



universiteit
▶▶ hasselt



De Veiligheidsscan 2011

Resultaten van de politiezone Lommel

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 stad en de eigen buurt	13
2.3 Profiel van de slachtoffers	15
3. Inbraakpreventie.....	17
3.1 Inleiding.....	17
3.2 Beveiliging van de woning	17
3.2.1 Algemeen.....	17
3.2.2 Wie wil woning extra laten beveiligen?.....	19
3.2.3 Wie heeft informatie vergaard rond woningbeveiliging?.....	20
3.3 Woningtoezicht	21
3.4 Technopreventief advies.....	21
4 Verkeer.....	23
4.1 Inleiding.....	23
4.2 Verkeersproblemen in de zone	23
4.2.1 Algemeen.....	23
4.2.2 Beleving van verkeersproblemen naar geslacht en leeftijd	25
4.3 Verkeersvoorzieningen in de zone	27
4.3.1 Algemeen.....	27
4.3.2 Tevredenheid over voorzieningen naar geslacht en leeftijd	28
4.4 Alcohol- en snelheidscontroles	31
4.4.1 Alcoholcontroles.....	31
4.4.2 Snelheidscontroles	32

5	Leefbaarheidsproblemen	35
5.1	Inleiding.....	35
5.2	Overlastervaringen	35
5.2.1	Overlastervaringen in de zone	35
5.2.2	Wie stoort zich aan wat?	37
5.3	Vier specifieke leefbaarheidsproblemen in de zone.....	39
6	(On-)veiligheidsgevoelens	40
6.1	Inleiding.....	40
6.2	Het onveiligheidsgevoel in de stad.....	40
6.2.1	Globaal beeld.....	40
6.2.2	Wie voelt zich onveilig in de stad?	41
6.3	Het onveiligheidsgevoel in de buurt	43
6.3.1	Globaal beeld.....	43
6.3.2	Wie voelt zich onveilig in de buurt?.....	44
6.4	Mijdgedrag	45
6.4.1	Algemeen.....	45
6.4.2	Wie mijdt plaatsen?	48
7	Beoordeling van de politie	49
7.1	Inleiding.....	49
7.2	Beoordeling van de politie	49
7.2.1	Beoordeling van de politie in het algemeen.....	49
7.2.2	Beoordeling van de lokale politie	51
7.2.3	Beoordeling van contact met de lokale politie	53
7.3	Vertrouwen in de politie	54
7.3.1	Vertrouwen in de politie t.o.v. vertrouwen in andere instellingen.....	54
7.3.2	Vertrouwen in de verschillende geledingen van de politie	55
8	Prioriteiten van de bevolking.....	57
8.1	Inleiding.....	57
8.2	Prioriteiten	57
	Besluit	59
	Bijlage	61
	Literatuurverwijzingen.....	65

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 Lommel 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 Marie-Anne Anthonis, die de lokale coördinatie van het onderzoek op zich nam. Samen met het provinciebestuur zorgde de politiezone mee voor de financiering van het onderzoek.

Onmisbaar voor het slagen van het onderzoek waren ook de 35 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 Lommel. 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 2004 en 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 445 inwoners uit de politiezone Lommel 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. In hoofdstuk drie gaan we na in welke mate inwoners van de politiezone Lommel gebruik maken van diensten van de lokale politie om de kans op woninginbraak te verkleinen. We onderzoeken ook 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 de perceptie van mogelijke verkeersproblemen, maar nemen ook de tevredenheid over 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 belicht 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 stad en hun buurt? Voelen zij zich overdag veiliger dan in het donker? En zijn hierin verschillen waarneembaar naar geslacht en leeftijd? 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 politiediensten in het

algemeen en de lokale politie in het bijzonder, we gaan ook na hoe mensen die het voorbije jaar in contact gekomen zijn met de Lommelse politie, 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 Lommel opgelost willen zien. 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 de beoordeling van en 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 face-to-face interviews.

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 het bevolkingsregister van Lommel. 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 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 Lommel 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 zorgden de lokale coördinator en medewerkers van de zone voor voldoende 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 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 Lommel werd op voorhand bepaald op 500 respondenten. Tussen 1 oktober 2011 en 13 december 2011 trokken 35 enquêteurs op pad om de 500 geselecteerde respondenten te interviewen. Tabel 1 geeft een overzicht van de respons.

Tabel 1: Respons

	N	%
Respondenten van de effectieve lijst	312	70,1
Respondenten van de reservelijst	133	29,9
Totaal	445	100

In totaal interviewden de enquêteurs 445 respondenten. Van hen behoort 70% 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.

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

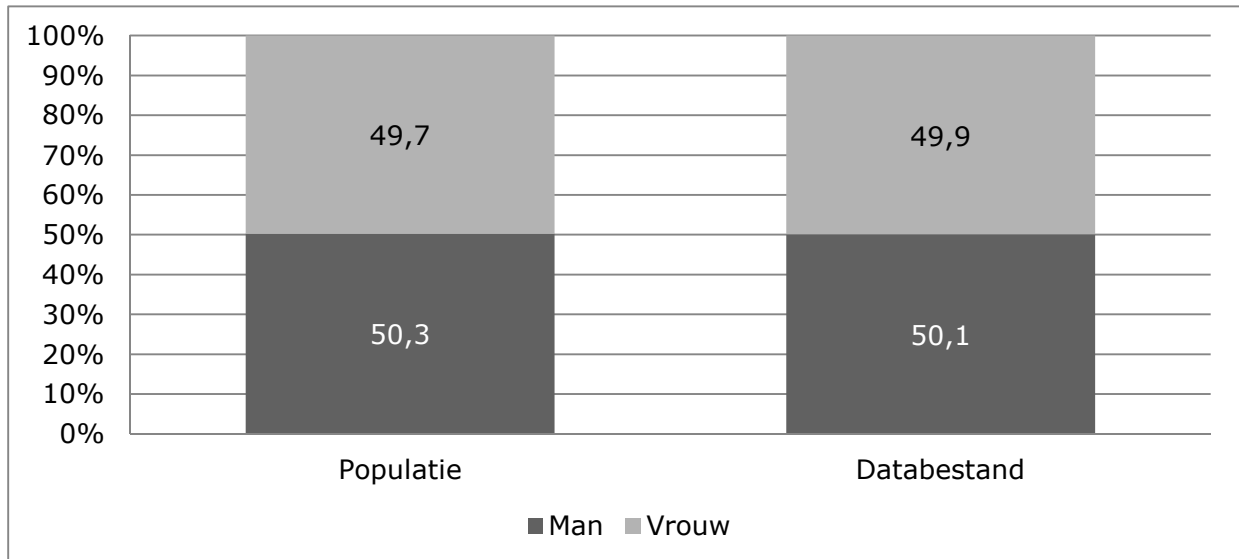
Na afloop van het eigenlijke veldwerk voerden medewerkers van de politiezone Lommel de verzamelde gegevens in een databestand in. Om er zeker van te zijn dat de interviewers de enquêtes wel degelijk hadden afgenomen bij de geselecteerde respondenten, werden enkele controles uitgevoerd. Dit was op voorhand 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 19 enquêtes verwijderd uit het aangeleverde databestand (464-19=445).

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. Niet alleen de vervanging van respondenten uit de effectieve steekproef, maar ook de 55 niet-

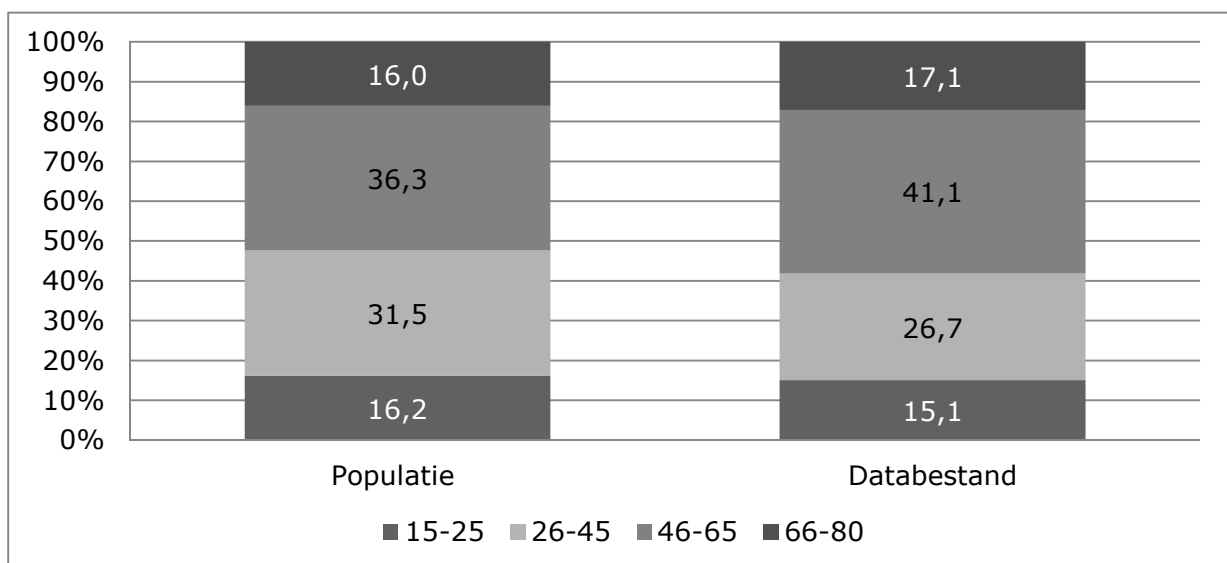
uitgevoerde enquêtes, kunnen een vertekening veroorzaken. Om na te gaan of dat het geval is en om eventuele afwijkingen te kunnen remediëren, vergelijken we de totale groep geïnterviewde respondenten met de populatie op basis van de achtergrondkenmerken geslacht en leeftijd.

Figuur 1: Vergelijking databestand (N=445) en populatie (N=27220) naar geslacht



Uit figuur 1 blijkt dat het percentage mannen en vrouwen in ons databestand nagenoeg identiek is aan de percentages uit de populatie ($\text{Chi}^2=0,006$; $\text{df}=1$; $p=0,937$). 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=445) en populatie (N=27220) naar leeftijd



De vergelijking van de leeftijdsverdeling levert op het eerste gezicht enkele verschillen op: 26 tot 45-jarigen lijken in ons bestand licht ondervertegenwoordigd te zijn. Allicht heeft deze iets lagere respons 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. Respondenten tussen 46 en 65 jaar lijken daarentegen licht oververtegenwoordigd te zijn in ons databestand. De globale leeftijdsverdeling verschilt echter niet significant van de leeftijdsverdeling in de populatie ($\text{Chi}^2=6,734$; $\text{df}=3$; $p=0,081$). We hoeven dan ook niet via weging te remediëren.

2. Slachtofferschap

2.1 Inleiding

Hoeveel mensen zijn het afgelopen jaar in hun 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 stad 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 2 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 stad en slachtofferschap in de woonbuurt. Voor elk item gingen we na of de respondenten er slachtoffer van werden in de globale stad, dan wel in de eigen woonbuurt.¹ Voor de correcte interpretatie: de weergegeven cijfers op het niveau van de globale stad bevatten ook de respondenten die slachtoffer werden in de eigen buurt.

Tabel 2: Slachtofferschap in de eigen stad en woonbuurt, 2007 en 2011 (%)²

	Woonbuurt			Stad			Scan 2007	Scan 2011
	Scan 2007	Scan 2011	Chi ²	Scan 2007	Scan 2011	Chi ²	N	N
'Slachtoffer'	19,9	19,1	NS	37,6	37,3	NS	498	445
Geweld	2,8	2,7	NS	4,6	4,3	NS	498	445
Verkeer	5,8	7,6	NS	12,7	14,4	NS	498	445
Tasjesroof	0,4	0,0	NS	1,2	1,6	NS	498	445
Wagendelicten	2,0	2,4	NS	3,4	4,6	NS	446	415
Fietsdiefstal	5,8	3,9	NS	10,9	8,9	NS	468	415
Vandalisme	6,8	6,7	NS	13,3	9,9	NS	498	445
Braak	2,8	2,5	NS	2,8	2,5	NS	498	445
Discriminatie				3,0	7,4	P=.002	498	445
Stalking				2,8	3,8	NS	498	445

Het percentage respondenten dat de 12 maanden voor de enquête slachtoffer werd in de eigen stad is in vergelijking met 2007 nagenoeg identiek gebleven: 37% van de geënquêteerden meldt 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 2007 is het aantal meldingen van discriminatie significant toegenomen: terwijl bij de vorige meting 3% van de respondenten zich minstens één keer gediscrimineerd had gevoeld in de stad in het jaar voor de bevraging, gaat het anno 2011 om een goede 7%. Het aantal meldingen van vandalisme is afgenomen met een goede 3%. Het verschil is echter net niet significant op het .1-niveau.

