

Onderzoeksrapport
Leefomgeving en Schiphol

Gemeente Gooise Meren

Onderzoeksrapport *Leefomgeving en Schiphol*

Gemeente Gooise Meren

December 2018
Projectnummer: 18046

Auteurs:

drs. Rik Swieringa, Senior adviseur / Strateeg
Bianca Tuentler MSc., Senior onderzoeker
Michel Hartemink, Onderzoeker

Movementem BV

T 0575 84 3738
E info@movementem.nl
W www.movementem.nl

Movementem werkt conform de Gedragscode voor Onderzoek & Statistiek van de Nederlandse Marktonderzoek Associatie (MOA) en mag het Fair Data Keurmerk voeren, waarmee wordt aangetoond dat op verantwoorde wijze met data en persoonsgegevens wordt omgaan. Tevens is Movementem aangesloten bij de Europese Vereniging voor Marktonderzoek (ESOMAR) en wordt voldaan aan de Internationale Code voor Markt- en Sociaalwetenschappelijk onderzoek. Dit onderzoeksrapport is met grote zorg samengesteld. Desondanks kan het voorkomen dat informatie fout en/of onvolledig is. Movementem is niet aansprakelijk voor enige directe of indirecte schade die zou kunnen ontstaan door het gebruik van de aangeboden informatie.

**Management
samenvatting**

Tevreden over woonomgeving

De leefbaarheid wordt met een 7,3 beoordeeld. Een overgrote meerderheid (80%) van de respondenten is (zeer) tevreden over de woonomgeving. Ook geeft meer dan driekwart van de respondenten aan tevreden te zijn over het groen in de buurt en dat er weinig tot geen dingen kapot zijn in de buurt. Een ruime meerderheid vindt dat de buurt schoon is, goed begaanbaar en dat het groen goed onderhouden is. De meerderheid geeft ook aan dat de eigen buurt goed bereikbaar is per openbaar vervoer, dat er voldoende nabij basisonderwijs is en voldoende parkeergelegenheid. Al met al kan geconcludeerd worden dat de respondenten gemiddeld (zeer) tevreden zijn met hun woonomgeving.

Aandachtpunten leefbaarheid

Naast deze mooie scores blijkt uit het onderzoek ook een aantal aandachtpunten. Allereerst wordt duidelijk dat ruim een derde van de respondenten vindt dat de buurt de afgelopen jaar achteruit is gegaan. De grootste problemen die in de buurt worden ervaren zijn geluidsoverlast (52%) en de gedragsaspecten van overlast door hondenpoep (37%) en rommel op straat (26%). Verder heeft bijna een kwart van de respondenten vaak te maken met onveilige verkeerssituaties in de buurt.

Geluidshinder

Van alle vormen van hinder (geluid, geur, trillingen) wordt geluidsoverlast door de meeste respondenten genoemd als bron van hinder. Iets meer dan driekwart van de respondenten geeft aan (minstens) enigszins gehinderd te worden door geluidsoverlast. De ernstige geluidsoverlast wordt voornamelijk ervaren door vliegtuigen (20%) en verkeer op lokale wegen (13%). De geluidsoverlast door vliegtuigen is het grootst in Muiden (48%) en Muiderberg (40%). Hetgeen te verklaren is doordat deze kernen het dichtst bij de aanvliegroutes van Schiphol liggen. Bijna de helft (45%) van de respondenten heeft nooit overlast van de snelwegen (A1 en A6). Dit komt doordat deze respondenten ook niet dichtbij een snelweg woonachtig zijn. Van de inwoners die wel dichtbij een snelweg wonen geeft ongeveer 1 op de 5 aan dat de overlast de afgelopen twee jaar enigszins of duidelijk is toegenomen.

Hinder en gezondheid

Van alle respondenten is 16% ernstig bezorgd over gezondheidsklachten als gevolg van wegverkeer en 12% als gevolg van vliegtuigverkeer. Zo'n twee derde (66%) maakt zich zorgen vanwege de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart. Het afgelopen jaar is 1 op de 10 respondenten thuis ernstig verstoord in de slaap door vliegtuigen. Van deze groep is een kwart minstens 1 keer per week verstoord in de slaap en 11% dagelijks. De groep die ernstig bezorgd is over mogelijke vliegtuigongelukken in hun woonomgeving omvat 6% van het totaal aantal respondenten.

Schiphol

Bijna driekwart (73%) van de respondenten geeft aan dat Schiphol van waarde is voor de regio. Een meerderheid (62%) staat over het algemeen positief tegenover Schiphol. 1 op de 3 respondenten is positief over groei van Schiphol, terwijl 45% hier niet positief tegenover staat. Ongeveer de helft van respondenten ervaart (veel) meer overlast van Schiphol dan twee jaar geleden.

Slotsom

De kwaliteit van de leefomgeving in de gemeente Gooise Meren is hoog. De leefbaarheid vraagt aandacht, want verslechtering van gedragsaspecten kunnen de ervaren leefbaarheid naar beneden halen. Tevens zijn er zorgen in de samenleving over (de gevolgen van) overlast van vliegverkeer en snelwegen. Veel inwoners die nabij aanvliegroutes van Schiphol en/of een snelweg wonen, ervaren de afgelopen jaren een toename van de overlast. Tegelijkertijd geeft het onderzoek een genuanceerd beeld, want inwoners zijn niet per definitie negatief over Schiphol. Voor wat betreft de onveilige verkeerssituaties in de buurt, kan mogelijk gericht vervolgonderzoek worden ingezet.

Movementem

Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding

Inleiding

In opdracht van gemeente Gooise Meren heeft Movementem onderzoek gedaan naar hoe inwoners tegenover hun leefomgeving en Schiphol staan.

Deelnemers

Voor dit onderzoek zijn 2.427 leden van het inwonerspanel 'Gooise Meren Spreekt' uitgenodigd. Daarnaast hebben 8.186 inwoners per brief een uitnodiging ontvangen om mee te doen. De inwoners die per brief zijn aangeschreven zijn geselecteerd (aselect) uit de Basisregistratie Personen (BRP) van de gemeente. Iedereen die een uitnodiging heeft ontvangen heeft de mogelijkheid gehad om de vragenlijst in te vullen tussen donderdag 6 september en dinsdag 9 oktober 2018. In totaal hebben 2.410 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Met het aantal respondenten (2.410) kunnen met een betrouwbaarheid van 95% en een foutmarge van 1,94% uitspraken worden gedaan over de populatie. De resultaten zijn gewogen op leeftijd, geslacht en woonplaats. Daarmee zijn de resultaten representatief over deze kenmerken.

Benchmark met andere gemeenten

Een benchmark met andere gemeenten is niet opgenomen in dit rapport. Er is weinig onderzoek om mee te kunnen vergelijken. Met onderzoeken die beschikbaar zijn kan – ondanks dat dezelfde meetschalen zijn gehanteerd – moeilijk worden vergeleken, doordat gegevens enigszins verouderd zijn (2014-2016), zeker in relatie tot de ontwikkelingen van de afgelopen jaren waarin de luchtvaart is gegroeid en er ook meer aandacht in de media en van de politiek is geweest. Uit dit onderzoek blijkt dat bijna de helft van de respondenten (veel) meer overlast van Schiphol ervaart, dan twee jaar geleden (pagina 44). Dit maakt dat het percentage respondenten dat ernstige geluidshinder door vliegtuigen ervaart waarschijnlijk ook is toegenomen. We weten niet hoe deze ontwikkeling is bij andere gemeenten. Na een zorgvuldige analyse van beschikbare bronnen voor een benchmark hebben we moeten besluiten om geen vergelijking te maken met andere onderzoeken, omdat dit niet zuiver kan worden gedaan. Als gemeente Gooise Meren een gefundeerde benchmark wenst, dan wordt aangeraden op regionale schaal tot één onderzoeksmethodiek te komen en (gelijktijdig) dataverzameling te verrichten. Mocht daar geen draagvlak voor zijn, dan kan een herhaling van dit onderzoek dienen om inzichtelijk te maken hoe de ervaren hinder zich in de tijd in het onderzoeksgebied ontwikkelt. Evaluatieonderzoek van het RIVM (2016) toont aan dat dit een goede werkwijze is om hinderontwikkeling te monitoren. Ten behoeve van nadere duiding van de resultaten is breder regionaal onderzoek aan te bevelen.

Non-responsonderzoek

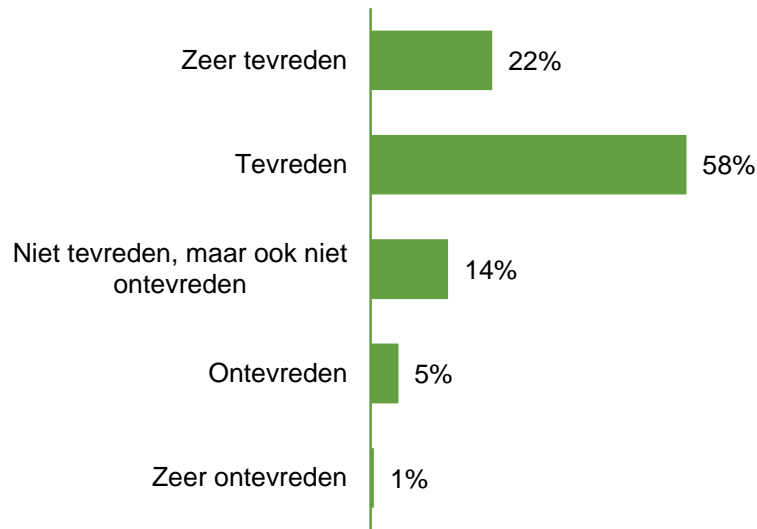
Niet iedereen die is uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek heeft ook daadwerkelijk meegedaan. Om te bepalen of de groep die heeft meegedaan aan het onderzoek een andere beleving heeft dan de groep die niet heeft meegedaan, is een non-responsonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het non-responsonderzoek tonen aan dat de beoordeling van leefbaarheid van de woonomgeving, de mate van geluidsoverlast en de mate van geluidsoverlast door vliegtuigen, vermoedelijk een overschatting van de werkelijke hinder weergeeft. De groep non-respondenten die is bereikt met het non-responsonderzoek lijkt echter geen goede afspiegeling van de totale groep non-respondenten. Hierdoor is het niet goed mogelijk om het effect van de selectieve non-respons te kwantificeren. In bijlage 1 van deze rapportage wordt nader ingegaan op de betrouwbaarheid, nauwkeurigheid en representativiteit. In deze bijlage komt ook het non-respons-onderzoek verder aan bod.

Leeswijzer

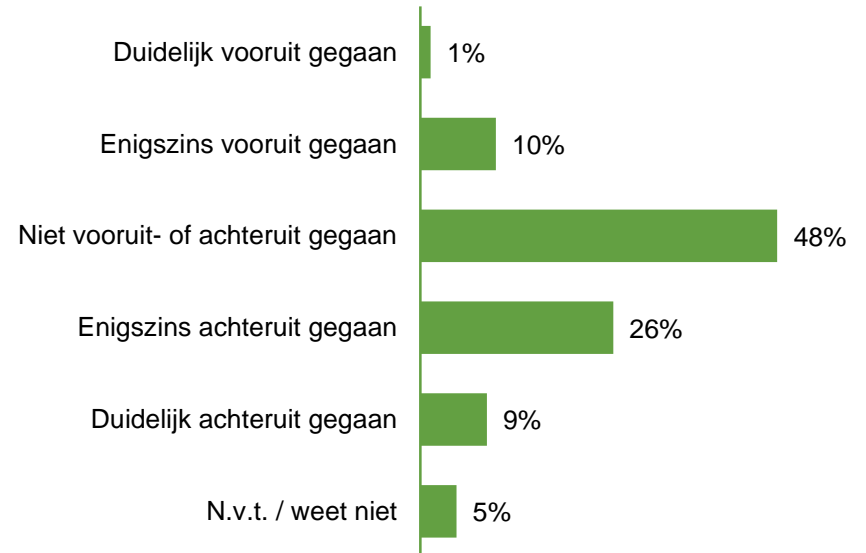
In deze beschrijvende rapportage is aantal respondenten en/of het aantal antwoorden niet overal gelijk, door routes in de vragenlijst en vragen waarbij meerdere antwoorden mogelijk zijn. Om deze redenen wordt ter volledigheid bij de resultaten aangegeven hoeveel respondenten ('n') de betreffende vraag hebben beantwoord. Door afrondingsverschillen telt niet alles op tot 100%. Bij sommige vragen konden meerdere antwoorden worden geven. Het totale percentage is dan hoger dan 100%. Er is een aantal open vragen gesteld aan de respondenten. De open antwoorden zijn opgenomen in het separate 'Bijlagenboek bij Rapportage Leefomgeving en Schiphol'.

