



Statistische Trends

Buurtoverlast

Stand van zaken, trends en achtergronden

Math Akkermans

September 2017

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Methode 4

- 2.1 Gegevensbronnen 4
- 2.2 Operationalisering 4
- 2.3 Weergave uitkomsten 6

3. Resultaten 7

- 3.1 Stand van zaken buurtoverlast 2016 7
- 3.2 Trends in aanwezigheid van buurtoverlast 9
- 3.3 Trends in het ervaren van buurtoverlast 11
- 3.4 Ervaren van buurtoverlast naar kenmerken 13
- 3.5 Regionale verschillen en samenhangen in ervaren van buurtoverlast 15

4. Conclusies 20

- Nawoord 21
- Literatuur 21
- StatLine 21

Meer dan negen op de tien Nederlanders van 15 jaar of ouder zeggen in 2016 dat een of meer vormen van overlast in de eigen buurt voorkomen. Het gaat dan om fysieke verloedering, sociale overlast of verkeersoverlast. Ruim vier op de tien geven aan zelf veel buurtoverlast te ervaren. Zowel het aandeel mensen dat zegt dat buurtoverlast voorkomt als het aandeel dat zegt hier zelf veel last van te ervaren laat een dalende trend zien, met uitzondering van één specifieke vorm: overlast door buurtbewoners. In sterk stedelijke provincies en gemeenten ervaren burgers meer buurtoverlast dan in minder stedelijke gebieden. Buurtoverlast hangt sterk samen met het oordeel dat bewoners hebben over de leefbaarheid van hun woonomgeving.

1. Inleiding

Buurtoverlast is een wijdverspreid fenomeen. In 2016 zegt het overgrote deel van de Nederlandse bevolking van 15 jaar of ouder (94 procent) dat een of meer vormen van overlast weleens voorkomen in de eigen woonbuurt (Veiligheidsmonitor 2016). Ruim vier op de tien (43 procent) geven aan dat ze zelf veel buurtoverlast ervaren. Het gaat dan om overlast in het fysieke domein, zoals rommel op straat of vernieling van straatmeubilair, overlast in het sociale domein, zoals jongerenoverlast of drugsoverlast, en verkeersoverlast, zoals agressief verkeersgedrag of te hard rijden.

Buurtoverlast kan de dagelijkse leefomgeving van mensen flink verstoren en heeft een groot effect op de beleving van de leefbaarheid en veiligheid van de directe woonomgeving. Vormen van fysieke overlast, zoals verloedering en sociale overlast door interactie tussen mensen, komen vaak voor in dezelfde buurten en versterken elkaar. Men voelt zich vaker onveilig in buurten waar sprake is van vervuiling of vernieling. Het effect van overlast op het oordeel over de woonomgeving is vooral groot wanneer het gaat om sociale overlast waarbij men in bedreigende situaties terechtkomt, zoals lastiggevallen worden op straat of drugsoverlast. Dit effect van overlast op de beleving van de woonomgeving is sterker dan dat van criminaliteit. Dit heeft waarschijnlijk ermee te maken dat mensen vaker worden geconfronteerd met overlast dan met criminaliteit (Leidelmeijer, 2004).

In dit artikel wordt op basis van uitkomsten van de Veiligheidsmonitor beschreven wat de stand van zaken is op het gebied van overlastbeleving in de woonomgeving en hoe deze zich ontwikkeld heeft. Ook zijn verschillen in overlastbeleving naar persoons- en gebiedskenmerken in kaart gebracht en regionale verschillen en samenhangen in buurtoverlast geanalyseerd.

Na een methodologische verantwoording in paragraaf 2 wordt achtereenvolgens ingegaan op de stand van zaken (paragraaf 3.1), trends (paragrafen 3.2 en 3.3), verschillen naar persoons- en gebiedskenmerken (paragraaf 3.4) en regionale verschillen en samenhangen (paragraaf 3.5). Afgesloten wordt met conclusies (paragraaf 4) en een nawoord.

2. Methode

2.1 Gegevensbronnen

Voor dit artikel is gebruik gemaakt van gegevens uit achtereenvolgende landelijke slachtoffer- en veiligheidsenquêtes, namelijk de Veiligheidsmonitor Rijk (VMR; periode 2005–2007), de Integrale Veiligheidsmonitor (IVM; periode 2008–2011) en de Veiligheidsmonitor (VM; vanaf 2012). De VMR, IVM en VM zijn jaarlijkse enquêtes onder de Nederlandse bevolking van 15 jaar of ouder over thema's als leefbaarheid en overlast, veiligheidsbeleving, slachtoffer-schap van criminaliteit en aanverwante onderwerpen.

2.2 Operationalisering

Het concept 'buurtoverlast' is in dit artikel geoperationaliseerd aan de hand van een aantal items die gerubriceerd kunnen worden in drie hoofdcategorieën van overlast, te weten fysieke verloedering, sociale overlast en verkeersoverlast, aangevuld met een restcategorie 'overige overlast' en een overall-categorie 'overlast totaal'. Meer specifiek zijn deze categorieën samengesteld uit de volgende items van overlast:

Fysieke verloedering:

- Rommel op straat
- Straatmeubilair, zoals vuilnisbakken, bankjes of bushokjes, dat vernield is
- Bekladde muren of gebouwen
- Hondenpoep op de stoep, straat of in de perken.

Fysieke verloedering totaal: overlast van een of meer van deze vier vormen van fysieke verloedering.

Sociale overlast:

- Dronken mensen op straat
- Drugsgebruik of drugshandel, bijvoorbeeld op straat of in coffeeshops
- Overlast door buurtbewoners
- Mensen die op straat worden lastiggevallen
- Rondhangende jongeren.

Sociale overlast totaal: overlast van een of meer van deze vijf vormen van sociale overlast.

Verkeersoverlast:

- Te hard rijden
- Parkeerproblemen, bijvoorbeeld fout geparkeerde voertuigen of drukte
- Agressief gedrag in het verkeer.

Verkeersoverlast totaal: overlast van een of meer van deze drie vormen van verkeersoverlast.

Overige overlast:

- Hinder van horecagelegenheden zoals cafés, restaurants of snackbars.

Overlast totaal: overlast van een of meer van de bovenstaande 13 vormen van overlast in de categorieën fysieke verloedering (4 items), sociale overlast (5 items), verkeersoverlast

(3 items), aangevuld met overige overlast: hinder van horecagelegenheden zoals cafés, restaurants of snackbars.

Voor elk van de 13 vormen van overlast zijn in de Veiligheidsmonitor vanaf 2012 telkens twee vragen gesteld:

1. Komt het weleens voor in uw buurt? (met antwoordcategorieën 'ja' of 'nee').
En, zo ja:
2. In welke mate heeft u hier zelf overlast van? (met antwoordcategorieën 'veel overlast', 'een beetje overlast', 'geen overlast', 'geen antwoord').

De eerste vraag naar het voorkomen van overlast is ook in de voorlopers van de Veiligheidsmonitor, de VMR (2005–2007) en IVM (2008–2011) gesteld. Hierbij moesten de respondenten niet zoals in de Veiligheidsmonitor vanaf 2012 met 'ja' of 'nee', maar met 'vaak', 'soms' of 'nooit of bijna nooit' antwoorden. Voor het weergeven van langetermijntrends over de periode 2005–2016 zijn de uitkomsten van de respondenten die in de VMR en IVM op de vraag of overlast weleens voorkomt met 'vaak' of 'soms' geantwoord hebben, vergeleken met de uitkomsten van de respondenten die in de VM op deze vraag met 'ja' antwoordden. Inhoudelijk komen deze antwoorden op hetzelfde neer. In dit artikel wordt het voorkomen van overlast in de buurt aangeduid met de term 'aanwezigheid buurtoverlast'. Hierbij gaat het dus om het aandeel personen dat zegt dat buurtoverlast weleens voorkomt in de eigen buurt.

De tweede vraag naar de mate waarin men zelf buurtoverlast ervaart, is niet in de VMR en IVM maar in de Veiligheidsmonitor 2012 voor het eerst opgenomen. Trendcijfers hierover zijn dus alleen voor de periode 2012–2016 beschikbaar.

Bij het presenteren van cijfers over het ervaren van overlast is in dit artikel alleen het aandeel dat 'veel overlast' ervaart weergegeven. Dit aandeel dat zegt zelf veel overlast in de buurt te ervaren, wordt in dit artikel aangeduid met de term 'Ervaren van buurtoverlast'. Bij de berekening van de uitkomsten op de vraag in welke mate men zelf overlast ervaart is – tenzij anders vermeld – de totale populatie van Nederlanders van 15 jaar of ouder als basis genomen en niet alleen de deelpopulatie die in de voorafgaande vraag antwoordde dat de betreffende overlastvorm weleens voorkomt in de buurt. Hiervoor is gekozen omdat alleen op die manier wordt weergegeven hoeveel procent van alle Nederlanders van 15 jaar of ouder veel overlast van de betreffende overlastvorm ervaart.

Een tweetal items van buurtoverlast, te weten 'parkeerproblemen' en 'hinder van horecagelegenheden zoals cafés, restaurants of snackbars' wordt pas sinds 2008 gemeten. Aangezien het item 'parkeerproblemen' deel uitmaakt van de totaalscore voor verkeersoverlast en beide items deel uitmaken van de totaalscore voor overlast, kunnen trends in de totale verkeersoverlast en in de totale overlast daarom alleen vanaf 2008 worden weergegeven.

Tenslotte is ook de begripsomschrijving van sommige items in de verschillende versies van de VMR-, IVM- en VM-vragenlijst licht aangepast. Zo werd het oorspronkelijke item 'vernietiging van telefooncellen, bus- of tramhokjes' vanwege de gedateerdheid van de vraagstelling (telefooncellen bestaan nauwelijks nog) veranderd in 'straatmeubilair, zoals vuilnisbakken, bankjes of bushokjes, dat vernield is'. Dit soort aanpassingen zijn echter dermate beperkt dat aangenomen mag worden dat de uitkomsten vergelijkbaar zijn.

2.3 Weergave uitkomsten

Percentages

De meeste onderzoeksuitkomsten van de Veiligheidsmonitor worden standaard gepresenteerd als een percentage van het aantal antwoorden in een bepaalde antwoordcategorie, zoals het aantal personen van 15 jaar of ouder dat zegt dat overlast weleens voorkomt of er zelf veel overlast van te ervaren. Het betreft gewogen percentages. Hierbij is vertekening in onderzoeksuitkomsten door selectieve nonrespons zoveel mogelijk gecorrigeerd door voor een aantal variabelen (zoals leeftijd, geslacht, herkomst, inkomen, huishoudgrootte, stedelijkheid, gemeenten, politiedistricten en politiebasteams) de verdeling in de respons van de Veiligheidsmonitor te vergelijken met de verdeling hiervan in de onderzoekspopulatie. Bij elk percentage worden ook de marges gegeven bij een betrouwbaarheidsniveau van 95 procent. Dit betekent dat de werkelijke waarde in 95 van de 100 steekproeven zal liggen tussen de grenzen van de marges weergegeven bij het percentage. Uitzondering zijn langetermijncijfers vanaf 2005 of 2008 waarbij door methodebreukcorrectie (zie toelichting hieronder) gecorrigeerde cijfers zijn berekend. Bij deze cijfers worden geen marges gepresenteerd.