Ook op het niveau van de woonbuurt blijft de globale slachtoffersindex op hetzelfde peil als bij de meting van 2007: bijna een op de vijf geïnterviewden is het jaar voor de bevraging slachtoffer geworden van minstens één van de bevroegde misdrijven of incidenten. Bekijken we de verschillende categorieën afzonderlijk, dan stellen we geen significante verschillen vast met de vorige meting.

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

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

Tabel 2 geeft een beeld van de prevalentie van slachtofferschap in de politiezone Lommel. 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. 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 stad 78 feiten per 100 respondenten. In dit cijfer zijn dus de feiten verrekend die verband houden met tasjesroof, wagendelicten, fietsdiefstal, vandalisme, (poging tot) inbraak in de woning, (dreigen met) geweld, verkeersongevallen en -agressie. Op buurtniveau bedraagt het gemiddelde 40 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 stad 52 feiten per 100 respondenten. Op buurtniveau bedraagt het gemiddelde 29 feiten.

Deze cijfers verschillen niet significant van de resultaten van 2007. Rekening houdend met de meldingen van verkeersagressie, telden we toen gemiddeld 77 ondergane feiten per 100 respondenten op het niveau van de stad. Op buurtniveau bedroeg dit gemiddelde 37 feiten. Wanneer we het slachtofferschap van verkeersagressie buiten beschouwing laten, telden we anno 2007 gemiddeld 62 ondergane feiten per 100 respondenten op het niveau van de globale stad. Op het niveau van de buurt ging het gemiddeld om 31 feiten.

2.3 Profiel van de slachtoffers

Wie liep de 12 maanden voor de enquête het grootste risico om slachtoffer te worden in de stad: mannen of vrouwen, jongeren of ouderen? Op het eerste gezicht suggereren de cijfers dat het percentage vrouwen dat in de eigen stad slachtoffer werd van minstens één van de gemeten misdrijven iets hoger ligt dan het percentage mannen, maar het verschil is statistisch niet significant. Ook wanneer we de verschillende items apart bekijken, vinden we geen significante verschillen tussen de geslachten.

Een analyse op basis van de leeftijdsvariabele leert ons dat inwoners uit de twee jongste leeftijdscategorieën globaal genomen het grootste risico lopen om slachtoffer te worden in de eigen stad, 65-plussers worden het minst vaak slachtoffer in hun eigen stad. Bestuderen we de concrete misdrijven, dan blijken geïnterviewden tussen 15 en 45 jaar vaker slachtoffer te worden in het verkeer, respondenten uit de jongste leeftijdsgroep maken het meest melding van fietsdiefstallen in de stad. Stalking vormt vooral voor 15 tot 25-jarigen en 46 tot 65-jarigen een bron van slachtofferschap. Geënquêteerden tussen 46 en 65 jaar maken ook het meest melding van discriminatie, geen enkele 65-plusser heeft zich het afgelopen jaar gediscrimineerd gevoeld in de stad. We wijzen er wel op dat de percentages slechts een indicatie vormen. Het is dan ook belangrijk om in de eerste plaats aandacht te besteden aan de orde van grootte ervan.

Tabel 3: Slachtofferschap in de eigen stad, naar leeftijd

'Slachtoffer'				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
15-25		43,3	56,7	100 67
26-45		43,7	56,3	100 119
46-65		38,3	61,7	100 183
66-80		19,7	80,3	100 76
Totaal	%	37,3	62,7	100
P=.004	N	166	279	445
Verkeer				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
15-25		22,4	77,6	100 67
26-45		21,0	79,0	100 119
46-65		12,6	87,4	100 183
66-80		1,3	98,7	100 76
Totaal	%	14,4	85,6	100
P=.000	N	64	381	445
Discriminatie				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
15-25		7,5	92,5	100 67
26-45		6,7	93,3	100 119
46-65		10,9	89,1	100 183
66-80		0,0	100,0	100 76
Totaal	%	7,4	92,6	100
P=.024	N	33	412	445
Stalking				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
15-25		6,0	94,0	100 67
26-45		0,8	99,2	100 119
46-65		6,0	94,0	100 183
66-80		1,3	98,7	100 76
Totaal	%	3,8	96,2	100
P=.060	N	17	428	445
Fietsdiefstal				
		Wel	Niet	Totaal
				% N
15-25		17,2	82,8	100 64
26-45		8,9	91,1	100 112
46-65		8,9	91,1	100 169
66-80		1,4	98,6	100 70
Totaal	%	8,9	91,1	100
P=.017	N	37	378	415

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, opleidingsniveau, slachtofferschap van (poging tot) inbraak en al dan niet eigenaar zijn van de woning.

3.2 Beveiliging van de woning

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 4 leert ons dat een tiende van de geïnterviewden de intentie heeft om de woning in de nabije toekomst extra te beveiligen tegen inbraak, 18% 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 4: Intentie bijkomende woningbeveiliging tegen inbraak

	N	%
Ja	40	9,5
Misschien	75	17,8
Nee	307	72,7
Totaal	422	100

Daarnaast peilden we naar de mate waarin respondenten de afgelopen 12 maanden informatie hadden gelezen of gehoord over woningbeveiliging tegen inbraak. 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:

kranten, 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 informatiekanalen aanbrengen via de categorie 'andere'.

Tabel 5: Informatie gelezen of gehoord over woningbeveiliging tegen inbraak

	N	%
Nooit	186	43,0
Eén keer	94	21,7
Meerdere keren	153	35,3
Totaal	433	100

Precies 57% van de respondenten heeft het afgelopen jaar minstens een keer informatie gelezen of gehoord over inbraakbeveiliging. Uit tabel 6 blijkt dat zij hun informatie voornamelijk verkrijgen via het gemeentelijk informatieblad (47%). Andere belangrijke informatiekanalen zijn kranten (40%) en de televisie (34%).

Tabel 6: Informatie over inbraakbeveiliging gelezen of gehoord via... (N=247)³

	%
Kranten	39,7
Televisie	34,4
Radio	15,8
Internet	19,4
Familie/vrienden/kennissen	21,1
De campagne van de provincie met de slogan 'Zo houd je ongewenste gasten buiten'	17,4
Politie	18,6
Gemeentelijk informatieblad	47,0
Andere (beveiligingsfirma's, reclameblaadjes...)	19,4

Om na te gaan 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:

- 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.

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

Uit tabel 7 leiden we af dat minder dan 1% van de respondenten het correcte percentage kent dat hij kan recupereren via belastingvermindering, 89% van de geïnterviewden geeft aan het antwoord niet te kennen en een tiende beantwoordde de vraag foutief.

Tabel 7: Kennis rond percentage belastingvermindering

	N	%
Juist antwoord	3	0,7
Fout antwoord	43	10,2
Weet niet	375	89,1
Totaal	421	100

3.2.2 Wie wil woning extra laten beveiligen?

Hebben mannen en vrouwen, jongeren en ouderen 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. In onderstaande tabellen geven we de resultaten weer van de analyses die statistisch significante verschillen opleveren.

Wanneer we de resultaten opsplitsen naar leeftijd, stellen we vast dat respondenten uit de twee jongste leeftijdsgroepen meer de intentie hebben om hun woning in de nabije toekomst (misschien) bijkomend te beveiligen tegen inbraak dan 45-plussers. Op het eerste gezicht lijken ook respondenten die het slachtoffer zijn geweest van een (poging tot) inbraak vaker plannen te hebben om hun woning bijkomend te beveiligen dan andere bevraagden (respectievelijk 36% en 27% gaat dit –misschien- doen). De verschillen zijn echter niet significant op het .1-niveau. Ook de verschillen inzake plannen omtrent bijkomende woningbeveiliging tussen eigenaars (27% gaat dit –misschien- doen) en huurders (17%) zijn niet significant op het .1-niveau. Mogelijk maakt het relatief kleine aantal slachtoffers van (poging tot) inbraak en huurders in de steekproef het moeilijk om statistische conclusies te trekken.

Tabel 8: Plannen bijkomende woningbeveiliging naar leeftijd

		(Misschien) extra beveiliging	Geen extra beveiliging	Totaal	
				%	N
15-25		33,3	66,7	100	54
26-45		33,9	66,1	100	115
46-65		24,2	75,8	100	178
66-80		20,0	80,0	100	75
Totaal	%	27,3	72,7	100	
P=.092	N	115	307		422

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, opleidingsniveau, slachtofferschap (poging tot) inbraak en eigenaarschap van de woning. In onderstaande tabellen geven we slechts die analyses weer die significante verschillen aantoonen.

Een analyse op basis van de leeftijdsvariabele leert dat 45-plussers het voorbije jaar het meest informatie hebben gelezen of gehoord rond woningbeveiliging tegen inbraak, respondenten uit de jongste leeftijdsgroep hebben de afgelopen 12 maanden het minst informatie over dit onderwerp ingewonnen.

Tabel 9: Informatie rond inbraakbeveiliging gelezen of gehoord, naar leeftijd

		Geen informatie gelezen of gehoord	Minstens een keer informatie gelezen of gehoord	Totaal	
				%	N
15-25		65,6	34,4	100	64
26-45		48,7	51,3	100	115
46-65		34,3	65,7	100	178
66-80		35,5	64,5	100	76
Totaal	%	43,0	57,0	100	
P=.000	N	186	247		433

Geïnterviewden die eigenaar zijn van hun woning of appartement lezen of horen vaker informatie m.b.t. woningbeveiliging dan huurders, zo toont tabel 10. We wijzen er wel op dat het aantal huurders in de steekproef relatief beperkt is. De percentages vormen dan ook slechts een indicatie. Men dient in de eerste plaats aandacht te besteden aan de orde van grootte ervan.

Tabel 10: Informatie rond inbraakbeveiliging gelezen of gehoord, naar eigenaarschap woning

		Geen informatie gelezen of gehoord	Minstens een keer informatie gelezen of gehoord	Totaal	
				%	N
Eigenaar		39,1	60,9	100	345
Huurder		53,1	46,9	100	49
Totaal	%	40,9	59,1	100	
P=.063	N	161	233		394

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 11 blijkt dat 17% van de geïnterviewden de afgelopen vijf jaar woningtoezicht heeft aangevraagd.

Tabel 11: Afgelopen vijf jaar woningtoezicht aangevraagd

	N	%
Ja	73	16,7
Nee	364	83,3
Totaal	437	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, opleidingsniveau, slachtofferschap (poging tot) inbraak en eigenaarschap woning. Hoewel 26 tot 65-jarigen op het eerste gezicht vaker gebruik lijken te maken van de dienst woningtoezicht, hangt op basis van chi²-test geen enkele achtergrondvariabele 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 lokale 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 12.

Tabel 12: Afgelopen vijf jaar technopreventief advies aangevraagd

	N	%
Ja	32	7,3
Nee	404	92,7
Totaal	436	100

Een goede 7% 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, van der Haar, & Ackaert, 2008). Het was dan ook aangewezen om de verkeersproblematiek in deze derde editie van het onderzoek uitvoerig te behandelen. Concreet werden drie thema's bevraagd: verkeersproblemen in de politiezone, verkeersvoorzieningen in de politiezone en de houding van de respondenten ten aanzien van alcohol- en snelheidscontroles. We behandelen deze onderwerpen achtereenvolgens.

