



Statistische Trends

Aanpak van buurtoverlast

Welk probleem moet van bewoners prioriteit
krijgen?

Kim Knoops

Juni 2018

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Top-7 van aan te pakken buurtproblemen	4
3.	Verschillen tussen bevolkingsgroepen	6
4.	Regionale verschillen	8
4.1	Stedelijkheidsgraad	8
4.2	Regionale eenheid	9
4.3	Gemeenten met 70 duizend inwoners of meer	11
5.	Conclusies	19
	Literatuur	20
	Technische toelichting	20
	Tabellenbijlage	22

In 2017 rapporteren bijna alle Nederlanders van 15 jaar en ouder wel eens overlast in de buurt te ervaren. Bijna 44 procent geeft aan zelfs veel overlast te ervaren. Volgens ruim een kwart moet te hard rijden in de buurt als eerste worden aangepakt. Bijna 18 procent vindt dat van hondenpoep. Andere vormen van overlast die volgens de Nederlandse bevolking een relatief hoge prioriteit hebben zijn parkeerproblemen, rommel op straat, rondhangende jongeren, overlast door buurtbewoners en drugsgebruik of drugshandel. Aan welke vorm van overlast Nederlanders de hoogste prioriteit geven, hangt samen met of men er veel hinder van heeft. In grote gemeenten geven bewoners daarom vooral de voorkeur aan de aanpak van parkeerproblemen en hangjongeren. In minder stedelijke gemeenten zijn dat te-hardrijders en poep op de stoep.

1. Inleiding

Buurtoverlast is een veelvoorkomend fenomeen en veroorzaakt vaak stress of ergernis (www.politie.nl). Uit cijfers van de Veiligheidsmonitor 2017 (CBS, 2018) blijkt dat het overgrote deel van de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder (93 procent) aangeeft dat een of meer vormen van overlast wel eens voorkomen in de eigen woonbuurt; 44 procent ervaart zelfs veel buurtoverlast. Het gaat hierbij 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 (zie Technische toelichting).

De aanpak van deze vormen van overlast is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente, politie, hulpverleningsinstanties en woningcorporaties (www.politie.nl). Maar welke vorm van overlast moet volgens de Nederlandse bevolking als eerste worden aangepakt? Deze vraag zal op basis van de Veiligheidsmonitor (zie Technische toelichting) worden beantwoord in dit artikel. Daarbij wordt ingegaan op de samenhang met de mate waarin een overlastvorm voorkomt in de buurt en waarin mensen er veel hinder van ervaren. Ook verschillen tussen bevolkingsgroepen, zoals tussen mannen en vrouwen en tussen leeftijdsgroepen, en regionale verschillen komen aan bod.

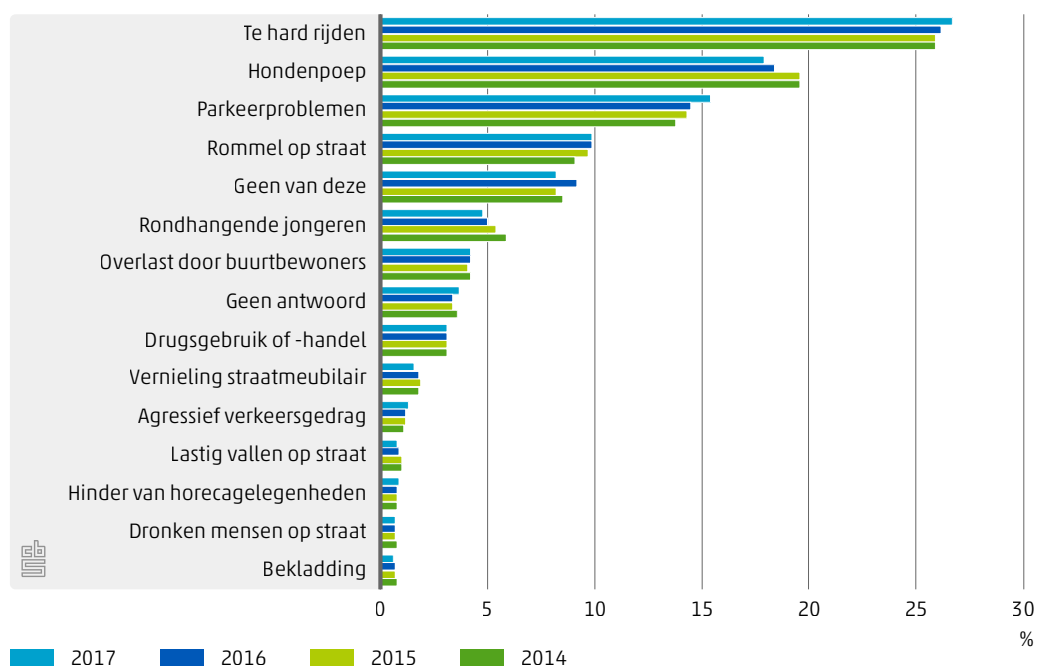
Dit artikel is het tweede artikel in een reeks. In het kader van de samenstelling van een dossier 'buurtoverlast' is in 2017 het artikel 'Buurtoverlast; stand van zaken, trends en achtergronden' verschenen, eveneens op basis van de Veiligheidsmonitor (Akkermans, 2017). Hierna zal nog een artikel over het thema buurtoverlast verschijnen, waarin factoren die overlastbeleving beïnvloeden centraal zullen staan. De reeks artikelen biedt handvatten voor een beleidsmatige aanpak van buurtoverlast.

2. Top-7 van aan te pakken buurtproblemen

Te hard rijden krijgt van burgers het vaakst de hoogste prioriteit

Te hard rijden zou als eerste moeten worden aangepakt, vindt 27 procent van de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder in 2017. Bijna 1 op 5 Nederlanders zegt dat de overlast van hondenpoep de hoogste prioriteit heeft. Daarna komen parkeerproblemen (15 procent) en rommel op straat (10 procent). Rondhangende jongeren, overlast door buurtbewoners en drugsgebruik of -handel krijgen van minder dan 5 procent prioriteit in de aanpak. Relatief weinig mensen (ongeveer 1 procent) geven de voorkeur aan de aanpak van bekladde muren of gebouwen, dronken mensen op straat, hinder van horecagelegenheden, lastig vallen op straat, agressief verkeersgedrag en vernieling van straatmeubilair. Deze vormen van overlast blijven in de rest van het artikel buiten beschouwing. Centraal staan verder alleen de zeven problemen waarvan het vaakst aangegeven is dat aanpak ervan de voorrang moet krijgen. Mensen konden alleen de prioriteit van aanpak aangeven voor de overlastvormen waarvan ze gezegd hadden dat die voorkomen in de buurt.

2.1 Overlastvorm moet als eerste worden aangepakt, personen van 15 jaar en ouder



Aanpak parkeerproblemen belangrijker geworden voor burgers

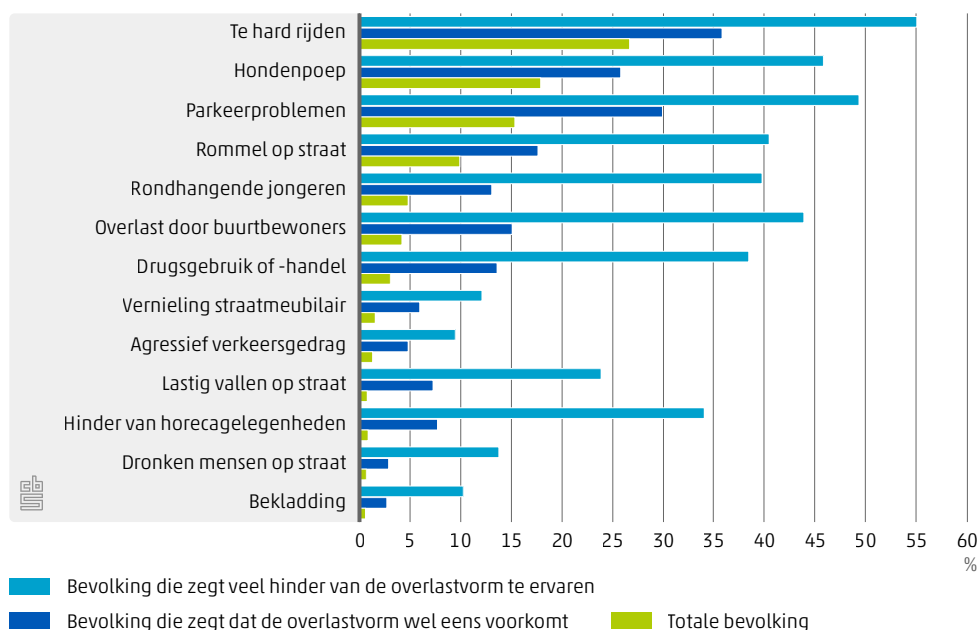
In 2017 vinden iets meer mensen dat parkeerproblemen als eerste moeten worden aangepakt in vergelijking met de drie jaren ervoor. Het percentage mensen dat de aanpak van rommel op straat het belangrijkste vindt, is van 2014 op 2015 iets toegenomen maar daarna niet meer veranderd. De aanpak van rondhangende jongeren en hondenpoep krijgt

juist minder prioriteit van Nederlanders dan in 2014 en 2015. Bij de andere overlastvormen zijn geen veranderingen tussen 2014 en 2017.

Vooraf veel hinder van een probleem gaat samen met prioriteit geven aan de aanpak

De prioriteit die mensen geven aan de aanpak van een bepaalde overlastvorm hangt samen met de mate waarin de overlast voorkomt. Nog sterker is het verband met het ondervinden van veel hinder. Van de mensen die veel overlast ondervinden van een bepaald probleem in de buurt is het aandeel dat vindt dat deze overlastvorm als eerste moet worden aangepakt groter. Zo vindt bijvoorbeeld van de mensen die veel overlast ervaren van te hard rijden 55 procent dat dit als eerste moet worden aangepakt. Van de mensen die zeggen dat te hard rijden in de buurt wel eens voorkomt, zegt 36 procent dat dit met de hoogste prioriteit moet worden aangepakt. Ook staat voor bijna de helft van de mensen die veel last hebben van hondenpoep of parkeerproblemen de aanpak van deze overlastvormen bovenaan.

