



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Rapport

Datum
30 september 2008

Spoorwegvandalisme



Inhoudsopgave

1	Samenvatting	4
2	Inleiding	6
3	Definitie van spoorwegvandalisme	9
4	Registratie van vandalisme-incidenten	12
4.1	Treinpersoneel	12
4.2	"Derden"	12
5	Omvang, aard en ernst van spoorwegvandalisme	14
5.1	Omvang spoorwegvandalisme	14
5.2	Aard spoorwegvandalisme	17
5.3	Ernst spoorwegvandalisme	18
6	Herstelkosten	20
7	Daderprofielen en theoretisch kader	24
7.1	Daderprofielen	24
7.2	Voorwaarden voor vandalisme	25
7.2.1	Jongeren op straat	26
7.2.2	Motief	26
7.2.3	Drempels	26
7.2.4	Gelegenheid	26
8	Kopieergedrag	28
9	Maatregelen	34
9.1	Maatregelen naar voorwaarden	34
9.1.1	Jongeren op straat	34
9.1.2	Motieven	34
9.1.3	Drempels	35
9.1.4	Gelegenheid	36
9.2	Huidige inzet van maatregelen	37
9.2.1	Communicatie	37
9.2.2	Toezicht en handhaving	38
9.2.3	Technische maatregelen	39
9.3	Effectiviteit van maatregelen	40
9.3.1	Communicatie	40
9.3.2	Toezicht en handhaving	41
9.3.3	Technische maatregelen	42



10 Conclusies en aanbevelingen	44
10.1 Conclusies	44
10.2 Aanbevelingen	47



1 Samenvatting

Naar aanleiding van de vraag in de tweede kadernota railveiligheid om expliciete aandacht voor toenemend vandalisme op het spoor, heeft de Inspectie een achtergrondonderzoek uitgevoerd naar spoorwegvandalisme. Met dit onderzoek wil de Inspectie zich een beeld vormen van de omvang en de achtergronden van spoorwegvandalisme en de maatregelen ter bestrijding ervan. De rol van spoorwegbeheerder ProRail staat hierbij centraal. Het onderzoek bestaat uit data-analyse van incidentmeldingen, interviews met schadebehandelaars van ProRail en NS en literatuuronderzoek.

Een analyse van het informatiesysteem van de Inspectie wijst uit dat er de laatste jaren een dalende trend is van het aantal incidentmeldingen met betrekking tot spoorwegvandalisme. De analyse laat verder zien dat het plaatsen van objecten op het spoor, het vernielen van overwegbomen en het plaatsen van muntjes, blikjes, fietsbellen e.d. de meeste voorkomende vormen van spoorwegvandalisme zijn en dat de risico's van spoorwegvandalisme beperkt zijn.

ProRail schat de jaarlijkse materiële schade van spoorwegvandalisme tussen de € 3.5 en €10 miljoen. Interviews met schadebehandelaars suggereren dat kosten eerder in de buurt van € 3.5 miljoen liggen, zeker gezien de dalende trend van incidentmeldingen de laatste jaren.

Uit de literatuur blijkt dat het jongeren zijn in de leeftijd van 13 tot en met 17 jaar die verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van spoorwegvandalisme. Deze jongeren gaan de straat op om hun verveling te verdrijven, plegen vernielingen om hun grenzen te verleggen en stoer te doen tegenover leeftijdsgenoten, ondervinden geen drempels om vandalisme te plegen (bijvoorbeeld straf) en krijgen de gelegenheid om vandalisme te plegen (bijvoorbeeld onvoldoende afscherming). Een analyse naar de mogelijk aanstekende invloed van media-aandacht op spoorwegvandalisme toont geen causaal verband aan tussen berichtgeving in de media en het aantal incidenten met betrekking tot het incident het gooien van objecten naar de trein.

Met betrekking tot maatregelen ter bestrijding van vandalisme wordt duidelijk dat spoorwegvandalisme op verschillende niveaus dient te worden bestreden en dat meerdere partijen betrokken zouden moeten zijn. ProRail voert een breed pakket aan maatregelen uit op het gebied van communicatie (bijvoorbeeld voorlichtingscampagnes op scholen), toezicht en handhaving (door BOA's (buitengewone opsporingsambtenaren) en beveiligingscamera's) en technische maatregelen (bijvoorbeeld het plaatsen van hekwerken langs het spoor). Het meest effectief lijken de technische maatregelen zoals het plaatsen van hekwerken en meer toezicht en handhaving (door BOA's).



De Inspectie komt tot de conclusie dat het probleem van spoorwegvandalisme niet meer zo groot is als in de tweede kadernota is geschetst. Het aantal incidentmeldingen is aanzienlijk gedaald en ook de risico's lijken beperkt.

De Inspectie constateert dat een heldere definitie van spoor(weg)vandalisme ontbreekt. Het begrip "railcriminaliteit", gebruikt in het samenwerkingsverband Routecrime, biedt op dit moment de meeste mogelijkheden om tot een eenduidige definitie te komen, maar een verbetering in de uniformiteit van registratie is hier nog noodzakelijk. De Inspectie spoort de partners van Routecrime aan hier op korte termijn uitvoering aan te geven.

Het pakket van maatregelen van ProRail heeft duidelijk effect, maar niet alle maatregelen lijken even effectief. Het plaatsen van hekwerken en het opruimen van materialen langs het spoor hebben waarschijnlijk meer effect dan voorlichtingscampagnes op scholen. De Inspectie doet ProRail dan ook de aanbeveling om sterk in te zetten op technische maatregelen. Toezicht en handhavingmaatregelen kunnen worden gecontinueerd mits ook de inzet van BOA's blijft gehandhaafd. Met betrekking tot voorlichting doet de Inspectie de aanbeveling om het effect van voorlichtingscampagnes uitgebreid te evalueren.



2 Inleiding

De tweede kadernota railveiligheid ("Veiligheid op de rails") vraagt expliciet aandacht voor toenemend vandalisme in en op het spoor en de bestrijding ervan. Vandalisme, zo stelt de kadernota, berokkent de spoorbedrijven veel schade en beïnvloedt steeds vaker de veiligheid en de subjectieve veiligheid. Een groeiend aantal incidenten is direct of indirect van invloed op de railveiligheid en de sociale veiligheid. Bestrijding van spoorwegvandalisme kan dan ook veel winst opleveren.

Het operationeel beheer van de spoorbaan en het zo veel mogelijk voorkomen van vandalisme op het spoor is een primaire taak van de spoorbeheerder ProRail. De afdeling Spoorwegpolitie van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) spoort vandalen op en vervolgt ze op basis van het strafrecht. De Inspectie ziet toe op de activiteiten van de beheerder vanuit de optiek van spoorwegveiligheid en op basis van het spoorwegwet. Daarnaast heeft de Inspectie als nationale veiligheidsautoriteit de taak de spoorwegveiligheid te bevorderen. De Inspectie doet die onder andere door hardnekkige problemen nader te onderzoeken en de spoorbedrijven en de burger te informeren over de bevindingen. Dit rapport is het resultaat van een nadere analyse van het vandaliseprobleem door de Inspectie.

De Inspectie wil zich met dit achtergrondonderzoek een beeld vormen van de omvang van het probleem van spoorwegvandalisme, tegen welke achtergronden spoorwegvandalisme optreedt en welke maatregelen moeten worden genomen om spoorwegvandalisme effectief te bestrijden. Hierbij staat de aanpak van spoorwegbeheerder ProRail centraal.

Informatiesystemen

Voor een effectieve bestrijding van spoorwegvandalisme is het in eerste instantie noodzakelijk dat het probleem in kaart wordt gebracht. Hierbij speelt ten eerste het probleem dat de definitie van spoorwegvandalisme niet helder is. Spoorwegvandalisme wordt vaak behandeld in combinatie met aangrenzende onderwerpen of als onderdeel van een breder onderwerp. In deze analyse wordt een beschouwing gegeven van deze onderwerpen met als doel om tot een eenduidige definitie van spoorwegvandalisme te komen. Een tweede punt, belangrijk om de omvang van het probleem betrouwbaar vast te kunnen stellen, is hoe incidenten van spoorwegvandalisme geregistreerd worden en uiteindelijk in een database komen. Hiertoe worden in deze analyse de meldingscircuits van spoorwegvandalisme beschreven en de databases waar de meldingen in terechtkomen.



Omvang, aard en ernst van spoorwegvandalisme

Als de verschillende databases in kaart zijn gebracht wordt – aan de hand van een analyse van één of meerdere databases – de omvang van spoorwegvandalisme vastgesteld. Tevens wordt de aard van spoorwegvandalisme onderzocht (welke vormen van vandalisme bestaan er en hoe groot is hun aandeel?) en de ernst ervan (d.w.z. de gevolgen in termen van letsel en vertraging). Op basis van deze gegevens kunnen we uitspraken doen over de urgentie van het probleem en de mate waarin de aanpak van ProRail ter bestrijding van vandalisme effectief lijkt.

Herstelkosten

In het rapport wordt een voorzichtige schatting gedaan van de herstelkosten van spoorwegvandalisme. We hebben twee schadebehandelaars van ProRail en één schadebehandelaar van NSR benaderd om een indicatie te geven van de kosten per vorm van vandalisme. Aan de hand van de aantalgegevens van MISOS kunnen we voorzichtige uitspraken doen over de totale herstelkosten per jaar.

Oorzaken van vandalisme

Ten behoeve van een effectieve aanpak van spoorwegvandalisme is het van belang om inzicht te krijgen in het profiel van de daders en de oorzaken van spoorwegvandalisme.

Copycat gedrag

Een aparte analyse onderzoekt de rol van de media op spoorwegvandalisme als oorzaak. Centrale vraag is of berichtgeving in de media over spoorwegvandalisme een aanstekelijke werking heeft op het plegen van spoorwegvandalisme (zogenaamd kopieergedrag). In de analyse wordt voor een bepaalde periode het aantal incidenten tegen berichtgeving in de media uitgezet. Als concreet voorbeeld wordt het gooien van voorwerpen naar treinen genomen.

Bestrijding van vandalisme door ProRail

Aan de hand van de oorzaken van spoorwegvandalisme kunnen we een set van (preventieve) maatregelen opstellen die mogelijk gebruikt kunnen worden om vandalisme tegen te gaan. Beschreven wordt wat de voor- en nadelen van iedere maatregel is en hoe de maatregelen van invloed kunnen zijn op de bestrijding van spoorwegvandalisme.

Tegen dit kader zullen we de maatregelen die ProRail hanteert om spoorwegvandalisme aan te pakken in kaart brengen en we zullen tevens onderzoeken hoe effectief deze maatregelen zijn. Op grond van de uitkomsten



van dit onderzoek doen we aanbevelingen aan ProRail om de bestrijding van spoorwegvandalisme nog effectiever in te richten.

Leeswijzer

In hoofdstuk 3 zetten we de verschillende definities op een rij die betrekking hebben op spoorwegvandalisme en zullen we een voorlopige definitie stellen aan de hand waarvan we de analyses zullen uitvoeren. In hoofdstuk 4 geven we aan hoe meldingen van incidenten van spoorwegvandalisme worden geregistreerd en in hoofdstuk 5 geven we aan de hand van deze meldingen een overzicht van de omvang, aard en ernst van spoorwegvandalisme. Hoofdstuk 6 geeft een beeld van de (jaarlijkse) herstelkosten die met spoorwegvandalisme gemoeid zijn.

In hoofdstuk 7 geven we een beeld van het profiel van spoorwegvandalen en wordt een theoretische onderbouwing gegeven van het gedrag dat ten grondslag ligt aan vandalisme. Hoofdstuk 8 bekijkt de invloed van de media op spoorwegvandalisme.

Hoofdstuk 9 geeft, aan de hand van de theoretische onderbouwing, een overzicht van mogelijke maatregelen om spoorwegvandalisme te voorkomen, de maatregelen die momenteel in Nederland zijn genomen en de effectiviteit van deze maatregelen. Ook zullen we in dit hoofdstuk de resultaten van eerdere inspecties van de Inspectie meenemen.

Hoofdstuk 10 tot slot geeft een overzicht van conclusies van de analyses en beschrijft de aanbevelingen van de Inspectie om de analyse, bestrijding en het voorkomen van spoorwegvandalisme te verbeteren.



3 Definitie van spoorwegvandalisme

Het onderwerp spoorwegvandalisme wordt zowel in de literatuur als in de bestrijding ervan vaak behandeld in combinatie met aangrenzende onderwerpen (bijvoorbeeld spoorlopers) of als onderdeel van een breder onderwerp (bijvoorbeeld spoorwegcriminaliteit). Om de plaats van het onderwerp spoorwegvandalisme duidelijk te maken en om tot een heldere definitie van spoorwegvandalisme te komen zullen we eerst deze aangrenzende en meeromvattende onderwerpen beschrijven:

Derdenstoringen

ProRail hanteert in haar storingsregistratie het begrip "derdenstoring". Dit begrip omvat alle verstoringen die het gevolg zijn van factoren buiten de techniek of handelen van spoorwegpersoneel. Dit zijn verstoringen als gevolg van vandalisme, maar ook aanrijdingen van personen of objecten, suïcide, spoorlopers en invloeden van het weer. In 2007 zijn 25% van alle verstoringmeldingen toe te schrijven aan derdenstoringen.

ProRail bestrijdt het spoorwegvandalisme in combinatie met 'spoorlopers'. Zo heeft ProRail een uitgebreid pakket aan maatregelen tegen zowel spoorlopers als spoorwegvandalen. Spoorlopers zijn vaak kinderen die langs het spoor spelen, personen die een sluiproute nemen langs of over het spoor en mensen die bij het spoor hun hond uitlaten. Machinisten moeten vaak bijremmen als personen te dicht bij het spoor komen met vertragingen als gevolg. Bij een melding van spoorlopers wordt er zelfs een aanwijzing voorzichtig rijden afgegeven (ook voor opvolgende treinen) totdat met zekerheid is vastgesteld dat er zich geen personen meer langs de baan bevinden. Spoorlopers kunnen de treinloop dus danig verstoren. Net als vandalisme is spoorlopen strafbaar.