4.2 Verkeersproblemen in de zone

4.2.1 Algemeen

Om een beeld te kunnen schetsen van de omvang van verkeersproblemen in de politiezone Lommel, 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 bromfietsers 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 13: Verkeersproblemen in de zone (%)

	Verkeersongeval		Te snel rijden		Geluidsoverlast wegverkeer	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Nooit	86,8	83,8	21,1	18,5	73,2	68,6
Eén keer of enkele keren	11,8	13,3	27,2	20,9	13,4	13,0
Meerdere keren	1,0	2,5	19,3	24,5	4,7	7,7
Dikwijls	0,4	0,4	16,4	16,9	4,3	6,4
Zeer dikwijls	0,0	0,0	16,0	19,1	4,5	4,3
Totaal	%	100	100	100	100	100
	N	499	493	444	492	440
Chi ²	NS		P=.064		NS	

	(Brom)fietsers zonder licht		Fout parkeren		Opgefokte bromfietsen	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Nooit	56,2	52,8	76,2	76,6	70,2	70,2
Eén keer of enkele keren	23,5	20,2	10,9	10,5	18,4	15,1
Meerdere keren	11,5	15,4	7,7	6,1	6,1	8,7
Dikwijls	4,3	7,8	3,0	3,0	3,7	3,4
Zeer dikwijls	4,5	3,9	2,2	3,9	1,6	2,5
Totaal	%	100	100	100	100	100
	N	486	495	440	490	436
Chi ²	P=.060		NS		NS	

	Onoverzichtelijkheid kruispunten		Zwaar vervoer	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Nooit	57,8	58,0	74,2	70,6
Eén keer of enkele keren	13,7	12,4	13,3	13,6
Meerdere keren	9,7	10,6	5,2	7,5
Dikwijls	9,1	10,6	3,6	3,8
Zeer dikwijls	9,7	8,4	3,6	4,5
Totaal	%	100	100	100
	N	495	497	442
Chi ²	NS		NS	

Tabel 13 geeft een overzicht van de verkeersproblemen in de zone. Aangezien dezelfde problemen ook in 2007 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: 82% van de geïnterviewden heeft het voorbije jaar minstens een keer het gevoel gehad dat er te snel gereden werd in hun woonbuurt. Precies 36% 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 in de categorie 'een keer of enkele keren'. Ook het aandeel geïnterviewden dat het afgelopen jaar (brom)fietsers zonder licht heeft opgemerkt in de eigen woonbuurt, is gestegen ten opzichte van de vorige meting. Vooral de percentages in de categorieën 'meerdere keren' en 'dikwijls' nemen toe.

Voor de andere items resulteren de analyses in analoge antwoordverdelingen als in 2007. Precies 42% van de respondenten heeft het afgelopen jaar wel eens overlast ondervonden van onoverzichtelijke kruispunten, 19% ergerde zich er dikwijls tot zeer dikwijls aan. Verder heeft 31% van de geïnterviewden de voorbije 12 maanden geluidsoverlast ondervonden van het wegverkeer, drie op de tien geïnterviewden hebben zich gestoord aan opgefokte bromfietsen en zwaar vervoer. Ruim 23% van de geïnterviewden stelde in de eigen woonbuurt parkeerovertrengingen vast en 16% was in de onmiddellijke woonomgeving getuige van een verkeersongeval.

4.2.2 Beleving van verkeersproblemen naar geslacht en leeftijd

Naast het algemene overzicht van de verkeersproblemen, is het ook interessant om de resultaten op te splitsen naar geslacht en leeftijd. 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 en leeftijd.

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.

Tabel 14: Verkeersproblemen naar geslacht

(Brom)fietsers zonder licht					
		Niet opgemerkt	Opgemerkt	Totaal	
				%	N
Man		47,7	52,3	100	220
Vrouw		57,9	42,1	100	216
Totaal	%	52,8	47,2	100	
P=.034	N	230	206		436

Geïnterviewden uit de twee jongste leeftijdsgroepen zijn het jaar voor de enquête vaker getuige geweest van een verkeersongeval dan 45-plussers. Bovendien hebben ze vaker het gevoel gehad dat er te snel werd gereden in hun onmiddellijke woonomgeving. Respondenten tussen 15 en 25 jaar hebben het meest (brom)fietsen zonder licht opgemerkt in hun woonbuurt. Naarmate de leeftijd van de geënquêteerden toeneemt, neemt het aantal opmerkingen over (brom)fietsen zonder licht af. Daarnaast lijken 65-plussers minder geluidsoverlast te ervaren van het uitgaansleven (23% heeft hier overlast van ondervonden) dan jongere bevroegden (33%) en lijken 26 tot 45-jarigen en senioren zich vaker gestoord te hebben aan onoverzichtelijke kruispunten dan andere leeftijdsgroepen (+50% t.o.v. 40%). Op basis van de chi²-test zijn deze verschillen echter niet significant. Ook de vaststelling dat 45-plussers minder foutparkeerders in de omgeving van hun woning opmerkten dan 15 tot 45-jarigen (20% tegenover 27%), kan statistisch niet hard gemaakt worden. Mogelijk maakt het eerder beperkte aantal bevroegden uit de jongste en de oudste leeftijdsgroep het moeilijk om statistische verbanden vast te stellen.

Tabel 15: Verkeersproblemen naar leeftijd

Verkeersongeval					
		Geen getuige	Wel getuige	Totaal	
				%	N
15-25		77,6	22,4	100	67
26-45		78,2	21,8	100	119
46-65		86,9	13,1	100	183
66-80		90,8	9,2	100	76
Totaal	%	83,8	16,2	100	
P=.033	N	373	72		445
Overdreven snelheid					
		Niet opgemerkt	Wel opgemerkt	Totaal	
				%	N
15-25		14,9	85,1	100	67
26-45		11,8	88,2	100	119
46-65		21,4	78,6	100	182
66-80		25,0	75,0	100	76
Totaal	%	18,5	81,5	100	
P=.062	N	82	362		444
(Brom)fietsers zonder licht					
		Niet opgemerkt	Wel opgemerkt	Totaal	
				%	N
15-25		39,4	60,6	100	66
26-45		48,3	51,7	100	118
46-65		55,1	44,9	100	178
66-80		66,2	33,8	100	74
Totaal	%	52,8	47,2	100	
P=.010	N	230	206		436

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.⁴ 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 onderstaande tabellen vergelijken we de resultaten van beide metingen.

Tabel 16: Verkeersvoorzieningen in de buurt (Deel 1)

	Parkeerplaatsen		Straatverlichting		Zebrapaden	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Veel te veel	0,6	0,7	0,2	1,4	0,0	0,3
Te veel	0,4	0,2	2,0	1,8	0,0	0,3
Voldoende	77,1	74,0	90,6	86,1	80,7	74,7
Te weinig	16,2	19,5	5,6	8,4	17,4	20,3
Veel te weinig	5,7	5,5	1,6	2,3	2,0	4,4
Totaal %	100	100	100	100	100	100
N	493	415	498	438	409	340
Chi ²	NS		P=.089		P=.101	

⁴ 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 stad. De antwoorden op deze vragen worden in de volgende paragraaf besproken.

Tabel 17: Verkeersvoorzieningen in de buurt (Deel 2)

	Fietspaden		Voetpaden		Verkeersremmers	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Veel te veel	0,0	0,6	0,0	0,9	8,8	11,9
Te veel	0,2	0,0	0,9	0,0	18,8	21,7
Voldoende	72,9	73,0	68,3	70,4	60,0	53,1
Te weinig	22,4	20,3	24,9	21,8	10,0	10,4
Veel te weinig	4,5	6,1	5,9	6,9	2,5	3,0
Totaal %	100	100	100	100	100	100
N	442	359	442	348	480	405
Chi ²	NS		P=.086		NS	

Anno 2011 beoordelen de respondenten het aantal verkeersvoorzieningen in hun buurt op nagenoeg dezelfde manier als in 2007. Alleen de resultaten met betrekking tot de straatverlichting en het aantal voet- en zebrapaden verschillen significant van de vorige meting (deze verschillen zijn slechts significant op het .1-niveau). Zo neemt het percentage respondenten dat vindt dat de straten in de eigen woonbuurt voldoende verlicht zijn significant af. Het aandeel respondenten dat pleit voor meer verlichting neemt toe van 7% naar 11%. Ook over het aantal zebrapaden in hun woonbuurt zijn respondenten minder tevreden dan bij de vorige meting. Terwijl in 2007 19% van mening was dat er te weinig zebrapaden waren, gaat het anno 2011 om een respondent op vier. Voor de correcte interpretatie: bijna 24% van de geënquêteerden beantwoordde deze vraag niet. Wat het aantal voetpaden betreft lijkt de tevredenheid licht toegenomen te zijn.

Ondanks deze evolutie in de appreciatie van het aantal voetpaden, stellen we vast dat bijna 29% van mening is dat het aantal momenteel te beperkt is. Verder pleit 26% van de geïnterviewden voor meer fietspaden en is een op vier respondenten van oordeel dat er te weinig parkeerplaatsen zijn in hun woonbuurt. We merken wel op dat respectievelijk 22%, 19% en 7% van de geënquêteerden deze vragen niet beantwoord heeft. Over verkeersremmers zijn de meningen het sterkst verdeeld: terwijl 13% graag meer verkeersdrempels en -paaltjes zou zien, is een derde van oordeel dat er nu reeds te veel verkeersremmers zijn. Ongeveer 9% bleef het antwoord schuldig op deze vraag.

4.3.2 Tevredenheid over voorzieningen naar geslacht en leeftijd

Mogelijk verschilt de tevredenheid over de verkeersvoorzieningen naargelang het geslacht en de leeftijd 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 en leeftijd. Bij de chi²-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. In de onderstaande tabellen geven we slechts die analyses weer die significante verbanden opleverden.

Tabel 18 maakt duidelijk dat vrouwen minder tevreden zijn dan mannen over het aantal fietspaden in hun onmiddellijke woonomgeving: terwijl 21% van de mannen van oordeel is dat er te weinig fietspaden zijn in hun woonbuurt, pleit 32% van de vrouwen voor meer fietspaden in de eigen woonbuurt.

Tabel 18: Voorzieningen naar geslacht

Fietspaden					
		Voldoende	Te weinig	Totaal	
				%	N
Man		78,7	21,3	100	183
Vrouw		67,8	32,2	100	174
Totaal	%	73,4	26,6	100	
P=.020	N	262	95		357

Wanneer we de resultaten opsplitsen naar leeftijd, stellen we vast dat 26 tot 45-jarigen het minst tevreden zijn over het aantal parkeerplaatsen in hun onmiddellijke woonomgeving: bijna 37% van de respondenten uit deze leeftijdscategorie zou graag meer parkeergelegenheid hebben in de eigen woonbuurt. Jongeren tussen 15 en 25 jaar klagen het minst over het aantal parkeerplaatsen: 86% is tevreden met de huidige situatie.⁵ Over de straatverlichting zijn 15 tot 25-jarigen daarentegen het minst tevreden: 19% van deze jongeren zou graag meer verlichting zien in de straten van de eigen woonbuurt. We stellen wel vast dat de tevredenheid over de verlichting toeneemt naarmate de respondenten ouder zijn.

Klachten over het aantal zebrapaden en verkeersremmers zijn het laagst bij 65-plussers. Vooral 26 tot 45-jarigen vinden dat deze voorzieningen te weinig aanwezig zijn in de eigen woonbuurt. Van deze leeftijdsgroep zou 34% graag meer zebrapaden zien in de onmiddellijke woonomgeving, 18% pleit voor extra verkeersremmers. Respondenten tussen 15 en 25 jaar en 46 en 65 jaar (20%-22% in de categorie 'te weinig') lijken het aantal fietspaden in hun woonbuurt op het eerste gezicht positiever te beoordelen dan de andere leeftijdsgroepen (33% in de categorie 'te weinig'). De chi²-test laat echter niet toe om van significante verschillen te spreken.

⁵ Op het eerste gezicht gelden deze vaststellingen ook voor de appreciatie van het aantal voetpaden in de woonbuurt (26-45 jaar: 36% in de categorie 'te weinig'; 15-25 jaar: 20% in de categorie 'te weinig'). Deze verschillen zijn echter niet significant op het .1-niveau.

