



# De Veiligheidsscan 2011

Resultaten van de politiezone Noordoost-Limburg

Sofie Hennau

Maarten Van Craen

Johan Ackaert

Centrum Overheid en Recht

Universiteit Hasselt

2012

# Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
Dankwoord .....	4
Inleiding.....	5
1. Het onderzoeksproces .....	8
1.1 Inleiding.....	8
1.2 Onderzoeksmethoden en -technieken .....	8
1.3 De praktijk: van steekproeftrekking tot dataset .....	9
1.3.1 Voorbereiding en veldwerk .....	9
1.3.2 De gerealiseerde enquêtes .....	10
1.3.3 Coderen en controle .....	10
1.3.4 Vergelijking databestand – populatie .....	10
2. Slachtofferschap.....	13
2.1 Inleiding.....	13
2.2 Slachtofferschap in de eigen gemeente en de eigen buurt .....	13
2.3 Verschillen tussen gemeenten .....	15
2.4 Profiel van de slachtoffers .....	16
3. Inbraakpreventie.....	18
3.1 Inleiding.....	18
3.2 Beveiliging van de woning .....	18
3.2.1 Algemeen.....	18
3.2.2 Wie wil woning extra laten beveiligen? .....	20
3.2.3 Wie heeft informatie vergaard rond woningbeveiliging? .....	22
3.3 Woningtoezicht .....	23
3.4 Technopreventief advies.....	23
4 Verkeer .....	25
4.1 Inleiding.....	25
4.2 Verkeersproblemen in de zone .....	25
4.2.1 Algemeen.....	25
4.2.2 Beleving van verkeersproblemen naar geslacht, leeftijd en gemeente .....	27
4.3 Verkeersvoorzieningen in de zone .....	30
4.3.1 Algemeen.....	30
4.3.2 Tevredenheid over voorzieningen naar geslacht, leeftijd en gemeente .....	32
4.4 Alcohol- en snelheidscontroles .....	35
4.4.1 Alcoholcontroles .....	35

4.4.2	Snelheidscontroles .....	37
5	Leefbaarheidsproblemen .....	40
5.1	Inleiding.....	40
5.2	Overlastervaringen .....	40
5.2.1	Overlastervaringen in de zone .....	40
5.2.2	Wie stoort zich aan wat? .....	42
5.3	Vier specifieke leefbaarheidsproblemen in de zone.....	47
6	(On-)veiligheidsgevoelens .....	48
6.1	Inleiding.....	48
6.2	Het onveiligheidsgevoel in de gemeente/stad.....	48
6.2.1	Globaal beeld.....	48
6.2.2	Wie voelt zich onveilig in de gemeente? .....	49
6.3	Het onveiligheidsgevoel in de buurt .....	51
6.3.1	Globaal beeld.....	51
6.3.2	Wie voelt zich onveilig in de buurt?.....	52
6.4	Mijdgedrag .....	53
6.4.1	Algemeen.....	53
6.4.2	Wie mijdt plaatsen?.....	56
7	Beoordeling van de politie .....	57
7.1	Inleiding.....	57
7.2	Beoordeling van de lokale politie .....	57
7.2.1	Algemene beoordeling .....	57
7.2.2	Wie heeft een positief beeld van de lokale politie? Wie een negatief? .....	59
7.2.3	Beoordeling van contact met de politie.....	61
7.3	Vertrouwen in de politie .....	63
7.3.1	Vertrouwen in de politie t.o.v. vertrouwen in andere instellingen.....	63
7.3.2	Vertrouwen in de verschillende geledingen van de politie .....	65
7.3.3	Wie heeft (geen) vertrouwen in de politie? .....	65
8	Prioriteiten van de bevolking.....	67
8.1	Inleiding.....	67
8.2	Prioriteiten .....	67
	Besluit .....	69
	Bijlage .....	71
	Literatuurverwijzingen.....	75

## Dankwoord

Een vragenlijst opstellen, enquêteurs motiveren of respondenten overtuigen om mee te werken: het zijn slechts enkele van de vele taken die uitgevoerd moeten worden om een grootschalige bevraging als de Veiligheidsscan succesvol te laten verlopen. Dit rapport zou dan ook nooit tot stand gekomen zijn zonder de medewerking van verschillende partners. Graag willen we hier de mensen bedanken die hun steentje hebben bijgedragen aan het slagen van dit project.

We waarderen zeer sterk de inzet van het provinciebestuur van Limburg. Het bestuur en de medewerkers van de provincie verdienen niet alleen een woord van dank voor het initiëren van deze derde editie van de Veiligheidsscan, maar ook voor de financiële middelen die zij uittrokken voor dit onderzoek. In het bijzonder bedanken we provinciegouverneur Herman Reynders en gedeputeerde Walter Cremers. Ook de inspanningen die Jo Wiertz en Geert Hasevoets leverden om de verschillende organisatorische en inhoudelijke aspecten op elkaar af te stemmen, waren van onschatbare waarde.

Daarnaast zetten we graag de medewerkers van de politiezone Noordoost-Limburg in de kijker die ondersteuning boden in de verschillende fasen van het onderzoek. Zij leverden onder meer input bij het opstellen van de vragenlijst, motiveerden enquêteurs, coördineerden het veldwerk en waren verantwoordelijk voor de invoer van de enquêtes. Een bijzonder woord van dank gaat uit naar Lotte Domen en Guido Beynsberger, die de lokale coördinatie van het onderzoek op zich namen. Samen met het provinciebestuur zorgde de politiezone mee voor de financiering van het onderzoek.

Onmisbaar voor het slagen van het onderzoek waren ook de 36 enquêteurs. Zonder hun inzet, enthousiasme en overtuigingskracht waren we er nooit in geslaagd voldoende personen te interviewen. Allemaal hartelijk bedankt!

Uiteraard hadden we dit project niet kunnen realiseren zonder de medewerking van de inwoners van de politiezone. Door tijd vrij te maken voor de enquêteurs en hun meningen en ervaringen te delen, leverden zij belangrijke informatie aan over de leefbaarheid en de veiligheid in de politiezone Noordoost-Limburg. Wij willen hen graag bedanken en hopen ten eerste dat zij hiervan in de nabije toekomst de vruchten zullen plukken.

Tot slot richten we een woord van dank aan onze collega's Kris Vancluysen en Steven Lenaers voor hun technische ondersteuning bij het aanmaken en optimaliseren van het invoerscherm.

## Inleiding

*"Police at all times, should maintain a relationship with the public that gives reality to the historic tradition that the police are the public and the public are the police; the police being only members of the public who are paid to give full-time attention to duties which are incumbent upon every citizen in the interests of community welfare and existence."*

Sir Robert Peel (1788-1850)

Hoewel bovenstaande ideeën van Sir Robert Peel, ex-premier van het Verenigd Koninkrijk en grondlegger van de Metropolitan Police in Londen, bijna twee eeuwen oud zijn, sluiten ze aan bij hedendaagse opvattingen rond politiewerk en -organisatie. Bij de meest recente politiehervorming van 1998 huldigden beleidsmakers immers de idee van gemeenschapsgerichte politiezorg of community (oriented) policing. Centraal in dit model staat de gedachte dat de gemeenschap een belangrijke rol kan spelen in het herkennen van haar veiligheidsbehoeften. Om zich snel een volledig beeld te kunnen vormen van wat leeft bij de burger met betrekking tot veiligheid, leefbaarheid en criminaliteit, is het dan ook belangrijk dat de politie middenin de samenleving staat en rekening houdt met de behoeften, prioriteiten en verwachtingen van de bevolking. De burger wordt met andere woorden niet alleen gezien als klant, maar ook als bron van informatie. Bovendien betreft de politie hem bij de zorg voor veiligheid en leefbaarheid (Bruggeman, Van Branteghem, & Van Nuffel, 2007).

Om de attitudes, verwachtingen en suggesties van de bevolking met betrekking tot het veiligheidsvraagstuk in kaart te brengen en de dienstverlening van de politiekorpsen te verbeteren, namen een aantal Limburgse zonechefs in 2003 het initiatief om een scanningsinstrument te ontwikkelen: de Veiligheidsscan. De eerste edities van deze grootschalige enquête, die ontwikkeld werd in samenwerking met de provincie Limburg en de Universiteit Hasselt, vonden plaats in 2003-2004 en 2006-2007. Een derde editie, waarvan dit rapport de neerslag is, werd in het najaar van 2011 georganiseerd. Aan de hand van een face-to-face enquête bij 490 inwoners uit de politiezone Noordoost-Limburg geven we in dit rapport de perceptie weer van de bevolking over eventuele leefbaarheidsproblemen in de politiezone, slachtofferschap, (on-)veiligheidsgevoelens en over de verkeerssituatie in de zone. Verder gaan we na welke de beleidsprioriteiten zijn van de inwoners, hoe tevreden ze zijn over de politiediensten en in welke mate ze initiatieven nemen om de kans op woninginbraak te verkleinen. Dezelfde vragenlijst werd ook in zeven andere Limburgse politiezones afgenomen.

Bij het lezen van dit rapport is het belangrijk om rekening te houden met de maatschappelijke context op het moment van de bevraging: in het najaar van 2011 –de periode waarin de enquêtes werden afgenomen– werd de actualiteit beheerst door de berichtgeving over onregelmatigheden en interne twisten binnen het politiekorps van de politiezone HAZODI. Deze negatieve berichtgeving rond politiewerk en -organisatie heeft mogelijk de antwoorden van de respondenten beïnvloed. We denken hierbij in de eerste plaats aan de vragen die peilen naar het vertrouwen in en de beoordeling van de politie.

Hoewel we de fundamentele die werden gelegd tijdens de twee vorige edities als uitgangspunt hanteren, is deze derde editie niet simpelweg een herhaling: tijdens het opstellen van de vragenlijst werd rekening gehouden met bekommernissen van provinciale en lokale beleidsmedewerkers, alsook met nieuwe maatschappelijke noden.

Zo werden onder meer vragen opgenomen rond inbraakpreventie en wordt ook de houding ten aanzien van alcohol- en snelheidscontroles in deze editie grondiger tegen het licht gehouden. Anderzijds werden een aantal vragen die in de vorige editie niet langer een meerwaarde betekenden, geschrapt of aangepast. Ondanks deze wijzigingen werd gewaakt over de vergelijkbaarheid van de verschillende vragenlijsten: door de meerderheid van de vragen te behouden, wordt het mogelijk om evoluties op te sporen en eventuele veranderingen te analyseren. Bovendien kunnen we op deze manier nagaan of geleverde inspanningen het gewenste resultaat hebben opgeleverd.

Naast de flexibiliteit van de Veiligheidsscan vormt haar beleidsondersteunende karakter een tweede belangrijk kenmerk. De onderzoekers lieten zich niet alleen leiden door wetenschappelijke theorieën en conceptuele denkkaders, maar vertrokken daarentegen van de nood aan informatie in de politiezone over de ervaringen, houdingen en gevoelens van de inwoners. Deze informatie kan gebruikt worden voor het opstellen van het zonaal veiligheidsplan. Dit rapport vormt dan ook een belangrijke aanvulling bij de traditionele informatiebronnen waarop beleidsmakers zich baseren bij het uittekenen van het beleid (criminaliteitscijfers verzameld door politie en justitie, cijfers verzameld door andere stedelijke diensten, persoonlijke contacten, hoorzittingen...) en geeft hen een vollediger beeld van de veiligheid en de leefbaarheid in de politiezone. Het blijft echter de taak van lokale beleidsverantwoordelijken (politici en politie) om op basis van de verschillende informatiebronnen een performant beleid uit te tekenen. De Kimpe en Ponsaers (2006, p.126 aangehaald in Van Damme et al. 2010) verwoorden het als volgt: *"Het is goed dat de patiënt zijn mening gevraagd wordt omtrent de gezondheidszorg ... en dat de burger zijn mening mag geven omtrent de geboden politiezorg. Dat wil echter niet zeggen dat de patiënt in de plaats hoeft te treden van de geneesheer en een betere inschatting kan maken van de te verstrekken medische zorg. In dit voorbeeld lijkt de conclusie voor de hand liggend, in de sfeer van veiligheidszorg veel minder."*

Aangezien een correcte interpretatie van het voorgestelde cijfermateriaal van groot belang is, lichten we het onderzoeksproces in een eerste hoofdstuk toe. Op die manier kunnen de onderzoeksresultaten in de juiste context geplaatst worden. In een tweede hoofdstuk belichten we de problematiek rond slachtofferschap: we stellen ons de vraag hoeveel mensen het voorbije jaar slachtoffer werden en om welke delicten of incidenten het ging. Daarnaast onderzoeken we of er verschillen zijn naargelang het geslacht, de leeftijd en de woonplaats van de respondenten. In hoofdstuk drie onderzoeken we in welke mate inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg gebruik maken van diensten van de lokale politie om de kans op inbraak te verkleinen. We gaan ook na of mensen plannen hebben om hun woning bijkomend te beveiligen tegen inbraak.

De verkeersproblematiek wordt in een vierde hoofdstuk behandeld. We zoomen niet alleen in op mogelijke verkeersproblemen, maar nemen ook de voorzieningen in het verkeer onder de loep. Daarnaast gaan we in op de houding ten aanzien van alcohol- en snelheidscontroles. Een vijfde deel van het rapport onderzoekt de overlastproblematiek in de politiezone. We zoeken een antwoord op de vraag in welke mate specifieke leefbaarheidsproblemen voorkomen en/of het dagelijks leven in de buurt verstoren.

Hoe veilig voelen mensen zich in hun gemeente/stad en hun buurt? Voelen zij zich overdag veiliger dan in het donker? En zijn hierin verschillen waarneembaar naar geslacht, leeftijd en woonplaats? Dat zijn vragen die we in hoofdstuk zes trachten te beantwoorden. In hoofdstuk zeven zoomen we in op de tevredenheid van de burgers met de werking van de politie. Niet alleen schetsen we de houding van de bevolking ten

aanzien van de lokale politie, we gaan ook na hoe mensen die het voorbije jaar in contact gekomen zijn met de politie van hun gemeente of stad, deze contacten evalueren. Verder belichten we het algemene vertrouwen in de politie enerzijds en het vertrouwen in de verschillende geledingen van de politie anderzijds.

Aangezien de informatie uit dit rapport gebruikt wordt voor de opmaak van het zonaal veiligheidsplan en de gemeentelijke beleidsplannen, is het van belang om de prioriteiten van de burgers te kennen met betrekking tot leefbaarheid en veiligheid. Via open vragen peilen we daarom naar de problemen die de inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg opgelost willen zien in hun gemeente/stad. In hoofdstuk acht bespreken we deze verwachtingen. Tot slot vatten we de belangrijkste bevindingen van dit onderzoek samen in een besluit. Op die manier krijgen we een globaal beeld van de ervaringen, houdingen en verwachtingen van de inwoners.

# 1. Het onderzoeksproces

## 1.1 Inleiding

Het onderzoeksproces van deze derde editie van de Veiligheidsscan is grotendeels op dezelfde manier verlopen als tijdens de twee voorgaande edities. Aangezien we opnieuw kozen voor een toevalssteekproef in combinatie met face-to-face interviews, brengen we in de volgende paragrafen slechts de basisprincipes van de onderzoeksmethoden en -technieken in herinnering. Voor een uitvoerige bespreking van de onderzoeksmethodologie verwijzen we naar het rapport van de eerste editie (Van Craen & Ackaert, 2004) en naar het boek *De veiligheidsscan. Instrument voor een lokaal veiligheids- en leefbaarheidsbeleid* (Van Craen & Ackaert, 2006).

De belangrijkste wijziging bij deze derde Veiligheidsscan heeft betrekking op de vragenlijst: op basis van bevindingen uit vorige edities en rekening houdend met maatschappelijke ontwikkelingen en bekommernissen van beleidsmakers, werden nieuwe thema's opgenomen en minder relevante vragen geschrapt. In de eerste plaats werden vragen rond inbraakpreventie toegevoegd. Daarnaast werden de vragen naar het vertrouwen in de politie uitgebreid en kwam de houding ten aanzien van alcohol- en snelheidscontroles uitvoeriger aan bod.

## 1.2 Onderzoeksmethoden en -technieken

Bij het uitvoeren van een bevraging is het belangrijk bijzondere aandacht te schenken aan de representativiteit van de steekproef. De cruciale vraag is: "Hoe goed weerspiegelen de opvattingen en de houdingen van de ondervraagden de opvattingen en houdingen van de gehele bevolking?". Om deze representativiteit zo goed mogelijk te benaderen zijn twee factoren van cruciaal belang: de omvang van de steekproef en haar interne representativiteit.

Met betrekking tot de omvang is het belangrijk een voldoende grote steekproef te trekken: hoe meer respondenten ondervraagd worden, hoe kleiner de foutenmarge. Om de interne representativiteit van de steekproef te garanderen, dienen onderzoekers rekening te houden met de achtergrondkenmerken van de respondenten (o.a. leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, etnische achtergrond...). Deze dienen een betrouwbare afspiegeling te vormen van de achtergrondkenmerken van de gehele bevolking. Om de representativiteit van de steekproef gedurende het hele onderzoek te maximaliseren, kozen we voor een toevalssteekproef in combinatie met het face-to-face interview.

Kenmerkend voor een toevalssteekproef is dat de selectie van de respondenten volledig op basis van het toeval gebeurt. Elke persoon heeft met andere woorden even veel kans om opgenomen te worden in de steekproef. Voor de Veiligheidsscan werd de toevalssteekproef getrokken uit de bevolkingsregisters van de gemeenten die deel uitmaken van de politiezone Noordoost-Limburg i.c. Bocholt, Bree, Kinrooi en Meeuwen-Gruitrode. Daarbij werden twee voorwaarden in acht genomen. Om er zeker van te zijn dat personen voldoende op de hoogte zijn van het reilen en zeilen in hun politiezone, beslisten we om inwoners die minder dan een half jaar in de gemeente/stad woonden, vooraf uit het bevolkingsbestand te verwijderen. Daarnaast bakenden we een leeftijdsgrens af: alleen personen tussen 15 en 80 jaar werden opgenomen in het bestand. Een controle achteraf naar leeftijd en geslacht bevestigde het uitgangspunt dat



de toevallig samengestelde steekproef een betrouwbare afspiegeling vormt van de bevolking in de politiezone.

Om de oorspronkelijke representativiteit van de steekproef tijdens het veldwerk zo goed mogelijk te bewaren, werden de gegevens verzameld aan de hand van face-to-face interviews. Respondenten werden met andere woorden persoonlijk gecontacteerd door de enquêteurs en interviews werden persoonlijk afgenomen. Door op deze manier te werk te gaan, kunnen enquêteurs er strikt op toezien dat alleen de mensen uit de steekproef geïnterviewd worden. Bovendien heeft het persoonlijk contact met de interviewer een positieve invloed op de respons: enquêteurs kunnen uitleg geven bij het opzet en de doelstellingen van het onderzoek en twijfelaars over de streep trekken om deel te nemen.

## **1.3 De praktijk: van steekproeftrekking tot dataset**

### **1.3.1 Voorbereiding en veldwerk**

Bij de voorbereiding en het uitvoeren van het veldwerk namen medewerkers van de politiezone Noordoost-Limburg een groot aantal taken voor hun rekening. In de eerste plaats was de politiezone verantwoordelijk voor het aanleveren van het bevolkingsbestand op basis waarvan de steekproeftrekking gebeurde. Samen met de provincie Limburg stonden zij tevens in voor het versturen van de aankondigingsbrieven naar de geselecteerde respondenten. In de aanloop naar het veldwerk rekruteerden de lokale coördinator en medewerkers van de zone enquêteurs, verdeelden de respondenten over de enquêteurs en maakten de interviewmapjes klaar. De lokale coördinator was het rechtstreekse aanspreekpunt voor de enquêteurs, volgde de interviewers op, zocht vervangers voor enquêteurs die afhaakten en bezorgde regelmatig een stand van zaken aan de onderzoekers.

Ook de medewerkers van de provincie Limburg namen een belangrijke rol op zich in de aanloop naar het veldwerk. Zo legden zij de taakverdeling contractueel vast en maakten zij pasjes voor de enquêteurs. Daarnaast kopieerden zij de vragenlijsten, contactbladen en aankondigingsbrieven. Bovendien tekende de gouverneur de aankondigingsbrieven en leverde de provincie enveloppen om de brieven te versturen. Verder werd een medewerker van de provincie aangesteld als contactpersoon. Respondenten konden bij hem terecht indien ze bijkomende informatie wensten over het onderzoek of niet wensten mee te werken. Gedurende het hele onderzoek waren medewerkers van de provincie bereikbaar voor terugkoppeling en afstemming.

De onderzoekers van de Universiteit Hasselt stonden in voor de wetenschappelijke ondersteuning van het project. Naast het trekken van de effectieve en reservesteekproeven, verzorgden zij briefings voor de veldwerkcoördinatoren en de enquêteurs. Daarnaast leverde de universiteit een aantal documenten aan voor de interviewers, alsook een invoerscherm voor het invoeren van de afgenomen enquêtes. Tijdens het veldwerk was één onderzoeker bereikbaar voor vragen of opmerkingen over het onderzoek.

### 1.3.2 De gerealiseerde enquêtes

De steekproef van de politiezone Noordoost-Limburg werd op voorhand bepaald op 500 respondenten. Tussen 14 oktober 2011 en 12 december 2011 trokken 36 enquêteurs op pad om de 500 geselecteerde respondenten te interviewen. Tabel 1 geeft een overzicht van de respons.

Tabel 1: Respons

	<b>N</b>	<b>%</b>
Respondenten van de effectieve lijst	362	73,9
Respondenten van de reservelijst	128	26,1
Totaal	490	100

In totaal interviewden de enquêteurs 490 respondenten. Van hen behoort 74% tot de effectieve steekproef, wat een hoog percentage is. Billiet (1993) spreekt over een streefcijfer van 65%, maar dit is de norm van bijna twintig jaar geleden. Het is niet zeker of dit percentage vandaag nog de standaard is omwille van de inflatoire groei van commerciële enquêtes en peilingen, die de geloofwaardigheid van enquête-instrumenten en de bereidheid tot medewerking ondermijnen. Alleszins kunnen we stellen dat de respons in de politiezone Noordoost-Limburg hoog was, wat de kwaliteit van de data ten goede komt.