2.2 Overlastvorm moet als eerste worden aangepakt, personen van 15 jaar en ouder, 2017



Referentiepopulatie

Bij de berekening van de uitkomsten over welke vorm van overlast als eerste zou moeten worden aangepakt is de totale bevolking van Nederland van 15 jaar en ouder als basis genomen. Alleen op die manier wordt het belang dat Nederlanders hechten aan een overlastvorm duidelijk. Agressief verkeersgedrag bijvoorbeeld komt volgens Nederlanders relatief weinig voor (StatLine, 2018a). Maar stel dat vrijwel iedereen die het meldt, vindt dat het probleem als eerste aangepakt moet worden. Als de referentiepopulatie dan de mensen zouden zijn die agressief verkeersgedrag melden, dan zou deze vorm van overlast van groot belang lijken.

3. Verschillen tussen bevolkingsgroepen

Er zijn weinig verschillen tussen mannen en vrouwen in mening over welke vormen van overlast als eerste moeten worden aangepakt. Iets meer vrouwen (19 procent) dan mannen (17 procent) geeft prioriteit aan de aanpak van hondenpoep (zie tabel B1). Binnen de bevolking die veel overlast van hondenpoep ervaart, is er echter geen man-vrouwverschil.

Weergave verschillen tussen bevolkingsgroepen

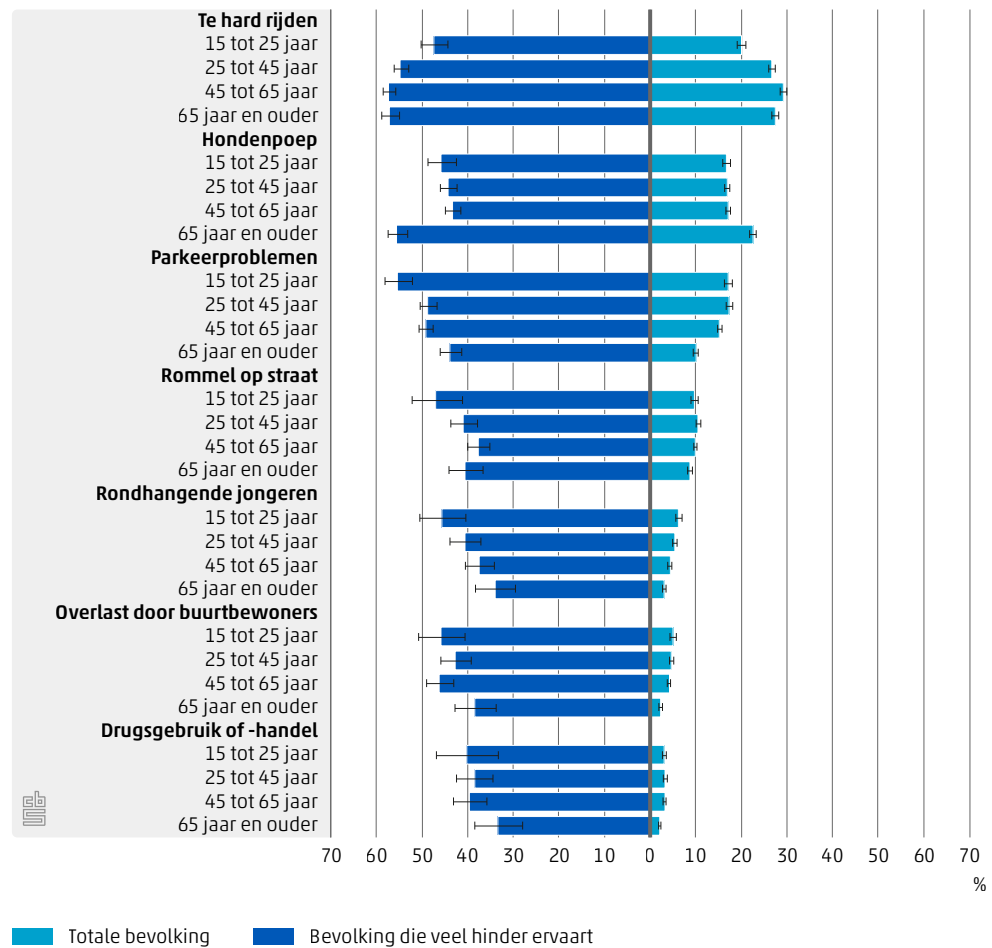
Om verschillen tussen bevolkingsgroepen zuiver in kaart te brengen, moet rekening gehouden worden met de mate waarin het probleem voorkomt in de buurt. Maar niet alleen de omvang van het probleem speelt een rol bij de prioritering die mensen aan de aanpak ervan geven. Van groter belang is de mate waarin mensen hinder hebben van een bepaalde vorm van overlast (zie figuur 2.2). Bij vergelijkingen van bevolkingsgroepen worden de uitkomsten daarom ook gerelateerd aan het deel van de bevolking dat aangeeft veel hinder te ervaren van de betreffende overlastvorm. Meningsverschillen tussen bevolkingsgroepen over de aanpak van buurtoverlast, die er niet zijn in de bevolking die veel hinder ervaart, kunnen toegewezen worden aan de mate waarin groepen hinder ondervinden.

'Pak poep op de stoep als eerste aan' zeggen vooral 65-plussers

Mensen tot 65 jaar vinden vaker dat parkeerproblemen, rondhangende jongeren, overlast door buurtbewoners en drugsgebruik of drugshandel als eerste moet worden aangepakt dan mensen van 65 jaar en ouder. Mogelijk wordt het verschil tussen deze leeftijdsgroepen in mening over aanpak van buurtoverlast veroorzaakt door het verschil in buurten waar zij wonen. In de ene buurt kunnen bepaalde problemen immers meer voorkomen en ondervinden bewoners er meer hinder van dan in de andere buurt. Het percentage mensen tot 65 jaar en mensen van 65 jaar en ouder dat vindt dat overlast door buurtbewoners en drugsoverlast als eerste moeten worden aangepakt verschilt niet onder diegenen die zeggen dat ze veel overlast hiervan ervaren. Parkeerproblemen krijgen echter van mensen tot 65 jaar die er veel hinder van ondervinden meer prioriteit bij de aanpak dan van 65-plussers. Het percentage mensen dat vindt dat de aanpak van rondhangende jongeren prioriteit heeft, is onder de bevolking die veel overlast hiervan ondervindt hoger bij jongeren van 15 tot 25 jaar dan bij 65-plussers.

Van alle leeftijdsgroepen geeft de jongste (15 tot 25 jaar) het minst vaak aan dat te hard rijden als eerste moet worden aangepakt, ook als ze er veel hinder van ondervinden. Tegelijkertijd storen 65-plussers zich klaarblijkelijk het meest aan hondenpoep: zij geven dit probleem het vaakst voorrang in de aanpak. Dat is zeker zo als rekening gehouden wordt met de mate waarin leeftijdsgroepen hinder ondervinden van hondenpoep.

3.1 Overlastvorm (top-7) moet als eerste worden aangepakt naar leeftijd, personen van 15 jaar en ouder, 2017



Aanpak te hard rijden krijgt minst vaak voorrang van niet-westersen

Tussen de verschillende herkomstgroepen bestaan behoorlijke verschillen in mening over welke vorm van overlast als eerste moet worden aangepakt. Bijna 2 keer zoveel mensen met een Nederlandse achtergrond als mensen van niet-westerse afkomst vinden dat te hard rijden als eerste moet worden aangepakt. Mensen van niet-westerse afkomst vinden juist vaker dat overlast door buurtbewoners, rondhangende jongeren, hondenpoep en rommel op straat met voorrang moeten worden aangepakt (tabel B1). Maar bij de beperking tot het deel van de bevolking dat veel hinder ervaart van deze overlastvormen, vallen deze laatste verschillen tussen Nederlanders en mensen van niet-westerse afkomst weg (tabel B2). Het meningsverschil over te hard rijden blijft wel overeind. Ook is in de bevolking die veel overlast ervaart van drugsgebruik of drugshandel het percentage mensen dat vindt dat dit probleem als eerste moet worden aangepakt hoger onder mensen met een Nederlandse dan met een niet-westerse achtergrond.

Het aandeel mensen dat vindt dat overlast door rommel op straat, parkeerproblemen, rondhangende jongeren en buurtbewoners als eerste moeten worden aangepakt is groter onder hoogopgeleiden dan onder laagopgeleiden. Mensen met een lage opleiding vinden juist vaker dat te hard rijden en hondenpoep prioriteit moet krijgen in de aanpak (tabel B1). Als wordt gekeken in de bevolking die veel hinder ervaart van de betreffende

overlastvorm, dan vallen alleen de meningsverschillen tussen de opleidingsgroepen over de aanpak van te hard rijden, hondenpoep en overlast door buurtbewoners weg (tabel B2).