Tabel 19: Voorzieningen naar leeftijd

Parkeerplaatsen						
		Voldoende	Te weinig	Totaal		
				%	N	
15-25		85,5	14,5	100	62	
26-45		63,3	36,7	100	109	
46-65		76,5	23,5	100	170	
66-80		78,6	21,4	100	70	
Totaal	%	74,7	25,3	100		
P=.007	N	307	104		411	
Straatverlichting						
		Voldoende	Te weinig	Totaal		
				%	N	
15-25		81,3	18,8	100	64	
26-45		85,8	14,2	100	113	
46-65		91,3	8,7	100	172	
66-80		94,7	5,3	100	75	
Totaal	%	88,9	11,1	100		
P=.039	N	377	47		424	
Zebraopaden						
		Voldoende	Te weinig	Totaal		
				%	N	
15-25		81,0	19,0	100	58	
26-45		65,6	34,4	100	90	
46-65		73,7	26,3	100	137	
66-80		88,7	11,3	100	53	
Totaal	%	75,1	24,9	100		
P=.013	N	254	84		338	
Verkeersremmers						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
15-25		41,5	49,2	9,2	100	65
26-45		39,3	43,0	17,8	100	107
46-65		31,3	54,2	14,5	100	166
66-80		22,4	70,1	7,5	100	67
Totaal	%	33,6	53,1	13,3	100	
P=.019	N	136	215	54		405

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 politiekezone Lommel vertrouwd zijn met de SLim-campagne.

Tabel 20 leert ons dat bijna 14% van de respondenten uit de politiekezone Lommel het afgelopen jaar minstens een keer heeft moeten blazen bij een alcoholcontrole. Een goede 1% van de geïnterviewden is drie keer of vaker gecontroleerd op rijden onder invloed van alcohol.

Tabel 20: Aantal keer moeten blazen het afgelopen jaar

	N	%
0 keer	381	86,2
1 keer	39	8,8
2 keer	16	3,6
3 keer	4	0,9
4 keer	2	0,5
Totaal	442	100

Tabel 21 geeft weer hoe inwoners van de politiekezone Lommel denken over het aantal alcoholcontroles. Een goede 46% van de geïnterviewden is tevreden over het aantal alcoholcontroles, de helft van de respondenten zou graag meer controles zien.

Tabel 21: Houding tegenover het aantal alcoholcontroles

	N	%
Veel te veel	7	1,6
Te veel	7	1,6
Voldoende	197	46,2
Te weinig	168	39,4
Veel te weinig	47	11,0
Totaal	426	100

Mogelijk verschilt de mening over het aantal alcoholcontroles naargelang het geslacht en de leeftijd van de respondenten. Om dit te onderzoeken, hercoderen we het item tot drie antwoordcategorieën: 'veel te veel' en 'te veel' voegen we samen, alsook 'veel te weinig' en 'te weinig'. We kruisen 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. Onze analyses tonen geen significant verband aan tussen de houding ten aanzien van alcoholcontroles van de respondenten enerzijds en hun geslacht en leeftijd anderzijds.

Om te onderzoeken in welke mate inwoners van de politiezone Lommel 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 22 toont dat bijna 11% van de geïnterviewden weet dat het om de SLim-campagne gaat, 64% van de respondenten gaf aan het antwoord niet te kennen. De meerderheid van de respondenten die een fout antwoord gaven, vermeldde 'BOB' als antwoord. Een tiental mensen dacht dat het om de Wodca-campagne ging.

Tabel 22: Hoe heet de campagne van de provincie Limburg die het rijden onder invloed van alcohol wil bestrijden?

	N	%
Fout antwoord	110	25,6
Juist antwoord	46	10,7
Weet niet	274	63,7
Totaal	430	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 stad? Zijn er volgens u veel te veel, te veel, voldoende, te weinig of veel te weinig snelheidscontroles in uw stad?

Tabel 23: Houding tegenover het aantal snelheidscontroles

	Algemeen		Stad	
	N	%	N	%
Veel te veel	15	3,5	15	3,6
Te veel	41	9,6	40	9,5
Voldoende	271	63,2	271	64,7
Te weinig	79	18,4	76	18,1
Veel te weinig	23	5,4	17	4,1
Totaal	429	100	419	100

Ruim 63% van de geïnterviewden is globaal genomen tevreden over het aantal snelheidscontroles, bijna 24% pleit voor een toename. Wanneer we peilen naar het aantal snelheidscontroles in de eigen stad, toont 65% zich tevreden. Een goede 22% 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.

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 en leeftijd. 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 aan dat vrouwen meer tevreden zijn over het aantal snelheidscontroles dan mannen: terwijl 68% van de vrouwen globaal genomen vindt dat er voldoende snelheidscontroles worden gehouden, is 59% van de mannen tevreden over het aantal snelheidscontroles. Op het niveau van de stad bedragen deze percentages respectievelijk 71% en 58%. Telkens vinden mannen vaker dan vrouwen dat er te veel snelheidscontroles zijn.

Tabel 24: Houding tegenover het aantal snelheidscontroles naar geslacht

Snelheidscontroles algemeen						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
Man		18,6	58,6	22,8	100	215
Vrouw		7,5	67,8	24,8	100	214
Totaal	%	13,1	63,2	23,8	100	
P=.003	N	56	271	102		429
Snelheidscontroles stad						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
Man		18,5	58,3	23,2	100	211
Vrouw		7,7	71,2	21,2	100	208
Totaal	%	13,1	64,7	22,2	100	
P=.002	N	55	271	93		419

Ook de verschillende leeftijdsgroepen beoordelen het aantal snelheidscontroles niet op dezelfde manier. Het aandeel respondenten dat van oordeel is dat er voldoende snelheidscontroles zijn, ligt het hoogst bij de twee jongste leeftijdscategorieën. 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 een derde voor een stijging van het aantal snelheidscontroles. Op het niveau van de stad gaat het om 37%. Deze klachten over te weinig snelheidscontroles nemen af naarmate de respondenten jonger zijn. Geïnterviewden uit de twee jongste leeftijdscategorieën vinden vaker dan 45-plussers 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 stad.

Tabel 25: Houding tegenover het aantal snelheidscontroles naar leeftijd

Snelheidscontroles algemeen						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
15-25		17,7	67,7	14,5	100	62
26-45		18,5	65,5	16,0	100	119
46-65		10,1	61,2	28,7	100	178
66-80		7,1	60,0	32,9	100	70
Totaal	%	13,1	63,2	23,8	100	
P=.010	N	56	271	102		429
Snelheidscontroles stad						
		Te veel	Voldoende	Te weinig	Totaal	
					%	N
15-25		16,7	71,7	11,7	100	60
26-45		17,8	67,8	14,4	100	118
46-65		11,0	63,6	25,4	100	173
66-80		7,4	55,9	36,8	100	68
Totaal	%	13,1	64,7	22,2	100	
P=.003	N	55	271	93		419

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. 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 26: Leefbaarheidsproblemen

	Drugsoverlast		Hondenpoep		Zwerfvuil	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Nooit	89,4	83,9	56,8	51,9	48,9	44,3
Eén keer of enkele keren	5,5	6,2	18,7	17,3	24,6	19,1
Meerdere keren	2,4	6,5	11,4	17,5	12,6	18,2
Dikwijls	1,0	2,3	6,6	5,8	10,0	9,7
Zeer dikwijls	1,6	1,2	6,4	7,4	3,8	8,8
Totaal %	100	100	100	100	100	100
N	492	434	498	445	499	445
Chi ²	P=.015		P=.094		P=.001	

	Geurhinder		Geluidsoverlast uitgaansleven		Rondhangende jongeren	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Nooit	78,3	72,5	80,3	80,2	83,6	81,1
Eén keer of enkele keren	10,8	14,2	12,9	9,7	11,4	11,3
Meerdere keren	5,4	7,9	3,2	7,0	1,6	3,4
Dikwijls	3,4	4,3	1,4	1,8	2,0	3,2
Zeer dikwijls	2,0	1,1	2,2	1,4	1,4	1,1
Totaal %	100	100	100	100	100	100
N	498	444	498	444	499	444
Chi ²	NS		P=.041		NS	

	Verkrotting		Graffiti		Loslopende honden	Zwerfkatten
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2011
Nooit	96,6	93,2	99,0	95,2	79,1	66,7
Eén keer of enkele keren	2,0	3,2	0,8	3,4	13,0	14,4
Meerdere keren	0,2	2,3	0,2	0,7	3,8	8,6
Dikwijls	0,4	0,9	0,0	0,7	1,1	4,5
Zeer dikwijls	0,8	0,5	0,0	0,0	2,9	5,9
Totaal %	100	100	100	100	100	100
N	497	442	499	441	445	444
Chi ²	P=.023		P=.005		/	/

Net als in 2007 vormen zwerfvuil en hondenpoep de belangrijkste bronnen van overlast voor de inwoners van de politiezone Lommel. Het percentage respondenten dat zich gestoord heeft aan deze fenomenen, is toegenomen: terwijl in 2007 51% van de geënquêteerden overlast ondervonden had van zwerfvuil, bedraagt dit percentage anno 2011 56%. Hondenpoep vormt voor 48% van de geïnterviewden een bron van overlast, een stijging van 5% ten opzichte van 2007. Zowel voor zwerfvuil als voor hondenpoep is voornamelijk het aandeel respondenten dat zich er meerdere keren aan gestoord heeft, toegenomen. Ook het percentage geïnterviewden dat zich zeer dikwijls geërgerd heeft aan rondslingerend vuilnis stijgt ten opzichte van 2007.

In vergelijking met de vorige meting vormen drughandel en druggebruik voor meer respondenten een bron van overlast: terwijl in 2007 11% van de respondenten drugoverlast had ervaren, gaat het nu om 16%. Verder hebben relatief meer mensen zich gestoord aan verkrotting en graffiti. We merken wel op dat het aandeel respondenten dat zich geërgerd heeft aan deze fenomenen beperkt blijft tot respectievelijk 7% en 5%. Net als in 2007 heeft een vijfde van de geïnterviewden geluidsoverlast ervaren van het uitgaansleven, het aandeel in de categorie 'meerdere keren' stijgt echter van 3% naar 7%. Het percentage dat 'één keer of enkele keren' geluidsoverlast heeft ervaren van het uitgaansleven daalt daarentegen. De perceptie van de overlast van geurhinder en rondhangende jongeren verschilt niet significant van de meting uit 2007.

Wanneer we inzoomen op de overlastitems die deze editie werden toegevoegd aan de vragenlijst, stellen we vast dat 21% van de respondenten zich het afgelopen jaar gestoord heeft aan loslopende honden. Het percentage dat zich er dikwijls tot zeer dikwijls aan gestoord heeft, blijft beperkt tot 4%. Een derde van de respondenten heeft zich het afgelopen jaar gestoord aan zwerfkatten, ruim een op tien respondenten ergerde zich er dikwijls tot zeer dikwijls aan.

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 en leeftijd. Respondenten die geen antwoord gaven, beschouwen we als 'missing'.

In de politiezone Lommel 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 27 blijkt dat mannen het voorbije jaar meer geurhinder hebben ondervonden dan vrouwen. Klachten over geluidsoverlast van het uitgaansleven klinken daarentegen luider bij vrouwen.

Tabel 27: Overlastervaringen naar geslacht

Geurhinder					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
Man		68,0	32,0	100	222
Vrouw		77,0	23,0	100	222
Totaal	%	72,5	27,5	100	
P=.033	N	322	122		444
Geluidsoverlast uitgaansleven					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
Man		84,2	15,8	100	222
Vrouw		76,1	23,9	100	222
Totaal	%	80,2	19,8	100	
P=.032	N	356	88		444

Tabel 28 toont dat 15 tot 25-jarigen zich vaker dan oudere respondenten storen aan loslopende honden. Respondenten tussen 46 en 65 jaar ergeren zich hier het minst aan. Op het eerste gezicht lijkt ook zwerfvuil een grotere bron van overlast te zijn voor geïnterviewden uit de jongste leeftijdsgroep dan voor oudere respondenten. Op basis van de chi²-test kunnen we echter niet van een significant verschil spreken. Ook de perceptie van andere leefbaarheidsproblemen hangt niet samen met de leeftijd van de bevrageden.

Tabel 28: Overlastervaringen naar leeftijd

Loslopende honden					
		Niet aan gestoord	Wel aan gestoord	Totaal	
				%	N
15-25		70,1	29,9	100	67
26-45		75,6	24,4	100	119
46-65		84,2	15,8	100	183
66-80		80,3	19,7	100	76
Totaal	%	79,1	20,9	100	
P=.072	N	352	93		445

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 29 vergelijken we de resultaten met de meting van 2007.