Uiteraard was het niet mogelijk om iedereen van de effectieve steekproef te bevragen: zieken, mensen die in het buitenland verbleven op het moment van de bevraging of respondenten die geen interesse hadden om mee te werken, dienden dan ook vervangen te worden door personen uit de zogenaamde reservesteekproef. Deze werd op dezelfde manier getrokken als de effectieve steekproef en telde bijgevolg ook 500 mensen. De enquêteurs kregen de opdracht om de niet-bereikbare respondenten te vervangen door mensen met ongeveer dezelfde achtergrondkenmerken. Concreet werd gevraagd om in de mate van het mogelijke vervangers te kiezen van ongeveer dezelfde leeftijd, hetzelfde geslacht en dezelfde etnische afkomst als de 'oorspronkelijke' respondent.

### 1.3.3 Coderen en controle

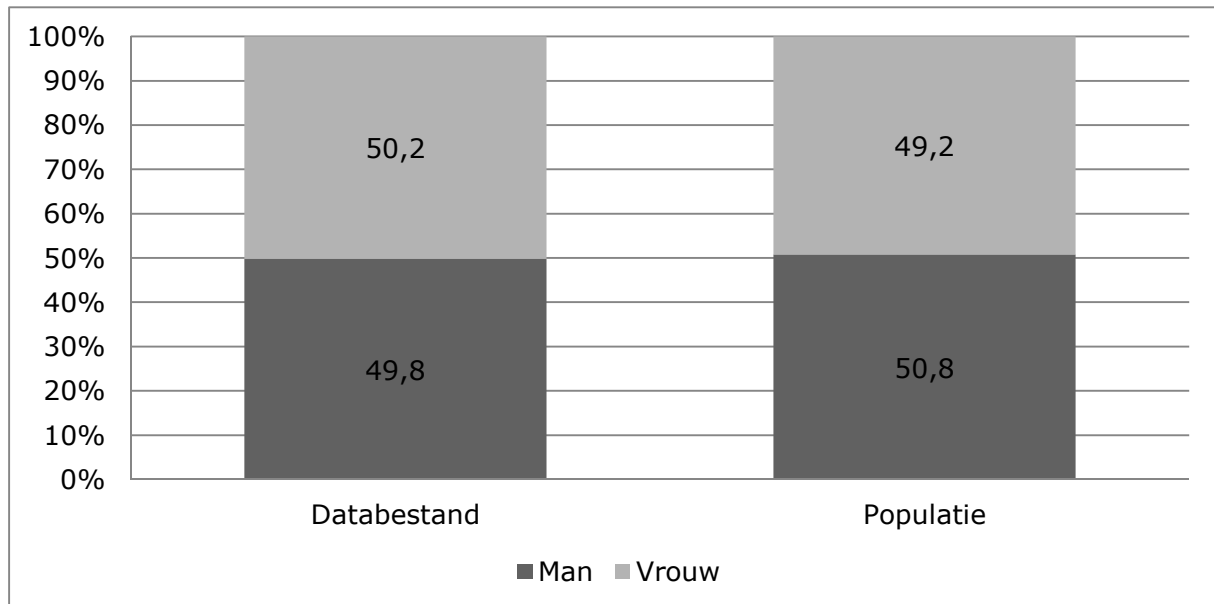
Na afloop van het eigenlijke veldwerk voerden medewerkers van de politiezone Noordoost-Limburg de verzamelde gegevens in een databestand in. Om er zeker van te zijn dat de enquêteurs de enquêtes wel degelijk hadden afgenomen bij de geselecteerde respondenten, werden enkele controles uitgevoerd. Dit was op voorhand afgesproken met de enquêteurs. Concreet werden alle enquêtes in eerste instantie gescreend op onjuistheden. Daarnaast werd het werk van de enquêteurs telefonisch gecontroleerd. Op die manier kwam aan het licht dat twee enquêteurs hun werk niet (volledig) naar behoren hadden uitgevoerd. Ten gevolge hiervan werden 7 enquêtes verwijderd uit het aangeleverde databestand ( $497-7=490$ ).

### 1.3.4 Vergelijking databestand – populatie

Ook als men tijdens het hele onderzoek permanent aandacht schenkt aan de representativiteit van de steekproef, is het mogelijk dat de groep geïnterviewde

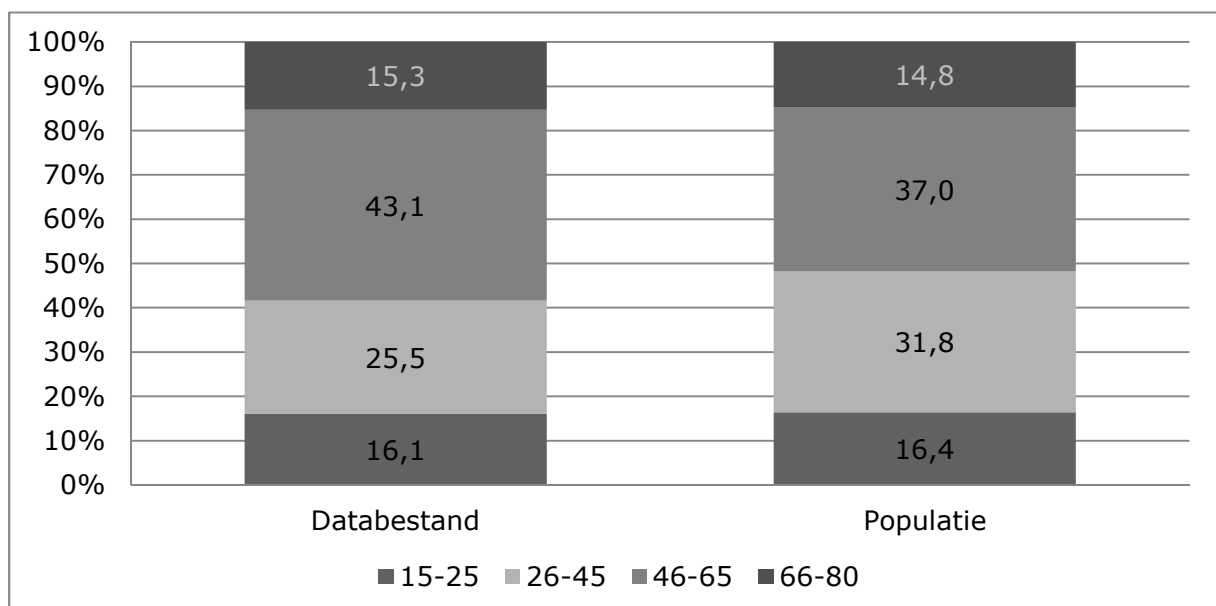
respondenten geen perfecte afspiegeling vormt van de populatie. Zo kan de vervanging van respondenten uit de effectieve steekproef een vertekening veroorzaken. Om na te gaan of dat het geval is en om eventuele afwijkingen te kunnen remediëren, vergelijken we de totale groep van geïnterviewde respondenten met de populatie op basis van de achtergrondkenmerken geslacht, leeftijd en woonplaats (gemeente/stad).

Figuur 1: Vergelijking databestand (N=490) en populatie (N=42381) naar geslacht



Uit figuur 1 blijkt dat het percentage mannen en vrouwen in ons databestand nagenoeg identiek is aan de percentages uit de populatie ( $\chi^2=0,198$ ;  $df=1$ ;  $p=0,657$ ). De interviewers zijn er met andere woorden goed in geslaagd om respondenten uit de effectieve steekproef die niet konden of wilden meewerken, te vervangen door respondenten uit de reservesteekproef van hetzelfde geslacht.

Figuur 2: Vergelijking databestand (N=490) en populatie (N=42381) naar leeftijd



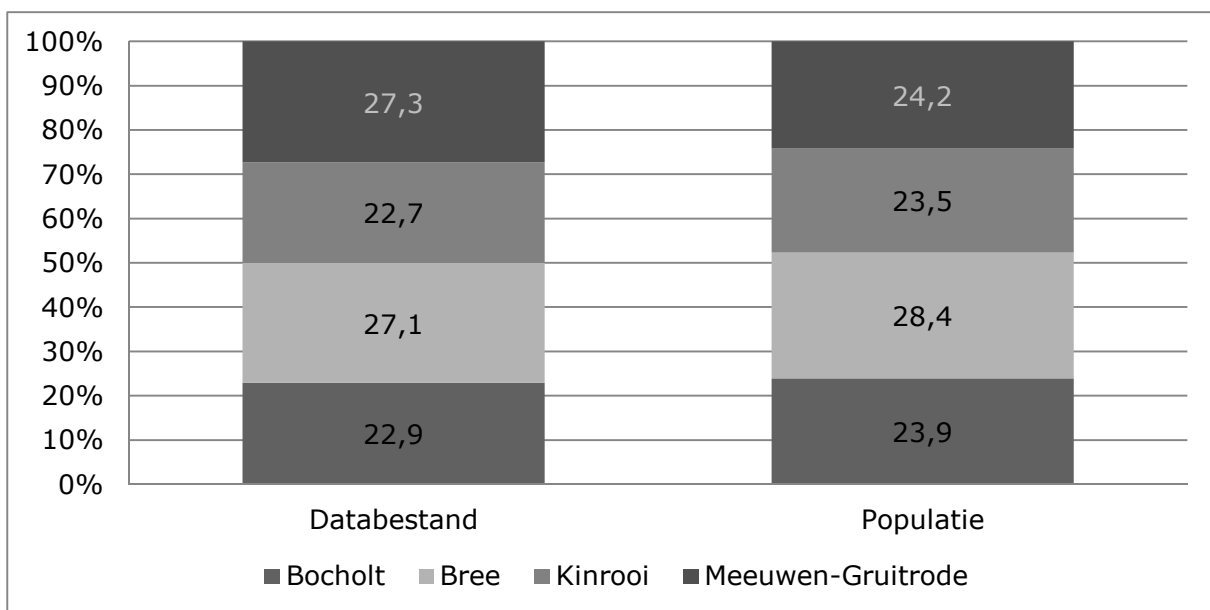
De vergelijking van de leeftijdsverdeling toont aan dat personen tussen 26 en 45 jaar licht ondervertegenwoordigd zijn in ons databestand, terwijl 46 tot 65-jarigen licht oververtegenwoordigd te zijn ( $\chi^2=11,069$ ;  $df=3$ ;  $p=0,011$ ). Allicht heeft de iets lagere respons bij mensen tussen 26 en 45 jaar te maken met het feit dat veel van deze mensen het druk hebben met hun professionele carrière en met de zorg voor hun (jonge) kinderen.

Om deze kleine vertekening te corrigeren, zullen we de data bij het analyseren wegen. Via deze techniek zorgen we ervoor dat de leeftijdsverdeling uit de populatie gerespecteerd wordt. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de gebruikte weegcoëfficiënten.

Tabel 2: Weegcoëfficiënten

15-25	1,017583411
26-45	1,245712937
46-65	0,860174868
66-80	0,965331949

Figuur 3: Vergelijking databestand (N=490) en populatie (N=42381) naar gemeente



Figuur 3 toont dat de gemeenten van de politiezone in verhouding tot hun inwonersaantal vertegenwoordigd zijn in ons databestand ( $\chi^2=2,650$ ;  $df=3$ ;  $p=0,449$ ). We hoeven onze data dan ook niet te wegen op gemeente/stad.

## 2. Slachtofferschap

### 2.1 Inleiding

Hoeveel mensen zijn het afgelopen jaar in hun gemeente/stad of buurt slachtoffer geworden? En wat is het profiel van deze slachtoffers? Dat zijn de vragen die we in het voorliggende hoofdstuk trachten te beantwoorden. We vroegen aan de respondenten of zij de voorbije twaalf maanden slachtoffer zijn geweest van volgende misdrijven of incidenten:

- Diefstal van een wagen
- Diefstal uit een wagen
- Poging tot inbraak in een wagen
- Diefstal van een fiets
- Verkeersongeval
- Verkeersagressie
- Diefstal van een portefeuille of handtas
- Beschadiging of vernieling van bezittingen
- Geweld
- Dreiging met geweld
- Inbraak in de woning
- Poging tot inbraak in de woning
- Stalking
- Discriminatie op basis van afkomst

### 2.2 Slachtofferschap in de eigen gemeente en de eigen buurt

Bij het analyseren groepeerden we de verschillende items tot de volgende categorieën:

- criminaliteit m.b.t. *wagens* (autodiefstal, diefstal uit een wagen of poging tot inbraak in een wagen)
- *fietsdiefstal*
- *tasjesroof* (diefstal van handtas of portefeuille)
- *inbraak woning* (inbraak in de woning of poging daartoe)
- *stalking*
- *discriminatie*

- *verkeer* (ongevallen en agressie)
- *geweld* (ondergaan en dreiging)
- *vandalisme* (beschadiging of vernieling van bezittingen)

Tabel 3 drukt het slachtofferschap uit in cijfers. De tabel bevat een globaal percentage ('slachtoffer') en een percentage per categorie. Het percentage in de categorie 'slachtoffer' is het percentage respondenten dat minstens één van de hoger vermelde feiten onderging. Verder maken we een onderscheid tussen slachtofferschap in de globale gemeente/stad en slachtofferschap in de woonbuurt. Voor elk item gingen we na of de respondenten er slachtoffer van werden in de globale gemeente/stad, dan wel in de eigen woonbuurt.<sup>1</sup> Voor de correcte interpretatie: de weergegeven cijfers op het niveau van de globale gemeente/stad bevatten ook de respondenten die slachtoffer werden in de eigen buurt.

Tabel 3: Slachtofferschap in de eigen gemeente/stad en woonbuurt, 2006 en 2011 (%)<sup>2</sup>

	Woonbuurt			Gemeente/stad			Scan 2006	Scan 2011
	Scan 2006	Scan 2011	Chi <sup>2</sup>	Scan 2006	Scan 2011	Chi <sup>2</sup>	N	N
'Slachtoffer'	19,1	19,6	NS	30,1	29,6	NS	974	490
Geweld	2,0	3,1	NS	3,8	4,3	NS	974	490
Verkeer	6,1	5,7	NS	10,1	8,8	NS	974	490
Tasjesroof	0,4	0,8	NS	1,0	1,6	NS	974	490
Wagendelicten	2,8	1,3	P=.092	4,3	2,2	P=.049	901	453
Fietsdiefstal	2,9	5,6	P=.012	5,6	7,9	NS	909	443
Vandalisme	6,9	6,5	NS	9,5	8,2	NS	974	490
Braak	3,6	2,7	NS	3,6	2,7	NS	974	490
Discriminatie				2,6	2,9	NS	974	490
Stalking				1,7	2,4	NS	974	490

Het percentage respondenten dat de 12 maanden voor de enquête slachtoffer werd in de eigen gemeente is in vergelijking met 2006 nagenoeg identiek gebleven: net als bij de vorige meting meldt 30% van de geënquêteerden slachtoffer geworden te zijn van minstens één van de gemeten items. Dit slachtofferschap komt voornamelijk voort uit het verkeer, vandalisme en fietsdiefstallen. In vergelijking met 2006 is het percentage slachtoffers van wagendelicten significant afgenomen op het niveau van de gemeente.

Ook op het niveau van de woonbuurt blijft de globale slachtoffersindex op hetzelfde peil als bij de meting van 2006. Deze ogenschijnlijke status-quo is het resultaat van twee tegengestelde trends: enerzijds daalt het aantal wagendelicten op buurniveau (al is dit verband slechts significant op het .1-niveau), anderzijds noteren we in vergelijking met 2006 een significante toename van het aantal fietsdiefstallen in de onmiddellijke woonomgeving.

<sup>1</sup> Dit deden we niet voor 'stalking' en 'discriminatie' aangezien deze misdrijven vaak moeilijk territoriaal met buurten in verband gebracht kunnen worden.

<sup>2</sup> De percentages voor 'wagendelicten' en 'fietsdiefstallen' zijn berekend op het aantal respondenten dat een wagen/fiets bezit.

Tabel 3 geeft een beeld van de prevalentie van slachtofferschap in de politiezone Noordoost-Limburg. De totale *prevalentiecijfers* ('slachtoffer') verwijzen naar het percentage *respondenten* dat minstens één van de opgesomde misdrijven of incidenten onderging. Mensen kunnen echter meerdere keren het slachtoffer worden van hetzelfde misdrijf/incident of kunnen het slachtoffer worden van verschillende misdrijven of incidenten. Daarom staan we ook even stil bij de totale *incidentiecijfers*. Incidentie verwijst naar het aantal ondergane *feiten* (per 100 inwoners). Bij de interpretatie van de totale incidentiecijfers is het belangrijk in het achterhoofd te houden dat de gevallen van discriminatie en stalking niet meegerekend worden in deze cijfers. Deze feiten zijn immers moeilijk exact te kwantificeren: het gaat vaak om een opeenvolging van voorvallen die met elkaar in verband staan.

Gemiddeld tellen we op het niveau van de globale gemeente 55 feiten per 100 respondenten. In dit cijfer zijn dus de feiten verrekend die verband houden met tasjesroof, wagensdelicten, fietsdiefstal, vandalisme, (poging tot) inbraak in de woning, (dreigen met) geweld, verkeersongevallen en -agressie. Op buurtniveau bedraagt het gemiddelde 37 feiten. Het aantal gevallen van verkeersagressie -een eerder subjectieve vorm van slachtofferschap- weegt zwaar door in deze cijfers: wanneer we de meldingen van verkeersagressie buiten beschouwing laten bij de berekening van de totale incidentiecijfers, tellen we op het niveau van de globale gemeente 40 feiten per 100 respondenten. Op buurtniveau bedraagt het gemiddelde 28 feiten.

Deze cijfers verschillen niet significant met de resultaten van 2006. Rekening houdend met de meldingen van verkeersagressie, telden we toen gemiddeld 57 ondergane feiten per 100 respondenten op het niveau van de globale gemeente. Op buurtniveau bedroeg dit gemiddelde 37 feiten. Wanneer we het slachtofferschap van verkeersagressie buiten beschouwing laten, telden we anno 2006 gemiddeld 41 ondergane feiten per 100 respondenten op het niveau van de globale gemeente. Op het niveau van de buurt ging het gemiddeld om 27 feiten.

### **2.3 Verschillen tussen gemeenten**

Tabel 4 spreidt voor 2011 het slachtofferschap in de gemeente over de vier gemeenten die de politiezone Noordoost-Limburg vormen. Globaal genomen lopen de inwoners uit de vier gemeenten een even groot risico om in hun eigen gemeente/stad slachtoffer te worden. Wanneer we de cijfers per categorie bekijken, stellen we vast dat de kans om in de eigen gemeente/stad slachtoffer te worden van discriminatie samenhangt met de woonplaats van de respondenten: inwoners uit Kinrooi zijn het jaar voor de bevraging vaker dan geënquêteerden uit Bocholt, Bree en Meeuwen-Gruitrode slachtoffer geworden van discriminatie op basis van hun afkomst.

Tabel 4: Slachtofferschap in de eigen gemeente, naar gemeente

	Bocholt		Bree		Kinrooi		Meeuwen-Gruitrode		Totaal		Chi <sup>2</sup>
	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	
'Slachtoffer'	31,8	110	28,7	136	29,4	110	28,4	134	29,4	490	NS
Geweld	5,5	110	3,7	136	6,4	110	2,2	134	4,3	490	NS
Verkeer	9,0	110	11,0	136	4,5	110	10,4	134	9,0	490	NS
Tasjesroof	2,7	110	1,5	136	0,9	110	1,5	134	1,6	490	NS
Wagen	2,0	100	1,6	129	3,1	98	2,4	126	2,2	453	NS
Fietsdiefstal	9,3	97	6,6	121	10,7	103	6,6	122	8,1	443	NS
Vandalisme	6,4	110	11,0	136	8,3	110	6,7	134	8,2	490	NS
Braak	1,8	110	2,2	136	2,8	110	3,7	134	2,7	490	NS
Discriminatie	3,6	110	1,5	136	6,4	110	0,7	134	2,9	490	P=.042
Stalking	2,7	110	2,2	136	2,8	110	2,2	134	2,5	490	NS

## 2.4 Profiel van de slachtoffers

Wie liep de 12 maanden voor de enquête het grootste risico om slachtoffer te worden in de gemeente/stad: mannen of vrouwen, jongeren of ouderen? Onderstaande tabel geeft de gevonden significante verschillen weer naar geslacht. Uit de analyse blijkt dat het percentage mannen dat in de eigen gemeente slachtoffer werd van minstens één van de gemeten feiten significant hoger ligt dan het aantal vrouwen. Bronnen van dit verhoogd slachtofferschap zijn geweld(dreigingen), het verkeer en vandalisme. Mannen zijn het jaar voor de enquête vaker dan vrouwen slachtoffer geworden van elk van deze misdrijven of incidenten.

