

# **Notoire overlastgevers in de trein**

*kenmerken, verschillen en motieven*



**Geschreven door:**

Mart Roggeveen

2720540

8 juli 2023

Masterthesis

Opsporingscriminologie

Faculteit der Rechtsgeleerdheid

Vrije Universiteit Amsterdam (VU)

# **Notoire overlastgevers in de trein:**

## kenmerken, verschillen en motieven

Mart Roggeveen  
8 juli 2023

### **Docent:**

dr. Jasper van der Kemp

### **Tweede lezer:**

em. prof. dr. Henk Elffers

In samenwerking met Arriva Nederland

### **Met speciale dank aan:**

Jan Politiek, Arriva Nederland

Pascal Aalberts, Arriva Nederland

Anton Jansen, PVO Oost-Nederland

Marquite Rupprecht, PVO Oost-Nederland

Luuk Mollink, Arriva Nederland

Ilse Attema, Arriva Nederland

Mark Broekhuis, Politie Nederland

## **Abstract**

In deze studie wordt onderzocht in hoeverre er kenmerkende typen van verschillende dadergroepen kunnen worden opgesteld die overlast veroorzaken in het openbaar vervoer in Nederland, binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland. Door gebruik te maken van boete- en politieregistratiegegevens die in 2020 en 2021 door vervoersmaatschappij Arriva en Politie Nederland zijn verzameld, was het mogelijk meerdere dadergroepen te onderscheiden binnen de onderzoeksgroep (N=1103). Deze werden vervolgens geanalyseerd op basis van persoonskenmerken en criminele kenmerken. Uit de beschrijvende statistieken blijkt dat, in lijn met eerdere bevindingen, de meerderheid van alle geïdentificeerde dadergroepen mannelijk is, in Nederland is geboren, een vaste woon- of verblijfplaats heeft binnen een straal van 5 km van een station, en een leeftijd heeft tussen 26 en 50 jaar oud. Door middel van Multiple Correspondentieanalyse is verder aangetoond dat deze veelvoorkomende persoonskenmerken tussen de dadergroepen in hoge mate overeenkomen en daarmee dus beperkt onderscheidend zijn. Voor wat betreft criminele kenmerken blijkt uit Chi-kwadraattoetsen dat personen met een reisverbod aanzienlijk meer antecedenten hebben dan personen die alleen geregistreerd staan als reizigers die frequent zwartrijden, in het bijzonder op het gebied van overige delicten en vermogensdelicten. Vervolgonderzoek zou meer duidelijkheid kunnen geven over de mate waarin deze misdragingen voorkomen buiten het openbaar vervoer.

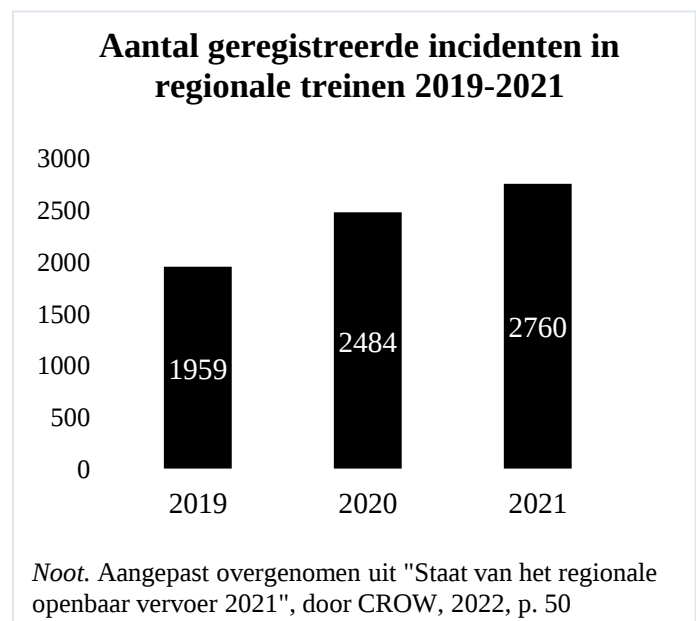
This study examines the extent to which characteristic types of different offender groups can be established that cause nuisance in public transport in the Netherlands, within the Achterhoek-Rivierenland railway concession. By using data of fines between 2020 and 2021 from transport company Arriva and registration data from the Dutch Police, it was possible to distinguish several offender groups based on personal and criminal characteristics within the research sample (N=1103). Descriptive statistics indicate that, in line with previous findings, the majority of all identified offender groups are male, born in the Netherlands, have a permanent place of residence within a 5 km radius of a station, and are aged between 26 and 50 years old. Furthermore, Multiple Correspondence Analysis demonstrated that these frequently occurring personal characteristics between the offender groups are highly similar between the offender groups and thus have limited distinctiveness. In terms of criminal characteristics, Chi-square tests show that individuals with a travel ban have significantly more criminal antecedents than those who are solely registered as frequent fare evaders, particularly when it comes to miscellaneous crimes and property offenses. Follow-up research could shed more light on the extent to which these misbehaviours occur outside of public transportation.

## **Inhoudsopgave**

|                                                                                |           |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1: Inleiding, achtergrond en probleemstelling .....</b>           | <b>4</b>  |
| 1.1 Achtergrond sociale veiligheid in het OV .....                             | 5         |
| 1.2 Probleemgericht samenwerken.....                                           | 6         |
| 1.3 Probleemstelling.....                                                      | 8         |
| 1.4 Notoire overlastgevers.....                                                | 8         |
| <b>Hoofdstuk 2: Theorie en eerder onderzoek.....</b>                           | <b>10</b> |
| 2.1 Verschillende categorieën zwartrijders .....                               | 11        |
| 2.2 Sociaal-demografisch profiel van een notoire overlastgever in het OV ..... | 12        |
| 2.3 Jongeren.....                                                              | 13        |
| 2.4 Migrantengroepen en bestaanscriminaliteit.....                             | 14        |
| 2.5 Motieven voor zwartrijden en geweldpleging .....                           | 15        |
| 2.6 Resumerend .....                                                           | 19        |
| <b>Hoofdstuk 3: Data .....</b>                                                 | <b>20</b> |
| 3.1 Dataverzameling.....                                                       | 20        |
| 3.2 Steekproefkader.....                                                       | 21        |
| 3.3 Datareductie.....                                                          | 22        |
| 3.4 Variabelen .....                                                           | 23        |
| 3.5 Data-analyse .....                                                         | 27        |
| <b>Hoofdstuk 4: Analyse .....</b>                                              | <b>29</b> |
| 4.1.1 Beschrijving van de persoonskenmerken .....                              | 29        |
| 4.1.2 Beschrijving van de criminele kenmerken .....                            | 34        |
| 4.2.1 Multiple Correspondentieanalyse.....                                     | 38        |
| 4.2.2 Mate van samenhang tussen de dadergroepen.....                           | 39        |
| 4.2.3 Dadertypen binnen de notoire overlastgeversgroepen.....                  | 41        |
| 4.3 Chi-kwadraattoets en Fisher's Exact Test .....                             | 44        |
| <b>Hoofdstuk 5: Conclusie en Discussie.....</b>                                | <b>45</b> |
| 5.1.1 Motieven.....                                                            | 45        |
| 5.1.2 De achtergrondkenmerken van de verschillende groepen daders.....         | 46        |
| 5.1.3 Het reisgedrag van verboddragers- en overtreders.....                    | 49        |
| 5.1.4 De onderlinge verschillen tussen de typen daders.....                    | 50        |
| 5.2.1 Beperkingen en kwaliteiten .....                                         | 51        |
| 5.2.2 Aanbevelingen.....                                                       | 52        |
| <b>Referentielijst.....</b>                                                    | <b>54</b> |
| <b>Appendix 1 .....</b>                                                        | <b>60</b> |
| <b>Appendix 2 .....</b>                                                        | <b>65</b> |

## Hoofdstuk 1: Inleiding, achtergrond en probleemstelling

Een goed functionerende verkeersinfrastructuur is niet meer weg te denken uit het huidige dichtbevolkte Nederland. Het bieden van allerlei mogelijkheden om mensen comfortabel en veilig van A naar B te laten reizen is niet alleen belangrijk voor de bereikbaarheid van woon- en werk- plekken, maar ook voor de sociale en culturele samenhang in de samenleving (Weijnen & Idenburg, 2018). Een deel van de bevolking maakt daarbij gebruik van de tram, metro, bus of trein; ook wel het openbaar vervoer (OV) genoemd. Kijkend naar de staat van deze vorm van collectief vervoer, dan blijkt uit een rapport van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) dat tot 2020 steeds meer mensen gebruik zijn gaan maken van het regionale OV in Nederland. Bovendien toont hetzelfde onderzoek aan dat de algehele tevredenheid over het openbaar vervoer de laatste jaren is gestegen, waaronder een toename in de waardering van het veiligheidsgevoel (CROW, 2020). Verder blijkt uit een studie dat ook de treinstations door meer en meer reizigers gewaardeerd worden (I&O Research, 2020; “Meeste waardering voor station”, 2020). Wat betreft de ontwikkelingen vanaf 2020, laten de gegevens een minder gunstig beeld zien. Zo blijkt uit een rapport van CROW (2021) dat het aantal reizigers door de coronapandemie behoorlijk is teruggelopen en tot op heden nog ver onder het niveau van voor de coronacrisis ligt (Basekin, 2022; CBS, 2023). Dit terwijl het aantal geregistreerde incidenten in de regionale treinen sinds 2019 juist is toegenomen, zoals in de figuur hiernaast te zien is (CROW, 2021; CROW 2022). Daarnaast blijkt uit het rapport dat meer dan de helft van de personeelsleden (52%) vertelde in 2020 te maken hebben gehad met reizigers die hen tijdens het werk lastigvielen, terwijl



dit een paar jaar eerder niet meer dan 39% was. Deze stijging in het aantal incidenten lijkt ook te corresponderen met recente berichtgeving uit de nieuwsmedia (“NS meldt meer agressie”, 2023), waar ook nog wordt gesproken over een toename in het aantal ernstige incidenten, zoals dreigen met een wapen en lichamelijk geweld. De spanningen in de samenleving die mede door

de coronapandemie zijn ontstaan, zijn dus niet alleen merkbaar in de politiek en de publieke opinie, maar ook in de openbare ruimte.

### **1.1 Achtergrond sociale veiligheid in het OV**

Het gegeven dat personeelsleden in het OV steeds vaker betrokken lijken te raken bij diverse ernstige incidenten, is zowel een bedreiging van de veiligheid voor OV-medewerkers, als voor de reizigers. Het gaat daarbij vooral om de sociale veiligheid die in het geding kan komen, hetgeen refereert naar het veiligheidsgevoel van mensen in en rondom de publieke ruimte, die getuige dan wel slachtoffer kunnen worden van incidenten zoals lastig vallen, pesten, bedreigen, diefstal en mishandeling (Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, 2016). Het is daarom van maatschappelijk belang dat er gestreefd wordt naar een hoog veiligheidsniveau in het OV, aangezien dit zal bijdragen aan het versterken van het veiligheidsgevoel onder reizigers. Een verlaagd gevoel van veiligheid kan namelijk leiden tot het vermijden van het OV door reizigers, uit angst slachtoffer te worden. Onder personeelsleden kunnen verlaagde gevoelens van veiligheid zorgen voor een toename in arbeidsongeschiktheid, ziekteverzuim of het kiezen voor een andere baan (Pardoel & Veenma, 2003).

Het verbeteren van de sociale veiligheid in het OV staat al sinds de jaren 90 op de politieke agenda, toen het gehele OV nog onder verantwoordelijkheid van de rijksoverheid viel (Katteler & Woldringh, 2000). Rond de eeuwwisseling kwam er met de inwerkingtreding van de Wet personenvervoer 2000 (WP2000) een nieuwe ontwikkeling op gang, waarin de verantwoordelijkheid voor al het interlokale openbaar vervoer langzamerhand werd geprivatiseerd. Door middel van vergunningen (concessies genoemd) zouden (commerciële) vervoersbedrijven zelfstandig vervoerstaken uitvoeren in opdracht van één of meerdere OV-autoriteit(en). Ten aanzien van het thema sociale veiligheid werd in de wet vastgelegd dat elke concessie verplicht is om specifieke voorschriften te hebben. Deze voorschriften zorgen ervoor dat vervoersbedrijven voldoende maatregelen nemen om potentiële veiligheidsrisico's en bedreigingen te voorkomen voor zowel reizigers als OV-personeel (art. 32, lid 1 & 2 Wet Personenvervoer 2000). Hoe deze concessievoorschriften precies werden vormgegeven, verschilde lange tijd per OV-autoriteit, waardoor er ook tussen vervoersbedrijven verschillen waren in de mate waarin er werd geïnvesteerd in sociale veiligheid (Boot, Schoonveld, & Dekkers, 2015). De oprichting van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer in 2009 bracht hier verandering in door een pakket van maatregelen op te stellen die uiteindelijk zowel de basis vormde voor een meer gestructureerde aanpak van sociale veiligheid binnen het OV, als een probleemgerichte aanpak (Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer, 2009). Deze werd opgericht

door de Ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Verkeer en Waterstaat en had als voornaamste doel het aantal ernstige incidenten terug te dringen.

## **1.2 Probleemgericht samenwerken**

De maatregelen die door de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer werden opgesteld, resulteerden in een vernieuwde aanpak van sociale veiligheid die tot vandaag de dag een bepalende rol speelt in het sociale veiligheidsbeleid van vervoersbedrijven in Nederland. Eén van de maatregelen betrof bijvoorbeeld het optimaliseren van de informatie-uitwisseling omtrent sociale veiligheid tussen politiekorpsen, vervoersbedrijven en andere partners (zoals het OM), met als doel een uniforme en doeltreffende aanpak van incidenten in het openbaar vervoer te verwezenlijken, gevolgd door passende strafvervolging. Tussen deze partijen is sinds 2012 een samenwerkingsverband door middel van convenanten gerealiseerd, die inmiddels al meerdere keren op regionaal en nationaal niveau zijn opgesteld en doorgezet om de voortdurende samenwerking te waarborgen (Convenant Oost-Nederland, 2020; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020). Door de komst van convenanten is er meer eensgezindheid ontstaan tussen vervoersbedrijven voor wat betreft het bevorderen van de sociale veiligheid, waardoor er sindsdien bij nieuwe aanbestedingen tussen OV-aanbieders niet meer over dit onderwerp kan worden geconcentreerd (Boot et al., 2015). Verder is het voor vervoersbedrijven sinds 2012 mogelijk gemaakt om een reisverbod op te leggen aan reizigers. In 2015 kwam daar ook nog het opleggen van een stationsverbod/verblijfsverbod bij, waarbij overlastgevers de toegang tot een bepaald station kan worden ontzegd (Broekhuizen, Mehlbaum & van Kapel, 2017; van Rooij, 2017).

Hoewel uit het bovenstaande blijkt dat de samenwerkingsverbanden binnen het OV de laatste decennia aardig zijn verstevigd, blijkt uit een evaluatieonderzoek dat er op het gebied van informatie-uitwisseling ten behoeve van het verbeteren van de sociale veiligheid nog genoeg winst te behalen valt (Abraham, van Soomeren & van Dongen, 2017). Een vervoersbedrijf dat zich in Nederland al jaren inzet voor het versterken van deze uitwisseling van informatie is Arriva Nederland. Vanaf 2013 begon Arriva met het project ‘Duurzaam Verbinden’; een project dat in samenwerking met de Politie tot stand is gekomen en zich voornamelijk richt op een informatiegestuurde aanpak van sociale veiligheid (Appelman, Kuppens, Ferwerda & van Ham, 2014). Door gegevens over veiligheidsincidenten van zowel de Politie als van de vervoersbedrijven te bundelen in een integraal incidentenregistratiesysteem, is er een completer beeld van de algehele veiligheidssituatie ontstaan voor alle betrokken partijen. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot nieuwe inzichten met

betrekking tot specifieke locaties waar zich van tijd tot tijd relatief veel incidenten voordoen (*hot spots*), specifieke tijdsperioden waarin de meeste incidenten plaatsvinden (*hot times*) en gebieden waar criminaliteit bovengemiddeld aanwezig is (*hot areas*). Niettemin blijkt uit onderzoek dat de beschikbare gegevens nog ontoereikend zijn om voldoende inzicht te verkrijgen in de zogeheten ‘hot shots’; individuen die zowel in het openbaar vervoer als vermoedelijk daarbuiten een aanzienlijk deel van de overlast veroorzaken (Appelman et al., 2014). Het verkrijgen van inzicht in deze hot shots kan waardevolle handvatten bieden in de aanpak van deze overlastgevers, hetgeen vervolgens een bijdrage zou kunnen leveren aan de verbetering van de veiligheid van personeelsleden en passagiers.

Bij het beschouwen van de doelstellingen en benaderingen van Duurzaam Verbinden, blijkt dat deze in overeenstemming zijn met het Problem-Oriented Policing (POP) perspectief (Eysink Smeets et al., 2010). Het POP-perspectief speelt in op het begrijpen en identificeren van problemen, om vervolgens daarop te kunnen acteren. Het is een probleemgerichte benadering die vooral bekend staat bij de Politie, maar ook kan worden toegepast bij andere organisaties die belang hebben bij het oplossen van veiligheidsvraagstukken. Evenals bij het project Duurzaam Verbinden, is het bewerkstelligen van een multidisciplinaire aanpak een belangrijk uitgangspunt binnen het POP-perspectief. Door vanuit dit perspectief zicht te krijgen op de factoren die bijdragen aan het ontstaan van incidenten in het OV, kan het ontstaan van hinderlijk en overlastgevend gedrag vroeg gesignaleerd en aangepakt worden. Een passende methode binnen POP die kan helpen bij het verklaren van dit gedrag, is het analyseren van mogelijke dadertypen, waarbij de achtergrondkenmerken van daders nader worden onderzocht door middel van data-analyse. Het is voor het opstellen van een daderprofiel van belang dat er onderscheid gemaakt wordt tussen verschillende dadergroepen, zodat er diepgaand inzicht verkregen kan worden in de variaties die bestaan tussen daders binnen de bredere groep overlastgevers.

Uit voorgaand onderzoek is gebleken dat een groot deel van de incidenten die binnen het OV voorkomen te koppelen zijn aan daders die zich al eerder schuldig hebben gemaakt aan een strafbaar feit (Barabino, Lai, & Olivo, 2020). Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan personen die voorafgaand aan een incident al geen geldig vervoersbewijs konden tonen (strafbaar volgens art. 70 Wet Personenvervoer 2000) en/of personen die buiten de OV-context al eerder met justitie in aanraking zijn gekomen vanwege het plegen van één of meerdere geweldsdelicten. Probleemgericht onderzoek naar daders in het OV is daarmee niet alleen relevant voor het verbeteren van de sociale veiligheid in het OV, maar ook voor criminologisch

onderzoek, omdat (een deel van) deze daders zich mogelijk ook op andere terreinen van criminaliteit begeven (Winter, Buissink, Struiksma, Steur & van Oostveen, 2005).

### **1.3 Probleemstelling**

In dit onderzoek staat de volgende probleemstelling centraal, onderverdeeld in meerdere deelvragen:

*In hoeverre kunnen er kenmerkende typen worden opgesteld van verschillende dadergroepen in het openbaar vervoer in de periode van 2020 t/m 2021 binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland?*

- *In hoeverre kan uit de literatuur worden afgeleid welke motieven achter de incidenten liggen die in en rondom de trein door daders worden veroorzaakt?*
- *Wat zijn de achtergrondkenmerken van de verschillende groepen daders die geïdentificeerd kunnen worden?*
- *In hoeverre verschillen de typen daders onderling van elkaar?*
- *In hoeverre verandert het reisgedrag van daders wanneer ze een reisverbod opgelegd krijgen?*

Om deze vragen te kunnen beantwoorden, worden in deze studie gegevens afkomstig van Arriva, van de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland en van de Politie Nederland met behulp van kwantitatieve onderzoeksmethoden onderzocht. De gegevens betreffen incidentregistraties, antecedentengegevens en gegevens aangaande mensen die een reisverbod opgelegd hebben gekregen. Bij de incidentregistraties gaat het in de regel om incidenten waarbij OV-personeelsleden betrokken waren.

### **1.4 Notoire overlastgevers**

De daders die in deze studie centraal staan, zijn doorgaans al geregistreerd bij de vervoersbedrijven, waardoor deze dadergroep, vanwege de hoeveelheid misdragingen in en rondom het OV, ook wel ‘notoire overlastgevers’ worden genoemd (Broekhuizen et al., 2017). Echter, het is tot op heden niet eenduidig te omschrijven welke misdragingen en wetovertredingen precies tot deze groep behoren. Dit komt doordat de gebruikte typologieën die deze hot shots in het OV classificeren, en de context waarin ze worden onderzocht, tamelijk uiteenlopen. Deze variatie in typologieën kan voornamelijk worden toegeschreven aan de verschillende definities die onderzoekers hanteren, evenals de specifieke dadergroepen waarop

de betreffende studies zich richten (van Wijk, van Ham, Jager en Bruinsma, 2016). Om duidelijkheid te scheppen, is er daarom voor gekozen om op grond van de literatuur en de beschikbare gegevens binnen dit onderzoek de groep notoire overlastgevers in vier subgroepen te categoriseren, op volgorde van de ernst van de gedragingen (Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie [Parket CVOM], 2015; Loef, Heijke, van Dijk, 2010; Abraham, van Soomeren & van Dongen, 2018). Zoals in tabel 1 is weergegeven, gaat het in deze studie in het bijzonder om personen die frequent zonder een geldig vervoersbewijs reizen (ook wel: notoire zwartrijders), dreigen met geweld of geweld plegen en/of een reis- of stationsverbod opgelegd hebben gekregen.

**Tabel 1.** Definities van de begrippen die binnen dit onderzoek zullen worden gehanteerd en binnen de groep notoire overlastgevers geïdentificeerd kunnen worden.

| <b>Dadergroep</b>   | <b>Definitie:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Notoire zwartrijder | Reiziger die binnen een jaar twee boetes heeft gekregen voor het niet hebben van een geldig vervoersbewijs en deze tot op heden nog niet heeft betaald.                                                                                                                                                                                            |
| Geweldpleger        | Reiziger die (met of zonder wapen) dreigt met het plegen van geweld of daadwerkelijk fysiek geweld pleegt tegen andere reizigers of OV-personeel in en rondom de trein (A1, A2 en A3 incidenten)                                                                                                                                                   |
| Verboddrager        | Reiziger die een reis- of stationsverbod opgelegd heeft gekregen omdat hij/zij: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ondanks een eerdere officiële waarschuwing geen geldig vervoersbewijs kon tonen.</li> <li>2. een strafbaar feit heeft gepleegd in het OV, waarbij de BOA aangifte heeft gedaan en de politie werd opgeroepen.</li> </ol> |
| Verbodovertreder    | Reiziger die een reis- of stationsverbod overtreedt.                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

In het volgende hoofdstuk zal worden beschreven wat er in de literatuur bekend is over notoire overlastgevers en in hoeverre criminologische theorieën op deze algemene dadergroep kunnen worden toegepast. In hoofdstuk 3 wordt uiteengezet hoe de data tot stand zijn gekomen en hoe de analyse zal verlopen, waarna in hoofdstuk 4 de data middels beschrijvende statistiek en multivariate analyse zullen worden onderzocht. In hoofdstuk 5 zal er op basis van de uitkomsten een conclusie getrokken worden en wordt deze bediscussieerd in het licht van de theorie en de methodologische beperkingen van het onderzoek.

## Hoofdstuk 2: Theorie en eerder onderzoek

Om notoire overlastgevers duidelijk in beeld te kunnen krijgen, is het van belang dat toezichts- en handhavingstaken worden uitgevoerd en strafbare feiten in het OV worden opgespoord. Op het moment verrichten ProRail en de Nederlandse Spoorwegen (NS) op perrons en in de grote stations de meeste inspanningen. Zij maken onder meer gebruik van cameratoezicht en de inzet van Service & Veiligheidsteams (S&V-teams), die zich naast de conducteurs in het bijzonder met toezicht en handhaving bezighouden (Pardoel & Veenma, 2003). Om het reizen zonder een geldig vervoersbewijs een halt toe te roepen geldt er sinds 2003 op een aantal stations een gesloten instapregime (Winter et al., 2005). In tegenstelling tot een open instapregime betekent dit dat de perrons in deze stations zijn afgesloten met toegangspoorten, waardoor het hebben van een vervoersbewijs bijna noodzakelijk is om met de trein te kunnen reizen. Binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland zijn van de 29 stations tot dusver alleen station Arnhem Centraal en station Apeldoorn voorzien van een gesloten instapregime, hetgeen betekent dat de meeste zwartrijders pas gecontroleerd zullen worden op het moment dat ze in de trein zitten.