Tabel 29: Vier specifieke leefbaarheidsproblemen

	Burenruzies		Familieruzies	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Nooit	89,8	86,1	95,5	96,2
Eén keer of enkele keren	6,9	10,8	3,5	1,8
Meerdere keren	2,4	2,2	0,8	0,9
Dikwijls	0,6	0,2	0,2	1,1
Zeer dikwijls	0,2	0,7	0,0	0,0
Totaal	%	100	100	100
	N	490	491	443
Chi ²	NS		NS	

	Vechtpartijen		Beschadigingen	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Nooit	95,8	97,1	87,3	86,7
Eén keer of enkele keren	2,8	2,3	10,3	10,8
Meerdere keren	1,2	0,5	1,4	2,0
Dikwijls	0,0	0,2	0,8	0,2
Zeer dikwijls	0,2	0,0	0,2	0,2
Totaal	%	100	100	100
	N	495	496	444
Chi ²	NS		NS	

Net als bij de vorige editie van de Veiligheidsscan, rapporteren de inwoners van de politiezone Lommel nauwelijks uit de hand gelopen familieruzies en vechtpartijen in hun buurt. Een goede 13% van de geïnterviewden zegt het afgelopen jaar opzettelijke beschadigingen van voorwerpen of gebouwen opgemerkt te hebben in de eigen buurt en 14% rapporteert burenruzies. Deze cijfers verschillen niet significant van de resultaten uit 2007.

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 2011 een film en een brochure met veiligheids- en preventietips om de onveiligheidsgevoelens van oudere inwoners in te dijen (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, Smits & Kuppens, 2003 voor een uitgebreider overzicht). Toch is er ook nood aan een zekere relativisering. 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 Lommel zich voelen in hun stad 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 stad

6.2.1 Globaal beeld

Is er een evolutie in het onveiligheidsgevoel van inwoners van de politiezone Lommel? Om die vraag te beantwoorden, namen we net als in de voorgaande edities van de Veiligheidsscan de volgende vraag op:

- Als u heel de 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 stad wandelt?
- Hoe voelt u zich als u in het donker alleen door uw 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 vergelijking met de vorige meting zijn de gevoelens van onveiligheid afgenomen bij de respondenten uit de politiezone Lommel. Terwijl in 2007 77% zich veilig of heel veilig voelde in de eigen stad, bedraagt dit percentage anno 2011 82%. Verder voelt 4% van de geënquêteerden zich onveilig of heel onveilig. In 2007 gaf 8% aan zich (heel) onveilig te voelen in de eigen stad.

Tabel 30: (On-)veilig gevoel in de stad, algemene vraag (%)

		Veiligheidsscan 2007	Veiligheidsscan 2011
Heel veilig		5,3	8,9
Veilig		71,8	72,9
Noch veilig noch onveilig		15,2	14,1
Onveilig		7,6	3,9
Heel onveilig		0,2	0,2
Totaal	%	100	100
P=.042	N	475	439

De antwoordverdeling in tabel 31 leert ons dat inwoners van de politiezone Lommel zich in het donker minder veilig voelen in hun stad dan overdag: terwijl 1% van de geïnterviewden er zich overdag (heel) onveilig voelt, geeft 15% aan zich er (heel) onveilig te voelen in het donker. Verder voelt 93% zich (heel) veilig in de stad overdag. In het donker bedraagt dit 57%.

Tabel 31: (On-)veilig gevoel in de stad, overdag en in het donker (%)

		Overdag	In het donker
Heel veilig		13,8	6,0
Veilig		79,1	51,4
Noch veilig noch onveilig		5,7	27,7
Onveilig		1,1	13,5
Heel onveilig		0,2	1,4
Totaal	%	100	100
	N	441	430

6.2.2 Wie voelt zich onveilig in de stad?

Globaal genomen voelen slechts weinig inwoners van de politiezone Lommel zich onveilig in hun eigen 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 Lommel.

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

Tabel 32: (On-)veilig gevoel in de stad, naar geslacht

Algemeen				
		'Veilig'	Onveilig	Totaal
				% N
Man		97,7	2,3	100 221
Vrouw		94,0	6,0	100 218
Totaal	%	95,9	4,1	100
P = .051	N	421	18	439
In het donker				
		'Veilig'	Onveilig	Totaal
				% N
Man		90,4	9,6	100 219
Vrouw		79,6	20,4	100 211
Totaal	%	85,1	14,9	100
P = .002	N	366	64	430

Bovenstaande tabel maakt duidelijk dat vrouwen zich globaal genomen minder veilig voelen in hun stad dan mannen: terwijl 2% van de mannen zich onveilig voelt in zijn stad, voelt 6% van de vrouwelijke respondenten zich in deze situatie onveilig. Ook in het donker voelen vrouwen zich minder veilig dan mannen: terwijl een op vijf vrouwen zich na zonsondergang onveilig voelt in de eigen stad, gaat het bij de mannelijke respondenten om 10%. Overdag voelen mannen en vrouwen zich even veilig in de stad.

Tabel 33: Onveilig gevoel in de stad, naar leeftijd

Algemeen				
		'Veilig'	Onveilig	Totaal
				% N
15-25		98,5	1,5	100 66
26-45		97,5	2,5	100 119
46-65		96,7	3,3	100 180
66-80		89,2	10,8	100 74
Totaal	%	95,9	4,1	100
P = .014	N	421	18	439
In het donker				
		'Veilig'	Onveilig	Totaal
				% N
15-25		89,6	10,4	100 67
26-45		86,3	13,7	100 117
46-65		87,6	12,4	100 178
66-80		72,1	27,9	100 68
Totaal	%	85,1	14,9	100
P = .011	N	366	64	430

Uit de analyses blijkt dat 65-plussers zich minder veilig voelen in hun stad dan respondenten uit de jongere leeftijdscategorieën. Dit geldt zowel voor het globale onveiligheidsgevoel in de stad als voor het onveilig gevoel in het donker.

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' en 'heel onveilig'.

Tabel 34: (On-)veiligheidsgevoel in de buurt, algemene vraag (%)

		Veiligheidsscan 2007	Veiligheidsscan 2011
Heel veilig		13,7	23,9
Veilig		74,7	66,4
Noch veilig noch onveilig		7,6	6,5
Onveilig		3,6	2,7
Heel onveilig		0,4	0,5
Totaal	%	100	100
P=.003	N	475	443

Een goede 90% van de respondenten voelt zich veilig of heel veilig in de eigen woonbuurt. In vergelijking met 2007 zeggen minder mensen dat ze zich 'veilig' voelen en meer mensen dat ze zich 'heel veilig' voelen. Hiermee liggen deze cijfers opnieuw in de lijn met de resultaten van de eerste editie van de Veiligheidsscan (Van Craen & Ackaert, 2004). Als we polsen naar de beleving overdag, dan zijn de resultaten nog iets beter dan de algemene cijfers: 96% voelt zich overdag (heel) veilig in de onmiddellijke woonomgeving. Slechts 2% geeft aan zich dan (heel) onveilig te voelen. In het donker voelt 69% zich (heel) veilig, 14% voelt zich (heel) onveilig na zonsondergang.

Tabel 35: (On-)veiligheidsgevoel in de stad, overdag en in het donker (%)

		Overdag	In het donker
Heel veilig		29,6	14,4
Veilig		66,8	54,5
Noch veilig noch onveilig		1,8	17,6
Onveilig		1,4	11,7
Heel onveilig		0,5	1,8
Totaal	%	100	100
	N	443	437

6.3.2 Wie voelt zich onveilig in de buurt?

Net als bij de analyses op het stedelijk niveau gaan we ook voor de buurt na of het onveiligheidsgevoel er verschilt naargelang het geslacht en de leeftijd 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 stad stellen we vast dat vrouwen zich minder veilig voelen in hun woonbuurt dan mannen. Respectievelijk 5% en 1% voelt zich globaal genomen onveilig. Ook overdag en in het donker voelen vrouwen zich minder veilig in hun onmiddellijke woonomgeving dan mannen. We merken wel op dat slechts weinig respondenten zich onveilig voelen in de eigen woonbuurt. Het is dan ook belangrijk dat men zich niet vastpint op de exacte percentages, maar in de eerste plaats aandacht besteedt aan de orde van grootte ervan.

Tabel 36: (On-)veilig gevoel in de buurt, naar geslacht (Deel 1)

Algemeen				
		'Veilig'	Onveilig	Totaal
				% N
Man		98,6	1,4	100 222
Vrouw		95,0	5,0	100 221
Totaal	%	96,8	3,2	100
P = .029	N	429	14	443
Overdag				
		'Veilig'	Onveilig	Totaal
				% N
Man		100,0	0,0	100 222
Vrouw		96,4	3,6	100 221
Totaal	%	98,2	1,8	100
P = .004	N	435	8	443

Tabel 37: (On-)veilig gevoel in de buurt, naar geslacht (Deel 2)

In het donker					
		'Veilig'	Onveilig	Totaal	
				%	N
Man		94,1	5,9	100	220
Vrouw		78,8	21,2	100	217
Totaal	%	86,5	13,5	100	
P =.000	N	378	59		437

Tabel 38 toont ons dat 65-plussers zich in het donker significant minder veilig voelen in hun woonbuurt dan jongere respondenten: terwijl 28% van de respondenten uit de oudste leeftijdsgroep zich in het donker onveilig voelt in de eigen woonbuurt, bedraagt dit percentage bij de andere leeftijdsgroepen 10% à 11%. De variabelen 'onveiligheidsgevoel in de buurt' en 'onveiligheidsgevoel in de buurt overdag' hangen niet samen met de leeftijd van de geënquêteerden.

Tabel 38: Onveilig gevoel in de buurt in het donker, naar leeftijd

		'Veilig'	Onveilig	Totaal	
				%	N
15-25		89,6	10,4	100	67
26-45		88,9	11,1	100	117
46-65		89,5	10,5	100	181
66-80		72,2	27,8	100	72
Totaal	%	86,5	13,5	100	
P =.002	N	378	59		437

6.4 Mijddedrag

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 en leeftijd.

Een goede 24% van de geïnterviewden uit de politiezone Lommel zegt één of meerdere plaatsen in de stad te mijden omdat hij of zij zich er niet veilig voelt. Hoewel dit percentage op het eerste gezicht lager ligt dan in 2007, is het verschil niet significant op het .1-niveau. De meeste mensen die antwoorden dat er plaatsen in hun stad zijn waar ze liever niet komen, geven één specifieke locatie op. Van de respondenten die aangeven plaatsen te mijden, geeft precies 23% twee plaatsen op, geen enkele respondent haalt meer dan twee plaatsen aan.

Tabel 39: Mijddedrag

		Veiligheidsscan 2007	Veiligheidsscan 2011
Plaatsen gemeden		27,8	24,2
Geen plaatsen gemeden		72,2	75,8
Totaal	%	100	100
Chi ² : NS	N	482	414

Onderstaande tabel geeft 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 in de eerste plaats de omgeving van het Adelbergpark mijden. De voornaamste reden die zij hiervoor aanhalen is de aanwezigheid van jongeren. Een andere plaats waar de geïnterviewden liever niet komen is de Westwijk. Vooral de aanwezigheid van vreemdelingen wordt hiervoor als reden naar voren geschoven.

