent dat storingen veroorzaakt door loslopende dieren, aanrijdingen, suicide, e.d. in dit project buiten beschouwing zijn gelaten. Ook storingen door 'bommeldingen', massaal spoorlopen (i.v.m. demonstraties, evenementen, etc.), treinsurfen en vandalismepleging vanuit de trein (bijv. treinmeubilair die op het spoor wordt gegooid) zijn buiten beschouwing gelaten.

³ Zo is in regio Zuid een top 10 samengesteld van meldingen aangaande derdenstoringen en is gekeken in hoeverre deze meldingen tot treindienst aantastende onregelmatigheden en preventieve maatregelen hebben geleid (Kees van Keulen). Deze top 10-inventarisatie leidde tot een plan van aanpak voor de gehele regio (Nico Thomas), een hotspot-analyse van het traject Eindhoven – Deurne (Erik Rhebergen) en een pilotvoorstel voor hetzelfde traject (Erik Rhebergen & Alexander van Andel).

⁴ In tegenstelling tot veel andere criminologen zijn Sykes en Matza (1957) van mening dat delinquenten niet de zozeer de dominante waarden en normen afzweren, maar deze (wanneer het hen uitkomt) proberen te neutraliseren en op te schorten. Deze constatering biedt 'nieuwe' mogelijkheden voor de aanpak van normoverschrijdend gedrag.

⁵ Ook hierbij geldt dat de praktische toepassing van deze strategie problematisch is. In het tweede onderdeel van het onderhavige onderzoeksproject (de maatregelenkeuze) zal hierbij uitvoeriger worden stilgestaan.

⁶ Bij het bepalen van gedrag op de plaats delict kijken we naar het gedragspatroon, volgordelijkheid, mate van georganiseerdheid, invloed van situationele kenmerken op en om het spoor, invloed van omgevingskenmerken en de manier waarop men omgaat met het spoor, spoorse voorzieningen en langsrijdende treinen.

⁷ Voor deze studie zijn geen statistische gegevens beschikbaar over eerdere aanhoudingen en veroordelingen. Om deze reden is het beeld over ander antisociaal en delinquent gedrag niet gebaseerd op beschikbare feiten, maar op criminologische achtergrondkennis en theorieën over vandalisme en (jeugd)delinquentie.

⁸ Met de kortere termijn wordt in dit geval bedoeld één tot maximaal drie weken.

⁹ Ditzelfde geldt overigens voor de routes die deze plekken verbinden.

¹⁰ Gelegenheidsbeperkende omstandigheden kunnen zowel een fysieke vorm hebben (zoals een hek of afrastering die de toegang tot het spoor beperkt) als een sociale vorm (bijvoorbeeld de aanwezigheid van sociale controle).

¹¹ In de criminologische literatuur wordt dit laatste ook wel aangeduid met de term 'erosievandalisme'.

¹² Bovendien geldt bij gelegenheidsbeperkende maatregelen de 'Wet van de Afnemende Meeropbrengst'.

¹³ Dit laatste kan bijvoorbeeld door het plaatsen van dummy ES-lassen of het plaatsen van 'vandalismebestendig' hekwerk of spoorbomen.

¹⁴ Het uitbreiden van het aantal spoorwegoverwegen is op dit moment geen reële optie, omdat ProRail zich juist hard maakt het aantal overwegen te verminderen.

¹⁵ Deze boete ontvangen de 'vandalen' dan niet voor vandalisme, maar voor het feit dat ze zich schuldig hebben gemaakt aan spoorlopen.

¹⁶ Net als bij de overige maatregelen, worden de randvoorwaarden ten aanzien van repressie verder uitgewerkt in het laatste gedeelte van dit onderzoeksproject; de 'implementatiefase'.

¹⁷ Steeds meer gemeenten sluiten convenanten met private partners op terreinen als veilig ondernemen of veilig uitgaan. De NS en andere vervoerders sluiten convenanten af over sociale veiligheid in het openbaar vervoer of op stations. Daarbij komt ProRail als partner nauwelijks in beeld. De hulpdiensten (met name brandweer en politie) kennen ProRail vaak wel als deskundige bij het beoordelen van (met name railtransport-) risico's maar niet als vragende partij.

¹⁸ Dit laatste is gebeurd bij station Helmond. Deze 'good practice' kan mogelijk als referentiepunt dienen voor vergelijkbare situaties.

¹⁹ ProRail volgt in haar aanpak van derdenstoringen de strategie van de 5 O's (zie o.m. Rhebergen 2004, pg. 7). De hier voorgestelde aanpak sluit naadloos bij deze aanpak aan. Dit doordat de eerste twee O's (Organisatie en Onderzoek) binnen de randvoorwaarden terugkomen en de laatste drie O's (Oplossingen, Opvoeding en Optreden) in feite de verschillende maatregelen vertegenwoordigen.

²⁰ Zie daarvoor de volgende paragraaf, 'generieke maatregelen'.

²¹ Als de rondslingerende voorwerpen echter op het terrein van derden liggen (bijv. op het terrein van de gemeente, NS, omwonenden of aannemers) dan is samenwerking onontbeerlijk. Zie hiervoor paragraaf 4.3.

²² Deze inzichten over de relatie tussen het ruimtelijk gedrag van gemotiveerde daders en criminogene plekken zijn afkomstig uit de zogenaamde '*routine activity theory*' van Cohen en Felson (1979) en de '*crime pattern theory*' van Brantingham en Brantingham (1981).

²³ Afhankelijk van de lokale situatie kan het handig zijn om ook andere betrokkenen bij het overleg c.q. de besluitvorming te betrekken; bijv. NS-Vastgoed, buurtorganisaties, lokale politie en/of jongerenwerk.

²⁴ Dit laatste in de vorm van maatregelen.