Spoorwegcriminaliteit

Spoorwegcriminaliteit wordt in de registratie beschouwd als een categorie van 'derdenstoringen' en kan omschreven worden als (potentieel) ernstige incidenten op en rond het spoor waarbij sprake is van intentioneel, strafbaar handelen door personen.

Belangrijke termen in de definitie van spoorwegcriminaliteit zijn potentieel en intentioneel. Potentieel ernstig wil zeggen dat de feitelijke gevolgen beperkt kunnen blijven maar in potentie ernstig kunnen zijn. Een voorbeeld is een trein die met hoge snelheid op een betonplaat botst en even uit de rails omhoog komt, maar ook weer in de rails landt (Almere, 14 maart 2004). Deze trein had kunnen ontsporen, met alle gevolgen van dien.



De intentie zegt iets over iemands opzet. Een dader die een voorwerp op het spoor plaatst of een trein bekogelt, heeft daarmee per definitie een intentie, maar de gevolgen van zijn handelen kunnen niet-intentioneel zijn. Als gevolg van het plaatsen van een voorwerp op het spoor kan een trein ontsporen, terwijl dit niet als zodanig door de dader werd beoogd. In dat geval heeft hij de gevolgen van zijn handelen niet kunnen overzien. In het strafrecht wordt in dit verband de term "voorwaardelijke opzet" gebruikt: iemand heeft het gevolg niet specifiek gewild maar heeft het wel (het risico kennende) op de koop toegenomen.

Vandalisme is een uitingsvorm van criminaliteit. Vandalisme is immers ook een strafbaar feit. Een verschil met criminaliteit is echter dat vandalisme altijd gericht is op schade aan objecten terwijl criminaliteit ook gericht kan zijn op het toebrengen van schade aan personen.

De term spoorwegcriminaliteit, of eigenlijk "railcriminaliteit", wordt gebruikt in het samenwerkingsverband "Routecrime". Hierin werken ProRail, NS, KLPD en OM samen in de bestrijding van criminaliteit op het spoor. De letterlijke definitie van railcriminaliteit luidt: "Het opzettelijk in gevaar brengen van de veiligheid van het systeem bestaande uit spoorinfrastructuur, treinen, personen en/goederen die binnen dit systeem vervoerd worden".

Met een gelijklopende definitie tracht "Routecrime" in de toekomst te komen met cijfers die eenduidig geïnterpreteerd kunnen worden. De definitie omvat de volgende aspecten: (1) voorwerpen op het spoor, (2) voorwerpen tegen de trein, (3) vernieling infrastructuur en (4) vernieling treinmaterieel.

Graffiti

Een bijzonder geval van spoorwegvandalisme is het aanbrengen van graffiti. Graffiti spuiten is een vandalistische daad omdat schade aan treinstellen (of infrastructuur) wordt toegebracht. Het verwijderen van graffiti kost NS Reizigers jaarlijks vele miljoenen. Bovendien beschouwt NS Reizigers graffiti als vandalisme omdat het van invloed is op de veiligheidsbeleving van reizigers en personeel. Echter het profiel van een deel van de graffiti-spuiterij wijkt af van de "normale" spoorwegvandalen (zie hoofdstuk 7). Een deel van de graffiti-spuiterij heeft niet zozeer de intentie om objecten te vernielen maar veelmeer om een "kunstwerk" te maken op een treinstel dat op die manier het hele land doorgaat. Bij een ander deel van de graffiti-spuiterij is het hun daad wel vandalistisch. De veiligheidsrisico's bij graffiti zijn beduidend lager (hoewel niet voor de graffiti-spuiter zelf).

Omdat deze vorm van vandalisme op een aantal terreinen afwijkt van de andere vormen van spoorvandalisme is besloten om graffiti in en op de trein buiten deze analyse te laten.



Spoorwegvandalisme

In de analyse van spoorwegvandalisme worden de incidenten beschouwd die in het MISOS systeem van de Inspectie zijn geregistreerd onder de trefwoorden "(bijna) aanrijding van objecten door een trein" en "schade door vandalisme". Dit conform de gekozen aanpak in de jaarlijkse Trendanalyse van de Inspectie. De incidenten geregistreerd onder "bekladding, bevuiling of vernieling van trein" en "wangedrag, dronkenschap of drugs", die mogelijk ook een relatie met vandalisme hebben, worden in de analyse niet beschouwd evenmin als incidenten met betrekking tot vandalisme in de trein en op het station.

Belangrijk is om te melden dat de Inspectie zich in de analyse richt op de fysieke veiligheid en dus niet op de subjectieve veiligheid, d.w.z. de veiligheidsbeleving door reizigers en medewerkers¹.

¹ Meer informatie over de veiligheidsbeleving in "Veiligheidsbeleving, op zoek naar de beïnvloedende factoren, Advies- en Onderzoeksgroep Beke, 2006.



4 Registratie van vandalisme-incidenten

Vandalismemeldingen worden in de regel gedaan door treinpersoneel aan treindienstleiders. Meldingen kunnen echter ook door andere spoorwegpersoneel (bijvoorbeeld aannemers) worden gedaan. Dit hoofdstuk beschrijft de meldingcircuits en de databases waarin de meldingen worden opgeslagen.

4.1 Treinpersoneel

In de regel informeert het treinpersoneel (machinist, conducteur en stationspersoneel) de treindienstleider per gebied van de verkeersleiding van ProRail over verstoringen in het railverkeersysteem. De treindienstleider informeerde tot voor kort op zijn beurt de netwerkanalist die ervoor zorg droeg dat de melding in het logboek RBV kwam. Inmiddels ontvangt en verwerkt de treindienstleider de melding zelf, zonder tussenkomst van de netwerkanalist. Het RBV bevat dus de meldingen van alle verstoringen en onregelmatigheden in het vervoersproces die een negatieve invloed hebben op de punctualiteit en wordt gebruikt als basis voor de vandalismecijfers uit de Trendanalyse (zie hoofdstuk 5).

De meldingen van het RBV logboek komen in het SAP systeem van ProRail. Treinpersoneel kan een melding ook direct bij het Schakel en Meldcentrum (SMC) doen. Deze meldingen komen ook in het SAP systeem terecht.

Een alternatieve route voor het doen van meldingen is dat het treinpersoneel de melding doet bij het callcenter voor de frontliners van de NS. Deze meldingen worden voorzien van een meldnummer en komen in een eigen database van NS, NS Railpocket. Zowel ProRail als de NS doen tevens aangifte bij het KLPD. ProRail stelt hun digitale informatie dagelijks ter beschikking aan het KLPD. De gegevens komen bij het KLPD in het Bedrijfs Processen Systeem (het BPS) terecht.

4.2 “Derden”

Anderen dan het treinpersoneel kunnen verstoringen melden bij het Schakel en Meldcentrum (SMC) of bij de politie. BOA's melden bijvoorbeeld bij het SMC. In geval van melding bij het Schakel en Meldcentrum komt de melding in het SAP systeem van ProRail. Vaak informeert het SMC de treindienstleider van de betreffende regio en komt de melding uiteindelijk ook in het logboek terecht. Derden melden ook vaak via afdeling publiekscontacten van ProRail. Meldingen worden doorgegeven aan de betreffende ProRail regio waar ze alsnog in SAP terechtkomen.

In geval van melding bij de spoorwegpolitie van het KLPD (via de CMK) komt de melding in het BPS systeem van het KLPD. De spoorwegpolitie stuurt de



meldingen vaak door naar het SMC (melding komt dan in SAP) of de treindienstleider (en komt dan in het logboek RBV en in SAP).

Meldingen die binnenkomen bij de regiopolitie worden meestal doorgegeven aan de treindienstleider of de CMK van het KLPD, maar niet in alle gevallen.

Samengevat komen de meldingen van verstoringen in de volgende informatiesystemen terecht:

- NS Railpocket, het registratiesysteem van de NS waarmee het rijdende personeel en buitenmedewerkers van de NS registreren wie, wat waar meegemaakt of gezien heeft;
- Logboek RBV, dagelijkse rapportage van onregelmatigheden in het vervoersproces vastgelegd door ProRail Verkeersleiding;
- MISOS, het informatiesysteem van de Inspectie dat de meldingen uit het RBV bevat;
- SAP, het informatiesysteem van ProRail. SAP bevat alle logboekmeldingen uit het RBV maar ook alle meldingen die rechtstreeks door het treinpersoneel en derden bij het SMC worden gedaan. De meldingen die bij de spoorwegpolitie binnenkomen, komen vaak maar niet altijd in SAP terecht;
- BPS (Bedrijfsprocessen systeem), het informatiesysteem van het KLPD. Dit systeem bevat naast de meldingen die direct bij het CMK van het KLPD komen alle meldingen van ProRail en NS personeel. Ook regiokorpsen melden spoorwegincidenten waarbij ze zijn betrokken in de meeste gevallen aan de spoorwegpolitie van het KLPD.

Uit de bovengeschetste meld- en meetketen blijkt dat er meerdere partijen zijn betrokken die ieder een eigen informatiesysteem bijhouden. Deze informatiesystemen bevatten voor een deel dezelfde incidenten maar voor een deel ook niet.

De incidentendatabase van het KLPD, BPS, lijkt op dit moment het meest volledige overzicht van vandalisme-incidenten te geven omdat meldingen van zowel treinpersoneel als derden vrijwel altijd bij de centrale meldkamer van het KLPD terechtkomen. Bovendien bevat deze database - anders dan het logboek RBV (en MISOS) - meldingen van vandalisme die niet direct een negatieve invloed hebben op het vervoersproces (en de punctualiteit).

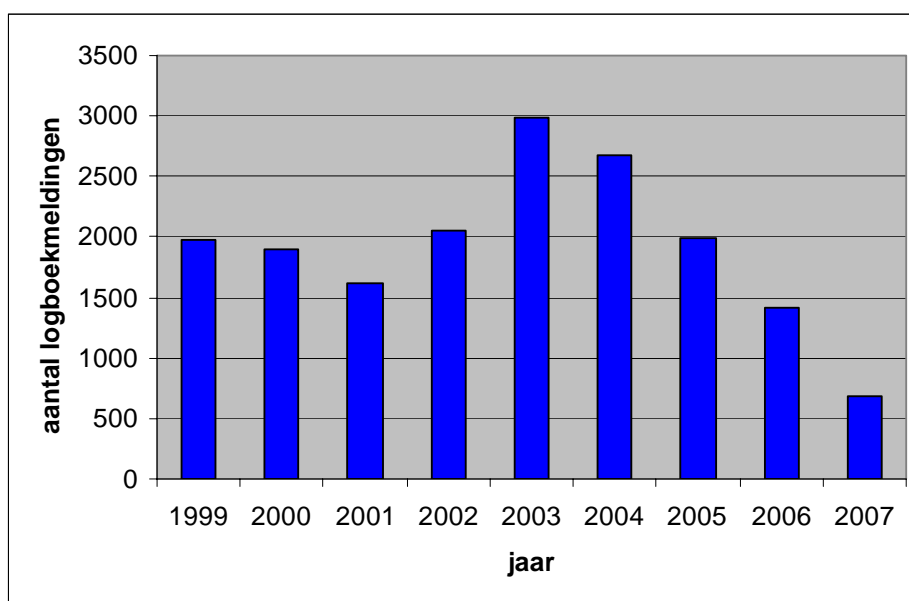


5 Omvang, aard en ernst van spoorwegvandalisme

5.1 Omvang spoorwegvandalisme

MISOS

Zoals in het vorige hoofdstuk reeds beschreven maakt de Inspectie voor haar jaarlijkse trendanalyse gebruik van de logboekmeldingen van ProRail (RBV) die onderdeel zijn van het eigen systeem van de Inspectie: MISOS. Aan de hand van de MISOS trefwoorden "(bijna) aanrijding van objecten door vandalisme" en "schade door vandalisme" wordt de stand van zaken rond spoorwegvandalisme in kaart gebracht. Figuur 1 toont het aantal meldingen voor de periode 1999 tot en met 2007.



Figuur 1: Aantal meldingen van spoorwegvandalisme uit MISOS (Inspectie)

De figuur laat een stijgende lijn zien over de jaar 2001-2003 maar een duidelijke afname vanaf 2003².

BPS

² Omdat in 2007 het monitoringsysteem voor het RBV is gewijzigd achten we een vergelijking van dit jaar met voorgaande jaren vooralsnog niet betrouwbaar.

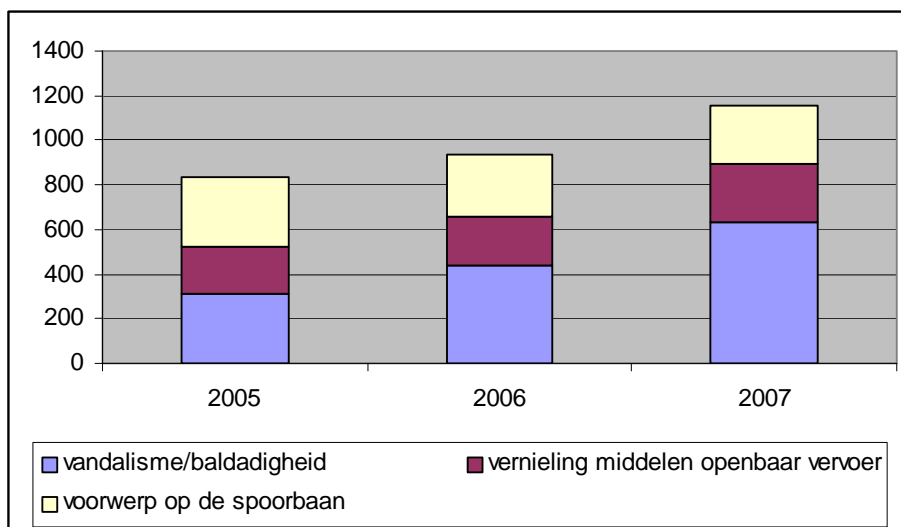


BPS kent drie incidentcodes die betrekking hebben op vandalisme op het spoor, te weten: "voorwerp op de baan", "vernieling middelen openbaar vervoer" en "vandalisme/baldadigheid". De incidentcode "voorwerp op de baan" is duidelijk; dit betreffen incidenten waarbij voorwerpen op de spoorbaan zijn gelegd. De code "vernieling middelen openbaar vervoer" bevatten zowel incidenten van vernielingen in als jegens de trein, maar ook vernielingen op perrons en in stadions, vernielingen aan overwegbomen en hekwerk, vernielingen aan borden, e.d. De code "vandalisme/baldadigheid" is een brede categorie met incidenten als onterecht bezet spoor of overwegstoringen als gevolg van muntjes op de ES-las, stenen gooiende jeugd en het afbreken of naar beneden houden van opengaande spoorbomen, maar ook vechtpartijen in de trein, onterechte noodremmingen en brandstichting. Overigens is bij de incidentcode opvallend dat incidenten van onterecht spoorbezetting, storingen in de overweg en wisselstoringen vaak muntjes op het spoor als vermoedelijke of mogelijke oorzaak worden genoemd. Omdat de oorzaak niet altijd met zekerheid aan vandalisme kan worden toegeschreven, valt niet uit te sluiten dat het totale aantal incidenten met deze incidentcode lager ligt.