Als exploitant van de trajecten Tiel-Arnhem, Arnhem-Winterswijk en Apeldoorn-Winterswijk, is Arriva primair verantwoordelijk voor het handhaven van de sociale veiligheid in de treinen (Tweede Kamer, 2018). Om hieraan gestalte te geven, heeft het vervoersbedrijf ervoor gekozen zogeheten stewards met een boa-bevoegdheid in te zetten op de betreffende trajecten. Deze stewards dragen daarmee niet alleen verantwoordelijkheid als aanspreekpunt of als controleur van vervoersbewijzen, maar ook als handhaver, waardoor ze een belangrijke rol hebben voor het veilige verloop van de reis. Binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland werken de stewards in duo's en zijn ze uitgerust met een bodycam. Omdat nog niet alle van deze stewards bevoegd zijn tot veiligheidsfoullering of het gebruik van geweldsmiddelen, wordt bij het afhandelen van agressie- en geweldsincidenten regelmatig de politie ingeschakeld.

Voor het verrichten van een probleemgerichte analyse, is het van belang na te gaan wat er over notoire overlastgevers bekend is en welke oorzaken aan het overlastgevend gedrag ten grondslag liggen. In de volgende paragrafen zullen deze punten aan de orde komen, waarbij de motieven achter de incidenten in de laatste paragraaf zullen worden verklaard met behulp van verschillende criminologische theorieën.

## **2.1 Verschillende categorieën zwartrijders**

Wanneer reizigers in het OV zonder een vervoersbewijs de trein instappen, betekent dat voor vervoerders een inkomstenderving, omdat zij afhankelijk zijn van de betalingen van reizigers om de kosten van het OV-netwerk en de organisatie te dekken. Vervoersbedrijven hebben er daarom baat bij te weten welke kenmerken bij deze dadergroep horen die hen onderscheiden van reizigers die niet de wet overtreden, zodat een probleemgerichte aanpak mogelijk wordt. Om dat onderscheid te kunnen maken, is het van belang om te weten welke typen zwartrijders er bestaan. Uit meerdere onderzoeken blijkt dat er consistent bewijs is voor de bevinding dat zwartrijders uit ten minste drie categorieën bestaan (Beke Advies- en onderzoeksgroep, 2004; Cools, Fabbro & Bellemans, 2018; Winter et al., 2005).

De eerste categorie omvat reizigers die zich normaliter moreel verplicht voelen met een geldig vervoersbewijs reizen, maar in incidentele gevallen zonder een geldig vervoersbewijs in de trein zitten. Dit zijn reizigers die vaak onbedoeld de wet overtreden, omdat ze bijvoorbeeld waren vergeten de portemonnee mee te nemen of (in het geval van een open instapregime) waren vergeten de incheckhandeling uit te voeren. Daarnaast vallen onder deze categorie reizigers die naar hun eigen overtuiging geen andere keus hadden dan zonder een geldig vervoersbewijs te reizen, omdat ze zijn bestolen en/of omdat de kaartautomaat defect was (Delbosc & Currie, 2016a). Omdat deze categorie de grootste en meest diverse groep reizigers omvat, is het moeilijk vast te stellen welke typerende kenmerken bij deze groep horen (Delbosc & Currie, 2016b). Wat mogelijk wel kan worden vastgesteld, is dat deze reizigers gemiddeld ouder zijn en vaker aan de betaalverplichting voldoen dan de andere twee categorieën (Salis, Barabino, & Useli, 2017).

Onder de tweede categorie kunnen reizigers worden geschaard die bewust eens in de zoveel tijd het risico nemen zonder een geldig vervoersbewijs te reizen. Enerzijds omdat ze het erop willen wagen vanwege de lage pakkans, zoals tijdens de spits of bij een gebrek aan controle. Anderzijds omdat ze op dat moment even niet genoeg geld hebben of tot de veronderstelling zijn gekomen dat een boete niet opweegt tegen het financiële voordeel van reizen zonder een geldig vervoersbewijs (Delbosc & Currie, 2016a). Om aan een controle te ontkomen, kiest een deel er soms voor om zoveel mogelijk uit het zicht van de conducteur te blijven of eerder dan gepland uit te stappen. Uit onderzoek blijkt dan ook dat kenmerken zoals een hoge spanningsbehoefte en het niet altijd zo nauw nemen met de regels onder deze categorie zwartrijders vaker voorkomen (Cools et al., 2018; Salis et al., 2017). In een Italiaanse studie van Salis et al. (2017) komt in het bijzonder naar voren dat deze reizigers gemiddeld jonger zijn dan 26 jaar, waarmee van de drie categorieën ze tot de jongste groep behoren. In de Nederlandse

context zou dit gemiddelde mogelijk lager kunnen liggen, omdat voltijdstudenten door middel van een studentenreisproduct in heel Nederland vrij met het OV mogen reizen. Hoewel deze tweede categorie reizigers er bewust voor kiest zonder een geldig vervoersbewijs te reizen, betalen ze net als de eerste categorie doorgaans wel de gekregen boete en vormen ze zelden een bedreiging voor de sociale veiligheid (Winter et al., 2005).

Tot de laatste categorie behoren reizigers die stevast zonder een geldig vervoersbewijs reizen. Evenals de tweede categorie kiezen deze reizigers daar bewust voor, ofschoon dat tijdens een controle niet altijd duidelijk naar voren komt. Omdat ze niet worden afgeschrikt door BOA controleurs en de bijkomende sancties, komt afwijkend gedrag regelmatig voor bij deze reizigers (Salis et al., 2017). Het is dan ook niet ongewoon dat controles bij deze categorie langer duren dan normaal. Zo doen ze vaak alsof ze niet begrijpen hoe het OV-systeem werkt, vinden ze het moeilijk eerlijk te zijn naar de BOA en/of kunnen ze zich bij wijlen agressief uiten (Currie & Delbosc, 2017; Winter et al., 2005). Door een gebrek aan financiële middelen is het besparen van geld eerder een belangrijke drijfveer dan de behoefte aan spanning, waardoor deze reizigers ook geregeld meerdere boetes hebben openstaan (Hauber, 1980). Gebaseerd op dit gegeven kan worden verondersteld dat de verschillende dadergroepen, zoals eerder omschreven in tabel 1, de meeste gelijkenissen vertonen met deze laatste categorie. Het is een kleine minderheid die verantwoordelijk is voor een meerderheid van de wetovertredingen die in het OV voorkomen; een verschijnsel dat in de literatuur ook wel het Pareto-principe of de 80/20 regel wordt genoemd (Eysink Smeets et al., 2010).

## **2.2 Sociaal-demografisch profiel van een notoire overlastgever in het OV**

Notoire overlastgevers in het OV onderscheiden zich naast hun gedragingen ook op een aantal sociaaleconomische, demografische en criminele kenmerken. Zo blijkt uit een kwantitatieve studie van Bucciol, Landini en Piovesan (2013) dat er een mogelijke samenhang bestaat tussen het reizen zonder een geldig vervoersbewijs en het dragen van povere kleding, werkloosheid en het zijn van een man. Barabino, Salis, en Useli (2015) kwamen tot eenzelfde resultaat voor de laatste twee kenmerken, waarbij tevens naar voren kwam dat mensen met een lager opleidingsniveau eerder zonder een geldig vervoersbewijs reizen dan mensen met een hoog opleidingsniveau. In het onderzoek van Bucciol et al. (2013) werd hier echter geen significant effect voor gevonden.

Over de leeftijd van notoire overlastgevers kwam in een Nederlandse studie van Beke Advies- en onderzoeksgroep (2004) naar voren dat de gemiddelde leeftijd van de honderd personen die het vaakst in 2003 zonder een geldig vervoersbewijs reisden rond de 32 jaar lag.

Volgens Salis et al. (2017) ligt de leeftijd mogelijk tussen de 26 en 50 jaar. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat alcohol, drugs en/of psychisch gerelateerde problemen geregeld voorkomen bij notoire overlastgevers en dat deze groep zich vaak schuldig maakt aan een verscheidenheid van delicten (Winter et al., 2005). Omdat notoire overlastgevers vaak kampen met financiële problemen en daardoor regelmatig meerdere openstaande boetes hebben, kan volgens Ruback, Knoth, Gladfelter en Lantz (2018) worden verondersteld dat deze personen met name vermogensdelicten plegen, om zo aan hun financiële behoeften te voldoen. Volgens Hauber (1980) zou het daarbij in beginsel om relatief lichte strafbare feiten gaan. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan (winkel)diefstal, verduistering en/of heling.

Naast de kenmerken die notoire overlastgevers in het algemeen beschrijven, zijn er binnen deze groep mogelijk ook verschillende subgroepen te onderscheiden die regelmatig in aanraking komen met BOA controleurs in het OV. In de volgende paragrafen worden deze groepen nader belicht.

### **2.3 Jongeren**

In Nederland wordt het OV niet alleen gebruikt om op het werk te komen of winkelgelegenheden te kunnen bezoeken. Reizen met het OV is voor velen ook een manier om onderwijs te kunnen volgen of om op een locatie te komen voor vrijetijdsbesteding, zoals uitgaan of sporten. Vooral voor jongeren (tot en met 25 jaar) lijkt het OV op dit vlak een uitkomst te bieden, blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS, 2021a). Bovendien toont onderzoek aan dat het aandeel jongeren dat tussen 2018 en 2021 op een gemiddelde dag aan het OV deelnam relatief hoog lag in vergelijking met het aandeel van andere leeftijdsgroepen, waarmee de jongerengroep veruit de grootste gebruiker van het OV is (CBS, 2021b). Hoewel een deel van deze groep gebruik maakt van het eerdergenoemde studentenreisproduct, is er ook een hoeveelheid jonge scholieren, deeltijdstudenten en niet-studenten die hiervoor niet in aanmerking komen. Omdat deze groep jongeren vanwege hun maatschappelijke positie in Nederland en de activiteiten die zij ondernemen vaak genoodzaakt zijn om lange afstanden met het OV af te leggen, is het aannemelijk dat zwartrijden relatief vaak onder deze groep voorkomt (Krabbenborg & Uitbeijerse, 2023).

Ondanks dat jongeren aangaande de leeftijd eerder binnen de tweede categorie zwartrijders vallen dan onder de derde categorie (Salis et al., 2017), blijkt uit verschillende daderenquêtes dat het bij een deel van deze jongeren echter niet alleen bij enkele gelegenheidsmisdragingen blijft. Zo bevinden zich in deze groep ook risicojongeren die verder de grenzen willen opzoeken en zich daardoor ook regelmatig bezighouden met andere

vergrijpen, zoals winkeldiefstal en illegaal graffiti spuiten (Hamelink, 2007; Weerman, 2007). Dat jongeren hierdoor vroeg met justitie in aanraking komen zou volgens Piersma, Kros en Beijersbergen (2021) een voorbode kunnen zijn van een doorgroei in de zware criminaliteit, waarmee deze jongeren op den duur mogelijk gelijksoortige gedragingen zouden kunnen vertonen als mensen die onder de derde categorie zwartrijders te scharen zijn. Dat de jongerengroep niet uitsluitend binnen de tweede categorie zwartrijders valt, wil daarmee dus niet zeggen dat ze geen notoire overlastgevers kunnen zijn of worden.

## **2.4 Migrantengroepen en bestaanscriminaliteit**

Naast jongeren zijn ook migrantengroepen een apart te onderscheiden groep als het over deelname aan het OV gaat. Uit CBS-cijfers blijkt dat het percentage OV-deelnemers met een migratieachtergrond tussen 2018 en 2021 hoger lag dan het percentage OV-deelnemers zonder migratieachtergrond. Dit staat echter in contrast met de verkeersdeelname op de weg, waar het aandeel migrantengroepen juist lager lag dan het aandeel personen zonder migratieachtergrond (CBS, 2021c), hetgeen suggereert dat personen met een migratieachtergrond verhoudingsgewijs vaker voor het OV als vervoersmiddel kiezen dan autochtone Nederlanders. Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat met name personen met een niet-westerse migratieachtergrond weinig fietsen en eerder voor de tram, metro of bus kiezen wanneer ze een ‘befietsbare’ afstand willen afleggen (Kampert, Nijenhuis, Nijland, Uitbeijerse & Verhoeven, 2019). Of migrantengroepen ook voor langere afstanden eerder voor het OV kiezen dan autochtone Nederlanders, is niet bekend.

Kijkend naar de groep migranten die zich in het OV misdragen, dan valt uit het onderzoek van Bucciol et al. (2013) op te merken dat de kans dat iemand zonder een geldig vervoersbewijs reist met 15,6% toeneemt wanneer de betreffende persoon een niet-Europese immigrant is dan wanneer hij/zij een autochtoon of Europese immigrant is. Omdat dit onderzoek in Italië heeft plaatsgevonden, is het aannemelijk dat deze bevinding niet volledig strookt met de Nederlandse context, gezien het feit dat Nederland geen grens deelt met een niet-Europees werelddeel. Desalniettemin blijkt uit verschillende studies dat ook Nederland voor een zekere mate met een hoeveelheid migranten kampt die regelmatig zonder een geldig vervoersbewijs reizen (Kromhout & van San, 2003). Het lijkt daarbij vooral te gaan om migranten die over het algemeen over weinig financiële middelen beschikken, zoals Oost-Europese arbeidsmigranten, ongedocumenteerde immigranten en uitgeprocedeerde asielzoekers (Achbari & Leerkes, 2018; Boom, Weltevrede, Rezai & Engbersen, 2008; Engbersen & van der Leun, 2001; Kox, 2009). Omdat het merendeel van deze

migrantengroepen slechts tijdelijk of illegaal verblijven in Nederland, komt het volgens Leerkes (2007) geregeld voor dat deze groepen maar moeilijk rondkomen, waardoor sommigen crimineel gedrag zullen vertonen om in hun financiële behoefte te kunnen voorzien. Deze constatering sluit volgens de onderzoeker nauw aan op de anomietheorie van Merton (1938), waarin wordt verondersteld dat mensen crimineel kunnen worden wanneer ze onvoldoende legitieme middelen hebben om een succesdoel te kunnen bereiken (Leerkes, 2009).

Om aan Merton's theorie enige nuance aan te brengen, introduceert Leerkes (2009) in zijn proefschrift onder meer het begrip 'bestaanscriminaliteit'. Bij deze vorm van criminaliteit plegen bepaalde migranten delicten om een bestaan te kunnen lijden die zoveel mogelijk aan de sociale standaarden voldoet die zijzelf en/of hun sociale omgeving als noodzakelijk beschouwen. Het nastreven van deze sociale standaarden is voor deze migranten zwaarwegend, omdat het gevoel van relatieve deprivatie (ontevredenheid omdat ze minder hebben dan anderen) daarmee beperkt blijft en de waardigheid wordt gehandhaafd (Leerkes, 2007). Echter, omdat de eerdergenoemde migrantengroepen vaak over geen geldige verblijfsvergunning beschikken, is het verkrijgen van een legaal inkomen voor deze groepen niet altijd gemakkelijk, waardoor het opbouwen van bestaanszekerheid kan worden belemmerd. Om toch geld te kunnen ontvangen en/of te besparen, zal een deel van deze migranten zich schuldig maken aan bestaanscrimineel gedrag. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan reizen zonder een geldig vervoersbewijs, identiteitsfraude, rijden zonder rijbewijs en/of autoverzekering, drugshandel en (winkel)diefstal (Kox, 2009).

## **2.5 Motieven voor zwartrijden en geweldpleging**

Of iemand de keuze maakt om wel of niet zonder een geldig vervoersbewijs te reizen kan worden verklaard met behulp van meerdere theorieën, beginnend bij het rationele keuzemodel.

### *Beperkte rationaliteit*

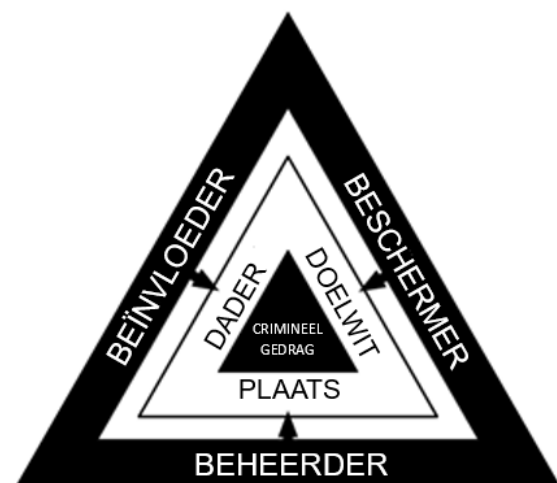
Volgens Becker (1968), grondlegger van economisch onderzoek van het strafrecht, kiezen mensen meestal de optie die naar hun verwachting de hoogste beloning geeft; het zijn rationele wezens. Er wordt daarbij vaak onbewust een kosten-batenafweging gemaakt, waarbij de meest voordelige keuze de hoogste baten en de laagste kosten moet opleveren (ook wel: nutsmaximalisatie). Hoewel dit model een verklaring kan bieden voor de beslissing van een individu om al dan niet zonder een geldig vervoersbewijs te reizen, blijkt uit onderzoek dat de theorie van Becker niet op alle aspecten volledig toepasbaar is. Zo tonen studies aan dat individuen doorgaans beperkt zijn in hun (cognitieve) vermogen om kosten en baten rationeel

af te wegen, waardoor ze niet altijd de best mogelijke beslissing nemen (Clarke, 1997). De manier waarop kosten en baten worden beoordeeld, lijkt eerder afhankelijk te zijn van de perceptie van het individu (Barabino et al., 2020). In een OV-context betekent dit dat reizigers kosten in overweging nemen zoals de geschatte kans om gepakt te worden, de perceptie van de hoeveelheid en capabiliteit van toezicht en handhaving en de hoogte van de boete. Bij de baten zou gedacht kunnen worden aan de hoeveelheid geld dat iemand verwacht te besparen en, in bijzondere gevallen, de mate van spanning die iemand wil ervaren. Bovendien lijkt de beoordeling van kosten en baten afhankelijk te zijn van de maatschappelijke positie die iemand inneemt. In het geval van reizen zonder een geldig vervoersbewijs zullen mensen met veel financiële middelen bijvoorbeeld minder belang hechten aan het besparen van geld dan mensen met weinig financiële middelen.

### Situationele kenmerken

Naast perceptie en de maatschappelijke positie die iemand inneemt, kunnen ook situationele kenmerken een doorslaggevende rol spelen bij het keuzeproces om al dan niet zonder een geldig vervoersbewijs te reizen. Hierbij kan worden gedacht aan kenmerken zoals gelegenheid, het doelwit en de ruimte/omgeving (Cohen & Felson, 1979; Clarke, 1997). Volgens gelegenheidstheoretici wordt de keuze om deviant gedrag te vertonen om die reden niet alleen bepaald door de motivatie van de dader, maar ook door de specifieke situatie waarin de dader zich bevindt. De dader kiest pas gedurende het moment zelf voor de optie die voor hem/haar het meest voordelig lijkt, waarbij er minder rekening wordt gehouden met de mogelijke 'kosten' op lange termijn (Cornish & Clarke, 1986; Miller, 2013). Dit vormt een essentieel uitgangspunt binnen de Routine Activiteiten

Theorie (RAT) en de daaruit voortgevloeide *problem analysis triangle* (ook wel: criminaliteitsdriehoek), zoals in de figuur te zien is.



Noot. Aangepast overgenomen uit "Bridging Information Security and Environmental Criminology Research to Better Mitigate Cybercrime", door Ife, C. C., Davies, T., Murdoch, S. J., & Stringhini, G., 2019, p. 9.

In zowel deze criminaliteitsdriehoek als de RAT wordt verondersteld dat de kans op het ontstaan van crimineel gedrag toeneemt wanneer drie elementen op een bepaalde plaats of tijd samenkomen: de aanwezigheid van een gemotiveerde dader, de aanwezigheid van een

aantrekkelijk doelwit en het gebrek aan capabel (sociaal) toezicht (Cohen & Felson, 1979). In de binnenste driehoek van de figuur zijn de eerste twee elementen tezamen met het tijd/plaats-element terug te vinden en is te zien dat vanuit deze elementen crimineel gedrag kan ontstaan. Om deze driehoek heen worden de toezichthouders weergegeven die mogelijk invloed zouden kunnen uitoefenen op de plaats, het doelwit of de dader zelf. Deze toezichthouders hebben elk hun eigen rol als beheerder, beschermer en/of beïnvloeder.

In het kader van een OV-context zou de rol van de beheerder bijvoorbeeld kunnen worden ingevuld door het hebben van cameratoezicht op verschillende '*plaatsen*', zoals op het station of in de trein. Daarnaast zouden BOA-controleurs, die belast zijn met het houden van toezicht en het controleren van vervoersbewijzen, evengoed onder deze rol kunnen worden gerekend, hoewel ze tegelijkertijd ook zouden kunnen handelen vanuit de rol van de beschermer. Als beschermer zouden zij dan de verantwoordelijkheid dragen voor het voorkomen dat zwartrijders hun '*doel*' bereiken; het gebruikmaken van de treindiensten zonder te betalen. Bovendien kan een toezichthouder ook invloed uitoefenen als een beïnvloeder op de '*dader*' zelf. Hierbij kan gedacht worden aan personen die een nauwe band hebben met de dader, zoals familieleden, vrienden en/of geliefden, die de dader kunnen aanzetten tot het maken van andere keuzes. Ook bewindvoerders zouden als een beïnvloeder kunnen worden beschouwd, aangezien sommige individuen afhankelijk zijn van het ontvangen leefgeld vanuit beschermingsbewind. Zolang de bewindvoerder ervoor kiest om de reiskosten (tijdig) te blijven uitkeren, zal er voor de dader minder aanleiding zijn om over te gaan tot stelselmatig zwartrijden.

Hoewel extra bewaking een belangrijke invloed kan hebben op de keuze van daders om wel of niet over te gaan tot zwartrijden, blijkt in de praktijk dat niet iedereen zich laat afschrikken door de aanwezigheid van capabele toezichthouders. Zo kunnen ook individuele factoren een rol spelen op het keuzeproces van zwartrijders. Voor mensen die regelmatig onder invloed zijn van alcohol en/of drugs weegt de behoefte aan directe bevrediging bijvoorbeeld vaak zwaarder dan de naleving van de wet, waardoor zij indien nodig eerder poortjes zullen openduwen en zonder een geldig vervoersbewijs de trein in stappen (Beke, Arts & Giesberts, 2005). In de tweede plaats zijn er personen die soms een urgente reden zien om zonder vervoersbewijs te reizen, ongeacht de pakkans, omdat ze haast hebben, in een noodsituatie bevinden of om andere redenen dringend moeten reizen. Ten slotte zijn er zwartrijders die door een aanhoudend gebrek aan middelen geen andere keus hebben en hierdoor bijna altijd zonder een geldig vervoersbewijs zullen reizen. Zoals in de voorgaande paragrafen naar voren kwam, betreft dit vooral zwartrijders die over onvoldoende financiële middelen beschikken, geen

professionele bewindvoering hebben en een achtergestelde positie hebben in de maatschappij. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om werklozen, mensen met een laag opleidingsniveau, risicojongeren en economisch gemarginaliseerde migranten (Barabino et al., 2015; Hamelink, 2007; Kromhout & van San, 2003). Dat de verklaring ‘niet genoeg geld’ in de studie van Horizon Research Corporation (2002) dan ook het vaakst werd afgelegd door notoire zwartrijders, is op zichzelf genomen niet verrassend.

Het feit dat de achtergestelde groepen vaak over weinig tot geen geld beschikken, is veelal te wijten aan langdurige opgedane verliezen die zij van jongs af aan hebben ervaren en zich tot op heden nog steeds blijven voordoen. De mensen die tot deze groepen behoren verkeren als het ware in een vicieuze cirkel, hetgeen binnen de levenslooptheorie ook wel het ‘Matthew Effect’ wordt genoemd (DiPrete & Eirich, 2006). Hierin wordt verondersteld dat mensen die in armoede leven steeds armer worden en rijke mensen steeds rijker. Doordat deze zwartrijders door een opeenstapeling van problemen al moeite hebben om rond te komen, komen verslavingsproblemen en/of dakloosheid ook geregeld bij deze groepen voor. Op basis van dit gegeven en eerdere verklaringen kan worden verondersteld dat het rationele denken, dat gebaseerd is op een kosten-batenafweging, beperkt is in dit opzicht. De keuze om al dan niet zonder een geldig vervoersbewijs te reizen blijkt in de meeste gevallen sterk afhankelijk te zijn van een samenkomst van omstandigheden, waarbij de socio-economische context van ouders een cruciale rol speelt.