Trendcijfers

Zoals hierboven beschreven hebben in de VMR, IVM en VM aanpassingen in vraagstellingen plaatsgevonden. Daarnaast zijn ook wijzigingen in het veldwerk doorgevoerd. In de VMR werden de interviews telefonisch en face-to-face afgenomen, in de IVM werden de respondenten via internet, papieren vragenlijsten, telefonische en face-to-face interviews bevraagd, en in de VM werden de vragenlijsten via internet en op papier ingevuld. Door deze aanpassingen in vraagstellingen en wijzigingen in de onderzoeksopzet, ook wel 'methodebreuken' genoemd, zijn de uitkomsten van de VMR, IVM en VM niet zonder meer vergelijkbaar. Om toch inzicht te krijgen in trends op het gebied van onder andere veiligheid en slachtofferschap zijn de uitkomsten van de VMR 2005–2007 en de IVM 2008–2011 voor een set van kernindicatoren zodanig gecorrigeerd dat deze vergelijkbaar zijn met de VM van 2012 en volgende jaren. Voor dit artikel is dit nu ook gedaan voor de 13 afzonderlijke items van buurtoverlast en de daaruit samengestelde indicatoren fysieke verloedering, sociale overlast, verkeersoverlast, overige overlast en overlast totaal. Deze correcties zijn mogelijk door de uitvoering van parallelle onderzoeken waarmee de effecten van de aanpassingen in de vraagstellingen en de wijzigingen in de onderzoeksopzet gekwantificeerd en vertaald kunnen worden in correctiefactoren. Op basis van deze correctiefactoren zijn in dit artikel langetermijntrends voor de periode 2005–2016 respectievelijk 2008–2016 weergegeven. Deze gecorrigeerde uitkomsten van de VMR en IVM wijken vanzelfsprekend af van de eerder gepubliceerde oorspronkelijke uitkomsten. Sinds de start van de VM in 2012 hebben geen methodebreuken meer plaatsgevonden, dus de cijfers over de periode 2012–2016 zijn oorspronkelijke, niet gecorrigeerde uitkomsten. Voor meer informatie over de toegepaste methodebreukcorrectie zie de onderzoeksverantwoording van de VM (Veiligheidsmonitor 2015), voor informatie over de generieke methode van methodebreukcorrectie zie de methodologische nota van Van den Brakel, Smith en Compton (2008).

De trendcijfers zijn weergegeven in zowel percentages als in indexcijfers. Om de verschillen in de ontwikkeling van alle overlastitems, waarvan enkele niet vanaf 2005 maar vanaf 2008 beschikbaar zijn, optimaal te kunnen vergelijken, is bij de indexcijfers voor alle items 2008 als referentiejaar genomen.

3. Resultaten

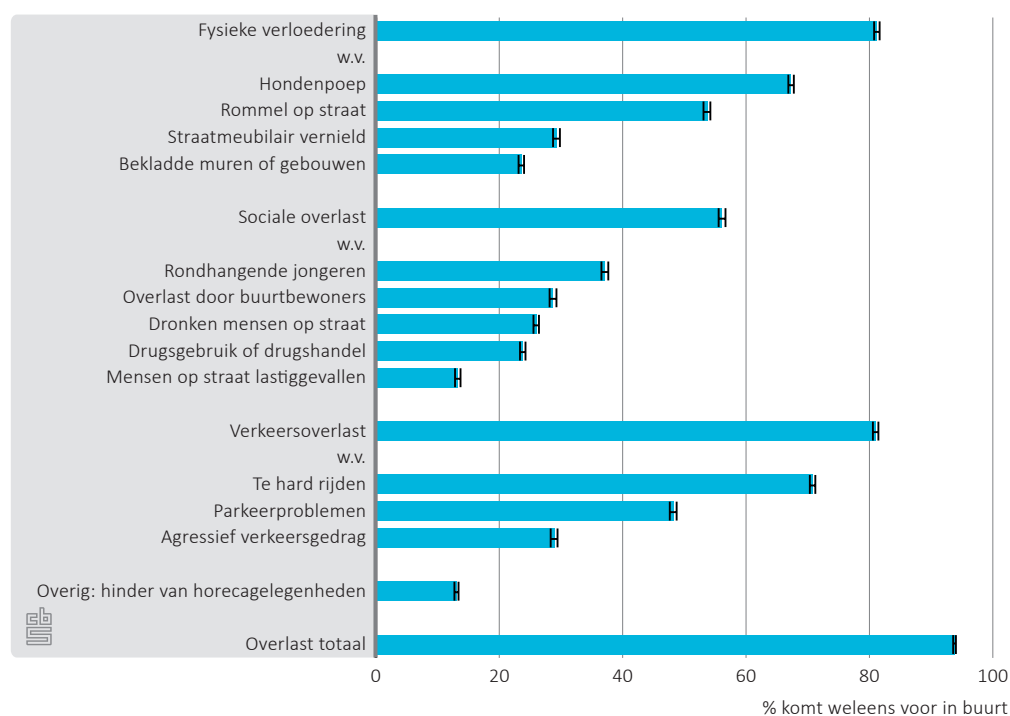
3.1 Stand van zaken buurtoverlast 2016

Fysieke verloedering en verkeersoverlast komen het vaakst voor

In 2016 gaf 94 procent van de Nederlanders van 15 jaar of ouder aan dat een of meer van de onderzochte vormen van buurtoverlast weleens voorkomen in de eigen woonbuurt. Fysieke verloedering en verkeersoverlast worden met beide 80 procent meer gerapporteerd dan sociale overlast, dat volgens ruim de helft weleens voorkomt.

Binnen deze hoofdcategorieën kan de aanwezigheid van de afzonderlijke overlastvormen fors variëren. Bij fysieke verloedering zegt 70 procent dat hondenpoep weleens voorkomt, terwijl bekladde muren of gebouwen door ruim 20 procent wordt gesignaleerd. Bij verkeersoverlast bestaan vergelijkbare verschillen: te hard rijden wordt door 70 procent genoemd, agressief verkeersgedrag door minder dan 30 procent. Bij sociale overlast zegt bijna 40 procent dat jongerenoverlast weleens voorkomt in de eigen buurt; ruim 10 procent geeft aan dat mensen er weleens op straat worden lastiggevallen.

3.1.1 Aanwezigheid van buurtoverlast, 2016



Bron: CBS en Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Drie op de tien ervaren veel verkeersoverlast in buurt

In totaal zegt 43 procent van alle Nederlanders van 15 jaar en ouder zelf veel buurtoverlast te ervaren. Het vaakst wordt verkeersoverlast ervaren, gevolgd door fysieke verloederding en sociale overlast.

Ruim drie op de tien Nederlanders zeggen veel last te hebben van een of meer vormen van verkeersoverlast in de eigen woonomgeving. De meeste overlast wordt veroorzaakt door te hard rijden (21 procent), gevolgd door parkeerproblemen en agressief gedrag in het verkeer.

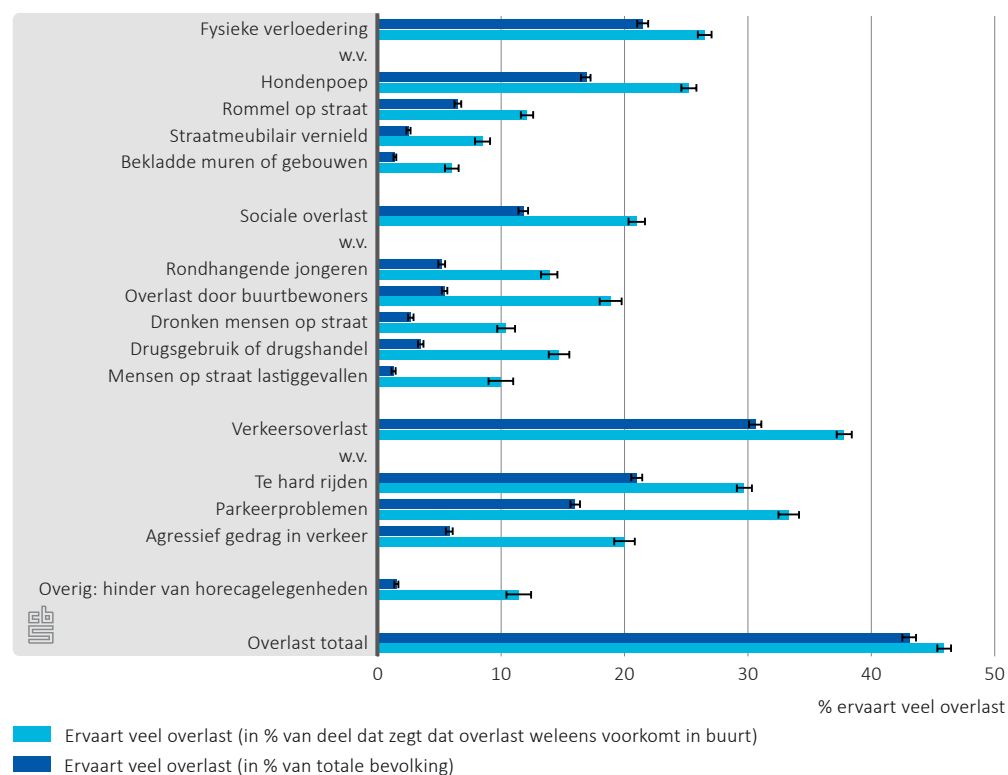
Van de Nederlanders zegt 22 procent veel overlast te ervaren van fysieke verloederding. Hondenpoep op straat levert de grootste last op (17 procent). Daarna volgen rommel op straat, vernieling van straatmeubilair en bekladding van muren of gebouwen

Ruim een op de tien Nederlanders (12 procent) ondervindt veel sociale overlast. Het meest genoemd worden overlast door rondhangende jongeren en overlast door buurtbewoners (beide 5 procent).

Sociale overlast in buurt leidt relatief vaak tot persoonlijke overlast

In de vorige alinea is bij de berekening van de uitkomsten op de vraag in welke mate men zelf overlast ervaart de totale populatie van Nederlanders van 15 jaar of ouder als basis genomen. Daarmee wordt een totaalbeeld gegeven van welk deel van de Nederlandse bevolking buurtoverlast ervaart. In deze alinea worden de uitkomsten gerelateerd aan het deel van de bevolking dat in de voorafgaande vraag antwoordt dat de betreffende overlastvorm weleens voorkomt in de buurt. Hiermee wordt in beeld gebracht in welke mate de aanwezigheid van buurtoverlast leidt tot het ervaren van overlast in de persoonlijke sfeer.