BPS kent ook de incidentcode "Opzettelijk gevaar voor het railverkeer". Deze code is van toepassing op incidenten waarbij de intentie is om moedwillig het treinverkeer in gevaar te brengen. Deze incidenten komen daarmee dichterbij de buurt van het begrip sabotage dan vandalisme. Derhalve zullen we de gegevens van deze incidentcode niet presenteren.

Figuur 2 geeft het aantal incidenten uit het BPS systeem van het KLPD met incidentcode "Voorwerp op de baan", "Vernieling middelen openbaar vervoer" en "Vandalisme/baldadigheid" voor de jaren 2005-2007³.

³ Het BPS systeem van het KLPD is 2004 geupdate. Om trendbreuken te voorkomen is daarom vanaf het jaar 2005 gerapporteerd.



Figuur 2: Aantal incidenten met code "Voorwerp op de baan", "Vernieling middelen openbaar vervoer" en "Vandalisme/baldadigheid" uit het BPS (KLPD)

De figuur laat zien dat het aantal incidenten waarbij voorwerpen op de spoorbaan zijn gelegd de afgelopen drie jaar gestaag is gedaald en dat het aantal incidenten met incidentcode "Vernielingen middelen openbaar vervoer" in de afgelopen drie jaar licht is gestegen. Verder laat de figuur een stijging zien van het aantal incidenten met incidentcode "Vandalisme/baldadigheid".

Een vergelijking tussen de databases van het KLPD (BPS) en de eigen database van de Inspectie (MISOS) leert dat in theorie de database van het KLPD het meest volledig is, maar dat – in ieder geval voor 2005 en 2006 – MISOS (met alleen de twee categorieën "(bijna) aanrijding van objecten door vandalisme" en "schade door vandalisme") toch meer vandalisme-incidenten telt dan BPS.

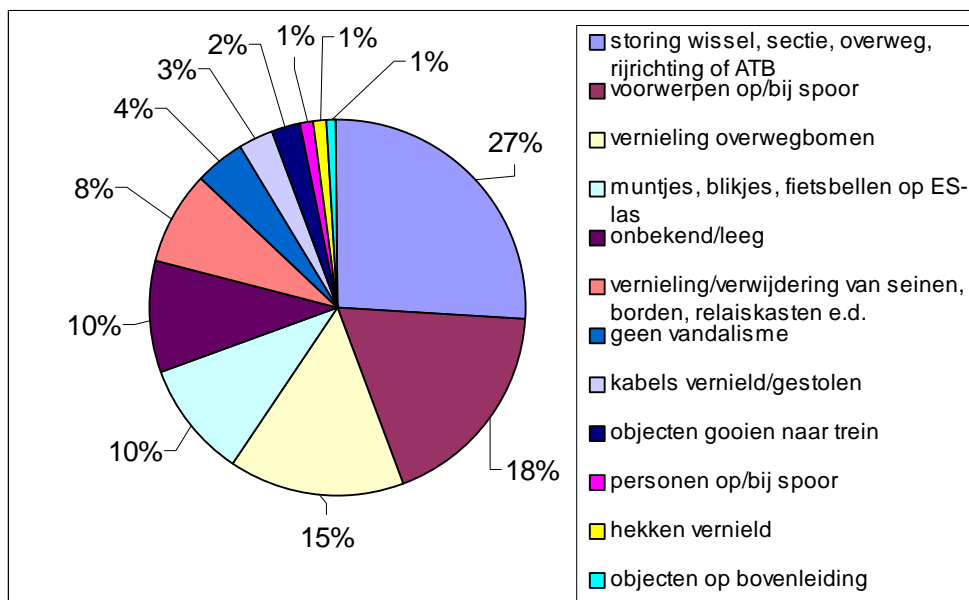
MISOS is gebaseerd op de meldingen uit het logboek RBV. Omdat in 2007 de wijze van monitoren voor het RBV is gewijzigd, is het voor het jaar 2007 niet mogelijk om harde uitspraken over aantal incidenten en trendmatige veranderingen te doen. MISOS laat voor dat jaar een daling zien, terwijl het BPS van het KLPD (en ook RBV en het SAP bedrijfssysteem van ProRail) een lichte stijging van het aantal vandalismeincidenten vertoont.

Aan de hand van de MISOS-gegevens kunnen we concluderen dat er – in ieder geval tot 2007 – een dalende trend is. De stand van zaken voor 2007 is voorsnog niet duidelijk. Het monitor systeem (RBV) is dusdanig gewijzigd dat we pas in het jaar 2008 meer betrouwbare uitspraken over de trend van spoorwegvandalisme kunnen doen.



5.2 Aard spoorwegvandalisme

Om een idee te krijgen van de verschillende typen vandalisme hebben we voor het jaar 2006 alle 1414 meldingen uit MISOS die zijn gecategoriseerd onder "(bijna) aanrijding van objecten door vandalisme" of "schade door vandalisme" doorgenomen en geïnclassificeerd. De verschillende vormen van spoorwegvandalisme zijn weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3: De verschillende vormen van spoorwegvandalisme voor het jaar 2006

Figuur 3 laat zien dat er een grote verscheidenheid van vormen van spoorwegvandalisme is. De meest voorkomende melding bij spoorwegvandalisme zijn storingen (wisselstoring, sectiestoring, gestoorde overweg, gestoorde rijrichting of storing in de ATB).

Uit de omschrijvingen gegeven bij de meldingen "storingen" is het vaak niet te herleiden van welke type vandalisme er sprake is. Anders dan bij de andere categorieën zoals "objecten op/bij het spoor" en "munten, blikjes, fietsbellen op ES-las", is bij de meldingen met storing (aan wissel, overweg, rijrichting e.d.) niet exact bekend welke vandalistische daad erachter schuilt gaat. Zo kunnen bij de melding "wisselstoring" meerdere redenen zijn waarom een wissel gestoord is. Eén van de redenen is schade aan het wissel. Daarom mag een gestoord wissel niet zonder meer bereiden worden.



Een sectiestoring betekent dat er een bezetspoor signalering is terwijl ter plekke geen trein aanwezig is. Gegeven dat vandalisme de oorzaak van deze storing is, kan dit betekenen dat er een muntje of ander geleidend voorwerp op de ES-las is gelegd of dat er een geleidend voorwerp overdwars op de spoorstaven is gelegd. Ook kan het zijn dat de spanningskabels zijn vernield.

Bij een gestoorde overweg krijgt de treindienstleider een melding, die gekwiteerd moet worden. Als een overweg gestoord is betekent dit dat de installatie gedurende meer dan vijf minuten de beelden toont alsof een trein nadert. In het geval van vandalisme kan dit – net als bij een sectiestoring – het gevolg zijn van een geleidend voorwerp over de rails, een geleidend voorwerp als een muntje of blikje op de ES-las of de vernieling van kabels. Ook kan er bij een gestoorde overweg sprake zijn van overwegbomen die vernield of aan elkaar gebonden zijn.

Gegeven deze achterliggende oorzaken van storingen kunnen we stellen dat de categorieën “muntjes, blikjes, fietsbellen op ES-las”, “kabels vernield of gestolen”, “voorwerpen op/bij het spoor” en “vernieling overwegbomen” in werkelijkheid nog groter zijn dan uit Figuur 3 naar voren komt.

Uit de figuur blijkt verder dat naast wisselstoringen e.d. het plaatsen van voorwerpen op of bij het spoor een veel voorkomende vorm van spoorwegvandalisme is. Daarnaast komen ook het vernielen van spoorwegbomen en het vernielen van seinen, borden, relaaskasten, e.d. relatief vaak voor.

In 4% van de gevallen blijkt de melding achteraf geen vandalisme te zijn. “Kabels vernield/gestolen”, “Objecten gooien naar trein”, “Personen op en rond het spoor”, “hekken vernield” en “Objecten op bovenleiding” kwamen in 2006 relatief minder vaak voor.

Wat betreft de aard van spoorwegvandalisme is de conclusie dat de meest voorkomende typen vandalisme “voorwerpen op/bij het spoor”, “vernieling overwegbomen”, “muntjes, blikjes en fietsbellen e.d. op de ES-las”, en “vernieling van seinen, borden, relaaskasten e.d.” zijn.

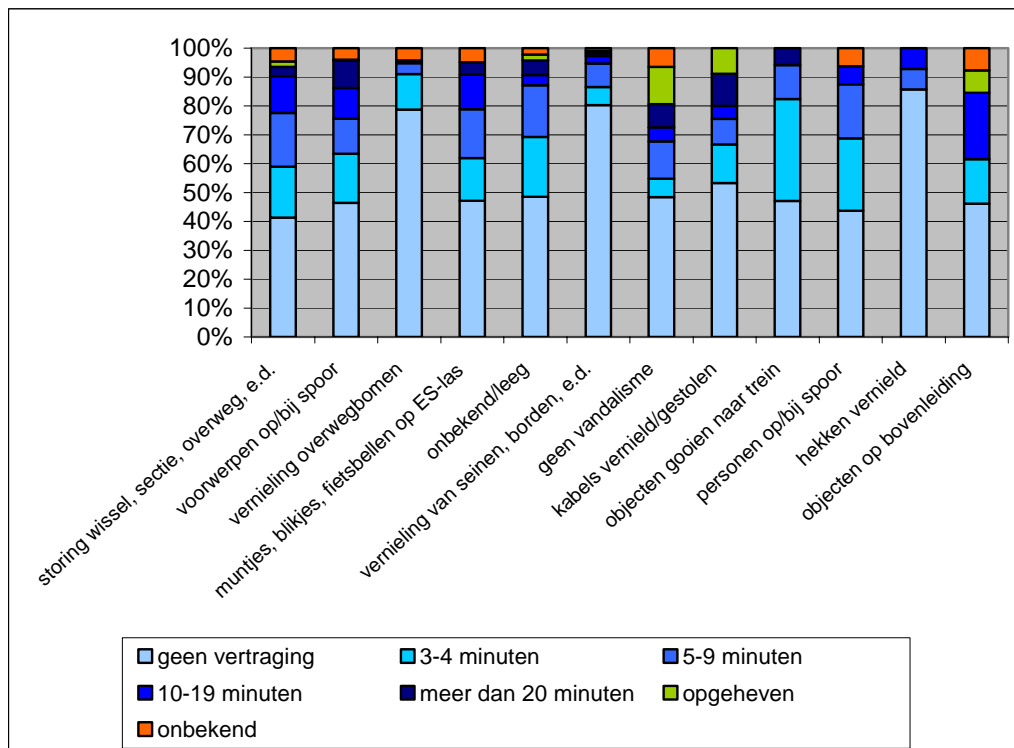
5.3 Ernst spoorwegvandalisme

Om de ernst van de verschillende vormen van spoorwegvandalisme in kaart te brengen is per incident gekeken naar het letsel dat zich heeft voorgedaan en de mate van vertraging.

Wat betreft letsel kan gesteld worden dat bij geen van de incidenten in 2006 sprake was van persoonlijk letsel. In ruim de helft van de gevallen was er evenmin sprake van vertraging.



Figuur 4 geeft een overzicht van de mate van vertraging per vorm van vandalisme.



Figuur 4: Mate van vertraging voor de verschillende vormen van vandalisme

Figuur 4 laat zien dat ernstige vertraging – hierbij gedefinieerd als een vertraging van meer dan 20 minuten – zich vooral voordoet bij incidenten waarbij (koperen) kabels zijn vernield of gestolen (11,1% van de gevallen), incidenten waarbij voorwerpen op of bij het spoor zijn gelegd (in 9,4% van de gevallen), bij incidenten die achteraf niet als vandalisme kunnen worden gekenmerkt (in 8,1% van de gevallen) en bij incidenten waar objecten naar een trein werden gegooid (in 5,9% van de gevallen). Bij de andere vormen is het aandeel ernstige vertraging niet groter dan 5%.

De omvang en de ernst van de vormen van vandalisme geven een beeld van de risico's van spoorwegvandalisme. Gegeven de dalende trend van het aantal vandalisme-incidenten en de beperkte ernst van de gevolgen van de vormen (alleen vertraging) kan verondersteld worden dat de risico's (kans x gevolg) van spoorwegvandalisme beperkt zijn.



6 Herstelkosten

ProRail schat de materiële kosten van spoorlopers en vandalisme voor ProRail tussen de € 3.5 miljoen en € 10 miljoen per jaar. ProRail hanteert deze brede range omdat in haar registratiesysteem (zie hoofdstuk 4) niet alle incidenten in de afgelopen periode zijn vastgelegd. Naast deze kosten voor ProRail zijn er nog de kosten voor de vervoerders. ProRail zal altijd trachten de schade op de daders te verhalen maar omdat de pakkans voor vandalen niet hoog is, is dit in de praktijk vaak moeilijk.

Om een beter beeld te krijgen van de kosten van spoorwegvandalisme hebben we twee gesprekken gevoerd met twee schadebehandelaars van ProRail en met de schadebehandelaar van NS Reizigers⁴. We hebben hun gevraagd per vorm van spoorwegvandalisme die we in hoofdstuk 5 hebben geïdentificeerd een schatting te geven van de herstelkosten.

In dit hoofdstuk laten we de maatschappelijke kosten dus buiten beschouwing evenals de schade als gevolg van vertraging of stilstaan. Ook zullen we niet ingaan op de sociaal-emotionele schade en de imago-schade aan de vervoersector door vandalisme.