### Beperkte rationaliteit en geweld

Wanneer de eerdergenoemde keuzemodellen worden doorgetrokken naar een zwaarder wegend crimineel feit binnen de sociale veiligheid, zoals het gebruiken van geweld jegens OV-personeel, dan blijkt de reiziger ook in deze situatie niet op basis van een volledig rationele overweging te handelen. Reizigers die bijvoorbeeld binnen een trein geweld plegen lopen immers een hoger risico om gepakt te worden, omdat de plaats delict niet altijd gelijk verlaten kan worden. Daarnaast is de straf voor geweldpleging hoger dan voor het reizen zonder een geldig vervoersbewijs en zullen deze reizigers mogelijk spoedig in beeld komen door de hoeveelheid camera’s die in treinen hangen. Verder blijkt uit onderzoek dat geweld regelmatig zonder een redelijk motief ontstaat. Vaak spelen hierbij alcohol en/of onderliggende spanningen een rol, hetgeen in bepaalde gevallen onverwachts kan leiden tot een gewelddadige uitbarsting (Van der Linden, Knibbe & Joosten, 2004). Een verklaring voor gewelddadig gedrag ligt dan ook eerder in intuïtie en emotie dan in de ratio. Volgens Bakker, Drost, Roeleveld en Nap (2010) liggen aan expressief geweld gevoelens als onmacht, onbegrip en woede ten grondslag, hetgeen

vaak voortkomt uit een diepliggend (psychisch) probleem. Het krijgen of verhogen van een boete zal bij deze personen daarom ook minder indruk maken dan bij niet-gewelddadige reizigers (Winter et al., 2005).

## **2.6 Resumerend**

In dit hoofdstuk is middels literatuuronderzoek inzicht verkregen in de motieven die ten grondslag liggen aan het probleemgedrag van notoire overlastgevers binnen het OV. Daarnaast is gebleken dat jongeren en migrantengroepen zich als afzonderlijke groeperingen binnen de notoire overlastgeversgroep lijken te onderscheiden voor wat betreft betrokkenheid bij overtredingen in het OV. Verder zijn er op grond van eerdere onderzoeken ook andere onderscheidende achtergrondkenmerken te noemen die vaak onder de notoire overlastgeversgroep lijken voor te komen. Om te bepalen of deze aangehaalde onderzoeken enigszins representatief zijn voor de specifieke context van dit onderzoek (de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland), is het interessant te onderzoeken in hoeverre de bevindingen uit deze studies overeenkomen met de uitkomsten die zullen voortvloeien uit de analyse van de boete- en politieregistratiegegevens. Met deze resultaten kan eveneens worden bepaald in hoeverre er kenmerkende typen geïdentificeerd kunnen worden binnen de notoire overlastgeversgroep.

Voordat er kan worden overgegaan tot het analyseren van de diverse gegevens, is het van belang dat deze worden omgezet naar bruikbare data. In het volgende hoofdstuk zal met het oog op de reproduceerbaarheid van het onderzoek beschreven worden hoe deze gegevens zijn verzameld, verwerkt en welke coderingen er zijn toegepast. Hierbij worden de eerder geïdentificeerde dadergroepen, zoals beschreven in § 1.4, van elkaar onderscheiden en gekwantificeerd. Zodoende zal naar voren komen in welke mate deze dadergroepen vertegenwoordigd zijn in de uiteindelijke onderzoeksgroep.

## **Hoofdstuk 3: Data**

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de boete- en politieregistratiegegevens door middel van kwantitatieve onderzoeksmethoden zullen worden geanalyseerd. Met behulp van deze onderzoeksmethoden wordt beoogd inzicht te verkrijgen in de persoonskenmerken en criminele kenmerken van notoire overlastgevers. Om een volledig beeld te krijgen van deze groep, zullen uni-, bi- en multivariate analysetechnieken worden toegepast. In de volgende paragraaf wordt de aard en totstandkoming van de gegevens uiteengezet. Vervolgens wordt de wijze waarop de steekproef is getrokken nader toegelicht en worden de variabelen besproken die voor de data-analyse zijn gecreëerd. Tot slot zal worden toegelicht welke analyses zullen worden uitgevoerd om antwoord te kunnen geven op de eerder gestelde onderzoeksvragen (§ 1.3).

### **3.1 Dataverzameling**

De gegevens die in dit onderzoek worden gebruikt zijn afkomstig van Arriva en de Politie. Vanuit Arriva betreffen de gegevens in de eerste plaats processen-verbaal die in de periode van 2020 tot en met 2021 door stewards zijn opgemaakt binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland. Deze processen-verbaal komen meestal tot stand op het moment dat een reiziger tijdens een controle geen geldig vervoersbewijs kan tonen of niet is ingecheckt (art. 70 Wet Personenvervoer 2000). Wanneer dat het geval is, wordt de reiziger gevraagd zichzelf te legitimeren en besluit de steward of er een uitstel van betaling (uvb) wordt uitgeschreven in de vorm van een voorlopig proces-verbaal. In dit voorlopig proces-verbaal wordt de reiziger gevraagd binnen 14 dagen de ritprijs met daar boven op een wettelijke verhoging van tenminste 50 euro te betalen. Indien de reiziger de gekregen uvb niet binnen de gestelde termijn betaald, wordt de boete verhoogd en wordt er na 28 dagen bij het OM aangifte gedaan voor zwartrijden. Na 42 dagen wordt de boete verzonden naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB).

Het voorlopig proces-verbaal geldt niet alleen als bekeuring, maar kan ook worden gebruikt als vervangend vervoersbewijs. Om deze reden wordt op de ticket naast het bankrekeningnummer van Arriva en het boetenummer ook het vertrekpunt en de eindbestemming vermeld met daarbij de identiteitsgegevens van de reiziger, zoals naam, leeftijd en adresgegevens. Samengevoegd met verdere informatie, zoals geslachtsgegevens, de gegeven verklaringen en informatie over- en vanuit de verbalisant worden de processen-verbaal in de systemen van Arriva vastgelegd. In een spreadsheetbestand worden deze gegevens vervolgens door het boetebeheer met andere processen-verbaal op chronologische volgorde verwerkt, waarin evenzeer de gegevens over de status van de boete worden bijgehouden. In

totaal zijn er in de periode van 2020 tot en met 2021 binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland 7885 processen-verbaal opgemaakt.

Om een totaalbeeld te kunnen krijgen van de kenmerken die passen bij de verschillende dadertypen, wordt gebruik gemaakt van geboorteland- en antecedentegegevens. Deze gegevens<sup>1</sup> zijn vanuit de Politie Oost-Nederland verkregen, omdat Arriva en de Politie vanuit hun proactieve rol binnen het Achterhoek-Rivierenlandgebied meer willen investeren in kennis en innovatie als het gaat om sociale veiligheid. Via een lange KENO-sleutel (afgeleid van ‘Kenteken- en Opsporingssysteem’) werden alleen de namen van notoire overlastgevers (de onderzoeksgroep) in BlueSPoT Monitor ingevoerd en voorzien van de politieregistratiegegevens. Omdat dit privacygevoelige informatie betreft, zijn alle namen en KENO-sleutels na de invoering gelijk geanonimiseerd. In de volgende paragrafen wordt besproken hoe de steekproef heeft plaatsgevonden en waaruit de verzamelde gegevens bestaan.

### **3.2 Steekproefkader**

Om meer inzicht te krijgen in de dadergroepen die de grootste bedreiging vormen voor de sociale veiligheid, is gekozen om een doelgerichte steekproef te trekken uit het spreadsheetbestand van Arriva waarin de processen-verbaal chronologisch staan gesorteerd. De steekproef wordt daarmee bepaald op grond van vastgestelde kenmerken, die hieronder besproken zullen worden.

Allereerst worden er gegevens geanalyseerd van notoire zwartrijders: reizigers die binnen een jaar tijd voor zwartrijden minimaal twee uvb's hebben gekregen die ze tot dusver nog niet betaald hebben. Zoals besproken in het theoriehoofdstuk is het hebben van openstaande boetes kenmerkend voor de notoire overlastgevergroep (Hauber, 1980), hetgeen suggereert dat mogelijk ook andere afwijkende gedragingen van toepassing zijn op de groep die veelvuldig zwartrijden. Bovendien is het bestuderen van notoire zwartrijders door Arriva vereenvoudigd, omdat reizigers met twee openstaande boetes in de spreadsheetbestanden in een aparte kolom worden vermeld. Zodra een reiziger de boetes betaald vervalt deze vermelding, waardoor hij/zij niet meer als notoire zwartrijder wordt bestempeld. Van de 7885 processen-verbaal die zijn opgemaakt kreeg in 43,2% van de gevallen een notoire zwartrijder een boete opgelegd.

Een tweede categorie die voor nadere analyse in aanmerking komt is de groep verboddragers. Een zwartrijder komt in deze categorie terecht wanneer hij/zij binnen een halfjaar tijd in totaal drie uvb's heeft openstaan, bij de vierde boete al een officiële

---

<sup>1</sup> De politieregistratiegegevens zijn bij hoge uitzondering alleen voor dit onderzoek ter beschikking gesteld.

waarschuwing heeft gekregen en inmiddels een vijfde boete krijgt opgelegd. Ook bij verbale en/of fysieke agressie kunnen reizigers een reis- of stationsverbod krijgen, waardoor ze niet meer op bepaalde trajecten met de trein mogen reizen. Indien een verboddrager wel op deze trajecten reist en de identiteit wordt gecontroleerd, kunnen er juridische stappen ondernomen worden en kan de verboddrager onder de laatste categorie verbodsovertreders worden geschaard. Jaarlijks worden er door de stewards van Arriva ongeveer honderd reisverboden uitgevaardigd.

In zowel het opleggen van een reis- of stationsverbod als wanneer het verbod wordt overtreden, worden de processen-verbaal apart van de (eventuele) uvb geregistreerd. Van de 7885 processen-verbaal die zijn opgemaakt kreeg in 2,4% (N=189) van de gevallen een reis- of stationsverbod opgelegd. In 0,5% van het totaal aantal processen-verbaal constateerde verbalisanten dat een verboddrager het reis- of stationsverbod had overtreden. In zes gevallen maakten verbalisanten een apart proces-verbaal op voor verbale en/of fysieke agressie. Wegens het lage aantal zullen deze laatste gevallen niet in aanmerking komen voor statistische analyse, waardoor geweldplegers in dit onderzoek buiten beschouwing worden gelaten.

### **3.3 Datareductie**

In voorbereiding op de analyse zijn een aantal werkzaamheden verricht die tot een namenlijst hebben geleid van alle notoire overlastgevers die bij Arriva Achterhoek-Rivierenland bekend zijn. In deze lijst komen de namen van notoire zwartrijders, verboddragers en verbodsovertreders slechts één keer voor, in tegenstelling tot de boetegegevens die vanuit Arriva zijn verkregen. Hierin komen de namen van reizigers meerdere keren voor wanneer ze minstens twee keer hebben zwartgereden. In deze paragraaf wordt toegelicht hoe de onderzoeksgroep tot stand is gekomen.

Allereerst is ervoor gekozen om de verkregen informatie, waarvan op voorhand bekend was dat het irrelevant zou zijn, te verwijderen. Dit betrof bijvoorbeeld zaaknummers, gegevens over de verbalisant en boetebedragen. Ook reizigersgegevens die al gedeeltelijk door Arriva waren geanonimiseerd vielen hieronder, waardoor het totaal aantal processen-verbaal met 1125 afnam. De geanonimiseerde gegevens werden als irrelevant beschouwd, omdat de beschikking over voor- en achternamen van belang waren voor het construeren van een lange KENO-sleutel (zie § 3.1). In de tweede plaats werd gecontroleerd welke processen-verbaal door het boetebeheer vermeld waren als ‘vervallen’ of niet waren doorgezet naar het CJIB. Dit omvatte onder meer processen-verbaal aangaande het opleggen of overtreden van een reisverbod, omdat deze niet als boetes verstuurd kunnen worden. De processenverbaal die wel verstuurd konden worden, waren enerzijds uvb’s waartegen reizigers bezwaar hadden aangetekend en anderzijds

uvb's waarvan de verzending uiteindelijk niet heeft plaatsgevonden. Omdat in beide omstandigheden een mogelijkheid bestaat dat de boete ten onrechte is opgelegd, is besloten deze processen-verbaal te verwijderen. Dit waren er in totaal 616. Tot slot werden er processen-verbaal verwijderd die door verbalisanten (onbedoeld) dubbel waren geregistreerd. Dit zorgde voor een afname van 62 processen-verbaal, waardoor er in totaal 6082 processen-verbaal overbleven. Op basis van deze dataset zijn enkele cijfermatige inzichten naar voren gekomen die in Appendix 1 verder zijn uiteengezet<sup>2</sup>.

Om tot een namenlijst te komen van alle notoire overlastgevers, werd er na de bovengenoemde datareductie gefilterd op drie dadergroepen die binnen de notoire overlastgevergroep geïdentificeerd kunnen worden (§ 1.4). Hierbij werden vervolgens alleen de meest recente processen-verbaal van de verschillende personen geselecteerd, hetgeen in totaal 1038 notoire zwartrijders, 79 verboddragers en 29 verbodovertreeders opleverde. Omdat er van 43 notoire zwartrijders gegevens ontbraken die ook niet in BlueSPoT Monitor gevonden konden worden, bleven er binnen deze dadergroep uiteindelijk 995 personen over, waarmee de onderzoeksgroep in totaal uit 1103 notoire overlastgevers bestaat. In de volgende paragraaf is beschreven welke variabelen naar aanleiding van deze steekproef zijn geconstrueerd.

### 3.4 Variabelen

Door variabelen te construeren kan worden onderzocht welke kenmerken naar voren komen binnen de verschillende dadergroepen. In deze paragraaf zullen de variabelen besproken worden die naar aanleiding van de boete- en politieregistratiegegevens tot stand zijn gekomen. Omdat de gegevens voornamelijk categorieën of groeperingen representeren, is ervoor gekozen om alle variabelen op nominaal of ordinaal meetniveau te verwerken.

#### Dadergroepen

De eerste variabele betreft de eerder besproken dadergroepen die binnen de notoire overlastgevergroep geïdentificeerd kunnen worden. De variabele is gecodeerd in drie categorieën, 1 = Notoire zwartrijders, 2 = Verboddragers, 3 = Verbodovertreeders. De groep geweldplegers wordt in dit onderzoek buiten beschouwing worden gelaten (§ 3.2).

---

<sup>2</sup> In Appendix 1 is onder meer te lezen dat in 2020 en 2021 de meeste boetes rondom station Westervoort, Arnhem Velperpoort, Gaanderen en Doetinchem zijn uitgeschreven. Daarnaast is gebleken dat de grootste groep zwartrijders (26,2%) bij staandhouding ervoor koos gebruik te maken van hun zwijgrecht. Tot slot is op basis van de 6082 processen-verbaal vastgesteld dat in ongeveer 15% van de gevallen vermoedelijk sprake is van reizigers die in gezelschap van elkaar reisden.

### Leeftijd

Omdat enkel de geboortegegevens van reizigers in een proces-verbaal worden geregistreerd, is het niet in één oogopslag te zien welke leeftijd de reizigers hadden ten tijde van hun staandehouding. Om dit wel direct zichtbaar te maken is er een nieuwe variabele geconstrueerd waarin het geboortjaar van reizigers in mindering wordt gebracht van het jaar 2021. Met behulp van deze nieuwe variabele zijn vervolgens leeftijdscategorieën gecreëerd. Deze bestaan uit 1 = Jongeren (t/m 25 jaar), 2 = Volwassenen en middelbare leeftijd (26 t/m 50 jaar) en 3 = Vijftigplussers.

### Geslacht

Voor dit onderzoek bestaat de geslachtsvariabele uit twee categorieën, 1 = Man, 2 = Vrouw.

### Vaste woon- of verblijfplaats

Bij het vaststellen van iemands identiteit worden door BOA controleurs ook woongegevens nagelopen. Indien uit de administratie blijkt dat de reiziger geen vaste woon- of verblijfplaats heeft, wordt dit apart vermeld. De betreffende variabele kon daardoor in twee categorieën worden gecodeerd, 1 = Geen vaste woon- of verblijfplaats, 2 = Wel een vaste woon- of verblijfplaats.

### Postcode

Om te bepalen of de meeste notoire overlastgevers uit de buurt komen of (ver) buiten de treinconcessie wonen, kan gebruik worden gemaakt van postcodegegevens. In deze studie zijn de postcodegegevens van notoire overlastgevers onderverdeeld in vier categorieën. De eerste categorie bevat postcodegebieden die binnen een straal van vijf kilometer rond elk station van Achterhoek-Rivierenland liggen. Deze postcodegebieden beginnen met de cijfers 39, 40, 66, 68, 69, 70, 71, 72 of 73. Reizigers uit deze postcodegebieden wonen daarmee vrij dicht bij minstens één van de 29 stations die tot de treinconcessie behoren.

Uit onderzoek van Bakker, Zwaneveld, Berveling, Korteweg en Visser (2009) is gebleken dat Nederlandse treinreizigers gemiddeld 43 kilometer afleggen van station tot station. Dit zou betekenen dat reizigers die niet in de buurt van één van de 29 stations wonen, mogelijk wel geregeld gebruik maken van de treindiensten binnen de concessie. Postcodegebieden die buiten de straal van vijf kilometer rond elk station liggen, maar zich wel binnen een straal van 43 kilometer rond de stations bevinden, kunnen daardoor onder de tweede categorie worden geschaard. De postcodegebieden die hieronder vallen beginnen met de cijfers: 12, 34 t/m 38, 41, 42, 52, 53, 54, 65, 67, 74, 80, 81 of 82. Omwille van de landsgrens worden Duitse postcodes die binnen de radiussen liggen pas in de volgende categorie meegerekend.

De derde categorie bevat alle postcodegebieden die buiten de 43 kilometer radiussen liggen, hetgeen betekent dat naast Nederlandse postcodes ook buitenlandse adressen in deze categorie zijn opgenomen. De laatste categorie betreft adressen waarvan de postcodes niet konden worden achterhaald. Alles bijeengenomen leverde dit een variabele op met de volgende categorisering: 1 = Postcodegebieden die binnen een straal van 5 km van een station liggen, 2 = Postcodegebieden die binnen een straal van 5 tot 43 km van een station liggen, 3 = Alle postcodegebieden die buiten de 43 km radius liggen en 4 = onbekend.

#### Asielzoekerscentrum (azc)

Naast het categoriseren van verschillende afstanden, kunnen postcodegegevens ook worden gebruikt om te onderzoeken in hoeverre asielzoekerscentra (azc's) worden vertegenwoordigd in de dataset. Dit kon worden bewerkstelligd door de postcodes van alle opvanglocaties die bij het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA) bekend zijn te koppelen aan de postcodes in het databestand. Dit zorgde voor een dichotome codering: 1 = Niet woonachtig in een azc 2 = Wel woonachtig in een azc.

#### Geboorteland

Met behulp van geboortelandgegevens kan worden nagegaan in hoeverre eerste generatie migranten voorkomen in de onderzoeksgroep. Hiervoor is een variabele geconstrueerd waarin naast Nederland ook 72 andere landen worden vertegenwoordigd. Deze landen zijn vervolgens onderverdeeld in vijf categorieën, waarbij er alleen rekening is gehouden met de geografische ligging van landen: 1 = Afrika, 2 = Noord- en Zuid-Amerika, 3 = Azië, 4 = Europa, 5 = Nederland. In tabel 2 is weergegeven in welke categorie de verschillende landen zijn ingedeeld die in de dataset voorkomen.

**Tabel 2. Categorisering van de variabele geboorteland**

| 1. Afrika  | 2. Amerika*            | 3. Azië      | 4. Europa          | 5. Nederland |
|------------|------------------------|--------------|--------------------|--------------|
| Algerije   | Aruba                  | Afghanistan  | Azerbeidzjan       | Nederland    |
| Angola     | Bolivia                | Armenië      | Belarus            |              |
| Congo      | Brazilië               | China        | Bosnië-Herzegovina |              |
| Egypte     | Chili                  | Filipijnen   | Bulgarije          |              |
| Eritrea    | Colombia               | Irak         | Duitsland          |              |
| Ethiopië   | Costa Rica             | Iran         | Frankrijk          |              |
| Gambia     | Cuba                   | Israël       | Georgië            |              |
| Guinee     | Curaçao                | Jordanië     | Griekenland        |              |
| Kenya      | Dominicaanse Republiek | Koeweit      | Groot-Brittannië   |              |
| Libië      | Haïti                  | Libanon      | Hongarije          |              |
| Marokko    | Peru                   | Maleisië     | Italië             |              |
| Mauritanië | Sint-Maarten           | Saudi-Arabië | Kosovo             |              |
| Niger      | Suriname               | Sri Lanka    | Kroatië            |              |
| Nigeria    |                        | Syrië        | Letland            |              |
| Soedan     |                        | Thailand     | Litouwen           |              |
| Somalië    |                        | Vietnam      | Oostenrijk         |              |
| Tanzania   |                        | Zuid-Korea   | Polen              |              |
| Togo       |                        |              | Portugal           |              |
| Tunesië    |                        |              | Roemenië           |              |
|            |                        |              | Rusland            |              |
|            |                        |              | Servië             |              |
|            |                        |              | Tsjechië           |              |
|            |                        |              | Turkije            |              |

\*Noord-, Midden- en Zuid-Amerika, inclusief de Nederlandse Antillen

### Antecedenten

Om na te gaan of reizigers naast zwartrijden ook verdachte zijn geweest van andere strafbare gedragingen, zijn er politieregistratiegegevens gebruikt. Deze gegevens bevatten antecedenten die in de afgelopen 5 jaar door de politie zijn geregistreerd, variërend van winkeldiefstal tot wapendelicten. Het gaat daarbij om strafbare feiten waarvan de bij Arriva bekende notoire overlastgevers inmiddels voor zijn veroordeeld of nog steeds van worden verdacht. Strafzaken waarvan bekend is dat ze door justitie zijn geseponeerd, zijn buiten beschouwing gelaten.

Voor het verwerken van de gegevens zijn de diverse misdrijven door de Politie onderverdeeld in verschillende thema's die in het Informatiemodel Nederlands Politie (INP, 2022) onder de 'Soort misdrijf' variabele te vinden zijn. Deze thema's zijn uiteindelijk in de categorieën 'gewelddelicten', 'opiumdelicten', 'overige delicten'<sup>3</sup>, 'vermogensdelicten', 'verkeersdelicten' (Wvw 1994), 'wapendelicten' (WWM), 'zedendelicten' en 'totaal aantal

<sup>3</sup> Bij overige delicten kan onder meer worden gedacht aan strafbare feiten rondom thema's zoals milieu en economie. Ook beledigingen en verschillende typen vernieling (c.q. zaakbeschadiging) vallen vaak onder overige delicten.

delicten' weggezet. In SPSS zijn deze categorieën vervolgens als variabelen op ordinaal meetniveau verwerkt. Om de mate van criminele betrokkenheid te meten en onderscheid te kunnen maken tussen veelplegers en personen die slechts verdacht worden van enkele wetsovertredingen, zijn de variabelen op graduele wijze gecodeerd:

1 = Reiziger heeft geen criminele antecedenten op deze categorie

2 = Reiziger heeft 1 of 2 criminele antecedenten

3 = Reiziger heeft 3 tot 9 criminele antecedenten

4 = Reiziger heeft 10 of meer criminele antecedenten

### 3.5 Data-analyse

In deze paragraaf wordt uiteengezet op welke wijze de deelvragen worden beantwoord die zijn geformuleerd in § 1.3. Voor het beantwoorden van de eerste deelvraag, die zich richt op de motieven achter de incidenten die door daders in en rondom de trein veroorzaakt worden, is er literatuuronderzoek uitgevoerd dat terug te vinden is in § 2.5. Voor het beantwoorden van de overige drie deelvragen, zijn de dadergroepen met behulp van het statistisch computerprogramma SPSS (versie 27) nader onderzocht.

Bij het beantwoorden van de tweede deelvraag “*Wat zijn de achtergrondkenmerken van de verschillende groepen daders die geïdentificeerd kunnen worden?*”, zijn in de eerste plaats de achtergrondkenmerken van de verschillende groepen daders onderzocht met behulp van beschrijvende statistiek. De tabellen en figuren die daarbij tot stand zijn gekomen geven een algemene indruk van de beschikbare data en de procentuele verdeling van de notoire overlastgevers over de verschillende persoonskenmerken en criminele kenmerken. In de tabellen die in hoofdstuk 4 worden gepresenteerd zijn alle variabelen opgenomen die eerder in § 3.4 zijn vermeld.

Ter beantwoording van de deelvraag “*In hoeverre verschillen de typen daders onderling van elkaar?*”, is er gebruik gemaakt van exploratieve schaaltechnieken. Met behulp van multiële correspondentieanalyse (MCA)<sup>4</sup> is getracht de verschillende notoire overlastgevers te onderscheiden op grond van hun persoonskenmerken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van optimale kwantificering, waarbij de analysetechniek poogt de categorieën van de variabelen zoveel mogelijk in homogene subgroepen te verdelen. Met andere woorden zullen de verschillende persoonskenmerken van de daders met behulp van deze multivariate

---

<sup>4</sup> Multiple correspondentieanalyse (MCA) wordt in de literatuur ook wel meervoudige correspondentie-analyse, niet-lineaire principale componenten analyse of homogeniteitsanalyse (HOMALS) genoemd.

analysetechniek grafisch worden weergegeven in meerdere plotten, waarna er vervolgens in elk plot naar mogelijke clusters tussen categorieën van variabelen kan worden gezocht. Hierbij hoeven verder geen statistische assumpties worden getest (Bijleveld & Commandeur, 2017). Door verschillende clusters te analyseren wordt getracht specifieke daderprofielen bloot te leggen.