3.1.2 Ervaren van buurtoverlast, 2016



Vormen van overlast waar het verschil in het ervaren van overlast tussen de totale bevolking en alleen het deel dat zegt dat overlast weleens voorkomt in de buurt, relatief groot is (10 procentpunten of meer), zijn: overlast door buurtbewoners, drugsgebruik/drugshandel, parkeerproblemen, agressief verkeersgedrag, en hinder van horecagelegenheden. In totaliteit leidt de aanwezigheid van verkeersoverlast en vooral sociale overlast verhoudingsgewijs meer tot persoonlijke overlast dan fysieke verloedering. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat sociale overlast en verkeersoverlast meer dan fysieke verloedering inbreuk doen op de persoonlijke integriteit van mensen die dit ervaren.

3.2 Trends in aanwezigheid van buurtoverlast

Op de lange termijn – vanaf 2005 respectievelijk 2008 – laat het aandeel personen dat zegt dat buurtoverlast weleens voorkomt voor veel vormen van overlast een dalende trend zien.

Bekladding en vernieling met een derde afgenomen

Op het terrein van fysieke verloedering komen met name bekladding van muren of gebouwen, en vernieling van straatmeubilair in de beleving van bewoners minder voor. Beide zijn in vergelijking met 2005 of 2008 met ruim een derde afgenomen. Deze bevinding sluit aan op de uitkomsten van een eerder door het CBS gepubliceerd artikel waarin een langetermijndaling van vandalisme werd vastgesteld (Akkermans 2014). De aanwezigheid van rommel op straat en hondenpoep op de stoep, straat of in de perken is het afgelopen decennium in de publieke waarneming niet of nauwelijks verminderd.

Overlast door buurtbewoners gestegen

Bij sociale overlast is sprake van uiteenlopende langetermijnontwikkelingen. Het lastiggevallen worden op straat en overlast van rondhangende jongeren komen minder voor. Vergeleken met 2008 zijn beide overlastvormen met ongeveer 15 procent afgenomen en in vergelijking met 2005 zelfs met 25 procent (in geval van lastiggevallen worden) en met 18 procent (in geval van jongerenoverlast). De aanwezigheid van overlast door buurtbewoners is de enige overlastvorm die op de lange termijn toegenomen is: ten opzichte van 2008 met 8 procent en ten opzichte van 2005 met 13 procent.

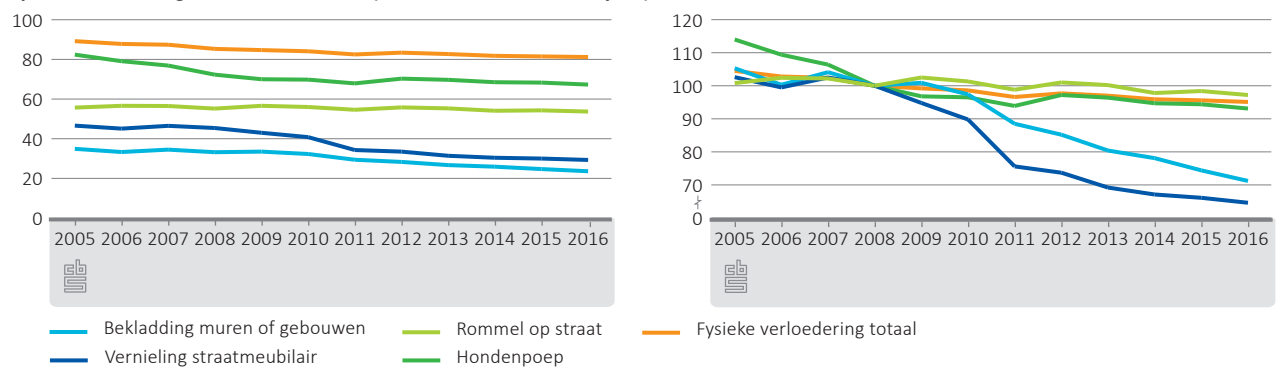
Op het gebied van verkeersoverlast zijn parkeerproblemen en agressief verkeersgedrag het sterkst afgenomen, namelijk beide met 13 procent sinds 2008.

Totale buurtoverlast licht gedaald

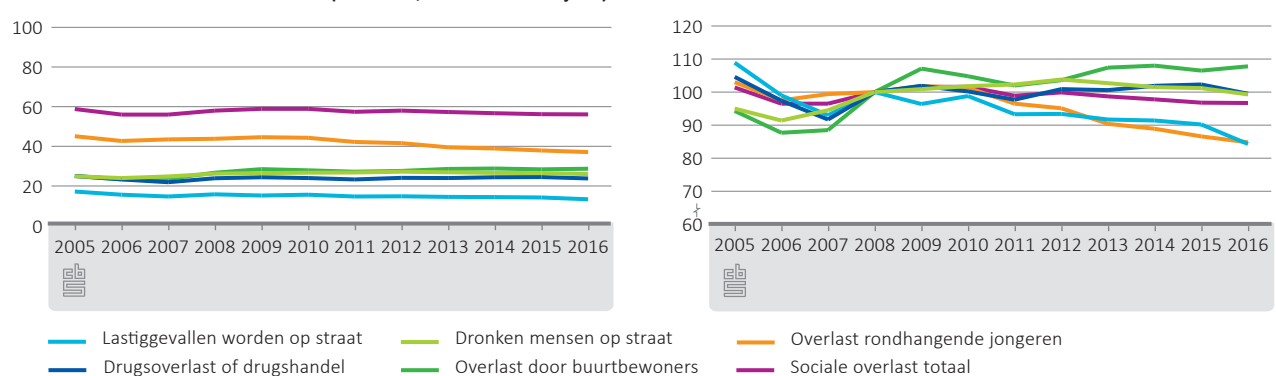
De aanwezigheid van overlast in totaliteit – dat wil zeggen het aandeel mensen dat zegt dat een of meerdere vormen van fysieke verloedering, sociale overlast, verkeersoverlast, en hinder van horecagelegenheden weleens voorkomt in de buurt – is sinds 2008 met 3 procent gedaald. Fysieke verloedering en verkeersoverlast zijn daarbij iets sterker afgenomen dan sociale overlast.

3.2.1 Trends in aanwezigheid van buurtoverlast

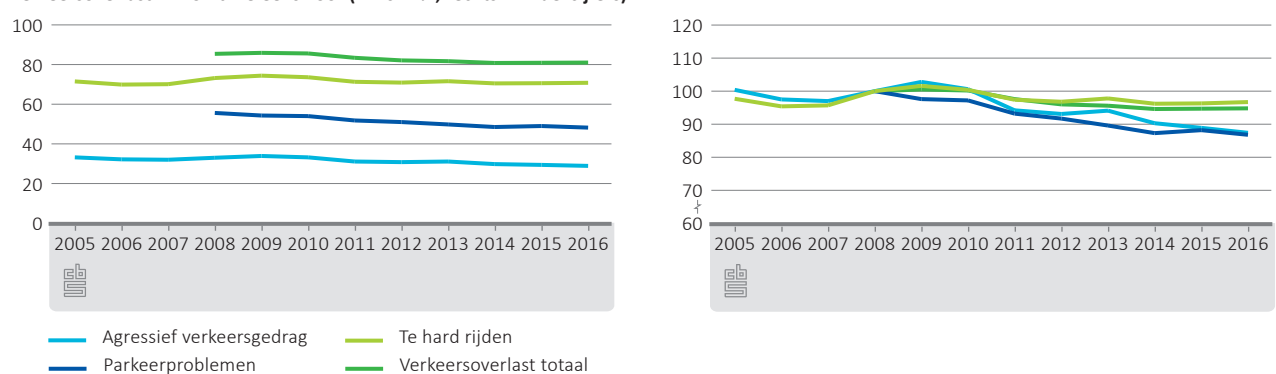
Fysieke verloedering – komt weleens voor (links in %; rechts in indexcijfers)



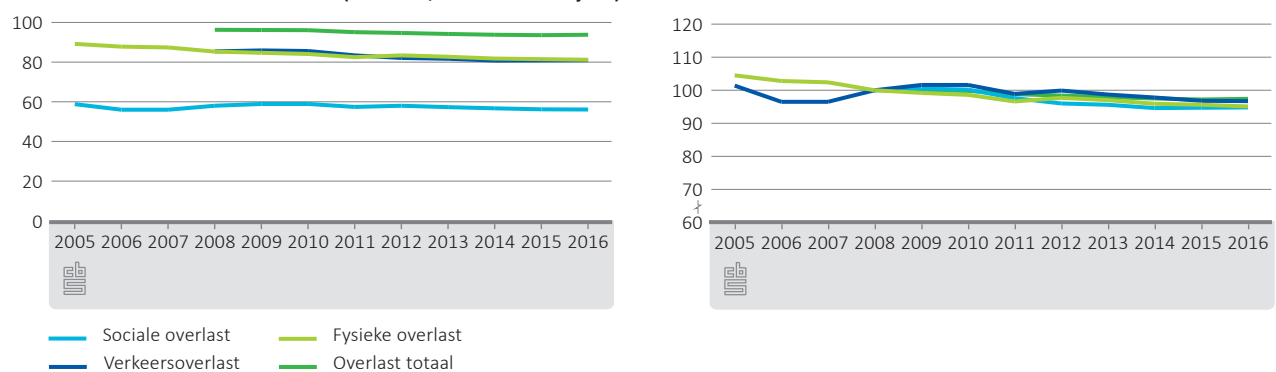
Sociale overlast – komt weleens voor (links in %; rechts in indexcijfers)



Verkeersoverlast¹⁾ – komt weleens voor (links in %; rechts in indexcijfers)



Overlast totaal¹⁾²⁾ – komt weleens voor (links in %; rechts in indexcijfers)



¹⁾ Cijfers parkeerproblemen, verkeersoverlast totaal en overlast totaal zijn vanaf 2008 beschikbaar.

²⁾ In overlast totaal is ook het item 'hinder van horecagelegenheden zoals cafés, restaurants, snackbars' meegeteld.

Bron: CBS en Ministerie van Veiligheid en Justitie.

3.3 Trends in het ervaren van buurtoverlast

Sinds 2012 is de vraagstelling of overlast weleens voorkomt in de buurt uitgebreid met de vraag in welke mate men zelf hier overlast van ervaart. Daarmee wordt in beeld gebracht in hoeverre de aanwezigheid van buurtproblemen persoonlijke impact op buurtbewoners heeft.

Ervaren overlast van bekladding, vernieling en hondenpoep gedaald

Op het terrein van fysieke verloedering is vooral het percentage personen dat naar eigen zeggen veel overlast ondervindt van bekladding van muren of gebouwen, en vernieling van straatmeubilair sinds 2012 met 35 respectievelijk 25 procent duidelijk afgenomen. Het aandeel dat veel overlast van hondenpoep op de stoep, straat of in de perken heeft, is in dezelfde periode met ruim 10 procent gedaald. Het ervaren van overlast van rommel op straat is niet of nauwelijks verminderd.