4. Regionale verschillen

4.1 Stedelijkheidsgraad

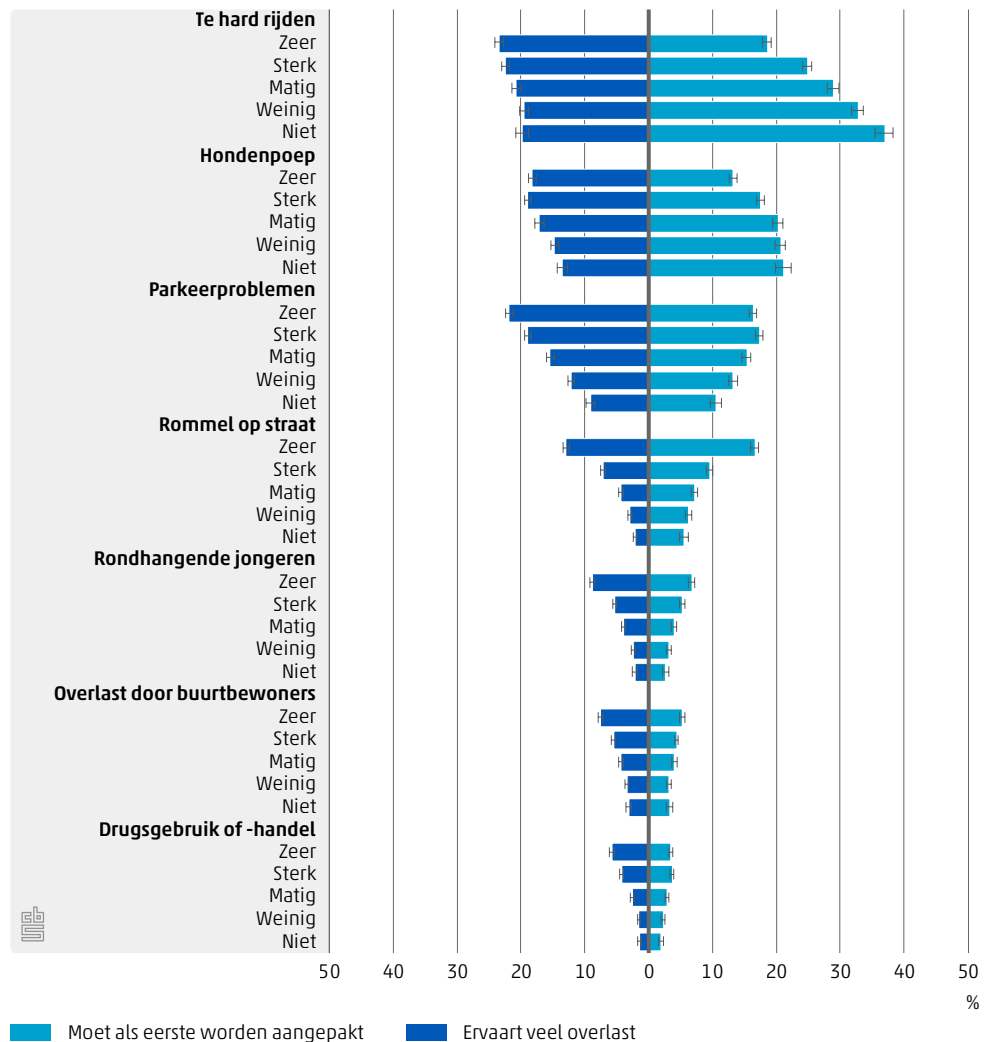
Aanpak van hondenpoep minst belangrijk voor bewoners van stedelijke gebieden

In (zeer) stedelijke gebieden is het percentage mensen dat vindt dat parkeerproblemen, rommel op straat, overlast door buurtbewoners, rondhangende jongeren en drugsgebruik- of drugshandel met voorrang aangepakt moeten worden hoger dan in weinig of niet stedelijke gebieden. In minder stedelijke gebieden daarentegen vinden mensen vaker dat te hard rijden en hondenpoep als eerste moeten worden aangepakt. Van alle zeven de genoemde overlastvormen is het percentage mensen dat veel overlast ervaart hoger in (zeer) stedelijk gebieden dan in minder stedelijke gebieden. Bij de meeste overlastvormen betekent dit dat mensen er ongeveer even vaak hinder van hebben als dat ze vinden dat het probleem als eerste moet worden aangepakt. Maar vooral het met voorrang aanpakken van te hard rijden en hondenpoep overtreft in minder stedelijke gebieden de mate waarin mensen er hinder van hebben.

Weergave regionale verschillen

Voor sommige regio's is het percentage mensen dat veel overlast ervaart van bepaalde overlastvormen te laag om binnen deze groep mensen naar prioriteit van aanpak van een overlastvorm te kijken. Daarom worden bij het in kaart brengen van meningsverschillen tussen regio's over de prioriteit bij de aanpak van een bepaalde overlastvorm, telkens ook de percentages bewoners die aangeven veel hinder te hebben van de overlastvorm betrokken. Dat is een andere manier om de samenhang weer te geven tussen een overlastvorm die als eerste moeten worden aangepakt en veel hinder van die overlastvorm van ervaren. In 2017 waren het vooral te hard rijden (22 procent), hondenpoep en parkeerproblemen (beide 17 procent) waar de bevolking veel overlast van zei te hebben (CBS StatLine, 2018a). Dit is nu juist de top-3 van problemen die als eerste zou moeten worden aangepakt (zie figuur 2.1). Maar binnen regio's hoeft die samenhang er niet in dezelfde mate te zijn. Soms zijn er (veel) meer mensen die vinden dat een probleem met voorrang moet worden aangepakt dan dat er mensen zijn die er veel hinder van ondervinden, en omgekeerd. Dit kan komen doordat respondenten maar één vorm van overlast mochten prioriteren om aan te pakken. Zij kunnen echter van meerdere overlastvormen veel hinder ervaren.

4.1.1 Aanpak/hinder top-7 overlastvormen naar stedelijkheidsgraad, personen van 15 jaar en ouder, 2017



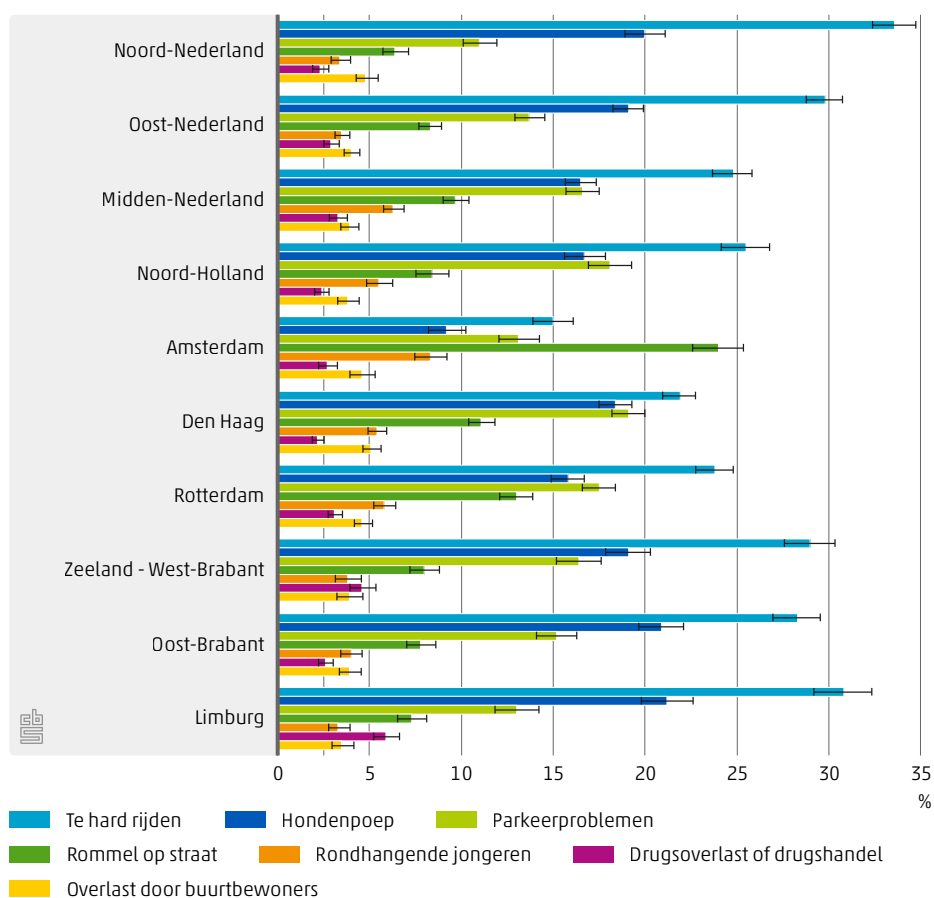
4.2 Regionale eenheid

Nederland telt tien regionale eenheden. De indeling in regionale eenheden is gebaseerd op de politieregio's en berust op de Politiewet 2012. Tussen de regionale eenheden zijn er behoorlijke verschillen in welke vorm van overlast als eerste moet worden aangepakt. Zo geven in Noord-Nederland, Oost-Nederland, Zeeland - West-Brabant, Oost-Brabant en Limburg ongeveer 2 keer zoveel mensen buurtoverlast door te hard rijden de hoogste prioriteit als in Amsterdam (15 procent). Ongeveer 20 procent van de mensen in de regionale eenheden Limburg, Oost-Brabant en Noord-Nederland vindt dat hondenpoep voorrang moet krijgen in de aanpak, tegenover 9 procent in Amsterdam. In Midden-Nederland, Noord-Holland, Den Haag, Rotterdam en Zeeland - West-Brabant is het percentage mensen dat vindt dat parkeerproblemen als eerste moeten worden aangepakt hoger dan in Noord-Nederland, Oost-Nederland, Amsterdam en Limburg. Voor de Amsterdammer zijn rommel op straat en rondhangende jongeren een doorn in het oog en moeten deze overlastvormen met voorrang aangepakt worden. Vooral het percentage mensen dat vindt dat rommel op straat prioriteit van aanpak heeft, is met 24 procent hoog in Amsterdam. Het bezoek van jaarlijks miljoenen toeristen aan de hoofdstad zal hierbij

een rol spelen. In Zeeland - West-Brabant en in Limburg is juist het percentage mensen dat vindt dat drugsoverlast of drugshandel als eerste moet worden aangepakt relatief hoog.

In de regionale eenheden waar men relatief veel overlast in de buurt ervaart van te hard rijden, parkeerproblemen, rommel op straat, rondhangende jongeren of drugs vinden bewoners doorgaans ook vaak dat deze problemen als eerste moeten worden aangepakt. Voor overlast door buurtbewoners en hondenpoep is de samenhang tussen het ervaren van veel overlast en de prioriteit in de aanpak veel minder aanwezig in de regionale eenheden (zie CBS StatLine, 2018b).