Om te onderzoeken of er naar aanleiding van de beschrijvende resultaten aangaande criminele kenmerken ook significante bivariate verbanden in de dataset gevonden kunnen worden, worden de relaties tussen de dadergroepen en de verschillende delicttypen getoetst met behulp van een Chi-kwadraattoets ( $\chi^2$ ). Deze analysetechniek is geschikt voor een dataset die hoofdzakelijk uit categorische variabelen bestaan. Daarnaast is het belangrijk dat de frequentieaantallen binnen elke gekozen variabele voldoende groot zijn ( $n \geq 5$ ) om waarde te kunnen hechten aan de uitkomsten van deze toets (Hays, 1988). Ingeval een categorie een te lage frequentie heeft, zal de Fisher's Exact Test worden gebruikt voor het berekenen van de p-waarde (significantie), aangezien deze test eerder geschikt is voor lagere frequentieaantallen. Door middel van kruistabellen wordt vastgesteld in hoeverre de gevonden verbanden tussen de dadergroepen en de verschillende antecedentenvariabelen wel of niet op toeval berusten.

Omdat de data weinig toereikend zijn om het directe effect van een reisverbod op het reisgedrag van mensen te meten, worden voor het beantwoorden van de deelvraag “*In hoeverre verandert het reisgedrag van daders wanneer ze een reisverbod opgelegd krijgen?*” louter eerdere beschrijvende statistieken geanalyseerd, hetgeen een basis zal leggen voor vervolgonderzoek. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten weergegeven.

## Hoofdstuk 4: Analyse

Door het gebruik van uni-, bi- en multivariate analysetechnieken zijn resultaten naar voren gekomen die antwoord geven op de deelvragen die in § 1.3 staan beschreven. In dit hoofdstuk worden deze resultaten uiteengezet in drie paragrafen. In de eerste paragraaf zal er een beschrijving worden gegeven van de verschillende dadergroepen en de daarbij behorende achtergrondkenmerken. In de tweede paragraaf worden de MCA resultaten grafisch weergegeven in meerdere plotten, waarna er vervolgens in elk plot naar mogelijke clusters tussen categorieën van variabelen wordt gezocht. Tot slot zullen in de derde paragraaf enkele bivariate verbanden worden onderzocht met behulp van een Chi-kwadraattoets of Fisher's Exact Test.

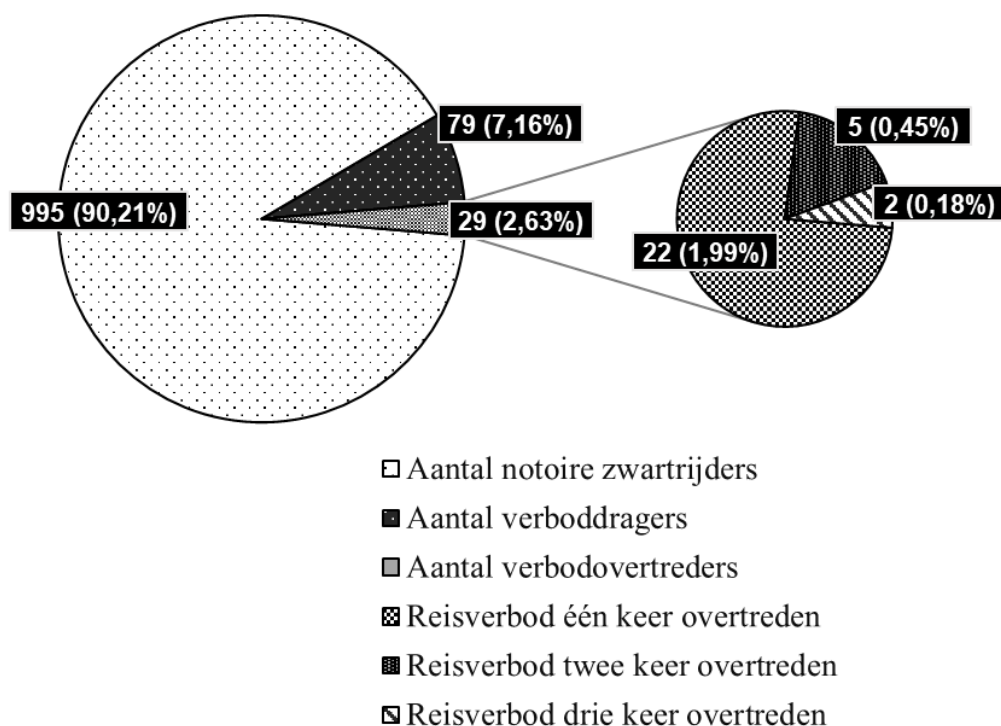
### 4.1.1 Beschrijving van de persoonskenmerken

In deze paragraaf wordt per persoonskenmerk de absolute- en procentuele verdeling van de categorieën over de drie dadergroepen beschreven. Om eventuele afwijkingen te kunnen onderscheiden worden de percentages met het totaal vergeleken. De frequentieaantallen van alle variabelen zijn onderaan terug te vinden in tabel 3.

#### Dadergroepen

Zoals eerder besproken is er ten gevolge van datareductie een onderzoeksgroep tot stand gekomen van 1103 notoire overlastgevers (§ 3.3). Figuur 1 toont dat 90,21% van deze hoeveelheid een notoire zwartrijder is, 7,16% een verboddrager en 2,63% een verbodovertreder. Van de groep verbodovertreeders heeft het substantiële merendeel het reisverbod slechts één keer overtreden.

**Figuur 1.** Verdeling van de dadergroepen (N=1103)



### Leeftijd

Voor het verkrijgen van meer inzicht in de leeftijdsvariabele, is er voor gekozen om aanvankelijk de centrale tendens te onderzoeken. Hieruit volgt onder meer dat de jongste notoire overlastgever in het databestand 14 jaar is en de oudste 79 jaar. De leeftijden die het meest voorkomen zijn respectievelijk 21 jaar (n=63), 20 jaar (n=60) en 27 jaar (n=58). Verder blijkt dat de gemiddelde leeftijd slechts één honderdste af van 30 jaar ligt.

Met betrekking tot de verdeling van de leeftijdscategorieën, valt uit tabel 3 op te merken dat in alle dadergroepen de meerderheid van de notoire overlastgevers behoort tot de volwassenengroep van 26 t/m 50 jaar oud. Van de gehele groep notoire overlastgevers behoort 54,5% tot deze leeftijdsgroep en afgerond 40% tot de jongerengroep. De groep vijftigplussers vertegenwoordigt met 5,3% het laagste aantal notoire overlastgevers.

### Geslacht

Uit tabel 3 blijkt dat een overwegende meerderheid in alle dadergroepen van het mannelijke geslacht is. Van de gehele groep notoire overlastgevers is 86,6% man.

### Woon- of verblijfplaats

Net als bij de geslachtsvariabele, liggen de percentages voor wat betreft het hebben van een vaste woon- of verblijfplaats binnen elke dadergroep dicht bij elkaar. Tabel 3 toont dat in alle groepen een overgrote meerderheid van de notoire overlastgevers over een vaste woon- of verblijfplaats beschikt. Van de gehele overlastgeversgroep is dit 89,8%.

### Postcode

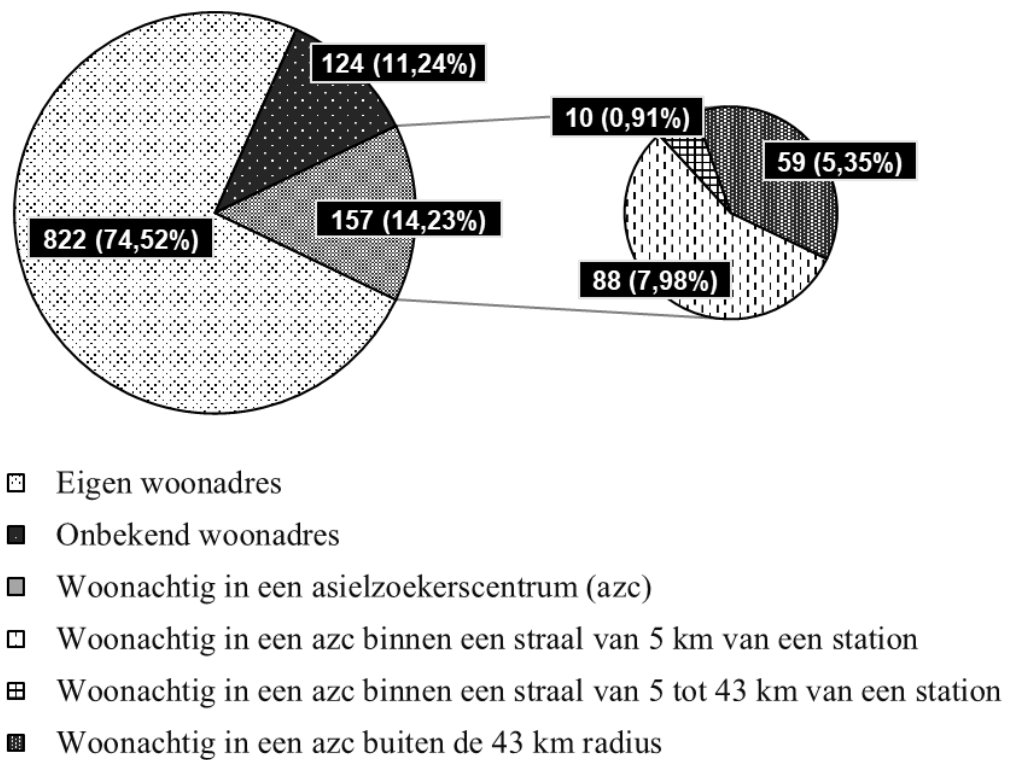
Voor wat betreft de variabele die postcodecategorieën omvat, kan uit tabel 3 worden afgeleid dat een meerderheid van de notoire overlastgevers binnen een straal van vijf kilometer van ten minste één van de treinstations van Achterhoek-Rivierenland woont. Dit geldt voor 65,2% van de notoire zwartrijders, 78,5% van de verboddragers en 89,7% van de verbodsovertreders. Verder blijkt uit de tabel dat 11,2% van de totale groep notoire overlastgevers een onbekende postcode heeft en dat slechts een gering percentage van de verboddragers en geen van de verbodsovertreders woonachtig is in een postcodegebied dat zich meer dan vijf kilometer van een station bevindt.

### Asielzoekers

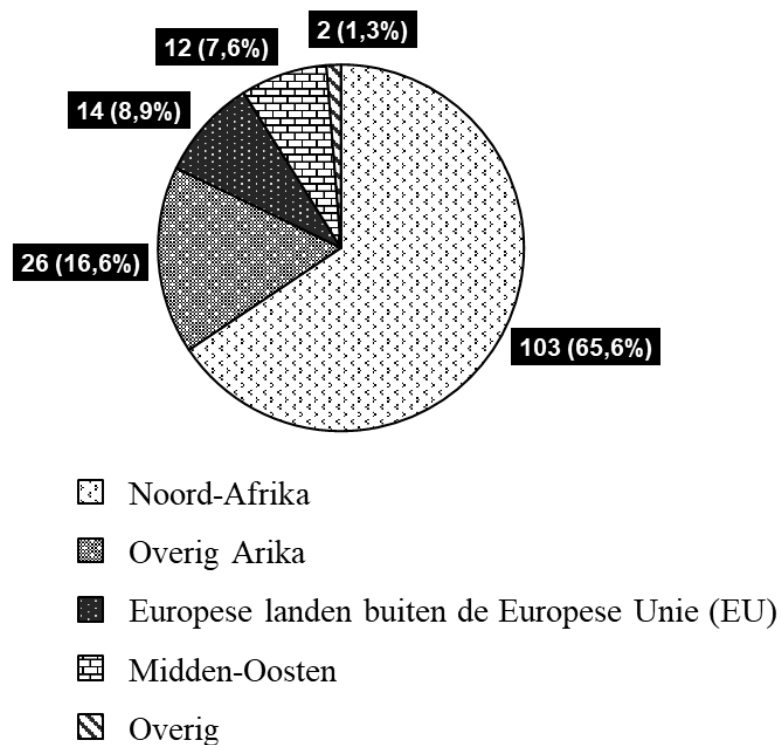
Uit de beschrijvende statistieken blijkt dat asielzoekerscentra ook worden vertegenwoordigd in de postcodegegevens. In tabel 3 en figuur 2 is te zien dat het aantal notoire overlastgevers dat in een azc verblijft naar schatting zo'n 14,2% van het totaal is. Opmerkelijk in figuur 2 is dat 5,35% van die veertien procent in een azc buiten de 43 kilometer radius lijkt te verblijven. Kijkend naar de 7,98% die wel in een azc verblijven in de buurt van één van de treinstations binnen de concessie (< 5 km), blijkt uit een nadere bestudering van de postcodegegevens dat 74 van de 88 personen specifiek woonachtig zijn in het azc in Winterswijk.

Gecombineerd met gegevens over het land van herkomst kan ook worden onderzocht uit welke geboorteregio de meeste asielzoekers vandaan komen. Zoals in figuur 3 te zien is, blijkt uit de beschikbare gegevens dat 82,2% van de asielzoekers geboren is in Afrika, waarbij de meeste daarvan afkomstig zijn uit Noord-Afrika (65,6%). Van de overige asielzoekers is minder dan 10% geboren in het Midden-Oosten of in een Europees land dat niet tot de Europese Unie (EU) behoort.

**Figuur 2.** Woonsituatie van notoire overlastgevers (N=1103)



**Figuur 3.** Geboorteregio's van asielzoekers (N=157)



### Geboorteland

Met het oog op de verschillende geboortelanden die in de dataset zijn vertegenwoordigd, blijkt uit tabel 3 dat meer dan de helft van de gehele groep notoire overlastgevers in Nederland is geboren. Verder kan worden opgemerkt dat een substantieel deel geboren is in Afrika (19,3%) of in één van de overige landen op het Europese continent (14,3%). Mensen die in een land zijn geboren op het Amerikaanse continent komen met 5,1%, na Azië (7,0%), het minst voor in de dataset.

**Tabel 3.** Beschrijving van de verschillende persoonskenmerken per dadergroep

|                                       | Notoire zwartrijders<br>(N=995) |       | Verboddragers<br>(N=79) |       | Verbodsovertreders<br>(N=29) |       | Totaal<br>(N=1103) |      |     |       |
|---------------------------------------|---------------------------------|-------|-------------------------|-------|------------------------------|-------|--------------------|------|-----|-------|
|                                       | N                               | %     | N                       | %     | N                            | %     | Min.               | Max. | N   | %     |
| <i>Leeftijd</i>                       |                                 |       |                         |       |                              |       | 1                  | 3    |     |       |
| Jongeren (t/m 25 jaar)                | 405                             | 40,7% | 29                      | 36,7% | 10                           | 34,5% |                    |      | 444 | 40,3% |
| Volwassenen (26 t/m 50 jaar)          | 539                             | 54,2% | 46                      | 58,2% | 16                           | 55,2% |                    |      | 601 | 54,5% |
| Vijftigplussers                       | 51                              | 5,1%  | 4                       | 5,1%  | 3                            | 10,3% |                    |      | 58  | 5,3%  |
| <i>Geslacht</i>                       |                                 |       |                         |       |                              |       | 1                  | 2    |     |       |
| Man                                   | 856                             | 86,0% | 71                      | 89,9% | 28                           | 96,6% |                    |      | 955 | 86,6% |
| Vrouw                                 | 139                             | 14,0% | 8                       | 10,1% | 1                            | 3,4%  |                    |      | 148 | 13,4% |
| <i>Woon- of verblijfplaats (wovp)</i> |                                 |       |                         |       |                              |       | 1                  | 2    |     |       |
| Geen vaste wovp                       | 102                             | 10,3% | 7                       | 8,9%  | 4                            | 13,8% |                    |      | 113 | 10,2% |
| Wel een vaste wovp                    | 893                             | 89,7% | 72                      | 91,1% | 25                           | 86,2% |                    |      | 990 | 89,8% |
| <i>Postcode</i>                       |                                 |       |                         |       |                              |       | 1                  | 4    |     |       |
| Gebieden ≤ 5 km                       | 649                             | 65,2% | 62                      | 78,5% | 26                           | 89,7% |                    |      | 737 | 66,8% |
| Gebieden > 5 km ≤ 43 km               | 78                              | 7,8%  | 5                       | 6,3%  | 0                            | 0%    |                    |      | 83  | 7,5%  |
| Gebieden > 43 km                      | 152                             | 15,3% | 7                       | 8,9%  | 0                            | 0%    |                    |      | 159 | 14,4% |
| Onbekend                              | 116                             | 11,7% | 5                       | 6,3%  | 3                            | 10,3% |                    |      | 124 | 11,2% |
| <i>Asielzoekerscentrum (azc)</i>      |                                 |       |                         |       |                              |       | 1                  | 2    |     |       |
| Niet woonachtig in een azc            | 861                             | 86,5% | 62                      | 78,5% | 23                           | 79,3% |                    |      | 946 | 85,8% |
| Wel woonachtig in een azc             | 134                             | 13,5% | 17                      | 21,5% | 6                            | 20,7% |                    |      | 157 | 14,2% |
| <i>Geboorteland</i>                   |                                 |       |                         |       |                              |       | 1                  | 5    |     |       |
| Afrika                                | 188                             | 18,9% | 17                      | 21,5% | 8                            | 27,6% |                    |      | 213 | 19,3% |
| Noord- en Zuid-Amerika                | 50                              | 5,0%  | 4                       | 5,1%  | 2                            | 6,9%  |                    |      | 56  | 5,1%  |
| Azië                                  | 72                              | 7,2%  | 3                       | 3,8%  | 2                            | 6,9%  |                    |      | 77  | 7,0%  |
| Europa                                | 149                             | 15,0% | 8                       | 10,1% | 1                            | 3,4%  |                    |      | 158 | 14,3% |
| Nederland                             | 536                             | 53,9% | 47                      | 59,5% | 16                           | 55,2% |                    |      | 599 | 54,3% |

#### **4.1.2 Beschrijving van de criminele kenmerken**

Net als in § 4.1.1, zal in deze paragraaf de absolute en procentuele verdeling van de categorieën per dadergroep worden beschreven, ditmaal voor criminele antecedenten. Ook zullen de percentages worden vergeleken met het totaal, om mogelijke afwijkingen te kunnen identificeren. De frequentieaantallen zijn terug vinden in tabel 4, onderaan deze paragraaf.

##### *Geweldsdelicten*

Uit tabel 4 blijkt dat een duidelijke meerderheid van 80,8% van de gehele overlastgeversgroep in de afgelopen vijf jaar geen verdachte is geweest van een geweldsdelict. Met name onder de notoire zwartrijders (81,4%) lijken relatief gezien meer mensen geen verdenkingen te hebben met betrekking tot dit specifieke vergrijp, in vergelijking tot de groep verbodsdragers (75,9%) en overtreeders (72,4%). Bij deze laatste twee groepen kan worden opgemerkt dat onder beide dadergroepen nagenoeg een kwart wel verdachte is geweest van het plegen van een geweldsdelict in de afgelopen vijf jaar.

##### *Opiumdelicten*

De percentages voor wat betreft Opiumwet-overtredingen laten in tabel 4 zien dat 92,6% van alle notoire overlastgevers in de afgelopen vijf jaar geen verdachte is geweest van één of meerdere opiumdelicten. Ten aanzien van dit percentage lijkt het aandeel notoire zwartrijders en verbodsdragers in het bijzonder vergelijkbaar te zijn, met percentages van respectievelijk 93,1% en 91,1% die geen antecedenten hebben op dit criminele kenmerk. Hoewel ook een meerderheid van de verbodsovertreders (79,3%) geen antecedenten heeft op dit type delict, zijn er ten opzichte van de andere dadergroepen wel relatief meer verbodsovertreders die één of twee antecedenten hebben (20,7% tegenover 6,5% en 8,9%).

##### *Overige delicten*

Gelet op het percentage notoire overlastgevers die in de afgelopen vijf jaar verdachte zijn geweest van een overig delict, dan kan uit tabel 4 worden afgeleid dat zowel onder de notoire zwartrijders (69,9%) als onder de verbodsdragers (60,8%) een meerderheid geen antecedenten heeft aangaande dit type delict. Dit geldt echter niet voor het aandeel verbodsovertreders; van deze groep is er juist een minderheid van 34,4% die geen verdachte is geweest van een overig delict. De grootste categorie onder de verbodsovertreders betreft personen die één of twee antecedenten hebben (41,4%). Het percentage met meer dan twee antecedenten op een overig delict is onder deze groep bij elkaar opgeteld 24,1%.

### Vermogensdelicten

Wanneer er wordt gekeken naar de hoeveelheid vermogensdelicten waar notoire overlastgevers de afgelopen vijf jaar verdachte van zijn geweest, dan blijkt uit tabel 4 dat de percentages tussen notoire zwartrijders en verbodsdragers- of overtreiders ver uiteenlopen. Zo bedraagt het percentage notoire zwartrijders zonder antecedenten op vermogensdelicten 58,1%, terwijl dit bij verbodsdragers- en overtreiders in beide groepen rond de 38% ligt. Hieruit kan gesteld worden dat een duidelijke meerderheid van 62% van de verbodsdragers- en overtreiders wel vermogensantecedenten heeft. Van deze 62% heeft de grootste groep verbodsdragers- en overtreiders drie tot negen vermogensantecedenten, met percentages van respectievelijk 29,1% en 31,0%. Deze categorie is ook het grootst onder de notoire zwartrijders die vermogensantecedenten hebben (18,7%). Kijkend naar de groep notoire overlastgevers die één of twee antecedenten hebben, dan valt uit de tabel af te lezen dat de percentages voor zowel notoire zwartrijders als verbodsdragers- en overtreiders rond de 20% liggen.

### Verkeersdelicten

Hoewel de procentuele verdelingen aangaande vermogensdelicten per dadergroep tamelijk verschillen, liggen de percentages tussen de dadergroepen bij verkeersdelicten eerder dicht bij elkaar. In tabel 4 is te zien dat het percentage notoire overlastgevers dat in de afgelopen 5 jaar geen verdachte is geweest van een verkeersdelict in alle drie de groepen rond de 86% à 87% ligt. Verder kan uit de tabel worden afgeleid dat het aantal verdenkingen betreffende verkeersdelicten bij notoire zwartrijders relatief gezien hoger ligt dan bij verbodsdragers- en overtreiders.

### Wapendelicten

In tabel 4 worden de percentages weergegeven van notoire overlastgevers die in de afgelopen vijf jaar verdachte zijn geweest van een wapendelict volgens de Wet Wapens en Munitie (WWM). Uit deze gegevens blijkt dat 92,7% van de gehele overlastgeversgroep geen antecedenten heeft op het gebied van wapendelicten, hetgeen vergelijkbaar is met de notoire zwartrijdersgroep en de groep verboddragers die geen antecedenten hebben, met percentages van respectievelijk 93,1% en 92,4%. Hoewel een meerderheid van de verbodovertreders (82,8%) ook geen antecedenten heeft op wapendelicten, zijn er wel relatief meer verbodovertreders met één of twee antecedenten (17,2%) vergeleken met de andere dadergroepen (respectievelijk 6,6% en 7,6%).

### Zedendelicten

Met betrekking tot de notoire overlastgevers die in de afgelopen vijf jaar verdachte zijn geweest voor één of meerdere zedendelicten, kan uit tabel 4 worden opgemerkt dat er bij de politie in totaal vijftien notoire zwartrijders bekend zijn met een (vermoedelijk) zedenverleden (1,5%). Onder de verbodsdragers- en overtreders zijn er geen verdenkingen van zedenmisdrijven bekend.

### Totaal aantal delicten

Ten slotte is onderaan tabel 4 te zien dat het totaal aantal delicten een samengevat beeld geven van de mate waarin de notoire overlastgevers die bij Arriva bekend zijn antecedenten hebben bij de politie. Opmerkelijk is dat in alle drie de dadergroepen de meerderheid verdenkingen heeft op één of meerdere van de eerder besproken delicttypen. Bovendien zijn er tamelijke verschillen tussen de dadergroepen waar te nemen. Zo is de procentuele verdeling binnen de groep verbodsdragers nagenoeg gelijk over elke antecedentencategorie, terwijl er bij de notoire zwartrijders en verbodsovertreders juist enkele categorieën uitspringen. Bij de notoire zwartrijders is de groep zonder criminele antecedenten de grootste categorie (41,8%), gevolgd door de groep die in totaal drie tot negen criminele antecedenten hebben (25,6%). Bij de verbodsovertreders is deze laatstgenoemde categorie juist het grootst (41,4%), gevolgd door de groep die tien of meer criminele antecedenten hebben (27,6%).