Tabel 5: Slachtofferschap in de eigen gemeente, naar geslacht (Deel 1)

'Slachtoffer'							
		Wel		Niet		Totaal	
		%	N	%	N	%	N
Man		33,3		66,7		100	242
Vrouw		25,8		74,2		100	248
Totaal	%	29,6		70,4		100	
P=.068	N	145		345			490
Geweld							
		Wel		Niet		Totaal	
		%	N	%	N	%	N
Man		7,0		93,0		100	242
Vrouw		1,6		98,4		100	248
Totaal	%	4,3		95,7		100	
P=.003	N	21		469			490



Tabel 6: Slachtofferschap in de eigen gemeente, naar geslacht (Deel 2)

<b>Verkeer</b>				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
Man		11,2	88,8	100 242
Vrouw		6,5	93,5	100 248
Totaal	%	8,8	91,2	100
P=.066	N	43	447	490
<b>Vandalisme</b>				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
Man		10,7	89,3	100 242
Vrouw		5,7	94,3	100 248
Totaal	%	8,2	91,8	100
P=.041	N	40	450	490

Verschillen naar leeftijd worden verduidelijkt in tabel 7. In de jongste leeftijdscategorie ligt het percentage slachtoffers hoger dan in de andere leeftijdsgroepen. Globaal genomen worden respondenten tussen 46 en 65 jaar het minst vaak slachtoffer in hun eigen gemeente/stad. Bestuderen we de concrete misdrijven, dan blijken 15 tot 25-jarigen vaker dan geënquêteerden uit andere leeftijdsgroepen slachtoffer te worden van geweld en gewelddreigingen. Voor de andere misdrijven of incidenten vinden we geen significant verband met de leeftijd van de respondenten.

Tabel 7: Slachtofferschap in de eigen gemeente/stad, naar leeftijd

<b>'Slachtoffer'</b>				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
15-25		38,3	61,7	100 81
26-45		32,1	67,9	100 156
46-65		23,2	76,8	100 181
66-80		30,6	69,4	100 72
Totaal	%	29,6	70,4	100
P=.073	N	145	345	490
<b>Geweld</b>				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
15-25		10,0	90,0	100 81
26-45		4,5	95,5	100 156
46-65		1,7	98,3	100 181
66-80		2,8	97,2	100 72
Totaal	%	4,1	95,9	100
P=.017	N	21	469	490

### 3. Inbraakpreventie

#### 3.1 Inleiding

Om de kans op woninginbraak te verkleinen, kan de burger verschillende initiatieven ondernemen: hij of zij kan de woning niet alleen extra beveiligen tegen inbraak, maar kan ook woningtoezicht aanvragen bij de lokale politie of zich door de politie laten adviseren over de beveiliging van de woning. Gezien het maatschappelijk belang van dit thema werden verschillende vragen rond inbraakpreventie opgenomen in de vragenlijst. In eerste instantie gaan we na of burgers de intentie hebben om hun woning bijkomend te beveiligen tegen inbraak en via welke kanalen ze zich hierover informeren. Daarnaast onderzoeken we in welke mate burgers gebruik maken van het woningtoezicht en het technopreventief advies, diensten die aangeboden worden door de lokale politie. Telkens gaan we na of er verschillen bestaan tussen de burgers naar geslacht, leeftijd, gemeente, opleidingsniveau, slachtofferschap van (poging tot) inbraak en al dan niet eigenaar zijn van de woning.

#### 3.2 Beveiliging van de woning

Hebben burgers van de politiezone Noordoost-Limburg de intentie om hun woning in de nabije toekomst extra te beveiligen tegen inbraak? En via welke kanalen informeren ze zich hierover? Dat zijn de vragen die we in deze paragraaf zullen beantwoorden. We gaan tevens na welke mensen de intentie hebben om hun woning in de nabije toekomst bijkomend te beveiligen tegen inbraak.

##### 3.2.1 Algemeen

Om te onderzoeken in welke mate respondenten plannen hebben om hun woning bijkomend te beveiligen tegen inbraak, stelden we hen volgende vraag:

- Bent u van plan om uw woning in de nabije toekomst extra te beveiligen tegen inbraak? (Aangeboden antwoordcategorieën: 'Ja', 'Misschien', 'Nee')

Tabel 8 leert ons dat 12% van de geïnterviewden de intentie heeft om de woning in de nabije toekomst extra te beveiligen tegen inbraak, 16% van de respondenten gaat dit misschien doen. Het is hierbij belangrijk te benadrukken dat gepeild werd naar de plannen met betrekking tot bijkomende woningbeveiliging op het moment van de bevraging. Personen die hun woning recent hadden laten beveiligen, dienden dan ook 'nee' te antwoorden op de vraag.

Tabel 8: Intentie bijkomende woningbeveiliging tegen inbraak

	<b>N</b>	<b>%</b>
Ja	57	11,9
Misschien	76	15,9
Nee	344	72,2
Totaal	477	100

Daarnaast peilden we naar de mate waarin de respondenten de afgelopen 12 maanden informatie hadden gelezen of gehoord over inbraakbeveiliging van de woning. Gebeurde dit 'nooit', 'één keer' of 'meerdere keren'? Aan de geïnterviewden die het afgelopen jaar minstens één keer informatie hadden gelezen of gehoord, vroegen we via welke kanalen ze deze informatie ontvangen hadden. De aangeboden antwoordcategorieën waren: krant, televisie, radio, internet, familie/vrienden/kennissen, de campagne van de provincie, de politie of het gemeentelijk informatieblad. Geïnterviewden konden meerdere antwoorden geven en konden zelf informatiekkanalen aanbrenge via de categorie 'andere'.

Tabel 9: Informatie gelezen of gehoord over woningbeveiliging tegen inbraak

	<b>N</b>	<b>%</b>
Nooit	188	38,6
Eén keer	124	25,4
Meerdere keren	176	36,0
Totaal	488	100

Ruim 61% van de respondenten heeft het afgelopen jaar minstens een keer informatie gelezen of gehoord over inbraakbeveiliging. Uit tabel 10 blijkt dat zij hun informatie voornamelijk verkrijgen via kranten (49%), 42% van de respondenten heeft informatie over inbraakbeveiliging verkregen via televisie en/of het gemeentelijk informatieblad.

Tabel 10: Informatie over inbraakbeveiliging gelezen of gehoord via... (N=300)<sup>3</sup>

	<b>%</b>
Kranten	49,3
Televisie	41,8
Radio	19,8
Internet	26,2
Familie/vrienden/kennissen	26,3
De campagne van de provincie met de slogan 'Zo houd je ongewenste gasten buiten'	20,0
Politie	20,6
Gemeentelijk informatieblad	42,0
Andere (beveiligingsfirma's, reclameblaadjes...)	23,7

Om na te gaan of en hoe goed de geïnterviewden op de hoogte zijn van het bestaan van maatregelen die de beveiliging van de woning fiscaal aantrekkelijk maken, namen we de volgende vraag op in de vragenlijst:

<sup>3</sup> Aangezien de respondenten de mogelijkheid hadden om meerdere antwoorden te geven, is de som van de verschillende percentages groter dan 100%.

- Er bestaan maatregelen die de beveiliging van een woning tegen inbraak fiscaal aantrekkelijk maken. Hoeveel procent van de kostprijs van de beveiliging van uw woning kan u recupereren via belastingvermindering?

Volgens de informatie van de Federale Overheidsdienst Financiën (FOD Financiën, 2011), bedraagt de belastingvermindering 50% van de uitgaven voor de beveiliging van een woning tegen inbraak of brand. Het totale bedrag van de belastingvermindering bedraagt per woning maximaal 710 euro.

Uit tabel 11 leiden we af dat een goede 1% van de respondenten het correcte percentage kent dat hij kan recupereren via belastingvermindering, 82% van de geïnterviewden geeft aan het antwoord niet te kennen en 17% beantwoordde de vraag foutief.

Tabel 11: Kennis rond percentage belastingvermindering

	<b>N</b>	<b>%</b>
Juist antwoord	6	1,3
Fout antwoord	77	17,3
Weet niet	362	81,5
Totaal	444	100

### **3.2.2 Wie wil woning extra laten beveiligen?**

Hebben mannen en vrouwen, jongeren en ouderen en inwoners van Bocholt, Bree, Kinrooi en Meeuwen-Gruitrode dezelfde intenties wat betreft de beveiliging van hun woning? En bestaat er een samenhang tussen het opleidingsniveau van de respondenten en hun plannen inzake woningbeveiliging? Dat zijn de vragen die we in deze paragraaf beantwoorden. Daarnaast gaan we na of mensen die het slachtoffer geweest zijn van een (poging tot) inbraak meer geneigd zijn om hun woning bijkomend te beveiligen en of er een verschil bestaat in de plannen m.b.t. woningbeveiliging tussen eigenaars en huurders van een woning.

Om deze relaties te onderzoeken, hercoderen we de variabele 'plannen bijkomende woningbeveiliging' tot een dummyvariabele. We verdelen de respondenten over twee groepen: diegene die niet de intentie hebben om hun woning extra te beveiligen tegen inbraak en diegene die hier (misschien) de intentie toe hebben. Deze variabele kruisen we vervolgens met de vermelde achtergrondkenmerken.

Wanneer we de resultaten opsplitsen naar leeftijd, stellen we vast dat 26 tot 45-jarigen meer dan andere leeftijdsgroepen de intentie hebben om hun woning in de nabije toekomst (misschien) bijkomend te beveiligen tegen inbraak. Respondenten uit de jongste en de oudste leeftijdsgroep hebben de minste plannen hieromtrent.

Tabel 12: Plannen bijkomende woningbeveiliging naar leeftijd

		(Misschien) extra beveiliging	Geen extra beveiliging	Totaal	
				%	N
15-25		18,6	81,4	100	70
26-45		37,0	63,0	100	154
46-65		25,6	74,4	100	180
66-80		21,1	78,9	100	71
Totaal	%	27,6	72,4	100	
P=.009	N	131	344		475

Uit tabel 13 blijkt dat respondenten met een middellaag opleidingsniveau de minste plannen hebben om hun woning in de nabije toekomst bijkomend te beveiligen tegen inbraak.

Tabel 13: Plannen bijkomende woningbeveiliging naar opleidingsniveau

		(Misschien) extra beveiliging	Geen extra beveiliging	Totaal	
				%	N
Laag		26,6	73,4	100	79
Middel Laag		16,5	83,5	100	85
Middel Hoog		31,1	68,9	100	180
Hoog		32,8	67,2	100	116
Totaal	%	28,0	72,0	100	
P=.049	N	129	331		460

Eigenaars van hun woning/appartement hebben meer de intentie om hun woning extra te beveiligen tegen inbraak dan huurders. We vinden geen verband tussen de plannen van de respondent om zijn woning bijkomend te beveiligen en de achtergrondkenmerken geslacht, gemeente en slachtofferschap (poging tot) inbraak.

Tabel 14: Plannen bijkomende woningbeveiliging naar eigenaarschap woning/appartement

		(Misschien) extra beveiliging	Geen extra beveiliging	Totaal	
				%	N
Eigenaar		30,1	69,9	100	385
Huurder		10,4	89,6	100	48
Totaal	%	27,9	72,1	100	
P=.004	N	121	312		433

### 3.2.3 Wie heeft informatie vergaard rond woningbeveiliging?

Om na te gaan wie het best geïnformeerd is over inbraakbeveiliging, hercoderen we de variabele 'informatie over inbraakbeveiliging gelezen of gehoord' tot twee categorieën: respondenten die de voorbije 12 maanden geen informatie gelezen of gehoord hebben over dit onderwerp en personen die hierover minstens één keer informatie gelezen of gehoord hebben. We kruisen deze dummyvariabele met de achtergrondkenmerken geslacht, leeftijd, woonplaats, opleidingsniveau, slachtofferschap (poging tot) inbraak en eigenaarschap van de woning. In onderstaande tabellen geven we slechts die analyses weer die significante verschillen aantoonen.

Tabel 15 toont dat vrouwen het jaar voor de bevraging minder vaak informatie over de beveiliging van een woning hebben gelezen of gehoord: terwijl 57% van de vrouwen geïnformeerd werd over dit onderwerp, was dit bij twee derde van de mannen het geval.

Tabel 15: Informatie rond inbraakbeveiliging gelezen of gehoord, naar geslacht

		Geen informatie gelezen of gehoord	Minstens een keer informatie gelezen of gehoord	Totaal	
				%	N
Man		34,3	65,7	100	242
Vrouw		42,9	57,1	100	246
Totaal	%	38,7	61,3	100	
P=.050	N	188	300		488

Een analyse op basis van de leeftijdsvariabele leert dat 15 tot 25-jarigen het voorbije jaar het minst informatie hebben gelezen of gehoord over inbraakbeveiliging van de woning: terwijl 63% van de respondenten uit de jongste leeftijdsgroep geen informatie heeft gelezen of gehoord over dit onderwerp, schommelt dit percentage bij de andere categorieën tussen 31% en 38%.

Tabel 16: Informatie rond inbraakbeveiliging gelezen of gehoord, naar leeftijd

		Geen informatie gelezen of gehoord	Minstens een keer informatie gelezen of gehoord	Totaal	
				%	N
15-25		63,0	37,0	100	81
26-45		37,8	62,2	100	156
46-65		31,3	68,7	100	181
66-80		31,4	68,6	100	70
Totaal	%	38,7	61,3	100	
P=.000	N	188	300		488

Geïnterviewden die eigenaar zijn van hun woning of appartement lezen of horen vaker informatie m.b.t. woningbeveiliging dan huurders, zo toont tabel 17.

Tabel 17: Informatie rond inbraakbeveiliging gelezen of gehoord, naar eigenaarschap woning

		Geen informatie gelezen of gehoord	Minstens een keer informatie gelezen of gehoord	Totaal	
				%	N
Eigenaar		34,5	65,5	100	388
Huurder		46,8	53,2	100	47
Totaal	%	35,9	64,1	100	
P=.098	N	156	279		435

### 3.3 Woningtoezicht

Tijdens een lange afwezigheid of vakantie kunnen burgers de politie vragen om hun woning extra in de gaten te houden en eventuele onregelmatigheden te melden aan een contactpersoon. Aangezien dit woningtoezicht mogelijk een belangrijke rol speelt in het proces van inbraakpreventie, vroegen we de respondenten of zij de afgelopen vijf jaar gebruik gemaakt hebben van deze dienst. Uit tabel 18 blijkt dat dit bij 17% van de geïnterviewden het geval is.

Tabel 18: Afgelopen vijf jaar woningtoezicht aangevraagd

	N	%
Ja	80	16,5
Nee	406	83,5
Totaal	486	100

Om te achterhalen wie een beroep heeft gedaan op de dienst woningtoezicht, kruisen we de variabele 'afgelopen vijf jaar woningtoezicht aangevraagd' met de achtergrondkenmerken geslacht, leeftijd, woonplaats, opleidingsniveau, slachtofferschap (poging tot) inbraak en eigenaarschap woning. Geen enkele achtergrondvariabele hangt significant samen met de variabele 'afgelopen vijf jaar woningtoezicht aangevraagd'.

### 3.4 Technopreventief advies

Om de verbeterpunten te identificeren in de beveiliging van hun woning, kunnen burgers technopreventief advies aanvragen bij de politie. Maar maken de burgers ook effectief gebruik van deze dienst? Om dat te achterhalen, vroegen we de geïnterviewden of ze de afgelopen vijf jaar advies hadden aangevraagd bij de politie over de beveiliging van hun woning tegen inbraak. De antwoordverdelingen worden weergegeven in tabel 19.

Tabel 19: Afgelopen vijf jaar technopreventief advies aangevraagd

	<b>N</b>	<b>%</b>
Ja	28	5,8
Nee	459	94,2
Totaal	488	100

Bijna 6% van de respondenten heeft de afgelopen vijf jaar technopreventief advies aangevraagd bij de politie. Gezien dit kleine aantal worden de resultaten niet verder opgesplitst naar de achtergrondkenmerken.



## **4 Verkeer**

### **4.1 Inleiding**

Verkeersongevallen, geluidsoverlast van het wegverkeer of alcoholcontroles: verkeersthema's zijn moeilijk weg te denken uit de huidige maatschappelijke context. Dat mensen wakker liggen van verkeer in het algemeen en verkeersveiligheid in het bijzonder, bleek onder meer uit de vorige edities van de Veiligheidsscan (Van Craen & Ackaert, 2004; Van Craen & Vancluysen, 2007). Het was dan ook aangewezen om de verkeersproblematiek in deze derde editie van het onderzoek uitvoerig te behandelen. Concreet werden drie thema's bevestigd: verkeersproblemen in de politiekezone, verkeersvoorzieningen in de politiekezone en de houding van de respondenten ten aanzien van alcohol- en snelheidscontroles. We behandelen deze onderwerpen achtereenvolgens. Naast een overzicht van de algemene bevindingen, splitsen we de resultaten telkens op naar geslacht, leeftijd en woonplaats.

### **4.2 Verkeersproblemen in de zone**

#### **4.2.1 Algemeen**

Om een beeld te kunnen schetsen van de omvang van verkeersproblemen in de politiekezone Noordoost-Limburg, vroegen we de respondenten hoe vaak ze het afgelopen jaar in hun buurt in contact zijn gekomen met een aantal specifieke verkeersproblemen:

- Hoeveel keer was u de voorbije 12 maanden in de buurt waar u woont getuige van een verkeersongeval?
- Hoeveel keer heeft u de voorbije 12 maanden het gevoel gehad dat men te snel reed in de buurt waar u woont?
- Hoeveel keer heeft u de voorbije 12 maanden in de buurt waar u woont geluidsoverlast ondervonden van het wegverkeer?
- Hoeveel keer heeft u de voorbije 12 maanden vastgesteld dat er in de buurt waar u woont 's avonds fietsers en bromfietzers zonder licht rondreden?
- Hoeveel keer heeft u de voorbije 12 maanden vastgesteld dat er in de buurt waar u woont voertuigen fout geparkeerd stonden?
- Hoeveel keer heeft u de voorbije 12 maanden in de buurt waar u woont overlast ondervonden van opgefokte bromfietsen?
- Hoeveel keer heeft u zich de voorbije 12 maanden gestoord aan de onoverzichtelijkheid van kruispunten in uw buurt?
- Hoeveel keer heeft u de voorbije 12 maanden in de buurt waar u woont overlast ondervonden van zwaar vervoer zoals vrachtwagens, zware transporten...?

Het ging om gesloten vragen. Respondenten konden kiezen uit de antwoordcategorieën 'nooit', 'één keer of enkele keren', 'meerdere keren', 'dikwijls' of 'zeer dikwijls'.

Tabel 20: Verkeersproblemen in de zone (%)

	Verkeersongeval		Te snel rijden		Geluidsoverlast wegverkeer	
	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011
Nooit	85,7	82,5	21,4	19,3	62,3	66,6
Eén keer of enkele keren	13,0	14,7	21,9	17,2	18,2	14,8
Meerdere keren	1,0	1,8	18,1	23,2	7,1	8,0
Dikwijls	0,2	0,2	17,8	19,1	6,3	6,4
Zeer dikwijls	0,1	0,8	20,8	21,3	6,2	4,3
Totaal	%	100	100	100	100	100
	N	972	972	488	974	488
Chi <sup>2</sup>	NS		P=.068		NS	

	(Brom)fietsers zonder licht		Fout parkeren		Opgefokte bromfietsen	
	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011
Nooit	56,6	59,2	73,2	70,3	68,9	69,7
Eén keer of enkele keren	22,0	22,1	12,5	13,7	17,3	17,5
Meerdere keren	10,7	11,7	6,0	8,8	6,8	7,5
Dikwijls	6,8	4,2	4,2	2,7	4,3	3,8
Zeer dikwijls	3,9	2,9	4,2	4,5	2,7	1,5
Totaal	%	100	100	100	100	100
	N	948	962	488	956	479
Chi <sup>2</sup>	NS		NS		NS	

	Onoverzichtelijkheid kruispunten		Zwaar vervoer	
	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011
Nooit	56,3	57,2	62,5	63,1
Eén keer of enkele keren	17,6	17,2	16,5	14,5
Meerdere keren	10,6	14,1	6,9	9,6
Dikwijls	8,6	6,6	7,3	6,7
Zeer dikwijls	6,9	4,9	6,8	6,1
Totaal	%	100	100	100
	N	966	971	490
Chi <sup>2</sup>	NS		NS	

Tabel 20 geeft een overzicht van de verkeersproblemen in de zone. Aangezien dezelfde problemen ook in 2006 werden bevestigd, is het mogelijk om eventuele veranderingen in kaart te brengen. Om deze vergelijking te maken, worden respondenten die geen mening hadden over een bepaalde vraag als 'missing' beschouwd.

De perceptie van de verkeersproblemen lijkt over het algemeen nagenoeg hetzelfde als bij de vorige meting. Opnieuw vormt overdreven snelheid in de ogen van de respondenten het grootste probleem in hun buurt: 81% van de geïnterviewden heeft het voorbije jaar minstens een keer het gevoel gehad dat er te snel gereden werd in hun woonbuurt. Ruim 40% zegt dat dit dikwijls tot zeer dikwijls gebeurde. Het aandeel respondenten dat meerdere keren het gevoel heeft gehad dat er te snel werd gereden in de eigen woonbuurt, is significant toegenomen ten nadele van het aandeel geïnterviewden in de categorie 'een keer of enkele keren'.

Voor de andere items resulteren de analyses in analoge antwoordverdelingen als in 2006. Bijna 43% van de respondenten heeft het afgelopen jaar wel eens overlast ondervonden van onoverzichtelijke kruispunten, ruim een vierde van de respondenten ergerde zich er meerdere keren tot zeer dikwijls aan. Bromfietzers en fietsers zonder licht werden door 41% van de respondenten opgemerkt in hun onmiddellijke woonomgeving, het aantal respondenten dat er dikwijls tot zeer dikwijls last van had blijft eerder beperkt. Verder heeft 37% van de geïnterviewden de voorbije 12 maanden overlast ondervonden van zwaar vervoer, een derde heeft geluidsoverlast van het wegverkeer ervaren. Aan opgefokte bromfietsen en fout geparkeerde voertuigen hebben drie op de tien geïnterviewden zich gestoord. Bijna 18% van de geïnterviewden was in de eigen woonbuurt getuige van een verkeersongeval.

#### **4.2.2 Beleving van verkeersproblemen naar geslacht, leeftijd en gemeente**

Naast het algemene overzicht van de verkeersproblemen, is het ook interessant om de resultaten op te splitsen naar geslacht, leeftijd en gemeente/stad. Hiertoe hercoderen we de verkeersitems tot dummyvariabelen: de eerste categorie bevat de respondenten die 'nooit' antwoordden, de tweede categorie bevat de respondenten die 'een keer of enkele keren', 'meerdere keren', 'dikwijls' of 'zeer dikwijls' antwoordden. Deze dummy's kruisen we met de variabelen geslacht, leeftijd en woonplaats.