4.2.1 Overlastvorm (top-7) moet als eerste worden aangepakt, naar regionale eenheid, 2017



4.3 Gemeenten met 70 duizend inwoners of meer

In de gemeenten met 70 duizend inwoners of meer is net als in (sterk) stedelijke gebieden het aandeel mensen dat vindt dat parkeerproblemen, rommel op straat, rondhangende jongeren, overlast door buurtbewoners en drugsoverlast of drugshandel als eerste moet worden aangepakt relatief hoog. Betrekkelijk weinig wordt in deze 51 grootste gemeenten van Nederland aan hondenpoep of te hard rijden voorrang gegeven bij de aanpak.

Er zijn echter grote verschillen tussen de grootste gemeenten. In Amsterdam en Haarlemmermeer is het percentage mensen dat vindt dat rondhangende jongeren als eerste moeten worden aangepakt hoger dan gemiddeld in de grootste gemeenten. In Alphen aan den Rijn, Breda, Deventer, Emmen, Groningen, Lelystad, Maastricht, Meierijstad, Nissewaard, Oss, Roosendaal, 's-Hertogenbosch en Sittard-Geleen is dit juist lager. In Delft en Groningen vinden mensen vaker dan gemiddeld in de grootste gemeenten dat overlast door buurtbewoners met prioriteit één moet worden aangepakt. Dit in tegenstelling tot Apeldoorn, Purmerend en Zaanstad waar het net minder vaak is.

In Roosendaal en Maastricht vindt 12 procent van de mensen dat drugsoverlast of drugshandel als eerste moet worden aangepakt. Dit is 3 keer zoveel als gemiddeld. Een kwart van de mensen in Westland en Zoetermeer vindt dat hondenpoep voorrang moet krijgen in de aanpak, in vergelijking met 8 procent in Amsterdam en Utrecht.

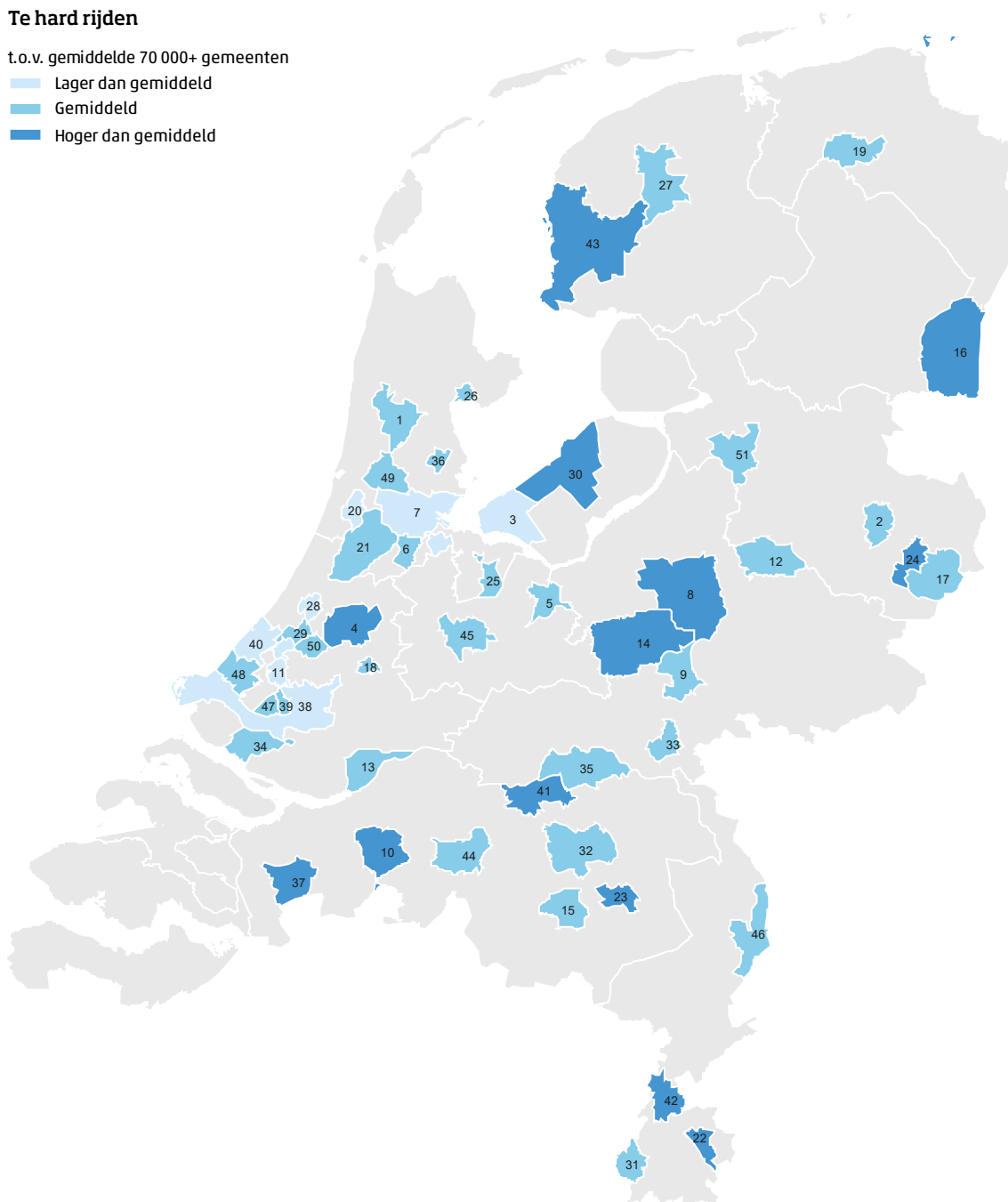
In de gemeenten met 70 duizend inwoners of meer bestaat een relatie tussen het ervaren van veel overlast van parkeerproblemen en rommel op straat en vinden dat deze overlastvormen als eerste moeten worden aangepakt. In gemeenten waar men relatief veel (of weinig) overlast van parkeerproblemen of rommel op straat ervaart (zie CBS StatLine, 2018b), is het percentage mensen dat vindt dat deze overlastvormen als eerste moeten worden aangepakt ook betrekkelijk hoog (laag). Voor de andere overlastvormen is dit minder het geval.

Overlastvorm (top-7) moet als eerste worden aangepakt naar gemeenten met minimaal 70 duizend inwoners, personen van 15 jaar en ouder, 2017

Te hard rijden

t.o.v. gemiddelde 70 000+ gemeenten

- Lager dan gemiddeld
- Gemiddeld
- Hoger dan gemiddeld

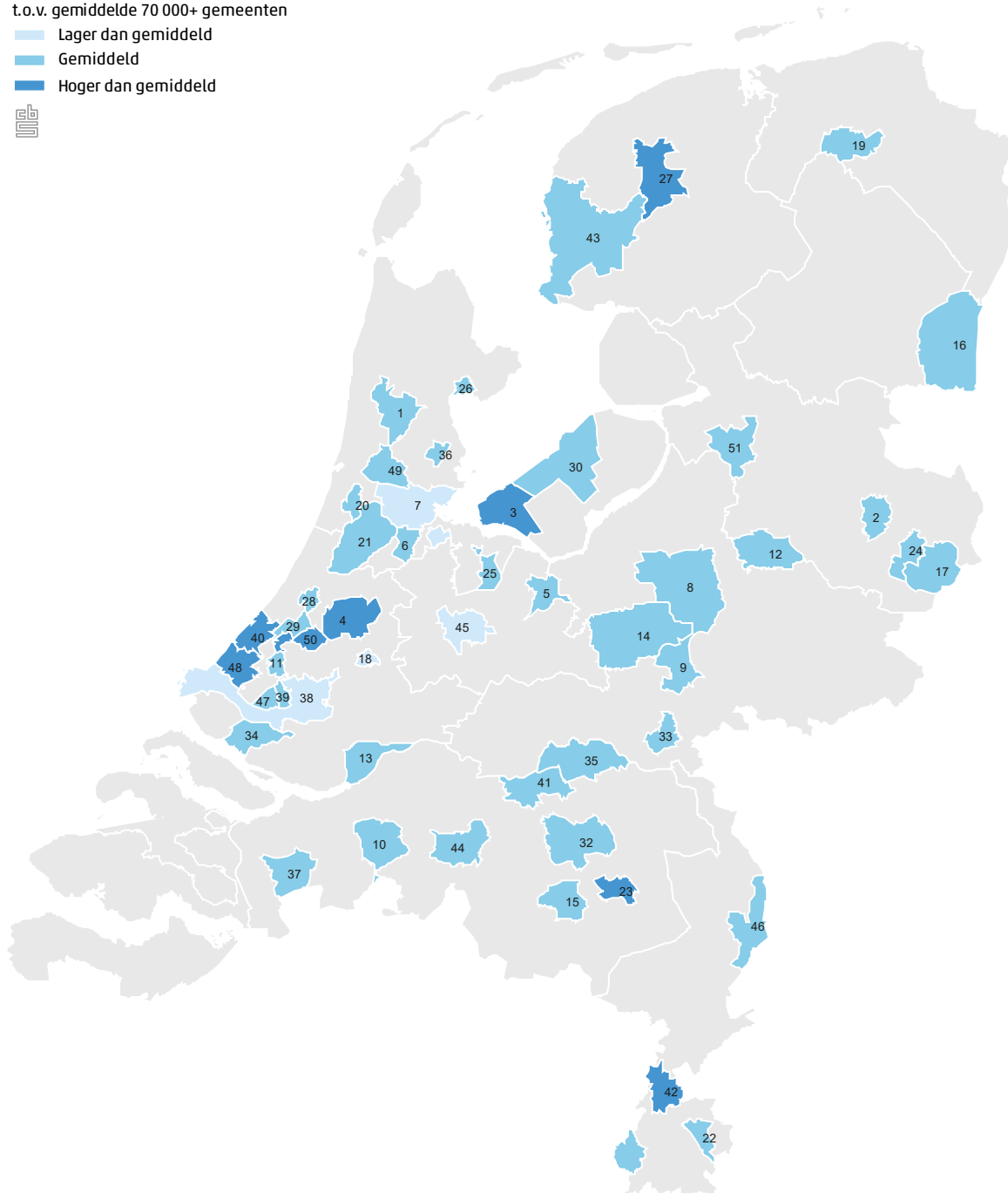


1	Alkmaar	14	Ede	27	Leeuwarden	39	Schiedam
2	Almelo	15	Eindhoven	28	Leiden	40	's-Gravenhage
3	Almere	16	Emmen	29	Leidschendam-Voorburg	41	's-Hertogenbosch
4	Alphen aan den Rijn	17	Enschede	30	Lelystad	42	Sittard-Geleen
5	Amersfoort	18	Gouda	31	Maastricht	43	Sudwest Fryslan
6	Amstelveen	19	Groningen	32	Meerijstad	44	Tilburg
7	Amsterdam	20	Haarlem	33	Nijmegen	45	Utrecht
8	Apeldoorn	21	Haarlemmermeer	34	Nissewaard	46	Venlo
9	Arnhem	22	Heerlen	35	Oss	47	Vlaardingen
10	Breda	23	Helmond	36	Purmerend	48	Westland
11	Delft	24	Hengelo	37	Roosendaal	49	Zaanstad
12	Deventer	25	Hilversum	38	Rotterdam	50	Zoetermeer
13	Dordrecht	26	Hoorn			51	Zwolle