Tabel 40: Plaatsen die gemeden worden + reden

Plaatsen die gemeden worden (Aantal vermeldingen)	Reden (Aantal vermeldingen)
Astridpark / Bioscoop / Cultureel Centrum / Adelbergpark (49)	Rondhangende jongeren (28) Drugs (4) Onveilig (2) Aanwezigheid vreemdelingen (3) Weinig verlichting (1) Vandalisme (1) Lastig gevallen (1) Ongure buurt (1) Ongewenste mensen (1) Bendevorming (1) Aanwezigheid ongure individuen (1) Geen reden opgegeven (5)
Kerkstraat (3)	Kasseien (1) Onveilig gevoel 's avonds (1) Geen fietspaden (1)
Tunnel Vreyshorring (4)	Geruchten (1) Eng 's avonds (1) Rondhangende jongeren + afval (1) Onveilig gevoel (1)
Bankautomaten (2)	Afpersing (1) Gevaarlijk (1)
Bos nabij Kempensestraat (1)	Rondhangende jongeren (1)
Parking achter Tuincafé (1)	Geen reden opgegeven (1)

Tabel 41: Plaatsen die gemeden worden + reden (Deel 2)

Sahara (4)	Onveilig gevoel (1) Ongure personen (1) Verlaten (1) Drugs + vreemde verhalen (1)
Westwijk (26)	Aanwezigheid vreemdelingen (11) Geruchten (1) Kansarme gezinnen (1) Onveilig gevoel (4) Veel volk op straat (1) Bendevorming (2) Geen reden opgegeven (6)
Balendijk (4)	Aanwezigheid vreemdelingen (2) Sfeer (1) Geen reden opgegeven (1)
Omgeving Provil (1)	Aanwezigheid jongeren (1)
Steegje Mudakkers (1)	Jongeren 's avonds (1)
Donkere plaatsen (2)	Geen reden opgegeven (1) Te weinig verlichting (1)
Achterzijde kerk (2)	Te donker (1) Ongure buurt (1)
Buiten de drukte (1)	Geen reden opgegeven (1)
Heide (1)	Ex woont daar (1)
Toeristische weg (1)	Vreemde verhalen + rare voorstellen (1)
Gestelsedijk (1)	Bossen dichtbij fietspad (1)
Stationsomgeving (1)	Onveilig gevoel (1)
Sportvelden (1)	Rondhangende jongeren (1)
Bos aan Kattenbos (2)	Drugs (1) Rondhangende jongeren (1)
Omgeving Hertog Janplein (1)	Te donker (1)
Bos (1)	Mensen hangen er rond en slapen er (1)
Parking Frans van Hamstraat (1)	Drugs (1)
Drukke wegen (1)	Gevaarlijk voor kinderen (1)
Gevaarlijke kruispunten (1)	Gevaarlijk voor kinderen (1)
(Kruispunten) Stadslaan (2)	Heel druk en gevaarlijk (1) Onveilig (1)
Burgemeesterspark (1)	Ongewenste mensen (1)
Omgeving Vossemeren (1)	Donker + weinig volk (1)
Centrum (2)	Te druk in het weekend (1) Geruchten (1)
Gewestwegen (1)	Geen reden opgegeven (1)
Stationsstraat (2)	Drukke weg (1) Onveilig verkeer (1)
Kruispunt Kerkhovensesteenweg - Pijnvenstraat (1)	's Ochtends jongeren op het fietspad (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 en leeftijd.

Uit tabel 42 leiden we af dat het percentage vrouwelijke respondenten dat één of meerdere plaatsen in de stad mijdt significant hoger ligt dan het percentage mannen dat dit doet (33% tegenover 16%). Op het eerste gezicht lijken respondenten uit de twee jongste leeftijdsgroepen vaker plaatsen te mijden dan 45-plussers. Na controle blijken deze resultaten echter niet significant.

Tabel 42: Mijddgedrag, naar geslacht

Mijdt plaatsen					
		Ja	Nee	Totaal	
				%	N
Man		15,7	84,3	100	210
Vrouw		32,8	67,2	100	204
Totaal	%	24,2	75,8	100	
P=.000	N	100	314		414

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.

Maar het is niet altijd evident om kwaliteit in al haar facetten te monitoren en bij te sturen. Klanttevredenheid bijvoorbeeld is moeilijk zelf in te schatten. Men kan natuurlijk lessen trekken uit klachten die binnenkomen bij de lokale politie zelf 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 namen we in de Veiligheidsscan een aantal vragen op over de werking van de politie en het vertrouwen in de politie. We focusten zowel op het algemene beeld van de politie als op de perceptie van de lokale politie.

Een aantal vragen in dit luik zijn nieuw. Zij werden niet gesteld in de twee vorige edities van de Veiligheidsscan (2004 en 2007). Voor deze items is dus nog geen vergelijking in de tijd mogelijk.

7.2 Beoordeling van de politie

7.2.1 Beoordeling van de politie in het algemeen

In zijn *procedural fairness model* stelt Tyler (2001, 2005) dat vertrouwen in de politie bepaald wordt door: (1) het beeld dat burgers hebben van de manier waarop de politie de burgers behandelt en (2) hun perceptie van de manier waarop de politie beslissingen neemt. Om beide aspecten van het politiewerk te belichten, namen we in de vragenlijst acht stellingen op waarmee de respondenten zich 'helemaal eens', 'eens', 'noch eens, noch oneens', 'oneens', of 'helemaal oneens' konden verklaren:

- De politie is voor iedereen even streng
- De politie gebruikt te veel geweld
- De politie discrimineert
- Als je iemand kent bij de politie moet je je boetes niet betalen
- De politie houdt zich bezig met de problemen die ik belangrijk vind
- De politie houdt te weinig rekening met de mening van de burgers
- Mensen kunnen bij de politie terecht met suggesties over de aanpak van problemen

- De burger heeft te weinig inspraak in de werking van de politie

We benadrukken –met het oog op een correcte interpretatie– dat deze vragen handelden over ‘de politie’ in het algemeen en niet expliciet focusten op de politie van de politiezone Lommel. Dat gebeurde wel in een andere reeks vragen (cf. infra).

Aan de hand van de eerste vier stellingen onderzoeken we welk beeld de respondenten hebben van de manier waarop de politie burgers behandelt. De resultaten in tabel 43 tonen aan dat 44% het (helemaal) oneens is met de stelling dat de politie voor iedereen even streng is. Ongeveer 20% is van mening dat de politie discrimineert. Deze hoge cijfers dienen wel in perspectief te worden geplaatst. Respectievelijk 11% en 19% van de respondenten gaf aan deze vragen niet te kunnen beoordelen. Die respondenten zijn niet opgenomen in de tabel.

Het percentage respondenten dat vindt dat de politie te veel geweld gebruikt, ligt laag (4%). Ook de groep die van mening is dat mensen die iemand kennen bij de politie hun boetes niet moeten betalen, is eerder beperkt (9%). Respectievelijk 19% en 16% sprak zich niet over deze vragen uit.

Tabel 43: Beoordeling van de behandeling van burgers door de politie (%)

		Politie voor iedereen even streng	Politie gebruikt te veel geweld
Helemaal eens		1,8	0,3
Eens		36,2	3,9
Noch eens noch oneens		17,6	19,7
Oneens		38,4	69,7
Helemaal oneens		6,0	6,4
Totaal	%	100	100
	N	398	360

		Politie discrimineert	Als je iemand kent bij de politie: boetes niet betalen
Helemaal eens		2,8	0,8
Eens		17,1	8,3
Noch eens noch oneens		23,2	9,6
Oneens		53,3	61,3
Helemaal oneens		3,6	20,0
Totaal	%	100	100
	N	362	375

Tabel 44 geeft een overzicht van de antwoorden op de stellingen die peilen naar de mening over de responsiviteit van de politie. Een goede 41% van de respondenten vindt dat de burger te weinig inspraak heeft in de werking van de politie. Ongeveer 33% van de respondenten is het oneens met de stelling dat de politie zich bezighoudt met de problemen die zij belangrijk vinden. Bijna 27% zegt dat de politie te weinig rekening houdt met de mening van burgers. Een kleine 24% vindt dat men met suggesties onvoldoende terecht kan bij de politie. Bij deze vragen schommelde de non-respons tussen 18% en 21%.

Tabel 44: Beoordeling van de responsiviteit van de politie (%)

	Politie houdt zich bezig met problemen die ik belangrijk vind	Politie houdt te weinig rekening met mening burgers
Helemaal eens	0,3	3,0
Eens	35,5	23,7
Noch eens noch oneens	31,5	29,4
Oneens	27,6	41,1
Helemaal oneens	5,1	2,7
Totaal	100	100
	N	367

	Mensen kunnen bij politie terecht met suggesties	Burger heeft te weinig inspraak in werking politie
Helemaal eens	1,1	3,7
Eens	54,7	37,6
Noch eens noch oneens	20,7	28,2
Oneens	20,1	27,1
Helemaal oneens	3,4	3,4
Totaal	100	100
	N	351

7.2.2 Beoordeling van de lokale politie

Naast een algemene beoordeling van de politie, maakten de respondenten ook een concrete evaluatie van de politie in hun stad en buurt. Ze spraken zich uit over 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 stad?

Aanspreekbaarheid:

- Wat vindt u van de mogelijkheden om de politie in uw 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 45: Beoordeling van de lokale politie (%)

Aanwezigheid			Optreden		
	Veiligheids- scan 2007	Veiligheids- scan 2011		Veiligheids- scan 2007	Veiligheids- scan 2011
Te veel	0,8	1,2	Te streng optreedt	4,5	3,9
Voldoende	72,9	75,3	Gepast optreedt	80,6	82,0
Te weinig	26,3	23,5	Te veel door de vingers ziet	14,9	14,1
Totaal	%	100	Totaal	%	100
	N	483		N	397
Chi ²	NS		Chi ²	NS	
Aanspreekbaarheid			Informatie		
	Veiligheids- scan 2007	Veiligheids- scan 2011		Veiligheids- scan 2007	Veiligheids- scan 2011
Gemakkelijk aanspreekbaar	36,6	36,3	Te veel	0,4	0,3
Gewoon aanspreekbaar	50,7	51,2	Voldoende	71,2	65,0
Moeilijk aanspreekbaar	12,7	12,5	Te weinig	28,4	34,8
Totaal	%	100	Totaal	%	100
	N	434		N	469
Chi ²	NS		Chi ²	NS	
Contactmogelijkheden			Openingsuren politiekantoor		
	Veiligheids- scan 2007	Veiligheids- scan 2011		Veiligheidsscan 2011	
Tevreden	86,3	78,6	Tevreden	79,7	
Noch...noch	10,1	13,1	Noch...noch	14,2	
Ontevreden	3,6	8,3	Ontevreden	6,1	
Totaal	%	100	Totaal	% 100	
	N	475		N 330	
Chi ²	P = .003		Chi ²	/	

Het beeld dat de inwoners van de lokale politie hebben, is in vergelijking met 2007 nauwelijks veranderd. De tevredenheid over de aanspreekbaarheid en het optreden is nog steeds zeer groot. De tevredenheid over de contactmogelijkheden is lichtjes afgenomen, maar blijft toch nog groot. Over de informatieverstrekking en de aanwezigheid in het straatbeeld worden opnieuw de meeste negatieve opmerkingen gemaakt.

De nieuwe vraag over de openingsuren levert een positief resultaat op. Bijna 80% is tevreden en slechts 6% is expliciet ontevreden. We merken wel op dat het niet voor iedereen evident is om de werking van de lokale politie te beoordelen. Vooral de vragen over de openingsuren, de strengheid van het optreden en de aanspreekbaarheid leverden een hoge non-respons op (respectievelijk 26%, 20% en 14%; cijfers voor 2011).

7.2.3 Beoordeling van contact met de lokale politie

Hoe tevreden zijn de inwoners van de politiezone Lommel over de contacten met de politie van hun stad? Om die vraag te beantwoorden, stelden we de respondenten die de afgelopen 12 maanden contact hebben gehad met de politie van hun 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 47 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 Lommel (zie tabel 46).

Tabel 46: Aantal contacten met politie van de stad

		Veiligheidsscan 2007	Veiligheidsscan 2011
Nooit		62,6	61,1
1 à 2 keer		29,3	30,3
3 tot 5 keer		5,7	6,3
> 5 keer		1,0	1,3
> 10 keer		1,4	0,9
Totaal	%	100	100
Chi ² : NS	N	495	445

Een goede 61% van de respondenten zegt het voorbije jaar geen contact te hebben gehad met de politie van Lommel. Ongeveer 39% van de geïnterviewden heeft wel op een of andere manier contact gehad met de lokale politie. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met die van 2007.

We benadrukken nogmaals dat de onderwerpen in tabel 47 alleen voorgelegd werden aan respondenten die aangaven het voorbije jaar contact gehad te hebben met de politie van hun stad. De resultaten wijzen uit dat er, net zoals in 2007, globaal genomen een grote tevredenheid is over de contacten met de politie. De tevredenheid over de vriendelijkheid is wel iets afgenomen.