Minder last van hangjongeren en lastiggevallen worden op straat

Bij sociale overlast is het percentage dat veel overlast ondervindt van rondhangende jongeren of van lastiggevallen worden op straat tussen 2012 en 2016 met beide ongeveer 20 procent het sterkst gedaald. Het aandeel dat veel overlast van buurtbewoners heeft daarentegen laat als enige een stijgende tendens zien.

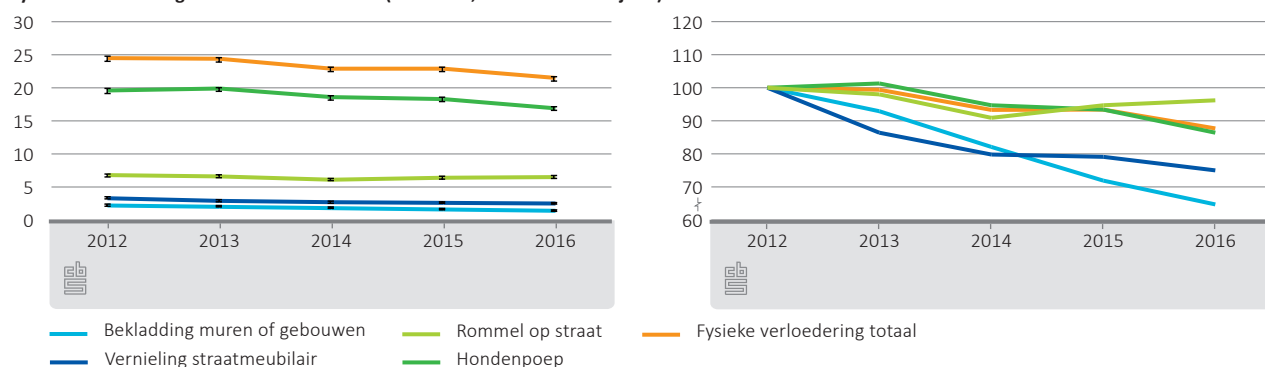
Op het gebied van verkeersoverlast is het ervaren van overlast van alledrie de onderzochte overlastvormen licht gedaald.

Totaal ervaren buurtoverlast afgenomen

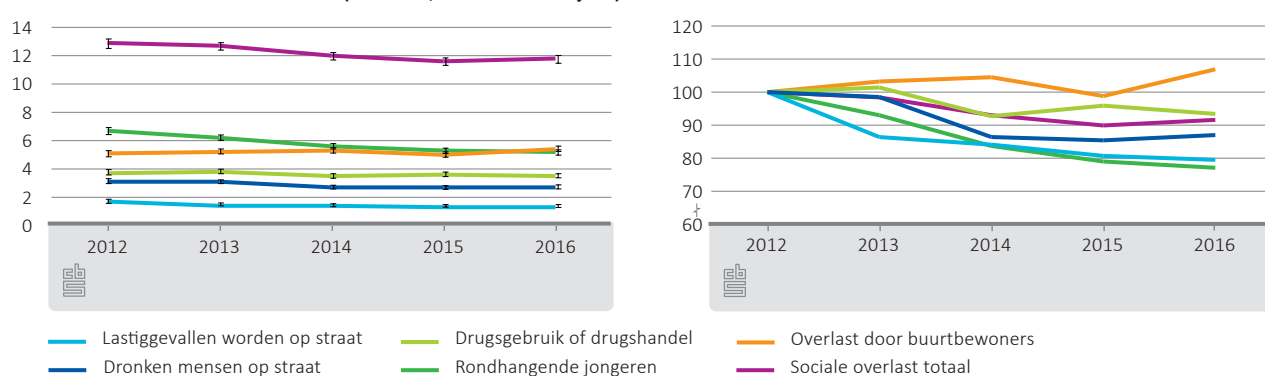
In totaliteit is het percentage dat zegt veel overlast van een of meerdere vormen van fysieke verloedering, sociale overlast, verkeersoverlast, en van horecagelegenheden te ervaren sinds 2012 met 7 procent teruggelopen. Het ervaren van overlast van fysieke verloedering is het sterkst afgenomen, gevolgd door sociale overlast en verkeersoverlast.

3.3.1 Trends in het ervaren van buurtoverlast

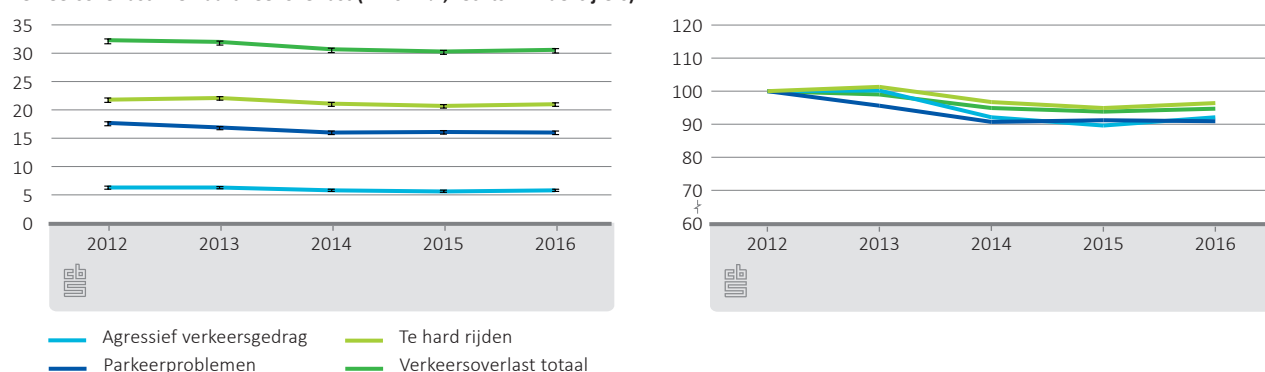
Fysieke verloedering – ervaart veel overlast (links in %; rechts in indexcijfers)



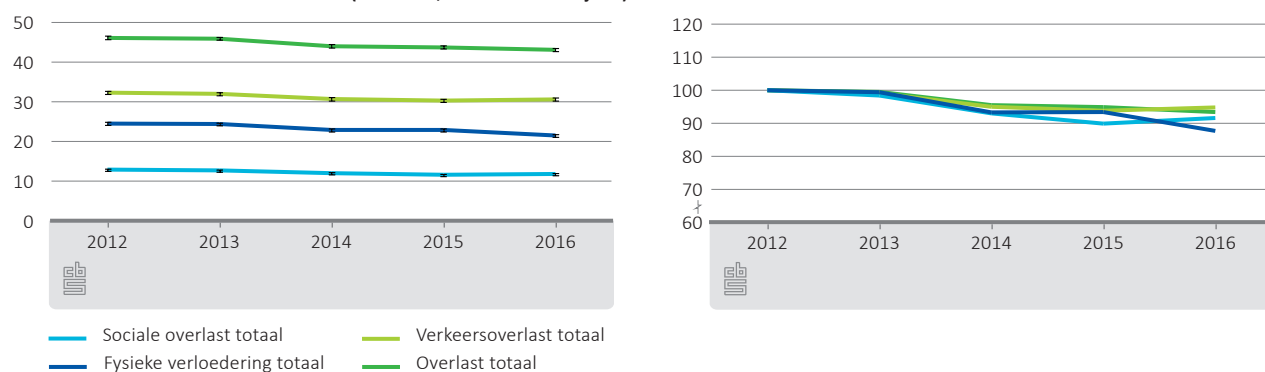
Sociale overlast – ervaart veel overlast (links in %; rechts in indexcijfers)



Verkeersoverlast – ervaart veel overlast (links in %; rechts in indexcijfers)



Overlast totaal¹⁾ – ervaart veel overlast (links in %; rechts in indexcijfers)



¹⁾ In overlast totaal is ook het item 'hinder van horecagelegenheden zoals cafés, restaurants, snackbars meegeteld.

Bron: CBS en Ministerie van Veiligheid en Justitie.

3.4 Ervaren van buurtoverlast naar kenmerken

Ouderen ervaren het minst buurtoverlast

Vrouwen ervaren iets meer buurtoverlast – met name fysieke verloedering en verkeersoverlast – dan mannen.

De verschillen in het ervaren van overlast naar leeftijd zijn groter: 25–44-jarigen ervaren de meeste overlast, vooral fysieke verloedering en verkeersoverlast; 65-plussers geven aan het minst buurtoverlast te ondervinden. Hierbij speelt mogelijk een rol dat deze oudste leeftijdsgroep zich relatief minder dan jongere leeftijdsgroepen in de openbare ruimte begeeft, waar deze overlast zich vooral manifesteert.

Personen met een niet-westerse achtergrond ervaren meer buurtoverlast dan personen met een westerse achtergrond en vooral meer dan personen met een Nederlandse achtergrond. Het gaat dan om fysieke verloedering en sociale overlast. Bij verkeersoverlast is er geen verschil in overlastbeleving naar herkomst.

De verschillen in het ondervinden van overlast naar opleidingsniveau zijn beperkt. Middelbaar opgeleiden ervaren in totaliteit de meeste buurtoverlast, hoger opgeleiden de minste.

Naar seksuele voorkeur bestaan geen significante verschillen: rekening houdend met de betrouwbaarheidsmarges rondom de uitkomsten ervaren homo's in totaliteit niet wezenlijk meer buurtoverlast dan hetero mannen en lesbiennes niet meer dan hetero vrouwen. Wel ervaren homo's meer sociale overlast dan hetero mannen. Voor meer cijfers over buurtoverlast naar persoonskenmerken, zie de StatLinetabel Leefbaarheid en overlast in buurt; persoonskenmerken (CBS, 2017).

Overlast het meest ondervonden in zeer sterk stedelijke gebieden

Sterker dan met deze persoonskenmerken hangt het ervaren van buurtoverlast samen met de stedelijkheidsgraad van de gemeente waar men woont. In zeer sterk stedelijke gemeenten zegt 51 procent van de inwoners dat ze veel buurtoverlast ervaren, tegen 33 procent in niet-stedelijke gemeenten. Het verschil tussen stad en platteland is relatief het grootst bij sociale overlast (18 procent in zeer sterk stedelijke gemeenten tegen 6 procent in niet-stedelijke gemeenten), gevolgd door fysieke verloedering (28 tegen 14 procent) en verkeersoverlast (35 tegen 24 procent).