Resultaten

Hoe tevreden bent u met uw woonomgeving? (n=2.410)



Is de leefbaarheid van uw buurt de afgelopen twee jaar vooruit gegaan, achteruit gegaan of gelijk gebleven? (n=2.410)



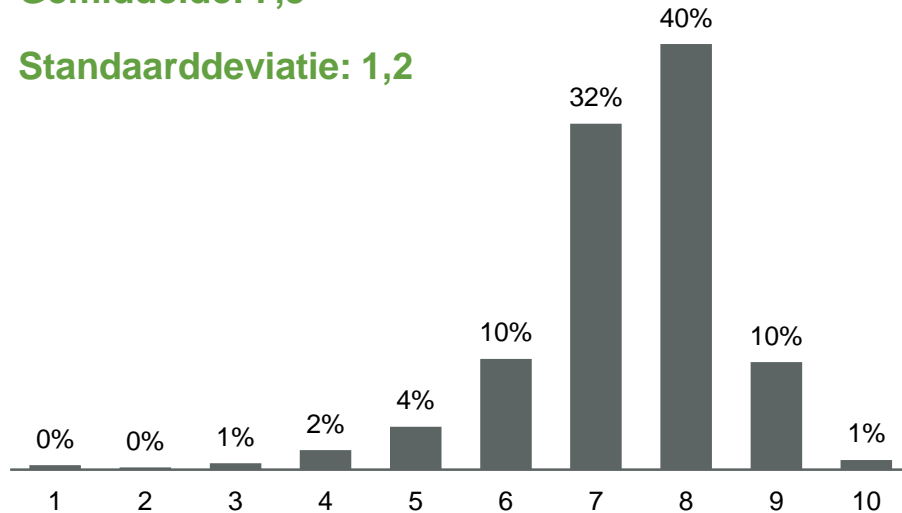
80% van de respondenten is (zeer) tevreden over de woonomgeving.

Hierbij valt op dat 35% van de respondenten van mening is dat de buurt de afgelopen twee jaar enigszins of duidelijk achteruit is gegaan.

Met welk rapportcijfer beoordeelt u de leefbaarheid van uw woonomgeving? (n=2.410)

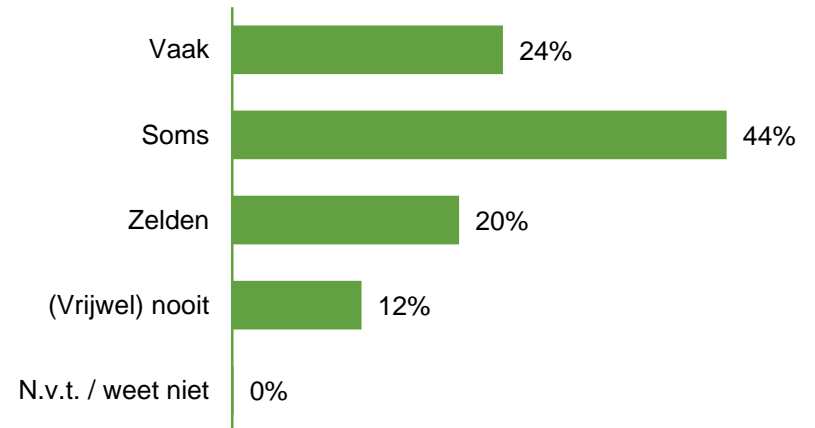
Gemiddelde: 7,3

Standaarddeviatie: 1,2



Een meerderheid van 68% heeft wel eens te maken met onveilige verkeerssituaties in de buurt. Een kwart van de respondenten heeft er 'vaak' mee te maken.

Hoe vaak heeft u te maken met onveilige verkeerssituaties in uw buurt? (n=2.410)

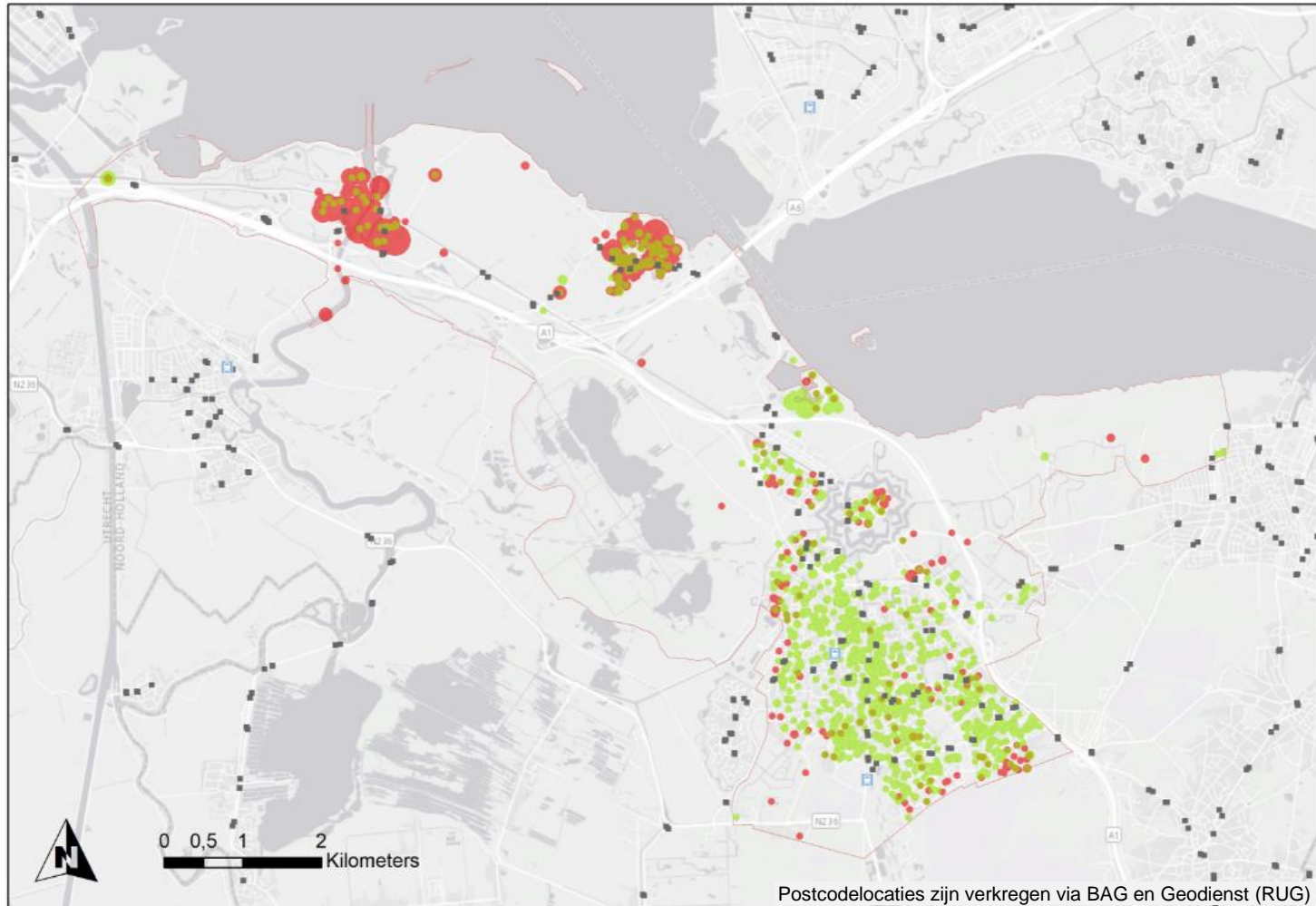


Kunt u aangeven in hoeverre u het eens of oneens bent met de volgende stellingen?(n=2.410)

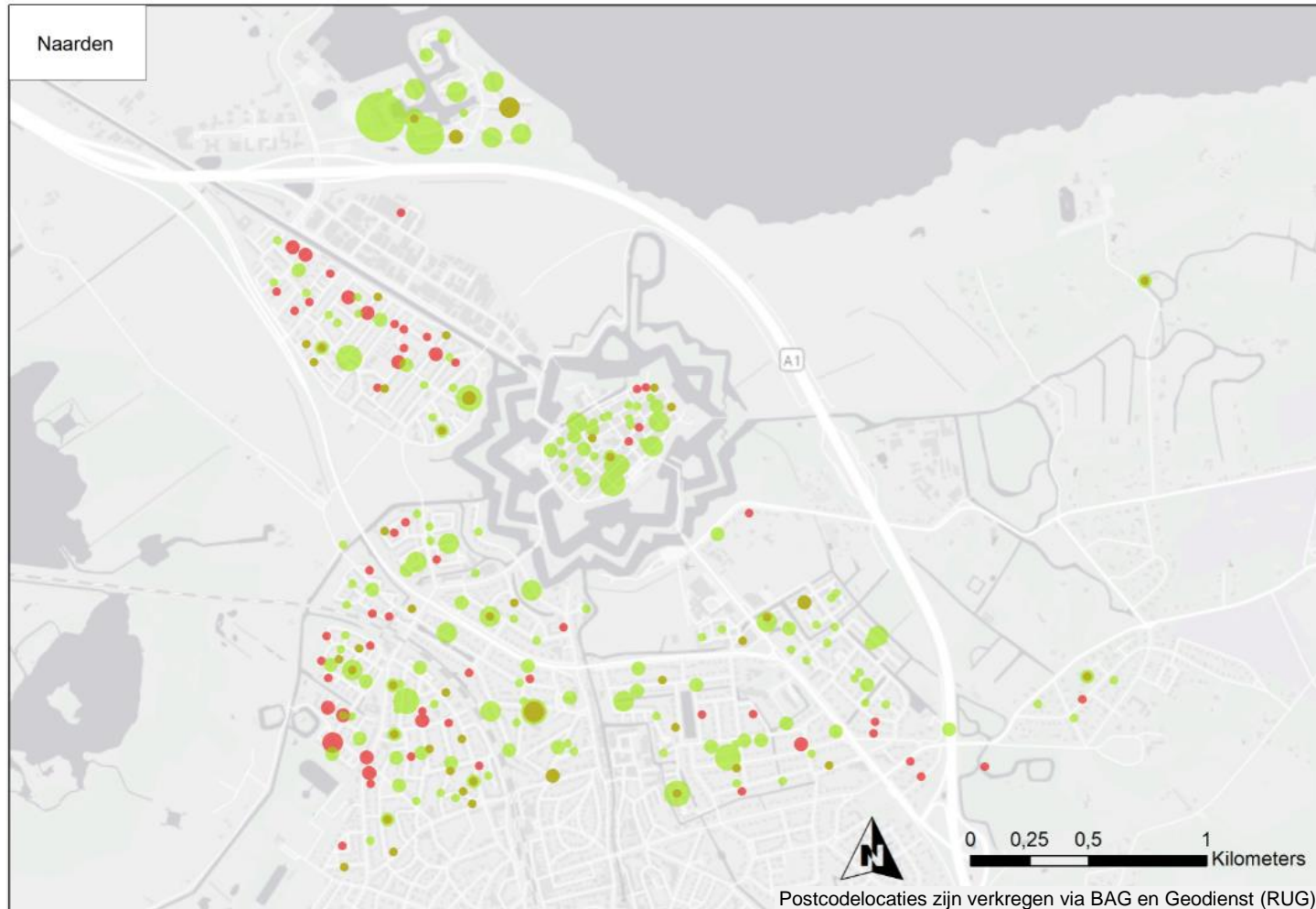
	(Helemaal) eens	Niet eens/ niet oneens	(Helemaal) oneens	N.v.t./ weet niet
Winkels voor dagelijkse boodschappen zoals supermarkt, bakker, slager, drogisterij etc. zijn voldoende nabij	85%	7%	7%	0%
In mijn buurt is voldoende groen	82%	8%	10%	0%
In mijn buurt zijn weinig tot geen dingen kapot	77%	14%	7%	2%
Mijn buurt is schoon	61%	21%	18%	0%
Wegen, straten, paden en trottoirs in mijn buurt zijn goed begaanbaar	61%	14%	25%	0%
Mijn buurt is goed bereikbaar met het openbaar vervoer	60%	13%	18%	9%
Perken, plantsoenen en parken in mijn buurt zijn goed onderhouden	59%	17%	22%	2%
Basisonderwijs is voldoende nabij voor (mijn) kinderen	58%	5%	2%	35%
In mijn buurt is voldoende parkeergelegenheid	51%	16%	31%	1%

Een ruime meerderheid van de respondenten (85%) is van mening dat de winkels voor de dagelijkse boodschappen voldoende nabij zijn. Ook is men tevreden over het groen in de buurt (82%) en zijn er weinig tot geen dingen kapot in de buurt (77%).