Voor een aantal items vinden we een significant verband tussen de beleving van het verkeersprobleem en de achtergrondkenmerken van de respondenten. Zo hebben mannen in het jaar voor de bevestiging vaker dan vrouwen (brom)fietsers zonder licht opgemerkt in hun onmiddellijke woonomgeving. Vrouwen hebben daarentegen vaker het gevoel gehad dat er te snel gereden werd in hun woonbuurt, hebben meer geluidsoverlast ondervonden van het wegverkeer en hebben vaker klachten over zwaar vervoer in de eigen buurt.

Tabel 21: Verkeersproblemen naar geslacht

<b>Te snel rijden</b>					
		Geen overlast	Overlast	Totaal	
				%	N
Man		22,4	77,6	100	241
Vrouw		16,3	83,7	100	246
Totaal	%	19,3	80,7	100	
P=.086	N	94	393		487
<b>(Brom)fietsers zonder licht</b>					
		Niet opgemerkt	Opgemerkt	Totaal	
				%	N
Man		52,3	47,7	100	239
Vrouw		66,0	34,0	100	241
Totaal	%	59,2	40,8	100	
P=.002	N	284	196		480
<b>Geluidsoverlast wegverkeer</b>					
		Geen overlast	Overlast	Totaal	
				%	N
Man		71,0	29,0	100	241
Vrouw		62,2	37,8	100	246
Totaal	%	66,5	33,5	100	
P=.041	N	324	163		487
<b>Zwaar vervoer</b>					
		Geen overlast	Overlast	Totaal	
				%	N
Man		67,5	32,5	100	243
Vrouw		58,7	41,3	100	247
Totaal	%	63,1	36,9	100	
P=.044	N	309	181		490

Naarmate ze jonger zijn, hebben meer respondenten (brom)fietsen zonder licht opgemerkt in hun onmiddellijke woonomgeving. Geënquêteerden uit de twee jongste leeftijdsgroepen waren vaker dan 45-plussers getuige van een verkeersongeval. Klachten over zwaar vervoer klinken het luidst bij 26 tot 45 jarigen: 44% van de respondenten uit deze leeftijdsgroep hebben het afgelopen jaar overlast ondervonden van vrachtwagens en zware transporten. Geënquêteerden tussen 46 en 65 jaar hebben hiervan het minst overlast ondervonden.

Tabel 22: Verkeersproblemen naar leeftijd

<b>Verkeersongeval</b>					
		Geen getuige	Wel getuige	Totaal	
				%	N
15-25		75,0	25,0	100	80
26-45		76,9	23,1	100	156
46-65		87,3	12,7	100	181
66-80		91,8	8,2	100	73
Totaal	%	82,7	17,3	100	
P=.003	N	405	85		490
<b>(Brom)fietsers zonder licht</b>					
		Niet opgemerkt	Wel opgemerkt	Totaal	
				%	N
15-25		40,7	59,3	100	80
26-45		55,5	44,5	100	155
46-65		65,1	34,9	100	175
66-80		74,3	25,7	100	70
Totaal	%	59,2	40,8	100	
P=.000	N	284	196		480
<b>Zwaar vervoer</b>					
		Geen overlast	Wel overlast	Totaal	
				%	N
15-25		60,5	39,5	100	80
26-45		55,8	44,2	100	156
46-65		69,2	30,8	100	182
66-80		65,3	34,7	100	72
Totaal	%	63,1	36,9	100	
P=.075	N	309	181		490

Wanneer we de resultaten opsplitsen naar gemeente/stad, stellen we verschillen vast tussen Bocholt, Bree, Kinrooi en Meeuwen-Gruitrode met betrekking tot verkeersongevallen en parkeerovertredingen. Respondenten uit Meeuwen-Gruitrode zijn significant vaker dan geïnterviewden uit andere gemeenten getuige geweest van een verkeersongeval. Geënquêteerden uit Bocholt hebben het minst vaak verkeersongevallen opgemerkt. Klachten over fout geparkeerde voertuigen klinken het luidst in Bree. Inwoners uit Meeuwen-Gruitrode hebben het minst vaak parkeerovertredingen vastgesteld.

Tabel 23: Verkeersproblemen naar gemeente

<b>Verkeersongeval</b>					
		Geen getuige	Getuige	Totaal	
				%	N
Bocholt		89,1	10,9	100	110
Bree		82,4	17,6	100	136
Kinrooi		84,5	15,5	100	110
Meeuwen-Gruitrode		75,4	24,6	100	134
Totaal	%	82,6	17,4	100	
P=.040	N	405	85		490
<b>Fout geparkeerde voertuigen</b>					
		Niet opgemerkt	Opgemerkt	Totaal	
				%	N
Bocholt		71,8	28,2	100	110
Bree		61,0	39,0	100	136
Kinrooi		70,1	29,9	100	107
Meeuwen-Gruitrode		79,1	20,9	100	134
Totaal	%	70,4	29,6	100	
P=.013	N	343	144		487

### 4.3 Verkeersvoorzieningen in de zone

#### 4.3.1 Algemeen

In de vragenlijst werd ook gepeild naar de aanwezigheid van bepaalde voorzieningen in het verkeer. Aan de respondenten werd gevraagd of volgende voorzieningen 'veel te veel', 'te veel', 'voldoende', 'te weinig' of 'veel te weinig' aanwezig zijn in de buurt waar zij wonen:

- Parkeerplaatsen
- Straatverlichting
- Zebrapaden
- Fietspaden
- Voetpaden
- Verkeersremmers zoals drempels, bloembakken, paaltjes,...

Deze vragen werden letterlijk overgenomen uit de vragenlijst van de vorige editie.<sup>4</sup> Zo wordt het mogelijk om na te gaan of eventuele ingrepen hun vruchten hebben afgeworpen en/of de houding van de bevolking ten aanzien van het aantal voorzieningen is gewijzigd. In tabel 24 vergelijken we de resultaten van beide metingen.

<sup>4</sup> Gezien het grote aandeel respondenten dat tijdens de vorige editie van de Veiligheidsscan 'weet niet' antwoordde op de vraag naar de aanwezigheid van flitspalen in de buurt, werd deze vraag niet langer opgenomen in de vragenlijst. Ter vervanging werd ervoor geopteerd om de houding van de respondenten te meten ten aanzien van snelheidscontroles in het algemeen en snelheidscontroles in hun gemeente of stad. De antwoorden op deze vragen worden in de volgende paragraaf besproken.

Tabel 24: Verkeersvoorzieningen in de buurt

	Parkeerplaatsen		Straatverlichting		Zebrapaden	
	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011
Veel te veel	0,2	0,4	0,7	1,0	0,4	0,5
Te veel	0,2	0,4	2,0	1,6	0,1	0,0
Voldoende	75,1	75,5	83,8	88,5	72,7	74,8
Te weinig	19,2	19,6	11,7	8,0	23,5	21,9
Veel te weinig	5,3	4,0	1,9	0,8	3,3	2,8
Totaal	%	100	100	100	100	100
	N	950	474	973	489	833
Chi <sup>2</sup>	NS		P=.084		NS	

	Fietspaden		Voetpaden		Verkeersremmers	
	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011
Veel te veel	0,1	0,7	0,0	0,4	6,2	3,5
Te veel	0,3	0,0	0,1	0,4	14,9	12,4
Voldoende	68,9	67,3	73,4	70,0	61,6	63,7
Te weinig	22,6	26,1	21,5	24,0	13,3	15,9
Veel te weinig	8,1	6,0	5,0	5,1	4,1	4,6
Totaal	%	100	100	100	100	100
	N	876	449	877	450	893
Chi <sup>2</sup>	NS		NS		NS	

Anno 2011 beoordelen de respondenten het aantal verkeersvoorzieningen in hun buurt op nagenoeg dezelfde manier als in 2006. Alleen de tevredenheid over de straatverlichting in de eigen woonbuurt is significant gewijzigd: het aandeel geïnterviewden dat van mening is dat de straten in de onmiddellijke woonomgeving voldoende verlicht zijn, is toegenomen van 84% naar 89%.

Net als bij de vorige meting hebben respondenten in de eerste plaats klachten over het aantal fietspaden in hun buurt: bijna een derde is van mening dat het aantal momenteel te beperkt is. Ook de andere voorzieningen voor zwakke weggebruikers (voetpaden en zebrapaden) zijn voor relatief veel geïnterviewden onvoldoende aanwezig: zo pleit 29% voor een uitbreiding van het aantal voetpaden en zou een vierde graag meer zebrapaden zien in de woonbuurt. We merken wel op dat respectievelijk 8% en 13% deze vragen niet beantwoordde. Daarnaast vindt een op vijf respondenten dat er te weinig verkeersremmers zijn in hun onmiddellijke woonomgeving, 16% vindt daarentegen dat er te veel drempels en paaltjes zijn in de buurt. Bijna 24% pleit voor bijkomende parkeerplaatsen.

### 4.3.2 Tevredenheid over voorzieningen naar geslacht, leeftijd en gemeente

Mogelijk verschilt de tevredenheid over de verkeersvoorzieningen naargelang het geslacht, de leeftijd en de woonplaats van de respondenten. Om dit te onderzoeken hercoderen we de voorzieningenitems tot drie antwoordcategorieën: 'veel te veel' en 'te veel' voegen we samen, alsook 'veel te weinig' en 'te weinig'. Vervolgens kruisen we deze variabelen met de variabelen geslacht, leeftijd en woonplaats. Bij de chi<sup>2</sup>-analyse voor de vragen waarop nauwelijks respondenten 'te veel' of 'veel te veel' antwoordden, laten we die enkelingen buiten beschouwing. De zeer kleine aantallen in de cellen zouden de statistische analyse kunnen verstoren.

Tabel 25 maakt duidelijk dat vrouwen minder tevreden zijn dan mannen over het aantal parkeerplaatsen in hun onmiddellijke woonomgeving en over de straatverlichting in hun woonbuurt. Telkens is een groter aandeel vrouwen dan mannen van mening dat het aanbod te beperkt is.

Tabel 25: Voorzieningen naar geslacht

<b>Parkeerplaatsen</b>					
		Voldoende	Te weinig	Totaal	
				%	N
Man		80,5	19,5	100	231
Vrouw		72,0	28,0	100	239
Totaal	%	76,2	23,8	100	
P=.030	N	358	112		470
<b>Straatverlichting</b>					
		Voldoende	Te weinig	Totaal	
				%	N
Man		93,2	6,8	100	237
Vrouw		88,7	11,3	100	239
Totaal	%	90,9	9,1	100	
P=.081	N	433	43		476

Wanneer we de resultaten opsplitsen naar leeftijd, stellen we vast dat 65-plussers het minst tevreden zijn over het aantal parkeerplaatsen in hun onmiddellijke woonomgeving. Bijna 38% van de bevraagde senioren is van mening dat er te weinig parkeervoorzieningen zijn in de eigen woonbuurt. Bij de andere leeftijdsgroepen schommelt dit percentage rond de 20 à 25%. Ook over het aantal zebrapaden zijn geënquêteerden uit de oudste leeftijdscategorie, samen met de 26 tot 45-jarigen, het minst tevreden: ongeveer 30% van de respondenten uit deze leeftijdsgroepen zou graag meer zebrapaden zien in hun woonbuurt.

Wat de straatverlichting betreft, is de tevredenheid het laagst bij 15 tot 25-jarigen. Een goede 18% van de geïnterviewden uit deze leeftijdscategorie pleit voor meer straatverlichting in hun woonbuurt. Bij de andere leeftijdsgroepen schommelt dit aandeel tussen de 6% en de 8%. Over het aantal verkeersremmers zijn jongeren daarentegen het meest tevreden: 78% van de respondenten uit deze leeftijdsgroep vindt dat er



voldoende verkeersdrempels en –paaltjes aanwezig zijn in hun woonbuurt. Bij de 26 tot 45-jarigen is de tevredenheid hierover het laagst: terwijl 54% tevreden is over het aantal verkeersremmers, is 29% van oordeel dat er te weinig zijn.

Tabel 26: Voorzieningen naar leeftijd

<b>Parkeerplaatsen</b>						
		Voldoende	Te weinig	Totaal		
				%	N	
15-25		80,5	19,5	100	77	
26-45		74,2	25,8	100	155	
46-65		81,1	18,9	100	174	
66-80		62,5	37,5	100	64	
Totaal	%	76,2	23,8	100		
P=.018	N	358	112		470	
<b>Straatverlichting</b>						
		Voldoende	Te weinig	Totaal		
				%	N	
15-25		81,8	18,2	100	77	
26-45		92,7	7,3	100	151	
46-65		92,1	7,9	100	176	
66-80		94,4	5,6	100	72	
Totaal	%	91,0	9,0	100		
P=.021	N	433	43		476	
<b>Zebrapaden</b>						
		Voldoende	Te weinig	Totaal		
				%	N	
15-25		82,3	17,7	100	79	
26-45		69,9	30,1	100	136	
46-65		79,2	20,8	100	149	
66-80		69,5	30,5	100	59	
Totaal	%	75,4	24,6	100		
P=.088	N	318	105		423	
<b>Verkeersremmers</b>						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
15-25		15,0	77,5	7,5	100	80
26-45		16,6	54,3	29,1	100	150
46-65		13,9	65,1	21,1	100	166
66-80		20,3	65,6	14,1	100	64
Totaal	%	15,8	63,8	20,4	100	
P=.004	N	73	293	94		460

Uit tabel 27 blijkt dat er een samenhang bestaat tussen de woonplaats van de respondenten en de tevredenheid over enkele voorzieningen. Zo zijn in Kinrooi meer klachten te horen over het aantal parkeerplaatsen dan in de andere gemeenten van de politiezone. In Bocholt en Meeuwen-Gruitrode is de tevredenheid over het aantal parkeerplaatsen het grootst. Opmerkingen over te weinig straatverlichting klinken het luidst bij respondenten uit Meeuwen-Gruitrode, inwoners uit Bree zijn het meest tevreden over de verlichting van de straten in hun woonomgeving. Wat het aantal fietspaden betreft, zijn de respondenten uit Bree daarentegen het minst tevreden: bijna 39% van de respondenten zou graag meer fietspaden zien in hun woonbuurt. In Bocholt ligt dit aandeel met 23% het laagst.

Klachten over te weinig verkeersremmers zijn het meest te horen in Kinrooi: een goede 30% van de respondenten uit deze gemeente pleit voor een uitbreiding van het aantal verkeersdrempels en -paaltjes. In Meeuwen-Gruitrode is de tevredenheid over het aantal verkeersremmers het grootst, in Bree het laagst. In de antwoordverdeling van de geënquêteerden uit Bree valt een sterke verdeeldheid op: terwijl een vijfde van de geïnterviewden vindt dat er te veel verkeersremmers zijn, zou 22% er graag meer zien.

Tabel 27: Voorzieningen naar gemeente (Deel 1)

<b>Parkeerplaatsen</b>					
		Voldoende	Te weinig	Totaal	
				%	N
Bocholt		80,6	19,4	100	103
Bree		73,3	26,7	100	131
Kinrooi		67,3	32,7	100	104
Meeuwen-Gruitrode		82,6	17,4	100	132
Totaal	%	76,2	23,8	100	
P=.027	N	358	112		470
<b>Straatverlichting</b>					
		Voldoende	Te weinig	Totaal	
				%	N
Bocholt		92,6	7,4	100	109
Bree		96,1	3,9	100	128
Kinrooi		89,7	10,3	100	107
Meeuwen-Gruitrode		85,6	14,4	100	132
Totaal	%	90,9	9,1	100	
P=.026	N	433	43		476
<b>Fietspaden</b>					
		Voldoende	Te weinig	Totaal	
				%	N
Bocholt		77,3	22,7	100	97
Bree		61,2	38,8	100	129
Kinrooi		69,7	30,3	100	89
Meeuwen-Gruitrode		65,6	34,4	100	131
Totaal	%	67,7	32,3	100	
P=.073	N	302	144		446

Tabel 28: Voorzieningen naar gemeente (Deel 2)

Verkeersremmers						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
Bocholt		19,4	63,1	17,5	100	103
Bree		20,2	58,1	21,7	100	129
Kinrooi		7,1	62,6	30,3	100	99
Meeuwen-Gruitrode		15,6	71,1	13,3	100	129
Totaal	%	15,9	63,8	20,3	100	
P=.008	N	73	293	94		460

## 4.4 Alcohol- en snelheidscontroles

### 4.4.1 Alcoholcontroles

De provincie Limburg zet sterk in op het terugdringen van rijden onder invloed. In dit kader werd in 2006 onder meer de SLim-campagne op poten gezet. Gezien het maatschappelijk belang van alcoholcontroles werd in samenspraak met de provincie en de politiezones gekozen om deze thematiek uitgebreid aan bod te laten komen in deze derde editie van de Veiligheidsscan. In de eerste plaats gingen we na hoe veel keer mensen de voorbije 12 maanden hebben moeten blazen bij een alcoholcontrole en peilden we naar de houding ten aanzien van het aantal alcoholcontroles in het algemeen. Daarnaast onderzochten we in welke mate inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg vertrouwd zijn met de SLim-campagne.

Tabel 29 leert ons dat een goede 14% van de respondenten uit de politiezone Noordoost-Limburg het afgelopen jaar minstens een keer heeft moeten blazen bij een alcoholcontrole. Precies 1% van de geïnterviewden geeft aan de afgelopen 12 maanden meer dan drie keer gecontroleerd te zijn op rijden onder invloed.

Tabel 29: Aantal keer moeten blazen het afgelopen jaar

	N	%
0 keer	420	85,7
1-3 keer	65	13,3
>3 keer	5	1,0
Totaal	490	100

Tabel 30 geeft weer hoe inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg denken over het aantal alcoholcontroles. Bijna 49% van de geïnterviewden is tevreden over het aantal alcoholcontroles, 48% pleit voor meer controles.

Tabel 30: Houding tegenover het aantal alcoholcontroles

	<b>N</b>	<b>%</b>
Veel te veel	2	0,4
Te veel	16	3,4
Voldoende	228	48,6
Te weinig	174	36,9
Veel te weinig	50	10,7
Totaal	470	100

Mogelijk verschilt de mening over het aantal alcoholcontroles naargelang het geslacht, de leeftijd en de woonplaats van de respondenten. Om dit te onderzoeken, hercoderen we dit item tot drie antwoordcategorieën: 'veel te veel' en 'te veel' voegen we samen, alsook 'veel te weinig' en 'te weinig'. Vervolgens kruisen we deze gehercodeerde variabele met de achtergrondkenmerken. Aangezien nauwelijks respondenten van oordeel zijn dat er 'te veel' of 'veel te veel' alcoholcontroles worden gehouden, laten we deze enkelingen buiten beschouwing. De kleine aantallen zouden de statistische analyse kunnen verstoren.

We stellen vast dat vrouwen minder tevreden zijn over het aantal alcoholcontroles dan mannen: terwijl 55% van de vrouwen pleit voor meer alcoholcontroles, ligt dit percentage bij de mannen 10% lager. We vinden geen verband tussen de houding ten aanzien van het aantal alcoholcontroles enerzijds en de leeftijd en de woonplaats van de respondent anderzijds.

Tabel 31: Houding tegenover het aantal alcoholcontroles, naar geslacht

		Voldoende	Te weinig	Totaal %	N
Man		55,6	44,4	100	225
Vrouw		45,4	54,6	100	227
Totaal	%	50,4	49,6	100	
P=.030	N	228	224		452

Om te onderzoeken in welke mate inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg vertrouwd zijn met de campagne van de provincie Limburg die het rijden onder invloed wil bestrijden, vroegen we hen naar de naam van de campagne. Tabel 32 toont dat een goede 15% van de geïnterviewden weet dat het om de SLim-campagne gaat, 53% van de respondenten gaf aan het antwoord niet te kennen. De meerderheid van de respondenten die een fout antwoord gaven, vermeldde 'BOB' als antwoord.

Tabel 32: Hoe heet de campagne van de provincie Limburg die het rijden onder invloed van alcohol wil bestrijden?

	<b>N</b>	<b>%</b>
Fout antwoord	149	32,2
Juist antwoord	71	15,3
Weet niet	243	52,5
Totaal	463	100

#### 4.4.2 Snelheidscontroles

Om de houding van de respondenten tegenover snelheidscontroles te achterhalen, werden twee vragen opgenomen in de vragenlijst:

- Wat vindt u in het algemeen van het aantal snelheidscontroles? Zijn er volgens u veel te veel, te veel, voldoende, te weinig of veel te weinig snelheidscontroles?
- Hoe staat u tegenover het aantal snelheidscontroles in uw gemeente/stad? Zijn er volgens u veel te veel, te veel, voldoende, te weinig of veel te weinig snelheidscontroles in uw gemeente/stad?

Bijna 56% van de geïnterviewden is globaal genomen tevreden over het aantal snelheidscontroles, precies 29% pleit voor een toename. Wanneer we peilen naar het aantal snelheidscontroles in de eigen gemeente/stad, toont 58% zich tevreden. Een goede 31% zou graag meer controles zien op overdreven snelheid in zijn/haar woonplaats. We merken wel op dat bijna 6% van de respondenten deze vraag niet beantwoordde.

Tabel 33: Houding tegenover het aantal snelheidscontroles

	<b>Algemeen</b>		<b>Gemeente/stad</b>	
	<b>N</b>	<b>%</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Veel te veel	16	3,4	7	1,4
Te veel	56	11,8	45	9,7
Voldoende	264	55,8	266	57,7
Te weinig	117	24,8	113	24,5
Veel te weinig	20	4,2	31	6,7
Totaal	473	100	462	100

In overeenstemming met de analyse over alcoholcontroles gaan we ook voor de mening over het aantal snelheidscontroles na of er een samenhang bestaat met de variabelen geslacht, leeftijd en woonplaats. We hercoderen de items met betrekking tot snelheidscontroles tot drie antwoordcategorieën door 'veel te veel' en 'te veel' samen te voegen, alsook 'veel te weinig' en 'te weinig'.

