



1. Referentie

| | |
|----------------|--|
| Referentie | De Wree, E., Vermeulen, G. & Christiaens, J. (2006). <i>(Strafbare) overlast door jongerengroepen in het kader van openbaar vervoer. Fenomeen, dadergroep, onveiligheidsbeleving, beleidsevaluatie en –aanbevelingen</i> , Antwerpen: Maklu. |
| Taal | Nederlands |
| ISBN | 90-466-0041-6 |
| Publicatievorm | Boek |

2. Abstract

Het betreft een sociologisch-criminologische studie over de problematiek van (strafbare) overlast in het kader van het openbaar vervoer, gepleegd door jongerengroepen of zogenaamde jeugdbendes. Het onderzoek voorziet in een meer accurate beeldvorming inzake omvang en aard van de overlast, een analyse van de kenmerken en achtergronden van de veroorzakers ervan en een meting van de impact ervan op de onveiligheidsbeleving van reizigers en werknemers.

3. Trefwoorden

| | |
|---------------|------------------------------------|
| Thema('s) | Delinquentie, mobiliteit |
| Trefwoord(en) | Daderschap, onveiligheidsgevoelens |

4. Onderzoeker

| | |
|----------------|--|
| Opdrachtgever | Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid |
| Onderzoeker(s) | Eveline De Wree, Gert Vermeulen en Jenneke Christiaens Institute for International Research on Criminal Policy (IRCP), UGent Universiteitstraat 4 9000 Gent www.ircp.org |

5. Onderzoeksvraag

| | |
|-----------------|---|
| Onderzoeksvraag | Welke specifieke vormen van overlast worden berokkend aan de gebruikers en werknemers van het openbaar vervoer? Op welke wijzen dragen deze verschillende vormen van overlast bij aan de onveiligheidsbeleving van gebruikers en personeel? Welke factoren dragen ertoe bij dat jongeren overlast plegen in het kader van het openbaar vervoer? |
| Hypothesen | / |

6. Methode

| | |
|-------------------|---|
| Onderzoeksmethode | Een kwantitatief luik met een analyse van registratiegegevens van politie en van vervoersmaatschappijen, en een enquête bij gebruikers en werknemers van het openbaar vervoer. Een kwalitatief luik met een dossierstudie en interviews met sleutelinformanten. Een literatuurstudie onderzoekt welke practices in wetenschappelijk hoogstaand onderzoek hun effectiviteit in de aanpak van deze problematiek aantoonden. |
| Onderzochte groep | De politionele registraties en de registratie door de vier vervoersmaatschappijen bestrijken het hele Belgische grondgebied. De dossierstudie bestudeert 150 gerechtelijke dossiers. Interviews vonden plaats met 22 sleutelinformanten en behandelen 97 incidenten. De enquête werd afgenomen bij 800 gebruikers van de vier vervoersmaatschappijen, en bij 141 werknemers. |
| Bereik | Nationaal (België) |

7. Resultaten

| | |
|----------------------------|--|
| Fenomeen | (Strafbare) overlast door jongerengroepen is zeker geen massaal probleem. De helft van de (strafbare) overlast impliceert geen direct slachtofferschap. De overlast is niet inherent aan het openbaar vervoer verbonden. |
| Subfenomeen: geweld | Verschillende types geweld moeten worden onderscheiden. Die kennen immers elk heel eigen oorzaken en dynamieken: (1) geweld onder jongeren, (2) geweld ten aanzien van personeel, en (3) geweld ten aanzien van volwassen reizigers. |
| Daderprofiel | De overlast wordt meest veroorzaakt door jongens, in groepjes van twee of drie personen, doorgaans 16 tot 19 jaar oud, van heel diverse nationaliteiten. Regelmatig is sprake van: <ul style="list-style-type: none"> - gebrekkige supervisie door de ouders; - broers en zussen die ook strafbare feiten pleegden; - een moeizame schoolloopbaan (dubbelen, spijbelen); - vrienden met politiecontacten; - wonen in dezelfde buurt; - vrienden van dezelfde origine; - reeds andere feiten gepleegd. |
| Onveiligheidsbeleving | Bij gebruikers is geen sprake van een allesoverweldigend onveiligheidsgevoel, maar kan onveiligheid ervaren worden in sommige situaties. Gebruikers rapporteren voornamelijk verbale agressie als overlast. In ongeveer de helft van de gevallen van overlast zou het om jongerengroepen gaan. Ook werknemers voelen zich enkel bij momenten onveilig. Het slachtofferschap is groter dan bij reizigers, maar bestaat eveneens voornamelijk uit verbale agressie. Ook bedreiging en fysieke agressie komen meer voor dan bij reizigers. Geweldsincidenten hebben de sterkste impact op de onveiligheidsbeleving van zowel reizigers als werknemers. |
| Evaluatie van initiatieven | De belangrijkste principes voor een effectieve aanpak zijn: <ul style="list-style-type: none"> - Interventies moeten ingrijpen op meerdere domeinen tegelijkertijd; - Een individuele aanpak (ook als het incident in groep gebeurde); - De aanpak concentreren op de hot spots; - Evaluatie van de aanpak op hetzelfde niveau als waarop de interventie plaats vond; - Effectieve politie met een aanpak op maat, niet systematisch ifv van aanhoudingen, met versterken van de legitimiteit bij burgers. |

8. Publicaties op basis van hetzelfde onderzoek

De Wree, E., Vermeulen, G. & Christiaens, J. (2006). 'Aanpak op het juiste spoor: (Strafbare) overlast door jongerengroepen in het kader van openbaar vervoer', *Panopticon*, (6), 7-26.