Niet het middel, maar de juiste inzet bepaalt het effect

Monitoronderzoek laat zien dat het openbaar vervoer in Nederland ieder jaar veiliger wordt. Blijkbaar zetten OV-bedrijven dus de juiste maatregelen in om er voor te zorgen dat het aantal incidenten afneemt en we ons veiliger voelen. Welke maatregelen hier de grootste bijdrage aan leveren is moeilijk te zeggen. Net zoals het per maatregel moeilijk te zeggen is of er überhaupt een effect van uitgaat. Het pakket aan maatregelen werkt. Toch is dat, zeker in crisistijden, een onbevredigende gedachte. Het kan zomaar zijn dat sommige (dure) maatregelen ingezet worden terwijl ze amper iets opleveren. Van welke maatregelen is het waarschijnlijker dat ze werken dan van andere?

Effecten van maatregelen zijn op verschillende manieren vast te stellen. Er is veel (wetenschappelijke) kennis over welke maatregelen doeltreffend zijn en onder welke voorwaarden het meeste effect gesorteerd kan worden. Of een maatregel werkt of niet werkt is doorgaans niet in zijn algemeenheid te zeggen. Juist de voorwaarden voor succes zijn belangrijk. Als een maatregel uitgevoerd wordt binnen de voorwaarden die gelden voor een succesvolle inzet kan met enige zekerheid gezegd worden dat de maatregel geen weggegooid geld is geweest. Met die vaststelling alleen zijn we er echter nog niet. Ook de mate waarin de organisatie rondom de maatregel op orde is en de mate waarin meer praktische doelen worden behaald zijn maatstaven voor het succes van een maatregel. Waar er op die punten iets aan schort kan met de ingezette maatregel weinig, niets of het tegenovergestelde bereikt worden. In dit artikel komen vier in het openbaar vervoer veel ingezette veiligheidsmaatregelen aan bod, de voorwaarden waaronder deze maatregelen het openbaar vervoer (nog) veiliger kunnen maken en de mate waarin het waarschijnlijk is dat het in de praktijk ook echt veiliger wordt door de inzet van juist die maatregel.

Méér cameratoezicht!? Te beginnen met hét wondermiddel om het overal veiliger te maken: de camera. Dat predicaat is al jaren achterhaald. Intussen weten we vrij goed wanneer camera's een effect teweeg kunnen brengen en wanneer niet. In de openbare ruimte (en dus ook op OV-haltes) geldt dat zonder beelden live uit te kijken en op grond daarvan mensen op straat aan te sturen weinig effect verwacht mag worden.

Verder weten we dat in voertuigen een preventief effect van camera's kan uitgaan, zolang duidelijk wordt aangegeven dat camera's aanwezig zijn. Het bordje waar dat op staat heeft waarschijnlijk meer effect dan de camera zelf. Toch kennen de Nederlandse grote steden stuk voor stuk in het openbaar vervoer ongeveer evenveel camera's als door gemeenten in heel Nederland in de openbare ruimte worden ingezet. Dat lijkt disproportioneel en dat is het ook. Waar camera's ingezet worden moet dat geen vanzelfsprekendheid zijn, maar een doordachte keuze met een specifiek doel. Vaak wordt het bevorderen van veiligheidsgevoelens of het verminderen van het aantal incidenten ten doel gesteld. Dat zijn mooie, maar te algemene doelen. Er zijn zoveel factoren van invloed op dat niet meer is vast te stellen of de camera's geholpen hebben. Specifiekere en praktische doelen zijn nodig. Doelen ten aanzien van het gebruik en de output van het instrument zijn beter bruikbaar bij het vaststellen van het nut van een maatregel als cameratoezicht.