Onze analyses tonen geen verschillen aan in de houding van mannen en vrouwen ten aanzien van het aantal snelheidscontroles in het algemeen, noch ten aanzien van het aantal snelheidscontroles in de eigen gemeente/stad. Tussen de leeftijdsgroepen vinden

we wel verschillen. Het aandeel respondenten dat van oordeel is dat er voldoende snelheidscontroles zijn, ligt het hoogst bij de jongste leeftijdscategorie. Senioren zijn het minst tevreden over het aantal snelheidscontroles: van alle leeftijdsgroepen pleiten zij het sterkst voor een toename van het aantal controles op overdreven snelheid. Globaal genomen pleit 44% voor een stijging van het aantal snelheidscontroles. Op het niveau van de gemeente/stad gaat het om 46%. Deze klachten over te weinig snelheidscontroles nemen af naarmate de respondenten jonger zijn. Geïnterviewden tussen 26 en 45 jaar vinden vaker dan geënquêteerden uit andere leeftijdsgroepen dat er te veel snelheidscontroles zijn. Deze vaststellingen gelden zowel voor het aantal snelheidscontroles in het algemeen als voor het aantal snelheidscontroles in de eigen gemeente/stad.

Tabel 34: Houding tegenover het aantal snelheidscontroles naar leeftijd

<b>Snelheidscontroles algemeen</b>						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
15-25		14,7	72,0	13,3	100	75
26-45		19,6	54,2	26,1	100	153
46-65		13,1	54,5	32,4	100	176
66-80		11,8	44,1	44,1	100	68
Totaal	%	15,3	55,7	29,0	100	
P=.002	N	72	263	137		472
<b>Snelheidscontroles gemeente/stad</b>						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
15-25		9,3	76,0	14,7	100	75
26-45		17,2	55,0	27,8	100	151
46-65		9,5	55,0	35,5	100	169
66-80		3,1	50,8	46,2	100	65
Totaal	%	11,1	57,8	31,1	100	
P=.000	N	51	266	143		460

Wanneer we de resultaten bekijken voor de verschillende gemeenten die deel uitmaken van de politiezone, stellen we vast dat respondenten uit Meeuwen-Gruitrode het minst tevreden zijn over het aantal snelheidscontroles in hun gemeente. Bijna 38% van de geënquêteerden uit deze gemeente is van mening dat er te weinig snelheidscontroles zijn in Meeuwen-Gruitrode. Van de geënquêteerden uit de andere gemeenten van de politiezone Noordoost-Limburg zou 29% graag meer controles zien op overdreven snelheid. In Kinrooi is de tevredenheid over het aantal snelheidscontroles het hoogst. Bovendien vindt slechts 4% van de geïnterviewden uit deze gemeente dat er te veel controles zijn. We vinden geen verband tussen de houding t.a.v. het aantal snelheidscontroles in het algemeen en de woonplaats van de respondent.

Tabel 35: Houding tegenover het aantal snelheidscontroles, naar gemeente

<b>Snelheidscontroles gemeente/stad</b>						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
Bocholt		12,4	59,0	28,6	100	105
Bree		10,8	60,8	28,5	100	130
Kinrooi		3,9	66,7	29,4	100	102
Meeuwen-Gruitrode		16,1	46,0	37,9	100	124
Totaal	%	11,1	57,7	31,2	100	
P=.022	N	51	266	144		461

## **5 Leefbaarheidsproblemen**

### **5.1 Inleiding**

Verschillende studies tonen een samenhang aan tussen gevoelens van onveiligheid en overlastervaringen zoals geluidsoverlast, vandalisme of verkrotting (Albers & Teller, 2006; Elchardus, Smits, & Kuppens, 2003; Vancluysen, Van Craen, & Ackaert, 2010). In de vragenlijst komt het thema overlast dan ook uitvoerig aan bod. In de eerste plaats gaan we na hoe vaak de respondenten zich de afgelopen twaalf maanden gestoord hebben aan een aantal overlastfenomenen. We zoeken ook een antwoord op de vraag of bepaalde bevolkingsgroepen zich meer dan anderen storen aan de gemeten overlastfenomenen en splitsen de resultaten op naar de gemeenten van de politiezone Noordoost-Limburg. Daarnaast peilden we in de vragenlijst naar het voorkomen van een aantal voorvallen die mensen als storend kunnen ervaren. In een tweede paragraaf gaan we dieper in op deze resultaten.

### **5.2 Overlastervaringen**

#### **5.2.1 Overlastervaringen in de zone**

Om een zicht te krijgen op de overlast die respondenten ervaren, peilden we in de vragenlijst naar de mate waarin zij zich de voorbije 12 maanden gestoord hebben aan bepaalde leefbaarheidsproblemen. Concreet wilden we weten of mensen zich het voorbije jaar 'nooit', 'één keer of enkele keren', 'meerdere keren', 'dikwijls' of 'zeer dikwijls' gestoord hebben aan:

- Druggebruik of drughandel
- Hondenpoep op straten en pleinen
- Rondslingerend vuilnis op straten en pleinen
- Geurhinder
- Geluidsoverlast van het uitgaansleven
- Rondhangende jongeren
- Loslopende honden
- Zwerfkatten
- Verkrotting van gebouwen en woningen
- Graffiti

In vergelijking met de vorige editie van de Veiligheidsscan bleven de overlastitems nagenoeg identiek. Wel werd de rubriek 'dreigende dieren' vervangen door het meer concrete item 'loslopende honden'. Op vraag van de politiezones werd tevens gepeild naar de mate waarin mensen zich de afgelopen 12 maanden in hun buurt gestoord hebben aan zwerfkatten. Met uitzondering van deze twee items, kunnen we de evolutie van de leefbaarheidsproblemen dan ook in kaart brengen.



Tabel 36: Leefbaarheidsproblemen

	Drugsoverlast		Hondenpoep		Zwerfvuil	
	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011
Nooit	86,2	83,4	57,0	53,7	42,2	37,8
Eén keer of enkele keren	8,1	8,3	18,6	18,4	24,7	25,7
Meerdere keren	2,2	4,1	9,6	15,3	14,5	19,2
Dikwijls	2,1	2,7	7,4	7,1	10,3	11,6
Zeer dikwijls	1,4	1,4	7,4	5,5	8,3	5,7
Totaal %	100	100	100	100	100	100
N	960	483	976	490	973	490
Chi <sup>2</sup>	NS		P=.022		P=.045	

	Geurhinder		Geluidsoverlast uitgaansleven		Rondhangende jongeren	
	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011
Nooit	69,9	71,9	80,1	77,9	80,2	78,9
Eén keer of enkele keren	15,8	13,8	12,6	15,0	10,7	10,1
Meerdere keren	7,2	9,0	3,4	4,1	3,8	6,4
Dikwijls	4,3	3,5	1,7	2,5	3,1	3,5
Zeer dikwijls	2,8	1,8	2,2	0,6	2,3	1,2
Totaal %	100	100	100	100	100	100
N	974	490	974	488	973	487
Chi <sup>2</sup>	NS		NS		NS	

	Verkrotting		Graffiti		Loslopende honden	Zwerfkatten
	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2006	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2011
Nooit	92,2	92,2	95,9	96,9	80,7	68,4
Eén keer of enkele keren	5,1	5,5	3,2	2,7	13,0	11,2
Meerdere keren	1,1	1,4	0,7	0,2	3,2	11,1
Dikwijls	1,1	0,4	0,1	0,0	1,9	4,4
Zeer dikwijls	0,6	0,4	0,1	0,2	1,2	4,8
Totaal %	100	100	100	100	100	100
N	967	487	967	488	489	489
Chi <sup>2</sup>	NS		NS		/	/

De overlastproblematiek is de voorbije jaren niet sterk veranderd in de politiezone Noordoost-Limburg. Net als in 2006 vormen zwerfvuil en hondenpoep de belangrijkste bronnen van overlast voor de inwoners van de politiezone. Wel stellen we vast dat het percentage respondenten dat zich gestoord heeft aan beide fenomenen, is toegenomen. Terwijl in 2006 58% van de geïnterviewden zich het afgelopen jaar gestoord had aan zwerfvuil, bedraagt dit percentage anno 2011 62%. Hondenpoep vormde bij de meting van 2011 voor 46% van de geïnterviewden een bron van overlast, een stijging van 3% ten opzichte van 2006. Voor beide fenomenen stellen we vast dat voornamelijk het aandeel respondenten dat zich er meerdere keren aan gestoord heeft, is toegenomen. De antwoordverdelingen van de zes andere items die ook in 2006 al werden gemeten, vertonen geen significante verschillen.

Wanneer we inzoomen op de overlastitems die deze editie werden toegevoegd aan de vragenlijst, stellen we vast dat bijna een op de vijf respondenten zich het afgelopen jaar gestoord heeft aan loslopende honden. Het percentage dat zich er meerdere keren tot zeer dikwijls aan gestoord heeft, blijft beperkt tot 6%. Zwerfkatten lijken een grotere bron van overlast te zijn: bijna 32% van de respondenten heeft zich er het afgelopen jaar aan gestoord. Daarmee vormen zwerfkatten de derde grootste bron van overlast voor de respondenten uit de politiezone Noordoost-Limburg.

### **5.2.2 Wie stoort zich aan wat?**

Om na te gaan of bepaalde bevolkingsgroepen zich meer storen aan bepaalde overlastfenomenen dan andere, hercoderen we de overlastvariabelen tot dummyvariabelen. We verdelen de respondenten met andere woorden in twee groepen: mensen die zich het afgelopen jaar nooit aan een bepaald voorval gestoord hebben en mensen die zich daar een keer tot zeer dikwijls aan geërgerd hebben. Vervolgens kruisen we deze variabelen met de achtergrondkenmerken geslacht, leeftijd en woonplaats. Respondenten die geen antwoord gaven, beschouwen we als 'missing'.

In de politiezone Noordoost-Limburg vinden we voor de meeste overlastervaringen geen significant verschil tussen de antwoordverdeling van mannen en vrouwen. Slechts twee items vertonen een significante samenhang met het geslacht van de respondenten. Uit tabel 37 leiden we af dat vrouwen niet alleen meer overlast ondervinden van zwerfvuil dan mannen, maar ook meer geurhinder ervaren.

Tabel 37: Overlastervaringen naar geslacht

<b>Zwerfvuil</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
Man		43,4	56,6	100	242
Vrouw		32,3	67,7	100	248
Totaal	%	37,8	62,2	100	
P=.011	N	185	305		490
<b>Geurhinder</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
Man		76,1	23,9	100	242
Vrouw		67,7	32,3	100	248
Totaal	%	71,9	28,1	100	
P=.039	N	353	137		490

De ervaring van overlastfenomenen verschilt sterker tussen leeftijdsgroepen. Voor zes leefbaarheidsproblemen vinden we significante verschillen naargelang de leeftijd van de respondent: drugs, geurhinder, geluidsoverlast van het uitgaansleven, rondhangende jongeren, loslopende honden en graffiti. We stellen vast dat 15 tot 25-jarigen meer drugsoverlast ervaren dan oudere respondenten: terwijl 28% van de jongeren zich hier het voorbije jaar aan gestoord heeft, ergerde een tiende van de 45-plussers zich hieraan. De antwoordverdeling van rondhangende jongeren volgt een gelijkaardig patroon. Ook aan dit fenomeen hebben 15 tot 25-jarigen zich het sterkst geërgerd (39%). Bovendien vormen rondhangende jongeren een even grote bron van overlast voor 46 tot 65-jarigen als voor 65-plussers (15%).

Geurhinder was de voorbije jaren vooral voor 15 tot 25-jarigen en 46 tot 65-jarigen een bron van overlast: respectievelijk 37% en 34% van de geënquêteerden uit deze groepen heeft zich hieraan gestoord. Bij de andere leeftijdscategorieën gaat het om een respondent op vijf. Verder hebben de twee jongste leeftijdsgroepen meer geluidsoverlast ervaren van het uitgaansleven dan 45-plussers. Loslopende honden en graffiti vormen voornamelijk voor respondenten tussen 15 en 25 jaar een bron van overlast. We merken wel op dat respondenten zich minder storen aan loslopende honden naarmate ze ouder worden. Wat de antwoordverdeling met betrekking tot graffiti betreft, wijzen we erop dat slechts weinig mensen zich hier de voorbije twaalf maanden aan gestoord hebben. Het is dan ook belangrijk dat men zich niet vastpint op de percentages, maar voornamelijk aandacht besteedt aan de orde van grootte ervan.

Tabel 38: Overlastervaringen naar leeftijd (Deel 1)

<b>Drugsoverlast</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
15-25		71,8	28,2	100	78
26-45		79,4	20,6	100	155
46-65		89,0	11,0	100	181
66-80		90,0	10,0	100	70
Totaal	%	83,3	16,7	100	
P=.001	N	403	81		484
<b>Geurhinder</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
15-25		63,0	37,0	100	81
26-45		79,4	20,6	100	155
46-65		66,3	33,7	100	181
66-80		80,6	19,4	100	72
Totaal	%	72,0	28,0	100	
P=.005	N	352	137		489
<b>Geluidsoverlast uitgaansleven</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
15-25		73,8	26,3	100	80
26-45		71,2	28,8	100	156
46-65		82,4	17,6	100	182
66-80		84,7	15,3	100	72
Totaal	%	77,8	22,2	100	
P=.030	N	381	109		490
<b>Rondhangende jongeren</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
15-25		61,3	38,8	100	80
26-45		77,4	22,6	100	155
46-65		84,6	15,4	100	182
66-80		84,9	15,1	100	73
Totaal	%	78,6	21,4	100	
P=.000	N	385	105		490

Tabel 39: Overlastervaringen naar leeftijd (Deel 2)

<b>Loslopende honden</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
15-25		71,3	28,8	100	80
26-45		77,4	22,6	100	155
46-65		84,0	16,0	100	181
66-80		90,4	9,6	100	73
Totaal	%	80,8	19,2	100	
P=.010	N	395	94		489
<b>Graffiti</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
15-25		91,1	8,9	100	79
26-45		98,7	1,3	100	154
46-65		98,3	1,7	100	181
66-80		97,2	2,8	100	72
Totaal	%	97,1	2,9	100	
P=.006	N	472	14		486

Voor de beleving van vier overlastfenomenen vinden we significante verschillen tussen de gemeenten: hondenpoep, zwerfvuil, loslopende honden en graffiti. We stellen vast dat respondenten uit Bocholt zich het voorbije jaar minder gestoord hebben aan hondenpoep, zwerfvuil en loslopende honden dan geënquêteerden uit de andere gemeenten van de politiezone Noordoost-Limburg. Graffiti vormt daarentegen een grotere bron van overlast voor de geïnterviewden uit Bocholt. We wijzen er wel op dat slechts weinig inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg zich het jaar voor de enquête gestoord hebben aan graffiti. Het is daarom belangrijk om zich niet vast te pinnen op de voorgestelde cijfers, maar in de eerste plaats aandacht te besteden aan de orde van grootte van de percentages.

Klachten over hondenpoep klinken het luidst bij respondenten uit Bree: 57% van de geënquêteerden uit deze stad heeft zich hieraan gestoord. Zwerfvuil wordt vooral in Bree en Meeuwen-Gruitrode als problematisch ervaren. Respectievelijk 69% en 67% heeft zich eraan geërgerd in de 12 maanden voor de enquête. In Bocholt en Kinrooi bedragen deze percentages respectievelijk 52% en 58%. Loslopende honden vormen in Meeuwen-Gruitrode een grotere bron van overlast dan in de andere gemeenten van de politiezone Noordoost-Limburg: meer dan een op vier respondenten uit deze gemeente heeft zich er aan geërgerd het afgelopen jaar.

Tabel 40: Overlastervaringen naar gemeente

<b>Hondenpoep</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
Bocholt		63,1	36,9	100	110
Bree		43,4	56,6	100	136
Kinrooi		53,6	46,4	100	110
Meeuwen-Gruitrode		56,7	43,3	100	134
Totaal	%	53,8	46,2	100	
P=.017	N	263	227		490
<b>Zwerfvuil</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
Bocholt		47,7	52,3	100	110
Bree		31,4	68,6	100	136
Kinrooi		41,8	58,2	100	110
Meeuwen-Gruitrode		32,8	67,2	100	134
Totaal	%	37,8	62,2	100	
P=.026	N	185	305		490
<b>Loslopende honden</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
Bocholt		89,0	11,0	100	109
Bree		81,0	19,0	100	136
Kinrooi		80,7	19,3	100	109
Meeuwen-Gruitrode		73,9	26,1	100	133
Totaal	%	80,8	19,2	100	
P=.031	N	394	94		488
<b>Graffiti</b>					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
Bocholt		92,7	7,3	100	109
Bree		97,1	2,9	100	136
Kinrooi		97,3	2,7	100	110
Meeuwen-Gruitrode		100,0	0,0	100	133
Totaal	%	96,9	3,1	100	
P=.012	N	473	15		488

### 5.3 Vier specifieke leefbaarheidsproblemen in de zone

Om de leefbaarheid in de politiezone gedetailleerd in kaart te brengen, vroegen we de respondenten hoe vaak volgende voorvallen de voorbije 12 maanden zijn voorgekomen in de buurt waar zij wonen: burenruzies, uit de hand gelopen familieruzies, vechtpartijen en opzettelijke beschadigingen van voorwerpen of gebouwen. Respondenten konden antwoorden met 'nooit', 'één keer of enkele keren', 'meerdere keren', 'dikwijls' of 'zeer dikwijls'. In tabel 41 vergelijken we de resultaten met de meting van 2006.

Tabel 41: Vier specifieke leefbaarheidsproblemen

		<b>Burenruzies</b>		<b>Familieruzies</b>	
		<b>Veiligheids scan 2006</b>	<b>Veiligheids scan 2011</b>	<b>Veiligheids scan 2006</b>	<b>Veiligheids scan 2011</b>
Nooit		88,7	88,1	96,2	93,9
Eén keer of enkele keren		9,3	7,8	2,9	3,9
Meerdere keren		1,3	2,7	0,6	1,4
Dikwijls		0,5	0,4	0,3	0,4
Zeer dikwijls		0,1	1,0	0,0	0,4
Totaal	%	100	100	100	100
	N	967	489	969	488
Chi <sup>2</sup>		P=.029		NS	
		<b>Vechtpartijen</b>		<b>Beschadigingen</b>	
		<b>Veiligheids scan 2006</b>	<b>Veiligheids scan 2011</b>	<b>Veiligheids scan 2006</b>	<b>Veiligheids scan 2011</b>
Nooit		96,5	96,1	86,7	91,6
Eén keer of enkele keren		2,8	2,5	11,0	5,7
Meerdere keren		0,3	1,0	1,7	1,2
Dikwijls		0,4	0,2	0,6	1,4
Zeer dikwijls		0,0	0,2	0,1	0,0
Totaal	%	100	100	100	100
	N	970	489	967	489
Chi <sup>2</sup>		NS		P=.008	

Net als bij de vorige editie van de Veiligheidsscan, rapporteren de inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg nauwelijks uit de hand gelopen familieruzies en vechtpartijen in hun buurt. De ogenschijnlijke stijging van het percentage dat weet heeft van uit de hand gelopen familieruzies in de eigen buurt is statistisch niet significant. De respondenten rapporteren wel significant minder beschadigingen van voorwerpen en gebouwen: terwijl in 2006 13% van de respondenten vandalisme had opgemerkt in de eigen buurt, gaat het nu om 8%. Ook de resultaten met betrekking tot burenruzies zijn significant veranderd ten opzichte van 2006. We stellen vast dat voornamelijk het aandeel respondenten in de categorie 'één keer of enkele keren' is afgenomen ten voordele van de categorie 'meerdere keren'. Het percentage geïnterviewden dat 'zeer dikwijls' burenruzies heeft opgemerkt, stijgt van 0,1% naar 1%.

## **6 (On-)veiligheidsgevoelens**

### **6.1 Inleiding**

Onveiligheid en onveiligheidsgevoelens zijn de laatste jaren niet meer weg te denken uit het maatschappelijk debat. Niet alleen de media, maar ook wetenschappers en beleidsmakers zetten sterk in op het thema. Zo ontwikkelde de provincie Limburg in november 2011 een film en een brochure met veiligheids- en preventietips om het onveiligheidsgevoel van oudere inwoners in te dijken (Van Horne, 2011). De negatieve effecten van onveiligheidsgevoelens zijn dan ook veelvuldig aangetoond: uit onderzoek blijkt onder meer dat mensen die zich onveilig voelen, niet alleen ongelukkiger zijn, maar ook in een minder goede gezondheid verkeren (zie Elchardus et al., 2003 voor een uitgebreider overzicht). Toch is er ook nood aan een zekere relativering. Het is niet zo dat een algemeen gevoel van onveiligheid 'de bevolking' verlamt, zo leren eerdere analyses op data van de Veiligheidsscan (Van Craen & Ackaert 2006). Wel houdt dit gevoel op duidelijk lokaliseerbare plaatsen een aanzienlijk deel van de inwoners in haar greep en leeft het bij bepaalde maatschappelijke groepen sterker dan bij andere.

In dit hoofdstuk gaan we na hoe veilig de inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg zich voelen in hun gemeente en buurt. Beide thema's komen achtereenvolgens aan bod. In een derde paragraaf onderzoeken we of respondenten bepaalde plaatsen mijden omdat ze zich er niet veilig voelen.