**Tabel 4.** Beschrijving van de verschillende criminele kenmerken per dadergroep

|                                   | Notoire zwartrijders<br>(N=995) |       | Verboddragers<br>(N=79) |        | Verbodoovertreders<br>(N=29) |        | Totaal<br>(N=1103) |      |      |       |
|-----------------------------------|---------------------------------|-------|-------------------------|--------|------------------------------|--------|--------------------|------|------|-------|
|                                   | N                               | %     | N                       | %      | N                            | %      | Min.               | Max. | N    | %     |
| <b>Delicttype</b>                 |                                 |       |                         |        |                              |        |                    |      |      |       |
| <i>Geweldsdelicten</i>            |                                 |       |                         |        |                              |        | 1                  | 3    |      |       |
| Geen criminele antecedenten       | 810                             | 81,4% | 60                      | 75,9%  | 21                           | 72,4%  |                    |      | 891  | 80,8% |
| 1 of 2 criminele antecedenten     | 149                             | 15,0% | 17                      | 21,5%  | 6                            | 20,7%  |                    |      | 172  | 15,6% |
| 3 tot 9 criminele antecedenten    | 36                              | 3,6%  | 2                       | 2,5%   | 2                            | 6,9%   |                    |      | 40   | 3,6%  |
| 10 ≥ criminele antecedenten       | -                               | -     | -                       | -      | -                            | -      |                    |      | -    | -     |
| <i>Opiumdelicten</i>              |                                 |       |                         |        |                              |        | 1                  | 3    |      |       |
| Geen criminele antecedenten       | 926                             | 93,1% | 72                      | 91,1%  | 23                           | 79,3%  |                    |      | 1021 | 92,6% |
| 1 of 2 criminele antecedenten     | 65                              | 6,5%  | 7                       | 8,9%   | 6                            | 20,7%  |                    |      | 78   | 7,1%  |
| 3 tot 9 criminele antecedenten    | 4                               | 0,4%  | 0                       | 0,0%   | 0                            | 0,0%   |                    |      | 4    | 0,4%  |
| ≥ 10 criminele antecedenten       | -                               | -     | -                       | -      | -                            | -      |                    |      | -    | -     |
| <i>Overige delicten</i>           |                                 |       |                         |        |                              |        | 1                  | 4    |      |       |
| Geen criminele antecedenten       | 696                             | 69,9% | 48                      | 60,8%  | 10                           | 34,5%  |                    |      | 754  | 68,4% |
| 1 of 2 criminele antecedenten     | 177                             | 17,8% | 18                      | 22,8%  | 12                           | 41,4%  |                    |      | 207  | 18,8% |
| 3 tot 9 criminele antecedenten    | 109                             | 11,0% | 11                      | 13,9%  | 4                            | 13,8%  |                    |      | 124  | 11,2% |
| ≥ 10 criminele antecedenten       | 13                              | 1,3%  | 2                       | 2,5%   | 3                            | 10,3%  |                    |      | 18   | 1,6%  |
| <i>Vermogensdelicten</i>          |                                 |       |                         |        |                              |        | 1                  | 4    |      |       |
| Geen criminele antecedenten       | 578                             | 58,1% | 30                      | 38,0%  | 11                           | 37,9%  |                    |      | 619  | 56,1% |
| 1 of 2 criminele antecedenten     | 177                             | 17,8% | 19                      | 24,1%  | 6                            | 20,7%  |                    |      | 202  | 18,3% |
| 3 tot 9 criminele antecedenten    | 186                             | 18,7% | 23                      | 29,1%  | 9                            | 31,0%  |                    |      | 218  | 19,8% |
| ≥ 10 criminele antecedenten       | 54                              | 5,4%  | 7                       | 8,9%   | 3                            | 10,3%  |                    |      | 64   | 5,8%  |
| <i>Verkeersdelicten</i>           |                                 |       |                         |        |                              |        | 1                  | 4    |      |       |
| Geen criminele antecedenten       | 866                             | 87,0% | 69                      | 87,3%  | 25                           | 86,2%  |                    |      | 960  | 87,0% |
| 1 of 2 criminele antecedenten     | 91                              | 9,1%  | 8                       | 10,1%  | 4                            | 13,8%  |                    |      | 103  | 9,3%  |
| 3 tot 9 criminele antecedenten    | 34                              | 3,4%  | 2                       | 2,5%   | 0                            | 0,0%   |                    |      | 36   | 3,3%  |
| ≥ 10 criminele antecedenten       | 4                               | 0,4%  | 0                       | 0,0%   | 0                            | 0,0%   |                    |      | 4    | 0,4%  |
| <i>Wapendelicten</i>              |                                 |       |                         |        |                              |        | 1                  | 3    |      |       |
| Geen criminele antecedenten       | 926                             | 93,1% | 73                      | 92,4%  | 24                           | 82,8%  |                    |      | 1023 | 92,7% |
| 1 of 2 criminele antecedenten     | 66                              | 6,6%  | 6                       | 7,6%   | 5                            | 17,2%  |                    |      | 77   | 7,0%  |
| 3 tot 9 criminele antecedenten    | 3                               | 0,3%  | 0                       | 0,0%   | 0                            | 0,0%   |                    |      | 3    | 0,3%  |
| ≥ 10 criminele antecedenten       | -                               | -     | -                       | -      | -                            | -      |                    |      | -    | -     |
| <i>Zedendelicten</i>              |                                 |       |                         |        |                              |        | 1                  | 3    |      |       |
| Geen criminele antecedenten       | 980                             | 98,5% | 79                      | 100,0% | 29                           | 100,0% |                    |      | 1088 | 98,6% |
| 1 of 2 criminele antecedenten     | 14                              | 1,4%  | 0                       | 0,0%   | 0                            | 0,0%   |                    |      | 14   | 1,3%  |
| 3 tot 9 criminele antecedenten    | 1                               | 0,1%  | 0                       | 0,0%   | 0                            | 0,0%   |                    |      | 1    | 0,1%  |
| ≥ 10 criminele antecedenten       | -                               | -     | -                       | -      | -                            | -      |                    |      | -    | -     |
| <i>Totaal aantal antecedenten</i> |                                 |       |                         |        |                              |        | 1                  | 4    |      |       |
| Geen criminele antecedenten       | 416                             | 41,8% | 19                      | 24,1%  | 5                            | 17,2%  |                    |      | 440  | 39,9% |
| 1 of 2 criminele antecedenten     | 190                             | 19,1% | 20                      | 25,3%  | 4                            | 13,8%  |                    |      | 214  | 19,4% |
| 3 tot 9 criminele antecedenten    | 255                             | 25,6% | 23                      | 29,1%  | 12                           | 41,4%  |                    |      | 290  | 26,3% |
| ≥ 10 criminele antecedenten       | 134                             | 13,5% | 17                      | 21,5%  | 8                            | 27,6%  |                    |      | 159  | 14,4% |

#### 4.2.1 Multiple Correspondentieanalyse

Zoals eerder besproken in § 3.5 wordt er voor het bepalen van de mate waarin de categorieën van de verschillende variabelen aan elkaar te relateren zijn gebruik gemaakt van multiële correspondentieanalyse (MCA). In de komende sub-paragrafen worden de resultaten van deze analyse in meerdere figuren afgebeeld, waarin de categorieën verspreid over een meerdimensionale ruimte worden gepositioneerd op basis van de sterkte van de onderlinge associaties tussen hen. Om de betrouwbaarheid van deze grafische weergave te waarborgen, is het van belang dat eventuele uitbijters van de analyse worden uitgesloten. Na inspectie is gebleken dat er in geen van de gevallen een uitbijter is gevonden, hetgeen betekent dat de analyses kunnen worden uitgevoerd over de gehele onderzoeksgroep (N=1103).

Om ervoor te zorgen dat de categorieën op een ordelijke manier binnen de figuur worden gepositioneerd, maakt de MCA gebruik van dimensies en discriminatiematen<sup>5</sup>. In tabel 5 is te zien dat een eerste analyse acht discriminatiematen per dimensie oplevert. Omdat de categorieën binnen de antecedentenvariabelen weinig onderscheidend lijken en het opnemen van deze variabelen voor een onoverzichtelijke grafische weergave zorgt, is er voor deze analyse besloten om alleen de variabele mee te nemen die het totale aantal antecedenten representeert.

**Tabel 5.** Discriminatiematen per variabele

| Variabele                             | Dimensies |       |
|---------------------------------------|-----------|-------|
|                                       | 1         | 2     |
| <i>Dadergroepen</i>                   | 0,002     | 0,007 |
| <i>Woon- of verblijfplaats (wovp)</i> | 0,459     | 0,028 |
| <i>Geslacht</i>                       | 0,109     | 0,034 |
| <i>Geboorteland/continent</i>         | 0,680     | 0,698 |
| <i>Postcode</i>                       | 0,629     | 0,385 |
| <i>Leeftijd</i>                       | 0,078     | 0,073 |
| <i>Asielzoekerscentrum (azc)</i>      | 0,119     | 0,632 |
| <i>Totaal aantal antecedenten</i>     | 0,006     | 0,027 |
| <i>Totaal</i>                         | 2,083     | 1,883 |

<sup>5</sup> Gegeven de structuur van de data is er in dit onderzoek gekozen voor een tweedimensionaal model, hetgeen betekent dat twee dimensies bepalen welke categorieën wel of niet sterk met elkaar samenhangen. Om de belangrijkheid van deze categorieën per dimensie en per variabele aan te geven, berekend de MCA de discriminatiematen (of: discriminatoire waarden). Deze getallen liggen tussen 0 en 1 en geven aan in welke mate de categorieën binnen de variabelen geassocieerd kunnen worden met de betreffende dimensie. Hoe hoger de discriminatiemaat van een variabele, des te beter de categorieën onderscheidend zijn binnen die variabele.

Uit de tabel kan worden opgemerkt dat de discriminatiematen van de variabelen "Dadergroepen" en "Totaal aantal antecedenten" in beide dimensies zeer laag zijn, hetgeen betekent dat de categorieën binnen deze variabelen over het algemeen weinig van elkaar verschillen. Dit impliceert dat de categorieën van deze variabelen mogelijk dicht bij elkaar zullen liggen in de grafische weergave, waardoor het interpreteren van deze categorieën eigenlijk weinig zinvol is voor het identificeren van clusters binnen de figuur. Volgens Carvalho (in Rodrigues Rilo, de Oliveira Soares Tavares, dos Santos Freire & Zêzere, 2022) is het in een dergelijk geval raadzaam om de betreffende variabelen uit te sluiten van verdere analyses. Omdat de dadergroepen centraal staan in dit onderzoek, zal alleen de variabele "Totaal aantal antecedenten" worden uitgesloten van verdere MCA-analyses.

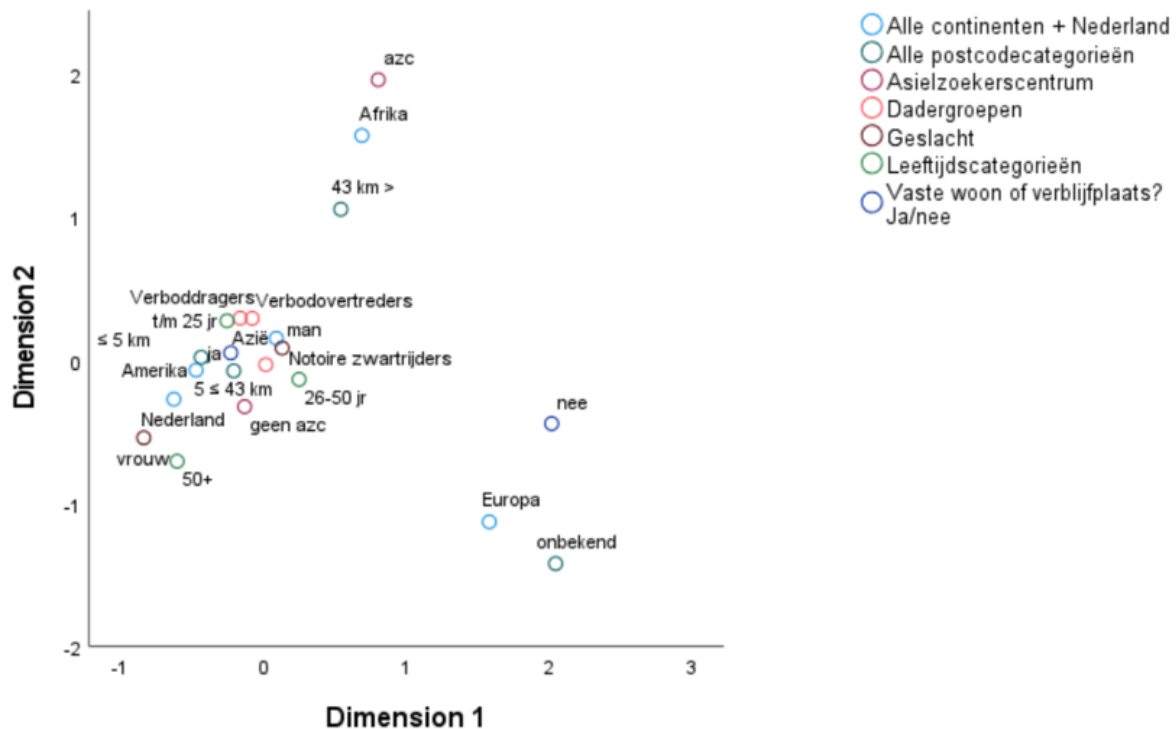
Tenslotte kan op basis van de sommatie van de discriminatiematen het totaal worden berekend. Dit totaal kan vervolgens worden gedeeld door het aantal variabelen binnen de analyse om de eigenwaarde per dimensie te bepalen. Het is belangrijk dat deze eigenwaarden hoog genoeg zijn, zodat er ruimte is om te veronderstellen dat het totale model voldoende verklaringskracht heeft en dat de gegevens adequaat aansluiten. Volgens van Herk, Schelbergen, Sikkels en Verhallen (1995) kan daarbij als vuistregel worden gehanteerd dat de eigenwaarde van de eerste dimensie minimaal ( $1 / \text{aantal variabelen}$ ) moet zijn. Uit tabel 5 kan worden afgeleid dat de eigenwaarde van de eerste dimensie 0,260 is, waardoor er gesteld kan worden aan het criterium wordt voldaan ( $0,260 > 0,125$ ). Door de eigenwaarden van beide dimensies bij elkaar op te tellen, kan vervolgens de totale fit van het model (variantie/intertia) worden bepaald. Dit getal ligt tussen 0 en 1 en geeft aan in welke mate de verschillende variabelen in verspreide groepen met elkaar clusteren. Hoe dichter de totale fit van het model bij 1 ligt, hoe beter de clusters van elkaar te onderscheiden zijn. Op basis van de getallen in tabel 5 is de totale fit van het model in dit geval 0,496, hetgeen volgens vergelijkbaar onderzoek kan worden aangemerkt als een acceptabele fit (van Wijk, Dickie & van Esseveldt, 2019). Omdat deze waarde de algehele kwaliteit van het model weerspiegelt, worden in de komende analyses enkel de totale fitwaarden gerapporteerd.

#### **4.2.2 Mate van samenhang tussen de dadergroepen**

Om de deelvraag *"In hoeverre verschillen de dadergroepen onderling van elkaar?"* te kunnen beantwoorden, is het van belang om na te gaan welke persoonskenmerken associëren met welke dadergroep. Dit kan worden gedaan door de dadergroepen afzonderlijk te analyseren in verschillende MCA-analyses, en door ze tezamen in één analyse te onderzoeken. In figuur 4 is te zien dat de drie dadergroepen tezamen in de MCA-analyse de volgende positionering van de

categorieën oplevert. De totale fit van het model is 0,564. Dit is een acceptabele fit en ten opzichte van de eerdere analyse in § 4.2.1, waarbij de "totaal aantal antecedenten" variabele nog in de analyse zat, een verbetering.

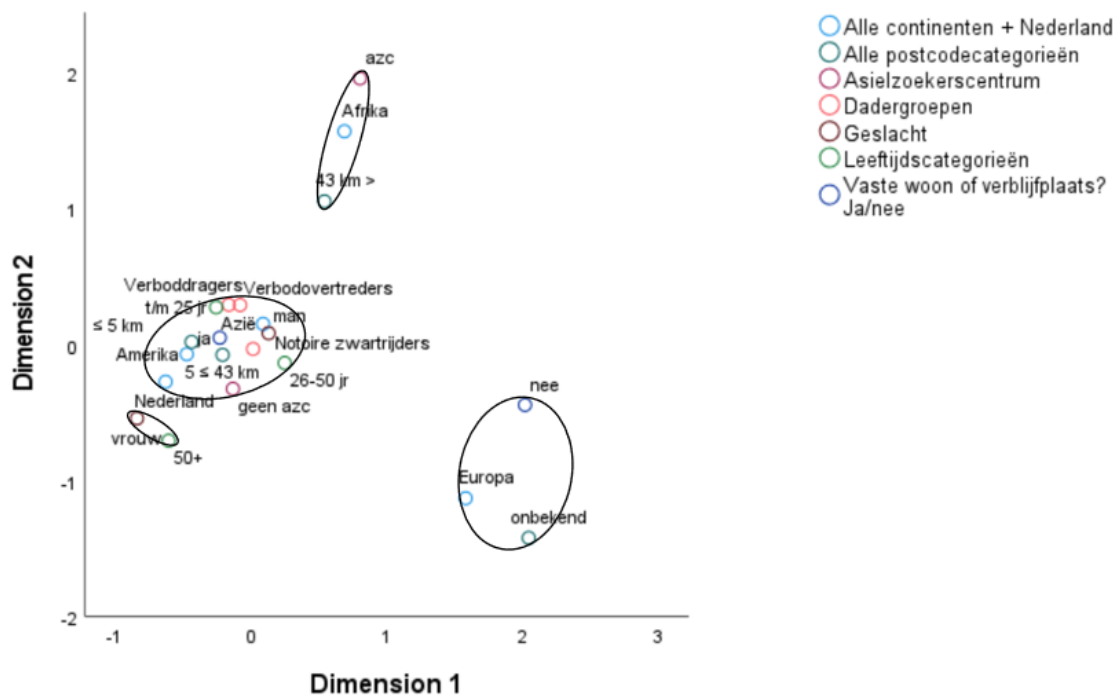
**Figuur 4.** MCA-analyse van de drie dadergroepen tezamen (N=1103). Totale fitwaarde: 0,564



Uit de figuur kan worden opgemerkt dat de meeste categorieën die min of meer bij elkaar horen dichtbij het nulpunt geclusterd liggen. Dit betekent dat het overgrote deel van de notoire overlastgevers dezelfde persoonskenmerken deelt, zoals ook al eerder in § 4.1.1 naar voren kwam. Bovendien blijkt uit de figuur dat ook de categorieën "notoire zwartrijders", "verboddragers" en "verbodsovertreders" rond het nulpunt liggen. Ook deze bevinding ondersteunt eerdere resultaten, waarin werd verondersteld dat de drie dadergroepen weinig onderscheidend zijn voor wat betreft persoonskenmerken.

Hoewel een meerderheid van de categorieën rond het nulpunt liggen gepositioneerd, is dit niet voor alle categorieën het geval. Dit biedt de mogelijkheid om op zoek te gaan naar clusters van categorieën binnen de groep notoire overlastgevers. Door cirkels te trekken rond deze clusters kunnen er verschillende dadertypen worden onderscheiden die deze clusters representeren. In figuur 5 zijn deze cirkels weergegeven en is te zien dat er naast het "hoofdcluster" rondom het nulpunt ook nog drie andere dadertypen te onderscheiden zijn.

**Figuur 5.** MCA-analyse van de drie dadergroepen, incl. cirkels (N=1103). Totale fitwaarde: 0,564

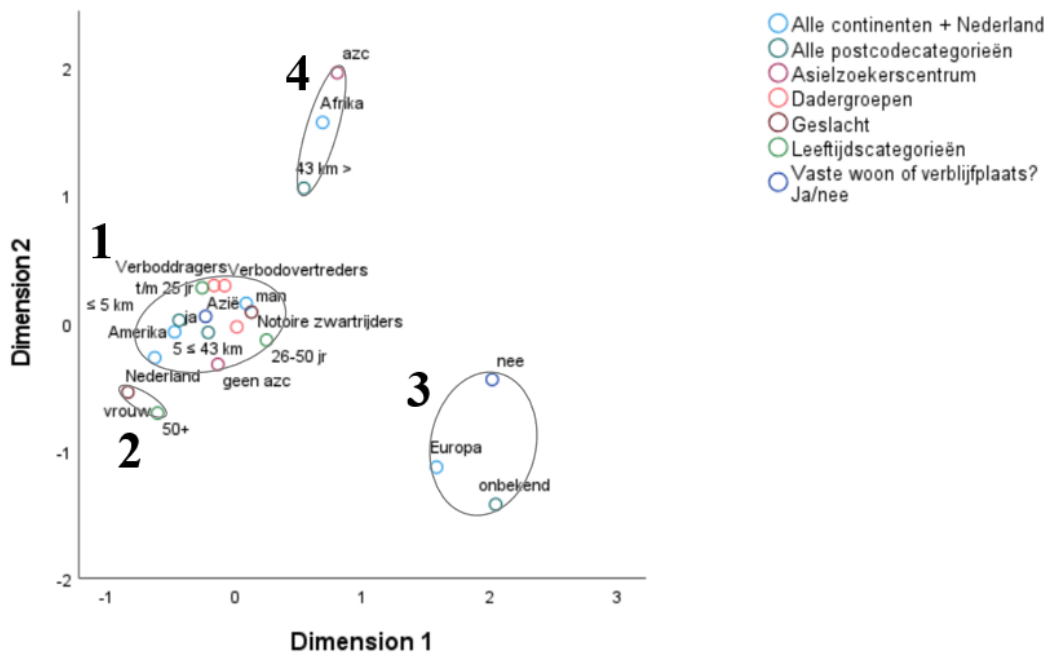


Wanneer de dadergroepen afzonderlijk worden geanalyseerd, zoals in de figuren is weergegeven in Appendix 2, blijkt dat er in hoofdlijnen dezelfde clusters naar voren komen. Bovendien blijkt uit deze afzonderlijke analyse van de dadergroepen dat de totale fitwaarde toeneemt, hetgeen de algehele kwaliteit van de modellen ten goede komt. Met andere woorden suggereren deze bevindingen dat er weinig verschillen te vinden zijn tussen de drie dadergroepen voor wat betreft persoonskenmerken. Daarnaast is uit de figuren gebleken dat er in totaal vier dadertypen kunnen worden geïdentificeerd binnen de notoire overlastgeversgroep. In de volgende sub-paragraaf worden deze dadertypen nader besproken.

#### 4.2.3 Dadertypen binnen de notoire overlastgeversgroepen

Aan de hand van de beschikbare sociaal-demografische kenmerken kunnen de verschillende dadertypen nader worden uitgelicht. Om deze typen te beschrijven, zal elk dadertype afzonderlijk worden belicht aan de hand van de MCA-analyse die eerder is uitgevoerd. In figuur 6 zijn de resultaten van deze analyse opnieuw weergegeven, waarbij de geïdentificeerde dadertypen nu zijn genummerd.

**Figuur 6.** MCA model waarbij de vier clusters zijn genummerd (N=1103). Totale fitwaarde: 0,564



#### Cluster 1: De grote meerderheid binnen de notoire overlastgeversgroep

Zoals reeds besproken en zichtbaar in de figuur, liggen de persoonskenmerken van de grote meerderheid van de notoire overlastgevers gecentreerd rond het nulpunt. Op het eerste gezicht lijken deze kenmerken volledig in lijn te zijn met de meerderheidspercentages zoals is weergegeven in tabel 3 (zie § 4.1.1). Echter, uit figuur 6 kan worden afgeleid dat ook de categorieën  $5 \text{ km} \leq 43 \text{ km}$  en geboortecontinenten Amerika en Azië in hetzelfde cluster voorkomen, terwijl een duidelijke minderheid van de notoire overlastgevers tot deze categorieën behoort. Desondanks zijn deze kenmerken aanwezig in het cluster, vermoedelijk om de reden dat ze relatief beter associëren met de kenmerken uit dit cluster dan met de kenmerken uit andere clusters. Met andere woorden; wanneer een notoire zwartrijder, verboddrager- of overtreder minstens één van deze kenmerken bezat op het moment van staande houding, dan was het in de meeste gevallen een man van onder de 50 jaar met een vaste woovp.