Effect Daar waar camera's actief gebruikt worden is het waarschijnlijker dat zij effect sorteren. Ter illustratie een voorbeeld. Op de Rotterdamse metrostations waren in 2008 in totaal 1353 camera's geïnstalleerd. Daarmee werden in dat jaar 2280 incidenten waargenomen. Dat is gemiddeld nog geen twee incidenten per camera per jaar. Niet te kwalificeren als actief gebruik. Het resultaat is dan ook niet overweldigend. In 2008 werden 127 verdachten aangehouden op basis van camerabeelden. In 2008 deden zich in de metro 5317 incidenten voor: een rendement van 2 procent. De doelstelling was in 2008 minder onveiligheidsgevoelens en minder incidenten ten opzichte van 2007. De doelstelling werd gehaald, dus camera's werken! Kosten voor het cameratoezicht op jaarbasis: ruim twee miljoen euro.
Volgens de geldende wetenschappelijke inzichten zou cameratoezicht hier effectief moeten zijn. Toch kan iedereen op zijn klompen aanvoelen dat een dergelijke maatregel, zonder operationele doelstellingen waarvan de voortzetting van de maatregel in de toekomst afhangt, niet als een effectieve maatregel kan worden gezien. Laat staan dat de maatregel zijn geld opbrengt.

Menselijk toezicht Maatregelen kunnen ook meerdere doelen dienen. Bij de inzet van menselijk toezicht in het openbaar vervoer snijdt het mes aan twee kanten. Conducteurs zijn een belangrijk onderdeel van de bedrijfsvoering van een OV-bedrijf en zorgen daarnaast ook nog eens voor veiliger openbaar vervoer. De preventieve werking die uitgaat van menselijk toezicht is groter dan van een camera. Dat laat bijvoorbeeld onderzoek onder opgepakte daders zien. Maar ook voor deze maatregel geldt voor een kosteneffectieve inzet: alleen inzetten waar nodig. In Rotterdam, waar op elke tram een conducteur wordt ingezet, is het niet veiliger dan in Den Haag, waar dat niet gebeurt en gekozen is voor probleemgestuurde inzet. Er is wetenschappelijk aangetoond dat conducteurs effect hebben op veiligheidsgevoelens en de objectieve veiligheid, maar dat is geen aanleiding om ze onder alle omstandigheden om die reden in te zetten.

Schoon, heel = veilig Met minder camera's en minder conducteurs is het dus waarschijnlijk net zo veilig. Maar welke maatregelen maken echt het verschil? Dat zijn de maatregelen waarvan het effect op de subjectieve en objectieve veiligheid wel meteen zichtbaar is en aanwijsbaar toe te schrijven aan die maatregel. De zogenoemde *broken windows* theorie heeft zich in de praktijk bewezen. Daar waar het een rotzooi is, zijn mensen eerder geneigd tot ongewenst gedrag. Daar waar het schoon is voelen mensen zich over het algemeen veiliger en gedragen ze zich ook netter. Het creëren van een schone omgeving is een effect op zich en werkt waarschijnlijk door in (gevoelens van) veiligheid. Ook hier snijdt het mes aan twee kanten. Een OV-bedrijf is er bij gebaat als het materieel er spic en span uitziet. Klanten die geconfronteerd worden met ▸

Foto: Securitas

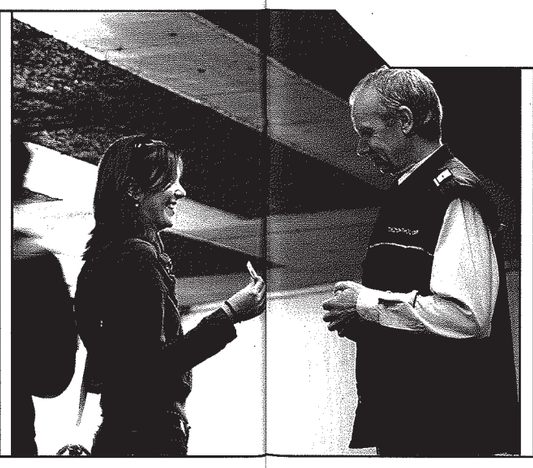
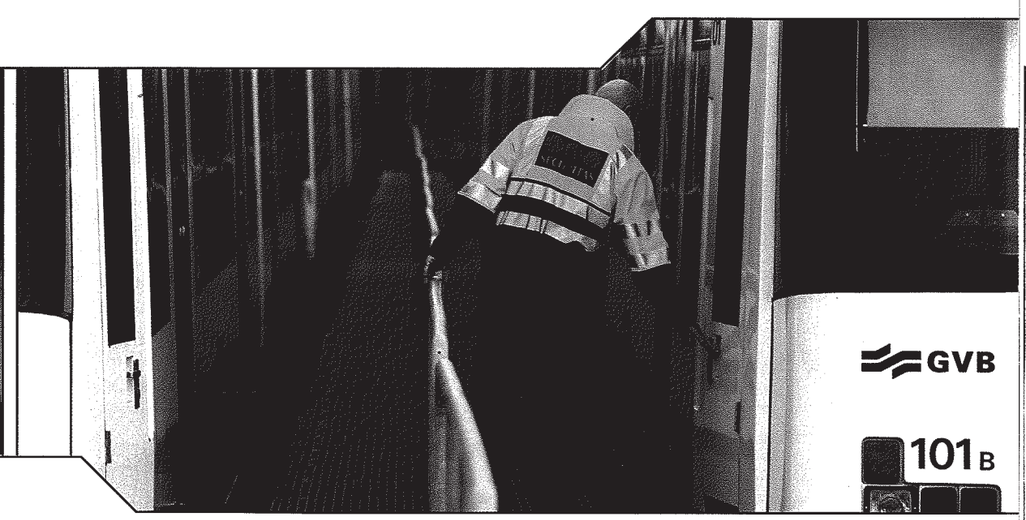