### **6.2 Het onveiligheidsgevoel in de gemeente/stad**

#### **6.2.1 Globaal beeld**

Is er een evolutie in het onveiligheidsgevoel in de gemeenten die deel uitmaken van de politiezone Noordoost-Limburg? Om die vraag te beantwoorden, namen we net als in de voorgaande edities van de Veiligheidsscan de volgende vraag op:

- Als u heel de gemeente/stad voor ogen houdt, hoe veilig voelt u zich daar?

Omdat mensen zich in het donker doorgaans minder veilig voelen dan overdag (Vanden Boer, Pauwels, & Callens, 2005), peilden we tevens naar de onveiligheidsgevoelens van de respondenten voor en na zonsondergang:

- Hoe voelt u zich als u overdag alleen door uw gemeente/stad wandelt?
- Hoe voelt u zich als u in het donker alleen door uw gemeente/stad wandelt.

Bij alle drie de vragen kregen de respondenten de antwoordmogelijkheden 'heel veilig', 'veilig', 'noch veilig noch onveilig', 'onveilig' en 'heel onveilig' aangeboden.

In tabel 42 worden de bevindingen van 2006 en 2011 vergeleken. De antwoordverdelingen tonen dat bijna negen op de tien respondenten zich (heel) veilig voelen in hun gemeente of stad. Amper 3% voelt zich onveilig of heel onveilig. Deze percentages zijn nagenoeg identiek aan de resultaten uit 2006.



Tabel 42: (On-)veilig gevoel in de gemeente, algemene vraag (%)

		<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>
Heel veilig		11,6	13,4
Veilig		78,9	76,2
Noch veilig noch onveilig		6,8	7,6
Onveilig		2,4	2,5
Heel onveilig		0,3	0,2
Totaal	%	100	100
Chi <sup>2</sup> : NS	N	959	484

De antwoordverdeling in tabel 43 leert ons dat inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg zich in het donker minder veilig voelen in hun gemeente dan overdag: terwijl minder dan 1% van de geïnterviewden zich overdag (heel) onveilig voelt, geeft precies 12% aan zich (heel) onveilig te voelen in het donker. Verder voelt 96% zich (heel) veilig in de gemeente overdag. In het donker bedraagt dit 67%.

Tabel 43: (On-)veilig gevoel in de gemeente, overdag en in het donker (%)

		<b>Overdag</b>	<b>In het donker</b>
Heel veilig		23,0	10,7
Veilig		73,1	56,4
Noch veilig noch onveilig		3,1	20,9
Onveilig		0,8	11,1
Heel onveilig		0,0	0,9
Totaal	%	100	100
P=.000	N	487	474

## 6.2.2 Wie voelt zich onveilig in de gemeente?

Globaal genomen voelen slechts weinig inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg zich onveilig in hun eigen gemeente/stad. Deze cijfers kunnen echter aanzienlijke verschillen verhullen tussen maatschappelijke groepen. Verscheidene onderzoeken hebben aangetoond dat vrouwen en ouderen zich minder veilig voelen dan mannen en jongeren (zie Elchardus & Smits 2009 voor een overzicht). In deze paragraaf gaan we na of we deze verschillen ook terugvinden binnen de politiezone Noordoost-Limburg. Daarnaast onderzoeken we of er verschillen zijn naargelang de woonplaats van de respondent.

Ter voorbereiding hercoderen we de variabelen 'onveiligheidsgevoel in de gemeente/stad', 'onveiligheidsgevoel in de gemeente/stad overdag' en 'onveiligheidsgevoel in de gemeente/stad in het donker' tot dummyvariabelen: we zetten de respondenten die zich onveilig en heel onveilig voelen af tegen de rest. Deze gehercodeerde variabelen kruisen we vervolgens met het geslacht, de leeftijd en de gemeente van de respondenten. Hieronder geven we alleen de resultaten weer van de analyses die significante verbanden opleveren.

Tabel 44: (On-)veilig gevoel in de gemeente wanneer het donker is, naar geslacht

		'Veilig'	Onveilig	Totaal	
				%	N
Man		95,4	4,6	100	240
Vrouw		80,7	19,3	100	234
Totaal	%	88,2	11,8	100	
P = .000	N	417	57		474

Bovenstaande tabel maakt duidelijk dat vrouwen zich in het donker minder veilig voelen in hun gemeente dan mannen: terwijl 5% van de mannen zich in het donker onveilig voelt in zijn gemeente, voelt 19% van de vrouwelijke respondenten zich in deze situatie onveilig. De variabelen 'onveiligheidsgevoel in de gemeente/stad' en 'onveiligheidsgevoel in de gemeente/stad overdag' hangen niet samen met het geslacht van de geïnterviewden.

Tabel 45: Onveilig gevoel in de gemeente, naar leeftijd

<b>Onveilig gevoel in de gemeente</b>					
		'Veilig'	Onveilig	Totaal	
				%	N
15-25		100,0	0,0	100	79
26-45		97,4	2,6	100	156
46-65		98,3	1,7	100	178
66-80		91,7	8,3	100	72
Totaal	%	97,3	2,7	100	
P = .009	N	472	13		485
<b>Onveilig gevoel in de gemeente overdag</b>					
		'Veilig'	Onveilig	Totaal	
				%	N
15-25		100,0	0,0	100	80
26-45		100,0	0,0	100	156
46-65		99,4	0,6	100	179
66-80		95,9	4,1	100	72
Totaal	%	99,2	0,8	100	
P = .008	N	483	4		487
<b>Onveilig gevoel in de gemeente in het donker</b>					
		'Veilig'	Onveilig	Totaal	
				%	N
15-25		86,3	13,8	100	80
26-45		90,1	9,9	100	153
46-65		91,0	9,0	100	177
66-80		78,1	21,9	100	64
Totaal	%	88,2	11,8	100	
P = .039	N	417	57		474

Uit de analyses blijkt verder dat 65-plussers zich minder veilig voelen in hun gemeente dan respondenten uit de jongere leeftijdscategorieën. Dit geldt zowel voor het globale onveiligheidsgevoel, voor het onveiligheidsgevoel overdag als voor het onveilig gevoel in het donker. We vinden geen significante samenhang tussen de onveiligheidsgevoelens en de woonplaats van de respondent.

## 6.3 Het onveiligheidsgevoel in de buurt

### 6.3.1 Globaal beeld

Om te meten hoe veilig of onveilig mensen zich voelen in hun onmiddellijke woonomgeving, stelden we drie gelijkaardige vragen:

- In deze buurt waar u woont, hoe veilig voelt u zich hier?
- Hoe voelt u zich als u overdag alleen in deze buurt wandelt?
- Hoe voelt u zich als u in het donker alleen in deze buurt wandelt?

De aangeboden antwoordcategorieën waren: 'heel veilig', 'veilig', 'noch veilig noch onveilig', 'onveilig' of 'heel onveilig'.

Tabel 46: (On-)veiligheidsgevoel in de buurt, algemene vraag (%)

		<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>
Heel veilig		21,3	25,5
Veilig		65,8	63,3
Noch veilig noch onveilig		6,8	8,2
Onveilig		5,4	2,4
Heel onveilig		0,8	0,6
Totaal	%	100	100
P=.039	N	975	490

De antwoordverdeling in bovenstaande tabel toont aan dat 89% van de respondenten zich (heel) veilig voelt in zijn of haar woonbuurt. Slechts 3% zegt expliciet zich er onveilig of heel onveilig te voelen. Wanneer we de vergelijking maken met de meting uit 2006, stellen we vast dat significant minder mensen zich onveilig voelen in hun woonbuurt. Het aandeel respondenten dat zich heel veilig voelt is met bijna 5% gestegen.

Als we polsen naar de beleving overdag, dan zijn de resultaten nog iets beter dan de algemene cijfers: 97% voelt zich overdag (heel) veilig in de onmiddellijke woonomgeving. Slechts 1% geeft aan zich dan (heel) onveilig te voelen. In het donker voelt 72% zich (heel) veilig, 13% voelt zich dan (heel) onveilig.

Tabel 47: (On-)veiligheidsgevoel in de gemeente, overdag en in het donker (%)

		<b>Overdag</b>	<b>In het donker</b>
Heel veilig		36,4	15,7
Veilig		60,3	56,1
Noch veilig noch onveilig		1,9	15,4
Onveilig		1,2	11,2
Heel onveilig		0,2	1,6
Totaal	%	100	100
P=.000	N	485	476

### 6.3.2 Wie voelt zich onveilig in de buurt?

Net als bij de analyses op het gemeentelijk niveau gaan we ook voor de buurt na of het onveiligheidsgevoel er verschilt naargelang het geslacht, de leeftijd en de gemeente van de respondenten. Voor deze analyses hercoderen we de variabelen 'onveiligheidsgevoel in de buurt', 'onveiligheidsgevoel in de buurt overdag' en 'onveiligheidsgevoel in de buurt in het donker' tot dummyvariabelen: we zetten de respondenten die zich onveilig en heel onveilig voelen af tegen de rest. Deze gehercodeerde variabelen kruisen we vervolgens met de achtergrondkenmerken. Hieronder geven we alleen de resultaten weer van de analyses die significante verbanden opleveren.

Net als op het niveau van de gemeente stellen we vast dat vrouwen zich in het donker minder veilig voelen in hun woonbuurt dan mannen. Respectievelijk 20% en 5% voelt zich dan onveilig. Ook het globale onveiligheidsgevoel in de buurt verschilt tussen de geslachten: terwijl 5% van de vrouwen globaal genomen een onveilig gevoel heeft in de onmiddellijke woonomgeving, gaat het bij de mannen om 2%.

Tabel 48: (On-)veilig gevoel in de buurt, naar geslacht

<b>Onveilig gevoel in de buurt</b>				
		'Veilig'	Onveilig	Totaal
				% N
Man		98,4	1,6	100 242
Vrouw		95,2	4,8	100 248
Totaal	%	96,7	3,3	100
P =.046	N	475	15	490
<b>Onveilig gevoel in de buurt in het donker</b>				
		'Veilig'	Onveilig	Totaal
				% N
Man		94,6	5,4	100 240
Vrouw		79,7	20,3	100 236
Totaal	%	87,2	12,8	100
P =.000	N	415	61	476

Tabel 49 toont ons dat 65-plussers zich overdag significant minder veilig voelen in hun woonbuurt dan jongere respondenten. Bij de interpretatie van deze cijfers is echter de nodige voorzichtigheid geboden aangezien slechts weinig respondenten zich overdag onveilig voelen in hun woonbuurt. De variabelen 'onveiligheidsgevoel in de buurt' en 'onveiligheidsgevoel in de buurt in het donker' hangen niet samen met de leeftijd van de geënquêteerden. Ook tussen de gemeenten vinden we geen verschillen wat betreft het onveiligheidsgevoel in de buurt.

Tabel 49: Onveilig gevoel in de buurt overdag, naar leeftijd

		'Veilig'	Onveilig	Totaal	
				%	N
15-25		100,0	0,0	100	80
26-45		99,4	0,6	100	154
46-65		99,4	0,6	100	181
66-80		92,9	7,1	100	70
Totaal	%	98,6	1,4	100	
P = .000	N	478	7		485

## 6.4 Mijdgedrag

### 6.4.1 Algemeen

Een laatste indicator voor het onveiligheidsgevoel die in de vragenlijst werd opgenomen, is de vraag of mensen bepaalde plaatsen in hun woonplaats mijden omdat ze zich er niet veilig voelen. We gaan niet alleen na of mensen bepaalde plaatsen mijden, maar onderzoeken ook welke plaatsen ze mijden en waarom. Net als bij de twee voorgaande thema's, splitsen we de resultaten op naar geslacht, leeftijd en woonplaats.

Bijna 13% van de geïnterviewden uit de politiezone Noordoost-Limburg zegt één of meerdere plaatsen in de gemeente te mijden omdat hij of zij zich er niet veilig voelt. Dit percentage verschilt niet significant van het cijfer uit 2006. De meeste mensen die antwoorden dat er plaatsen in hun gemeente of stad zijn waar ze liever niet komen, geven één specifieke locatie op. Van de respondenten die aangeven plaatsen te mijden, geeft precies 8% twee plaatsen op, 1% haalt drie plaatsen aan.

Tabel 50: Mijdgedrag

		Veiligheidsscan 2006	Veiligheidsscan 2011
Plaatsen gemeden		10,3	12,8
Geen plaatsen gemeden		89,7	87,2
Totaal	%	100	100
Chi <sup>2</sup> : NS	N	971	485

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de concrete locaties waarnaar respondenten verwijzen en van de redenen waarom ze daar liever niet komen. Samenvattend kunnen we stellen dat respondenten uit Bree voornamelijk de bushaltes

en het park aan de Dekenij trachten te mijden. De voornaamste reden die zij hiervoor aanhalen is de aanwezigheid van jongeren op deze plaatsen. Ook in de andere gemeenten van de politiezone Noordoost-Limburg zijn rondhangende jongeren een vaak aangehaalde reden om te motiveren waarom mensen liever niet op bepaalde plaatsen komen. Ook onveilige of onoverzichtelijke verkeerspunten leiden ertoe dat sommige geënquêteerden plaatsen mijden.

Tabel 51: Plaatsen die gemeden worden + reden, Bocholt

<b>Vermelde plaats (aantal vermeldingen)</b>	<b>Reden (aantal vermeldingen)</b>
Wijk rond school De Driehoek (1)	Multiculturele wijk (1)
Wijk (1)	Rondhangende jongeren (1)
Kanaal (1)	Lugubere dingen (1)
Kruispunt Jennenstraat - Stramproyerweg (1)	Slecht zicht door heg (1)
Achterzijde kerk Kaulille (1)	Rondhangende jongeren (1)
Kleine straatjes (1)	Geen reden opgegeven (1)

Tabel 52: Plaatsen die gemeden worden + reden, Bree

<b>Vermelde plaats (aantal vermeldingen)</b>	<b>Reden (aantal vermeldingen)</b>
Boneput (1)	Rondhangende jongeren + drugs (1)
Busstation Grauwe Torenwal (3)	Rondhangende jongeren (2) Aanwezigheid vreemdelingen (1)
Busstation Bree (5)	Aanwezigheid vreemdelingen (2) Rondhangende jongeren (2) Aanwezigheid 'krapuul' (1)
Park dekenij (8)	Aanwezigheid allochtone jongeren (1) Rondhangende jongeren (6) Onveilig gevoel (1)
Swennenstraat (1)	Overdreven snelheid (1)
Stift (1)	Afgelegen buurt (1)
Park Itterdal (1)	Te weinig verlichting (1)
Toegangswegen naar Bree (1)	Slechte fietspaden (1)
Park (1)	Te weinig verlichting + jeugd (1)
Kruispunt Malta (1)	Verkeersveiligheid (1)
Genastraat (1)	Onoverzichtelijke kruispunten als mais te hoog staat (1)
Beek Centrum (1)	Onoverzichtelijke verkeerssituatie (1)
Factory (1)	Reputatie (1)

Tabel 53: Plaatsen die gemeden worden + reden, Kinrooi

Vermelde plaats (aantal vermeldingen)	Reden (aantal vermeldingen)
Zandstraat (1)	Veel bossen (1)
Kleine paadjes (1)	Je weet niet wie of wat er is (1)
Verlaten plekken (2)	Onveilig gevoel (1) Donker (1)
Doodlopende straat (1)	Veel volk (1)
Motorclub Breëersteenweg (1)	Problemen (1)
Buurt Steenberg (1)	Rondhangende jongeren + drugs? (1)
Speelplein Zielderveld (1)	Rondhangende jongeren (1)
Bos	Donker (1)
Sporthal Kessenich (1)	Geen controle op de parking (1)
Speeltuin (2)	Rondhangende jongeren (2)
Park Oud Kevelaer (1)	Rondhangende jongeren (1)
Villa Pax (1)	Rondhangende jongeren (1)
Wegen met dikke bomen (1)	Onberekenbaar (1)
Teunestraat (1)	Nederlandse jongeren (1)
Duiker aan de Itterbeek (1)	Drugs + verdachte auto's (1)

Tabel 54: Plaatsen die gemeden worden + reden, Meeuwen-Gruitrode

Vermelde plaats (aantal vermeldingen)	Reden (aantal vermeldingen)
Nachtwinkel 's avonds (1)	Ongure individuen (1)
Bossen (4)	Te donker (1) Afgelegen (1) Onveilig gevoel (1) Geen reden opgegeven (1)
Fit-o-meter Groenstraat (3)	Verlaten (1) In het bos (1) Geen reden opgegeven (1)
Omgeving kerkhof Gruitrode (1)	Te weinig verlichting (1)
Omgeving kerk Meeuwen (1)	Drugs (1)
Sporthal Meeuwen (3)	Rondhangende jongeren (2) Geen reden opgegeven (1)
Oversteekpunten Weg naar Helchteren (1)	Slechte zichtbaarheid + overdreven snelheid (1)
Kruispunt Meeuwen Centrum (1)	Onveilig voor fietsers (1)
Speelplein Venhoven (1)	Rondhangende jongeren (1)
't Heem 's avonds (1)	Rondhangende jongeren (1)

### 6.4.2 Wie mijdt plaatsen?

Naast dit algemene beeld onderzoeken we of bepaalde maatschappelijke groepen meer mijddgedrag vertonen dan andere. We kruisen de variabele 'plaatsen mijden' met de achtergrondkenmerken geslacht, leeftijd en woonplaats.

Uit tabel 55 leiden we af dat het percentage vrouwelijke respondenten dat één of meerdere plaatsen in de gemeente/stad mijdt significant hoger ligt dan het percentage mannen dat dit doet (18% tegenover 7%). Verder blijkt uit onze analyses dat 15 tot 25-jarigen het meest plaatsen mijden, geënquêteerden tussen 46 en 65 jaar doen dit het minst vaak. We vinden geen significante samenhang met de variabele 'gemeente'.

Tabel 55: Mijddgedrag, naar geslacht

Mijdt plaatsen					
		Ja	Nee	Totaal	
				%	N
Man		7,1	92,9	100	241
Vrouw		18,1	81,9	100	243
Totaal	%	12,6	87,4	100	
P=.000	N	61	423		484

Tabel 56: Mijddgedrag, naar leeftijd

Mijdt plaatsen					
		Ja	Nee	Totaal	
				%	N
15-25		26,3	73,8	100	80
26-45		13,7	86,3	100	153
46-65		5,1	94,9	100	179
66-80		12,5	87,5	100	72
Totaal	%	12,4	87,6	100	
P=.000	N	61	423		484



## **7 Beoordeling van de politie**

### **7.1 Inleiding**

De implementering van het community policing-model betekende niet alleen dat de politie de inhoud van haar taken breder ging opvatten en sterkere relaties met de burger ging aanknopen, maar ook dat ze haar eigen werking kritischer ging evalueren. Zonechefs en hun medewerkers kregen als overheidsmanagers uitdrukkelijk de taak om permanent de kwaliteit van de dienstverlening te bewaken en de interne werking daarop af te stemmen. IKZ, EFQM en BSC (Balanced Scorecard) zijn voor de meeste beleidsverantwoordelijken in de politiewereld dan ook vertrouwde begrippen geworden.

Het is echter niet altijd evident om alle onderdelen van het EFQM-model te monitoren en bij te sturen. De 'klanttevredenheid' bijvoorbeeld is moeilijk zelf in te schatten. Men kan natuurlijk lessen trekken uit klachten die binnenkomen bij de lokale politie of bij andere instanties (het Comité P, de Algemene Inspectie en ombudsdiensten), maar klachten werpen slechts een beperkt licht op de tevredenheid van de burger-klant. Via deze weg komen immers alleen negatieve signalen binnen. Bovendien wordt geen doorsnede van de bevolking gehoord en overstijgen de klachten zelden concrete gebeurtenissen. Het is dan ook aangewezen om deze informatiebron aan te vullen met andere gegevens. Daarom gaan we na welk beeld de bevolking heeft ontwikkeld van de politie en onderzoeken we of die perceptie de voorbije jaren geëvolueerd is. Eerst staan we stil bij de algemene beoordeling van de lokale politie, daarna bij de beoordeling door de respondenten die het voorbije jaar contact hadden met de lokale politie. In een laatste deel belichten we het vertrouwen dat de inwoners uit de politiezone Noordoost-Limburg hebben in de politie.

### **7.2 Beoordeling van de lokale politie**

#### **7.2.1 Algemene beoordeling**

De algemene appreciatie van de werking van de lokale politie kan opgesplitst worden in drie dimensies: informatieverstrekking, aanspreekbaarheid en performantie. De vragen luiden als volgt:

Informatieverstrekking:

- Vindt u dat u te veel, voldoende of te weinig informatie ontvangt over de werking van de politie in uw gemeente/stad?

Aanspreekbaarheid:

- Wat vindt u van de mogelijkheden om de politie in uw gemeente/stad te contacteren? Bent u daarover tevreden, noch tevreden noch ontevreden of ontevreden?
- Hebt u het gevoel dat de agenten in uw buurt gemakkelijk aanspreekbaar, gewoon aanspreekbaar of moeilijk aanspreekbaar zijn?
- Wat vindt u van de openingsuren van het dichtstbijzijnde politiekantoor? Bent u daarover tevreden, noch tevreden noch ontevreden of ontevreden?

Performantie:

- Vindt u dat de politie in de buurt waar u woont te veel, voldoende of te weinig aanwezig is in de straten?
- Vindt u dat de politie in de buurt waar u woont te streng optreedt, gepast optreedt of te veel door de vingers ziet?