3.4.1 Ervaren van buurtoverlast naar kenmerken, 2016

	Fysieke verloedering	Marge	Sociale overlast	Marge	Verkeers- overlast	Marge	Overlast totaal	Marge
	% ervaart veel overlast van een of meerdere vormen							
Totaal	21,5	0,3	11,8	0,3	30,6	0,4	43,1	0,4
Geslacht								
Man	20,1	0,5	11,7	0,4	29,5	0,6	41,5	0,6
Vrouw	22,8	0,5	12	0,4	31,7	0,5	44,5	0,6

3.4.1 Ervaren van buurtoverlast naar kenmerken, 2016 (slot)

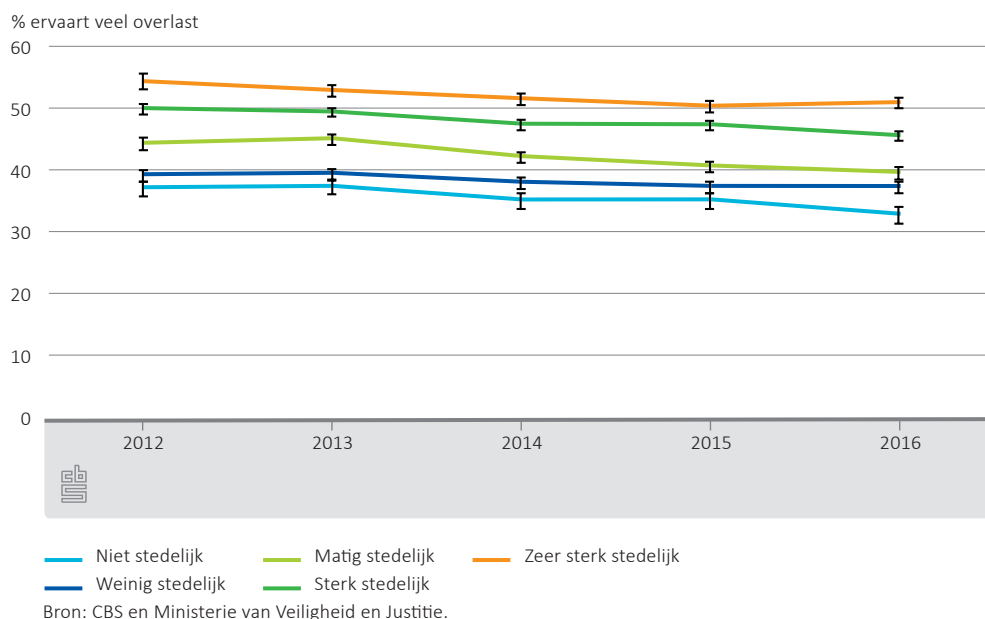
	Fysieke verloedering	Marge	Sociale overlast	Marge	Verkeers- overlast	Marge	Overlast totaal	Marge
Leeftijd	% ervaart veel overlast van een of meerdere vormen							
15–24 jaar	18,2	1	13,6	0,9	26,6	1,1	40,7	1,3
25–44 jaar	25	0,7	14,1	0,6	34,9	0,8	49,5	0,8
45–64 jaar	21,5	0,5	11,6	0,4	31,7	0,6	43	0,6
65 jaar en ouder	18,8	0,6	7,7	0,4	25,8	0,6	35,7	0,7
Herkomst								
Nederlandse achtergrond	20,1	0,4	10,4	0,3	30,6	0,4	42	0,4
Westerse achtergrond	23,5	1,1	13,6	0,9	31,7	1,2	45,1	1,3
Niet-westerse achtergrond	29,1	1,4	19,8	1,2	30	1,4	48,2	1,5
Opleiding								
Lager onderwijs	22,3	0,6	11,7	0,5	31,3	0,7	42,9	0,7
Middelbaar onderwijs	21,7	0,6	12,4	0,5	32,7	0,7	45,1	0,8
Hoger onderwijs	20,1	0,6	11	0,5	28,2	0,6	41,2	0,7
Seksuele voorkeur								
Homo	22,6	3,1	15,9	2,7	30,2	3,4	43,9	3,7
Lesbienne	27,6	4,3	14,3	3,3	36,6	4,6	49,7	4,8
Hetero man	19,6	0,5	11,2	0,4	29,4	0,6	41,2	0,7
Hetero vrouw	22,3	0,6	11,8	0,4	32	0,6	44,9	0,7
Stedelijkheid								
Zeer sterk stedelijk	27,5	0,7	18,4	0,7	35,2	0,8	51	0,8
Sterk stedelijk	23,4	0,7	13,2	0,5	32,2	0,7	45,6	0,8
Matig stedelijk	18,8	0,8	8,8	0,6	28,9	0,9	39,7	1
Weinig stedelijk	17,1	0,7	7,4	0,5	27,5	0,8	37,4	0,9
Niet stedelijk	14,1	1	5,6	0,7	23,9	1,2	32,9	1,4

Bron: CBS en Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Ervaren buurtoverlast zowel in stad als op platteland gedaald

In alle vijf de stedelijkheidsklassen is het aandeel dat in totaliteit veel buurtoverlast ervaart tussen 2012 en 2016 afgenomen. In de mate van afname is geen eenduidig stad/platteland-verschil herkenbaar. Het sterkst is de daling sinds 2012 in niet-stedelijke gemeenten (12 procent), gevolgd door matig stedelijke gemeenten (11 procent), sterk stedelijke gemeenten (8 procent), zeer sterk stedelijke gemeenten (6 procent) en weinig stedelijke gemeenten (5 procent). Een vergelijkbaar patroon is ook in de ontwikkeling van de onderliggende categorieën fysieke verloedering, sociale overlast en verkeersoverlast naar stedelijkheidsgraad herkenbaar (zie tabel B.2).

3.4.2 Ervaren van buurtoverlast totaal naar stedelijkheidsgraad



3.5 Regionale verschillen en samenhangen in ervaren van buurtoverlast

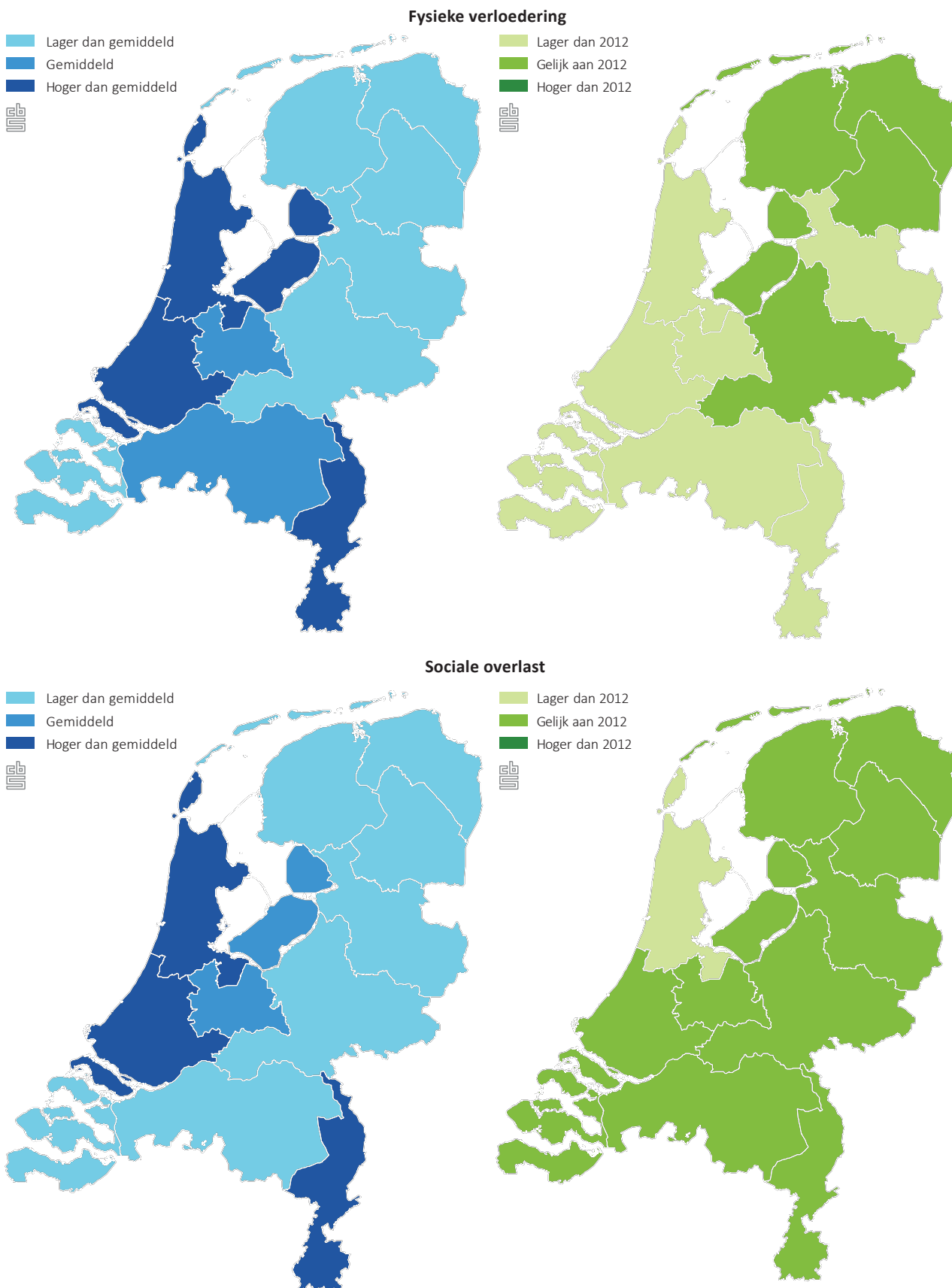
In (zeer) sterk stedelijke gemeenten ervaren dus meer bewoners buurtoverlast dan in minder stedelijke gemeenten. Dit patroon komt ook tot uitdrukking in de regionale spreiding van buurtoverlast naar provincies.

Bewoners Noord- en Zuid-Holland en Limburg ervaren meer overlast dan landelijk gemiddeld

