

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/62523>

Please be advised that this information was generated on 2021-06-19 and may be subject to change.

John van Kesteren, Pat Mayhew en
Paul Nieuwebeerta
*Criminal Victimization in Seventeen
Industrialised Countries. Key
Findings from the 2000
International Crime Victims Survey*

Den Haag: WODC, 2000, 224 pp.
ISBN 90-74797-14-8

Vier keer zijn in een groot aantal industrie-landen tegelijk vergelijkbare slachtofferenquêtes gehouden. Hun nut en dat van landenvergelijkingen staat buiten kijf. Toch heeft onderhavig verslag me geleerd dat er bij de analyse van prachgegevens veel mis kan gaan. Wegens de kritiek in de krant op de resultaten uit de eerste ronde van 1989, beschouw ik de bevinding dat Nederland in 2000 in de volgorde van landen van veel naar weinig slachtofferschap op de derde plaats staat, als een sleutelbevinding. De oude kritiek luidde dat Nederland op een hoge plaats stond, enkel omdat daar meer fietsen zijn en fietsen betrekkelijk vaak worden gestolen. In de vierde ronde zijn de onderzoekers nog steeds niet uit de kwestie wat te doen als fietsbezit van land tot land verschilt, en daarmee uit de kwestie van een rangorde van lan-

den naar algeheel slachtofferschap. Bovendien spelen er nog andere kwesties.

De eerste kwestie. De onderzoekers maken twee volgordes: één naar het percentage huishoudens per land dat in een jaar slachtoffer wordt van minstens één fietsendiefstal (*prevalence*), en één naar het gemiddeld aantal fietsendiefstallen per huishouden (*incidence*). Deze maten worden tevens bepaald voor tien andere misdrijven, en voor de elf bij elkaar. Omdat *incidence*-maten fijnere gegevens benutten, zijn ze beter, maar de onderzoekers beweren dat *prevalence*-maten eenvoudig en geldig zijn. Geldig? Het is de bedoeling dat het verschil wordt vastgesteld tussen een huishouden dat in een jaar één keer een misdrijf meemaakt, en een huishouden dat in een jaar driemaal slachtoffer wordt.

Ten tweede is daar de kwestie dat de steekproeven huishoudens als eenheid nemen, terwijl de lijst van elf wetsovertredingen vier keer betrekking heeft op de ondervraagde uit een huishouden zelf (beroving, diefstal, geweld, zedenmisdrijf) en zeven keer op het huishouden in zijn geheel (inbraak, poging tot inbraak, diefstal van nul, één, twee, enzovoort van de fietsen (brommers, auto's) in het huishouden, diefstal uit nul, één, enzovoort van de auto's, en beschadiging aan nul, één, enzovoort van de auto's. De aantallen fietsen, brommers, auto's in een huishouden werden ook vastgesteld, evenals het aantal leden en volwassen leden van een huishouden. Ik zie niet in wat voor zin het heeft een totaalmaat uit te rekenen door gegevens voor wetsovertredingen tegen een lid van een huishouden zelf, samen te voegen met gegevens voor vergrijpen tegen de eigendommen van een huishouden. Op welke eenheid slaan zulke bevindingen?

Ten derde is er een moeilijkheid met de cij-

fers over fietsendiefstal in een land, die er ook is met cijfers voor brommerdiefstal en voor de drie vergrijpen waarbij het om auto's gaat. Deze cijfers worden in de vierde ronde niet alleen uitgerekend als een percentage voor alle huishoudens, maar ook als een percentage voor alle huishoudens met een fiets (brommer, auto). Dat gaat de goede kant op. Maar niet ver genoeg. Een *incidence*-cijfer slaat op alle huishoudens met minstens één fiets. Als huishoudens meer dan één fiets bezitten, moet daarvoor worden gecorrigeerd. Dat gebeurt niet.

De vierde kwestie is in hoeverre cijfers over fietsendiefstal voor alleen fietsenbezitters beter zijn dan cijfers voor fietsendiefstal voor de gehele bevolking. Deze kwestie is van belang omdat het cijfer van de onderzoekers voor de elf misdrijven bij elkaar weer berekend is over de gehele populatie. De onderzoekers geven geen rechtstreeks antwoord. Op het niveau van landen blijkt er een hoge correlatie te bestaan tussen het percentage huishoudens dat minstens één fiets bezit en de kans dat er in een jaar minstens één fiets wordt gestolen uit een huishouden dat minstens één fiets bezit. Maar waarom wordt deze correlatie uitgerekend? De onderzoekers vatten de gevonden correlatie op als een bevestiging van de hypothese dat de gelegenheid de dief schept. Dat kan zo zijn. Maar de correlatie gaat voorbij aan de kwestie welke cijfers moeten worden vergeleken, als het gaat om algeheel slachtofferschap in een land (waaronder diefstal van fiets, brommer en auto), terwijl bezit aan fietsen, brommers en auto's per land verschilt.

De vijfde kwestie is de vervaardiging van een rangorde van landen naar totaal slachtofferschap die niets zegt over verschillen tussen landen in bezit aan fietsen, brommers en

auto's. Een oplossing voor die kwestie bestaat al langer. Als het om sterfteverschillen tussen landen gaat, worden gestandaardiseerde sterftcijfers berekend. In een land met een hoger percentage inwoners tussen bijvoorbeeld vijf en dertig jaar, is de sterfte lager. Dat is niet zo omdat de mensen daar langer leven, maar omdat er meer jongeren zijn en zij minder kans hebben om te sterven. Van het percentage jongeren wil men daarom afzien. Daartoe standaardiseert men het totale sterftcijfer op de gemiddelde leeftijdsverdeling van alle te vergelijken landen. De oplossing bij slachtofferschap is overeenkomstig. Dan moet worden gestandaardiseerd op een bepaalde bezitsverdeling. Dat wil zeggen: de huishoudens van de zeventien landen hebben gemiddeld voor x procent geen fiets (brommer, auto), voor y procent één, voor z procent twee fietsen, enzovoort. Bij de berekening van de mate waarin de huishoudens van een bepaald land slachtoffer worden van een auto-, fietsen- of brommerdiefstal of van de elf overtredingen tezamen, behoort niet te worden uitgegaan van de aantallen feitelijke bezitters in dat land. Het vertrekpunt is de mate waarin in een land fietsen (brommers, auto's) worden gestolen (het aantal fietsendiefstallen in een land gedeeld door het aantal fietsen, enzovoort). De tussenschakel bestaat uit de verdeling van het aantal fietsen (brommers, auto's) per huishouden in alle te vergelijken landen. De vermenigvuldiging van beide grootheden vormt de gezochte vergelijkingsmaatstaf. Bovenstaande opmerkingen betreffen het eerste analysehoofdstuk van onderhavig boek. Wegens ruimtegebrek blijft verder commentaar achterwege.

W.C. Ultee