Tabel 57: Beoordeling van de lokale politie

<b>Aanwezigheid</b>			<b>Optreden</b>		
	<b>Veiligheids- scan 2006</b>	<b>Veiligheids- scan 2011</b>		<b>Veiligheids- scan 2006</b>	<b>Veiligheids- scan 2011</b>
Te veel	1,1	1,5	Te streng optreedt	2,7	3,7
Voldoende	65,2	69,3	Gepast optreedt	79,6	81,9
Te weinig	33,7	29,2	Te veel door de vingers ziet	17,7	14,4
Totaal	% N	100 473	Totaal	% N	100 409
Chi <sup>2</sup>	NS		Chi <sup>2</sup>	NS	
<b>Aanspreekbaarheid</b>			<b>Informatie</b>		
	<b>Veiligheids- scan 2006</b>	<b>Veiligheids- scan 2011</b>		<b>Veiligheids- scan 2006</b>	<b>Veiligheids- scan 2011</b>
Gemakkelijk aanspreekbaar	41,3	51,3	Te veel	0,1	0,4
Gewoon aanspreekbaar	47,8	40,5	Voldoende	57,7	61,8
Moeilijk aanspreekbaar	10,9	8,2	Te weinig	42,2	37,8
Totaal	% N	100 850	Totaal	% N	100 911
Chi <sup>2</sup>	P=.003		Chi <sup>2</sup>	NS	
<b>Contactmogelijkheden</b>			<b>Openingsuren politiekantoor</b>		
	<b>Veiligheids- scan 2006</b>	<b>Veiligheids- scan 2011</b>		<b>Veiligheidsscan 2011</b>	
Tevreden	69,2	70,4	Tevreden	58,3	
Noch...noch	20,8	22,8	Noch...noch	22,5	
Ontevreden	10,0	6,8	Ontevreden	19,2	
Totaal	% N	100 876	Totaal	% N	100 298
Chi <sup>2</sup>	NS		Chi <sup>2</sup>	/	

Met uitzondering van de stelling over de openingsuren, werden al de vragen overgenomen uit de vorige edities van de Veiligheidsscan. In tabel 57 maken we de vergelijking met de resultaten uit 2006. Om deze vergelijking te maken laten we de respondenten die geen mening hebben, buiten beschouwing. Toch kan het nuttig zijn om de omvang van deze groep in het achterhoofd te houden. We stellen vast dat vooral de vragen over de openingsuren, de strengheid van het optreden en de aanspreekbaarheid een hoge non-respons opleverden (respectievelijk 39%, 19% en 11%). Blijkbaar is het

voor de respondenten niet makkelijk om deze aspecten van de dienstverlening te beoordelen.

De geënquêteerden die zich wel een mening gevormd hebben, zijn net als in 2006 relatief tevreden over de werking van de lokale politie. Zeker wat de aanspreekbaarheid, de aard van het optreden en de contactmogelijkheden betreft, scoort de politie van Noordoost-Limburg goed in de ogen van de burgers. Aandachtspunten die de geïnterviewden naar voren schuiven, zijn net als in 2006 de aanwezigheid op straat en de informatieverstrekking. Hoewel de tevredenheid over deze aspecten op het eerste gezicht toegenomen lijkt te zijn, kunnen we statistisch gezien niet van een significante verandering spreken. De tevredenheid over de aanspreekbaarheid is daarentegen wel significant toegenomen: het aandeel respondenten dat de politie makkelijk aanspreekbaar vindt, is met 10% gestegen ten opzichte van de meting uit 2006. Tot slot is 58% van de respondenten tevreden over de openingsuren van het dichtstbijzijnde politiekantoor, 19% is hierover ontevreden.

### 7.2.2 Wie heeft een positief beeld van de lokale politie? Wie een negatief?

Om na te gaan of verschillende maatschappelijke groepen de politie in hun gemeente/stad en buurt anders beoordelen, splitsen we de resultaten op naar geslacht, leeftijd en woonplaats. Omwille van de kleine aantallen in sommige cellen, worden drie items gehercodeerd. Bij de vraag over de hoeveelheid informatie zetten we de respondenten die vinden dat ze te weinig informatie ontvangen af tegen degenen die vinden dat ze voldoende informatie ontvangen. We laten de respondenten die 'te veel' of 'weet niet' antwoordden met andere woorden buiten beschouwing. Dezelfde logica volgen we voor de vragen over de aanwezigheid en het optreden van de politie: we laten respectievelijk de categorieën 'te veel' en 'te streng' buiten beschouwing. Om te testen of er een verband bestaat tussen de meningen over de lokale politie en de achtergrondvariabelen (geslacht, leeftijd en gemeente), voeren we chi<sup>2</sup>-analyses uit. In onderstaande tabellen geven we alleen de significante verbanden weer.

Tabel 58 toont dat vrouwen meer tevreden zijn over de aanspreekbaarheid van de lokale politie dan mannen. Terwijl 5% van de vrouwen de agenten in hun buurt moeilijk aanspreekbaar vindt, bedraagt dit percentage bij de mannen 12%. Bovendien vindt een groter aandeel vrouwen dan mannen de lokale politie gemakkelijk aanspreekbaar.

Tabel 58: Beoordeling lokale politie naar geslacht

Aanspreekbaarheid						
		Gemakkelijk	Gewoon	Moeilijk	Totaal	
					%	N
Man		48,8	39,3	11,8	100	211
Vrouw		53,3	41,9	4,8	100	227
Totaal	%	51,1	40,6	8,2	100	
P=.028	N	224	178	36		438

Naarmate de respondenten ouder zijn, vindt een groter aandeel de lokale politie gemakkelijk aanspreekbaar. Ook over de informatieverstrekking van de politie zijn 65-plussers het meest tevreden: ruim 79% van de senioren is van mening dat zij voldoende informatie ontvangen over de werking van de politie. Bij de 26 tot 45-jarigen is de tevredenheid hierover het laagst. Ook het aandeel ontevredenen over de openingsuren van het dichtstbijzijnde politiekantoor is het hoogst bij geënquêteerden tussen 26 en 45 jaar: 27% van de personen uit deze leeftijdsgroep is ontevreden over de openingsuren. Bij de andere leeftijdscategorieën schommelt dit aantal tussen 14% en 17%. De twee oudste leeftijdsgroepen zijn het meest tevreden over de openingsuren, bij de 15 tot 25-jarigen valt het hoge percentage in de categorie 'noch tevreden, noch ontevreden' op. Mogelijk zijn zij niet op de hoogte van de geldende openingstijden.

Tabel 59: Beoordeling lokale politie naar leeftijd

<b>Aanspreekbaarheid</b>						
		Gemakkelijk	Gewoon	Moeilijk	Totaal	
					%	N
15-25		30,1	60,3	9,6	100	73
26-45		49,3	42,3	8,5	100	142
46-65		57,1	34,6	8,3	100	156
66-80		65,2	28,8	6,1	100	66
Totaal	%	51,3	40,5	8,2	100	
P=.002	N	224	177	36		437
<b>Informatie</b>						
			Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
15-25			58,8	41,3	100	80
26-45			52,3	47,7	100	149
46-65			64,7	35,3	100	170
66-80			79,4	20,6	100	68
Totaal	%		61,9	38,1	100	
P=.001	N		289	178		467
<b>Openingsuren</b>						
		Tevreden	Noch... noch	Onte tevreden	Totaal	
					%	N
15-25		46,5	37,2	16,3	100	43
26-45		51,1	21,6	27,3	100	88
46-65		64,7	18,5	16,8	100	118
66-80		65,3	20,4	14,3	100	49
Totaal	%	58,3	22,5	19,2	100	
P=.056	N	174	67	57		298

Onderstaande tabel maakt duidelijk dat de beoordeling van de lokale politie ook verschilt tussen de gemeenten die deel uitmaken van de politiezone Noordoost-Limburg. Klachten over de aanwezigheid van de politie klinken het luidst bij de respondenten uit Kinrooi: precies 40% van de geënquêteerden uit deze gemeente zou graag meer blauw op straat

zien. In Bree en Meeuwen-Gruitrode is de tevredenheid over de aanwezigheid van de politie het grootst. Ook over de openingsuren van het dichtstbijzijnde politiekantoor zijn de inwoners uit Bree het meest tevreden. In Meeuwen-Gruitrode is de tevredenheid hierover het laagst.

Tabel 60: Beoordeling lokale politie naar gemeente

<b>Aanwezigheid</b>						
		Voldoende	Te weinig	Totaal		
				%	N	
Bocholt		65,7	34,3	100	105	
Bree		77,1	22,9	100	131	
Kinrooi		60,0	40,0	100	100	
Meeuwen-Gruitrode		75,6	24,4	100	131	
Totaal	%	70,4	29,6	100		
P=.013	N	329	138		467	
<b>Openingsuren</b>						
		Tevreden	Noch...noch	Ontevreden	Totaal	
					%	N
Bocholt		56,1	21,2	22,7	100	66
Bree		69,2	21,8	9,0	100	78
Kinrooi		56,5	27,5	15,9	100	70
Meeuwen-Gruitrode		51,2	20,2	28,6	100	84
Totaal	%	58,3	22,5	19,2	100	
P=.054	N	174	67	57		298

### 7.2.3 Beoordeling van contact met de politie

Hoe tevreden zijn de inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg over de contacten met de politie van hun gemeente/stad? Om die vraag te beantwoorden, stelden we de respondenten die de afgelopen 12 maanden contact hebben gehad met de politie van hun gemeente/stad nog een aantal bijkomende vragen. Concreet wilden we weten of ze zeer tevreden, tevreden, noch tevreden noch ontevreden, ontevreden of zeer ontevreden waren over de volgende vier aspecten:

- De kennis van zaken waarmee de politie hen heeft bijgestaan
- De vriendelijkheid van de politie
- De snelheid waarmee de politie hun vraag of probleem heeft behandeld
- De informatie die de politie heeft verstrekt

Tabel 62 geeft een overzicht van de evaluatie. De mensen die 'weet niet' antwoordden en de mensen die helemaal niet antwoordden, hebben we bij de berekening van de antwoordverdeling weggelaten. Vooraleer we de resultaten bespreken, is het nuttig even te bekijken hoeveel mensen de afgelopen 12 maanden contact hadden met de politie van hun gemeente/stad. In tabel 61 maken we een vergelijking met 2006.

Tabel 61: Aantal contacten met politie van de gemeente/stad

		<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>
Nooit		66,0	64,3
1 à 2 keer		27,2	29,6
3 tot 5 keer		4,2	3,9
> 5 keer		1,4	1,0
> 10 keer		1,1	1,2
Totaal	%	100	100
Chi <sup>2</sup> : NS	N	974	490

Een goede 64% van de respondenten zegt het voorbije jaar geen contact te hebben gehad met de politie van zijn gemeente/stad, 36% van de geïnterviewden heeft wel op een of andere manier contact gehad met de lokale politie. De antwoordverdeling van 2011 komt sterk overeen met die van 2006. De verschillen zijn niet significant.

Tabel 62 toont dat een grote meerderheid van de mensen die het afgelopen jaar contact hebben gehad met de politie van hun gemeente/stad, de vier gemeten aspecten positief beoordeeld. Het percentage in de categorieën 'tevreden' en 'zeer tevreden' schommelt tussen de 83% (snelheid) en de 90% (vriendelijkheid). Het aandeel ontevredenen blijft voor elk van de vier aspecten onder de 7%.

In vergelijking met 2006 is de tevredenheid over de kennis van zaken van de politie significant toegenomen: terwijl vijf jaar geleden 76% van de geënquêteerden (zeer) tevreden was over de kennis van zaken van de politie, gaat het nu om 84%. Het aandeel ontevredenen daalt met ruim 8%. Ook de informatie die de politie verstrekke tijdens de contacten, wordt significant beter beoordeeld: het percentage respondenten dat hierover zeer tevreden is, stijgt met bijna 13%. Op het eerste gezicht lijkt ook de tevredenheid over de vriendelijkheid en de snelheid van behandeling toegenomen te zijn ten opzichte van de meting uit 2006, maar de chi<sup>2</sup>-test laat niet toe om van significante veranderingen te spreken.

Tabel 62: Beoordeling van contact met de politie

		<b>Kennis van zaken</b>		<b>Vriendelijkheid</b>	
		<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>	<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>
Zeer tevreden		16,1	23,0	22,7	30,9
Tevreden		59,8	60,9	66,4	58,9
Noch...noch		10,1	10,3	4,5	5,7
Ontevreden		11,4	3,4	3,9	2,3
Zeer ontevreden		2,5	2,3	2,4	2,3
Totaal %		100	100	100	100
N		316	174	330	175
Chi <sup>2</sup>		P=.025		NS	
		<b>Snelheid</b>		<b>Informatie</b>	
		<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>	<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>
Zeer tevreden		17,0	25,9	12,6	25,3
Tevreden		59,9	57,4	62,1	60,2
Noch... noch		11,2	9,9	12,9	7,8
Ontevreden		7,1	3,7	8,1	4,2
Zeer ontevreden		4,8	3,1	4,2	2,4
Totaal %		100	100	100	100
N		312	162	309	166
Chi <sup>2</sup>		NS		P=.003	

## 7.3 Vertrouwen in de politie

### 7.3.1 Vertrouwen in de politie t.o.v. vertrouwen in andere instellingen

De Belgische politieke crisis, de Europese politiek-economische crisis en de bankencrisis hebben aangetoond hoe belangrijk vertrouwen is voor maatschappelijke instellingen. Ook de politie kan niet zonder. Daarom staan we in deze paragraaf uitgebreid bij deze thematiek stil. We bestuderen eerst de houding ten aanzien van de politie in het algemeen. Nadien nemen we het vertrouwen in verschillende geledingen van de politie onder de loep.

Om het vertrouwenspeil te meten, stelden we de respondenten de vraag of ze heel veel, veel, noch veel noch weinig, weinig of heel weinig vertrouwen hebben in de politie. Aangezien we het vertrouwen in de politie wilden kaderen, gingen we ook na hoeveel vertrouwen de respondenten hebben in justitie/het gerecht, het gemeentebestuur/stadsbestuur en het provinciebestuur. Daarnaast vergelijken we de cijfers met gegevens van de meting uit 2006. Om deze vergelijking te maken, laten we de personen zonder mening buiten beschouwing. Volledigheidshalve wijzen we er wel op dat heel wat mensen geen uitspraak (kunnen) doen over het provinciebestuur (20%) en over justitie (11%). Dit zijn instellingen waarmee mensen minder rechtstreeks in contact komen of die

minder zichtbaar zijn en waarover respondenten dus moeilijker een oordeel kunnen vellen.<sup>5</sup>

Tabel 63: Vertrouwen in maatschappelijke instellingen en diensten

		<b>Politie</b>		<b>Gerecht</b>	
		<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>	<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>
Heel veel		4,3	5,4	2,0	2,1
Veel		53,4	58,3	27,5	28,4
Noch...noch		34,9	30,5	36,1	36,8
Weinig		6,1	4,1	24,3	25,4
Heel weinig		1,4	1,7	10,0	7,3
Totaal	%	100	100	100	100
	N	955	482	797	437
Chi <sup>2</sup>		NS		NS	
		<b>Gemeentebestuur</b>		<b>Provinciebestuur</b>	
		<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>	<b>Veiligheidsscan 2006</b>	<b>Veiligheidsscan 2011</b>
Heel veel		6,9	4,8	3,7	2,6
Veel		49,5	50,2	42,7	41,8
Noch...noch		29,7	33,8	43,4	44,9
Weinig		9,5	9,1	6,8	8,2
Heel weinig		4,4	2,2	3,4	2,6
Totaal	%	100	100	100	100
	N	932	462	784	390
Chi <sup>2</sup>		P=.086		NS	

Van de vier voorgelegde instellingen kan de politie, net als in 2006, op het meeste vertrouwen rekenen: bijna 64% van de respondenten heeft er veel of heel veel vertrouwen in. Het aandeel geïnterviewden met weinig of heel weinig vertrouwen blijft onder de 6%. Deze cijfers verschillen niet significant van de meting van 2006. Ook het vertrouwen in het gerecht en het provinciebestuur blijft op hetzelfde peil. Het vertrouwen in het gemeentebestuur is wel significant gewijzigd in vergelijking met de vorige meting, al tonen de cijfers een weinig eenduidig beeld: zowel het aandeel respondenten met heel veel vertrouwen als het aandeel geënquêteerden met heel weinig vertrouwen daalt. Voor de correcte interpretatie stippen we aan dat de vorige editie van de Veiligheidsscan een maand na de lokale verkiezingen plaatsvond. Mogelijk beoordeelden sommige respondenten hierdoor de 'oude' politieke bezetting, terwijl anderen uitspraak deden over de nieuwe ploeg.

<sup>5</sup> De percentages 'weet niet/geen antwoord' voor de politie en het gemeentebestuur bedragen respectievelijk 2% en 6%.



### 7.3.2 Vertrouwen in de verschillende geledingen van de politie

Om na te gaan of burgers even veel vertrouwen stellen in de verschillende geledingen van de politie, vroegen we de respondenten hoeveel vertrouwen ze hebben in de lokale politie in hun gemeente/stad, de federale politie en de wijkagenten in hun gemeente/stad. De aangeboden antwoordmogelijkheden waren telkens: 'heel veel', 'veel', 'noch veel noch weinig', 'weinig' of 'heel weinig'. We merken op dat een aanzienlijk percentage van de geënquêteerden geen mening gaf/kon geven over de federale politie en de wijkagenten (respectievelijk 17% en 13%). Heel wat mensen komen wellicht niet rechtstreeks met hen in contact of hebben er geen informatie over, waardoor ze er moeilijk een oordeel over kunnen vellen. De non-respons op de vraag over de lokale politie bedroeg slechts 4%.

Tabel 64: Vertrouwen in de verschillende geledingen van de politie

		<b>Lokale politie</b>	<b>Federale politie</b>	<b>Wijkagenten</b>
Heel veel		6,1	2,6	15,5
Veel		65,5	48,8	59,3
Noch veel noch weinig		23,8	39,2	22,4
Weinig		3,9	7,8	2,2
Heel weinig		0,7	1,7	0,6
Totaal	%	100	100	100
	N	469	408	424

Uit bovenstaande tabel kunnen we afleiden dat de lokale politie en de wijkagenten meer vertrouwen genieten dan de federale politie: terwijl respectievelijk 72% en 75% van de geënquêteerden (heel) veel vertrouwen hebben in de lokale politie en de wijkagenten, bedraagt dit percentage voor de federale politie 51%. Het hoge percentage respondenten met noch veel noch weinig vertrouwen in de federale politie, suggereert dat deze geleding minder goed scoort omwille van een beperktere bekendheid. Al bij al blijft het percentage respondenten dat weinig of heel weinig vertrouwen heeft in de federale politie beperkt tot 10%. Voor de lokale politie en de wijkagenten bedraagt dit percentage respectievelijk 5% en 3%.

### 7.3.3 Wie heeft (geen) vertrouwen in de politie?

Verschillen maatschappelijke groepen van elkaar wat betreft het vertrouwen dat ze hebben in de politie? Om die vraag te beantwoorden, splitsen we de resultaten voor de items 'vertrouwen in de politie', 'vertrouwen in de lokale politie', 'vertrouwen in de federale politie' en 'vertrouwen in de wijkagenten' op naar geslacht, leeftijd en woonplaats. In onderstaande tabellen geven we een overzicht van de verbanden die statistisch significant zijn.

We vinden weinig variatie in het vertrouwen in de politie(geledingen). Geslacht en leeftijd spelen geen rol, wat de woonplaats betreft vinden we alleen een samenhang met het vertrouwen in de federale politie. Het aandeel respondenten met (heel) weinig vertrouwen in de federale politie is het hoogst in Bocht. In Meeuwen-Gruitrode plaatsen meer respondenten zichzelf in de middencategorie dan in de andere gemeenten van de politiezone Noordoost-Limburg.

Tabel 65: Vertrouwen in de federale politie naar gemeente

		(Heel) veel	Noch veel noch weinig	(Heel) weinig	Totaal %	N
Bocholt		49,4	33,3	17,3	100	81
Bree		58,0	34,5	7,6	100	120
Kinrooi		53,8	39,8	6,5	100	93
Meeuwen-Gruitrode		44,2	47,8	8,0	100	114
Totaal	%	51,5	39,2	9,4	100	
P = .047	N	209	160	39		408

## 8 Prioriteiten van de bevolking

### 8.1 Inleiding

In het zonaal veiligheidsplan stelt elke politiezone haar prioriteiten op. Om te bepalen welke problemen prioritair behandeld zullen worden, is het van groot belang om de verwachtingen van de bevolking hieromtrent te kennen. Daarom namen we in de vragenlijst volgende vragen op:

- Als u de opdrachten van de politie zou mogen bepalen, welk probleem moet de politie in de gemeente/stad dan eerst aanpakken?
- Is er nog een probleem in de gemeente/stad dat de politie moet aanpakken?

We kozen bewust voor open vragen: de respondenten waren niet gebonden aan categorieën maar konden spontaan aangeven wat ze als prioriteiten beschouwen. Bij het verwerken van deze vragen groepeerden we de spontane antwoorden in een aantal categorieën. Bovendien maakten we gebruik van de multiple response techniek. Op die manier konden we het aantal vermeldingen van elke categorie bij de eerste vraag en het aantal vermeldingen bij de tweede vraag samentellen. Om het aantal categorieën te beperken, hanteerden we als regel dat een probleem minstens door 2% van de geïnterviewden vermeld diende te zijn om als aparte categorie te worden weergegeven. De problemen die door minder dan 2% van de respondenten naar voren werden geschoven, belandden in de restcategorieën 'andere verkeersproblemen' of 'andere problemen'.<sup>6</sup>

### 8.2 Prioriteiten

Tabel 66 geeft een overzicht van de prioriteiten van de bevolking. Vooraleer we dieper ingaan op de resultaten, wijzen we erop dat de percentages niet zomaar vergeleken kunnen worden met de percentages voor het gemeenteniveau die geregistreerd werden bij de vorige editie van de Veiligheidsscan. Bij de vorige editie werden de open vragen van de gemeente voorafgegaan door twee open vragen over de buurt. Dat is nu niet het geval. Wellicht schuiven daarom heel wat mensen in deze derde editie hun buurtproblemen naar voren als aandachtspunten voor de gemeente.