1. Voorwerpen op/bij het spoor

Kleine objecten op het spoor leiden zelden tot schade tot aan de trein. Echter, bij grotere, zwaardere objecten op het spoor (zoals kruiwagens en vuilcontainers) is vaak blik schade die kan oplopen tot € 25.000,-. Gegeven dat deze incidenten zich ongeveer 15 keer per jaar voordoen, bedraagt deze schadepost voor NSR in 2006 tussen de € 250.000,- en € 500.000,-⁵. De schade wordt hersteld tijdens het algemene onderhoud aan treinen.

De schade aan de infrastructuur is voor ProRail meestal beperkt. ProRail doet een oproep aan de proces contract aannemer (pca) die in het gebied actief is om de schade te herstellen (vaak het vervangen van spoorstaafklemmen of raildozen). Deze zogenaamde "exogene kosten" vallen buiten het onderhoudscontract tussen ProRail en de pca en bedragen ongeveer € 400,- à € 600,- per incident. In sommige gevallen is de schade iets groter van aard (bijvoorbeeld bij vernieling van een railpot) en de kosten navenant (€ 3000,- à € 4000,-).

⁴ Voor informatie over herstelkosten hebben we gesproken met dhr. IJ. Bossenbroek van ProRail regio Randstad Noord, dhr. O van den Brand van ProRail regio Zuid en M. Sacré van NSR.

⁵ Volgens een recente opgave van NSR bedragen de kosten als gevolg van voorwerpen op het spoor en voorwerpen tegen de trein in totaal ongeveer € 240.000,-.



2. Vernieling overwegbomen

In geval van vernielingen van spoorwegbomen worden meestal alleen de toppen afgebroken. In de regel is het de machinist die deze vernielingen constateert en doorgeeft aan het CCFI (call center front liners). Het CCFI geeft de melding weer door aan het SMC (Schakel en Meldcentrum van ProRail). Bij vernieling van spoorwegbomen krijgt de treindienstleider van ProRail de melding van een gestoorde overweg van een machinist of via het SMC.

De procedure voor wat betreft de herstelwerkzaamheden is gelijk aan die bij schade als gevolg van voorwerpen op het spoor. De schadepost bedraagt ongeveer € 600,- (dit bedrag is opgebouwd uit de arbeidskosten, voorrijkosten en materiaalkosten).

3. Muntjes, blikjes en fietsbellen op ES-las

Bij muntjes, blikjes, fietsbellen e.d. op de ES-las zijn de herstelkosten beperkt, maar omdat de pca in alle gevallen wel ter plekke gaat kijken, bedraagt de "schade" bij iedere melding ongeveer € 200,-.

4. Vernieling/ verwijdering van seinen, borden, relaiskasten e.d.

Bij vernieling van een sein is in de meeste gevallen sprake van een kapotte lens. De kosten hiervan bedragen € 200,- à € 300,-. Deze exogene kosten worden door de pca in rekening gebracht bij ProRail. Ook bij bekladding van seinen moet in deze orde van grootte worden gedacht. Wordt echter het sein geheel vernield dan kunnen de kosten oplopen tot wel € 10.000,-.

Vernieling van relaiskasten komt sporadisch voor, maar de kosten kunnen aanzienlijk zijn. Afhankelijk van het aantal relais kost het compleet vervangen van de kast tussen de € 60.000,- en in sommige ernstige gevallen zelfs een paar ton.

5. Kabels vernield of gestolen

De bovenleiding wordt geaard door koperen kabels. Door de hoge waarde van koper worden deze kabels de laatste jaren veelvuldig gestolen. De schade die ontstaat wanneer over een aantal kilometers de kabels worden verwijderd kan oplopen tot € 20.000,-. In de regio Zuid is de schade per geval ongeveer € 4000,-.

De veronderstelling bij koperdiefstal is dat achter het stelen van grote hoeveelheden koper georganiseerde groepen schuilgaan die de koperkabels doorverkopen. Daarmee wijkt hun profiel af van het standaard profiel van dat van de spoorwegvandaal (zie hoofdstuk 7).



6. Objecten gooien naar trein

De schade als gevolg van objecten naar de trein zijn vaak ruit- en blikshade. ProRail heeft slechts in weinig van deze gevallen schade. Bij NSR blijft de schade meestal beperkt tot een deuk in het treinstel die bij het reguliere onderhoud wordt meegenomen maar soms volgen aparte reparaties en zijn er extra kosten (zie voetnoot bij punt 2.).

7. Hekken vernield

Net als bij het herstel bij vernieling aan spoorbomen, seinen, borden, e.d. worden de werkzaamheden uitgevoerd door de pca's en uiteindelijk betaald door ProRail. De kosten per vernield hekwerk bedragen ongeveer € 200,- à € 300,-.

8. Objecten op bovenleiding

De kosten voor het gooien/plaatsen van objecten op de bovenleiding vallen mee. Mede omdat dit type incident niet vaak voorkomt komen de kosten (in de regio Zuid van ProRail bijvoorbeeld) op jaarbasis niet hoger uit dan € 50.000,-.

Uit het vorige hoofdstuk kwam naar voren dat de vier meest voorkomende typen van spoorwegvandalisme "voorwerpen op/bij het spoor", "vernieling overwegbomen", "muntjes, blikjes, fietsbellen e.d. op de ES-las" en "vernieling van seinen, borden, relaaskasten" zijn. Uit het voorafgaande volgt dat de herstelkosten bij de meeste vormen van vandalisme beperkt blijven tot enkele honderd euro's per geval. In enkele gevallen (bijvoorbeeld het leggen zware objecten op het spoor of het vernielen van relaaskasten) zijn de kosten beduidend hoger. Verreweg de meeste kosten voor schade aan de infrastructuur komen in geval van vandalisme op de rekening van ProRail.

Ook met het stelen van koperkabels zijn hoge bedragen gemoeid maar omdat de daders vaak een ander crimineel profiel hebben dan de gebruikelijke spoorwegvandaal, wijkt deze vorm naar onze mening af van de andere vormen van spoorwegvandalisme.

De herstelkosten per incident lijken mee te vallen hoewel op jaarbasis de totale kosten nog steeds aanzienlijk kunnen zijn. Eerder hebben we vermeld dat ProRail de materiele kosten van spoorlopers en vandalisme tussen de € 3.5 en € 10 miljoen euro heeft geraamd. Aan de hand van de verschillende vandaliseposten en de schattingen van de kosten van deze posten, is het mogelijk een voorzichtige schatting te doen van de herstelkosten. Wel tekent ProRail aan dat tot voor kort niet alle herstelschade gemeld werden bij de schadeafdelingen.



Regelmatig werden vandalismeschades hersteld ten laste van de reguliere onderhoudsbudgetten.

In het onderstaande kader staat een schatting van de kosten van vandalisme op jaarbasis.

Voorwerpen op het spoor:	
253 incidenten (15 x € 25.000,-, 210 x € 500,- en 28 x € 3.500,-)	= € 578.000,-
Vernieling overwegbomen:	
212 incidenten x € 600,-	= € 127.200,-
Muntjes, blikjes en fietsbellen op ES-las:	
142 incidenten x € 200,-	= € 28.400,-
Vernieling/verwijdering seinen, borden e.d.:	
112 incidenten x € 250,-	= € 28.000,-
Kabels vernield/gestolen:	
45 incidenten x € 4.000,-	= € 180.000,-
Objecten gooien naar trein:	= € 0,-
Hekken vernield:	
15 incidenten x € 250,-	= € 3.750,-
Objecten op bovenleiding:	
4 regio's x € 45.000,-	= € 180.000,-
Totaal	= €1.125.350,-

Op grond van de incidentgegevens uit MISOS en de schattingen van de verschillende vormen van vandalisme komen we uit op een schatting van de totale herstelschadepost van ruim een miljoen euro per jaar. Daarbij direct aangetekend dat deze schatting zeker te laag is, omdat de kosten van de grootste vandalismecategorie "storing wissel, sectie, overweg, rijrichting of ATB" (waar de directe oorzaken onbekend en vaak divers zijn) en de categorie "onbekend/leeg" niet kunnen worden berekend. Verder is bij een aantal categorieën (bijvoorbeeld voorwerp op het spoor) het aantal gevallen waar de kosten extreem zijn moeilijk vast te stellen.

Toch durven we de stelling aan dat deze (lage) schatting impliceert dat in vergelijking met de genoemde raming van € 3.5 en € 10 miljoen de werkelijke herstelschade eerder aan de kant van de € 3.5 miljoen zal liggen dan aan de kant van de € 10 miljoen, zeker omdat we eerder in dit rapport hebben vastgesteld dat er sprake is van een dalende trend van het aantal vandalisme-incidenten.



7 Daderprofielen en theoretisch kader

In dit hoofdstuk bespreken we de verschillende leeftijdsgroepen die vandalisme plegen en we schetsen een theoretische verklaring waar de verschillende leeftijdsgroepen in terugkomen.

7.1 Daderprofielen

Er zijn drie leeftijdsgroepen die sterk verschillen in het motief dat men heeft om vandalisme te plegen⁶. In deze paragraaf gaan we nader op deze groepen in.

Spelende kinderen (8 – 12 jaar)

“Daders” uit deze leeftijdsgroep veroorzaken verstoringen aan het spoor als onderdeel van hun spelgedrag. Dit gedrag kenmerkt zich door een exploratief en ongeorganiseerd karakter. Niet alleen de innerlijke drang tot spel is bepalend voor het concrete gedrag, maar ook de kenmerken van de fysieke omgeving spelen een belangrijke rol. 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. Over het algemeen blijven vernielingen gepleegd door kinderen beperkt tot het gooien van stenen en het plaatsen van relatief kleine voorwerpen op het spoor. Engels onderzoek laat een zelfde beeld zien⁷.

Rebelse adolescenten (13 -17 jaar)

Deze groep is 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 plekken waar de routines in hun leven hen brengen en op die momenten dat ze daartoe in de gelegenheid zijn. Wanneer adolescenten 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. De adolescent zoekt in de meeste gevallen erkenning bij lotgenoten. De werkwijze van rebellen kenmerkt zich door spontaan, inefficiënt en buitenproportioneel optreden. Het kortsluiten van ES-lassen, aanbrengen van graffiti, afbreken van spoorbomen, plaatsen van relatief grote

⁶ Veroorzakers van Derdenstoringen aan het spoor. Dadertypologieën en de mogelijkheden voor een effectieve aanpak, ProRail, 2004.

⁷ Risk Solutions, Railtrack Trespass and Vandalism Research and Strategy Study, Risk Solutions Consulting, 1998, p.14.



voorwerpen op het spoor (fietsen, winkelwagentjes), vernielen van bovenleiding en andere vormen van expressief vandalisme zijn activiteiten die deze groep rebellen uitvoert.

Opportunisten (18 jaar en ouder)

Wanneer opportunisten 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 kans waar ze gebruik van kunnen maken. Opportunisten plegen niet op grote schaal vernielingen op of langs het spoor, maar deinzen er niet voor terug om een afrastering of bossage te 'manipuleren' om gemakkelijker toegang tot het spoor te krijgen.

Koperdieven

Aparte groep plegers van spoorvandalisme zijn de stellers van koperdraden. Achter koperdiefstal gaat meestal een georganiseerde misdaadbende schuil die het koper verkoopt aan schroothandelaren in binnen- en buitenland. Het betreft dan het stelen van grote hoeveelheden koper, vaak van bouwplaatsen. Koperdieven zijn soms ook gelegenheidsdieven, die minder schade veroorzaken maar wel overlast kunnen veroorzaken.

Concluderend kunnen we stellen dat de groep "rebelse adolescenten" (exclusief de koperdieven) verantwoordelijk is voor de bulk van vandalisme-incidenten. Dit blijkt ook de verschillende vormen van spoorwegvandalisme die we in hoofdstuk 5 geïdentificeerd hebben. Deze komen namelijk voor een groot deel overeen met de vormen van spoorwegvandalisme die bij deze groep gevonden wordt (het plaatsen van voorwerpen op het spoor, het plaatsen van muntjes e.d. op de ES-las, en het afbreken van spoorbomen). Spoorwegvandalisme is veelal een expressievorm van hun rebellie.

7.2 Voorwaarden voor vandalisme

Het is niet mogelijk om aan de hand van één theoretisch model vandalisme te verklaren. Naast dat er verschillende definities van vandalisme bestaan komt vandalisme ook in zeer veel verschillende vormen voor. Toch is het mogelijk om vier voorwaarden te geven die aanwezig moeten zijn om vandalisme te doen plaats vinden: Jongeren op straat, motief, drempels en gelegenheid. We hebben ons in deze paragraaf bij het beschrijven van deze voorwaarden gebaseerd op de theoretische uitgangspunten van Van Dijk, Van Soomeren en Walop⁸.

⁸ Vandalisme-preventie in de praktijk. Resultaten en ervaringen in tien jaar bestuurlijke preventie. Dijk, B van, Soomeren, P. van, en Walop, M. 1988. Koninklijke Vermande BV: Lelystad.



7.2.1 Jongeren op straat

Het blijkt dat niet-georganiseerde vormen van vrijetijdsbesteding buitenshuis sterk samengaan met het plegen van vernielingen. Vooral jongeren met een slechte school- en gezinssituatie brengen veel tijd op straat door en in uitgaansgelegenheden en plegen daardoor vaker vandalisme.

Vandalisme ontstaat meestal als gangbare vormen van vrijetijdsbesteding vervelend beginnen te worden. Jongeren gaan dan op zoek naar iets om deze verveling te verdrijven. Vooral tijdens het uitgaan, waarbij alcoholgebruik en het tonen van bravoure belangrijke ingrediënten zijn, blijkt veel vandalisme plaats te vinden.

7.2.2 Motief

Motieven voor vandalisme blijken per leeftijdsgroep sterk te verschillen⁹.

Bij jong volwassenen (17-23 jaar) gaan vernielingen vaak gepaard met een avondje stappen en knokpartijen. De achterliggende factor onvrede speelt een overheersende rol. Werkloos zijn, ontevreden over werksituatie en geen invloed hebben op de gang van zaken in het jongerencentrum speelt bijvoorbeeld een rol.