Hondenpoep

t.o.v. gemiddelde 70 000+ gemeenten

- Lager dan gemiddeld
- Gemiddeld
- Hoger dan gemiddeld

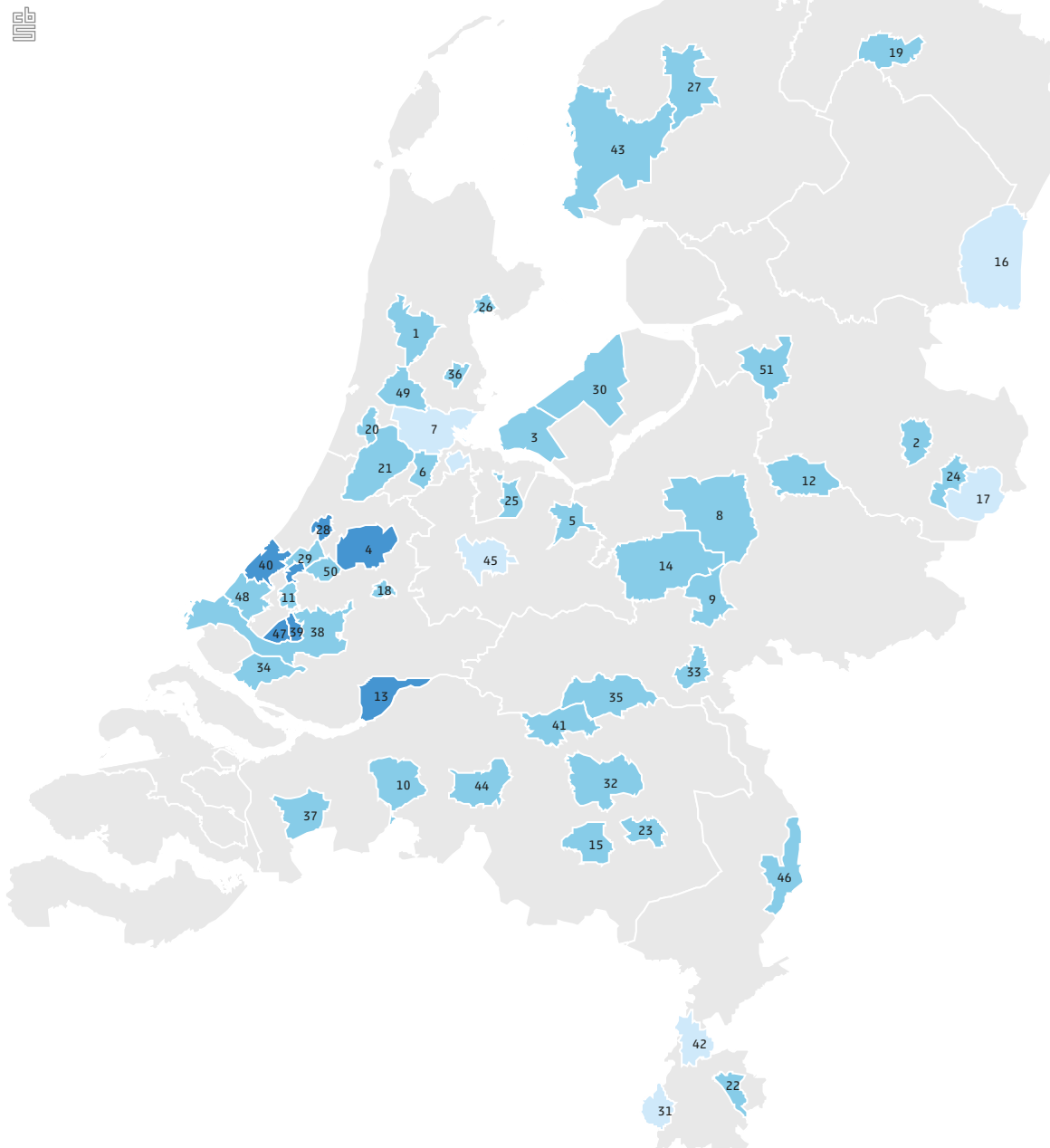


1	Alkmaar	14	Ede	27	Leeuwarden	39	Schiedam
2	Almelo	15	Eindhoven	28	Leiden	40	's-Gravenhage
3	Almere	16	Emmen	29	Leidschendam-Voorburg	41	's-Hertogenbosch
4	Alphen aan den Rijn	17	Enschede	30	Lelystad	42	Sittard-Geleen
5	Amersfoort	18	Gouda	31	Maastricht	43	Sudwest Fryslan
6	Amstelveen	19	Groningen	32	Meerijstad	44	Tilburg
7	Amsterdam	20	Haarlem	33	Nijmegen	45	Utrecht
8	Apeldoorn	21	Haarlemmermeer	34	Nissewaard	46	Venlo
9	Arnhem	22	Heerlen	35	Oss	47	Vlaardingen
10	Breda	23	Helmond	36	Purmerend	48	Westland
11	Delft	24	Hengelo	37	Roosendaal	49	Zaanstad
12	Deventer	25	Hilversum	38	Rotterdam	50	Zoetermeer
13	Dordrecht	26	Hoorn			51	Zwolle