De prioriteiten voor de inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg houden voornamelijk verband met de verkeersproblematiek: bijna een derde van de respondenten beantwoordt minstens een van de twee prioriteitenvragen met een verkeerskwestie. De geïnterviewden willen vooral dat het snelheidsprobleem in de gemeente wordt aangepakt (18,6%) en dat er meer aandacht gaat naar de veiligheid van zwakke weggebruikers (4,3%). Verder vraagt een goede 11% van de geënquêteerden meer blauw op straat en schuift een op tien respondenten de aanpak van rondhangende jongeren als aandachtspunt naar voren. Daarnaast is er een zekere vraag om het

---

<sup>6</sup> Als bijlage bij dit rapport geven we per gemeente een overzicht van de reacties van de respondenten die na de eigenlijke enquête nog opmerkingen of suggesties gaven. Enige voorzichtigheid bij de interpretatie ervan is geboden, want sommige respondenten herhaalden hun antwoord dat ze op de prioriteitenvragen gaven, terwijl veel anderen geen enkele opmerking of suggestie meer formuleerden. Strikt genomen gaat het hier ook niet om een effectieve vraag van de vragenlijst, maar om een afsluiter die de enquêteur en de geïnterviewde toelaat om het gesprek op een aangename manier af te ronden. We hebben de reacties opgenomen omdat er zinvolle opmerkingen en suggesties kunnen tussenzitten. Het kwantificeerbare aspect is hier minder relevant.

inbraakprobleem aan te pakken (4,4%) en om het drugsprobleem terug te dringen (4,3%).

Tabel 66: Prioriteiten van de bevolking (N=490)

	%
<b>Verkeer</b>	<b>32,4<sup>7</sup></b>
- <b>Overdreven snelheid</b>	<b>18,6</b>
- <b>Veiligheid zwakke weggebruikers</b>	<b>4,3</b>
- Problemen i.v.m. parkeren	3,4
- Andere verkeersproblemen / verkeer algemeen / verkeersveiligheid algemeen	9,5
<b>Meer patrouilleren, meer blauw op straat (overdag + 's avonds/'s nachts)</b>	<b>9,0 + 2,4</b>
<b>Rondhangende jongeren</b>	<b>9,8</b>
<b>Inbraak(preventie)</b>	<b>4,4</b>
<b>Drugs</b>	<b>4,3</b>
Dienstverlening politie	3,6
Diefstal(preventie)	3,8
Netheid / milieuverontreiniging <sup>8</sup>	2,2
Criminaliteit	2,2
Andere problemen	10,5
Geen eerste probleem	11,7
'Weet niet' bij eerste probleem	16,1
'Geen antwoord' bij eerste probleem	6,0
Geen tweede probleem	78,2

<sup>7</sup> Dit percentage ligt iets lager dan de som van de verkeersitems omdat sommige respondenten twee verkeersproblemen naar voren schoven.

<sup>8</sup> Vooral zwerfvuil en sluikstorten, maar ook hondenpoep en vuurtjes stoken.

## Besluit

Dit rapport bevat de gedetailleerde resultaten van de Veiligheidsscan 2011. Bij deze derde editie werd een face-to-face enquête afgenomen bij 490 inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg. In dit besluit staan we stil bij de belangrijkste bevindingen en gaan we dieper in op veranderingen ten opzichte van de situatie in 2006. Deze veranderingen kunnen het gevolg zijn van verschillende factoren. In de eerste plaats is het mogelijk dat de lokale politie beter of minder goed gepresteerd heeft in de ogen van de burgers en/of dat specifieke acties vruchten hebben afgeworpen. Daarnaast spelen heel wat andere actoren een rol in het veiligheids- en leefbaarheidsbeleid van de politiezone. Ook zij oefenen mogelijk een invloed uit op de houdingen en verwachtingen van de inwoners. Tot slot kan ook de maatschappelijke context een impact hebben op de attitudes en meningen van de respondenten.

De mate waarin de inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg in hun eigen buurt en gemeente/stad slachtoffer geworden zijn van misdrijven en incidenten, verschilt nauwelijks van de bevindingen uit 2006. Opnieuw werd 30% van de respondenten tijdens de 12 maanden voor de enquête in de eigen gemeente/stad slachtoffer van minstens één van de gemeten misdrijfvormen: fietsdiefstal, wagendelicten, vandalisme, tasjesroof, (dreigen met) geweld, discriminatie, stalking, (poging tot) inbraak in de woning en verkeersincidenten (ongevallen en verkeersagressie). Op het niveau van de buurt gaat het om een respondent op vijf. In vergelijking met 2006 maken significant minder mensen melding van wagendelicten, zowel in de gemeente/stad als in de woonbuurt. Het aantal meldingen van fietsdiefstallen in de onmiddellijke woonomgeving is daarentegen significant toegenomen ten opzichte van 2006.

Met betrekking tot inbraakpreventie stellen we vast dat 12% van de geënquêteerden plannen heeft om de woning in de nabije toekomst bijkomend te laten beveiligen tegen inbraak, 16% gaat dit misschien doen. De respondenten die het afgelopen jaar informatie rond inbraakbeveiliging hebben gelezen of gehoord, hebben deze informatie voornamelijk verkregen via kranten, het gemeentelijk informatieblad en televisie. Bijna 17% heeft de afgelopen vijf jaar gebruik gemaakt van de dienst woningtoezicht, 6% heeft technopreventief advies aangevraagd.

Dat verkeer en verkeersveiligheid belangrijke onderwerpen zijn voor de inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg, kunnen we afleiden uit de antwoorden op de open vraag naar de prioriteiten van de bevolking: 32% van de inwoners wijst deze problematiek als prioriteit aan. Meer specifiek schuift 19% overdreven snelheid als aandachtspunt naar voor. Het mag dan ook niet verbazen dat de inwoners van de politiezone overdreven snelheid als het belangrijkste verkeersprobleem percipiëren: bijna 81% van de geënquêteerden heeft het afgelopen jaar minstens een keer het gevoel gehad dat er te snel gereden werd in zijn onmiddellijke woonomgeving. Ruim 40% zegt dat dit dikwijls tot zeer dikwijls gebeurde. In vergelijking met de meting uit 2006 is het aandeel respondenten dat 'meerdere keren' het gevoel heeft gehad dat er te snel gereden werd in de buurt significant toegenomen.

Ondanks deze vaststellingen lopen de meningen over het aantal verkeersremmers in de buurt uiteen: terwijl een vijfde van de respondenten graag meer verkeersremmers zou zien in de onmiddellijke woonomgeving, is 16% van mening dat er te veel verkeersdrempels en -paaltjes zijn. Een meerderheid van 64% van de geïnterviewden is

tevreden over het aantal verkeersremmers in hun buurt. Deze cijfers verschillen niet significant van de resultaten van de meting van 2006. Ook de tevredenheid over de andere bevroegde verkeersvoorzieningen is niet significant gewijzigd, tenzij voor straatverlichting. Het aandeel respondenten dat tevreden is over de verlichting van de straten in de eigen woonbuurt is toegenomen met 5%.

De overlastproblematiek is de laatste jaren nauwelijks veranderd in de ogen van de inwoners van de politiezone Noordoost-Limburg. Net als in 2006 zijn zwerfvuil en hondenpoep de overlastfenomenen waaraan het hoogste percentage respondenten zich het jaar voor de enquête in de eigen woonbuurt gestoord heeft. Het aandeel geïnterviewden dat zich gestoord heeft aan deze fenomenen is echter toegenomen tot respectievelijk 62% en 46%. Zwerfkatten vormen de derde grootste bron van overlast: bijna 32% van de geïnterviewden heeft zich er het afgelopen jaar aan gestoord. Globaal genomen lijken jongeren zich sterker te storen aan de bevroegde overlastfenomenen dan ouderen.

De cijfers in verband met onveiligheidsgevoelens zijn geruststellend voor de politiezone Noordoost-Limburg. Slechts 2,7% van de bevroegde bewoners voelt zich in de eigen gemeente onveilig of heel onveilig. Dit cijfer verschilt niet significant met de resultaten uit 2006. Op het niveau van de woonbuurt zien we wel een significante verandering: anno 2011 voelen meer respondenten zich er veilig dan bij de vorige meting. Zowel in de buurt als in de gemeente/stad voelen mensen zich minder veilig in het donker dan overdag. Verder zegt bijna 13% van de respondenten dat ze één of meerdere plaatsen in de gemeente/stad mijden omdat ze zich er niet veilig voelen. Hoewel dit op het eerste gezicht een toename lijkt ten opzichte van 2006, laat de  $\chi^2$ -test niet toe om van een significante verandering te spreken. De aanwezigheid van rondhangende jongeren is een vaak terugkerende reden voor respondenten uit de politiezone Noordoost-Limburg om op bepaalde plaatsen niet te komen.

Globaal genomen zijn de geënquêteerden tevreden over de werking van de lokale politie. Zeker wat de aanspreekbaarheid, de aard van het optreden en de contactmogelijkheden betreft, scoort de lokale politie net als in 2006 goed in de ogen van de burgers. In vergelijking met de vorige meting is het aandeel respondenten dat de politie gemakkelijk aanspreekbaar vindt significant toegenomen. Net als in 2006 beoordeelt een grote meerderheid van de respondenten die het afgelopen jaar contact hebben gehad met de politie van hun gemeente of stad, deze contacten positief. In vergelijking met 2006 is de tevredenheid over de kennis van zaken van de politie significant toegenomen. Ook de informatie die de politie verstrekke tijdens de contacten wordt significant beter geëvalueerd.

Het vertrouwen in de politie is op hetzelfde peil gebleven als in 2006: bijna 64% van de respondenten geeft aan veel tot heel veel vertrouwen te hebben in de politie. Wanneer we het vertrouwen in de verschillende geledingen apart bekijken, stellen we vast dat de geledingen die het dichtst bij de bevolking staan op het meeste vertrouwen kunnen rekenen: terwijl respectievelijk 72% en 75% van de geënquêteerden (heel) veel vertrouwen heeft in de lokale politie en de wijkagenten, bedraagt dit percentage voor de federale politie 51%.

## Bijlage

Tabel 67: Suggesties/opmerkingen, Bocholt (N=110)

<b>Eerste suggestie/opmerking</b>	<b>Aantal</b>
Betere communicatie tussen de verschillende politietakken	1
Betere wegmarkeringen (vooral bij kruispunten)	1
Harder optreden bij snelheidscontroles	1
Binnenwegen ook sneeuwvrij maken/houden	1
Concentratiestraat --> betere verdeling	1
Drugsprobleem aanpakken (1 x concreet: Bazaar)	2
Fluovestjes verplichten voor fietsers	1
Kwaliteit fietspaden (1 x concreet: Lillerbaan)	3
Geluidsoverlast (3 x concreet: vliegtuigen)	4
Graag een vrijliggend fietspad langs de Fabriekstraat	1
Het vreemdelingenbeleid is veel te soepel	1
Verkeerstoezicht aan scholen	2
Onoverzichtelijk kruispunt Galgenbergstraat - Reppelerweg	1
Omhoogstekende klinkers langs Kaulillerweg zijn levensgevaarlijk	1
Meer blauw op straat (1 x concreet: 's avonds)	3
Meer buurtcontroles	1
Overdreven snelheid	3
Paardenpoep op de rijbaan	3
Strenger optreden tegen rondhangende jongeren	1
Te weinig contact met burgers	1
Slecht uitzicht bij oprijden Steenweg op Kleine Brogel	1
Snelheidsbeperkingen laten afhangen van kwaliteit weg	1
Verkeersdrempel in de Bosstraat verhogen	1
Verkeersremmers	1
Weinig vertrouwen in schepencollege over daadkrachtig optreden	1
<b>Tweede suggestie/opmerking</b>	<b>Aantal</b>
Aanpassingen aan Reppelerweg zijn niet goed	1
Meer verhoogde kruispunten aanleggen	1
Camera's in centrum om beschadigingen aan auto's te kunnen bestraffen	1
Er is geen nachtdienst in Bocholt	1
Meer controle op fietsers die in de tegenovergestelde richting fietsen	1
Fietspad Lillerbaan in slechte staat	3
Grondiger onderzoek bij (poging tot) diefstal	1
Strengere controle op wegcode	1
Overdreven snelheid in de bebouwde kom aanpakken	1
Kruispunt Bosstraat - Kaulillerweg overzichtelijker maken.	1
Geluidsoverlast fuiven	1
Lijnbussen rijden soms te vroeg	1
Opstekende klinkers langs Kaulillerweg storend voor fietsers en auto's	1
Bereikbaarheid politie	1
Snelheidsborden en voorrangsborden herhalen na kruispunten	1
Minder streng optreden bij snelheidscontroles	1
Vreemdelingen straf laten uitzitten in hun eigen land	1
Sorteerders belonen i.p.v. laten betalen voor groenafval	1
Zebrapad bij rotonde aan de kerk ontbreekt	1

Tabel 68: Suggesties/opmerkingen, Bree (N=136)

<b>Eerste suggestie/opmerking</b>	<b>Aantal</b>
Betere fietspaden	1
Betere verlichting op de 't Hasseltkiezel	1
Rondhangende jongeren onder de brug in Bree	1
Verkeersdrempels (1 x concreet: naar het voetbalveld van Beek toe en aan de kerk in Beek centrum)	2
Eenrichtingsverkeer op Stift	1
Fietspaden duidelijk maken	1
Fluovestjes uit het verkeer halen overdag	1
Grote tractors die snel door de straten rijden	1
Hoek Bocholterkiezel - Sportlaan is onveilig	1
Meer snelheidscontroles (2 x concreet: in woonstraten en kleinere straten; Swennenstraat)	2
Meer toezicht aan Boneput: speeltoestellen worden vernield	1
Meer zebrapaden op de Maaseikerbaan	1
Controle op vrachtwagens in woonwijken	1
Zebrapad Witte Torenwal ligt op een onveilige plaats	1
Optreden tegen wielertoeristen	1
Onduidelijke verkeerssituatie plein Opitter	1
Strengere controle bij fuiven	1
Strengere drugscontroles	1
Systeem parkeren met blauwe zone is onduidelijk en zinloos	1
Te druk in het centrum	1
Te veel verkeer op de weg	1
Timer bij groen licht zodat men weet wanneer het oranje wordt	1
Toegankelijkheid Bree centrum voor gehandicapten	2
Foutparkeerders aanpakken (2 x concreet: op fietspaden; op de Kruittorenwal)	2
Voldoende snelheidscontroles, maar te vaak op dezelfde plaatsen	1
Voorstelling wijkagent	1
Zes jaar geleden werd ingebroken in de auto van hun zoon, slachtoffers hebben daar nooit meer iets over gehoord	1
<b>Tweede suggestie/opmerking</b>	<b>Aantal</b>
Klachten ook effectief behandelen	2
Graag bekend maken bij persoon wie klacht indient tegen hem	1
Betere controle op gebruik parkeerplaatsen voor gehandicapten	1
Slecht uitzicht op Kruispunt Jef van Hoofstraat - Kerkstraat door bushokje	1
Parkeerplaatsen beter zuiver maken bij sneeuwval	1
Meer parkeerplaatsen op het plein in Opitter	1
Rekening houden met tijdstip bij snelheidscontroles	1
Sluikstorten langs kanaal	1
Auto's die uit ondergrondse parking komen stoppen niet	1
Wanneer komen er voetpaden en waar?	1



Tabel 69: Suggesties/opmerkingen, Kinrooi (N=109)

<b>Eerste suggestie/opmerking</b>	<b>Aantal</b>
's Nachts meer politie	1
Meer alcoholcontroles (1 x concreet: later op de avond en in het weekend)	2
Bij sneeuw fietspaden en zebrapaden ruimen	2
Criminaliteit strenger en sneller aanpakken	1
De straat wordt slecht sneeuwvrij gemaakt	1
Veel vrachtverkeer op Drietak	1
Fietspaden op Neroetersesteenweg aanpassen	1
Meer snelheidscontroles (2 x concreet: landbouwvoertuigen; op binnenwegen)	3
Onoverzichtelijke kruispunten (2 x concreet: kruispunt Maasstraat - Heerweg; maïs te dicht bij de weg)	2
Meer aandacht bommetjes gooien	1
Meer politie op straat	2
Minder verkeer in de Belestraat	1
Niet zo streng controleren op gordel	1
Meer parkeerplaatsen (3 x concreet: Maasstraat; 2 x tegenover kerk Ophoven)	3
Rotonde is onoverzichtelijk en te klein	1
Snelheidsbeperking Neroetersesteenweg aanpassen	1
Snelheidsbeperking naar bebouwde kom is niet aangepast aan het verkeer	1
Sociaal leven bevorderen	1
Stedenbouw is te streng	1
Hondenpoep in steegje tussen speelplein en Haexkamp	1
Gevaarlijke verkeerssituatie: Luitestraat-Hilvenhof	1
Verkeersremmers (2 x concreet: Daalstraat; Natterveld)	2
<b>Tweede suggestie/opmerking</b>	<b>Aantal</b>
Verenigingsleven stimuleren bij de jeugd	1
Meer politie 's nachts	1
Minder snelheidscontroles op weinig kritieke plaatsen	1
Snelheidsbeperking op Scheymanshof	1
Speelplein Zielderveld drugsvrij houden	1
Zwerfuij op speelpleintje Haexkamp	1
Verkeerssituatie Veldstraat - Venlosesteenweg aanpakken	1
Verwarrende snelheidslimiet Kinrooi - Bree: richting Kinrooi 50 km/u, richting Bree 70 km/u op hetzelfde stuk van de weg	1
Wetgeving strenger toepassen	1

Tabel 70: Suggesties/opmerkingen, Meeuwen-Gruitrode (N=134)

<b>Eerste suggestie/opmerking</b>	<b>Aantal</b>
Goede chauffeurs belonen (zoals in Groot-Brittannië)	1
Snelheidscontroles op plaatsen en tijdstippen die de verkeersveiligheid bevorderen	2
Straffeloosheid aanpakken	1
Doorgang Nicolaas van Brederodestraat naar kerk verharden	1
Lawaaihinder vliegbasis Kleine Brogel	2
Strenger optreden tegen fietsers aan de verkeerde kant van de weg	1
Openbare werken afwerken	1
Te weinig parkeergelegenheid in de Notenstraat	1
Kruispunt Weg naar Opitter - Nieuwstraat: onoverzichtelijk en overdreven snelheid	1
Meer blauw op straat	2
Meer controles op gordeldracht in de buurt van de school (vooral bij kleine kinderen)	1
Overdreven snelheid (3 x concreet: Breekiezel; Leemakkerstraat; Genitsstraat)	6
Politie moet zich meer bezig houden met veiligheid dan met "geldgewin"	1
Sensibiliseren van bestuurders t.o.v. fietsers	1
Slechte afvoer van regenwater	1
Staat van het wegdek verbeteren	1
Straatverlichting in de Venhovenstraat	1
Te weinig openbaar vervoer	1
<b>Tweede suggestie/opmerking</b>	<b>Aantal</b>
Extra straatverlichting	1
Fietsers geen voorrang meer op de rotondes	1
Graag een spiegel aan de T-kruising met de Notenstraat	1
Openbare wegen en rotondes beter onderhouden	1
Konijnenplaag op de Lentestraat	1
Meer patrouilles in de buurt van speelpleintje Venhoven	1
Snelheid in de straat	1
Toezicht op vrachtwagens langs de Breekiezel	1
Verkeersveiligheid op gevaarlijke kruispunten	1
Zebepad op de Weg naar As bij de bushalte	1

## Literatuurverwijzingen

Albers, C., & Teller, M. (2006). Luisteren naar mensen over onveiligheid. Algemeen verslag over onveiligheidsgevoelens. Brussel Koning Boudewijnstichting.

Billiet, J. (1993). Ondanks beperkt zicht. Studies over waarden, ontzuiling en politieke veranderingen in Vlaanderen. Brussel: VUBPress.

Bruggeman, W., Van Branteghem, J.-M., & Van Nuffel, D. (2007). Naar een excellente politiezorg. Brussel: Politeia.

Elchardus, M., & Smits, W. (2009). Onveiligheidsgevoel in Vlaanderen, 1998-2008. In J. Pickery (Ed.), Vlaanderen gepeild! Brussel: Studiedienst van de Vlaamse gemeenschap.

Elchardus, M., Smits, W., & Kuppens, T. (2003). Bedreigd, kwetsbaar en hulpeloos: onveiligheidsgevoelens in Vlaanderen 1998-2002 APS Vlaanderen Gepeild. Brussel: Administratie Planning & Statistiek.

FOD Financiën (2011), viewed January 20, 2012, <<http://minfin.fgov.be/portail2/l/themes/dwelling/protection/index.htm>>

Van Craen, M., & Ackaert, J. (2004). De Veiligheidsscan. Resultaten van de politiezone Noordoost-Limburg. Diepenbeek: Sein.

Van Craen, M., & Ackaert, J. (2006). De veiligheidsscan. Instrument voor een lokaal veiligheids- en leefbaarheidsbeleid. Antwerpen: Maklu.

Van Craen, M., & Vancluysen, K. (2007). De Veiligheidsscan 2006. Resultaten van de politiezone Noord-oost Limburg. Diepenbeek: Sein.

Van Damme, A., Pauwels, L., Pleysier, S., & Van De Velde, M. (2010). Beelden van vertrouwen: het vertrouwen in politie en justitie in perspectief geplaatst. Orde van de dag: criminaliteit en samenleving, 52, 7-20.

Van Horne, K. (2011, november 8). Nieuw project bundelt veiligheidstips voor ouderen. De Standaard, 25.

Vancluysen, K., Van Craen, M., & Ackaert, J. (2010). De perceptie van buurtoverlast: verschillen tussen etnisch-culturele groepen en impact op onveiligheidsgevoelens. In M. Van Craen (Ed.), Meer kleur op straat: diversiteit en veiligheid in België en Nederland. Brugge: Vanden Broele.

Vanden Boer, L., Pauwels, K., & Callens, M. (2005). Onveiligheidsgevoelens, angst en slachtofferervaring bij ouderen. Brussel: Centrum voor Bevolkings- en Gezinsstudie (CBGS).