Bij tieners (12-16 jaar) zijn vernielingen vooral een manier om grenzen te verkennen en stoer te doen tegenover leeftijdsgenoten. Ook onvrede over school speelt mee. Vandalisme begint meestal als een spel dat vervolgens escaleert omdat men elkaar binnen de groep wil overtreffen.

Bij kinderen (8-12 jaar) is vernieling vaak het gevolg van direct woede of wraak die impulsief wordt geuit. Ze zijn boos omdat ze iets niet kunnen en reageren dat af door ergens tegenaan te schoppen. Of ze mogen iets niet en nemen wraak door iets te vernielen van degene die het hun heeft verboden.

7.2.3 Drempels

Een drempel kan worden opgevat als een reden om geen vandalisme te plegen. De meeste jongeren plegen namelijk geen vandalisme omdat er drempels zijn die dit voorkomen. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen interne drempels (vinden dat vandalisme niet hoort) en externe drempels (angst om gepakt en gestraft te worden).

7.2.4 Gelegenheid

Er moet gelegenheid zijn om tot vandalisme te komen. Er moet een object aanwezig zijn dat kan worden vernield en dit object moet bereikbaar zijn. Interessant in dit verband is om een analyse van "hotspots" (locaties waar

⁹ Deze indeling in leeftijdsgroepen wijkt enigszins af van de eerder gemaakt indeling in de vorige paragraaf.



spoorwegvandalisme relatief veel voorkomt) en “risicolocaties” (locaties waar een verhoogde kans bestaat op spoorwegvandalisme) in kaart te brengen. Hetzelfde geldt voor zaken als het tijdstip en de dagen waarop vandalisme wordt gepleegd. De Inspectie vindt dit een taak van ProRail, die zij overigens ook uitvoert¹⁰.

In het hoofdstuk 9 zullen de bovenbeschreven “voorwaarden” van spoorwegvandalisme nader worden uitgewerkt aan de hand van maatregelen om spoorwegvandalisme te bestrijden.

¹⁰ Een spoor van vernieling. Criminaliteitsbeeld, daderprofielen en gelegenheidsstructuren spoorwegcriminaliteit, COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, 2006.



8 Kopieergedrag

Een apart vraagstuk binnen spoorwegvandalisme is de rol van de media. Dikwijls wordt aangenomen dat berichtgeving in de media jongeren op ideeën brengt om crimineel gedrag te vertonen. Massale media-aandacht voor bepaalde incidenten zou "besmettelijk" kunnen werken en kunnen leiden tot zogenaamd "copycat gedrag" (kopieergedrag). In het verleden zijn vaak films genoemd die de inspiratie voor jongeren zouden zijn voor sterk afwijkend gedrag.

Of kopieergedrag daadwerkelijk bestaat is al lange tijd onderwerp van discussie. In de jaren 80 is voor het eerst onderzoek naar het verschijnsel verricht. In Australië werden twee weken vóór en twee weken na het verschijnen van krantenberichten over geslaagde overvallen het aantal (pogingen tot) overvallen geteld. De periode vóór en na het krantenbericht werden met elkaar vergeleken maar er werd geen bewijs voor kopieergedrag gevonden. Ook later onderzoek heeft geen direct causaal verband kunnen aantonen tussen berichtgeving in de media en de uitvoering van kopieergedrag¹¹.

In Nederland werd kopieergedrag weer actueel als gevolg van het stoeptegelincident op 10 januari 2005, toen van het viaduct Van Rijnweg een stoeptegel naar beneden werd gegooid en de bestuurder van een voorbijrijdende auto dodelijk werd getroffen. Het incident heeft ruime aandacht gekregen in de landelijke pers. In de dagen en weken daarna deden zich een aantal gelijke incidenten voor (gelukkig zonder ernstige gevolgen) die de vraag deden rijzen of de uitgebreide berichtgeving over het stoeptegelincident op 10 januari juist niet tot meerdere incidenten zouden hebben kunnen leiden.

In opdracht van Rijkswaterstaat heeft Uljee¹² onderzoek gedaan naar vandalisme rond viaducten over rijkswegen. In het rapport over dit onderzoek stelt hij eveneens dat niet aangetoond is dat berichtgeving in de media leidt tot kopieergedrag maar dat het vooralsnog geen kwaad kan om terughoudend te zijn met de berichtgeving in de media over stenengooien. Volgens Uljee leidt een aangrijpend incident dikwijls tot een hype. Media hebben als gevolg hiervan meer oog voor gelijksoortige incidenten en het onderwerp blijft hierdoor langer in de belangstelling. Echter – zo vermoedt Uljee – als de hype voorbij is neemt het aantal berichten in de media wellicht af maar is het nog maar de vraag of het aantal incidenten eveneens minder wordt. Stenengooien naar auto's zou (net als bij inbraken en vernielingen het geval is) meer structureel van aard zijn.

¹¹ Copy-cat crimes. In Rasmussen, R. Kent (ed.). Ready reference: Censorship. 1997. Greek, C.. Pasadena, CA: Salem Press

¹² Psychologische quick scan naar aanleiding van vandalisme rond viaducten over rijkswegen. 2005. Uljee, C.A. Delft.



Om te kunnen bepalen of er daadwerkelijk sprake is van incidenten die worden aangewakkerd door de media of dat er sprake is van een structureel probleem zou in een bepaalde periode het aantal incidenten moeten worden afgezet tegen het aantal berichten in de media. Vervolgens zou bekeken moeten worden of er zich in het verloop van het aantal incidenten in de tijd bepaalde pieken voordoen en of deze pieken samenvallen met een toename aan berichtgeving in de media.

Om te onderzoeken of kopieergedrag zich voordoet bij spoorwegvandalisme is het mogelijk om voor een bepaalde periode het aantal incidenten in kaart te brengen en tevens de berichtgeving hierover. Om enigszins aan te sluiten bij het stoeptegelincident is gekeken naar incidenten waarbij sprake is van stenengooien naar een rijdende trein. Om het aantal incidenten en het verloop van de incidenten door de tijd vast te stellen hebben we gebruik gemaakt van het MISOS informatiesysteem van de Inspectie.

Aan de hand van digitale archieven van De Telegraaf, De Volkskrant en het AD (vanaf 1 september 2005) hebben we voor de periode van 2004-2006 een overzicht gemaakt van incidenten waarbij objecten naar een rijdende trein werden gegooid.

2 februari 2004: Een machinist moet met oogklachten naar het ziekenhuis nadat een onbekend voorwerp door de voorruit is gekomen.

2 maart 2004: De voorruit van een trein wordt beschadigd door een tegel.

20 maart 2005: Twee jongens gooien bij station Bussum-Zuid een fiets vanaf een viaduct.

31 augustus 2005: Een anderhalf jaar oud meisje raakt gewond door een in een trein gegooide baksteen.

7 oktober 2005: Vier jongeren gooien stenen naar de trein en plaatsen stenen tussen een wissel waardoor de locomotief uit de rail loopt.

25 oktober 2005: De machinist van een stoptrein raakt gewond als gevolg van een steen door zijn voorruit.

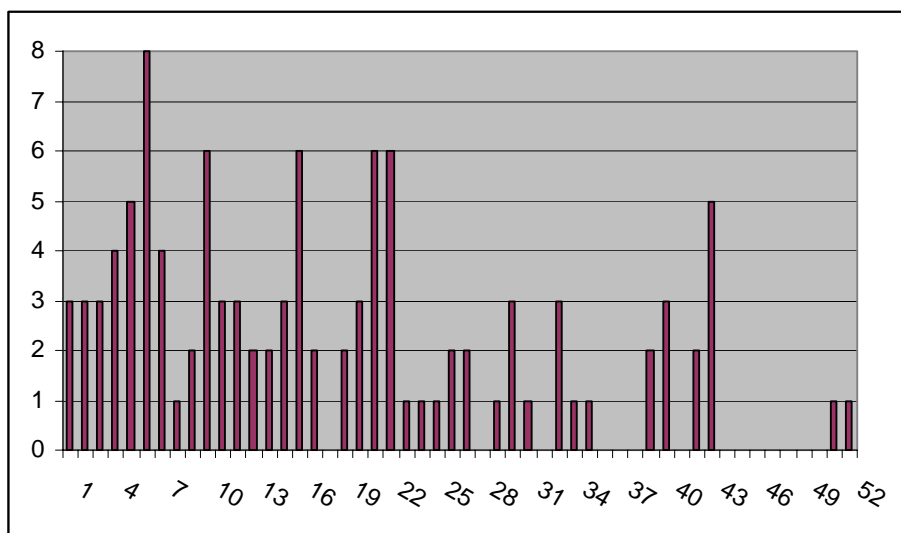
28 januari 2006: Twintig jongeren bekogelen binnenrijdende trein

25 maart 2006: Twee jongens gooien stenen naar een trein



2004

In 2004 zijn twee incidenten geweest die de landelijke pers hebben gehaald (in week 5 en week 10). Figuur 5 presenteert het aantal meldingen per week dat betrekking heeft op het gooien van objecten naar een rijdende trein.

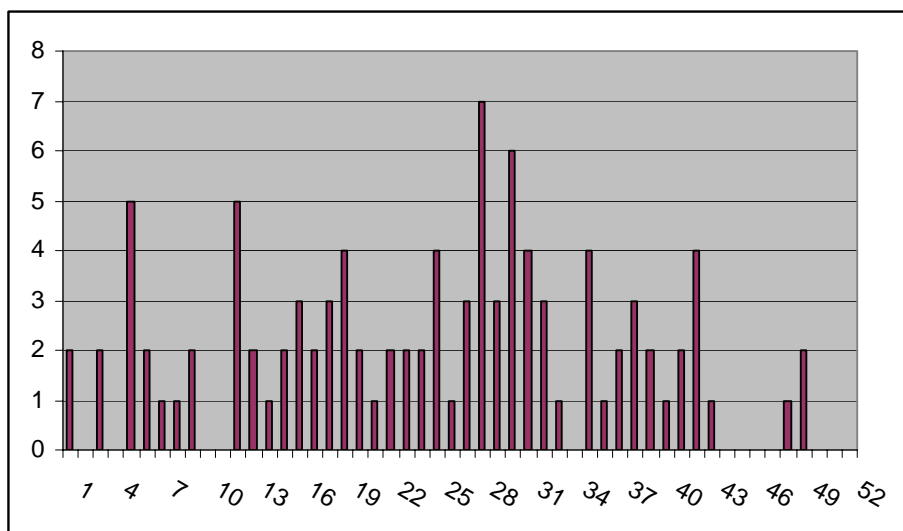


Figuur 5: Het aantal incidentmeldingen per week met betrekking tot het gooien van objecten naar een rijdende trein voor 2004

De figuur laat zien dat er in het begin van het jaar 2004 opmerkelijk veel meldingen zijn geweest, met een uitschieter in week 6. In deze week vindt één van de twee incidenten plaats ("Een machinist moet met oogklachten naar het ziekenhuis nadat een onbekend voorwerp door de voorruit is gekomen") die de landelijke media heeft gehaald. Week 10 laat eveneens een grote toename zien en deze valt samen met het bericht op 2 maart ("De voorruit van een trein wordt beschadigd door een tegel"). In week 16, 21 en 22 zijn er eveneens veel meldingen van het gooien van objecten, maar rond deze tijd staan er geen berichten hierover in de landelijke media. Hetzelfde geldt voor week 43.

2005

Het jaar 2005 wordt gekenmerkt door het stoeptegelincedent van 10 januari dat jaar. Vier incidenten met betrekking tot het gooien van objecten naar treinen bereikten dat jaar de media (in week 11, week 36, week 40 in week 42). Figuur 6 laat het aantal meldingen per week zien voor het jaar 2005.



Figuur 6: Het aantal incidentmeldingen per week met betrekking tot het gooien van objecten naar een rijdende trein voor 2005

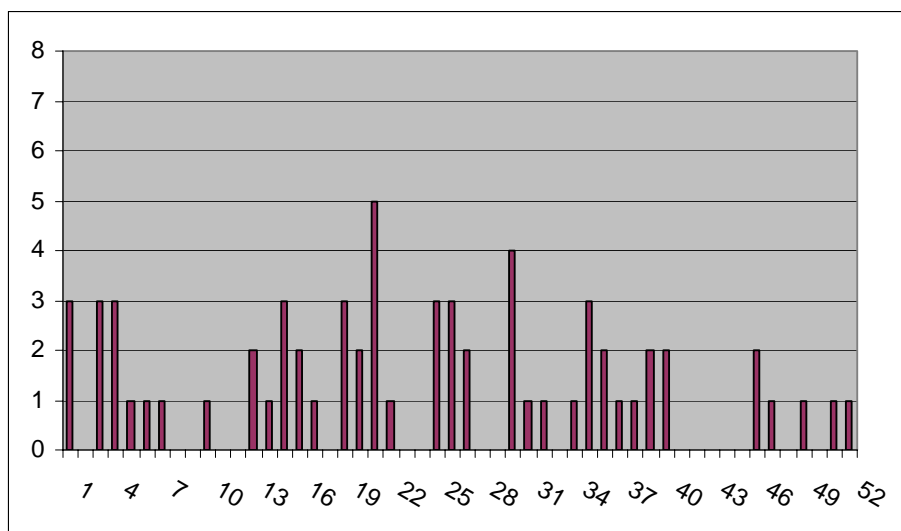
Figuur 6 laat zien dat het jaar 2005 een aantal pieken kent. Als we deze pieken afzetten tegen de berichtgeving in de media dan valt het bericht op 20 maart in week 11 op ("Twee jongens gooien bij station Bussum-Zuid een fiets vanaf een viaduct") en op 31 augustus 2005 in week 35 ("Een anderhalf jaar oud meisje raakt gewond door een in een trein gegooid baksteen"). Uit de figuur kunnen we afleiden dat er in deze weken een toename van het aantal incidentmeldingen is waar te nemen.

De twee incidenten later in het jaar (7 oktober, "Vier jongeren gooien stenen naar de trein" en 25 oktober, "Machinist raakt gewond als gevolg van een steen door zijn voorruit") vinden plaats in week 40 en 42. In week 42 is er een toename van het aantal incidentmeldingen.

De andere pieken (week 5, week 19, week 25, week 28, week 30 en week 31) vallen niet samen met berichten in de media (behalve misschien week 5 waarin de commotie rondom het stoeptegelincedent op de A4 speelde).