Parkeerproblemen

t.o.v. gemiddelde 70 000+ gemeenten

- Lager dan gemiddeld
- Gemiddeld
- Hoger dan gemiddeld

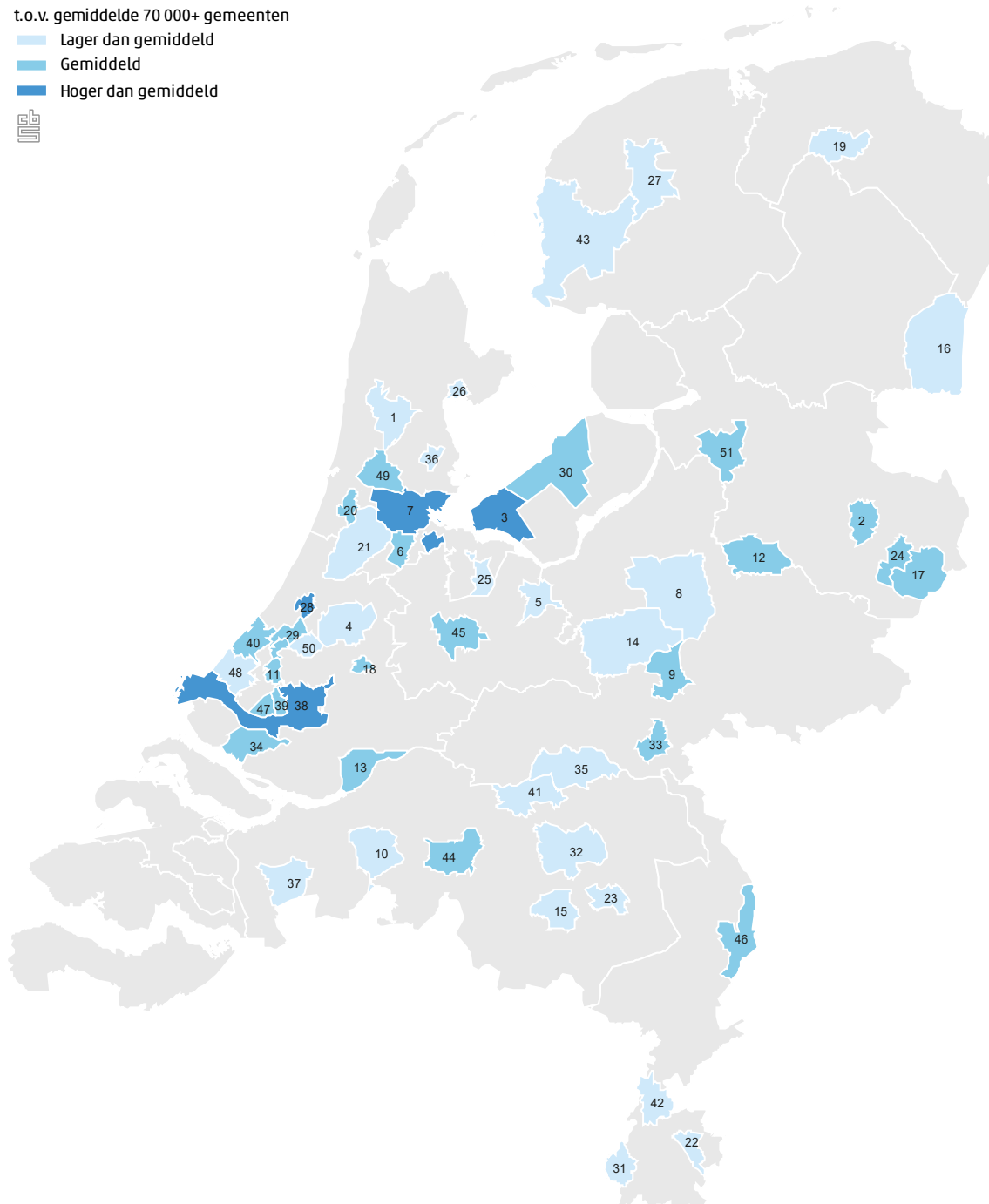


1	Alkmaar	14	Ede	27	Leeuwarden	39	Schiedam
2	Almelo	15	Eindhoven	28	Leiden	40	's-Gravenhage
3	Almere	16	Emmen	29	Leidschendam-Voorburg	41	's-Hertogenbosch
4	Alphen aan den Rijn	17	Enschede	30	Lelystad	42	Sittard-Geleen
5	Amersfoort	18	Gouda	31	Maastricht	43	Sudwest Fryslan
6	Amstelveen	19	Groningen	32	Meerijstad	44	Tilburg
7	Amsterdam	20	Haarlem	33	Nijmegen	45	Utrecht
8	Apeldoorn	21	Haarlemmermeer	34	Nissewaard	46	Venlo
9	Arnhem	22	Heerlen	35	Oss	47	Vlaardingen
10	Breda	23	Helmond	36	Purmerend	48	Westland
11	Delft	24	Hengelo	37	Roosendaal	49	Zaanstad
12	Deventer	25	Hilversum	38	Rotterdam	50	Zoetermeer
13	Dordrecht	26	Hoorn			51	Zwolle

Rommel op straat

t.o.v. gemiddelde 70 000+ gemeenten

- Lager dan gemiddeld
- Gemiddeld
- Hoger dan gemiddeld

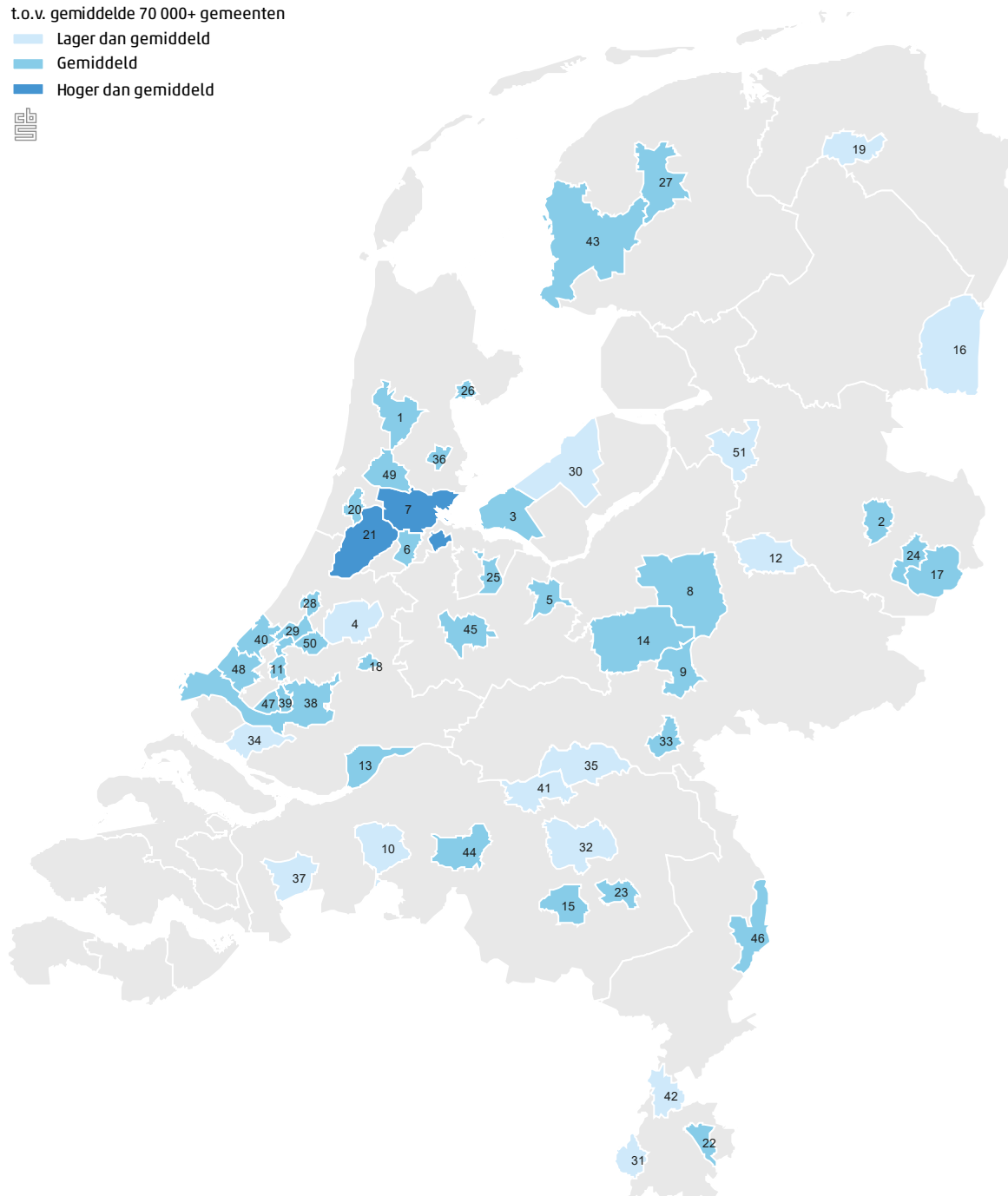


1	Alkmaar	14	Ede	27	Leeuwarden	39	Schiedam
2	Almelo	15	Eindhoven	28	Leiden	40	's-Gravenhage
3	Almere	16	Emmen	29	Leidschendam-Voorburg	41	's-Hertogenbosch
4	Alphen aan den Rijn	17	Enschede	30	Lelystad	42	Sittard-Geleen
5	Amersfoort	18	Gouda	31	Maastricht	43	Sudwest Fryslan
6	Amstelveen	19	Groningen	32	Meerijstad	44	Tilburg
7	Amsterdam	20	Haarlem	33	Nijmegen	45	Utrecht
8	Apeldoorn	21	Haarlemmermeer	34	Nissewaard	46	Venlo
9	Arnhem	22	Heerlen	35	Oss	47	Vlaardingen
10	Breda	23	Helmond	36	Purmerend	48	Westland
11	Delft	24	Hengelo	37	Roosendaal	49	Zaanstad
12	Deventer	25	Hilversum	38	Rotterdam	50	Zoetermeer
13	Dordrecht	26	Hoorn			51	Zwolle