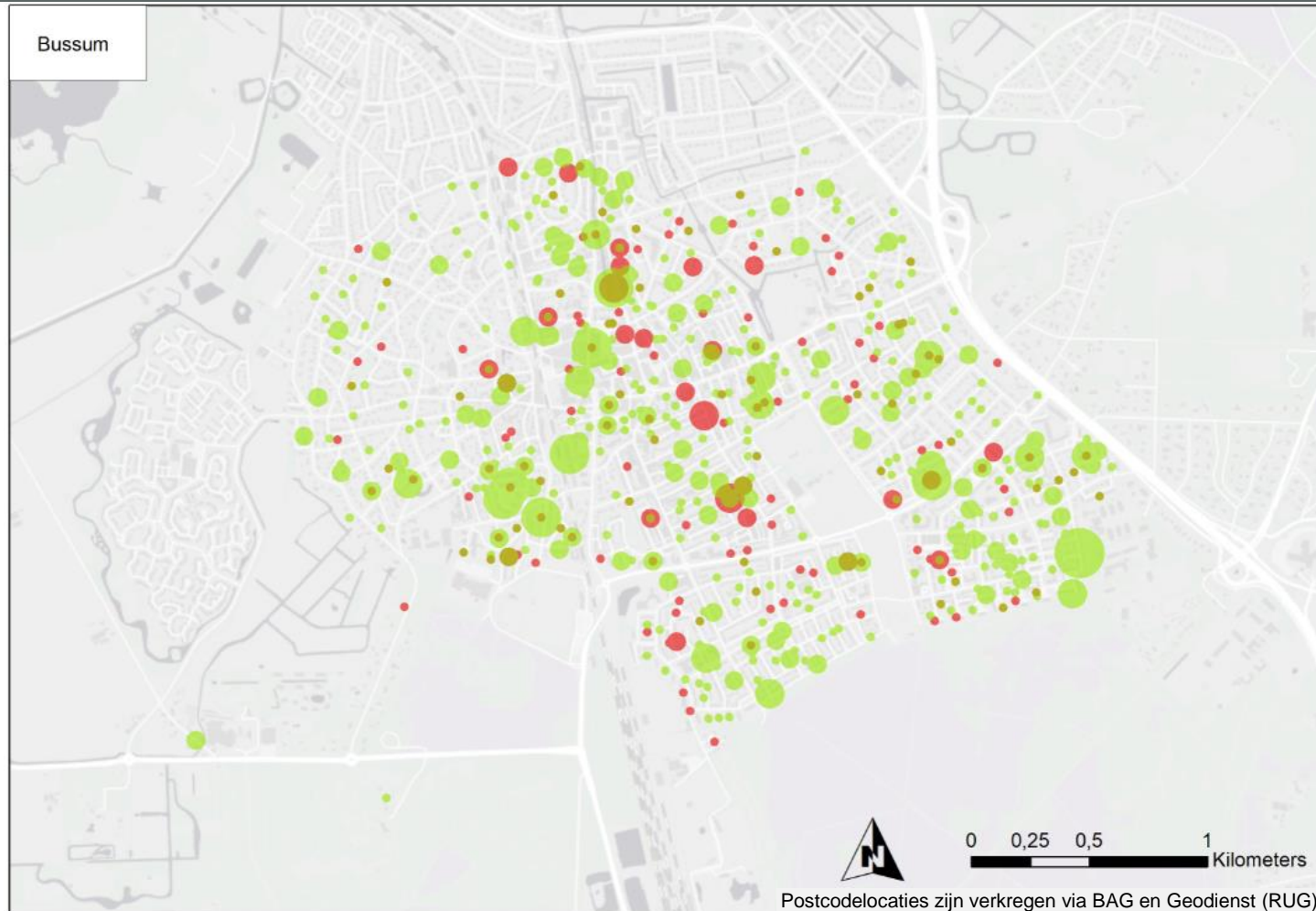
De respondenten zijn het minst tevreden over de parkeergelegenheid in de buurt. 51% is van mening dat er voldoende parkeergelegenheid in de buurt is. Ruim één derde is van mening dat er te weinig parkeergelegenheid is.



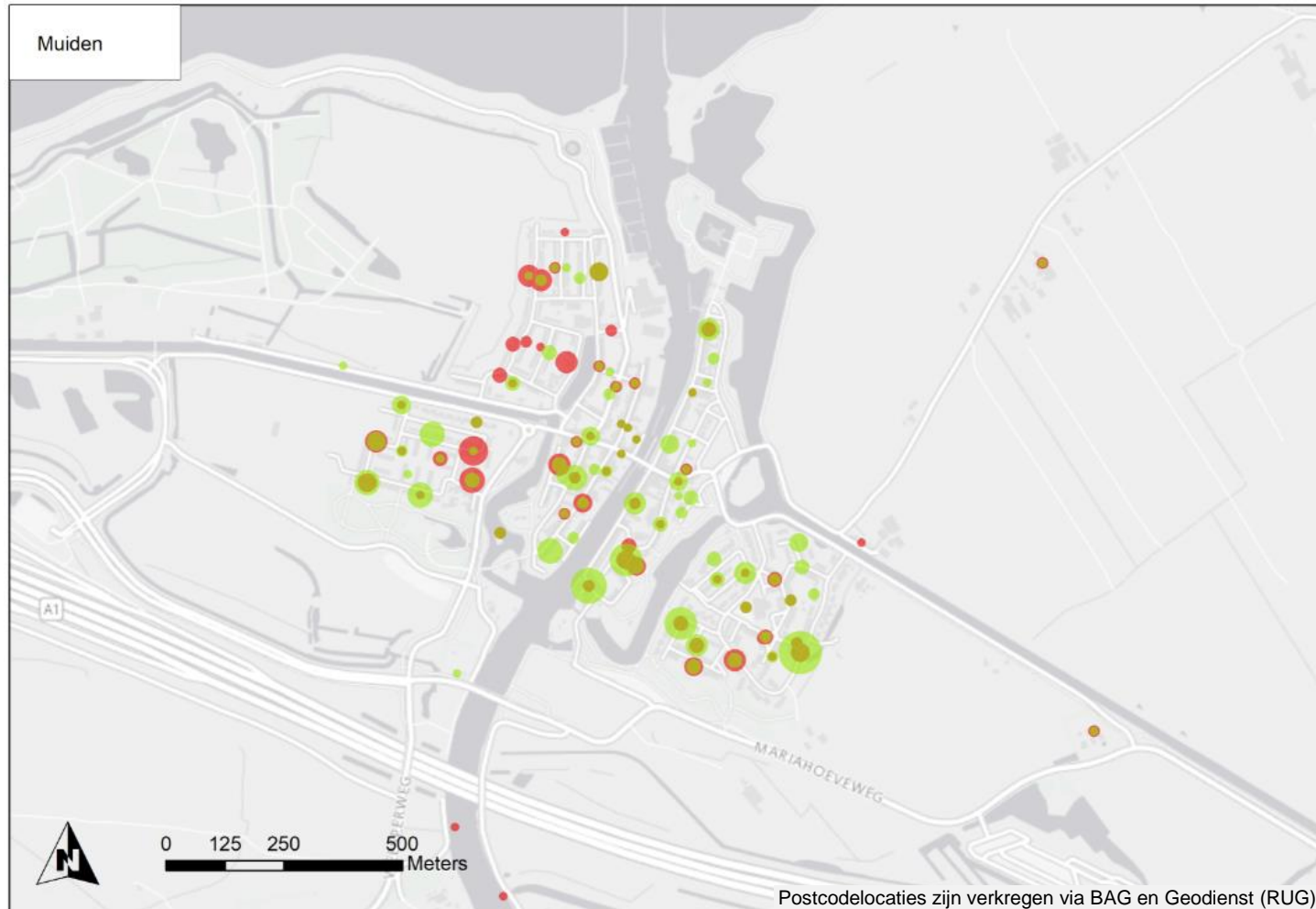
In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe de bereikbaarheid met het OV wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar ontevredenheid is over de bereikbaarheid met het OV. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over de bereikbaarheid van het OV aan. De grijze stippen geven de locatie van bushaltes aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.



In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe het onderhoud aan perken/planstsoenen wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar ontevredenheid is over het onderhoud. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over het onderhoud aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.



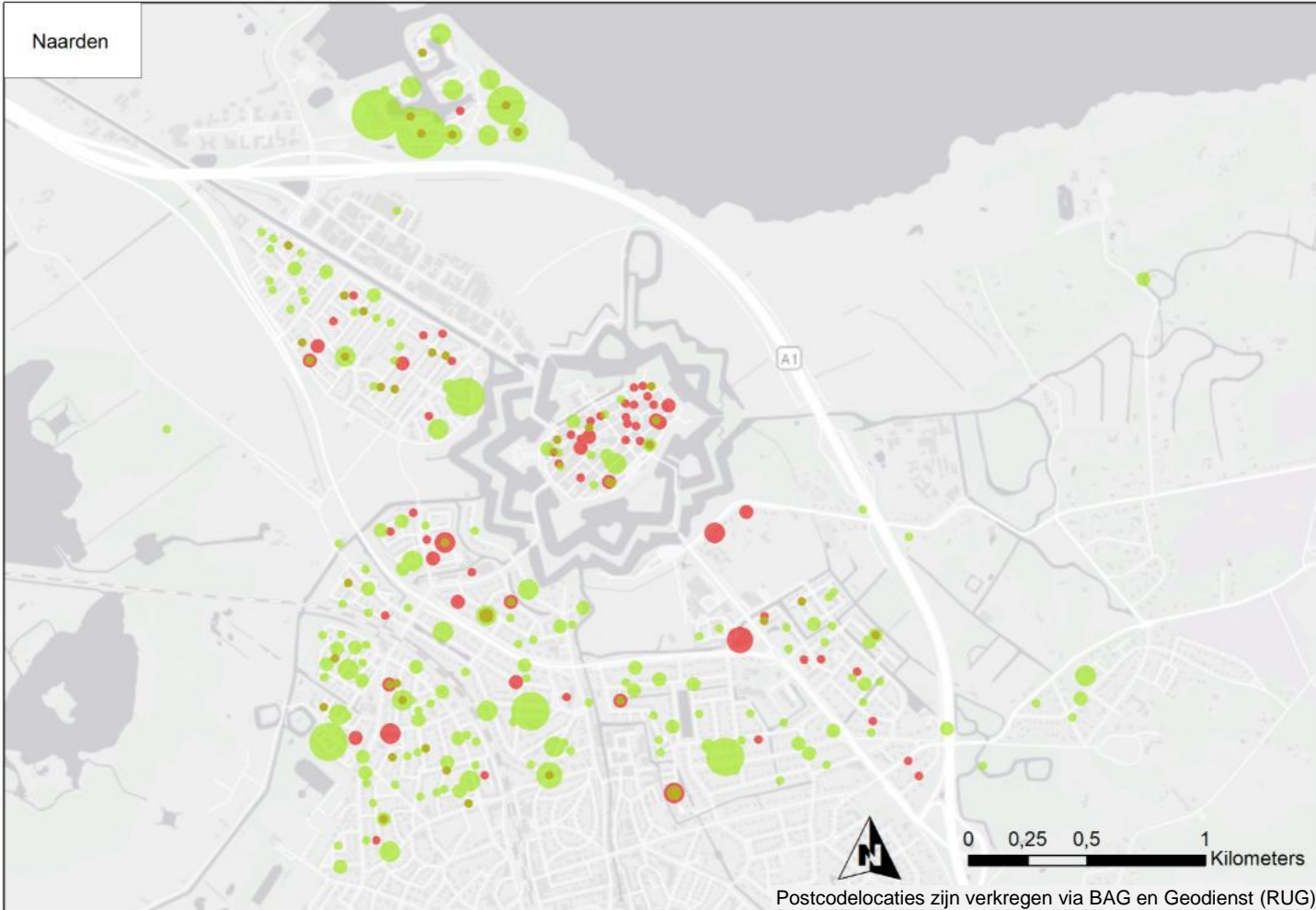
In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe de onderhoud aan perken/plantsoenen wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar ontevredenheid is over het onderhoud. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over het onderhoud aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.