#### Cluster 2: Vrouwen en vijftigplussers

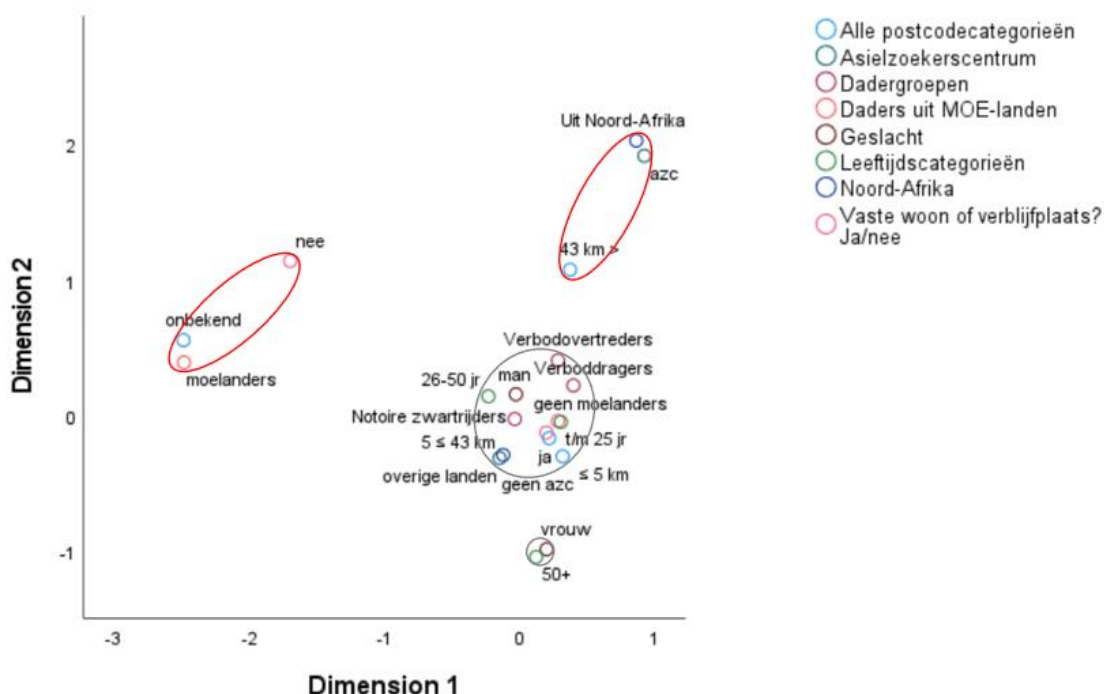
Met het oog op het tweede cluster in figuur 6 kan worden opgemerkt dat er binnen de cirkel slechts twee categorieën voorkomen: vrouw en vijftigplus. Het vermoeden bestaat dat deze categorieën alleen goed met elkaar samenhangen en niet met andere categorieën lijken te associëren, omdat de notoire overlastgever van het vrouwelijke geslacht binnen deze dataset gemiddeld genomen weinig specifieke persoonskenmerken bezit, behalve dat ze over het algemeen boven de vijftig jaar is.

### Cluster 3 en 4: personen geboren in MOE-landen en asielzoekers

Met betrekking tot de laatste twee clusters, valt uit figuur 6 op te maken dat het in cluster 3 om notoire overlastgevers gaan die geboren zijn op het Europese continent, exclusief Nederland, waarvan de woonsituatie onduidelijk is. In cluster 4 gaat het om notoire overlastgevers die vaak in een azc lijken te verblijven en geboren zijn op het Afrikaanse continent. Bovendien is deze groep vaak woonachtig buiten de 43 km radius. Net als de categorieën "vrouw" en "vijftigplus" lijken ook de categorieën binnen deze clusters weinig te associëren met de typerende kenmerken die bij de dadergroepen passen.

Op grond van de bevindingen, lijkt het erop dat het in deze casussen om migrantengroepen gaat die, hoewel ze een minderheid vormen binnen de totale notoire overlastgeversgroep, groot genoeg zijn om als afzonderlijke clusters in de analyse te worden opgenomen. Wanneer er specifieke coderingen worden toegepast die overeenkomen met bevindingen uit eerdere onderzoeken, dan blijkt dat het in het bijzonder om personen gaat die geboren zijn in MOE-landen<sup>6</sup> en Noord-Afrikaanse landen, zoals in figuur 7 te zien is. Op basis van deze bevindingen kan er gesuggereerd worden dat deze dadertypen waarschijnlijk voornamelijk bestaan uit Oost-Europese arbeidsmigranten en (uitgeprocedeerde) asielzoekers.

**Figuur 7.** MCA model met specifieke coderingen (N=1103). Totale fitwaarde: 0,500



<sup>6</sup> MOE-landen zijn Midden- en Oost-Europese landen die tegenwoordig deel uit maken van de Europese Unie maar voorheen tot het Oostblok behoorden. In dit onderzoek gaat het daarbij in het bijzonder om de landen Polen, Roemenië, Tsjechië, Bulgarije, Letland, Litouwen en Hongarije.

### 4.3 Chi-kwadraattoets en Fisher's Exact Test

Om na te gaan of de percentages uit tabel 4 van § 4.1.2 wel of niet op toeval berusten, is er tot slot in dit onderzoek gekeken naar de onderlinge verschillen tussen dadergroepen met betrekking tot criminele kenmerken. Deze verbanden zijn onderzocht door de dadergroepen en de verschillende antecedentenvariabelen tegenover elkaar te toetsen. Afhankelijk van de frequentieaantallen werd daarbij de significantie bepaald met een Chi-kwadraattoets ( $\chi^2$ ) of Fisher's Exact Test.

Uit de resultaten van de Fisher's Exact Test blijkt dat er een significant verband bestaat tussen de dadergroepen en de delicttypen vermogensdelicten ( $p < 0,05$ ) en overige delicten ( $p < 0,001$ ). De Chi-kwadraattoets toonde een significante relatie tussen de dadergroepen en het totaal aantal antecedenten ( $p < 0,01$ ). Dit wijst erop dat er duidelijk noemenswaardige verschillen bestaan tussen de drie dadergroepen als het gaat om het hebben van antecedenten op vermogensdelicten en overige delicten. Voor wat betreft vermogensdelicten zou bijvoorbeeld op basis van deze resultaten en de percentages uit tabel 4 (§ 4.1.1) gesteld kunnen worden dat met name de verbodsdragers- en overtreders regelmatig betrokken zijn geweest bij criminele activiteiten die verband houden met dit type delict. Ten aanzien van de antecedentencijfers op overige delicten zou uit de gegevens kunnen worden opgemerkt dat de verbodovertreders bij uitstek het meest af van de andere dadergroepen afwijken. Wat betreft het significante verband tussen het hebben van antecedenten in het algemeen en de drie dadergroepen, blijken de verschillen tussen de dadergroepen minder op te vallen; in alle dadergroepen heeft een meerderheid van de individuen immers antecedenten op deze variabele. Desondanks blijkt uit de Chi-kwadraattoets dat de verschillen tussen de hoeveelheid antecedenten wel noemenswaardig groot genoeg zijn voor het vinden van een statistisch verband. Het lijkt daarbij dat voornamelijk de verbodsdragers- en overtreders hoog scoren op het totaal aantal antecedenten, hetgeen de eerdergenoemde bevinding bevestigt dat mensen met een reisverbod relatief vaker antecedenten op hun naam hebben staan dan notoire zwaartrijders.

## Hoofdstuk 5: Conclusie en Discussie

In deze studie is onderzoek verricht naar personen die verantwoordelijk zijn voor de meeste overlast in het openbaar vervoer, met name binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland. Deze individuen kunnen in de context van sociale veiligheid ook wel worden aangeduid als een groep notoire overlastgevers. Binnen dit onderzoek is deze groep onderverdeeld in vier subgroepen, op volgorde van de ernst van de gedraging. Het gaat hierbij specifiek om personen die frequent zonder een geldig vervoersbewijs reizen (notoire zwartrijders), personen die dreigen met geweld of geweld plegen (geweldplegers) en personen die een reis- of stationsverbod opgelegd hebben gekregen (verboddragers) en/of hebben overtreden (verbodoovertreders). Met een totale onderzoeksgroep van 1103 notoire overlastgevers, is getracht de achtergrondkenmerken van deze dadergroepen vanuit een probleemgerichte benadering te analyseren, evenals de mogelijke motieven die ten grondslag liggen aan de incidenten die zich voordoen in en rondom treinen. Met behulp van een integratie van literatuuronderzoek en onderzochte data afkomstig vanuit Arriva, van de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland en vanuit de Politie kan er een antwoord worden gegeven op vier deelvragen. Deze deelvragen behoren tot de onderzoeksvraag: *"In hoeverre kunnen er kenmerkende typen worden opgesteld van verschillende dadergroepen in het openbaar vervoer in de periode van 2020 t/m 2021 binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland?"*. In paragraaf 5.1 zullen de conclusies op volgorde van de gestelde deelvragen in § 1.3 uiteen worden gezet. Vervolgens zullen deze conclusies worden bediscussieerd in het licht van eerdere onderzoeken. In paragraaf 5.2 worden de beperkingen en kwaliteiten van het onderzoek in het algemeen behandeld, gevolgd door een aantal aanbevelingen in de laatste subparagraaf.

### 5.1.1 Motieven

Bij het uitvoeren van het literatuuronderzoek zijn verschillende theoretische perspectieven geanalyseerd die de motieven achter de incidenten in en rondom de trein kunnen verklaren. Allereerst kan de basis van de motieven om zwart te rijden worden teruggevoerd naar het (beperkte) rationele keuzemodel, waarin wordt verondersteld dat daders eerst een kosten-batenafweging maken, voordat ze een strafbaar feit zullen plegen. Zij nemen hierdoor verschillende factoren in overweging, zoals de geschatte kans om gepakt te worden, de perceptie van de mate van toezicht en de hoogte van de boete, tegenover de hoeveelheid geld die ze daarmee kunnen besparen. In het geval van zwartrijden is het motief dan ook voornamelijk gericht op het persoonlijke financiële voordeel dat kan worden behaald door de

kosten van een treinkaartje te omzeilen. Echter, in de praktijk blijkt dat het keuzeproces om zwart te rijden ook voor een deel toe te schrijven is aan situationele kenmerken zoals gelegenheid, het doelwit en de ruimte/omgeving (Cohen & Felson, 1979; Clarke, 1997).

Hoewel binnen de gelegenheidstheorieën ook rekening wordt gehouden met de mogelijke invloed van toezichthouders, blijkt in de praktijk dat meer toezicht niet altijd resulteert in minder zwartrijders in de trein. Sommige daders zullen ongeacht de hoeveelheid toezicht altijd blijven zwartrijden, zoals personen onder invloed van alcohol en/of drugs (Beke et al., 2005), personen die in tijdnood verkeren of personen met een onontbeerlijk economisch motief, omdat ze een voortdurend gebrek aan financiële middelen hebben. Deze laatste groep zwartrijders omvat een grote en diverse groep, bestaande uit bijvoorbeeld werklozen, mensen met een laag opleidingsniveau, risicojongeren en economisch gemarginaliseerde migranten (Barabino et al., 2015; Hamelink, 2007; Kromhout & van San, 2003). Als gevolg van een opeenstapeling van problemen heeft streng toezicht nauwelijks nog een afschrikkend effect op hen, omdat de financiële besparingen die met zwartrijden gepaard gaan altijd zwaarder zullen wegen dan de eventuele strafmaatregelen die hen zouden kunnen treffen. Het is voor deze mensen dan ook niet ongewoon om zich bij gelegenheid ook schuldig te maken aan andere vermogensdelicten (Ruback et al., 2018).

Waar de rationele keuze- en gelegenheidstheorieën een verklaring kunnen bieden voor de motieven achter zwartrijden, blijkt uit onderzoek dat de keuzeprocessen bij geweldsincidenten duidelijk minder aanwezig zijn (Van der Linden et al., 2004). Gebaseerd op de literatuurstudie kan worden gesteld dat eerder intuïtie en emotie een rol lijken te spelen bij gewelddadig gedrag (Bakker et al., 2010). Hieruit kan worden geconcludeerd dat er, in tegenstelling tot de keuze om wel of niet zwart te rijden, in de context van geweldsincidenten in de trein weinig concrete motieven kunnen worden aangemerkt.

### **5.1.2 De achtergrondkenmerken van de verschillende groepen daders**

Met behulp van beschrijvende statistieken is onderzocht in welke mate de verschillende achtergrondkenmerken voorkomen binnen de onderzoeksgroep. Om de resultaten in perspectief te kunnen plaatsen zullen deze statistieken, indien mogelijk, worden vergeleken met eerdere onderzoeken. In tabel 3 en 4 zijn de percentages opgenomen, die de verhoudingen weergeven per achtergrondkenmerk van de totale onderzoeksgroep, inclusief drie dadergroepen. Deze dadergroepen zijn eerder in § 1.4 geïdentificeerd binnen de groep notoire overlastgevers en bestaan uit notoire zwartrijders (N=995), verboddragers (N=79) en verbodsovertreders (N=29).

Omdat deze laatste groep uit 29 personen bestaat, is het van belang dat de percentages die bij deze groep horen met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

### Persoonskenmerken

Uit de resultaten blijkt dat de percentages tussen de verschillende dadergroepen voor wat betreft persoonskenmerken over het algemeen sterk overeenkomen en daarmee in lijn liggen met de verhoudingen binnen de totale onderzoeksgroep. Op basis van de percentages uit tabel 3 kan er daarom geconcludeerd worden dat de meerderheid van zowel de notoire zwartrijders als de verbodsdragers- en overtreders in Nederland geboren is (54,3%), van het mannelijke geslacht is (86,6%), een vaste woon- of verblijfplaats heeft (89,8%) in de buurt van een station (66,8%) (niet zijnde een azc) en tot de volwassenengroep behoort van 26 t/m 50 jaar oud (54,5%).

Het gegeven dat deze kenmerken typerend zijn voor de algehele groep notoire overlastgevers lijkt goed aan te sluiten bij resultaten uit eerdere (beschikbare) onderzoeken. Zo blijkt uit de resultaten dat een overwegende meerderheid man is, hetgeen in lijn is met de bevindingen die onder meer in de studies van Buccioli et al. (2013) en Barabino et al. (2015) zijn gerapporteerd (§ 2.2). Een mogelijke verklaring voor een ondervertegenwoordiging van vrouwen in de groep notoire overlastgevers zou kunnen liggen in het verschil in naleving van (sociaal-culturele) regels tussen mannen en vrouwen. Zo lijken mannen zich over het algemeen minder aan gedragsnormen te conformeren dan vrouwen, hetgeen in de praktijk vaak resulteert in een hoger voorkomen van deviant gedrag onder mannen; zo ook bij overtredingen in het OV.

Met betrekking tot geboortelandgegevens valt op dat in alle drie de dadergroepen meer dan de helft van de onderzoeksgroep in Nederland geboren is, maar ook een kleiner percentage geboren is in Afrika of in een ander land op het Europese continent. Deze bevinding komt overeen met het onderzoek van Kromhout en van San (2003), waarin wordt gesteld dat notoir zwartrijden ook in zekere mate wordt waargenomen binnen bepaalde migrantengroepen. Een mogelijke verklaring voor dit resultaat zou kunnen liggen in de eerdere veronderstelling dat bepaalde migrantengroepen een achtergestelde positie hebben in de samenleving (Leerkes, 2007). Als gevolg hiervan kunnen zij moeite hebben om financieel rond te komen, waardoor ze mogelijk eerder geneigd zijn om zich tot crimineel gedrag te wenden om aan hun financiële behoeften te voldoen. Een andere verklaring zou gevonden kunnen worden in culturele verschillen en communicatiebarrières, zoals taalproblemen. Deze factoren zouden er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat migranten minder bekend zijn met de specifieke regels en voorschriften van het OV, hetgeen (onbedoeld) zwartrijden tot gevolg kan hebben.

Verder blijkt uit het resultatenhoofdstuk dat naast de volwassenengroep van 26 t/m 50 jaar, ook de jongeren tot en met 25 jaar met ongeveer veertig procent een saillant deel vormen binnen de onderzoeksgroep. Dat beide groepen in grote mate voorkomen, heeft mogelijk enerzijds te maken met het gegeven dat ze in de data-analyse als brede leeftijdscategorieën zijn opgenomen in de dataset. Anderzijds hebben mensen ouder dan 50 vaak meer financiële vrijheid en een hoger verantwoordelijkheidsgevoel, waardoor zij zich mogelijk eerder aan de regels zullen houden; bijvoorbeeld door het kopen van een treinkaartje.

Tot slot is in dit onderzoek naar voren gekomen dat de gemiddelde leeftijd van de onderzoeksgroep slechts één honderdste onder de 30 jaar te liggen, waarmee gesteld kan worden dat deze vrijwel in de buurt ligt van het leeftijdsgemiddelde van 32 jaar, dat in de studie van Beke Advies- en onderzoeksgroep (2004) naar voren kwam (§ 2.2).

### Criminele kenmerken

Met betrekking tot criminele kenmerken is uit de resultaten gebleken dat de verschillen in de procentuele verhoudingen tussen de drie dadergroepen vergeleken met de persoonskenmerken duidelijk groter zijn. Zo kan in de eerste plaats uit tabel 4 worden afgeleid dat zowel verboddragers als verbodovertreeders op vrijwel alle delicttypen een hoger percentage antecedenten hebben dan notoire zwartrijders, met uitzondering van zedendelicten en verkeersdelicten. Het is daarbij in het bijzonder opmerkelijk dat een meerderheid van de verboddragers (62,1%) en verbodovertreeders (62%) antecedenten heeft op het gebied van vermogensdelicten, terwijl dit bij de notoire zwartrijders juist een minderheid is (41,9%). Dit bevestigt de bevinding van Ruback et al. (2018), die aantoonde dat personen met veel openstaande boetes, zoals mensen met een reisverbod in dit geval, vaak betrokken zijn bij vermogensdelicten. Een groot deel van de personen met een reisverbod lijkt dus niet alleen problematisch gedrag in het OV te vertonen, maar is ook regelmatig betrokken geweest bij criminele activiteiten die primair gericht zijn op het behalen van financieel gewin, mogelijk om aan hun eigen financiële behoeften te kunnen voldoen.

Voor wat betreft de resterende delicttypen blijkt uit het resultatenhoofdstuk dat specifiek verbodovertreeders niet alleen binnen het OV de zwaarste overtredingen hebben begaan, maar zich vermoedelijk ook daarbuiten overwegend schuldig maken aan zware criminaliteit. Dit is onder meer zichtbaar in de procentuele verdelingen van de dadergroepen over de categorieën van opium- en wapendelicten. Bij het delicttype "overige delicten" blijkt dat een duidelijke meerderheid van de verbodovertreeders verdenkingen heeft (65,5%), hetgeen aanzienlijk van de groep notoire zwartrijders (30,1%) en verboddragers (39,2%) afwijkt. Het lijkt er dus op dat

een groot deel van de verboddragers zich ook veelvuldig schuldig heeft gemaakt aan andere criminele gedragingen buiten het OV, zoals belediging of vernieling.

Ten slotte tonen de resultaten in tabel 4 dat bij het onderzoek naar het ‘totaal aantal antecedenten’, ongeveer 60% van de notoire overlastgeversgroep één of meerdere antecedenten heeft. Hierdoor kan worden verondersteld dat een groot deel van deze groep vermoedelijk zowel overlast heeft veroorzaakt in de openbare ruimte als in het openbaar vervoer. Vergeleken met notoire zwartrijders hebben verboddragers- en overtreiders beduidend meer criminele antecedenten, waardoor geconcludeerd kan worden dat mensen met een reisverbod in de afgelopen vijf jaar relatief vaker verdachte zijn geweest van verschillende strafbare feiten dan notoire zwartrijders. Of deze kenmerken zodanig onderscheidend zijn dat ze op grond daarvan meerdere daderprofielen vormen, zal worden besproken in § 5.1.4.

### **5.1.3 Het reisgedrag van verboddragers- en overtreiders**

In deze paragraaf worden de bevindingen met betrekking tot de verboddragers- en overtreiders verder uitgelicht en wordt besproken in hoeverre het opleggen van een reisverbod invloed zou kunnen hebben op het reisgedrag van mensen. Zoals uit tabel 3 kan worden afgeleid, blijkt een duidelijke meerderheid van elke dadergroep binnen een straal van vijf kilometer van ten minste één van de treinstations van Achterhoek-Rivierenland te wonen. Opvallend daarbij is dat slechts een klein deel van de verboddragers- en overtreiders die (mogelijk) buiten de vijf kilometer straal wonen, in mindere mate voorkomen in de dataset. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat deze personen, vanwege de grotere afstand, waarschijnlijk vaker gebruikmaken van treinen die buiten het voor hun verboden traject vallen. Dit betekent dat de kans op betrapping voor deze groep kleiner is, waardoor ze mogelijk ook ondervertegenwoordigd zijn in de dataset. Voor de verboddragers- en overtreiders die wel binnen een straal van vijf kilometer van een station wonen, betekent het reisverbod dat er vrijwel geen mogelijkheid is om vanuit de woonplaats met een Arriva-trein te reizen. Hierdoor zijn zij genoodzaakt om uit te wijken naar alternatief vervoer, zoals de bus, auto of motorfiets, indien ze lange afstanden moeten afleggen.

Of de meeste personen vanaf het moment dat ze een reisverbod krijgen in de praktijk de keuze maken om uit te wijken naar alternatieve vervoersmiddelen, is op grond van de beschikbare persoons- en antecedentengegevens moeilijk te constateren. Wat wel kan worden vastgesteld, is dat niet veel personen met een reisverbod geregistreerd staan als verbodsovertreder, zoals in figuur 1 te zien is § 4.1.1. Van deze groep heeft het substantiële merendeel het reisverbod vermoedelijk slechts één keer overtreden, hoewel nooit met zekerheid vast te stellen is of dit bij één overtreding is gebleven. Bij minder dan een kwart van de groep

verbodovertreeders is bekend dat ze het reisverbod wel meer dan één keer hebben overtreden. Ondanks dat de beschikbare gegevens geen precieze meting van het effect van het reisverbod kunnen aantonen, lijkt de procentuele verdeling onder de overtreders er wel op te wijzen dat het hebben van een reisverbod van enig invloed is op het reisgedrag van mensen. Vervolgonderzoek zou dit moeten uitwijzen.

#### **5.1.4 De onderlinge verschillen tussen de typen daders**

Voor het beantwoorden van de algehele onderzoeksvraag, die tevens de deelvraag over de onderlinge verschillen tussen de typen daders beantwoordt, zijn meerdere analysetechnieken toegepast op de drie dadergroepen. Deze analyses zijn uitgevoerd met behulp van beschrijvende statistiek, de exploratieve schaaltechniek multiple correspondentieanalyse (MCA) en als laatste een Chi-kwadraattoets ( $\chi^2$ ) of Fisher's Exact Test.

Uit tabel 3 (§ 4.1.1) en de eerdere bespreking van de achtergrondkenmerken in dit hoofdstuk (§ 5.1.2) is gebleken dat er enige, zij het beperkte, verschillen lijken te bestaan tussen notoire zwartrijders, verboddragers en verbodovertreeders voor wat betreft persoonskenmerken. Ook uit een nadere analyse van de MCA-resultaten blijkt dat deze persoonskenmerken tussen de dadergroepen in grote mate overeenkomen en maar in beperkte mate onderscheidend zijn (§ 4.2.2). Hiermee kan geconcludeerd worden dat het overgrote deel van de notoire overlastgevers dezelfde persoonskenmerken deelt en dat de drie dadergroepen weinig onderscheidend zijn wat betreft deze kenmerken. Wel blijkt uit de MCA-analyses dat er nog drie andere groepen te onderscheiden zijn binnen de dataset, namelijk vrouwen en personen van 50 jaar en ouder, MOE-landers en asielzoekers. Het gegeven dat deze laatste twee groepen ook in zekere mate deel uitmaken van de groep notoire overlastgevers, is in overeenstemming met de bevindingen die eerder in dit onderzoek zijn genoemd (Achbari & Leerkes, 2018; Boom et al., 2008; Engbersen & van der Leun, 2001; Kox, 2009).

Wanneer er wordt gekeken naar de onderlinge verhoudingen tussen dadergroepen aangaande criminele kenmerken, worden de verschillen tussen de groepen duidelijker zichtbaar, met name in relatie tot vermogensdelicten en overige delicten. Uit de Chi-kwadraattoets ( $\chi^2$ ) en Fisher's Exact Test zijn noemenswaardige verschillen naar voren gekomen tussen de dadergroepen en de delicttypen voor wat betreft vermogensdelicten, overige delicten en totaal aantal antecedenten, waardoor geconcludeerd kan worden dat de drie dadergroepen aanzienlijk van elkaar verschillen als het gaat om deze criminele kenmerken. Op basis van dit gegeven en eerdere bevindingen zou daarmee ook aannemelijk kunnen worden geacht dat de individuen die bekend staan als notoire overlastgevers in het OV, ook buiten deze

context vergelijkbaar problematisch gedrag vertonen of hebben vertoond. Echter, om concreet na te gaan in welke mate notoire overlastgevers zich daadwerkelijk buiten het OV om misdragen, is vervolgonderzoek nodig.