2006

Figuur 7 laat het aantal meldingen per week uit het MISOS systeem zien voor het jaar 2006.



Figuur 7: Het aantal incidentenmeldingen per week met betrekking tot het gooien van objecten naar een rijdende trein voor 2006

In 2006 zijn er twee incidenten die de landelijke media hebben gehaald: in week 5 ("Twintig jongeren bekogelen binnenrijdende trein") en in week 12 ("Twee jongens gooien stenen naar een trein"). Uit Figuur 7 is af te lezen dat in of na deze berichten geen toename van het aantal incidentmeldingen is waar te nemen.

Op grond van de incidentmeldingen uit de periode 2004-2006 mag niet de conclusie worden getrokken dat berichten in de media jongeren aanzet tot het plegen van vandalisme, in dit geval het gooien van objecten naar een rijdende trein. Weliswaar zien we in 2004 en 2005 het aantal incidentmeldingen toenemen bij berichtgeving over het gooien van stenen en andere objecten naar treinen, maar dit zien we niet in 2006.

Bovendien is te zien dat er gedurende de jaren 2004-2006 pieken in het aantal incidentmeldingen zijn geweest die niet samenvallen met berichtgeving in de media. Kopeergedrag veronderstelt dat het aantal incidenten sterk afneemt wanneer de aandacht in de media verdwijnt maar hiervan lijkt dus geen sprake. Ondanks weinig media-aandacht steekt het probleem rond stenengooiende jeugd toch de kop op. Op het eerste gezicht lijken deze pieken eerder verklaard te kunnen worden door gunstige weersomstandigheden en schoolvakanties. Het gooien van stenen en andere objecten naar treinen lijkt dus meer een structureel probleem te zijn.



Een bijkomend probleem met het gebruik van incidentmeldingen is overigens dat het kopieergedrag zich ook kan voordoen bij de melders van een incident. Een gebeurtenis als het stoeptegelincident kan de machinist of treindienstleider meer alert maken op dergelijke gebeurtenissen en/of hij kan eerder geneigd zijn situaties zoals deze te melden.

Hoewel dit onderzoek geen causaal verband heeft kunnen aantonen tussen berichtgeving in de media en het aantal incidenten met betrekking tot het gooien van objecten naar rijdende treinen, sluiten wij ons aan bij de aanbeveling van Uljee dat het vooralsnog geen kwaad kan om terughoudend te zijn met de berichtgeving in de media over incidenten als stenen gooien. Hoewel deze analyse uitwijst dat andere factoren waarschijnlijk een grotere invloed hebben, valt niet uit te sluiten dat berichtgeving in de media een zekere rol speelt.

Overigens is in dit kader ook de vraag interessant of berichtgeving in de media (bijvoorbeeld over het oppakken of straffen van daders) juist kan leiden tot een afname van het aantal vandalismeincidenten. Deze berichten kunnen vandaalplegers namelijk het idee geven dat de pakkans hoog is.



9 Maatregelen

In hoofdstuk 9 worden de verschillende maatregelen ter bestrijding van spoorwegvandalisme besproken in het licht van de voorwaarden die in het vorige hoofdstuk zijn onderscheiden. Ook geven we aan hoe deze maatregelen effectief zouden kunnen zijn en welke maatregelen in Nederland worden toegepast.

9.1 Maatregelen naar voorwaarden

In hoofdstuk 7 hebben we vier voorwaarden beschreven. Om vandalisme te voorkomen is het nodig om één of meer van deze voorwaarden voor vandalisme tegen te gaan. Hieronder zullen wij per voorwaarde aangeven welke preventieve maatregelen mogelijk zijn, wat de voor- en nadelen zijn en hoe deze maatregelen van invloed zouden kunnen zijn. Hierbij baseren we ons weer grotendeels op de theorie van Van Dijk, Van Soomeren en Walop¹³.

9.1.1 Jongeren op straat

Om jongeren van straat te halen kunnen activiteiten voor hen worden georganiseerd. Hierbij moet met een aantal zaken rekening worden gehouden. Ten eerste moeten de activiteiten plaatsvinden op tijdstippen waarvan bekend is dat er dan veel vandalisme wordt gepleegd (bijvoorbeeld in het weekend of tijdens schoolvakanties). Ook moeten de activiteiten bereikbaar en betaalbaar voor de jongeren zijn en uiteraard moeten de activiteiten in een bepaalde behoefte voorzien.

Het organiseren van activiteiten is echter niet dé oplossing voor vandalisme. Het neemt het motief niet weg en zodra de activiteiten zijn afgelopen is de kans groot dat het vandalistisch gedrag wordt voortgezet.

Om te onderzoeken of de maatregel van jongerenactiviteiten het vandalisme kan tegengaan is het nodig om te inventariseren welke voor jongeren interessante gelegenheden zich in de buurt van de incidenten bevinden en wanneer daar activiteiten voor jongeren worden georganiseerd. Daarnaast moet een inventarisatie gemaakt worden van wanneer de incidenten hebben plaatsgevonden zodat kan worden onderzocht of hier sprake is van enige samenhang.

9.1.2 Motieven

Aan vandalistisch gedrag kunnen diverse motieven ten grondslag liggen: woede, wraak, stoer doen, uittesten van fysieke en sociale omgeving en onvrede met de samenleving.

¹³ Vandalisme-preventie in de praktijk. Resultaten en ervaringen in tien jaar bestuurlijke preventie. Dijk, B van, Soomeren, P. van, en Walop, M. 1988. Koninklijke Vermande BV: Lelystad.



Woede en wraak zijn volstrekt onvoorspelbaar en gebaseerd op impulsief gedrag dat vooral voorkomt bij jongeren in de leeftijd van 8 tot en met 11 jaar. Door het onvoorspelbare karakter zijn deze motieven zeer moeilijk te beïnvloeden. Hetzelfde geldt voor stoer doen en het uittesten van de omgeving omdat dit gedrag – bij oudere kinderen – normaal en wenselijk is.

Een motief dat wel beïnvloedbaar is, is onvrede. Onvrede bij jongeren kan verminderd worden door het aanbrengen van verbeteringen in de slechte en onderliggende maatschappelijke positie van bepaalde jongeren en het aanbrengen van verbeteringen in het bestaande schoolsysteem en de leerstof. Dit moet op landelijk niveau maar kan ook al op lokaal niveau aangepakt worden, bijvoorbeeld door jongeren meer verantwoordelijkheden te geven in buurthuizen en jongerencentra of door lokale werkgelegenheidsprojecten.

Omdat jongeren zelf vaak niet goed kunnen aangeven waarom ze vandalisme hebben gepleegd is het moeilijk om de motieven vast te stellen. Maar zoals uit het vorige hoofdstuk is gebleken heeft iedere leeftijdsgroep op hoofdlijnen zijn eigen kenmerkende motieven.

9.1.3 Drempels

Zoals reeds eerder vermeld kan een onderscheid gemaakt worden in interne en externe drempels.

Interne drempels (vinden dat vandalisme niet hoort) kan een effectieve manier zijn om te voorkomen dat jongeren vandalisme gaan plegen. Dit gebeurt over het algemeen door voorlichting op scholen. Onderzoek heeft uitgewezen dat deze voorlichting vooral effectief is bij jongeren van de basisschool die nog geen vandalisme plegen¹⁴. Een specifieke aanpak waarbij wordt ingegaan op een bepaalde vorm van vandalisme met aandacht voor de gevolgen voor de slachtoffers, de materiele schade en hinder voor de maatschappij blijkt goed te werken. Jongeren van het voortgezet onderwijs zijn echter minder ontvankelijk voor voorlichting.

Externe drempels als angst voor straf en angst om gepakt te worden zijn moeilijker beïnvloedbaar bij jongeren. Als men bij voorlichting hier de nadruk op legt kan het bovendien averechts werken omdat jongeren zichzelf juist stoerder gaan vinden als ze meer risico durven nemen. Een andere manier om de externe drempels te verhogen is het bewaken of beveiligen van objecten. Bij bewaken of beveiligen kan worden gedacht aan cameratoezicht, surveillance of permanente toezicht door bijvoorbeeld een brugwachter. Surveillance door politie blijkt in de

¹⁴ Vernielt voorlichting vandalisme? Een onderzoek naar de effectiviteit van klassikale voorlichting over vandalisme op het vernielgedrag van leerlingen uit het voortgezet onderwijs. Centrum voor Bestuurskundig Onderzoek: universiteit Twente.



praktijk vaak onbetrouwbaar omdat het belangrijk is om juist op bepaalde tijdstippen wanneer het risico hoog is te surveilleren en vaak blijkt dat de politie dan andere dingen te doen heeft die een hogere prioriteit hebben. Het inhuren van een particulier beveiligingsbedrijf is een alternatief. Hiervoor is dan eerst een inventarisatie nodig van de plaatsen en tijden die het meeste risico vormen.

9.1.4 Gelegenheid

Er zijn twee manieren om de gelegenheid tot vernielen te verkleinen. Het verwijderen van objecten waarmee vernield kan worden is een eerste optie. Voorwerpen die op het spoor of aan de bovenleiding worden bevestigd zijn meestal afkomstig uit de directe omgeving van het spoor. Het betreft vaak bouwmaterialen voor werkzaamheden, bouwafval e.d.

Met betrekking tot voorwerpen op het spoor heeft de Inspectie in 2004 en 2005 inspecties uitgevoerd om te achterhalen wat voor soort voorwerpen er langs de spoorbaan liggen¹⁵. Er is gekeken naar de herkomst en de mate waarin de objecten gevaar kunnen opleveren. Op 32 geïnspecteerde baanvakken zijn 44 locaties met objecten aangetroffen. Bij 16 locaties was er sprake van direct gevaar (bijvoorbeeld omdat de objecten dicht langs het spoor lagen en/of eenvoudig verplaatst konden worden) en bij 25 locaties was er geen sprake van direct gevaar maar moesten de objecten wel verwijderd worden (bijvoorbeeld objecten die doelbewust door tenminste 2 personen verplaatst moeten worden).

Met betrekking tot de herkomst van de objecten blijkt dat 77% van de materialen langs het spoor afkomstig is van spoorwegaannemers. 7% valt onder de directe verantwoordelijkheid van ProRail en 16% is van diverse afkomst (grotendeels materiaal afkomstig van verschillende werkzaamheden langs het spoor). In de meeste gevallen betreft het achtergebleven materieel na werkzaamheden of materialen in opslag. Ook betreft het rommel en afval van derden (gemeenten, particulieren en bedrijven). Op basis van deze resultaten heeft de Inspectie gesteld dat het toezicht op objecten langs het spoor onvoldoende is.

Een tweede manier om de gelegenheid tot vandalisme te verkleinen is - volgens Van Dijk, Van Soomeren en Walop - de toegankelijkheid van het spoor te beperken. Locaties langs het spoor die makkelijk te bereiken zijn worden eerder 'slachtoffer' van vandalisme dan locaties die niet zo makkelijk bereikbaar zijn. In dit verband zijn de uitkomsten van een casusanalyse uitgevoerd door COT¹⁶ interessant. Uit de analyse komt naar voren dat niet alleen de 'normale' toegankelijkheid van het spoor maar zeker ook een tijdelijke wijziging daarin een gelegenheid vormt voor vandalisme. Dit betekent dat locaties waar geen

¹⁵ Vandalisme door objecten in het spoor. Inspectierapport: RI-05T0006.003, 2006.

¹⁶ Een spoor van vernieling, Criminaliteitsbeeld, daderprofielen, en gelegenheidsstructuren spoorwegcriminaliteit, COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, 2006.



spoorvandalisme voorkomt ineens risicoplekken worden indien er tijdelijke werkzaamheden plaatsvinden (zeker wanneer men bouwmaterialen laat rondslingeren).

Uit eerder genoemde inspecties blijkt dat van de 44 gevallen waar objecten liggen, in 65.9% de locaties eenvoudig zijn te betreden. In 25% van de gevallen omdat de locaties dicht bij overwegen zijn en in 40.9% van de gevallen omdat het materiaal niet voldoende was afgeschermd (geen afscherming of een laag hek) of de afscherming niet goed functioneerde (hek stond open). Overigens heeft de Inspectie in 2006 en 2007 tijdens reguliere inspectie extra aandacht gegeven aan de aanwezigheid van vandalismegevoelige objecten langs het spoor. Hierbij zijn geen gevaarlijke situaties geconstateerd.

De maatregelen zoals hierboven beschreven maken duidelijk dat spoorwegvandalisme op verschillende niveaus moet worden bestreden en dat de bestrijding door meerdere partijen zou moeten gebeuren. Bij de voorwaarden "jongeren op straat" en "motieven" spelen ouders, scholen en buurtcentra een rol, terwijl bij "drempels" en "gelegenheid" voor scholen, politie, gemeenten en ProRail een rol is weggelegd. Hoe ProRail als spoorwegbeheerder deze rol vervult, wordt in de volgende paragraaf beschreven.

9.2 Huidige inzet van maatregelen

ProRail heeft een breed pakket aan maatregelen samengesteld om het spoorwegvandalisme het hoofd te bieden. Dit pakket is gebaseerd op de drie pijlers communicatie, toezicht (en handhaving) en technische maatregelen. De meeste maatregelen worden genomen in het kader van "Routecrime", de samenwerking tussen ProRail, NS, het OM en het KLPD.

9.2.1 Communicatie

De landelijke boodschap in het kader van vandalismebestrijding is dat vandalistisch gedrag gevaarlijk is, de schade enorm is en dat vandalisme hard wordt aangepakt (met boetes en gevangenisstraf). Ook wordt overgedragen dat vandalisme kan leiden tot het ontsporen van treinen en dat de gevolgen voor familie verschrikkelijk zijn als er slachtoffers vallen. Deze boodschap wordt onder meer onder de aandacht gebracht op scholen. Met de campagnes als *Pazzup* (en sinds april 2008 *Ding Ding Ding*) moeten jongeren bewust worden gemaakt van de gevaren en gevolgen van spoorwegvandalisme (en spoorlopen).

Uit een evaluatieonderzoek van ProRail onder 100 basisscholen bleek dat het materiaal van de mailing die twee maanden eerder was toegezonden in 35% van de gevallen gebruikt was en in 16% niet gebruikt was. 49% van de scholen wist niet of het materiaal was ontvangen c.q. gebruikt was.