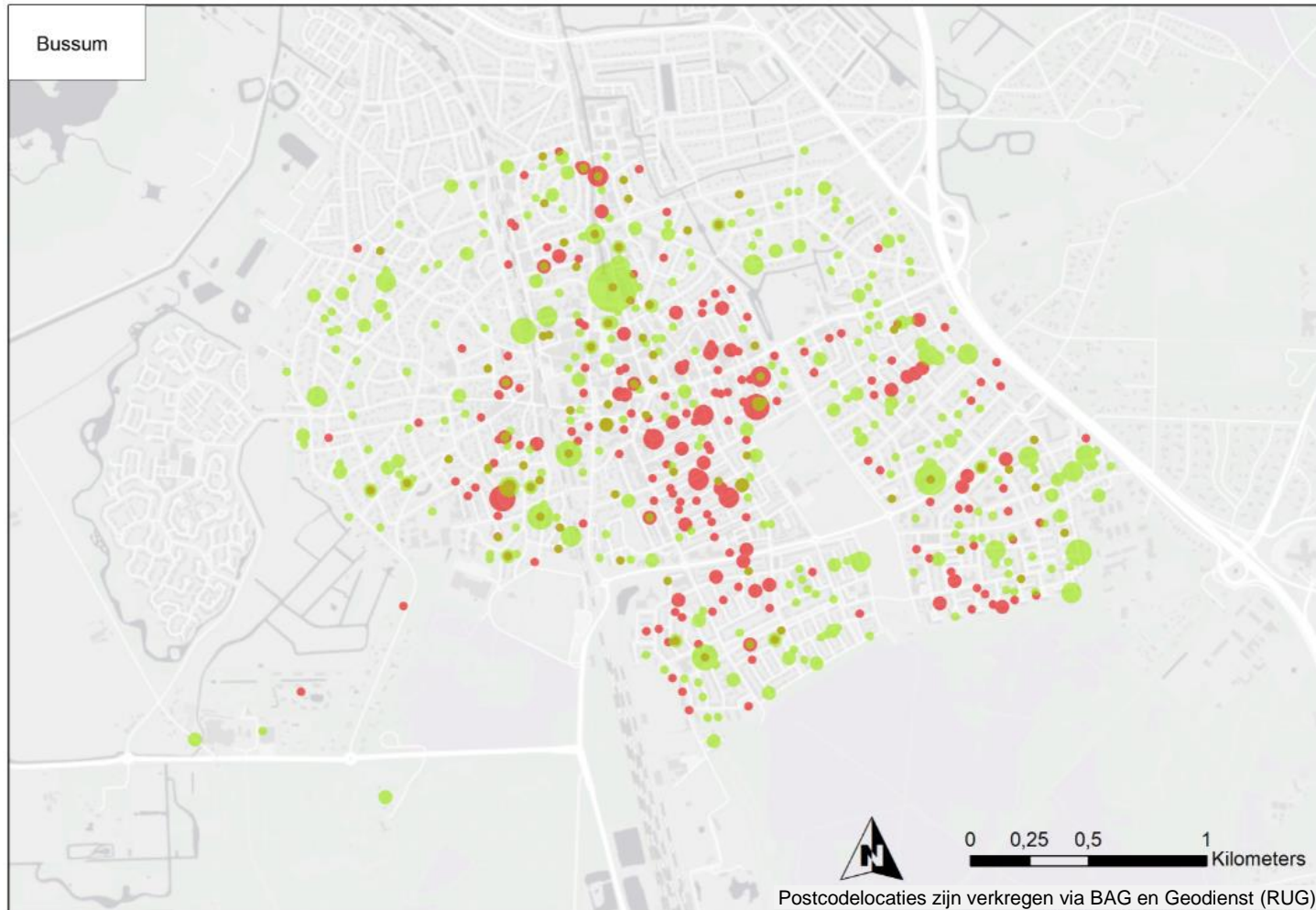
In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe de onderhoud aan perken/plantsoenen wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar ontevredenheid is over het onderhoud. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over het onderhoud aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.



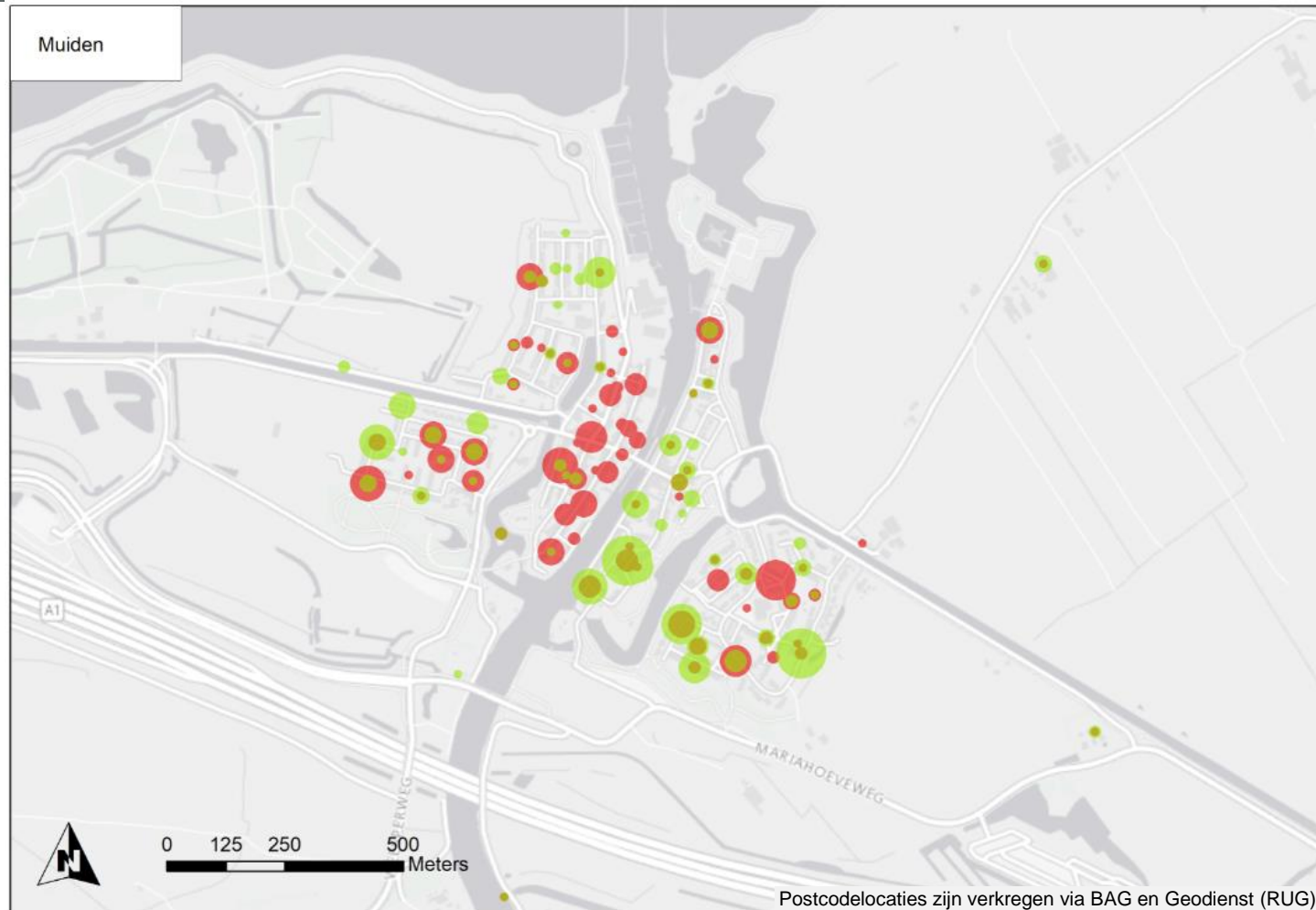
In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe de onderhoud aan perken/plantsoenen wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar ontevredenheid is over het onderhoud. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over het onderhoud aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.



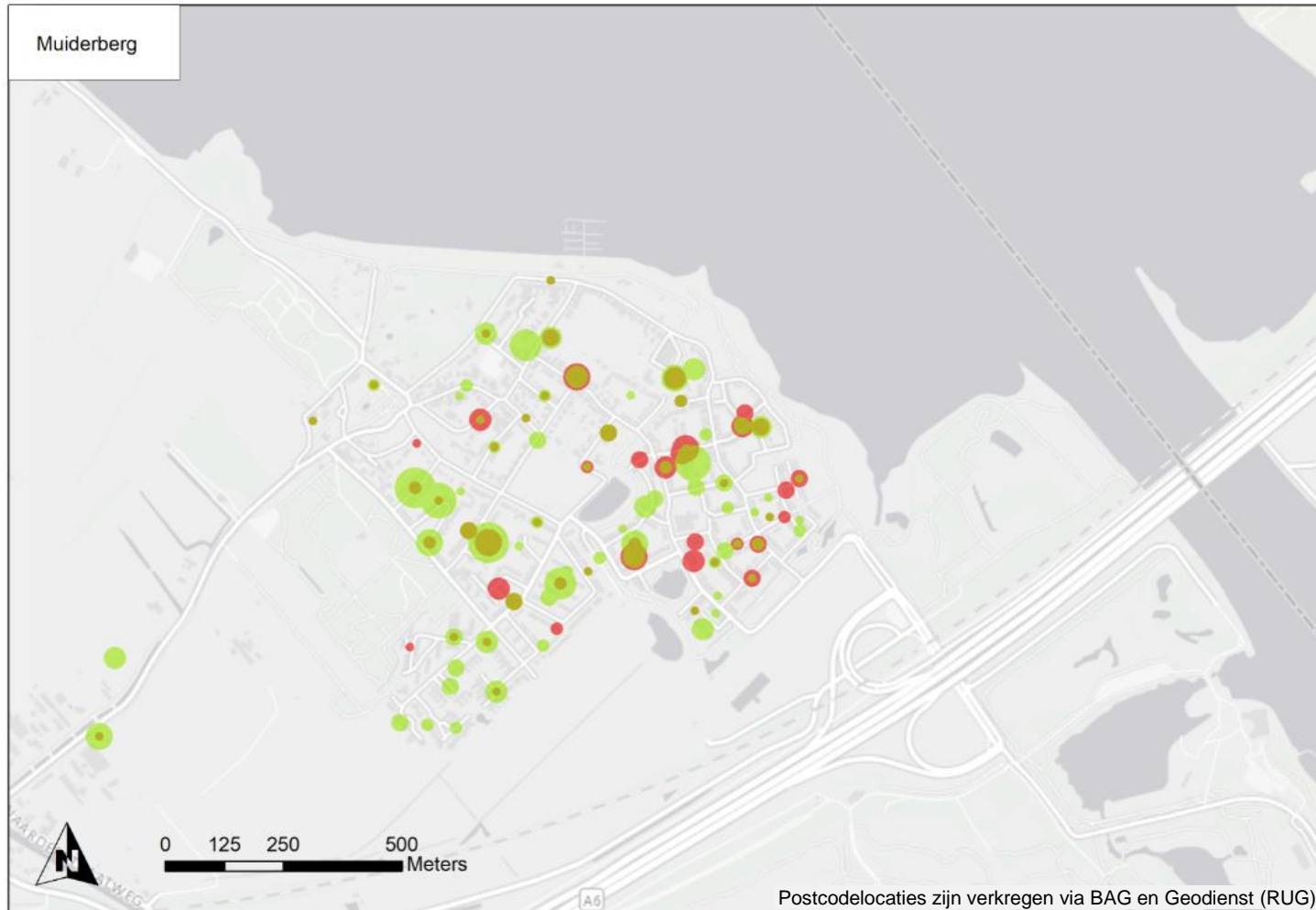
In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe de parkeergelegenheid wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar er ontevredenheid is over de parkeergelegenheid. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over de parkeergelegenheid aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.



In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe de parkeergelegenheid wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar er ontevredenheid is over de parkeergelegenheid. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over de parkeergelegenheid aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.

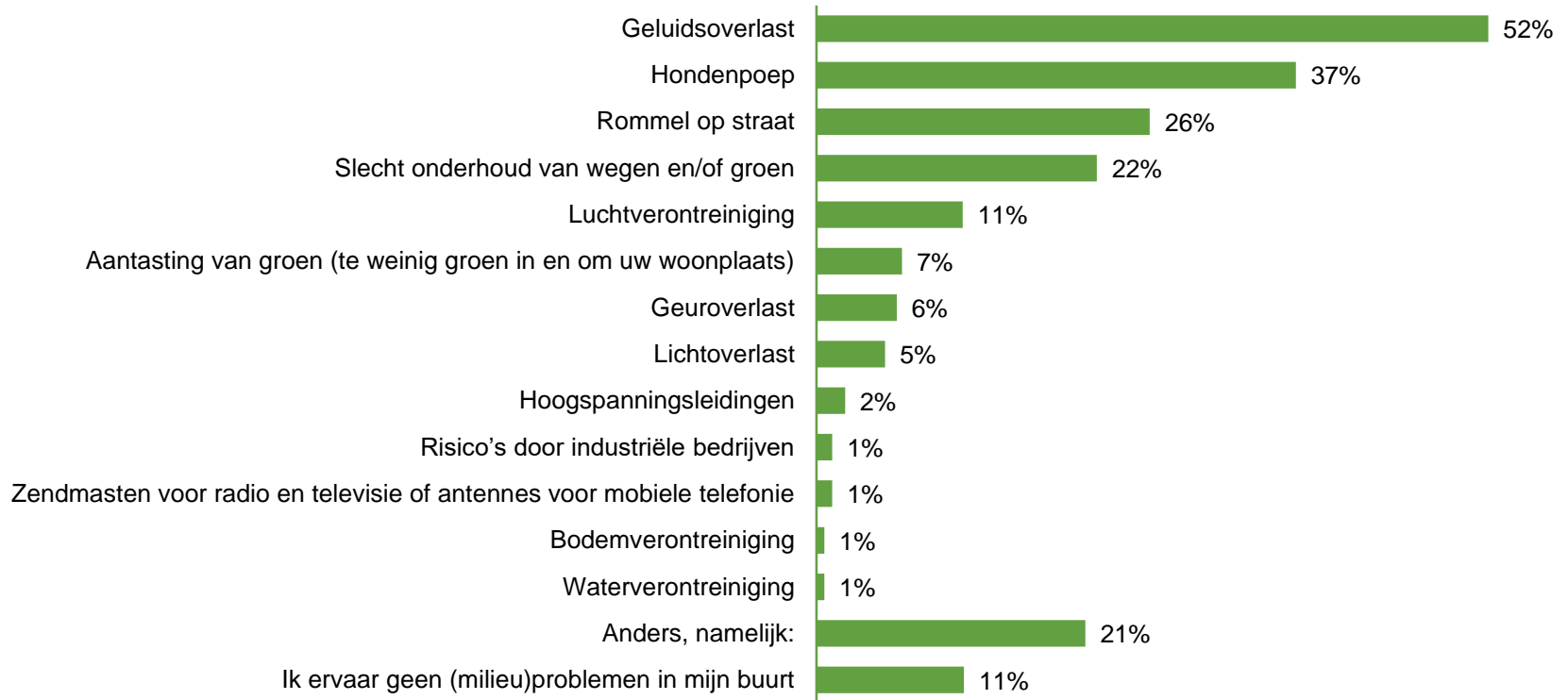


In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe de parkeergelegenheid wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar er ontevredenheid is over de parkeergelegenheid. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over de parkeergelegenheid aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.