Foto: G4S



Ontwikkelaar van elektronische toegangssystemen sinds 1985

ATRIUM
ACCESS CONTROL

LIFETIME WARRANTY
GARANTIE A VIE

Het perfecte huwelijk tussen eenvoud en prestaties

Verbindingen
Laptop
Tablet-PC
Smartphone

AC22
Hoofdcontroller

AX22
Uitbreidingsmodule
(max. 4)

- Innovatief "3 in 1" toegangscontrolesysteem : Stand-alone, Web of PC-gebaseerd.
- Ingebouwde Webserver (geïntegreerde éthernetpoort met AES 256-bit codering).
- Snelle & eenvoudige inleermode voor badges, kaarten en afstandsbedieningen.
- Voorgemonteerde universele voeding.
- Automatische opsporing van uitbreidingsmodules
- Software met snelle upload/download

NANOPW NANOPB NANOPW NANOPB

VOEG VIER AX22
UITBREIDINGSMODULES TOE OM TOT 10
DEUREN TE BEHEREN.

CDVI

cdvibenelux.com| cdvigroup.com

Tel.: +32 (0)56 73 93 00

FAAST
FIRE ALARM ASPIRATION SENSING TECHNOLOGY

Bedrijfszekere aspiratiedetectie

- Geen ongewenste alarmen
- Geen bedrijfs/operationele onderbreking
- Vroegst mogelijke detectie en waarschuwing

Wereld's eerste web- en IP-gebaseerde aspiratieoplossing, welke het mogelijk maakt te monitoren vanaf iedere locatie.
Door de ultragevoelige detectie volgens EN54-20 klasse A en ongevoeligheid voor ongewenste alarmrisico's, kunt u bijdragen aan de uptime-doelstellingen van iedere eindgebruiker.

Meer informatie op www.faast-detection.com

Honeywell Life Safety
Rietveldenweg 32a
5222AR 's-Hertogenbosch
Email: info.hlsnl@honeywell.com

Honeywell

smerige voertuigen zullen een ander vervoermiddel kiezen.

Selectie aan de poort Tenslotte blijkt dat sinds de invoering van toegangspoortjes in combinatie met de OV-chipkaart in de metro het aantal geregistreerde zwartrijders fors daalt, evenals het aantal incidenten. Dat effect wordt in Nederlandse steden gezien, maar ook in België. In Rotterdam daalde het aantal incidenten met de invoering van het gesloten instapregime met 40 procent ten opzichte van het jaar ervoor. In Brussel worden op afgesloten metrostations dalingen van rond de 20 procent gemeten, terwijl op niet-afgesloten stations slechts een lichte daling van het aantal incidenten waarneembaar is.
Kort gezegd is het advies aan OV-bedrijven voor een veilig openbaar vervoer om gewoon te doen wat ze moeten doen. Zorgen voor schoon openbaar vervoer en zorgen dat iedereen daarvoor betaalt. Vervoersbewijs alstublieft!