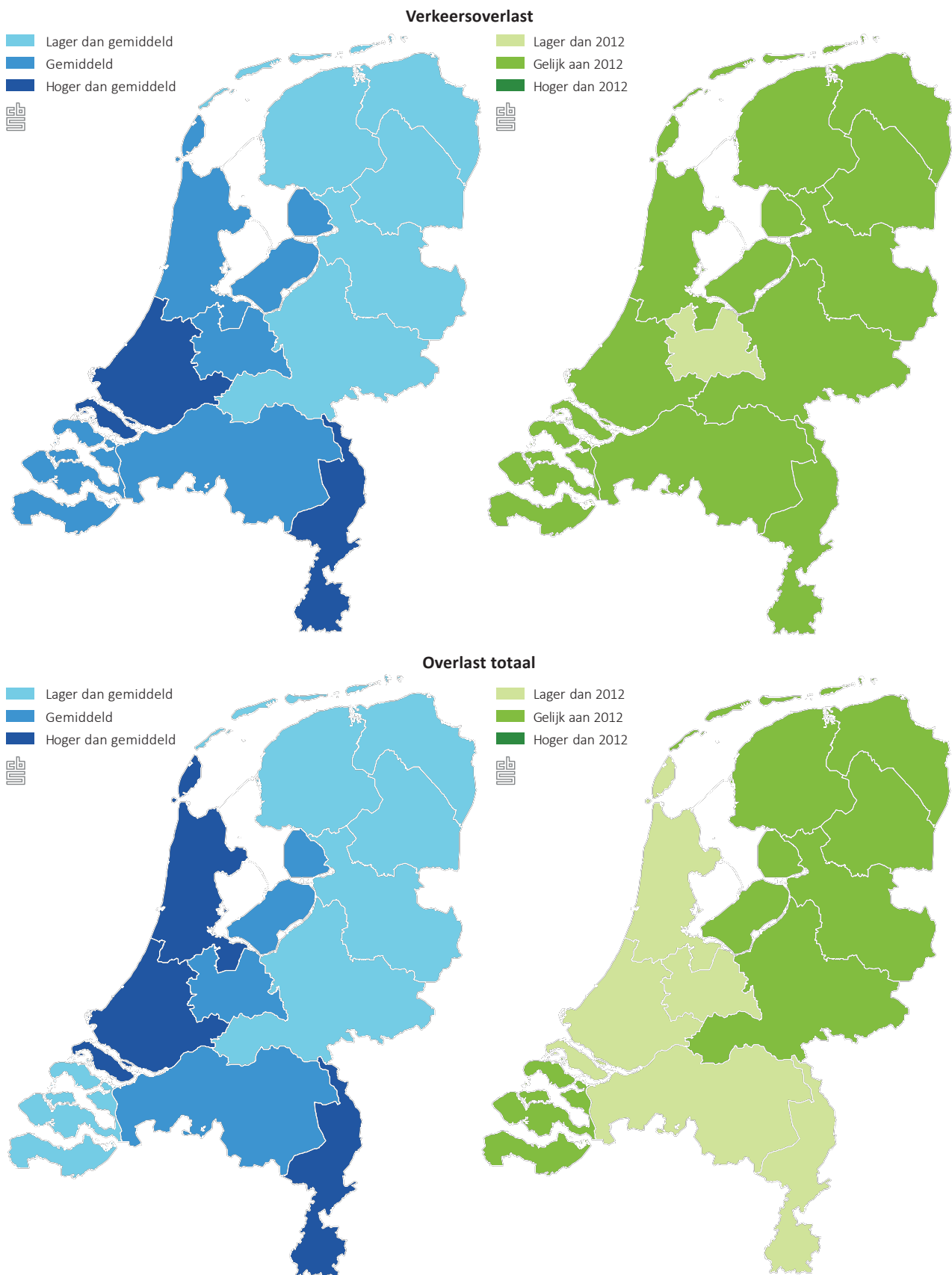
In 2016 is het aandeel inwoners dat naar eigen zeggen in totaliteit veel buurtoverlast ondervindt in sterk verstedelijkte provincies als Noord-Holland en Zuid-Holland duidelijk groter dan in minder verstedelijkte provincies als Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Zeeland. Hoewel minder sterk verstedelijkt is ook in Limburg het ervaren van buurtoverlast duidelijk hoger dan landelijk gemiddeld.

Ten opzichte van 2012 is de ervaren totale buurtoverlast in Limburg, net als in Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant afgenomen. In geen enkele provincie is het aandeel inwoners dat veel buurtoverlast ervaart tussen 2012 en 2016 toegenomen. Kijkend naar de drie hoofdcategorieën is de sociale overlast alleen in Noord-Holland afgenomen en de verkeersoverlast in Utrecht. Fysieke verloedering wordt in zeven van de twaalf provincies minder ervaren.

3.5.1 Ervaren buurtoverlast naar provincie (in blauw) t.o.v. landelijk gemiddelde en (in groen) t.o.v. 2012



3.5.1 Ervaren buurtoverlast naar provincie (in blauw) t.o.v. landelijk gemiddelde en (in groen) t.o.v. 2012 (slot)



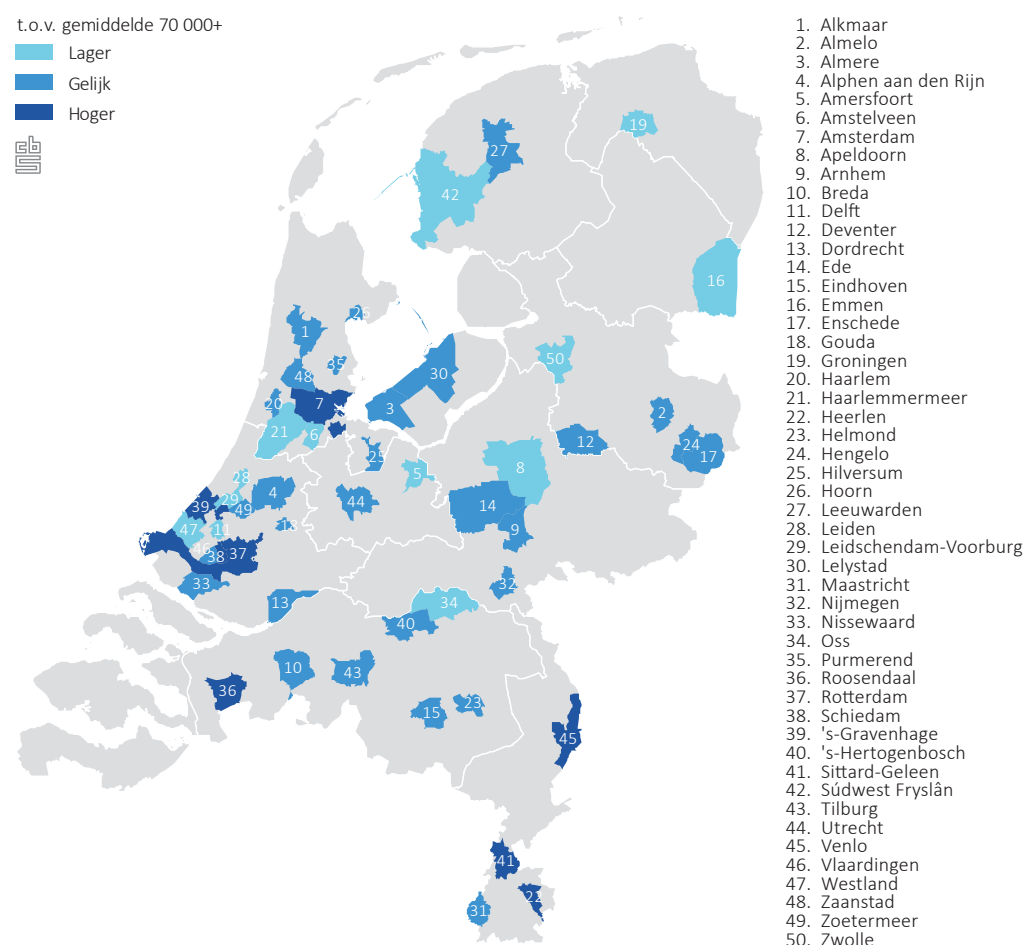
Ervaren buurtoverlast in 50 grootste gemeenten bovengemiddeld

In de 70 000+ gemeenten – dit zijn de 50 grootste gemeenten van Nederland – is meer sprake van buurtoverlast dan landelijk gemiddeld. In deze (middel-)grote gemeenten ondervindt in 2016 bijna de helft van de inwoners (49 procent) veel buurtoverlast, tegen 43 procent landelijk.

In Amsterdam, Heerlen, Roosendaal, Rotterdam, Schiedam, 's Gravenhage, Sittard-Geleen en Venlo ligt het ervaren van buurtoverlast in 2016 boven het gemiddelde van de 70 000+ gemeenten. Lager dan dit gemiddelde is de overlast in Amersfoort, Amstelveen, Apeldoorn, Delft, Emmen, Groningen, Haarlemmermeer, Leiden, Leidschendam-Voorburg, Oss, Súdwest-Fryslân, Westland en Zwolle.

Ten opzichte van 2013, het eerste jaar waarvoor vergelijkbare cijfers voor de 70 000+ gemeenten beschikbaar zijn, is de ervaren buurtoverlast – rekening houdend met de betrouwbaarheidsmarges rondom de uitkomsten – in geen enkele gemeente wezenlijk veranderd (zie tabel B. 4) Voor meer cijfers over buurtoverlast in de 50 grootste gemeenten en in andere gebieden, zie de StatLinetabel Leefbaarheid en overlast buurt; regio (CBS StatLine 2017a).

3.5.2 Ervaren van buurtoverlast totaal in 70 000+ gemeenten, 2016



Sterke samenhang tussen buurtoverlast en het oordeel over de buurt

In de inleiding werd al geconstateerd dat buurtoverlast een groot effect heeft op het oordeel over de leefbaarheid van de woonomgeving (Leidelmeijer 2004). Dit blijkt ook uit de uitkomsten van de Veiligheidsmonitor. In de 70 000+ gemeenten bestaat – met een R-kwadraat van 0,73 voor buurtoverlast totaal – een sterke samenhang tussen buurtoverlast en het oordeel over de buurt: in gemeenten waar men relatief veel buurtoverlast ervaart, geeft men doorgaans een lager rapportcijfer voor de leefbaarheid van de woonbuurt.

Fysieke verloedering en sociale overlast hangen met R-kwadraten van respectievelijk 0,68 en 0,64 het meest samen met het oordeel over de woonbuurt, maar ook het verband met verkeersoverlast (R-kwadraat = 0,56) is sterk.

3.5.3 Samenhang ervaren buurtoverlast en oordeel over leefbaarheid woonbuurt in de 50 grootste gemeenten¹⁾

Rapportcijfer leefbaarheid woonbuurt	
	R-kwadraat ²⁾
Fysieke verloedering (% ervaart veel overlast)	0,68
Sociale overlast (% ervaart veel overlast)	0,64
Verkeersoverlast (% ervaart veel overlast)	0,56
Overlast totaal (% ervaart veel overlast)	0,73

¹⁾ Cijfers van de binnen deze categorieën onderscheiden overlastvormen en van 'overige overlast' ontbreken door te weinig waarnemingen in een aantal gemeenten.

²⁾ R-kwadraat drukt de sterkte van het lineaire verband uit op in dit geval gemeenteniveau. De waarde daarvan kan variëren tussen 0 (geen verband) en 1 (volledig positief of negatief verband). Een verband van boven 0,5 wordt als sterk geïnterpreteerd.

3.5.4 Samenhang tussen ervaren van buurtoverlast en oordeel over leefbaarheid buurt in 70 000+ gemeenten¹⁾, 2016

rapportcijfer leefbaarheid buurt (1–10)



¹⁾ I.v.m. leesbaarheid van de figuur is slechts van een beperkt aantal gemeenten de naam weergegeven. Voor de uitkomsten van alle 70 000+ gemeenten zie tabel B.4.

Het sterke verband tussen buurtoverlast en het rapportcijfer voor de leefbaarheid van de woonbuurt is hieronder grafisch weergegeven. Vooral in Schiedam, Heerlen, Sittard-Geleen en Rotterdam ervaart men relatief veel buurtoverlast en is het rapportcijfer voor de leefbaarheid van de woonbuurt lager dan het landelijke gemiddelde. In met name Amstelveen, Oss en Leidschendam-Voorburg ondervindt men juist naar verhouding weinig overlast en in het oordeel over de leefbaarheid van de buurt hoger dan gemiddeld.