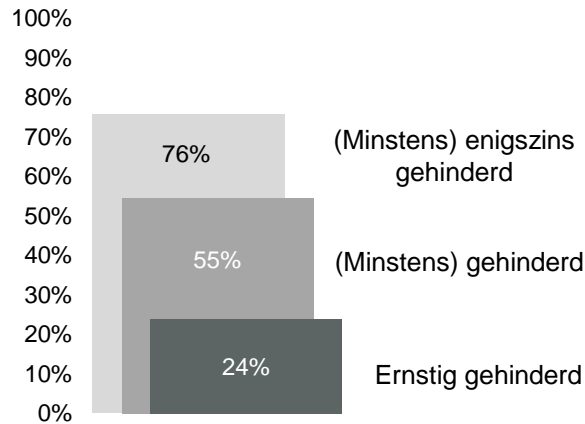


In bovenstaande afbeelding is zichtbaar hoe de parkeergelegenheid wordt beoordeeld. De rode stippen geven aan waar er ontevredenheid is over de parkeergelegenheid. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ontevreden zijn. De groene stippen geven de tevredenheid over de parkeergelegenheid aan. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.

Kruis de grootste (milieu) problemen aan, die u in uw buurt ervaart. (maximaal 3) (n=2.410)



Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geïrriteerd door geluid van buitenaf als u thuis bent? (n=2.410)



Hiernaast is zichtbaar hoeveel procent van de respondenten (minstens) enigszins gehinderd, (minstens) gehinderd of ernstig gehinderd is door geluid van buitenaf in de afgelopen 12 maanden.

Zo is zichtbaar dat 76% (minstens) enigszins is gehinderd. Hier zitten ook de respondenten die (minstens) gehinderd of ernstig gehinderd zijn bij in. 55% is (minstens) gehinderd. Hier zitten ook de respondenten die ernstig zijn gehinderd bij in. 24% heeft aangegeven ernstig gehinderd te zijn.

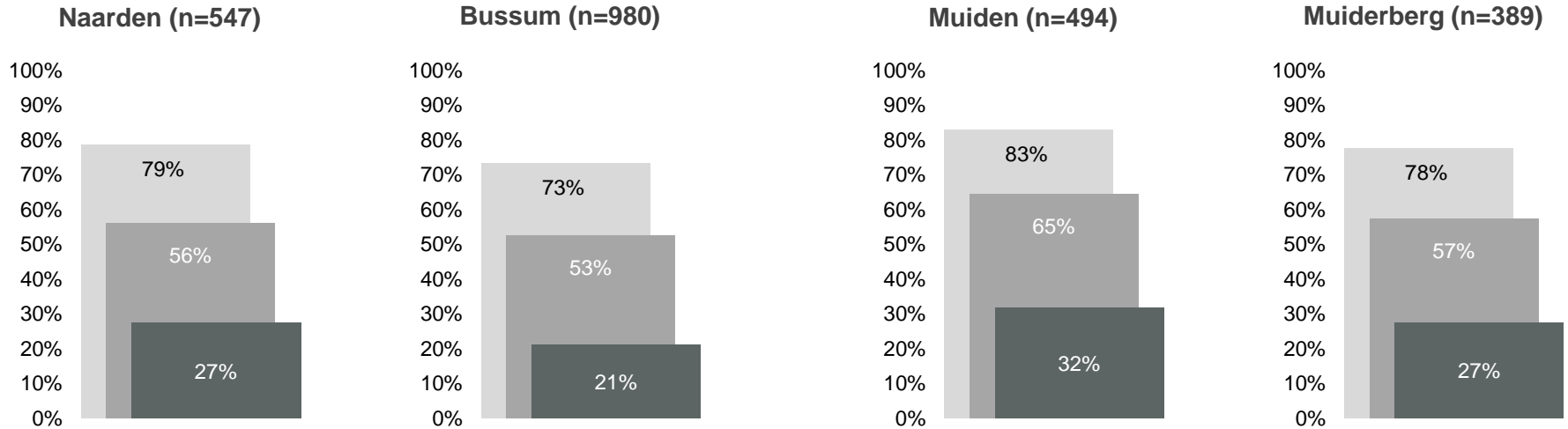
De mate van hinder is gescoord op een schaal van 0 t/m 10. Volgens (inter)nationale standaarden is de score omgerekend naar de categorieën die in het figuur zichtbaar zijn (Van Overveld 2009).

De vragen op de volgende pagina's worden op dezelfde wijze gepresenteerd als deze vraag.

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat bepaalde groepen meer hinder ondervinden dan andere groepen. Volgens de onderzoeken ondervinden gezinnen met kinderen meer hinder dan mensen zonder kinderen, ook hoger opgeleiden geven vaker aan hinder te ondervinden. Tevens speelt leeftijd een rol, de mate waarin men hinder ondervindt neemt toe tot een leeftijd van 55 jaar. Mensen ouder dan deze leeftijd ondervinden juist minder hinder.

Uit analyses blijkt dat hoogopgeleide respondenten uit Gooise Meren inderdaad meer hinder ondervinden door geluid van buitenaf dan laagopgeleide respondenten. Er zijn geen (significante) verschillen vastgesteld tussen leeftijd (jonger dan 50 of ouder dan 50 jaar) en respondenten met of zonder thuiswonende kinderen.

Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geërgerd door geluid van buitenaf als u thuis bent?

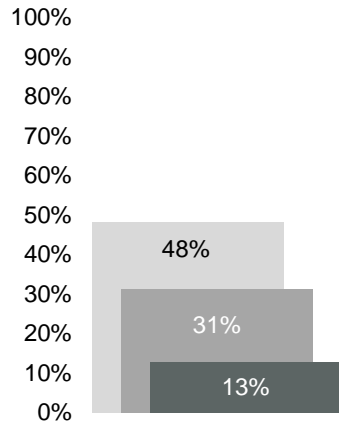


Hierboven staat per woonplaats in welke mate er sprake is van hinder door geluidsoverlast.

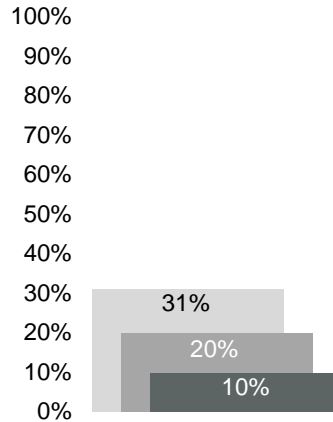
Over het algemeen ervaren de respondenten uit de verschillende plaatsen een gelijke mate van geluidsoverlast. In Bussum ligt het percentage respondenten dat geluidsoverlast ervaart iets lager dan bij de overige plaatsen.

Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geërgerd door geluid van de onderstaande bronnen als u thuis bent? (n=2.410)

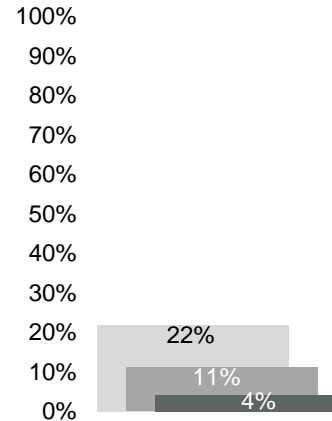
Verkeer op lokale wegen



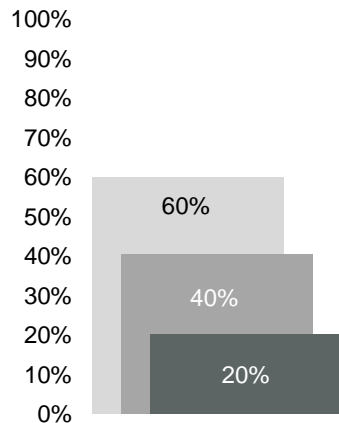
Snelwegen (A1 en A6)



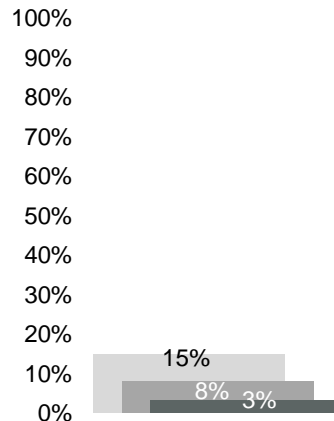
Treinen (inclusief overwegbellen)



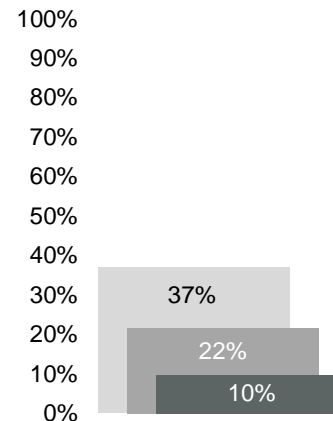
Vliegtuigen



Bedrijven/industrie

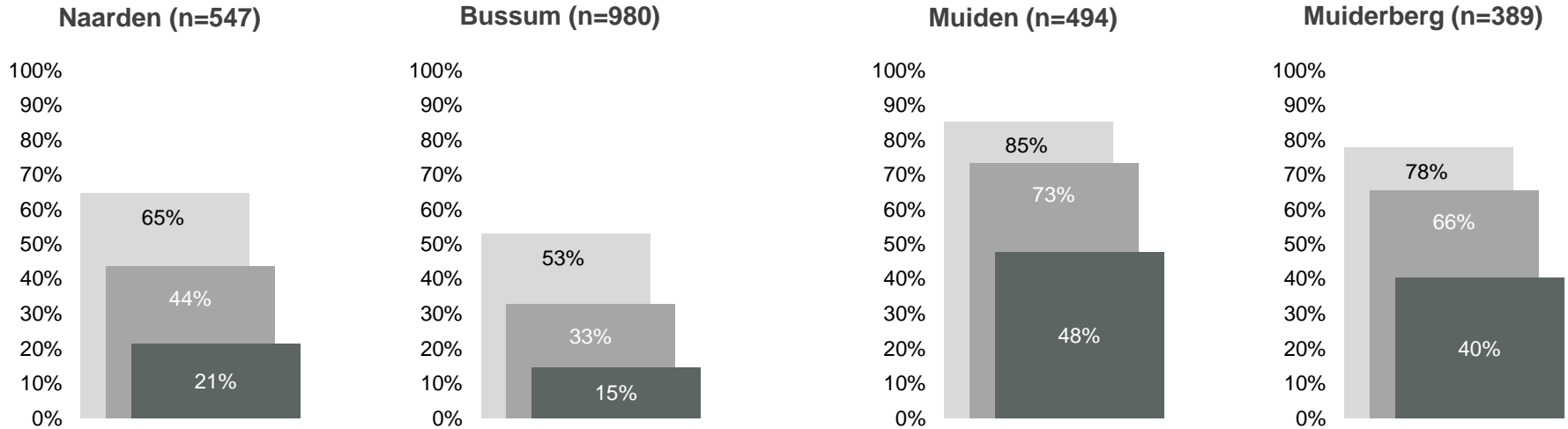


Vrachtverkeer



De respondenten ervaren met name geluidsoverlast van vliegtuigen en verkeer op lokale wegen.