Het lespakket Pazzup is bestemd voor scholen voor het voortgezet onderwijs. In oktober 2005 zijn pakketten naar 680 scholen voor het voortgezet onderwijs gestuurd. De daaruit volgende bestellingen vielen tegen en naar aanleiding daarvan heeft ProRail een telefonisch onderzoek onder een klein aantal scholen laten uitvoeren. Dit onderzoek wees uit dat – hoewel het lespakket goed gewaardeerd werd – de interesse ervoor beperkt was. Uit het onderzoek kwam ook naar voren dat de adressering te algemeen was en de administratiekosten een drempel vormden. Bij de tweede en derde mailing (met aangepaste adressering en gratis verstrekking van het pakket) bleek de belangstelling hoger.

Om de interesse en gebruik van de ontwikkelde communicatiematerialen op zowel de basisscholen als de scholen voor het voortgezet onderwijs te stimuleren, is ProRail van start gegaan met het verzorgen van lessen door een gastdocent (een medewerker van ProRail of conducteur/machinist). In november 2006 is met succes een pilot met een gastdocent gehouden. In 2007 heeft een derde van de bestellers om een gastles gevraagd. In totaal zijn bij 13 scholen lessen door een gastdocent gegeven. ProRail heeft ongeveer 50 scholen moeten teleurstellen.

Ook werkt ProRail samen met NS (Luisteris), bijvoorbeeld op dagen waarop brugklassen de spoorsector bezoeken. Een klas brengt dan een bezoek aan NS en aan het Operation Control Centre ProRail. De ProRail gastdocent geeft de les samen met een NS-machinist.

Daarnaast treedt ProRail in contact met omwonenden om begrip te kweken en sociale controle in de buurt terug te brengen. ProRail doet dit door omgevingscommunicatie (bewonersbrieven of artikelen in lokale of verenigingsbladen) en werkt hierbij samen met de lokale overheid. Soms worden ook de BOA's van ProRail ingezet om toelichting te geven of mensen aan te spreken.

9.2.2 Toezicht en handhaving

Door toezicht te houden wordt de kans om onopgemerkt criminele activiteiten te verrichten verkleind. Deze surveillance kan uitgevoerd worden door BOA's, lokale politie, KLPD of particuliere beveiligingsmedewerkers. ProRail heeft 50 BOA's in dienst om toezicht te houden en zo nodig te beboeten. De BOA's spreken spoorlopers aan en lichten ze voor. Tevens beboeten zij spoorlopers en vandalen en geven ondersteuning bij omgevingsonderzoek. De BOA's hebben een handhavende taak net als de spoorwegpolitie van het KLPD. De BOA's kunnen samen met de politie optreden tegen vandalisme. Het toezicht op de uitoefening van deze opsporingsbevoegdheid berust bij het Ministerie van Justitie. Naast BOA's zet de NS op verschillende plaatsen in Nederland ook particuliere beveiligingsbedrijven in.



In 2007 schreven de BOA's 781 verbalen uit en zijn diverse malen vanden en graffitispuiters betrappt en aangehouden. Verder houden de BOA's zich ook bezig met gerichte opsporing bijvoorbeeld ten aanzien van vandalisme of koperdiefstal.

Toezicht hoeft niet alleen plaats te vinden door "toezichthouders" maar kan ook door bewoners en voorbijgangers gebeuren. Deze sociale controle kan worden versterkt door omwonenden te stimuleren meer alert te zijn op vandalismeplegers en hen aan te sporen melding te doen.

9.2.3 Technische maatregelen

Technische maatregelen die kunnen worden getroffen zijn: plaatsen en herstellen van hekwerken, plaatsen verboden toegangbordjes, bieden alternatief pad, cameratoezicht, licht en kaalslag, opruimen en schoonhouden spoor en verwijderen vanabri's.

Het plaatsen van hekwerken, muren, schrik- of prikkeldraad of een natuurlijke barrière zoals het planten van onaangenaam aanvoelende planten langs het spoor kunnen de spoorwegen minder toegankelijk maken.

Wat betreft de maatregel om het spoor schoon te maken en te houden verwijzen we naar de eerder genoemde inspecties die aantoonde dat ProRail onvoldoende toeziet of aannemers hun bouwmaterialen opruimen of afschermen. Naar aanleiding van de inspectieresultaten heeft ProRail een projectgroep in het leven geroepen die de coördinatie draagt van opruimacties die in de verschillende regio's zijn uitgevoerd en die de taak heeft om aanvullend beleid te maken opdat vanaf 2008 nauwelijks nog objecten langs het spoor aanwezig zullen zijn. Concrete voorbeelden van ProRail zijn bijeenkomsten met aannemers waarin zij worden gewezen op hun verantwoordelijkheid en worden uitgedaagd om mee te denken hoe zij de situatie snel kunnen verbeteren. Daarnaast neemt ProRail in de contracten met de aannemers eisen op met betrekking tot het opruimen van bouw materiaal en houdt ProRail meer inspecties. In de week van 14 tot en met 18 april vindt een grote landelijke inspectieweek plaats en geven aannemers in hun werkoverleg extra aandacht aan het belang van een opgeruimde spooromgeving.

Op het gebied van toezichtcamera's heeft ProRail een proef uitgevoerd. De resultaten van deze proef waren succesvol en inzet van camera's wordt nu landelijk toegepast.

In de vorige paragraaf is gesteld dat toezicht ook kan plaatsvinden door mensen die in buurt van het spoor wonen. Om deze vorm van toezicht meer mogelijk te maken kan de zichtbaarheid op het spoor worden bewerkstelligd door bijvoorbeeld het rooien van bosschages/struiken en het verlichten van plaatsen waar vandalisme vaak voorkomt. ProRail voert deze acties reeds uit.



9.3 Effectiviteit van maatregelen

Het uitgangspunt van ProRail is dat er geen generieke aanpak is maar dat er per locatie bekeken dient te worden welke (combinatie van) maatregelen het meeste effect lijkt te sorteren. ProRail doet dit door middel van de eerder genoemde "hotspot analyse" waarin sociaal maatschappelijke omstandigheden (wijkopbouw sluiproutes jongerenhonken of hangplekken in de nabijheid, fietsroute van vereniging naar huis) worden bekeken.

In de regio Zuid is een breed en divers pakket aan maatregelen ingesteld en het is daarom niet eenvoudig om per afzonderlijke maatregel het effect vast te stellen. Op grond van een globale analyse stelt ProRail zelf dat de teruggang van spoorwegvandalisme in de regio Zuid voor 25% door communicatieve maatregelen kan worden verklaard, 25% door surveillance en 50% door technische maatregelen (waaronder zij hekwerk, kaalslag, camera's e.d. stellen). Toch zullen we – aan de hand van beschikbare relevante literatuur – trachten om per "pijler" onderbouwde uitspraken te doen over de effectiviteit.

9.3.1 Communicatie

Eerdere studies hebben aangetoond dat lesprogramma's die erop gericht zijn kinderen bij te brengen dat vandalisme verkeerd is en kan leiden tot vervolging, niet succesvol zijn¹⁷. Ook studies naar voorlichtingscampagnes laten niet altijd effect zien¹⁸. Campagnes die beter gericht zijn op verschillende groepen vanden lijken meer succesvol, maar deze worden wel altijd in combinatie met andere maatregelen (bijvoorbeeld meer toezicht) gehouden¹⁹. Ander onderzoek²⁰ wijst uit dat de waardering van voorlichting afhankelijk is van hoe de boodschap wordt overgebracht en wie de boodschapper is.

Het is niet mogelijk om op grond van de beschikbare effectstudies over educatie en voorlichting over vandalisme een oordeel te geven over de effectiviteit van de getroffen communicatiemaatregelen van ProRail. Vooralsnog kunnen we stellen dat het effect van deze communicatiemaatregelen onbekend is. Recent Nederlands onderzoek naar vijf voorlichtingsprogramma's bij vervoerbedrijven

¹⁷ Campaigning Against Vandalism. In C. Ward (ed.). Vandalism. Cohen, S. 1973. London: Architectural Press.; Casserley, M., Bass, S.A. and Garrett, J.R. 1980. School Vandalism: strategies for prevention.

¹⁸ Crime Prevention Publicity; an assessment. Home Office Research Study no 63. Riley, D and Mayhew, P. 1980. London: HMSO.; Wilson, P. 1988 Preventing Vandalism and Graffiti. In Journal of Security Administration, 11 (2) 28-35.

¹⁹ Preventing Vandalism: What Works? Crime Detection & Prevention Series. Baker, M. and Bridgeman, C. 1994. Paper 56.

²⁰ Young people and crime on public transport. Department for Transport, 1999.



laat zien hoe moeilijk het is om 'effecten' vast te stellen²¹. Betrokkenen zijn altijd enthousiast en zien het nut ervan in, maar het blijft last om 'harde' resultaten te meten.

Van de communicatiemaatregelen zijn vooralsnog alleen nog evaluatiestudies uitgevoerd waaruit bleek dat de interesse van scholen in de voorlichtingsmaterialen aanvankelijk beperkt was maar later toenam. Het aantal bestelling van het lespakket neemt toe en ook zijn er veel aanvragen voor gastlessen.

9.3.2 Toezicht en handhaving

Er zijn in Nederland nauwelijks uitgebreide studies verricht die de effectiviteit van maatregelen ter bestrijding van spoorwegcriminaliteit of spoorwegvandalisme hebben geëvalueerd. Sterker nog, er is in Nederlands nauwelijks enig onderzoek verricht naar de effecten van maatregelen die de Nederlandse overheid heeft genomen om de sociale veiligheid te vergroten²². Van de effectstudies die zijn verschenen voldoet slechts een klein aantal aan de noodzakelijke wetenschappelijke criteria en derhalve is het niet mogelijk een eenduidig positief of negatief oordeel te vellen.

Toch doet het SCP – op basis van de enkele adequaat uitgevoerde effectstudies aangevuld met resultaten van meta-studies uit andere landen- de voorzichtige uitspraak dat het instellen van toezicht in Nederland effect lijkt te hebben. Hiermee wordt niet alleen toezicht door politie of bewaking bedoeld maar ook "natuurlijk" toezicht. Ook een eerder genoemd Engels onderzoek meer toegespitst op vandalisme (Barker & Bridgeman, 1994) ondersteunt deze uitspraak. Surveillance zou leiden tot een vermindering van vandalisme met name wanneer de overtreder gelooft dat direct vergelding volgt.

Het grote probleem bij toezicht en handhaving is dat de pakkans zeer gering is. Wanneer de vandalismeplegers niet op heterdaad worden aangehouden is de bewijslast lastig. Een bijkomend probleem was dat ProRail niet altijd aangifte deed omdat het veel werk van ProRail zou vragen en de effecten niet direct zichtbaar zouden zijn. Vanaf eind 2007 doet ProRail structureel aangifte. Tevens heeft ProRail ook haar aannemers verzocht om aangifte doen om zo een volledig beeld te krijgen van spoorwegvandalisme.

Vanaf 1 juli 2007 heeft ProRail echter 50 BOA's (Buitengewone opsporingsambtenaren) in dienst die toezicht houden op het spoor en

²¹ Preventiebeleid onder de loop: Inventarisatie en analyse preventieve maatregelen sociale veiligheid in het OV, Veenma, van Haaf en Jacobs, augustus 2006.

²² Sociale veiligheid vergroten door gelegenheidsbeperking: wat werkt en wat niet? 2004. Wittebrood, K. & Beem, M. van. Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag.



spoorlopers en vandalen kunnen beboeten. De inzet van BOA's zal de pakkans verhogen. Mogelijk draagt berichtgeving in de media over de activiteiten van de BOA's bij aan een verhoging van de subjectieve pakkans. Hiermee heeft de inzet van BOA's ook een preventief karakter. Een eerdere proef in ProRail regio Zuid met BOA's ingehuurd bij NS bleek succesvol.

In 2007 heeft ProRail ongeveer 29.000 uren surveillance langs de baan ingehuurd. Omdat de pakkans bij deze vorm van toezicht gering bleek, is de kosteneffectiviteit van de maatregel laag. Vandaar dat deze maatregel om budgettechnische redenen in 2008 beperkt ingezet worden. Overigens gebeurt deze inzet op basis van de eerder genoemde hotspot analyse.

9.3.3 Technische maatregelen

Toezicht kan ook worden gerealiseerd door een technische maatregel, namelijk het plaatsen van camera's op een aantal plaatsen langs het spoor en bij overwegen. In augustus 2004 is ProRail een proef met toezichtcamera's gestart. De eerste resultaten lieten zien dat het zichtbaar ophangen van camera's een tijdelijke afname van het aantal incidenten tot gevolg heeft maar na verloop van tijd neemt het vandalisme echter geleidelijk weer toe. De eindresultaten lieten een positiever beeld zien.

Onderzoek heeft aangetoond dat het gebruik van camera's in bussen effectief kan zijn mits het voor het publiek duidelijk is dat de camera's ook gebruikt worden²³. Onderzoek naar de inzet van toezichtcamera's in de gemeenten Zaanstad en Arnhem komen tot gelijke conclusies. Barker & Bridgeman (1994) rapporteren dat politie en lokale autoriteiten camera's wel een effectief middel vinden om verschillende soorten misdrijven aan te pakken maar dat er geen grondig wetenschappelijk onderzoek is uitgevoerd naar de effectiviteit van cameratoezicht. Wel heeft een uitgebreid Engels onderzoek²⁴ (Gill & Spriggs, 2005) aangetoond dat cameratoezicht winkelcentra, woonwijken, ziekenhuizen, parkeergarages, e.d. nauwelijks leidt tot een afname van het aantal misdrijven.

Op verschillende locaties in Nederland heeft ProRail vandalismebestendige hekwerken geplaatst. De eerste resultaten met betrekking tot de effectiviteit van deze maatregel tonen volgens ProRail aan dat plaatsing van hekwerken een reductie van vandalisme met gemiddeld 25% betekent. De effectiviteit van het plaatsen van hekken (en het opruimen van achtergebleven materialen na werkzaamheden) is eerder ook in Engeland aangetoond²⁵

²³ Video cameras and bus vandalism. Journal of Security Administration, 11, p. 4-51.