4. Conclusies

Buurtoverlast is een wijdverspreid maatschappelijk verschijnsel. Vrijwel alle Nederlanders van 15 jaar of ouder geven aan het in hun directe woonomgeving tegen te komen en ruim vier op de tien Nederlanders zeggen er zelf veel last van te ervaren. Fysieke verloedering en verkeersoverlast komen het meest voor, sociale overlast het minst.

Bijna de helft van de Nederlanders ervaart zelf veel buurtoverlast. Verkeersoverlast wordt het meest genoemd, gevolgd door fysieke verloedering en ten slotte sociale overlast.

Wanneer sociale overlast eenmaal voorkomt in de buurt heeft dit verhoudingsgewijs wel een grote persoonlijke impact: de aanwezigheid van met name overlast door buurtbewoners en drugsgebruik/drugshandel leiden tot relatief veel overlast in de persoonlijke sfeer. Ook bij verkeersoverlast zoals parkeerproblemen en agressief verkeersgedrag, en bij hinder door horecagelegenheden is dit het geval. De aanwezigheid van overlast in de fysieke sfeer, zoals rommel op straat of bekladding van muren of gebouwen, leidt minder tot het ervaren van persoonlijke overlast.

Zowel het aandeel Nederlanders dat zegt dat overlast voorkomt in hun buurt als het aandeel dat zelf veel buurtoverlast ervaart, is de afgelopen jaren afgenomen. Op fysiek terrein zijn 'vandalisme-achtige' overlastvormen als bekladding van muren of gebouwen en vooral vernieling van straatmeubilair het sterkst gedaald, op sociaal gebied jongerenoverlast en lastiggevallen worden op straat, en op verkeersterrein parkeerproblemen en agressief verkeersgedrag. Overlast door buurtbewoners is de enige overlastvorm die door meer mensen wordt gesignaleerd en die meer persoonlijke overlast is gaan veroorzaken.

Het ervaren van buurtoverlast verschilt relatief weinig naar persoonskenmerken, zoals geslacht, herkomst, opleiding en seksuele voorkeur. Leeftijd maakt een groter verschil. Het sterkst is de samenhang met stedelijkheid. In (zeer) sterk stedelijke gemeenten ervaren inwoners meer buurtoverlast dan in minder stedelijke gemeenten. Qua ontwikkeling is het ervaren van buurtoverlast in meer verstedelijkte gebieden en in minder verstedelijkte gebieden in vergelijkbare mate afgenomen.

De sterke samenhang tussen buurtoverlast en stedelijkheid wordt ook zichtbaar in de regionale spreiding over Nederland. In sterk verstedelijkte provincies in het westen van het land ervaren inwoners meer buurtoverlast dan in minder verstedelijkte provincies in het noordoosten en zuidwesten. Ook in Limburg wordt relatief veel buurtoverlast ervaren. In de 70 000+ gemeenten wordt meer buurtoverlast ervaren dan landelijk gemiddeld.

Buurtoverlast hangt sterk samen met het oordeel over de leefbaarheid van de buurt: in gemeenten waar men relatief veel buurtoverlast ervaart, waardeert men de leefbaarheid van woonbuurt doorgaans lager. Fysieke verloedering en sociale overlast hangen het meest samen met het oordeel over de woonbuurt, maar ook het verband met verkeersoverlast is sterk.

Nawoord

Dit artikel waarin de aard en omvang van de problematiek van buurtoverlast is beschreven, is het eerste in een reeks: in het kader van de samenstelling van een dossier 'buurtoverlast' zullen nog ten minste twee andere artikelen over dit thema verschijnen waarin – eveneens op basis van gegevens uit de Veiligheidsmonitor – prioriteiten van burgers in de aanpak overlast respectievelijk factoren die overlastbeleving beïnvloeden, centraal zullen staan. Hiermee worden handvatten aangereikt voor een beleidsmatige aanpak van buurtoverlast.

Literatuur

Akkermans, M. (2014). Vandalisme. Stand van zaken, trends en achtergronden. Sociaaleconomische trends, december 2014.

Brakel, J. van den, P.A. Smith en S. Compton (2008). Quality procedures for survey transitions - experiments, time series and discontinuities. Survey Research Methods 2, 123–141

CBS (2005–2008). Veiligheidsmonitor Rijk. Den Haag/Heerlen.

CBS (2008–2011). Integrale Veiligheidsmonitor. Den Haag/Heerlen.

CBS (2012–2016). Veiligheidsmonitor. Den Haag/Heerlen/Bonaire.

Leidelmeijer, K. (2004). Leefbaarheid van wijken. Rigo Research en advies B.V., Amsterdam.

StatLine

CBS StatLine (2017). [Leefbaarheid en overlast in buurt; persoonskenmerken](#).

CBS StatLine (2017a). [Leefbaarheid en overlast in buurt; regio](#).

B.1 Aanwezigheid en ervaren van buurtoverlast

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Aanwezigheid van buurtoverlast¹⁾	% komt weleens voor												index 2008=100
<i>Fysieke verloedering</i>													
Rommelpoep op straat	55,7	56,6	56,5	55,2	56,6	56,0	54,6	55,8	55,3	54,1	54,3	53,7	97,2
Straatmeubilair dat vernield is	46,6	45,1	46,5	45,4	43,0	40,8	34,3	33,5	31,4	30,4	30,0	29,3	64,6
Bekladde muren of gebouwen	34,9	33,3	34,5	33,2	33,5	32,3	29,4	28,3	26,7	25,9	24,7	23,6	71,2
Hondenpoep	82,4	79,1	76,9	72,3	70,0	69,8	67,9	70,3	69,7	68,5	68,3	67,3	93,1
Totaal een of meer vormen van fysieke verloedering	89,2	87,8	87,4	85,3	84,7	84,1	82,5	83,4	82,7	81,8	81,5	81,2	95,1
<i>Sociale overlast</i>													
Dronken mensen op straat	24,9	24,0	24,8	26,2	26,5	26,7	26,8	27,2	26,9	26,6	26,5	26,0	99,3
Gebruik van drugs	25,0	23,3	21,9	23,9	24,4	24,0	23,3	24,1	24,0	24,4	24,5	23,8	99,5
Overlast door buurtbewoners	25,1	23,4	23,6	26,7	28,5	27,9	27,2	27,6	28,6	28,8	28,4	28,7	107,8
Mensen die op straat worden lastiggevallen	17,2	15,6	14,7	15,8	15,2	15,6	14,7	14,8	14,5	14,4	14,2	13,3	84,3
Rondhangende jongeren	45,1	42,7	43,5	43,8	44,6	44,3	42,2	41,6	39,5	38,9	37,9	37,1	84,8
Totaal een of meer vormen van sociale overlast	58,8	56,0	56,0	58,0	58,9	58,9	57,4	58,0	57,3	56,7	56,2	56,1	96,7
<i>Verkeersoverlast</i>													
Te hard rijden	71,5	69,9	70,1	73,2	74,4	73,6	71,3	70,9	71,6	70,5	70,6	70,8	96,7
Parkeerproblemen ²⁾				55,6	54,3	54,0	51,8	51,0	49,8	48,5	49,0	48,2	86,8
Agressief verkeersgedrag	33,2	32,2	32,0	33,0	33,9	33,2	31,1	30,8	31,1	29,8	29,4	28,9	87,4
Totaal een of meer vormen van verkeersoverlast				85,4	85,9	85,6	83,4	82,1	81,7	80,8	80,9	81,0	94,8
<i>Overig</i>													
Hinder van horecagelegenheden ²⁾				14,6	13,9	14,6	14,0	14,4	14,1	14,0	14,0	13,1	89,4
<i>Overlast totaal</i>													
Totaal een of meer van de 13 overlastvormen in de categorieën fysieke verloedering, sociale overlast, verkeersoverlast en overig				96,3	96,2	96,1	95,1	94,7	94,2	93,8	93,6	93,8	97,4
Ervaren van buurtoverlast³⁾	% ervaart veel overlast⁴⁾												index 2008=100
<i>Fysieke verloedering</i>													% ervaart veel overlast⁵⁾
Rommelpoep op straat								6,8	6,6	6,1	6,4	6,5	96,2
Straatmeubilair dat vernield is								3,3	2,9	2,7	2,6	2,5	75,0
Bekladde muren of gebouwen								2,2	2,0	1,8	1,6	1,4	64,7
Hondenpoep								19,6	19,9	18,6	18,3	16,9	86,4
Totaal een of meer vormen van fysieke verloedering								24,5	24,4	22,9	22,9	21,5	87,7
<i>Sociale overlast</i>													
Dronken mensen op straat								3,1	3,1	2,7	2,7	2,7	87,0
Gebruik van drugs								3,7	3,8	3,5	3,6	3,5	93,4
Overlast door buurtbewoners								5,1	5,2	5,3	5,0	5,4	106,9
Mensen die op straat worden lastiggevallen								1,7	1,4	1,4	1,3	1,3	79,5
Rondhangende jongeren								6,7	6,2	5,6	5,3	5,2	77,1
Totaal een of meer vormen van sociale overlast								12,9	12,7	12,0	11,6	11,8	91,6
<i>Verkeersoverlast</i>													
Te hard rijden								21,8	22,1	21,1	20,7	21,0	96,4
Parkeerproblemen								17,7	16,9	16,0	16,1	16,0	90,9
Agressief verkeersgedrag								6,3	6,3	5,8	5,6	5,8	92,1
Totaal een of meer vormen van verkeersoverlast								32,3	32,0	30,7	30,3	30,6	94,7

B.1 Aanwezigheid en ervaren van buurtoverlast (slot)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
	% ervaart veel overlast ⁴⁾												index 2008= 100	% ervaart veel overlast ⁵⁾
<i>Overig</i>														
Hinder van horecagelegenheden								1,6	1,6	1,5	1,5	1,5	90,8	11,4
<i>Overlast totaal</i>														
Totaal een of meer van de 13 overlastvormen in de categorieën fysieke verloederings, sociale overlast, verkeersoverlast en overig								46,1	45,9	44,0	43,7	43,1	93,4	45,9

Bron: CBS en Ministerie van Veiligheid en Justitie.

¹⁾ De cijfers voor de jaren 2005 tot en met 2011 zijn voor methodebreuken gecorrigeerde cijfers.

²⁾ Deze overlastvormen maken met ingang van 2008 deel uit van de Veiligheidsmonitor.

³⁾ Ervaren van buurtoverlast maakt met ingang van 2012 deel uit van de Veiligheidsmonitor.

⁴⁾ Het betreft het cijfer voor 'ervaart veel overlast', uitgedrukt in een percentage van alle Nederlanders van 15 jaar of ouder.

⁵⁾ Het betreft het cijfer voor 'ervaart veel overlast', uitgedrukt in een percentage van Nederlanders van 15 jaar of ouder die zeggen dat de betreffende vorm van overlast weleens voorkomt in de buurt.