Tabel 47: Beoordeling van contact met de politie

	Kennis van zaken		Vriendelijkheid	
	Veiligheidsscan 2007	Veiligheidsscan 2011	Veiligheidsscan 2007	Veiligheidsscan 2011
Zeer tevreden	18,7	12,4	27,3	13,9
Tevreden	60,4	65,3	59,0	67,6
Noch ... noch	9,9	10,6	6,6	6,4
Ontevreden	8,2	8,8	4,4	9,2
Zeer ontevreden	2,7	2,9	2,7	2,9
Totaal	%	100	100	100
	N	182	183	173
Chi ²	NS		P = .018	

	Snelheid		Informatie	
	Veiligheidsscan 2007	Veiligheidsscan 2011	Veiligheidsscan 2007	Veiligheidsscan 2011
Zeer tevreden	18,9	15,8	18,4	14,9
Tevreden	56,0	58,2	57,5	60,7
Noch ... noch	13,7	10,3	10,6	13,7
Ontevreden	8,0	11,5	8,9	7,7
Zeer ontevreden	3,4	4,2	4,5	3,0
Totaal	%	100	100	100
	N	175	179	168
Chi ²	NS		NS	

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 weer 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 stadsbestuur en het provinciebestuur. In tabel 48 worden de antwoordverdelingen vergeleken met 2007. De non-respons laten we in de tabel buiten beschouwing. Volledigheidshalve wijzen we er wel op dat heel wat mensen geen uitspraak (kunnen) doen over het provinciebestuur (29%; cijfer voor 2011) en over justitie (18%; cijfer voor 2011). Dit zijn instellingen

waarmee mensen minder rechtstreeks in contact komen of die minder zichtbaar zijn en waarover respondenten dus moeilijker een oordeel kunnen vellen.⁶

Tabel 48: Vertrouwen in maatschappelijke instellingen en diensten

	Politie		Justitie	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Heel veel	6,0	4,0	3,4	0,6
Veel	53,6	52,4	24,9	22,3
Noch veel noch weinig	33,5	32,6	40,8	37,5
Weinig	6,0	8,1	22,0	25,1
Heel weinig	1,0	2,9	8,8	14,6
Totaal	%	100	100	100
	N	487	409	363
Chi ²	NS		P = .004	

	Stadsbestuur		Provinciebestuur	
	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011	Veiligheids scan 2007	Veiligheids scan 2011
Heel veel	5,1	4,4	3,2%	2,5
Veel	42,3	45,6	33,1	32,4
Noch veel noch weinig	40,0	35,4	51,6	49,7
Weinig	9,6	11,2	9,8	11,3
Heel weinig	3,0	3,4	2,4	4,1
Totaal	%	100	100	100
	N	470	378	318
Chi ²	NS		NS	

Van de vier bestudeerde instellingen kan de politie nog steeds op het meeste vertrouwen rekenen. Het vertrouwen in de politie is op hetzelfde peil gebleven als in 2007. Justitie daarentegen, laat een negatieve trend optekenen. De vertrouwenswinst die justitie boekte in de periode 2004-2007 (zie: Van Craen, van der Haar & Ackaert, 2008) is in de periode 2007-2011 grotendeels terug afgebrokkeld.

7.3.2 Vertrouwen in de verschillende geledingen van de politie

Om na te gaan of burgers evenveel vertrouwen stellen in de verschillende geledingen van de politie, vroegen we de respondenten hoeveel vertrouwen ze hebben in de lokale politie in hun stad, de federale politie en de wijkagenten in hun stad. De aangeboden antwoordmogelijkheden waren: 'heel veel', 'veel', 'noch veel noch weinig', 'weinig' of 'heel weinig'. We merken op dat een aanzienlijk percentage van de respondenten geen mening gaf/kon geven over de federale politie en de wijkagenten (respectievelijk 23% en 16%). 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 5%.

⁶ De percentages 'weet niet/geen antwoord' voor de politie en het stadsbestuur bedragen respectievelijk 6% en 7%.

Tabel 49: Vertrouwen in de verschillende geledingen van de politie (%)

		Lokale politie	Federale politie	Wijkagenten
Heel veel		2,6	2,0	13,6
Veel		56,8	41,8	56,4
Noch veel noch weinig		29,5	42,7	20,1
Weinig		7,3	9,6	7,2
Heel weinig		3,8	3,8	2,7
Totaal	%	100	100	100
	N	424	342	374

Bovenstaande tabel suggereert dat de wijkagenten meer vertrouwen genieten dan de lokale politie als geheel en dat de lokale politie meer vertrouwen geniet dan de federale politie. Maar we moeten voorzichtig zijn omwille van de grote verschillen in non-respons. Verder kan men zich afvragen of het hoge percentage in de middencategorie van de federale politie niet te wijten is aan een beperktere bekendheid. De groep die weinig of heel weinig vertrouwen heeft in de verschillende geledingen van de politie verschilt nauwelijks in omvang.

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 stad dan eerst aanpakken?
- Is er nog een probleem in de 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'.

8.2 Prioriteiten

Tabel 50 geeft een overzicht van de prioriteiten van de bevolking.⁷ Net als in 2007 is de verkeersproblematiek de belangrijkste prioriteit voor de inwoners van Lommel: bijna 31% van de respondenten beantwoordt minstens een van de twee prioriteitenvragen met een verkeerskwestie. De geïnterviewden willen vooral dat het snelheidsprobleem wordt aangepakt (8,3%) en dat er meer aandacht gaat naar de veiligheid van zwakke weggebruikers (4,5%). Verder vraagt precies 9% van de geënquêteerden meer blauw op straat en schuift 7% de aanpak van rondhangende jongeren als aandachtspunt naar voren. Daarnaast is er een zekere vraag om het drugsprobleem terug te dringen (4,7%) en vandalisme aan te pakken (4,5%).

⁷ In bijlage bij dit rapport vindt u de reacties van de respondenten die na de eigenlijke enquête nog opmerkingen of suggesties gaven. Deze opmerkingen en suggesties hebben zowel betrekking op de situatie in hun wijk of stad als op de enquête zelf. Enige voorzichtigheid bij de interpretatie ervan is geboden want sommige respondenten herhaalden opnieuw hun antwoord dat ze op de prioriteitenvragen gaven, terwijl veel anderen geen enkele opmerking of suggestie 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 toch opgenomen omdat er zinvolle opmerkingen en suggesties kunnen tussenzitten. Het kwantificeerbare aspect is hier echter minder relevant.

Tabel 50: Prioriteiten van de bevolking (N=445)

	%
Verkeer	30,8⁸
- (Overdreven) snelheid, (meer) snelheidscontroles	8,3
- Veiligheid zwakke weggebruikers	4,5
- Meer verkeerscontroles (alcohol, fietslichten, GSM achter stuur)	3,1
- (Verkeers)veiligheid aan scholen / schoolgaande jongeren	2,0
- Gevaarlijke kruispunten	2,0
- Parkeerproblemen (overtredingen + te weinig parkeerplaatsen)	1,8
- Verkeer(sveiligheid) algemeen, andere verkeersproblemen	13,7
Meer patrouilleren, meer blauw op straat (overdag + 's nachts)	7,2 + 1,8
Rondhangende jongeren	7,0
Drugs	4,7
Vandalisme	4,5
Dienstverlening en werking politie	3,6
Criminaliteit	2,7
Inbraak	2,7
Netheid	2,5
Geluidsoverlast, (nacht-)lawaai	2,5
Diefstal	2,0
Andere problemen	6,3
Geen eerste probleem	14,2
'Weet niet' bij eerste probleem	15,3
'Geen antwoord' bij eerste probleem	9,7
Geen tweede probleem	78,0

⁸ Dit percentage ligt iets lager dan de som van de verkeersitems, omdat sommige respondenten twee verkeersproblemen naar voren schoven.

Besluit

Dit rapport bevat de gedetailleerde resultaten van de Veiligheidsscan 2011. Bij deze derde editie werd een face-to-face enquête afgenomen bij 445 inwoners van de politiezone Lommel. In dit besluit staan we stil bij de belangrijkste bevindingen en gaan we dieper in op veranderingen ten opzichte van de situatie in 2007. 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 Lommel in hun eigen stad en buurt slachtoffer geworden zijn van misdrijven en incidenten, verschilt nauwelijks van de bevindingen uit 2007. Ruim 37% van de respondenten werd tijdens de 12 maanden voor de enquête in de eigen 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 bijna een respondent op vijf. In vergelijking met 2007 maken significant meer mensen melding van discriminatie op het niveau van de stad.

Met betrekking tot inbraakpreventie stellen we vast dat een op tien geënquêteerden plannen heeft om de eigen woning in de nabije toekomst bijkomend te laten beveiligen tegen inbraak, 18% gaat dit misschien doen. De respondenten die het afgelopen jaar informatie rond inbraakbeveiliging hebben gelezen of gehoord, hebben deze informatie voornamelijk verkregen via het gemeentelijk informatieblad, kranten en televisie. Bijna 17% heeft de afgelopen vijf jaar gebruik gemaakt van de dienst woningtoezicht, 7% heeft technopreventief advies aangevraagd.

De perceptie van verkeersproblemen is nagenoeg hetzelfde gebleven als bij de vorige editie van de Veiligheidsscan. Opnieuw beschouwen de inwoners van de politiezone overdreven snelheid als het belangrijkste verkeersprobleem: bijna 82% van de geënquêteerden heeft het afgelopen jaar minstens een keer het gevoel gehad dat er te snel gereden werd in zijn onmiddellijke woonomgeving. Precies 36% zegt dat dit dikwijls tot zeer dikwijls gebeurde. In vergelijking met de meting uit 2007 is het aandeel respondenten dat 'meerdere keren' het gevoel heeft gehad dat er te snel gereden werd in de buurt licht toegenomen. Ook het aantal bevroagden dat (brom)fietsers zonder licht heeft opgemerkt in de eigen woonbuurt is significant gestegen ten opzichte van de vorige meting.

Wat de verkeersvoorzieningen betreft, stellen we vast dat minder mensen tevreden zijn over de straatverlichting in de onmiddellijke woonomgeving: het aandeel respondenten dat vindt dat de straten in de eigen woonbuurt voldoende verlicht zijn, daalt van 91% naar 86%. Ook over het aantal zebrapaden zijn de bevroagden minder tevreden. De beoordeling van het aantal voetpaden evolueert daarentegen in gunstige zin. Globaal genomen hebben respondenten tussen 26 en 45 jaar meer opmerkingen over het aantal verkeersvoorzieningen in hun buurt dan bevroagden uit de andere leeftijdsgroepen.

Net als in 2007 vormen zwerfvuil en hondenpoep de belangrijkste overlastproblemen voor de inwoners van de politiezone Lommel. Het percentage respondenten dat zich gestoord heeft aan deze fenomenen is toegenomen in vergelijking met de vorige meting. Ook drughandel en druggebruik, verkrotting en graffiti vormen anno 2011 voor meer respondenten een bron van overlast dan in 2007. Verder heeft 21% van de geïnterviewden zich gestoord aan loslopende honden in het jaar voor de bevraging en heeft een derde van de respondenten overlast ervaren van zwerfkatten.

De cijfers in verband met onveiligheidsgevoelens zijn geruststellend voor de politiezone Lommel. Slechts 4% van de bevroagde inwoners voelt zich in de eigen stad onveilig of heel onveilig, bijna 82% geeft aan zich veilig of heel veilig te voelen in Lommel. In vergelijking met de meting uit 2007 zijn de onveiligheidsgevoelens in de stad significant afgenomen. Ook op het niveau van de buurt stellen we een gunstige evolutie vast: terwijl in 2007 14% van de respondenten zich heel veilig voelde in de onmiddellijke woonomgeving, is dit nu voor 24% van de bevroagden het geval. Bijna een vierde van de bevroagden zegt één of meerdere plaatsen in de stad te mijden uit veiligheidsoverwegingen. Vooral de omgeving van het Adelbergpark wordt door verschillende respondenten aangehaald als te mijden plaats. De voornaamste reden hiervoor is de aanwezigheid van jongeren. Ook de Westwijk is een plaats waar geïnterviewden liever niet komen, vooral omwille van de aanwezigheid van vreemdelingen.