²⁴ Assessing the impact of CCTV. Gill, M & Spriggs, A. 2005. Home Office Research, Development and Statistics Directorate.

²⁵ Railway Crime Report, February 2005



Samengevat lijkt ProRail het meeste effect te behalen met technische maatregelen zoals het plaatsen van hekwerken en met meer toezicht en handhaving (door BOA's).



10 Conclusies en aanbevelingen

10.1 Conclusies

In de inleiding van het rapport is een aantal onderzoeksvragen gesteld. Deze onderzoeksvragen worden successievelijk in dit hoofdstuk behandeld. Tevens doet de Inspectie in dit hoofdstuk een aantal aanbevelingen om vandalisme op het spoor in de toekomst nog effectiever te kunnen bestrijden.

Informatiesystemen

Het MISOS informatiesysteem van de Inspectie kent een aantal trefwoorden dat betrekking heeft op spoorwegvandalisme. Voor de jaarlijkse Trendanalyse wordt gebruik gemaakt van de trefwoorden "(bijna) aanrijding van objecten door een trein" en "schade door vandalisme".

Op grond van een beschouwing van de meldingscircuits zou verwacht worden dat het informatiesysteem BPS van het KLPD de meest volledige database is. In tegenstelling tot wat op grond van de meldingscircuits zou worden verwacht biedt het informatiesysteem van de Inspectie zelf (MISOS) de meest volledige database. Echter, omdat de wijze van monitoren voor het RBV in 2007 is gewijzigd, kunnen er voornamelijk alleen tot en met 2006 betrouwbare uitspraken worden gedaan. Voor de analyses met betrekking tot de aard, omvang en ernst van spoorwegvandalisme zullen we ons derhalve op deze data baseren.

Een analyse van het MISOS datasysteem laat zien dat de twee trefwoorden die de Inspectie gebruikt voor de Trendanalyse voor spoorvandalisme een breed scala van verschillende vormen van spoorwegvandalisme beslaat. We kunnen daarom stellen dat met deze twee trefwoorden een voldoende beeld van de stand van zaken rond spoorwegvandalisme wordt gegeven.

Om pragmatische redenen is ervoor gekozen om in deze analyse het begrip spoorwegvandalisme gelijk te stellen aan de trefwoorden (en de achterliggende vandalisievormen) van MISOS. De keuze impliceert in ieder geval dat bekladding, bevuiling of vernieling van de trein, wangedrag, dronkenschap en drugs en graffiti niet binnen deze definitie van spoorwegvandalisme vallen evenmin als incidenten waarbij de intentie bestaat om het treinverkeer ernstig te ontregelen. Deze laatste groep incidenten ligt naar onze mening dichterbij de buurt van het begrip sabotage dan van spoorwegvandalisme. Echter, op basis van incidentmeldingen is het vaak niet mogelijk om de intentie van de daders te achterhalen.



Omvang, aard en ernst van spoorwegvandalisme

In de tweede kadernota railveiligheid ("Veiligheid op de rails") d.d. 2004 wordt gesteld dat er sprake is van toenemend vandalisme op het spoor. Een overzicht van het aantal incidenten per jaar laat echter zien het aantal incidenten van spoorwegvandalisme de laatste jaren sterk is afgenomen. Ten opzichte van het jaar 2003 is het aantal in 2006 zelfs gehalveerd. Daarnaast heeft de Inspectie tijdens reguliere inspecties geen gevaarlijke situaties aangetroffen van vandalismegevoelige objecten langs het spoor. Het uitgebreide pakket aan maatregelen dat ProRail heeft opgezet werpt duidelijk haar vruchten af.

Het aantal incidenten van spoorwegvandalisme is vanaf 2003 sterk afgenomen. De meest voorkomende typen van spoorwegvandalisme (in 2006) zijn: "voorwerpen op/bij het spoor", "vernieling overwegbomen", "muntjes, blikjes en fietsbellen e.d. op de ES-las" en "vernieling van seinen, borden en relaiskasten". Een nadere analyse van de gevolgen laat zien dat in geen van de incidenten sprake was van persoonlijk letsel en dat alleen bij de "voorwerpen op/bij het spoor" en "kabels vernield/gestolen" in ongeveer 10% van de gevallen sprake was van ernstige vertraging (d.w.z. een vertraging van meer dan 20 minuten). De omvang en gevolgen tonen aan dat de risico's van spoorwegvandalisme beperkt zijn. Wel wil de Inspectie benadrukken dat blijvende aandacht voor dit onderwerp gewenst is om de risico's ook in de toekomst beperkt te houden.

Herstelkosten

Behalve dat spoorwegvandalisme een (weliswaar beperkt) risico voor de veiligheid vormt voor zowel de reizigers, het personeel als de vandaal zelf, zijn er veel (materiële en immateriële) kosten aan verbonden. ProRail schat het totaalbedrag aan kosten ten gevolg van spoorlopen en vandalisme tussen de 3.5 en 10 miljoen euro. Een eigen analyse, waarin we de vandalisme-incidenten uit het MISOS systeem hebben gerelateerd aan schattingen van herstelkosten van verschillende vormen vandalisme, maakt het meer aannemelijk dat het totaalbedrag naar de € 3.5 miljoen neigt dan naar de € 10 miljoen euro.

Uitgesplitst naar de verschillende vormen van spoorwegvandalisme blijkt dat de meeste herstelschade wordt veroorzaakt bij het plaatsen van (grote) voorwerpen op het spoor. Verder is er relatief veel herstelschade bij het stelen/vernielen van koperkabels en bij het plaatsen van objecten op de bovenleiding. Opvallend is dat bij "voorwerpen op/bij het spoor" en kabels vernield/gestolen" ook de ernst (uitgedrukt in vertraging) relatief groot is. Een gerichte aanpak van deze vormen van vandalisme leidt dus niet alleen tot een relatief grote bijdrage aan de reductie van de herstelkosten maar ook aan de vermindering van het risico van spoorwegvandalisme.



Wat betreft de inzet van middelen om deze vormen van spoorwegvandalisme aan te pakken, vormt het stelen van koperkabels een geheel eigen aanpak omdat het motief in de meeste gevallen afwijkt dan dat van de standaard spoorwegvandaal zoals we deze in deze analyse getypeerd hebben ("rebelse adolescenten"). Deze analyse wijst uit dat de kosten van koperdiefstal hoog zijn en de gevolgen (in termen van vertraging) relatief groot. Samen met ProRail voert het KLPD acties uit om koperdiefstal te bestrijden. Het plaatsen van (grote) voorwerpen op het spoor (en de bovenleiding) worden meegenomen in de algemene aanpak van spoorwegvandalisme dat ProRail heeft opgezet.

Voorwaarden voor vandalisme

Op basis van de vier voorwaarden voor vandalistisch gedrag (jongeren op straat, motief, drempels en gelegenheid) hebben we een reeks maatregelen opgesomd die genomen kunnen worden om vandalisme te bestrijden. Deze reeks maatregelen maakt duidelijk dat bij de bestrijding van spoorwegvandalisme zeker niet alleen spoorwegbeheerder ProRail maar ook andere partijen zoals ouders, scholen, buurthuizen en gemeenten hun verantwoordelijkheid kunnen en moeten nemen. Omdat de Inspectie toezichhouder is van beheerder van het spoorweganet beperken we ons in deze analyse tot de activiteiten van ProRail.

"Copycat" gedrag

De Inspectie heeft een aparte analyse uitgevoerd op de incidentmeldingen met betrekking tot het gooien van objecten naar treinen in relatie tot berichtgeving in de media. Deze analyse heeft aangetoond dat deze vorm van spoorwegvandalisme een structureel probleem is en dat de rol van de media in het aanzetten van jongeren tot het plegen van vandalisme beperkt lijkt. Uitgebreid wetenschappelijk onderzoek is hier echter noodzakelijk, ook naar de vraag of berichtgeving over straffen mogelijk afschrikkend zou kunnen werken.

Bestrijding van vandalisme door ProRail

Eerder is vastgesteld dat het uitgebreide pakket aan maatregelen van ProRail duidelijk effect heeft. Deze maatregelen kunnen worden ingedeeld in communicatie, toezicht en handhaving en technische maatregelen. Het meeste effect lijkt te worden behaald door technische maatregelen, zoals het minder toegankelijk maken van het spoor door het plaatsen van hekken, licht en kaalslag en het opruimen en schoonhouden van het spoor. Inspecties naar objecten langs het spoor gehouden in 2004 en 2005 hebben aangetoond dat met name op het gebied van het opruimen van materiaal na werkzaamheden nog veel verbetering nodig is, hoewel de Inspectie de afgelopen twee jaar geen gevaarlijke situaties heeft aangetroffen.



Cameratoezicht heeft in de praktijk nog geen duidelijk effect gehad op de bestrijding van spoorwegvandalisme maar uit de literatuur blijkt dat onder de juiste voorwaarden (o.a. dat bij het publiek duidelijk is dat de camera's ook daadwerkelijk worden toegepast) met deze technische toepassing wel degelijk effecten kunnen worden behaald. De resultaten van een proef door ProRail waren positief genoeg om deze maatregel breed toe te passen.

Zowel de literatuur als ervaringen met de inzet van BOA's bij een proef in het zuiden van het land laten zien dat toezicht houden effect heeft. De Inspectie is derhalve positief over de landelijke inzet van BOA's door ProRail om spoorwegvandalen aan te pakken met name omdat hiermee de pakkans (die altijd laag is geweest) wordt verhoogd.

Wat betreft de communicatieve maatregelen waardeert de Inspectie de inzet van ProRail om via onderwijs en voorlichting jongeren bewust te maken van de gevaren en gevolgen van spoorwegvandalisme. De belangstelling voor het lespakket groeit. Om de inzet van lespakketten op basisscholen te stimuleren is ProRail gestart met de actie om gastdocenten (bijvoorbeeld oud-machinisten) de les te laten verzorgen. De Inspectie ondersteunt deze actie omdat een gastdocent de belangstelling voor het lespakket kan vergroten, mede omdat het beroep op de docent van de school dan beperkt blijft.

10.2 Aanbevelingen

Naar aanleiding van de resultaten van de analyse en de conclusies die we hieruit hebben getrokken doet de Inspectie een aantal aanbevelingen.

Definitie spoorwegvandalisme

De Inspectie is zich bewust van de moeilijkheid van het bestaan van verschillende definities van spoor(weg)vandalisme en -criminaliteit en de bijkomende problemen van registratie en interpretatie. Om die reden achten we het raadzaam om aan te sluiten bij een bestaande definitie en wel die van het samenwerkingsverband Routecrime: "Railcriminaliteit" (het opzettelijk in gevaar brengen van de veiligheid van het systeem bestaande uit spoorinfrastructuur, treinen, personen en/of goederen die binnen dit systeem vervoerd worden). De reden voor deze keuze is tweeledig. Ten eerste is het een definitie die door alle betrokken spoorpartijen (ProRail, NS, KLPD en het OM) wordt gedragen. Ten tweede is er een concrete onderverdeling gemaakt (namelijk voorwerpen op het spoor, voorwerpen tegen de trein, vernieling infrastructuur en vernieling treinmateriaal) die geschikt is om de problematiek duidelijk in kaart te brengen.

De Inspectie onderzoekt of de gegevens behorend bij deze definitie te gebruiken zijn voor analyse. Op dit moment is er echter nog geen uniformiteit in registratie



van de vier categorieën. Hoofdstuk 5 van dit rapport toont de moeilijkheid van het bestaan van verschillende registratiesystemen bij het in kaart brengen van spoorwegvandalisme. De Inspectie spoort de partners van Routecrime dan ook aan zo snel mogelijk tot een gelijkvormige registratie van de vier categorieën te komen. De partners zullen hier op korte termijn uitvoering aan geven. Tot die tijd zal de Inspectie zich blijven baseren op haar eigen MISOS systeem.

Copycat gedrag

Onze conclusie ten aanzien van copycat gedrag is dat de rol van de media in het aanzetten van jongeren tot het plegen van vandalisme beperkt lijkt, maar dat uitgebreid wetenschappelijk onderzoek nodig is om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Tot die tijd is het aan te bevelen zoveel mogelijk terughoudend te zijn met berichtgeving in de media over ernstige vandalistische daden zoals het gooien van stenen naar treinen.

Bestrijding spoorwegvandalisme

De Inspectie steunt het initiatief van ProRail van de oprichting van een projectgroep die opruimacties coördineert en beleid ontwikkelt om het spoor vanaf 2008 "schoon" te krijgen en zij zal de resultaten van dit beleid nauwgezet volgen. Zeker gezien de resultaten van de analyse met betrekking tot de ernst van de gevolgen en de herstelkosten is de Inspectie van mening dat met deze acties nog veel winst kan worden geboekt. De aanpak van "voorwerpen op/bij het spoor" en "kabels vernield/gestolen" levert in dit opzicht de meeste winst op. Gegeven de positieve resultaten met eerdere proeven moedigt de Inspectie de inzet van toezichtcamera's aan evenals de inzet van BOA's.

Uit de literatuur blijkt dat de effectiviteit van onderwijs en voorlichting niet in alle gevallen bewezen is. Daarom stelt de Inspectie voor om het effect van het lespakket op basisscholen (met de inzet van de gastdocent) grondig te onderzoeken. De belangstelling voor het pakket neemt weliswaar toe maar nog onduidelijk is of het ook effect heeft. Omdat het vrijwel onmogelijk om dit in de praktijk vast te stellen zal een onderzoek met vragenlijsten, voor- en na metingen en met een controlegroep uitgevoerd moeten worden. Voor een mogelijke aanpak van de evaluatie verwijzen we naar het rapport van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) dat op een systematische manier de effectiviteit van educatieprogramma's heeft vastgesteld²⁶.

²⁶ Wanneer is educatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten. SWOV, Rapportnummer: R-2006-28, 2006.



Colofon

Uitgever IVW, Toezichteenheid Rail, KAB
Projectnummer VENW/IVW-2008/11920
Kenmerk Definitief
Versie 1.6
Datum 30 september 2008
Doorkiesnummer 030-236 3131
Fax 030-236 3199
Uitvoerder dhr. dr G. Meij,