Rondhangende jongeren

t.o.v. gemiddelde 70 000+ gemeenten

- Lager dan gemiddeld
- Gemiddeld
- Hoger dan gemiddeld

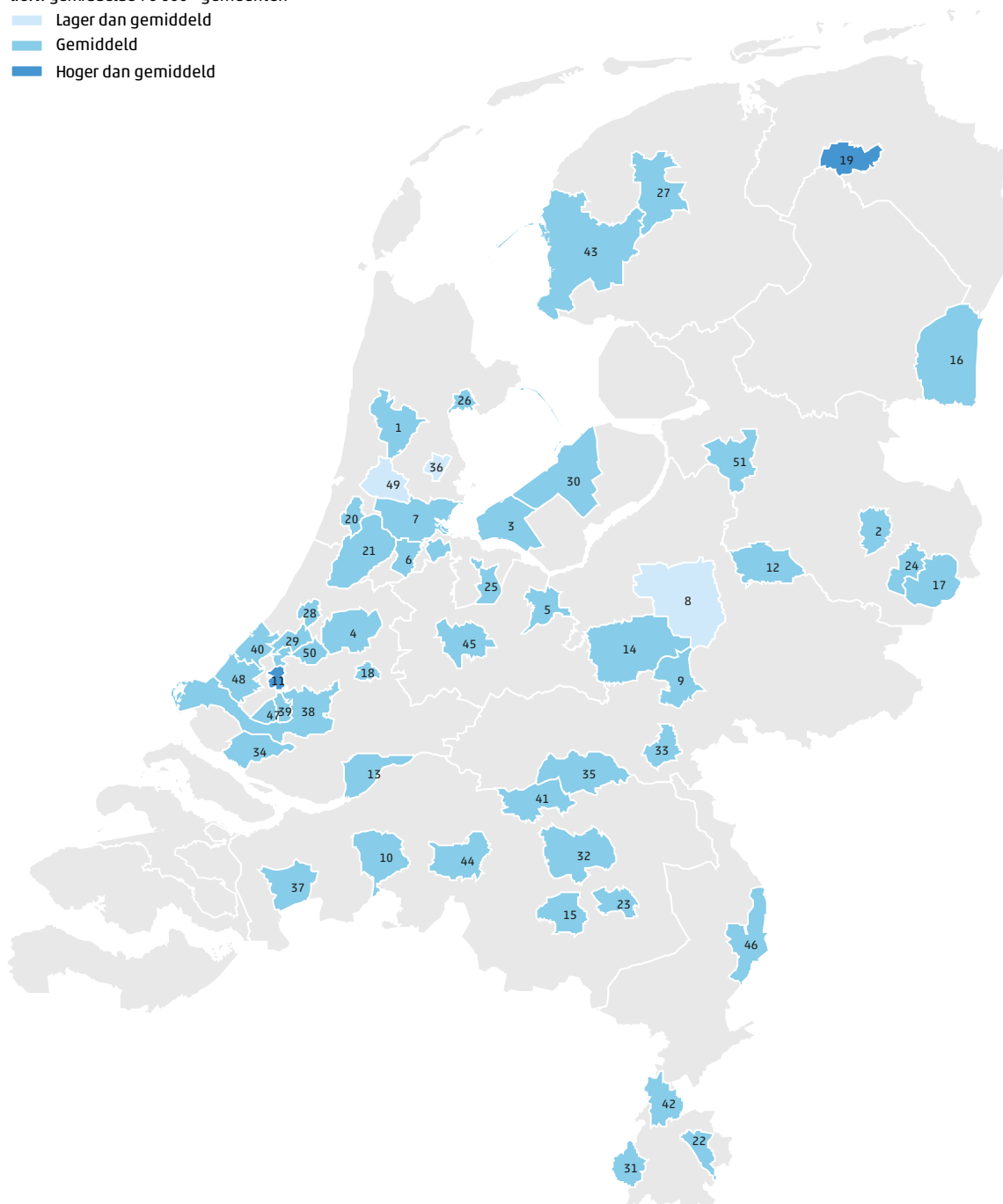


1	Alkmaar	14	Ede	27	Leeuwarden	39	Schiedam
2	Almelo	15	Eindhoven	28	Leiden	40	's-Gravenhage
3	Almere	16	Emmen	29	Leidschendam-Voorburg	41	's-Hertogenbosch
4	Alphen aan den Rijn	17	Enschede	30	Lelystad	42	Sittard-Geleen
5	Amersfoort	18	Gouda	31	Maastricht	43	Sudwest Fryslan
6	Amstelveen	19	Groningen	32	Meerijstad	44	Tilburg
7	Amsterdam	20	Haarlem	33	Nijmegen	45	Utrecht
8	Apeldoorn	21	Haarlemmermeer	34	Nissewaard	46	Venlo
9	Arnhem	22	Heerlen	35	Oss	47	Vlaardingen
10	Breda	23	Helmond	36	Purmerend	48	Westland
11	Delft	24	Hengelo	37	Roosendaal	49	Zaanstad
12	Deventer	25	Hilversum	38	Rotterdam	50	Zoetermeer
13	Dordrecht	26	Hoorn			51	Zwolle

Buurtbewoners

t.o.v. gemiddelde 70 000+ gemeenten

- Lager dan gemiddeld
- Gemiddeld
- Hoger dan gemiddeld

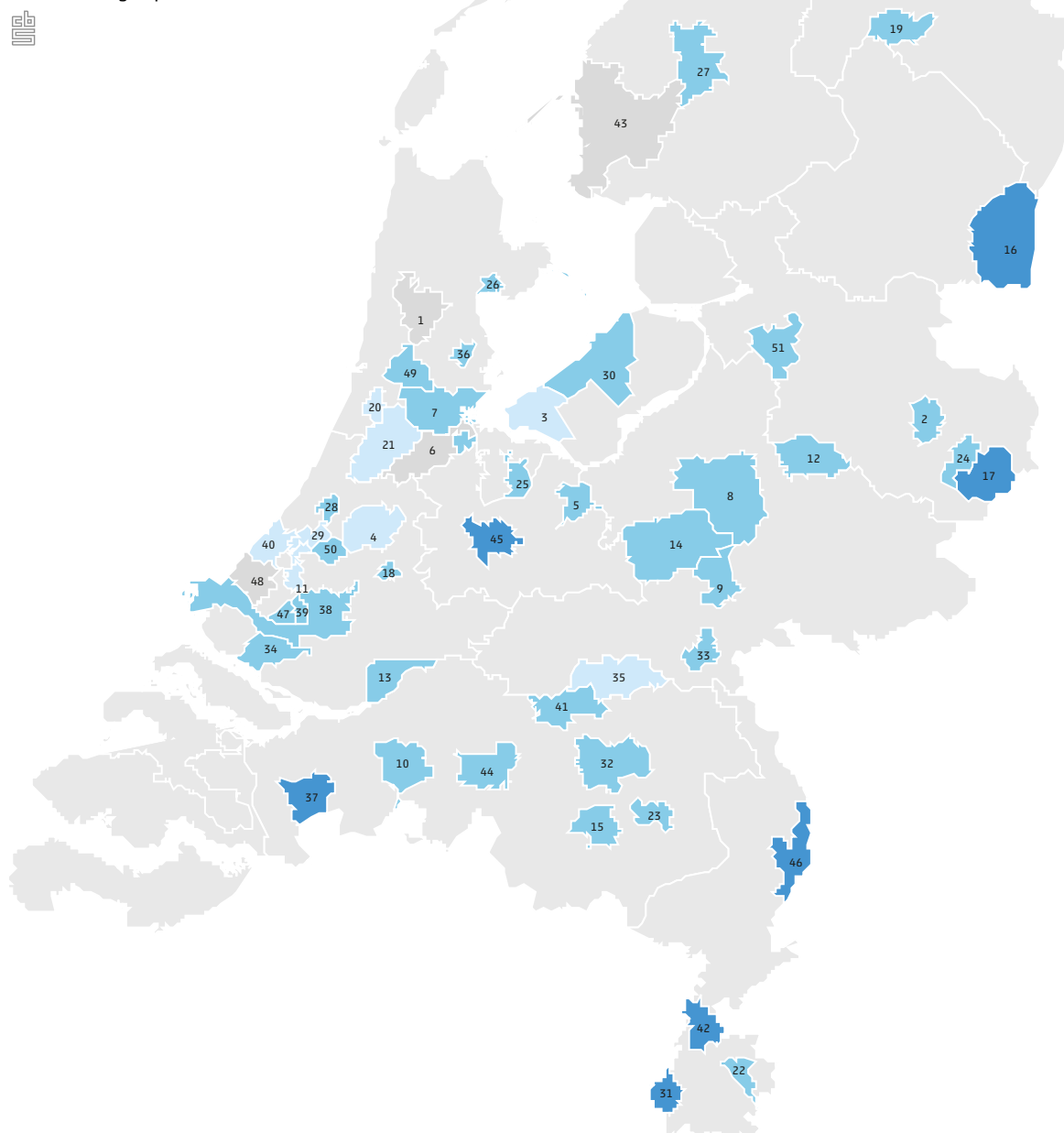


1 Alkmaar	14 Ede	27 Leeuwarden	39 Schiedam
2 Almelo	15 Eindhoven	28 Leiden	40 's-Gravenhage
3 Almere	16 Emmen	29 Leidschendam-Voorburg	41 's-Hertogenbosch
4 Alphen aan den Rijn	17 Enschede	30 Lelystad	42 Sittard-Geleen
5 Amersfoort	18 Gouda	31 Maastricht	43 Sudwest Fryslan
6 Amstelveen	19 Groningen	32 Meierijstad	44 Tilburg
7 Amsterdam	20 Haarlem	33 Nijmegen	45 Utrecht
8 Apeldoorn	21 Haarlemmermeer	34 Nissewaard	46 Venlo
9 Arnhem	22 Heerlen	35 Oss	47 Vlaardingen
10 Breda	23 Helmond	36 Purmerend	48 Westland
11 Delft	24 Hengelo	37 Roosendaal	49 Zaanstad
12 Deventer	25 Hilversum	38 Rotterdam	50 Zoetermeer
13 Dordrecht	26 Hoorn		51 Zwolle

Drugsgebruik of drugshandel

t.o.v. gemiddelde 70 000+ gemeenten

- Lager dan gemiddeld
- Gemiddeld
- Hoger dan gemiddeld
- Te weinig respondenten



1	Alkmaar	14	Ede	27	Leeuwarden	39	Schiedam
2	Almelo	15	Eindhoven	28	Leiden	40	's-Gravenhage
3	Almere	16	Emmen	29	Leidschendam-Voorburg	41	's-Hertogenbosch
4	Alphen aan den Rijn	17	Enschede	30	Lelystad	42	Sittard-Geleen
5	Amersfoort	18	Gouda	31	Maastricht	43	Sudwest Fryslan
6	Amstelveen	19	Groningen	32	Meerijstad	44	Tilburg
7	Amsterdam	20	Haarlem	33	Nijmegen	45	Utrecht
8	Apeldoorn	21	Haarlemmermeer	34	Nissewaard	46	Venlo
9	Arnhem	22	Heerlen	35	Oss	47	Vlaardingen
10	Breda	23	Helmond	36	Purmerend	48	Westland
11	Delft	24	Hengelo	37	Roosendaal	49	Zaanstad
12	Deventer	25	Hilversum	38	Rotterdam	50	Zoetermeer
13	Dordrecht	26	Hoorn			51	Zwolle

5. Conclusies

In de Veiligheidsmonitor wordt gevraagd aan mensen die aangeven dat overlast in de buurt wel eens voorkomt welke vorm van overlast als eerste moet worden aangepakt. Volgens 27 procent van de bevolking van 15 jaar en ouder moet te hard rijden als eerste worden aangepakt. Ruim 18 procent geeft hondenpoep de hoogste prioriteit. Daarna volgen parkeerproblemen (15 procent) en rommel op straat (10 procent). De top-7 van aan te pakken buurtoverlast bestaat verder uit rondhangende jongeren, overlast door buurtbewoners, en drugsgebruik of -handel. Minder dan 1 procent vindt dat bekladde muren of gebouwen, dronken mensen op straat, hinder van horecagelegenheden, of lastig vallen op straat voorrang moet krijgen in de aanpak.

Mensen tot 65 jaar vinden vaker dat parkeerproblemen en overlast van rondhangende jongeren als eerste moeten worden aangepakt dan mensen van 65 jaar en ouder. Ouderen vinden juist vaker dat hondenpoep en te hard rijden met prioriteit één moeten worden aangepakt. Mensen met een Nederlandse achtergrond geven meer voorrang aan de aanpak van te hard rijden dan mensen van niet-westerse afkomst. Het aandeel dat vindt dat overlast door rommel op straat, parkeerproblemen en rondhangende jongeren als eerste moeten worden aangepakt is groter onder hoogopgeleiden dan onder laagopgeleiden.