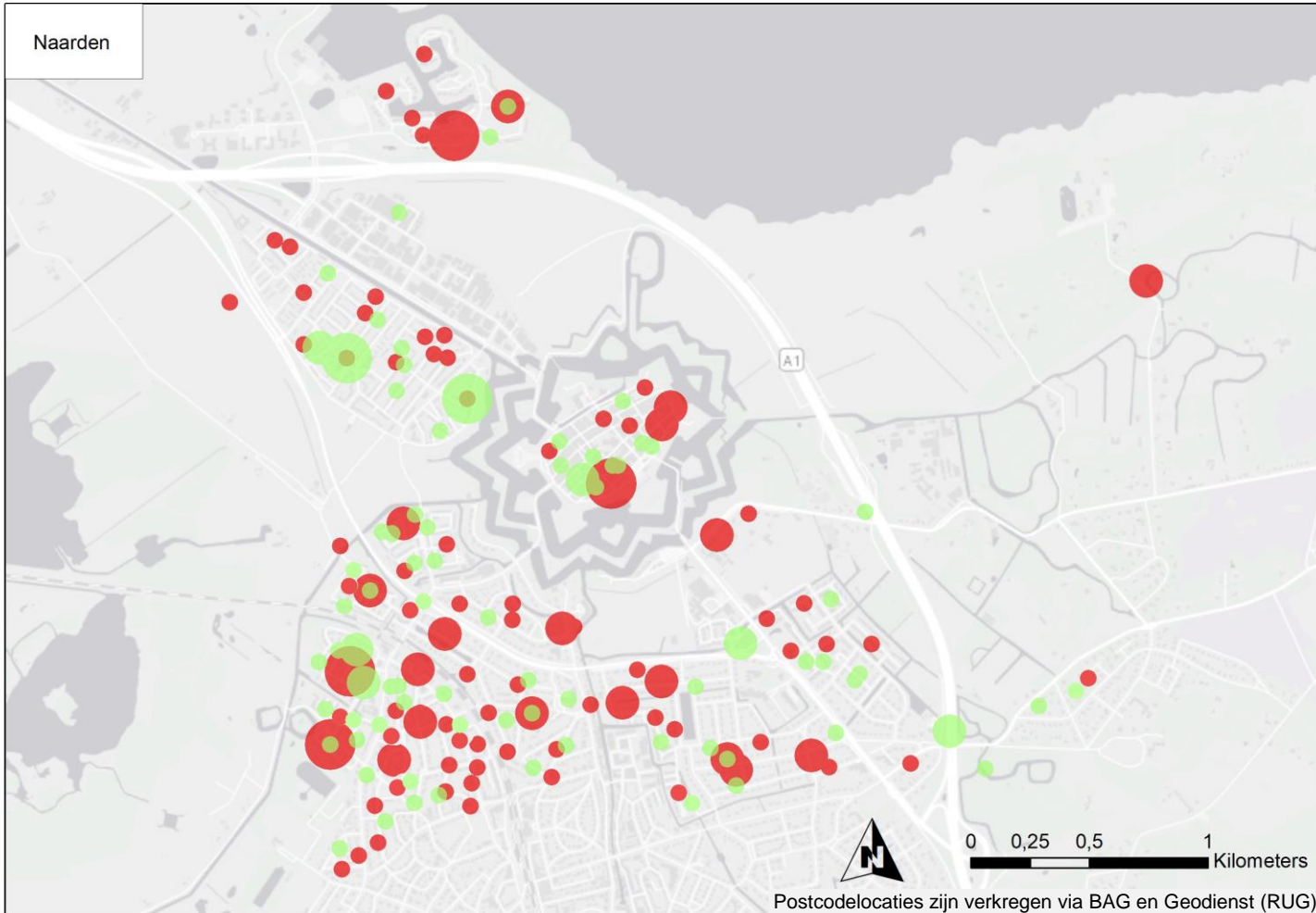
Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geïrriteerd door geluid van vliegtuigen als u thuis bent?



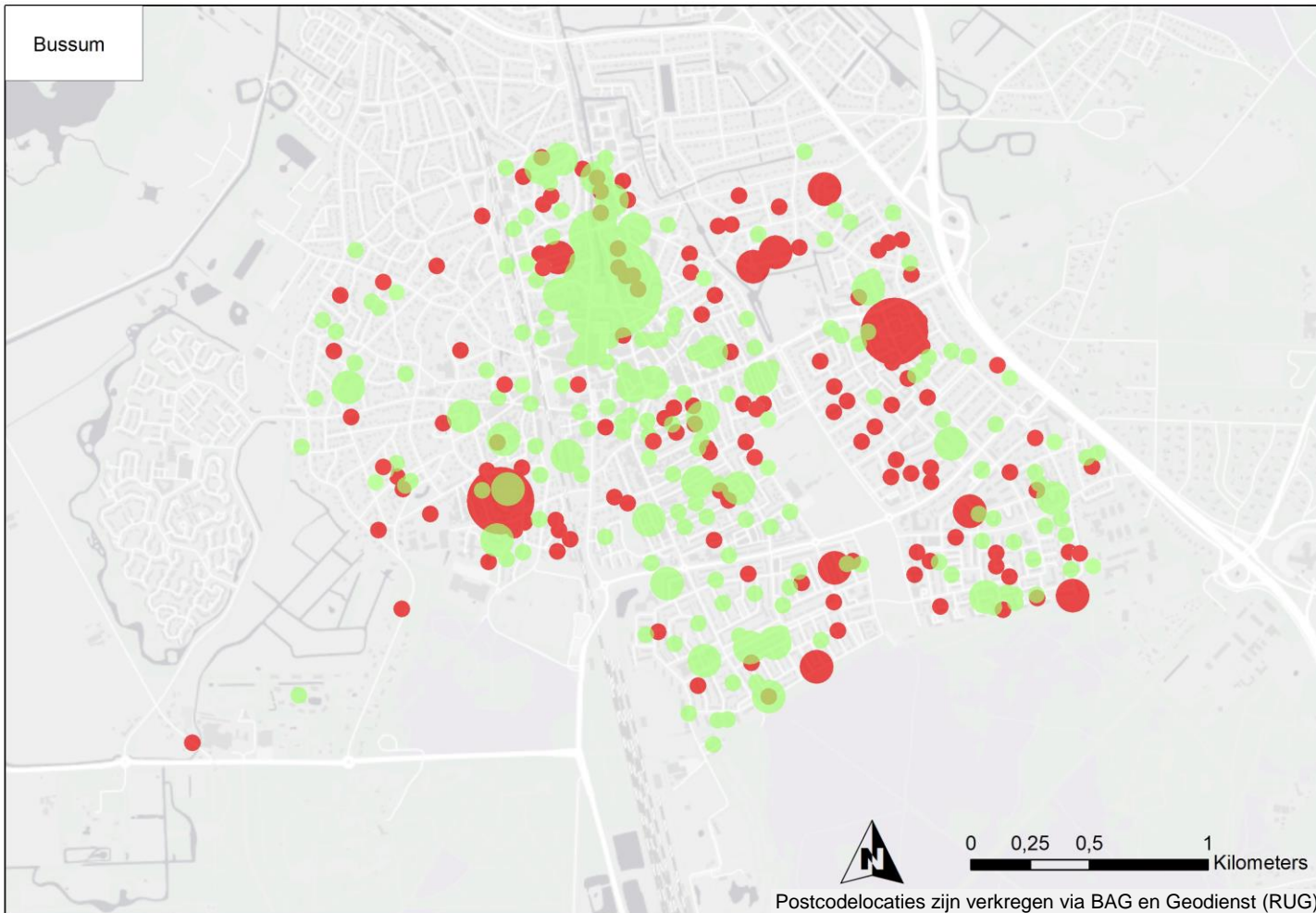
Hierboven staat per woonplaats in welke mate sprake is van hinder door geluidsoverlast van vliegtuigen.

Muiden en Muiderberg liggen het dichtst bij de aanvliegeroutes van Schiphol. Volgens de Geluid vliegverkeer kaart uit 2016 van Atlaskaart Leefomgeving, valt Muiden binnen de grens die een matige geluidsbelasting (48-58 dBA) heeft. Muiderberg ligt precies op de rand van die grens.

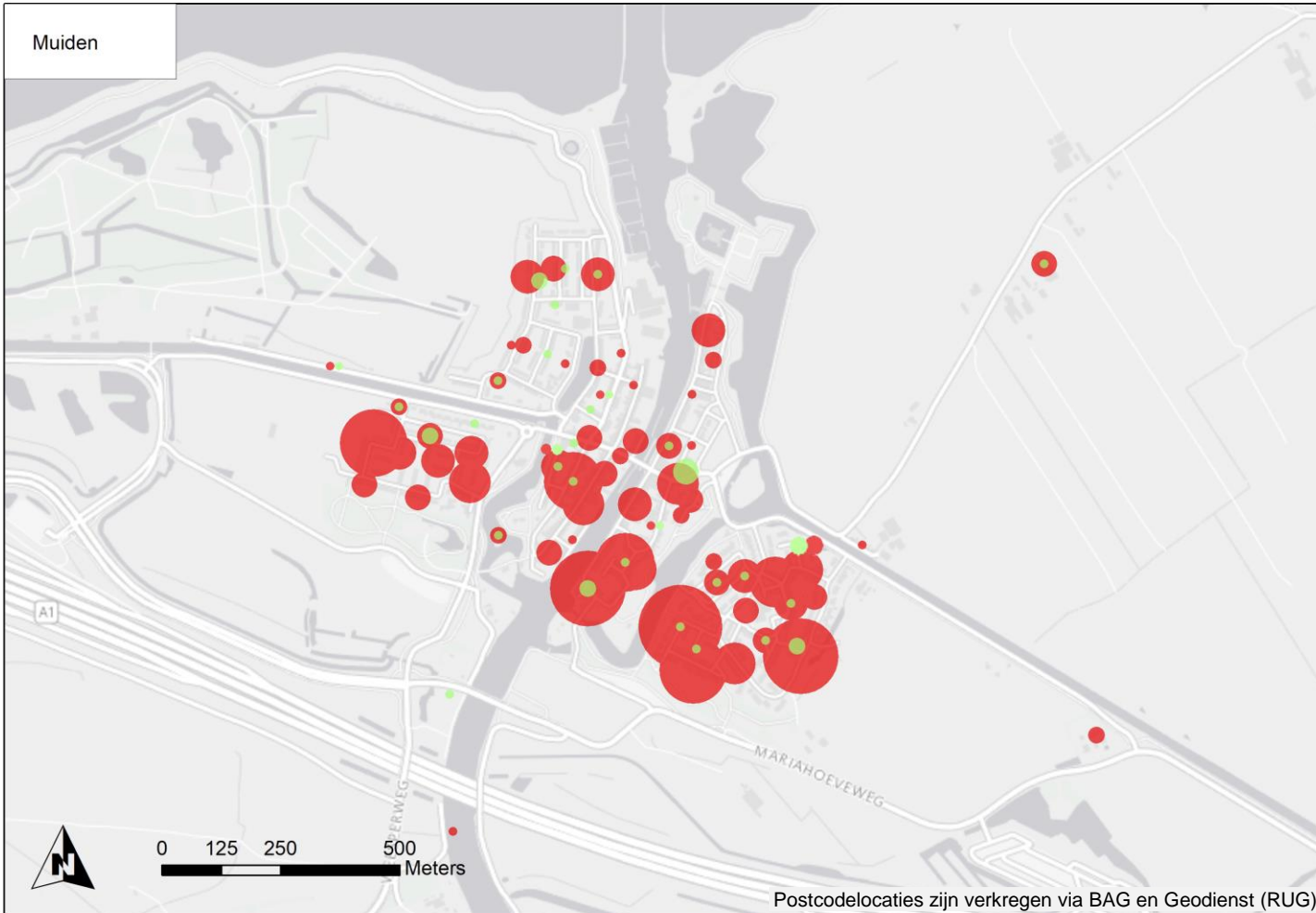
Uit aanvullende analyses blijkt dat respondenten vanaf 50 jaar meer hinder ondervinden van geluid van vliegtuigen (24% ernstig gehinderd), dan respondenten jonger dan 50 jaar (20% ernstig gehinderd). Tevens ondervinden hoger opgeleiden meer hinder (25% ernstig gehinderd), dan lager opgeleiden (17% ernstig gehinderd). Tussen respondenten met en zonder thuiswonende kinderen verschillen de percentages niet significant.



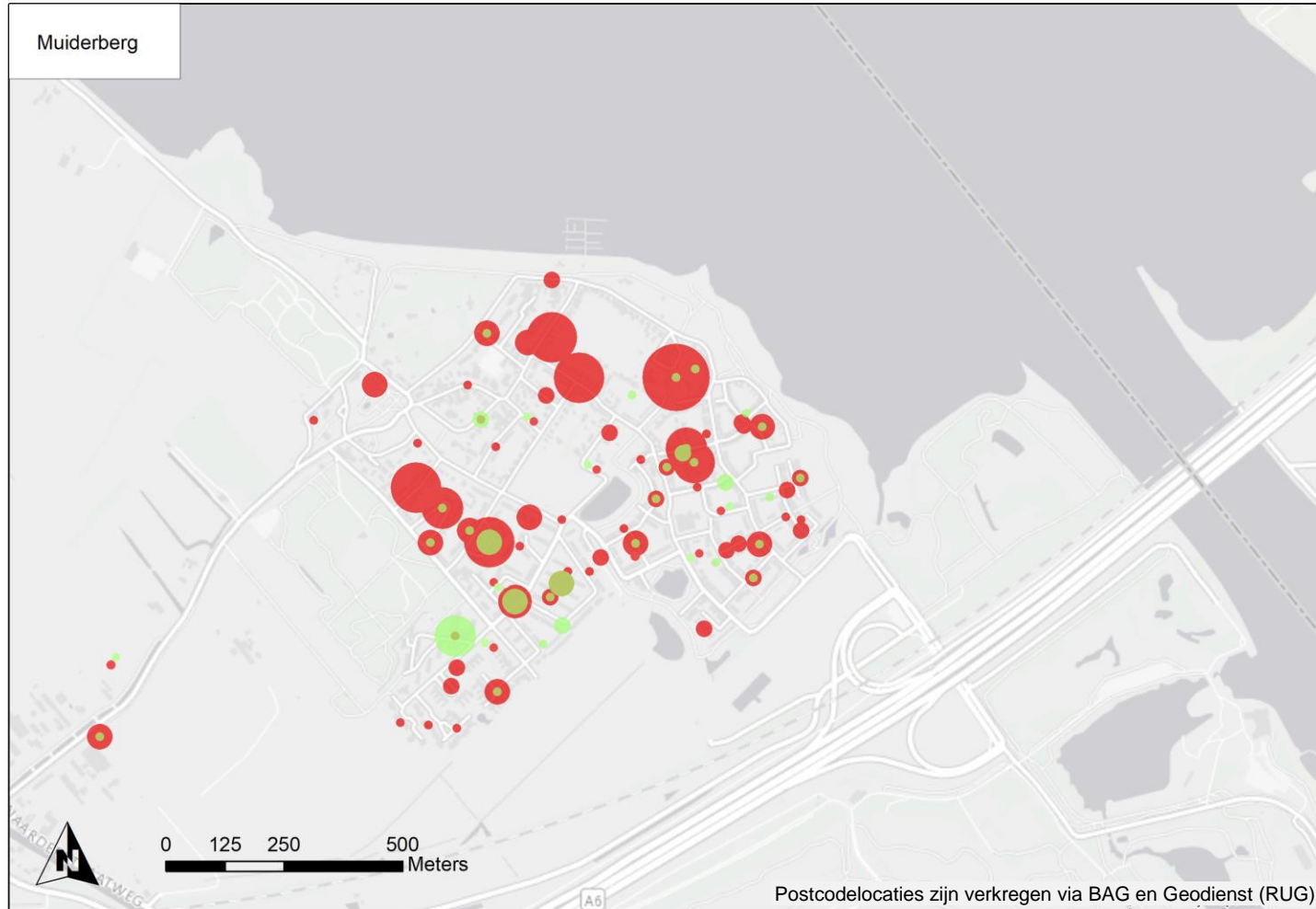
In bovenstaande afbeelding is zichtbaar waar geluidshinder van vliegtuigen in Naarden wordt ervaren. De rode stippen geven aan waar ernstige geluidshinder wordt ervaren. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ernstige hinder ervaren. De groene stippen geven aan waar geen geluidshinder wordt ervaren. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.