### **5.2.1 Beperkingen en kwaliteiten**

In deze studie is doormiddel van literatuuronderzoek en kwantitatieve onderzoeksmethoden beoogd een antwoord te geven op vier deelvragen. Om dit te kunnen bereiken is daarbij gebruik gemaakt van boete- en politieregistratiegegevens, die waardevolle inzichten bieden maar ook enkele methodologische beperkingen met zich meebrengen. Eén van deze beperkingen is dat de gegevens vanzelfsprekend alleen gevallen betreffen die de medewerkers van Arriva en de Politie hebben geregistreerd, waardoor maar een selectie van de totale populatie zwartrijders kan worden onderzocht. Om betrouwbare uitspraken te kunnen doen, is er daarom voor gekozen om in dit onderzoek de focus te leggen op overlastgevers die bij Arriva bekend zijn; de notoire overlastgevers. Binnen deze notoire overlastgeversgroep zijn uiteindelijk niet alle geïdentificeerde dadergroepen onderzocht, die aanvankelijk werden beoogd (§ 1.4). Zo konden geweldplegers, vanwege het lage aantal, uiteindelijk niet worden opgenomen in de statistische analyse, waardoor ze in dit onderzoek buiten beschouwing zijn gelaten. Dit komt doordat meldingen van geweldsdelicten in het openbaar vervoer vaak direct worden doorgezet naar de politie, waardoor geweldplegers door vervoersbedrijven niet altijd (volledig) worden geregistreerd. Hierdoor was het aantal dadergroepen dat onderzocht kon worden beperkt, en is uiteindelijk gekozen om in totaal drie dadergroepen te onderzoeken: notoire zwartrijders, verboddragers en verbodovertreeders. Het is daarbij belangrijk op te merken dat de resultaten die bij deze dadergroepen naar voren zijn gekomen uitsluitend betrekking hebben op de notoire overlastgeverspopulatie binnen de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland. De resultaten kunnen daarmee niet volledig worden gegeneraliseerd naar de bredere populatie notoire overlastgevers in Nederland. De mate waarin bepaalde kenmerken voorkomen bij notoire overlastgevers hangt immers af van externe factoren die per regio in Nederland kunnen verschillen, zoals de geografische ligging van de stations (stedelijk of landelijk), de samenstelling van de reizigers en de aanwezigheid van bepaalde faciliteiten of voorzieningen. Voor vervolgonderzoek zou het dan ook interessant zijn om te na te gaan in hoeverre de samenstelling van de groep notoire overlastgevers wordt beïnvloed door de aanwezigheid van faciliteiten en voorzieningen in en rondom stations, zoals het aantal sociale huurwoningen of voedselbanken.

Een andere beperking waarmee moest worden omgegaan, was tijdens het identificeren

van zwartrijders die vermoedelijk in gezelschap met elkaar reisden (zie Appendix 1). Deze ‘zwartrijdersgroepen’ werden geïdentificeerd op grond van informatie uit processen-verbaal, zoals de tijd van registratie, de gegeven verklaringen en overeenkomende achternamen. Tijdens het coderen van deze groepen bleek echter al snel dat deze benadering mogelijk enige vertekende resultaten zou kunnen opleveren, omdat de betrouwbaarheid van bijvoorbeeld het registratiemoment in het proces-verbaal niet altijd gegarandeerd was. Dit maakt dat de verkregen resultaten met de nodige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd, hoewel ze naar verluidt redelijk overeen lijken te komen met wat er in de praktijk door stewards wordt waargenomen. Vervolgonderzoek zou echter moeten uitwijzen of deze resultaten daadwerkelijk in lijn zijn met de werkelijkheid.

Naast de methodologische beperkingen zijn er ook een aantal sterke punten te noemen. Zo bevatte de gebruikte dataset een behoorlijke hoeveelheid registraties, waardoor uiteindelijk ook een grote onderzoeksgroep van 1103 notoire overlastgevers kon worden geanalyseerd. Bovendien kan gesteld worden dat de totale fitwaarde in alle MCA-analyses als acceptabel beschouwd kon worden, hetgeen in combinatie met de grote onderzoeksgroep de betrouwbaarheid en de algehele kwaliteit van de modellen ten goede komt. Tot slot is er tot nu toe (zeer) weinig onderzoek verricht naar de prevalentie van criminele kenmerken onder notoire overlastgevers en de mate waarin notoire overlastgevers in de directe omgeving van treinstations in Nederland wonen. Hiermee is dit onderzoek uniek van aard en draagt het bij aan nieuwe inzichten met betrekking tot dit onderwerp.

### **5.2.2 Aanbevelingen**

Tot op heden is er in Nederland nog weinig wetenschappelijke aandacht besteed aan het verkrijgen van inzicht in individuen die zowel in het openbaar vervoer als vermoedelijk daarbuiten overlast veroorzaken. Dit is opmerkelijk, gezien het feit dat iedere reiziger die zich in de openbare ruimte begeeft in aanraking kan komen met deze personen. Het bevorderen van meer wetenschappelijk onderzoek naar notoire overlastgevers in het OV kan een waardevolle bijdrage leveren aan een dieper begrip en een betere identificatie van het probleem, hetgeen op zijn beurt de effectiviteit zal vergroten van mogelijke maatregelen die genomen zouden kunnen worden.

Een maatregel die reeds geruime tijd door vervoersbedrijven en veiligheidsinstanties wordt ingezet, betreft het opleggen van een reisverbod. Desalniettemin is er tot op heden weinig bekend over de effecten van dit verbod op het reisgedrag van verboddragers- en overtreders. Een propositie voor criminologisch vervolgonderzoek is daarom om door middel van

kwalitatief onderzoek na te gaan in welke mate personen met een reisverbod daadwerkelijk gehoor geven aan het verbod en welke factoren van invloed zijn op de naleving ervan. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden gerealiseerd door diepte-interviews te houden bij de eerstvolgende personen die een reisverbod ontvangen, waarbij eventueel ook een vragenlijst aan hen wordt voorgelegd. Door hun perspectieven en ervaringen te verzamelen, kan vervolgens onderzoek worden gedaan naar de motivaties, obstakels en gedragspatronen die van invloed zouden kunnen zijn op de naleving van het reisverbod.

Tenslotte kunnen op grond van het literatuuronderzoek en de data-analyse ook een aantal beleidsimplicaties worden gedaan die in de praktijk zouden kunnen worden toegepast. Deze beleidsimplicaties geven reizigers en OV-personeel uiteraard geen garantie voor een probleemloze treinrit, maar kunnen wel dragen als handreiking bij het verbeteren van de sociale veiligheid in de publieke ruimte. Uit dit onderzoek is gebleken dat ongeveer 60% van de groep notoire overlastgevers één of meerdere antecedenten heeft, hetgeen impliceert dat een aanzienlijk aantal mensen die als overlastgevers bij het OV geregistreerd staan, ook bij de politie bekend zijn. Een mogelijke aanbeveling is daarom om de voortdurende samenwerking tussen vervoersmaatschappijen, politie en overheid voort te zetten en waar mogelijk te bevorderen. Dit zal helpen om het kennisniveau over deze daders op peil te houden, hetgeen de aanpak van notoire overlastgevers ten goede komt. Een andere aanbeveling is om te investeren in en te innoveren op het gebied van preventieve maatregelen. Het inzetten van voorlichtingscampagnes die zowel reizigers als OV-personeel informeren over sociale veiligheidskwesties zou daarbij bijvoorbeeld kunnen helpen. Deze campagnes zouden zich specifiek kunnen richten op het vergroten van het bewustzijn omtrent veiligheid, het herkennen van verdacht gedrag, het rapporteren van incidenten en het bevorderen van een respectvolle en veilige omgeving.

## Referentielijst

- Abraham, M., Soomeren, P. van., & Dongen, L. van. (2017). *Verboden in te stappen: Evaluatie reisverbod openbaar vervoer*. Geraadpleegd via: [https://www.dsp-groep.nl/wp-content/uploads/Evaluatie\\_reisverbod\\_openbaar\\_vervoer\\_rapport\\_aug2017\\_DSP-groep.pdf](https://www.dsp-groep.nl/wp-content/uploads/Evaluatie_reisverbod_openbaar_vervoer_rapport_aug2017_DSP-groep.pdf)
- Abraham, M., Soomeren, P. van., & Dongen, L. van. (2018). *Een gezamenlijk systeem? Vervolgonderzoek naar een landelijk dataanalysesysteem voor openbaar vervoer en politie*. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-849171.pdf>
- Achbari, W., & Leerkes, A. (2018). *Van perceptie naar feit. Asielzoekers en buurtrriminaliteit*. WODC. Geraadpleegd via: [https://repository.wodc.nl/bitstream/handle/20.500.12832/194/Cahier\\_2017-16\\_2750\\_Volledige\\_tekst\\_v2\\_tcm28-299890.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://repository.wodc.nl/bitstream/handle/20.500.12832/194/Cahier_2017-16_2750_Volledige_tekst_v2_tcm28-299890.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
- Appelman, T., Kuppens, J., Ferwerda, H. & Ham, T. van. (2014). *Duurzaam Verbinden: Informatiegestuurd toezicht in het OV*. Arnhem: Bureau Beke.
- Bakker, I., Drost, L., Roeleveld, W., & Nap, E. J. (2010). *Wat hebben geweldplegers gemeen? : Een typologie van plegers van geweld tegen de publieke taak en van publiek geweld*. Verwey-Jonker Instituut. Geraadpleegd via: <https://kennisopenbaarbestuur.nl/media/225436/Wat-hebben-geweldplegers-gemeen.pdf>
- Bakker, P., Zwaneveld, P., Berveling, J., Korteweg J. A., & Visser, S. (2009). *Het belang van openbaar vervoer: De maatschappelijke effecten op een rij*. Centraal Planbureau en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Geraadpleegd via: <https://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/het-belang-van-openbaar-vervoer-de-maatschappelijke-effecten-op-een-rij.pdf>
- Barabino, B., Lai, C., & Olivo, A. (2020). Fare evasion in public transport systems: A review of the literature. *Public Transport*, 12(1), 27–88. <https://doi.org/10.1007/s12469-019-00225-w>
- Barabino, B., Salis, S., & Useli, B. (2015). What are the determinants in making people free riders in proof-of-payment transit systems? Evidence from Italy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 80, 184-196. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.07.017>
- Basekin, E. (2022, Februari 23). Vervoerders op volle sterkte ondanks uitval personeel. *NU.nl*. Geraadpleegd via: <https://www.nu.nl/economie/6185623/vervoerders-op-volle-sterkte-ondanks-uitval-personeel.html>
- Becker, G. S. (1968). *Crime and Punishment: An Economic Approach*. Chicago and London: University of Chicago Press.
- Beke Advies- en onderzoeksgroep. (2004). *Database problematische zwartrijders. Daderprofielen en criteria voor een aanpak*. Arnhem: Bureau Beke.
- Beke, B., Arts, N., & Giesberts, M. (2005). *Veelplegers geweld: Van typologie naar aanpak* (Ser. Crimireeks). Amsterdam: SWP. Geraadpleegd via: [https://www.bureaubeke.nl/doc/crimireeks/Veelplegers\\_geweld\\_Crimireeks.pdf](https://www.bureaubeke.nl/doc/crimireeks/Veelplegers_geweld_Crimireeks.pdf)
- Bijleveld, C. C. J. H., & Commandeur, J. J. F. (2017). *Multivariate analyse: Een inleiding voor criminologen en andere sociale wetenschappers* (4e, uitgebreide druk). Boom criminologie.

- Boom, J., Weltevrede, A., Rezai S., & Engbersen G. (2008). *Oost-Europeanen in Nederland. Een verkenning van de maatschappelijke positie van migranten uit Oost-Europa en voormalig Joegoslavië*. Rotterdam, Risbo, Erasmus Universiteit Rotterdam. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29407-81-b3.pdf>
- Boot, R., Schoonveld, R., & Dekkers, B. (2015). *Evaluatie Sociale Veiligheid: Studie naar effecten van beleid sociale veiligheid bus, tram, metro*. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-569569.pdf>
- Broekhuizen, J., Mehlbaum, S., & Kapel, M. van. (2017). *Vervolgevaluatie sociale veiligheid op en rond het spoor*. Utrecht, Verwey-Jonker Instituut. Geraadpleegd via: <https://repository.wodc.nl/handle/20.500.12832/2335>
- Buccioli, A., Landini, F., & Piovesan, M. (2013). Unethical behavior in the field: demographic characteristics and beliefs of the cheater. *Journal of Economic Behavior and Organization*, 93, 248–257. <https://doi.org/10.1016/j.jebo.2013.03.018>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2021a). *Statline: Mobiliteit; per persoon, persoonskenmerken, motieven en regio's*. Geraadpleegd via: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84713NED/table?dl=70D59>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2021b). *Statline: Verkeersdeelname en deelname openbaar vervoer; persoonskenmerken*. Geraadpleegd via: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84707NED/table?dl=70D5C>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2021c). *Statline: Verkeersdeelname en deelname openbaar vervoer; persoonskenmerken*. Geraadpleegd via: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84707NED/table?dl=70EE6>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2023). *In 2022 27 procent minder ingecheckt in openbaar vervoer dan voor corona*. Geraadpleegd via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2023/12/in-2022-27-procent-minder-ingecheckt-in-openbaar-vervoer-dan-voor-corona>
- Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid. (2016). *Actieprogramma sociale veiligheid in het openbaar vervoer*. Geraadpleegd via: [https://hetccv.nl/fileadmin/Bestanden/Onderwerpen/Geweld\\_in\\_het\\_openbaar\\_vervoer/integraal-actieprogramma-sociale-veiligheid.pdf](https://hetccv.nl/fileadmin/Bestanden/Onderwerpen/Geweld_in_het_openbaar_vervoer/integraal-actieprogramma-sociale-veiligheid.pdf)
- Clarke, R. (1997). *Situational crime prevention: successful case studies*. 2nd ed. Guilderland, New York: Harrow and Heston. Geraadpleegd via: [https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/scp2\\_intro\\_0\\_0.pdf](https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/scp2_intro_0_0.pdf)
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A Routine Activity approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588–608. <https://doi.org/10.2307/2094589>
- Cornish, D. B. & Clarke, R. V. (1986). *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending*. New York: Springer Verlag.
- Convenant sociale veiligheid openbaar vervoer Oost-Nederland. (2020). Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/publicaties/2020/07/01/8.-convenant-politieregion-en-openbaar-vervoerders/8.+Convenant+politieregion+en+openbaar+vervoerders.pdf>
- Cools, M., Fabbro, Y., & Bellemans, T. (2018). Identification of the determinants of fare evasion. *Case Studies on Transport Policy*, 6(3), 348–352. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2017.10.007>
- CROW. (2020). *Staat van het regionale openbaar vervoer 2019*. Geraadpleegd via: <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/staat-van-het-regionale-openbaar-vervoer-2019-een>

- CROW. (2021). *Staat van het regionale openbaar vervoer 2020*. Geraadpleegd via: <https://www.ovpro.nl/wp-content/uploads/2021/12/Staat-van-het-regionale-openbaar-vervoer-2020.pdf>
- CROW. (2022). *Staat van het regionale openbaar vervoer 2021*. Geraadpleegd via: <https://www.crow.nl/downloads/pdf/collectief-vervoer/staat-van-het-regionale-openbaar-vervoer-2021.aspx?ext=>.
- Currie, G., & Delbosc, A. (2017). An empirical model for the psychology of deliberate and unintentional fare evasion. *Transport Policy*, 54, 21–29. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.11.002>
- Delbosc, A., & Currie, G. (2016a). Four types of fare evasion: a qualitative study from Melbourne, Australia. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 43, 254–264. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.09.022>
- Delbosc, A., & Currie, G. (2016b). Cluster analysis of fare evasion behaviours in Melbourne, Australia. *Transport Policy*, 50, 29–36. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.05.015>
- DiPrete, T. A., & Eirich, G. M. (2006). Cumulative advantage as a mechanism for inequality: A review of theoretical and empirical developments. *Annual Review of Sociology*, 32, 271–297. <https://doi.org/10.1146/annurev.soc.32.061604.123127>
- Engbersen, G., & Leun, J. van. der. (2001). The social construction of illegality and criminality. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 9(1), 51–70. <https://doi.org/10.1023/A:1011259422222>
- Esyink Smeets, M., Os, P. van, Beijers, W. M. E. H., 't Hof, K. van., Kemp, J. J. van. der., & Versteegh, P. (2010). *Probleemgericht werken en de rol van criminaliteitsanalyse in 60 kleine stappen*.
- Hamelink, E. (2007). *Overlastgevende jeugdgroepen in de trein en op het station: Oorzaken en achtergronden* (Master's thesis, Hogeschool Utrecht).
- Hauber, A. R. (1980). Daily life and the law: discrepancies in behavior. *International Journal of Law and Psychiatry*, 3(2), 187–92. [https://doi.org/10.1016/0160-2527\(80\)90040-0](https://doi.org/10.1016/0160-2527(80)90040-0)
- Hays, W. L. (1988). *Statistics* (4th ed.). New York: Holt, Rinehart & Winston
- Herk, H. van., Schelbergen, F. J. C. M., Sikkels, D., & Verhallen, T. M. M. (1995). Positioneringstechnieken. *Tijdschrift voor Marketing*, 29(1), 1-15. Geraadpleegd via: <https://pure.uvt.nl/ws/portalfiles/portal/596566/101.pdf>
- Horizon Research Corporation. (2002). *Metropolitan Transit Authority: Fare Evasion Study*. Los Angeles, CA: Horizon Research Corporation. Geraadpleegd via: [http://libraryarchives.metro.net/DPGTL/studies/2002\\_horizon\\_fare\\_evasion\\_study.pdf](http://libraryarchives.metro.net/DPGTL/studies/2002_horizon_fare_evasion_study.pdf)
- I&O Research. (2020). *Stationsbelevingsmonitor 2019*. Geraadpleegd via: <https://nieuws.ns.nl/download/832100/stationsbelevingsmonitor2019.pdf>
- Ife, C. C., Davies, T., Murdoch, S. J., & Stringhini, G. (2019). Bridging Information Security and Environmental Criminology Research to Better Mitigate Cybercrime. arXiv preprint. <https://doi.org/10.48550/arXiv.1910.06380>
- Informatiemodel Nederlands Politie. (2022). *Geregistreerde misdrijven en aangiften; soort misdrijf, gemeente 2022*. Geraadpleegd via: <https://data.politie.nl/#/Politie/nl/dataset/47013NED/table?dl=772EA>
- Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G., & Verhoeven, M. (2019). *Indicator risico op vervoersarmoede: Inzicht op buurtniveau*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek. Geraadpleegd via: <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl2019-indicator-risico-op-vervoersarmoede-3824.pdf>

- Katteler, H. & Woldringh, C. (2000). *Sociale veiligheid in het openbaar vervoer: effectiviteit en uitvoerbaarheid van maatregelen*. Geraadpleegd via: [https://puc.overheid.nl/PUC/Handlers/DownloadDocument.ashx?identificer=PUC\\_6571\\_31&versienummer=1](https://puc.overheid.nl/PUC/Handlers/DownloadDocument.ashx?identificer=PUC_6571_31&versienummer=1)
- Kox, M. H. (2009). *Het leven gaat door. Een onderzoek naar de effecten van het illegalenbeleid op het leven van uitgeprocedeerde asielzoekers in Utrecht*. Stichting LOS. Geraadpleegd via: <https://www.stichtinglos.nl/sites/default/files/los/files/Het%20leven%20gaat%20door-def.pdf>
- Kromhout, M., & San, M. van. (2003). *Schimmige werelden : nieuwe etnische groepen en jeugdcriminaliteit*. WODC. Geraadpleegd via: [https://repository.wodc.nl/bitstream/handle/20.500.12832/1151/ob206-volledige-tekst\\_tcm28-66923.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://repository.wodc.nl/bitstream/handle/20.500.12832/1151/ob206-volledige-tekst_tcm28-66923.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
- Krabbenborg, L., & Uitbeijerse, G. C. M. (2023). *Beperkt Bereikbaar. Een kwalitatieve studie naar bereikbaarheidsarmoede*. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Geraadpleegd via: <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/05/09/beperkt-bereikbaar-een-kwalitatieve-studie-naar-bereikbaarheidsarmoede#>
- Leerkes, A. (2007). I am just trying to live my life: statusdilemma's en criminaliteit van illegale migranten met een asielachtergrond. *Migrantenstudies*, 23(3), 180–206. <https://repub.eur.nl/pub/23237>
- Leerkes, A. (2009). *Illegal residence and public safety in the Netherlands* (Dissertatie, Universiteit van Amsterdam). Amsterdam: Amsterdam University Press  
Geraadpleegd via: <https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/35322>
- Linden, J. van der., Knibbe, R. A., & Joosten, J. (2004). *Daders en slachtoffers aan het woord: een exploratief onderzoek naar uitgaansgeweld*. Universiteit Maastricht. Geraadpleegd via: <https://www.politieacademie.nl/kennisenonderzoek/kennis/mediatheek/PDF/36221.pdf>
- Loef, L., Heijke, M. & Dijk, B. van. (2010). *Typologie van plegers van geweldsdelicten*. Geraadpleegd via: <https://www.politieacademie.nl/kennisenonderzoek/kennis/mediatheek/pdf/80794.pdf>
- Meeste waardering voor station Klimmen-Ransdaal, minste lof voor Lage Zwaluwe. (2020, Februari 21). NOS. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2323930-meeste-waardering-voor-station-klimmen-ransdaal-minste-lof-voor-lage-zwaluwe>
- Merton, R. K. (1938). Social Structure and Anomie. *American Sociological Review*, 3, pp. 672-82. <https://doi.org/10.2307/2084686>
- Miller, J. (2013). Individual offending, routine activities, and activity settings: revisiting the routine activity theory of general deviance. *The Journal of Research in Crime and Delinquency*, 50(3), 390–390. <https://doi.org/10.1177/0022427811432641>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2020). *Landelijk convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020-2025*. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2020/07/09/bijlage-convenant-sociale-veiligheid-in-het-ov-2020-2025>
- NS meldt meer agressie tegen treinpersoneel, roept weer om meer bevoegdheden. (2023, Februari 17). NOS. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2464116-ns-meldt-meer-agressie-tegen-treinpersoneel-roept-weer-om-meer-bevoegdheden>
- Pardoel, K., & Veenma, K. (2003). *Handreiking cameratoezicht in en rond het openbaar vervoer*. Tilburg. Geraadpleegd via: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/handreiking-cameratoezicht-in-en-rond-het-openbaar>

- Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie [Parket CVOM]. (2015). *Leidraad voor het opleggen van reis- en verblijfsverboden door vervoersmaatschappijen in het openbaar vervoer*. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/publicaties/2020/07/01/9.-leidraad-reisverboden-ov/9.+Leidraad+reisverboden+OV.pdf>
- Piersma, T. W., Kros, M. & Beijersbergen, K. A. (2021). *Criminele carrières van daders van high impact crimes*. Den Haag: Ministerie van Justitie & Veiligheid, WODC. Geraadpleegd via: <https://repository.wodc.nl/handle/20.500.12832/3085>
- Rodrigues Rilo, A., de Oliveira Soares Tavares, A. M., dos Santos Freire, P. M., & Zêzere, J. L. (2022). Dealing with multisource information for estuarine flood risk appraisal in two western European coastal areas. *International Journal of Disaster Risk Science*, 13(2), 199–213. <https://doi.org/10.1007/s13753-022-00403-8>
- Rooij, A. E. van. (2017). *Orde in het semipublieke domein. Particuliere en publiek-private orderegulering in juridisch perspectief* (Dissertatie, Vrije Universiteit Amsterdam). Geraadpleegd via: <https://research.vu.nl/ws/portalfiles/portal/42588442/complete+dissertation.pdf>
- Ruback, R. B., Knoth, L. K., Gladfelter, A. S., & Lantz, B. (2018). Restitution payment and recidivism: An experimental analysis. *Criminology & Public Policy*, 17(4), 789-813. <https://doi.org/10.1111/1745-9133.12401>
- Salis, S., Barabino, B. & Useli, B. (2017). Segmenting fare evader groups by factor and cluster analysis. *WIT Transactions on The Built Environment*, 176, 503-515. <https://doi.org/10.2495/UT170431>
- Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer. (2009). *Naar een veiliger openbaar vervoer voor werknemers: Een maatregelenpakket van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer*. Den Haag: Beleids- en Stuurgroep Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-39479.pdf>
- Tweede Kamer. (2018, 5 juli). *Update voortgangsrapportage integraal actieprogramma sociale veiligheid*. Geraadpleegd via: <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=64cdffa8-c7fc-4ea4-b441-a4c2f427b113&title=Update%20Voortgangsrapportage%20integraal%20Actieprogramma%20Sociale%20Veiligheid.pdf>
- Weerman, F. M. (2007). Juvenile offending. *Crime and Justice*, 35(1), 261–318. <https://doi.org/10.1086/501510>
- Weijnen, M., & Idenburg, A. (Red.) (2018). *Sturen op sociale waarde van infrastructuur*. Den Haag: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Geraadpleegd via: [https://www.wrr.nl/binaries/wrr/documenten/publicaties/2018/09/19/sturen-op-sociale-waarde-van-infrastructuur/Sturen+op+sociale+waarde+van+infrastructuur\\_WEB.pdf](https://www.wrr.nl/binaries/wrr/documenten/publicaties/2018/09/19/sturen-op-sociale-waarde-van-infrastructuur/Sturen+op+sociale+waarde+van+infrastructuur_WEB.pdf)
- Wijk, A. P. van., Dickie, S., & Esseveldt, J. van. (2019). *Niet meer doen!: Een onderzoek naar de indigo-afdoeing* (Ser. Politiekunde, 101). Politie & Wetenschap. Arnhem: Bureau Beke. Geraadpleegd via: <https://bureaubeke.nl/wp-content/uploads/2019/11/PK101.pdf>
- Wijk, A. van., Ham, T. van., Jager, D., & Bruinsma, M. (2016). *Daders op het spoor: Een analyse van geweldplegers en geweldsincidenten tegen NS-personeel*. Arnhem: Bureau Beke. Geraadpleegd via: <https://docplayer.nl/34245240-Daders-op-het-spoor-een-analyse-van-geweldplegers-en-geweldsincidenten-tegen-ns-personeel.html>

Winter, H. B., Buissink, G. W., Struiksma, N., Steur, W., & Oostveen, N. van. (2005). *Hoe zetten we ze 't betaald? Onderzoek naar de sanctionering van zwartrijden na invoering van ET/BTS*. Groningen: Pro Facto. Geraadpleegd via:  
[https://repository.wodc.nl/bitstream/handle/20.500.12832/1505/1201-volledige-tekst\\_tcm28-8229.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://repository.wodc.nl/bitstream/handle/20.500.12832/1505/1201-volledige-tekst_tcm28-8229.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

## Appendix 1

In deze bijlage zullen cijfermatige inzichten besproken worden die op grond van de 6082 processen-verbaal verkregen zijn (§ 3.3). De inzichten zullen daarbij betrekking hebben op de bij Arriva bekende reizigers die in de periode van 2020 t/m 2021 in de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland hebben zwartgereden. Het gaat daarbij alleen om gevallen die de stewards van Arriva hebben kunnen registreren, hetgeen betekent dat ze slechts tot een klein deel van het totale geheel behoren. Dit maakt dat er aan deze gegevens geen al te absolute waarde gehecht dient te worden. Evenals bij de Politie kennen vervoersbedrijven namelijk een omvangrijk dark number<sup>7</sup>, waardoor moeilijk voorspeld kan worden in hoeverre deze cijfers iets zeggen over de gehele populatie zwartrijders binnen de treinconcessie. Hiervoor is vervolgonderzoek nodig.