In (zeer) stedelijke gebieden, in het bijzonder in de grootste gemeenten, vinden mensen vaker dat rommel op straat, parkeerproblemen, lastig vallen op straat, rondhangende jongeren, drugsgebruik of drugshandel, dronken mensen op straat en overlast door buurtbewoners als eerste moet worden aangepakt dan in niet en weinig stedelijke gebieden. In alle politieregio's uitgezonderd Amsterdam vindt men dat te hard rijden als eerste moet worden aangepakt. Parkeerproblemen aanpakken is van belang voor bewoners van de politieregio's Den Haag, Rotterdam, Noord-Holland, rommel op straat en hangjongeren voor Amsterdam. In Zeeland - West-Brabant en in Limburg zien bewoners het liefst dat drugsoverlast wordt aangepakt. In Limburg, Oost-Brabant, Noord- en Oost-Nederland en in andere weinig of niet-stedelijke gebieden vinden mensen vooral dat hondenpoep met voorrang moet worden aangepakt.

Van alle overlastvormen uit de top-7 werd vaker veel hinder ervaren in de meer stedelijke gebieden. In de meeste regionale eenheden en grote gemeenten gaat veel hinder ervaren van een probleem doorgaans samen met prioriteit geven aan de aanpak ervan. Uitzonderingen zijn overlast door buurtbewoners en hondenpoep. Daarvan zeggen bewoners van vooral niet stedelijke gebieden vaker dat de aanpak ervan voorrang moet krijgen dan dat ze er veel hinder van hebben.

Literatuur

Akkermans, M. (2017). Buurtoverlast; stand van zaken, trends en achtergronden. Statistische Trends, september 2017.

CBS (2018). Veiligheidsmonitor 2017. Den Haag/Heerlen/Bonaire: Centraal Bureau voor de Statistiek.

StatLine

CBS StatLine (2018a). Leefbaarheid en overlast in buurt; persoonskenmerken. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81925NED>

CBS StatLine (2018b). Leefbaarheid en overlast in buurt; regio. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81924NED>

Technische toelichting

De Veiligheidsmonitor (VM) is een enquête onder de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder over leefbaarheid en overlast in de woonbuurt, veiligheidsbeleving, slachtofferschap van criminaliteit, preventie en de relatie tussen burgers aan politie. Naast overlast in de woonbuurt wordt ook gevraagd welke van de genoemde vormen van overlast als eerste moet worden aangepakt. Voor dit artikel is vooral gebruik gemaakt van de Veiligheidsmonitor 2017. In dat jaar werden ruim 380 duizend Nederlanders van 15 jaar en ouder gevraagd om aan de veiligheidsmonitor deel te nemen. In totaal hebben bijna 150 duizend respondenten deelgenomen aan de veiligheidsmonitor.

Voor dit artikel is gebruik gemaakt van de vragen naar overlast. Respondenten kregen dertien items voorgelegd:

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.

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.

Verkeersoverlast:

- Te hard rijden

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

Overige overlast:

- Hinder van horecagelegenheden zoals cafés, restaurants of snackbars.

Voor elk van de dertien vormen van overlast werden de volgende 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').

Vervolgens kregen de respondenten de vraag: "U heeft bij de vorige vraag aangegeven welke vormen van overlast voorkomen in uw buurt. Welke hiervan zou als eerste in uw buurt moeten worden aangepakt?" Respondenten mochten hierbij slechts één antwoord aankruisen. Ook hier werden de dertien mogelijke vormen van overlast, zoals hierboven genoemd, voorgelegd, samen met de twee volgende antwoordopties:

- Geen van deze
- Geen antwoord

Een kleine groep respondenten gaf van een bepaald probleem aan dat dit als eerste moet worden aangepakt, maar zeiden in de voorgaande vraag niet dat het probleem wel eens voorkomt in de buurt. Daarnaast waren er mensen die toch meer dan één probleem aankruisten op de vraag naar prioriteit van aanpak. Bij deze respondenten werd dan gekeken naar de vraag over het voorkomen van overlastvormen. Bij slechts één antwoord op die vraag, werd dit item als eerste overlastvorm die moet worden aangepakt gezien. Had de respondent van meer dan één overlastvorm gezegd dat die voorkomt, dan werd de respondent uit de analyses verwijderd. In totaal werd 24 procent van de mensen niet meegenomen in de analyse.

De meeste onderzoeksuitkomsten van de Veiligheidsmonitor worden gepresenteerd als een percentage, zoals het aandeel personen van 15 jaar of ouder dat zegt dat te hard rijden in de buurt als eerste moet worden aangepakt. Het betreft gewogen percentages. Hierbij is vertekening in onderzoeksuitkomsten door selectieve non-respons zoveel mogelijk gecorrigeerd voor een aantal variabelen (zoals leeftijd, geslacht, herkomst, inkomen, huishoudgrootte, stedelijkheid, gemeenten, politiedistricten en politiebasisteams). Om te onderzoeken of er verschillen zijn naar achtergrondkenmerken of regio's is er gebruik gemaakt van marges, berekend bij een betrouwbaarheidsniveau van 95 procent. Dit betekent dat bij herhaald uitvoeren van het onderzoek het werkelijke percentage in 95 van de 100 steekproeven zal liggen tussen het geschatte percentage minus de marge en het geschatte percentage plus de marge. In de staafdiagrammen worden de marges weergegeven door middel van zogeheten foutbalken in de staven (zien er uit als: 'H').

Tabellenbijlage

B1 Overlastvorm die als eerste moet worden aangepakt, naar persoonskenmerken, personen van 15 jaar en ouder

	Te hard rijden		Hondenpoep		Parkeerproblemen		Rommel op straat		Rondhangende jongeren		Overlast door buurtbewoners		Druggebruik of -handel	
	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge
Geslacht	%													
mannen	26,8	0,5	17,4	0,5	15,3	0,5	10,1	0,4	4,8	0,3	4,2	0,3	3,0	0,2
vrouwen	26,6	0,5	18,5	0,5	15,5	0,4	9,7	0,3	4,8	0,3	4,3	0,2	3,2	0,2
Leeftijd														
15 tot 25 jaar	20,1	1,0	16,8	0,9	17,2	0,9	9,7	0,7	6,2	0,6	5,1	0,6	3,1	0,4
25 tot 45 jaar	26,8	0,7	16,9	0,6	17,4	0,6	10,6	0,5	5,4	0,4	4,7	0,4	3,4	0,3
45 tot 65 jaar	29,3	0,6	17,1	0,5	15,3	0,5	9,9	0,4	4,4	0,3	4,2	0,3	3,3	0,2
65 jaar en ouder	27,5	0,7	22,6	0,7	10,1	0,5	8,8	0,5	3,2	0,3	2,4	0,3	2,1	0,2
Herkomst														
Nederland	28,4	0,4	17,7	0,3	15,5	0,3	9,5	0,3	4,4	0,2	4,1	0,2	3,1	0,2
westers land	24,7	1,2	18,4	1,1	14	1,0	10,8	0,8	5,4	0,7	3,9	0,5	3,1	0,5
niet-westers land	15,1	1,2	19,7	1,3	15,7	1,2	12,6	1,1	7,2	0,9	5,6	0,8	3,2	0,6
Opleidingsniveau														
laag	27,3	0,8	20,6	0,7	13,4	0,6	8,6	0,5	4,2	0,4	3,6	0,3	2,9	0,3
middelbaar	27,8	0,7	17,6	0,6	16,9	0,6	9,0	0,4	5	0,4	4,5	0,3	3,0	0,3
hoog	25,9	0,6	16,5	0,5	15,8	0,5	11,5	0,4	5,1	0,3	4,4	0,3	3,2	0,2

B2 Overlastvorm die als eerste moet worden aangepakt onder bevolking die veel overlast ervaren, naar persoonskenmerken, personen van 15 jaar en ouder

	Te hard rijden		Hondenpoep		Parkeerproblemen		Rommel op straat		Rondhangende jongeren		Overlast door buurtbewoners		Druggebruik of -handel	
	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge	aandeel	marge
Geslacht	%													
mannen	55,7	1,3	46,5	1,6	49,3	1,5	40,7	2,4	40,6	2,9	45,1	2,8	37,7	3,4
vrouwen	54,5	1,3	45,4	1,4	49,5	1,4	40,3	2,2	39,1	2,7	42,9	2,6	39,2	3,2
Leeftijd														
15 tot 25 jaar	47,4	3,0	45,8	3,2	55,3	3,0	46,9	5,6	45,6	5,1	45,8	5,1	40,2	6,7
25 tot 45 jaar	54,7	1,6	44,2	1,8	48,7	1,8	40,9	2,7	40,6	3,4	42,7	3,3	38,5	4,0
45 tot 65 jaar	57,3	1,4	43,3	1,7	49,2	1,6	37,7	2,5	37,5	3,1	46,2	3,0	39,6	3,7
65 jaar en ouder	57,1	1,9	55,5	2,1	43,9	2,4	40,5	3,7	34,0	4,4	38,4	4,5	33,3	5,3
Herkomst														
Nederland	57,2	1,0	46,6	1,1	50,6	1,1	39,5	1,8	39,9	2,2	45,7	2,1	39,9	2,7
westers land	54,8	2,9	43,9	3,2	45,7	3,3	40,6	4,6	42,1	5,9	34,3	5,3	41,2	6,6
niet-westers land	36,0	3,7	43,2	3,6	45,1	3,5	45,2	5,1	38,3	5,3	42,4	5,8	30,0	6,5
Opleidingsniveau														
laag	53,4	1,8	47,6	2,1	45,5	2,1	33,2	3,1	34,2	3,7	41,6	3,9	38,6	4,6
middelbaar	55,1	1,6	44,4	1,8	51,2	1,8	36,7	3,0	42,8	3,5	45,3	3,4	37,4	4,1
hoog	56,7	1,5	46,2	1,7	50,6	1,7	48,1	2,6	43,8	3,3	45,2	3,2	38,8	4,0

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
2017-2018	2017 tot en met 2018
2017/2018	Het gemiddelde over de jaren 2017 tot en met 2018
2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2017 en eindigend in 2018
2015/'16-2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2015/'16 tot en met 2017/'18

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

Eindredactie Statistische Trends

Annelies Boerdam
Marion van den Brakel
Moniek Coumans
Brigitte Hermans
Suzanne Loozen

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 70 70
Via contactformulier: www.cbs.nl/infoservice

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2018.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.