B.2 Ervaren van buurtoverlast naar stedelijkheidsgraad gemeente

	2012		2013		2014		2015		2016		
	% ervaart veel overlast	marge	% ervaart veel overlast	marge	% ervaart veel overlast	marge	% ervaart veel overlast	marge	% ervaart veel overlast	marge	index 2012= 100
Ervaren van buurtoverlast											
<i>Fysieke verloederings</i>											
Zeer sterk stedelijk	31,5	1,2	30,1	0,8	29,1	0,8	27,9	0,8	27,5	0,7	87,3
Sterk stedelijk	27,1	0,7	27,3	0,7	25,1	0,7	25,5	0,7	23,4	0,7	86,6
Matig stedelijk	22,8	0,8	23,2	0,7	21,3	0,7	20,5	0,7	18,8	0,8	82,7
Weinig stedelijk	19,0	0,7	19,6	0,6	18,4	0,7	18,5	0,7	17,1	0,7	89,8
Niet stedelijk	18,8	0,9	17,5	0,8	16,7	1,0	16,0	1,0	14,1	1,0	74,9
<i>Sociale overlast</i>											
Zeer sterk stedelijk	20,9	1,1	19,8	0,7	19,6	0,7	18,2	0,7	18,4	0,7	87,9
Sterk stedelijk	14,6	0,6	14,5	0,5	13,5	0,6	13,6	0,5	13,2	0,5	90,2
Matig stedelijk	11,3	0,7	11,7	0,6	10,5	0,6	9,2	0,6	8,8	0,6	77,9
Weinig stedelijk	7,9	0,5	7,9	0,4	7,1	0,5	6,5	0,4	7,4	0,5	93,8
Niet stedelijk	6,7	0,6	6,3	0,5	6,0	0,6	5,4	0,6	5,6	0,7	83,6
<i>Verkeersoverlast</i>											
Zeer sterk stedelijk	37,0	1,2	35,6	0,9	34,4	0,8	33,3	0,8	35,2	0,8	95,1
Sterk stedelijk	35,1	0,8	34,2	0,7	33,3	0,8	32,7	0,7	32,2	0,7	91,5
Matig stedelijk	31,3	0,9	32,1	0,8	29,7	0,8	29,5	0,8	28,9	0,9	92,2
Weinig stedelijk	28,5	0,8	28,2	0,7	27,5	0,8	26,6	0,8	27,5	0,8	96,4
Niet stedelijk	25,9	1,0	27,0	0,9	25,0	1,1	25,2	1,2	23,9	1,2	92,3
<i>Overlast totaal</i>											
Zeer sterk stedelijk	54,4	1,3	52,9	0,9	51,6	0,9	50,4	0,9	51,0	0,8	93,7
Sterk stedelijk	50,0	0,8	49,4	0,7	47,5	0,8	47,4	0,7	45,6	0,8	91,2
Matig stedelijk	44,4	1,0	45,1	0,8	42,2	0,9	40,7	0,9	39,7	1,0	89,3
Weinig stedelijk	39,3	0,9	39,5	0,8	38,1	0,9	37,4	0,9	37,4	0,9	95,1
Niet stedelijk	37,2	1,2	37,4	1,0	35,2	1,2	35,2	1,3	32,9	1,4	88,4

Bron: CBS en Ministerie van Veiligheid en Justitie.

B.3 Ervaren van buurtoverlast naar provincie

	2012		2016	
	% ervaart veel overlast	marge	% ervaart veel overlast	marge
Fysieke verloedering				
Nederland	24,5		0,4	21,5
Groningen	20,7		1,6	17,8
Friesland	21,4		1,8	18,1
Drenthe	18,9		1,5	16,4
Overijssel	20,7		1,2	18,1
Flevoland	28,1		2,1	24,7
Gelderland	20,3		1,0	18,9
Utrecht	23,8		1,9	20,5
Noord-Holland	26,2		1,1	23,0
Zuid-Holland	28,2		0,9	24,3
Zeeland	22,7		2,0	17,9
Noord-Brabant	23,3		1,1	20,8
Limburg	28,7		1,4	25,6
Sociale overlast				
Nederland	12,9		0,3	11,8
Groningen	11,1		1,3	10,1
Friesland	8,3		1,3	8,8
Drenthe	8,6		1,1	8,3
Overijssel	8,6		0,9	8,6
Flevoland	13,2		1,7	12,4
Gelderland	9,8		0,7	9,0
Utrecht	13,4		1,7	12,0
Noord-Holland	15,6		0,9	13,9
Zuid-Holland	16,1		0,8	15,0
Zeeland	9,5		1,4	9,2
Noord-Brabant	11,5		0,9	10,0
Limburg	15,3		1,2	13,4
Verkeersoverlast				
Nederland	32,3		0,4	30,6
Groningen	28,2		1,8	27,4
Friesland	26,8		1,9	26,4
Drenthe	27,1		1,7	25,7
Overijssel	28,2		1,3	27,4
Flevoland	31,1		2,2	29,4
Gelderland	29,0		1,1	27,6
Utrecht	33,9		2,2	28,9
Noord-Holland	33,0		1,1	31,9
Zuid-Holland	35,4		1,0	33,6
Zeeland	29,7		2,1	28,4
Noord-Brabant	33,1		1,2	31,4
Limburg	36,7		1,5	34,2
Overlast totaal				
Nederland	46,1		0,5	43,1
Groningen	42,1		2,0	39,2
Friesland	39,3		2,1	37,4
Drenthe	37,7		1,9	35,6
Overijssel	40,1		1,4	38,4
Flevoland	47,9		2,3	43,9
Gelderland	40,4		1,2	38,9
Utrecht	47,3		2,3	41,6
Noord-Holland	48,6		1,2	45,8
Zuid-Holland	50,6		1,0	47,5
Zeeland	42,8		2,3	39,0
Noord-Brabant	45,7		1,3	42,4
Limburg	51,1		1,5	46,8

Bron: CBS en Ministerie van Veiligheid en Justitie.

B.4 Ervaren van buurtoverlast en rapportcijfer leefbaarheid buurt naar 70 000+ gemeente

	2013		2016				
	% ervaart veel overlast	marge	% ervaart veel overlast	marge	rapportcijfer leefbaarheid buurt (1–10)	marge	
Totaal 70 000+ gemeenten	51,0		0,6	48,6	0,6	7,3	0,0
Alkmaar	46,2		6,5	45,5	5,7	7,4	0,1
Almelo	50,9		6,2	44,8	6,0	7,4	0,2
Almere	53,7		1,3	49,5	3,5	7,2	0,1
Alphen aan den Rijn	43,1		6,4	48,3	5,5	7,4	0,1
Amersfoort	47,2		5,0	39,8	4,7	7,6	0,1
Amstelveen	37,2		6,2	32,6	5,6	7,8	0,2
Amsterdam	53,5		1,8	51,8	1,6	7,3	0,1
Apeldoorn	42,7		4,5	39,9	4,4	7,6	0,1
Arnhem	54,8		4,2	49,1	4,3	7,2	0,1
Breda	48,9		4,4	45,3	4,7	7,5	0,1
Delft	46,9		6,0	39,4	5,5	7,4	0,1
Deventer	49,5		6,1	48,8	6,1	7,4	0,2
Dordrecht	48,0		5,5	52,2	5,2	7,2	0,2
Ede	45,3		5,5	43,3	5,1	7,6	0,1
Eindhoven	50,4		4,2	50,8	3,9	7,3	0,1
Emmen	47,8		2,1	41,8	5,4	7,3	0,1
Enschede	53,7		4,5	47,3	4,6	7,1	0,1
Gouda	53,8		6,2	50,0	6,0	7,3	0,2
Groningen	41,9		3,9	42,0	3,7	7,5	0,1
Haarlem	52,1		4,7	51,8	2,5	7,4	0,1
Haarlemmermeer	46,1		4,9	40,1	4,6	7,5	0,1
Heerlen	63,4		5,9	62,6	5,6	7,0	0,2
Helmond	50,7		2,8	44,9	5,5	7,3	0,2
Hengelo	45,0		2,2	44,6	6,0	7,4	0,1
Hilversum	52,1		5,4	46,5	6,3	7,4	0,2
Hoorn	46,8		6,4	43,1	6,1	7,3	0,2
Leeuwarden	54,5		6,0	45,7	5,5	7,4	0,1
Leiden	49,0		2,7	44,1	3,7	7,5	0,1
Leidschendam-Voorburg	40,9		3,2	37,9	6,1	7,5	0,2
Lelystad	44,2		6,2	42,8	6,0	7,2	0,2
Maastricht	58,5		5,1	48,9	5,4	7,3	0,1
Nijmegen	43,9		4,2	44,1	4,2	7,4	0,1
Nissewaard ¹⁾	54,1		3,1	51,8	5,9	7,3	0,2
Oss	42,6		6,4	36,6	6,0	7,5	0,1
Purmerend	51,6		6,2	42,5	6,3	7,4	0,1
Roosendaal	54,5		6,0	56,3	6,1	7,1	0,2
Rotterdam	55,8		2,4	56,8	2,2	6,9	0,1
Schiedam	60,1		2,9	64,7	6,0	6,6	0,2
's-Gravenhage	57,8		1,7	54,9	1,9	7,1	0,1
's-Hertogenbosch	46,0		4,8	46,9	4,7	7,5	0,1
Sittard-Geleen	61,2		5,5	58,1	3,3	7,1	0,1
Súdwest-Fryslân	34,6		5,3	39,5	6,3	7,5	0,2
Tilburg	58,3		4,1	53,0	4,0	7,2	0,1
Utrecht	48,4		3,2	47,0	3,0	7,4	0,1
Venlo	54,3		5,4	52,0	2,0	7,2	0,1
Vlaardingen	51,4		3,5	51,5	6,2	7,2	0,2
Westland	45,0		5,6	40,5	5,7	7,7	0,1
Zaanstad	54,4		2,1	52,4	4,9	7,2	0,1
Zoetermeer	52,3		2,0	50,0	5,1	7,3	0,2
Zwolle	42,1		4,9	42,5	5,3	7,6	0,1

Bron: CBS en Ministerie van Veiligheid en Justitie.

¹⁾ Gemeentelijke wijziging per 1 januari 2015. Cijfers 2013 betreffen uitsluitend de voormalige gemeente Spijkenisse.

Verklaring van tekens

Niets (blanco)	Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
.	Het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim
*	Voorlopige cijfers
**	Nader voorlopige cijfers
2016–2017	2016 tot en met 2017
2016/2017	Het gemiddelde over de jaren 2016 tot en met 2017
2016/'17	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2016 en eindigend in 2017
2014/'15–2016/'17	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2014/'15 tot en met 2016/'17

In geval van afronding kan het voorkomen dat het weergegeven totaal niet overeenstemt met de som van de getallen.

Colofon

Uitgever

Centraal Bureau voor de Statistiek
Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag
www.cbs.nl

Prepress

CCN Creatie en visualisatie, Den Haag

Ontwerp

Edenspiekermann

Inlichtingen

Tel. 088 570 7070
Via contactformulier: www.cbs.nl/infoservice

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2017.
Vereenvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.