### Baanvakken

Op het moment dat BOA controleurs in de trein besluiten een boete of een reisverbod op te leggen aan (notoire) zwartrijders, is het van belang dat er bij de afhandeling de juiste gegevens worden genoteerd. Daarbij wordt onder meer geregistreerd op welk baanvak de reiziger staande is gehouden. Dit is het spoorweggedeelte tussen twee stations waar de treinen beide richtingen rijden. Van Rivierenland naar de Achterhoek begint het treinverkeer van Arriva bij het baanvak Tiel – Kesteren en kunnen ze niet meer verder dan het baanvak Apeldoorn de Maten – Apeldoorn. Op de terugweg keert de richting om, hetgeen betekent dat de treinen bij baanvak Kesteren – Tiel eindigen. Alles bij elkaar genomen kent de treinconcessie Achterhoek-Rivierenland daarmee 56 baanvakken; 28 heen en terug.

Gebaseerd op de verkregen boetegegevens kan worden nagegaan op welke baanvakken binnen de treinconcessie de meeste processen-verbaal zijn opgemaakt in de periode van 2020 t/m 2021. Zoals in tabel 1 te zien is, worden alle stations zowel in de rij als de kolom op volgorde van Tiel naar Apeldoorn weergegeven. Wanneer een station een baanvak vormt met een ander station, wordt dit in de tabel aangegeven met een wit vlak. De grijze vlakken daaromheen zijn daarmee officieel geen baanvakken, maar kunnen als trajecten worden aangeduid. Bekende trajecten die vaak in de processen-verbaal worden genoemd zijn Zutphen – Apeldoorn en Arnhem Centraal – Zevenaar.

Kijkend naar de hoeveelheid uvb's per baanvak, dan kan uit tabel 1 worden opgemerkt

---

<sup>7</sup> Binnen de criminologie refereert het dark number naar de grote hoeveelheid niet-geregistreerde criminaliteit, waar veiligheidsinstanties doorgaans maar weinig zicht op hebben.

dat de stewards van Arriva de meeste zwartrijders hebben aangetroffen tussen station Westervoort en Arnhem Velperpoort (315 uvb's), gevolgd door Arnhem Velperpoort – Westervoort (303 uvb's), Gaanderen – Doetinchem (270 uvb's) en Doetinchem - Gaanderen (254 uvb's). Op het baanvak Kesteren - Opheusden werden de minste zwartrijders staande gehouden (3 uvb's).

**Tabel 1.** Frequentieverdeling van zwartrijders per baanvak (N=6082)

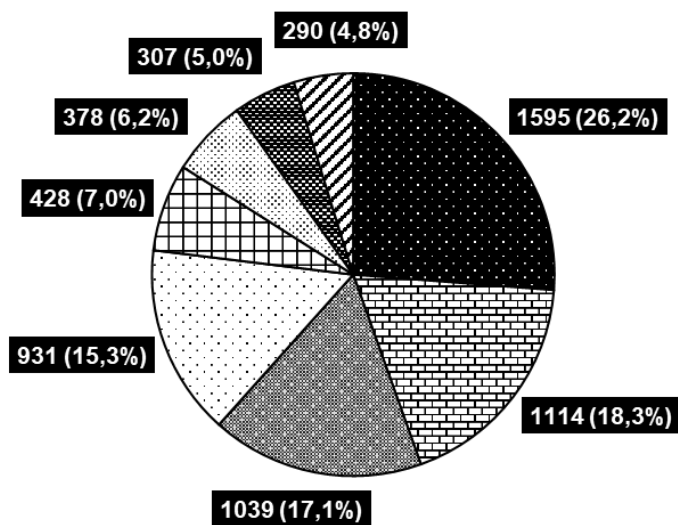
| Tabel 1: Frequentieverdeling van zwartjagers per plaats (1760-1800) |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          |        |     |
|---------------------------------------------------------------------|--------|------|----------|-----------|------------------|----------------|------|-----------------|--------------------|-------------|--------|----------|-------|------|--------------------|------------|-----------|---------|------------|--------|-------------|------------------|-----------------------|--------|--------|---------|-------------|------------|--------------------|-----------|----------|--------|-----|
| Van ↓                                                               | Naar → | Tiel | Kesteren | Opheusden | Hemmen-Dodewaard | Zetten-Andelst | Elst | Arnhem Centraal | Arnhem Velperpoort | Westervoort | Duiven | Zevenaar | Didam | Wehl | Doetinchem De Huet | Doetinchem | Gaanderen | Terborg | Varsseveld | Aalten | Winterswijk | Winterswijk West | Lichtenvoorde Groenlo | Ruurlo | Vorden | Zutphen | Voorst Empe | Klarenbeek | Apeldoorn de Maten | Apeldoorn | Onbekend | Totaal |     |
| Tiel                                                                |        | 141  |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 141    |     |
| Kesteren                                                            |        | 190  | 3        |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 193    |     |
| Opheusden                                                           |        |      | 14       | 7         | 1                | 1              |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 23     |     |
| Hemmen-Dodewaard                                                    |        |      |          | 7         | 66               |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 73     |     |
| Zetten-Andelst                                                      |        |      |          | 1         | 24               | 1              | 203  |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 229    |     |
| Elst                                                                |        |      |          |           | 1                | 176            |      | 19              |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 196    |     |
| Arnhem Centraal                                                     |        |      |          |           |                  |                | 39   | 1               | 51                 | 1           |        | 75       |       |      |                    | 1          |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 168    |     |
| Arnhem Velperpoort                                                  |        |      |          |           |                  |                |      | 87              | 3                  | 303         | 2      | 1        |       |      |                    |            |           |         |            |        |             | 1                |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 397    |     |
| Westervoort                                                         |        |      |          |           |                  |                |      | 1               | 315                | 1           | 128    |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 445    |     |
| Duiven                                                              |        |      |          |           |                  |                |      |                 | 4                  | 169         | 2      | 132      |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 307    |     |
| Zevenaar                                                            |        |      |          |           |                  |                |      | 22              | 2                  | 1           | 152    | 1        | 235   | 1    |                    | 1          |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 415    |     |
| Didam                                                               |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             | 80     |          | 93    |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 173    |     |
| Wehl                                                                |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             | 2      | 94       |       | 92   |                    |            |           | 1       |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 189    |     |
| Doetinchem De Huet                                                  |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       | 45   |                    | 232        |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 277    |     |
| Doetinchem                                                          |        |      |          |           |                  |                |      | 1               |                    |             |        |          |       | 1    | 168                |            | 254       | 2       | 1          |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 427    |     |
| Gaanderen                                                           |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    | 270        | 1         | 39      | 1          |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 311    |     |
| Terborg                                                             |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            | 43        |         | 67         |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 110    |     |
| Varsseveld                                                          |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           | 57      | 1          | 68     |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 126    |     |
| Aalten                                                              |        |      |          |           |                  |                |      | 1               |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            | 110    | 1           | 155              |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 267    |     |
| Winterswijk                                                         |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        | 234         | 1                | 48                    |        |        |         |             |            |                    |           |          | 283    |     |
| Winterswijk West                                                    |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             | 8                |                       | 65     |        |         |             |            |                    |           |          | 73     |     |
| Lichtenvoorde Groenlo                                               |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  | 28                    |        | 46     |         |             |            |                    |           |          | 74     |     |
| Ruurlo                                                              |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       | 41     |        | 63      |             |            |                    |           |          | 104    |     |
| Vorden                                                              |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        | 1      | 26      |             | 181        |                    |           |          | 208    |     |
| Zutphen                                                             |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        | 201     | 1           | 208        |                    |           |          | 46     | 456 |
| Voorst Empe                                                         |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         | 100         | 1          | 66                 |           |          | 167    |     |
| Klarenbeek                                                          |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             | 25         |                    | 30        |          | 55     |     |
| Apeldoorn de Maten                                                  |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            | 106                |           | 12       | 118    |     |
| Apeldoorn                                                           |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    | 48        |          | 75     |     |
| Onbekend                                                            |        |      |          |           |                  |                |      |                 |                    |             |        |          |       |      |                    |            |           |         |            |        |             |                  |                       |        |        |         |             |            |                    |           |          | 2      | 2   |
| Totaal                                                              |        | 190  | 155      | 11        | 32               | 244            | 243  | 132             | 375                | 475         | 284    | 291      | 329   | 140  | 260                | 504        | 298       | 99      | 180        | 303    | 165         | 76               | 107                   | 72     | 264    | 309     | 234         | 172        | 78                 | 58        | 2        | 6082   |     |

### Afgelegde verklaringen

Reizigers die door BOA controleurs worden betrappt op zwartrijden, krijgen de ruimte om ten overstaan van de verbalisant uit te leggen waarom ze de overtreding hebben begaan. In veel gevallen kan deze afgelegde verklaring bepalend zijn voor de beoordeling of de opgelegde boete passend en geboden is. Daarnaast zouden afgelegde verklaringen inzicht kunnen geven in de problemen of beperkingen die reizigers hebben ondervonden, waardoor ze geen geldig vervoersbewijs konden tonen. Omdat afgelegde verklaringen ook in processen-verbaal worden verwerkt, kan worden onderzocht in welke diversiteit en hoeveelheid deze zijn afgelegd in de treinen van Arriva. Echter, zowel verklaringen die feitelijk kloppen als verklaringen waarvan moeilijk te bepalen is of ze de waarheid vertellen staan geregistreerd. Hierdoor is het moeilijk vast te stellen in hoeverre deze gegevens de werkelijke omstandigheden van reizigers beschrijven.

Uit figuur 1 blijkt dat uit de afgelegde verklaringen die in de 6082 processen-verbaal zijn opgenomen, acht categorieën kunnen worden geïdentificeerd. Bovendien kan uit deze cirkeldiagram worden opgemaakt dat de meeste zwartrijders geen verklaring wilden afleggen (26,2%). Zwartrijders die verklaarde geen incheckhandeling uitgevoerd te hebben omdat ze het vergeten waren of omdat ze geen vervoersbewijs bij de hand hadden staan op de tweede plaats (18,3%). De derde grootste categorie betreft zwartrijders die aangaven te weinig geld te hebben voor het betalen van een vervoersbewijs (17,1%). De kleinste en laatste categorie bevat zwartrijders die aangaven geen of onvoldoende elektronisch geld (saldo) bij de hand te hebben toen ze met de trein gingen reizen (4,8%).

**Figuur 1.** Afgelegde verklaringen (N=6082)



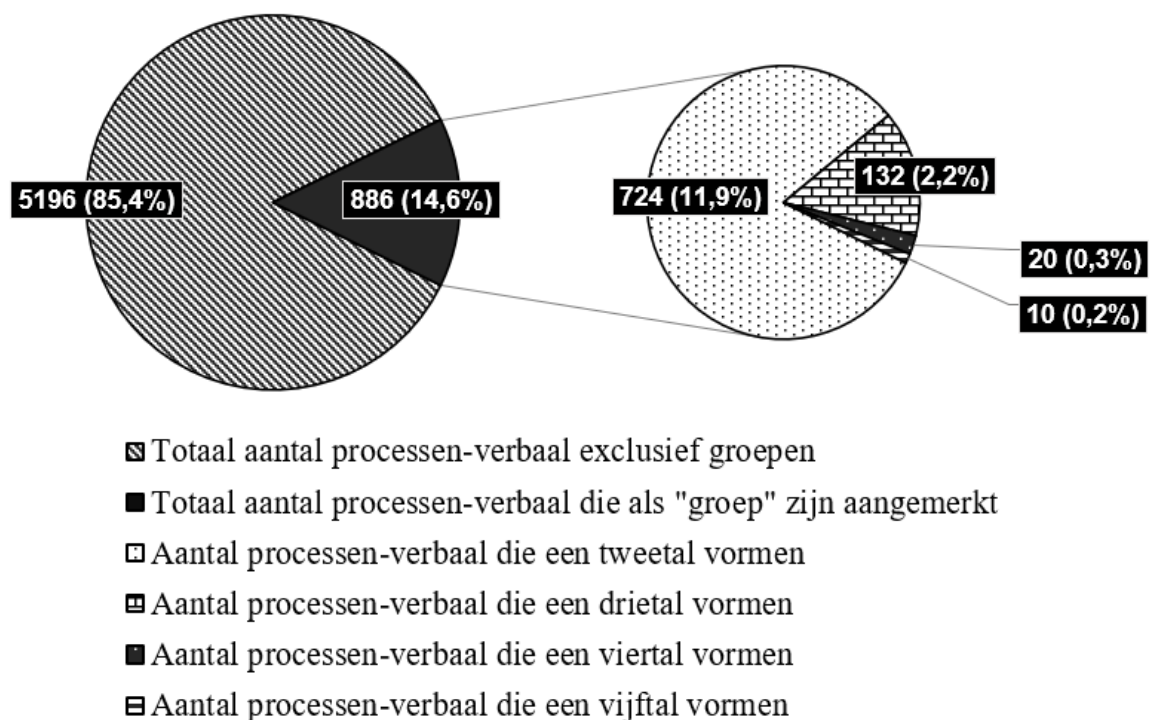
- Reiziger wilde geen verklaring afleggen / beriep zich op het zwijgrecht
- ▤ Reiziger vergat in te checken of had geen geldig vervoersbewijs bij de hand (bijv. verloren)
- ▥ Reiziger had te weinig geld voor het betalen van een vervoersbewijs of staat onder bewind
- ▧ Reiziger beweerde dat er iets is misgegaan bij het verkrijgen of gebruiken van het vervoersbewijs
- ▨ Reiziger had haast of kwam in tijdnood
- ▩ Overig (waaronder: familieomstandigheden, nietszeggende verklaringen en beledigingen)
- Reiziger begreep iets niet van het OV-systeem
- ▬ Reiziger had alleen contant geld op zak / te weinig saldo / een abonnement dat verlopen is

## Groepen

Omdat de processen-verbaal in het databestand van Arriva door het boetebeheer op chronologische volgorde gesorteerd waren, was het mogelijk om zwartrijders te identificeren die vermoedelijk in gezelschap met elkaar reisden. De potentiële groepen werden daarbij van de enkelingen gesepareerd door bij elk proces-verbaal naar de vermelding van het baanvak/traject en het moment van registratie te kijken. Indien twee of meer reizigers nagenoeg binnen een marge van 5 minuten op hetzelfde baanvak een uvb hadden ontvangen, werd er onder voorbehoud vastgesteld dat er mogelijk sprake zou zijn van een 'groep' zwartrijders. Om hiervoor steun te kunnen vinden werd nagegaan in hoeverre de verschillende zwartrijders tegenover de verbalisant een overeenkomstige verklaring hadden afgelegd en of ze eenzelfde achternaam hadden. Bij identieke achternamen werden de processen-verbaal in kwestie gelijk als 'groep' aangemerkt. Bij enkel relevante of tekstuele gelijkenissen tussen de afgelegde verklaringen werd er nog naar extra steun gezocht, zoals eenzelfde geboorteplaats of overeenkomende geboortejaren. Door zodoende de groepen zwartrijders te coderen, was het tot op zekere hoogte mogelijk te concretiseren in welke mate reizigers er voor kiezen om samen met anderen zonder een vervoersbewijs te reizen.

Uit figuur 2 blijkt dat ongeveer 15% van de zwartrijders konden worden aangemerkt als gezelschap. Hiervan reisde een overgroot deel in duo's. Deze groep bestond uit 724 zwartrijders, die bij elkaar 362 tweetallen vormen.

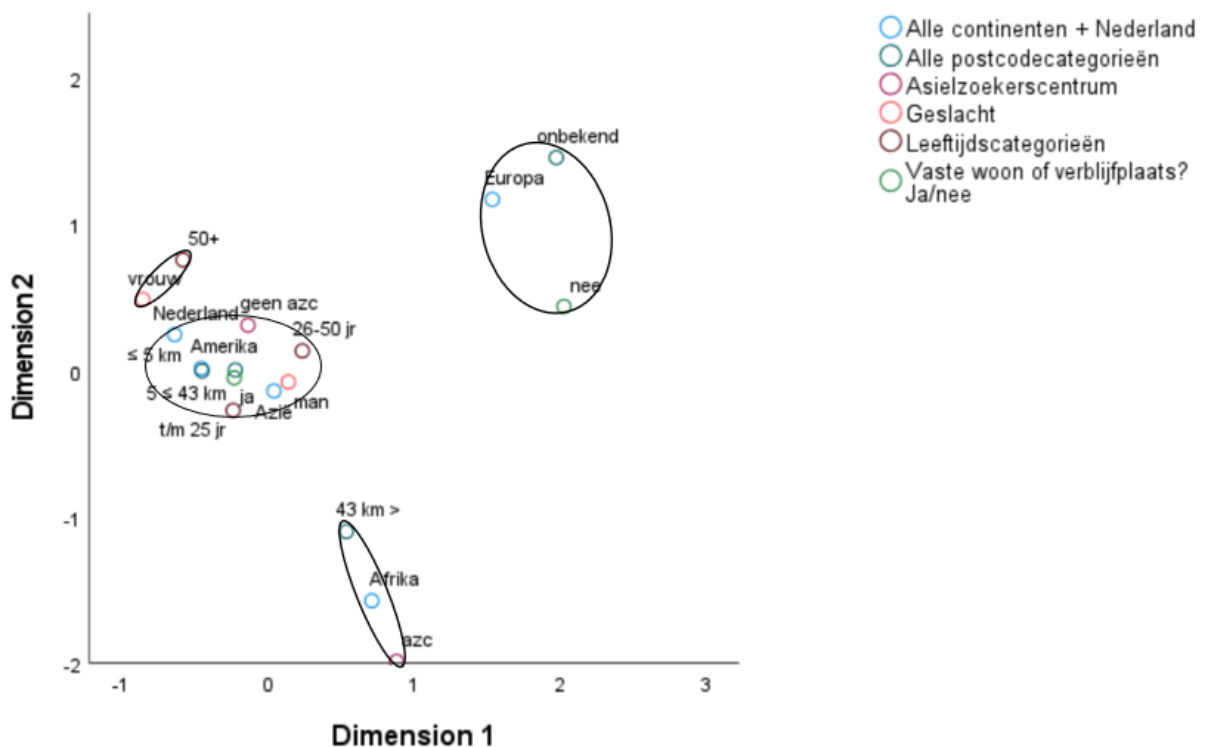
**Figuur 2.** Zwartrijders die vermoedelijk in gezelschap met elkaar reisden  
(N=6082)



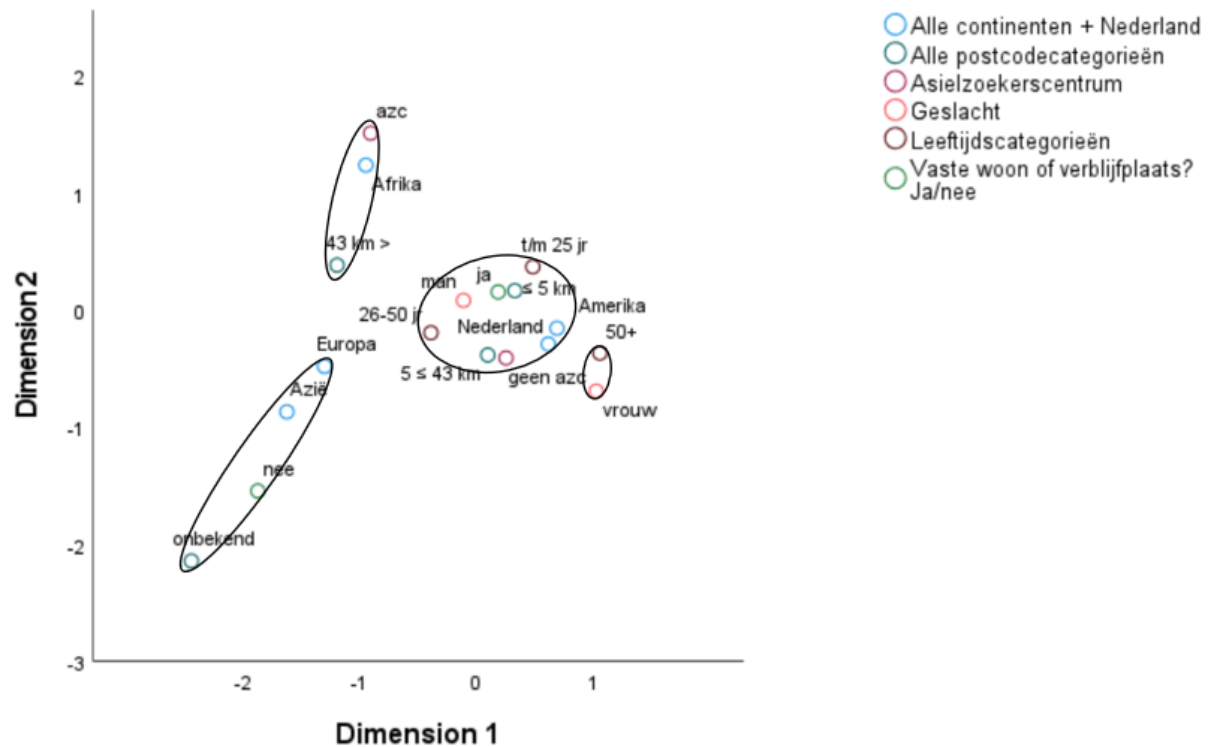
## Appendix 2

In de onderstaande figuren zijn de resultaten van de MCA-analyse weergegeven per dadergroep. De totale fit van het model ligt over de drie figuren gemiddeld op 0,673, hetgeen een acceptabele waarde is. Wat de inhoud betreft, is in figuur 1 en figuur 2 te zien dat er in beide figuren in totaal vier verschillende clusters te onderscheiden zijn. Het is daarbij opmerkelijk dat de clusters in beide figuren vrijwel dezelfde categorieën bevatten. Bovendien kan worden opgemerkt dat de clusters in figuur 3 overeenkomstige categorieën tonen, hoewel er binnen deze figuur niet meer dan drie clusters te onderscheiden zijn. Mogelijk heeft dit te maken met de omvang van de verbodovertreddersgroep, die relatief klein is.

**Figuur 1.** MCA-analyse van notoire zwartrijders (N=995). Totale fitwaarde: 0,662



**Figuur 2.** MCA-analyse van verboddragers (N=79). Totale fitwaarde: 0,660



**Figuur 3.** MCA-analyse van verbodovertreeders (N=29). Totale fitwaarde: 0,697