Globaal genomen zijn de geënquêteerden tevreden over de werking van de lokale politie. Zeker wat de aanspreekbaarheid en de aard van het optreden betreft, scoort de lokale politie net als in 2007 goed in de ogen van de burgers. In vergelijking met de vorige meting is de tevredenheid over de contactmogelijkheden lichtjes afgenomen, maar ze blijft groot. Net als in 2007 schuiven de inwoners de informatieverstrekking en de aanwezigheid in het straatbeeld als werkpunten naar voren. Een grote meerderheid van de respondenten die het afgelopen jaar contact hebben gehad met de politie van hun stad, beoordelen deze contacten positief. In vergelijking met de vorige editie neemt de tevredenheid over de vriendelijkheid van de politie lichtjes af. Toch is nog steeds ruim 80% tevreden over dit aspect van de dienstverlening.

Het vertrouwen in de politie is op hetzelfde peil gebleven als in 2007: een goede 56% 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 wijkagenten meer vertrouwen genieten dan de lokale politie. De lokale politie kan op haar beurt op meer vertrouwen rekenen dan de federale politie.

Net als in 2007 is de verkeersproblematiek ook in 2011 de belangrijkste prioriteit van de inwoners van Lommel: bijna 31% van de bevroagden beantwoordt minstens een van de twee prioriteitsvragen met een verkeerskwestie. Concreet willen de respondenten vooral dat het snelheidsprobleem wordt aangepakt en dat er meer aandacht gaat naar de veiligheid van zwakke weggebruikers. Verder vraagt een op tien geïnterviewden meer blauw op straat en is er een zekere vraag om rondhangende jongeren extra in de gaten te houden. De aanpak van drugs en vandalisme zijn andere aandachtspunten die door de respondenten naar voren geschoven worden.

Bijlage

Tabel 51: Eerste opmerking / suggestie (Deel 1)

Eerste opmerking / suggestie	Aantal
Aan N769: fietspad aan één kant weg doen	1
Actie tegen fietsdiefstal	1
Anonimiteit getuigen bewaren	1
Beetje rekening houden met andere mensen.	1
Bewoners nieuwe appartementen Sleutelstraat (hoek Molsekiezel) zorgen voor overlast	1
Biggenruggen zijn gevaarlijk	1
Slechte zichtbaarheid bij uitkomen straat op grote baan	1
Blij dat er fietspaden en voetpaden komen in de straat	1
Communicatie tussen verschillende politiediensten kan beter	1
Controle van hangjongeren en -ouderen	1
De fietspaden van de Molsekiezel zijn slecht, ondanks vernieuwing	1
De Heide moet voorrangsweg worden	1
De kleine ring moet aangepast worden aan drukker en zwaarder verkeer	1
Drempel Leuken - Buntstraat	1
Drempels in Balendijk niet goed uitgevoerd	1
Drempels langs Lutlommel liggen verkeerd	1
Verkeersdrempels zijn te hoog	3
Eenrichtingsverkeer verwijderen	1
Bermen worden te weinig gesnoeid	1
Expresweg in slechte staat	1
Fietsers in de Kerkstraat zijn gevaarlijk	1
Fietspad Kolonie is veel te smal	1
Gevaarlijke fietspaden (2 x concreet: Molsekiezel; grote baan)	3
Fijn dat de mening van de burgers wordt gevraagd	1
Flitsen op plaatsen waar de veiligheid het vraagt	1
Geen boetes wanneer mensen 1km/u te snel rijden	1
Geluidsoverlast vliegtuigen in de zomer	1
Meer gerichte controles op autopapieren i.p.v. alcoholcontroles	1
Graag lijn in Stortstraat, gevaarlijk in- en uitrijden met Leuken	1
Graag meer informatie bij contact met politie	1
Graag politieloket dat 's nachts bereikbaar is	1
Graag snelheidscontroles op Werkplaatsenkiezel en Molsekiezel tussen 7u en 7u30 's ochtends	1
Grote heg: slecht zicht voor fietsers en automobilisten	1
Hangjongeren aan kanaal en kerkhof in zomermaanden	1
Heg Astridlaan - Koning Leopoldlaan is te hoog.	1
Herstel fietspaden	1
Hoek Guido Gezellestraat – Hendrik van Veldekestraat: stoep ligt niet gelijk	1
Hondentoiletten in de buurt van de wijken.	1

Tabel 52: Eerste opmerking / suggestie (Deel 2)

Houding stadswacht	1
Infrastructuur verkeer/wegen aanpassen.	1
Integratie van andere culturen kan onze samenleving verrijken	1
Kader van de politie verdient een dikke pluim	1
Kleine criminaliteit strenger bestraffen	1
Kruising Loberg - Septakkers is gevaarlijk.	1
Kruising Vreyshorring - Balendijk: veel auto's door het rode licht	1
Kruising Zandstraat - Kerkhovensesteenweg: aan het fietspad te weinig licht, struik snoeien	1
Kruispunt Onderwijsstraat - Rustoordstraat: zeer gevaarlijk	1
Lawaaihinder van seksuele contacten	1
Meer aandacht voor het meldnummer 112	1
Meer controle op fietsverlichting	1
Meer controles op sluikestorten langs wegen, bushokken nakijken.	1
Meer controles	1
Meer groen in de gemeente	1
Meer op veiligheid controleren	1
Meer parkings voor vrachtwagenchauffeurs	1
Meer politie in het straatbeeld	3
Meer snelheidscontroles, vooral in de zomer.	2
Meer verlichting in de Ankerstraat.	1
Meldingen gevonden fiets beter opvolgen	1
Moeilijke situatie kruispunt Koning Albertlaan - Kwadeveldenstraat	1
Nieuwe oversteekplaats voor fietsers op Heide onduidelijk	1
Nood aan een plaats waar de jeugd kan samenkomen	1
Onderzoek naar drugscafés	1
Onoverzichtelijkheid straat, moeilijke verkeersaanduiding	1
Onoverzichtelijk kruispunt Guido Gezellestraat en Dorperheide met parallelweg Molsekiezel	1
Onterechte verwijten van drugsgebruik	1
Onverantwoorde situatie in Koning Albertlaan.	1
Op de Heide mag men 70 km rijden, maar door voorrang van rechts wordt een gevaarlijke situatie gecreëerd.	1
Op juiste plaatsen flitsen	1
Overdreven snelheid (2 x concreet: Kranenvenstraat; Werkplaatsenkiesel)	4
Parallelweg Molsekiezel, uitkomende kruispunt Stijn Streuvelsstraat is onoverzichtelijk	1
Politie aanwezig bij de scholen	2
Politie mag geen misbruik maken van uniform.	1
Rijgedrag chauffeurs De Lijn	1
Sinds verkeerswijziging minder klanten in winkels Kerkstraat	1
Slecht fietspad Buntstraat - Enneven	1
Sluikstorten in de bossen	1

Tabel 53: Eerste opmerking / suggestie (Deel 3)

Sommige lampen branden niet in de Rijfstraat	1
Spiegel plaatsen voor uitrijdende wagens: Malpertuusstraat - Boskantstraat	1
Sint-Joris: zwerfvuil in het bos	1
Stadslaan	2
Stedelijk motorcrossterrein: veel lawaaioverlast	1
Te weinig sociale controle	1
Uitwerpselen en vuilnis van zigeuners zijn achtergebleven	1
Veel autodiefstallen in de buurt	1
Veel vluchtheuvels in Lommel	1
Veiliger oversteekkruispunt bij de ring	1
Verbindingsweg vlot verkeer naar Hasselt is een probleem	1
Verkeer in België is gevaarlijk	1
Verkeersafwikkeling in Zandweg	1
Verkeersdrukke aanpakken	1
Verkeerslichten aan McDonald's vanuit de Stationsstraat zijn een ramp	1
Verkeerssituatie in het centrum is een ramp	1
Verkeerssituatie Kerkstraat is minder goed dan vroeger	1
Verlichting is aanwezig maar werkt niet	1
Verlichtingspalen: licht vrijmaken van takken	1
Vrachtverkeer in de Fabrieksstraat	1
Vriendelijkheid politie	2
Vuilbak aan brug 11 is altijd vol	1
Vuilbakken voor hondenpoep	1
Vuurwerk in de buurt van de Vossemereen	1
Zwerfkatten	1
Zwerfvuil	1

Tabel 54: Tweede opmerking / suggestie (Deel 1)

Tweede opmerking / suggestie	Aantal
Kruising Septakkers - Norbert Neeckxlaan - Stokerijstraat: te gevaarlijk om over te steken voor schoolgaande jeugd	1
Als er echt iets gebeurt, houdt de politie zich te veel afzijdig.	1
Bij valavond mogelijk drugsdealers bij brug 11	1
Nood aan een drugscampagne	1
Rijgedrag buschauffeurs	1
Bushokje werd half juli vernield, nog steeds niet hersteld	1
Buurtpreventies	1
Servitudeweg langs grasparking wordt ook te veel gebruikt door 'gewone' mensen	1
Controles op nuttige plaatsen	1
Meer alcoholcontroles	1
Verkeersdrempels zijn te hoog	1
Er zijn te veel wetten en regels	1
Fietspad op expresweg mag dat nu wel of niet?	1

Tabel 55: Tweede opmerking / suggestie (Deel 2)

Onderhoud fietspaden (vooral in winterperiode)	1
Graag rolstoelvriendelijker maken	1
Graag vuilbakken aan de Zandputten	1
Groene golf op de ring?	1
Veel controle	1
Het woningtoezicht van de politie liet te wensen over	1
Iedereen gelijk behandelen	1
Kan het verkeer richting containerpark via expresweg zodat het niet meer over Malsekiesel moet?	1
Kerkstraat verkeersvrij maken	1
Kranenvenstraat: sluiptweg Malsekiesel	1
Kruising Loberg - Slachthuisstraat is gevaarlijk	1
Medicatie in het verkeer, geen controle ?	1
Meer blauw op straat en acties ondernemen	1
Meer contact met de politie, zeker de wijkagent	1
Meer opmerkingen naar scholieren zonder licht op de fiets	1
Aanhangwagens naar containerpark verliezen veel lading	1
Paaltjes Malsekiesel zijn gevaarlijk, kapotte paaltjes moeilijk om af te draaien.	1
Meer controle op sluikstorten	1
Overdreven snelheid op expresweg te Balendijk en Grote Hoef	1
Overdreven snelheid	2
Verkeersdrempels zijn te hoog	1
Stuk land tussen Mol en Lommel (langs spoor) is dood, er groeit niets	1
T-splitsing te gevaarlijk bij voorrang geven. Bord zetten om zicht te verbeteren.	1
Snelheidsboetes worden te snel uitgedeeld	1
Te weinig info bij opvolging inbraak	1
Veel zwerfvuil in de Boskantstraat	1
Veiligere oversteekplaats voor fietsers en wandelaars bij de molen Kattenbos.	1
Veiligheid voor de fietsers	1
Verkeersdrempels zijn te laag	2
Verkeersremmers industriepark mogen verdwijnen	1
Verkeersremmers of bloembakken plaatsen op Werkplaatsenkiesel	1
Verkeersremmers te hoog in de Rijnstraat	1
Voetpaden repareren	1
Vuilbakken Leuken	1
Graag pijlen aan verkeerslichten Stationsstraat richting Mol	1
Waarom mooie fietspaden voor toeristen in bos en niet voor woon-werkverkeer ?	1
Meer snelheidscontroles	1
Willen heel graag een fiets- en voetpad	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, *Vlaanderen Gepeild!* Brussel: Administratie Planning & Statistiek.

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

Tyler, T. (2001). Public trust and confidence in legal authorities: What do majority and minority group members want from the law and legal institutions? *Behavioral Sciences and the Law*, 19(2), 215-235.

Tyler, T. (2005). Policing in black and white: Ethnic group differences in trust and confidence in the police. *Police Quarterly*, 8(3), 322-342.

Van Craen, M., & Ackaert, J. (2004). *De Veiligheidsscan: Resultaten van de politiezone Lommel*, Diepenbeek: Limburgs Universitair Centrum.

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

Van Craen, M., van der Haar, M., & Ackaert, J. (2008). *De Veiligheidsscan 2007: Resultaten van de politiezone Lommel*, Diepenbeek: Universiteit Hasselt.

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. (8 november 2011). 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).