Ad Schreijenberg
Onderzoeker bij Regioplan Beleidsonderzoek

Bronnen:
Keizer, Lindenberg en Steg (2008). The spreading of disorder.
Rekenkamer Rotterdam (2011). Veilig op weg. Effecten stadsregionaal beleid op sociale veiligheid openbaar vervoer. Rotterdam: Rekenkamer Rotterdam.
Van Schijndel, Schreijenberg, Homburg en Dekkers (2012). Daders over cameratoezicht. Apeldoorn: Politie en Wetenschap.
www.mivb.be
www.kpvv.nl

ONDERZOEK

Sociale veiligheid in het Rotterdamse openbaar vervoer
De Rekenkamer Rotterdam detacheerde de auteur, onderzoeker Ad Schreijenberg van Regioplan, om mee te werken aan een onderzoek naar de sociale veiligheid in het Rotterdamse openbaar vervoer. In opdracht van de Stadsregio Rotterdam heeft de Rekenkamer Rotterdam dit onderzoek verricht. De Stadsregio Rotterdam verstrekt jaarlijks ongeveer 35 miljoen euro aan de RET om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren. Hiertoe zet de RET verschillende instrumenten in, zoals controleteams, conducteurs, een gesloten instapregime voor de metro en camera's. De laatste twee maatregelen zijn voor de sociale veiligheid effectiever gebleken dan de inzet van controleurs en conducteurs

VEILIG OPENBAAR VERVOER

Wat te doen voor veilig openbaar vervoer

- Camera's inzetten waar de veiligheidssituatie daarom vraagt, opvolging garanderen.
- Menselijk toezicht inzetten waar de veiligheidssituatie daarom vraagt.
- Zorgen voor schone haltes en schone voertuigen.
- Een gesloten instapregime invoeren.

Kom je bij mij spelen?

'Juist door voeding te geven aan iets kleins groeide het uit tot een massaal treffen waarvan onschuldigen weer het slachtoffer zijn geworden.'

Als opa van een kleinzoon maak ik mij zorgen sinds in Haren een onschuldige oproep op Facebook leidde tot een miljoenenschade. Want hoe voorkom ik dat deze boef door het niet plaatsen van een kruisje bij zijn uitnodiging voor een feestje een chaos gaat veroorzaken in ons dorp? Was het voor de lezers niet duidelijk dat het ging om een onjuiste handeling? Ja wel degelijk, want de informatie dat het hier ging om een fout was royaal op tijd voorhanden. Toch verplaatsten zich veel raddraaiers naar Haren. Deze lieden waren dus zeker niet van plan om sociaal een meisje te gaan feliciteren met haar verjaardag, maar zochten een aanleiding om weer eens een treffen te kunnen organiseren.
Wie nuchter vanaf de zijlijn dit incident heeft gevolgd kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de media hierin een grote rol hebben gespeeld. Want welk nut had het nu om reizigers in de trein te volgen en te interviewen die op weg waren naar Haren? De vraag "Weet u niet dat het feestje niet door gaat?", werd beantwoord met 'natuurlijk wel' dus was het ook duidelijk wat men van plan was. Ook de mededelingen vooraf gedaan door de gemeente Haren die aangaf de verkeersborden te hebben weggehaald omdat men de vrees had voor schade en rellen heeft hierin een rol gespeeld. Want voorbereidingen treffen, de politie inclusief ME massaal te laten opdraven en de media er omheen vormen samen een prima mix om er zeker van te zijn dat mensen massaal gaan toestromen. Men wil er bij zijn, want zo vaak krijgt men niet de kans om een rel van nabij te kunnen aanschouwen. Dat betekent ook dat kijkers vooraf al zouden kunnen bedenken dat het zo dicht naderen van een plaats waar escalatie mogelijk wordt ook kan betekenen dat men klappen gaat krijgen van de ME. Wellicht had minder publicitaire aandacht, het uit zicht houden van de ME en niet weghalen van straatmeubilair voor minder aandacht kunnen zorgen. Juist door voeding te geven aan iets kleins groeide het uit tot een massaal treffen waarvan onschuldigen weer het slachtoffer zijn geworden. Gelukkig zijn er voldoende raddraaiers op beeldmateriaal voorhanden, dus wellicht kan justitie nog een duidelijk signaal afgeven dat dit soort wangedrag door de samenleving als onacceptabel wordt gezien.

Gerard
Bongers RSE
Security Consultant

Opinie@beveiliging.nl