In bovenstaande afbeelding is zichtbaar waar geluidshinder van vliegtuigen in Bussum wordt ervaren. De rode stippen geven aan waar ernstige geluidshinder wordt ervaren. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ernstige hinder ervaren. De groene stippen geven aan waar geen geluidshinder wordt ervaren. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.

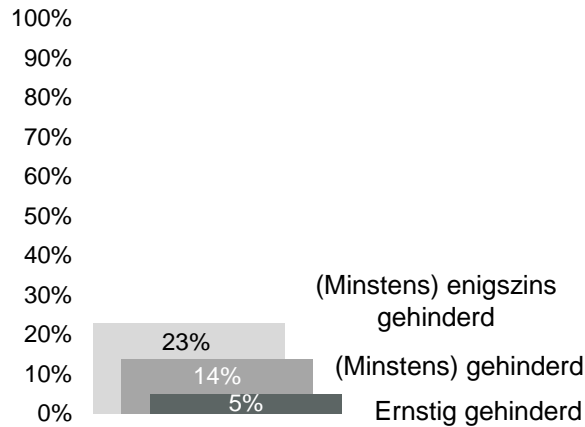


In bovenstaande afbeelding is zichtbaar waar geluidshinder van vliegtuigen in Muiden wordt ervaren. De rode stippen geven aan waar ernstige geluidshinder wordt ervaren. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ernstige hinder ervaren. De groene stippen geven aan waar geen geluidshinder wordt ervaren. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.



In bovenstaande afbeelding is zichtbaar waar geluidshinder van vliegtuigen in Muiderberg wordt ervaren. De rode stippen geven aan waar ernstige geluidshinder wordt ervaren. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode ernstige hinder ervaren. De groene stippen geven aan waar geen geluidshinder wordt ervaren. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.

Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geërgerd door geur van buitenaf als u thuis bent? (n=2.410)



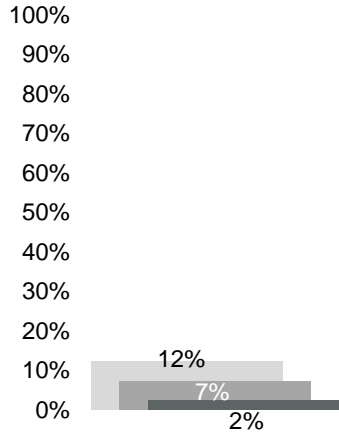
In het figuur hiernaast is zichtbaar hoeveel procent van de respondenten (minstens) enigszins gehinderd, (minstens) gehinderd of ernstig gehinderd is door geur van buitenaf in de afgelopen 12 maanden.

Zo is zichtbaar dat 23% (minstens) enigszins is gehinderd. Hier zitten ook de respondenten die (minsten) gehinderd of ernstig gehinderd zijn bij in. 14% is (minstens) gehinderd. Hier zitten ook de respondenten die ernstig zijn gehinderd bij in. 5% heeft aangegeven ernstig gehinderd te zijn.

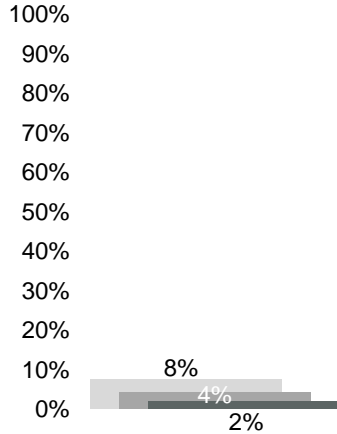
De mate van hinder is gescoord op een schaal van 0 t/m 10. Volgens (inter)nationale standaarden is de score omgerekend naar de categorieën die in het figuur zichtbaar zijn (Van Overveld 2009).

Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geïrriteerd door geur van de onderstaande bronnen als u thuis bent? (n=2.410)

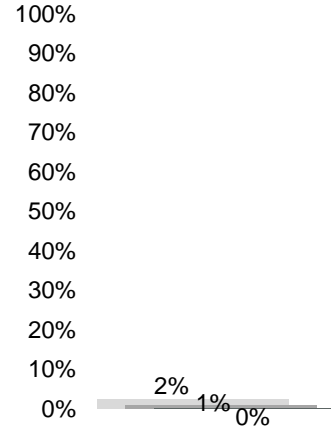
Verkeer op lokale wegen



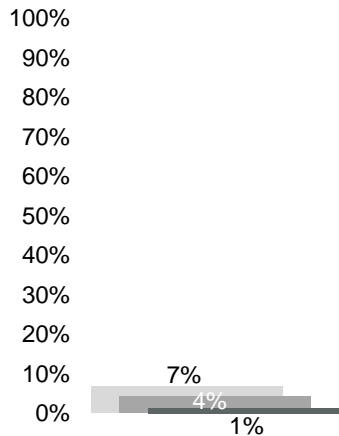
Snelwegen (A1 en A6)



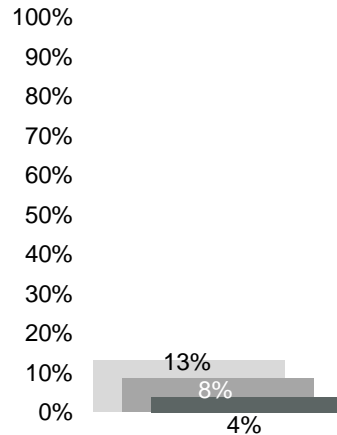
Treinen



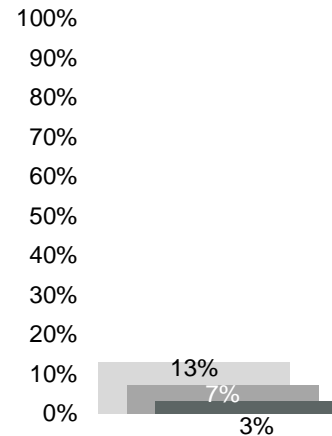
Vliegtuigen



Bedrijven/industrie

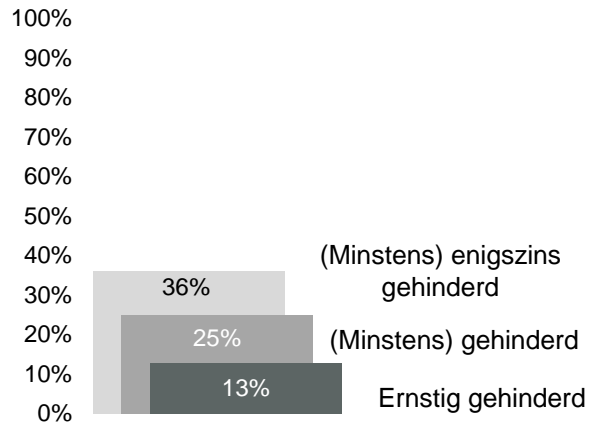


Vrachtverkeer



De respondenten ervaren met name geuroverlast van verkeer op lokale wegen, bedrijven/industrie en vrachtverkeer.

Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geïrriteerd door luchtverontreiniging ((fijn)stof, roet en/of rook) als u thuis bent? (n=2.410)



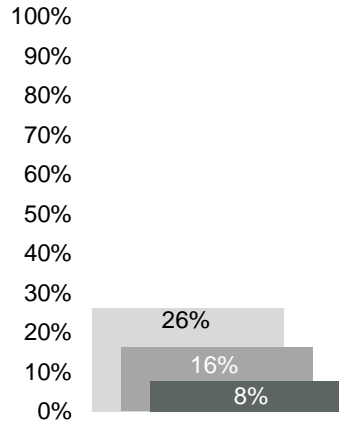
In het figuur hiernaast is zichtbaar hoeveel procent van de respondenten (minstens) enigszins gehinderd, (minstens) gehinderd of ernstig gehinderd is door luchtverontreiniging van buitenaf in de afgelopen 12 maanden.

Zo is zichtbaar dat 36% (minstens) enigszins is gehinderd. Hier zitten ook de respondenten die (minsten) gehinderd of ernstig gehinderd zijn bij in. 25% is (minstens) gehinderd. Hier zitten ook de respondenten die ernstig zijn gehinderd bij in. 13% heeft aangegeven ernstig gehinderd te zijn.

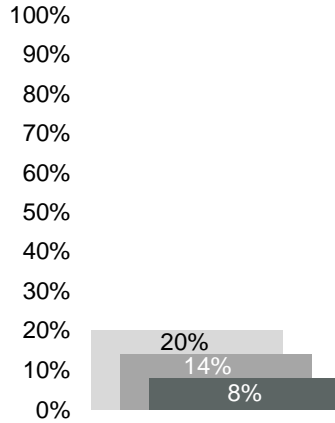
De mate van hinder is gescoord op een schaal van 0 t/m 10. Volgens (inter)nationale standaarden is de score omgerekend naar de categorieën die in het figuur zichtbaar zijn (Van Overveld 2009).

Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geïrriteerd door luchtverontreiniging ((fijn)stof, roet en/of rook) van de onderstaande bronnen als u thuis bent? (n=2.410)

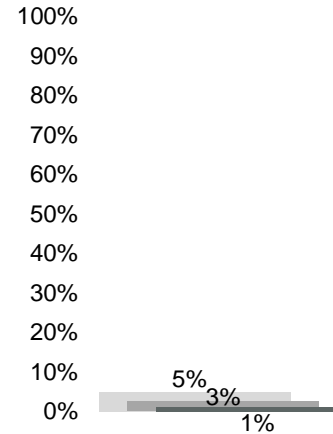
Verkeer op lokale wegen



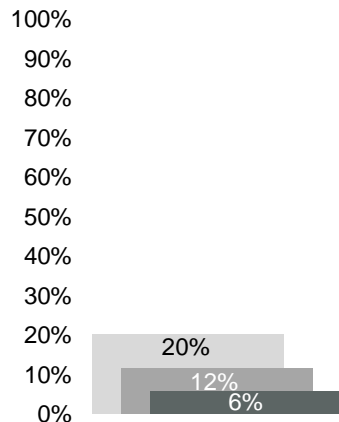
Snelwegen (A1 en A6)



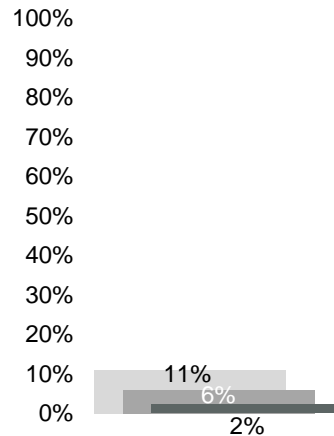
Treinen (inclusief overwegbellen)



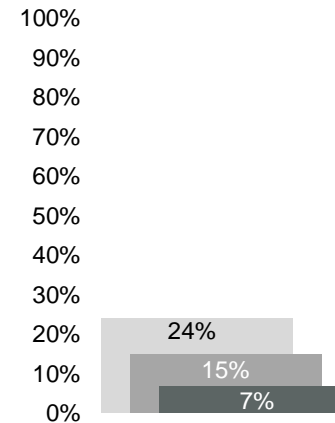
Vliegtuigen



Bedrijven/industrie

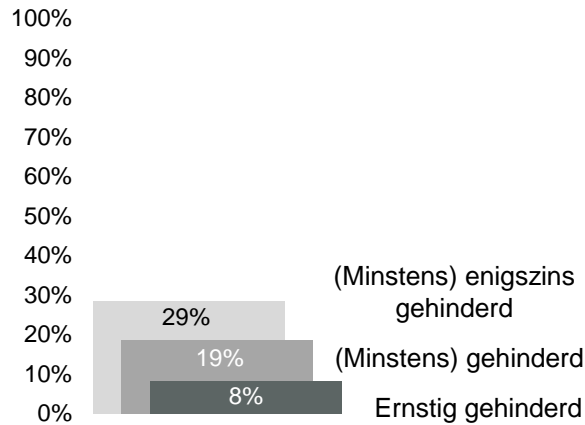


Vrachtverkeer



De respondenten ervaren met name luchtverontreiniging van verkeer op lokale wegen, vrachtverkeer en vliegtuigen.

Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geërgerd door trillingen van buitenaf als u thuis bent?(n=2.410)



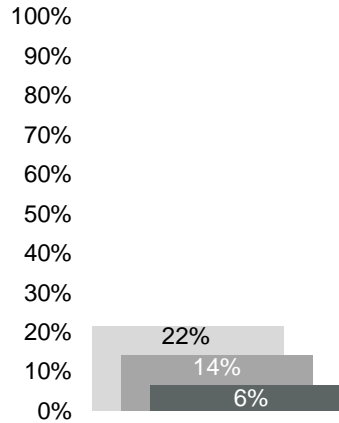
In het figuur hiernaast is zichtbaar hoeveel procent van de respondenten (minstens) enigszins gehinderd, (minstens) gehinderd of ernstig gehinderd is door trillingen van buitenaf in de afgelopen 12 maanden.

Zo is zichtbaar dat 36% (minstens) enigszins is gehinderd. Hier zitten ook de respondenten die (minsten) gehinderd of ernstig gehinderd zijn bij in. 25% is (minstens) gehinderd. Hier zitten ook de respondenten die ernstig zijn gehinderd bij in. 13% heeft aangegeven ernstig gehinderd te zijn.

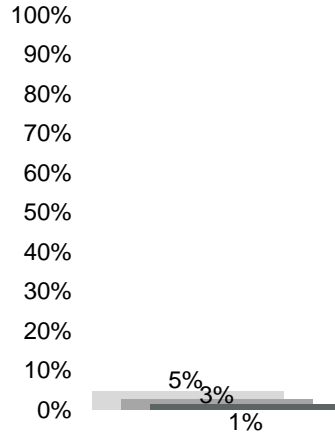
De mate van hinder is gescoord op een schaal van 0 t/m 10. Volgens (inter)nationale standaarden is de score omgerekend naar de categorieën die in het figuur zichtbaar zijn (Van Overveld 2009).

Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 t/m 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geërgerd door trillingen van de onderstaande bronnen als u thuis bent? (n=2.410)

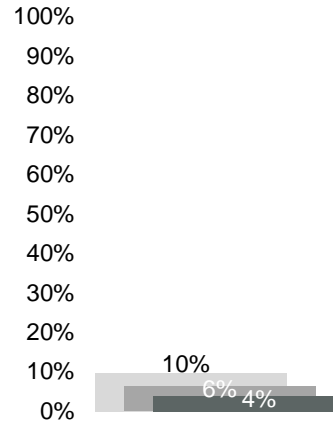
Verkeer op lokale wegen



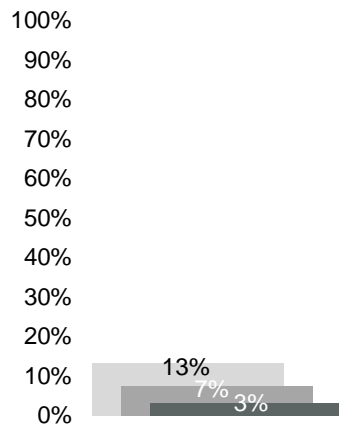
Snelwegen (A1 en A6)



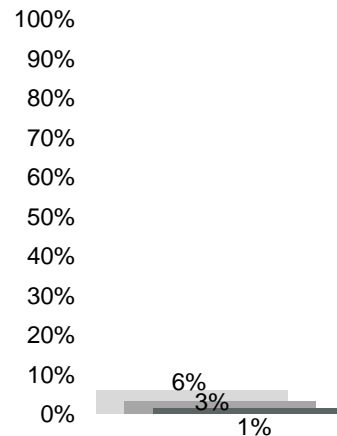
Treinen (inclusief overwegbellen)



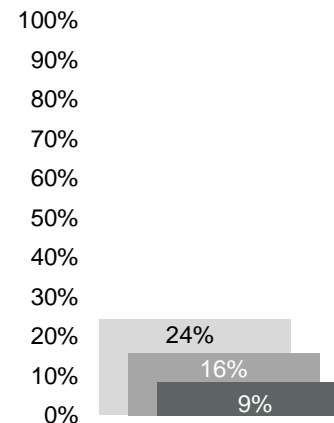
Vliegtuigen



Bedrijven/industrie

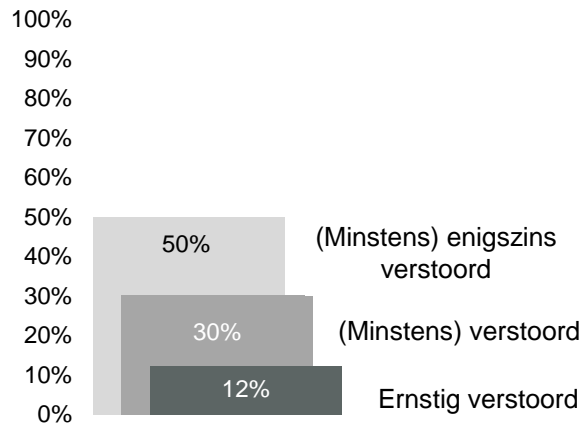


Vrachtverkeer



De respondenten ervaren met name overlast van trillingen van verkeer op lokale wegen en vrachtverkeer.

In welke mate wordt uw slaap verstoord als u thuis bent? Denk hierbij aan de afgelopen 12 maanden. (n=2.410)



Zichtbaar is dat bij 50% de slaap (minstens) enigszins verstoord is de afgelopen 12 maanden. Hier zitten ook de respondenten bij in die in de slaap (minstens) verstoord of ernstig verstoord zijn.

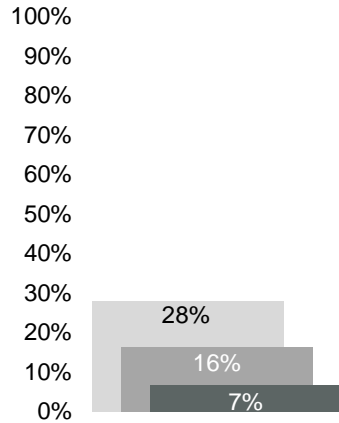
Bij 30% is de slaap (minstens) verstoord. Hier zitten ook de respondenten bij in waarbij de slaap ernstig is verstoord. 12% heeft aangegeven dat de slaap ernstig is verstoord..

De mate van verstoring is gescoord op een schaal van 0 t/m 10. Volgens (inter)nationale standaarden is de score omgerekend naar de categorieën die in het figuur zichtbaar zijn (Van Overveld 2009).

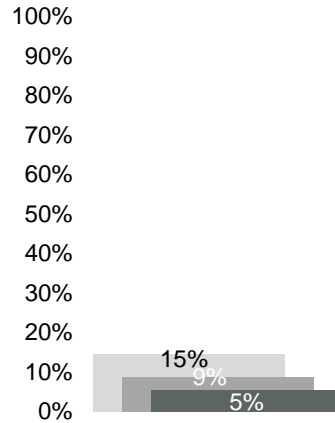
Uit aanvullende analyses blijkt dat respondenten jonger dan 50 jaar meer verstoord worden in hun slaap (19% ernstig gestoord) dan oudere respondenten (11% ernstig gestoord). Voor hoger opgeleide respondenten is dit percentage 13% en voor lager opgeleiden 10%. Gezinnen met kinderen ondervinden in 13% van de gevallen ernstige hinder, voor respondenten zonder kinderen is dit 11%.

In welke mate wordt uw slaap verstoord als u thuis bent door een van de volgende bronnen? Denk hierbij aan de afgelopen 12 maanden. (n=2.410)

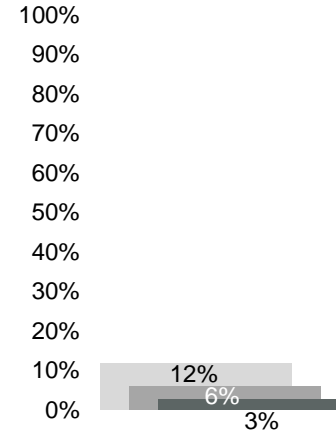
Verkeer op lokale wegen



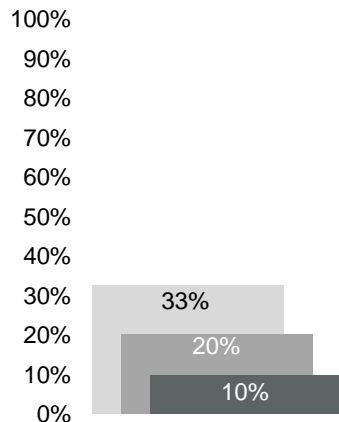
Snelwegen (A1 en A6)



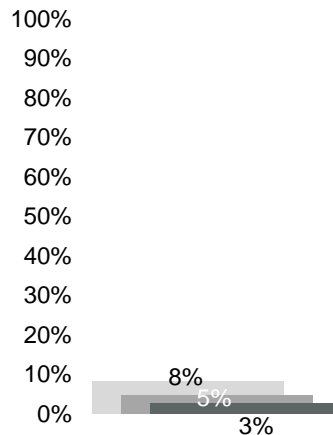
Treinen (inclusief overwegbellen)



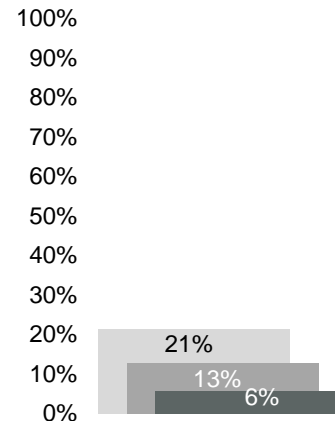
Vliegtuigen



Bedrijven/industrie



Vrachtverkeer



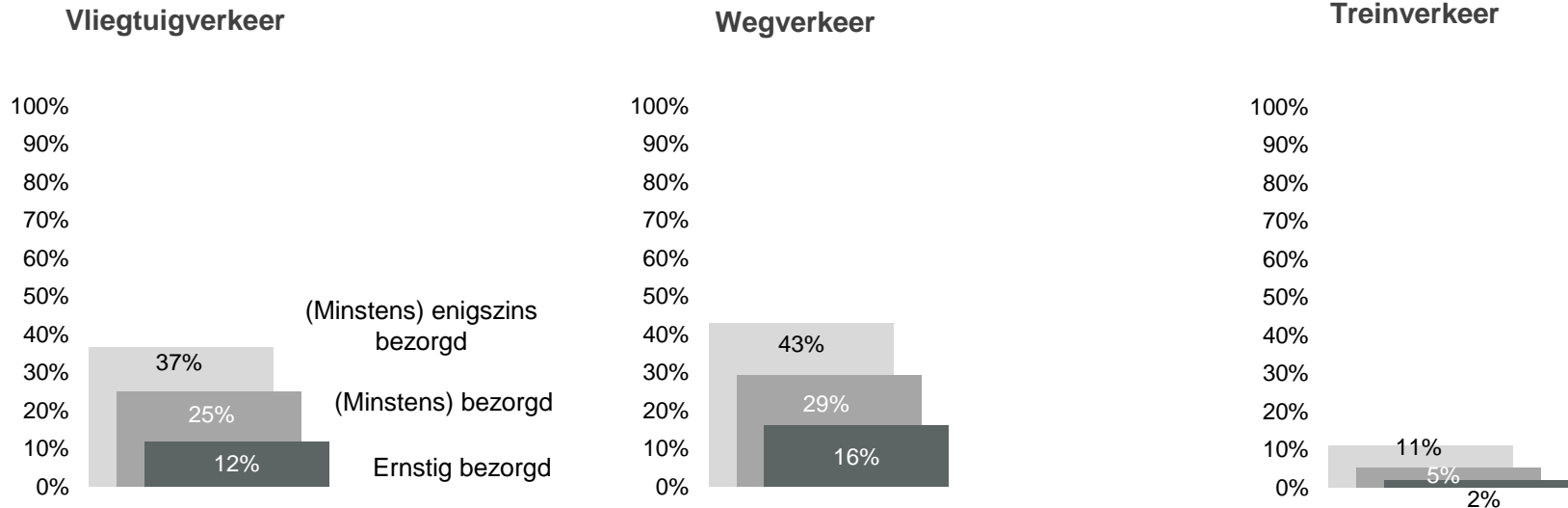
De slaap van de respondenten wordt met name verstoord door vliegtuigen, verkeer op lokale wegen en vrachtverkeer.

Hoger opgeleiden geven vaker aan ernstig verstoord te worden in hun slaap (15%) door vliegtuigen dan lager opgeleiden (10%).

Hoe vaak is in het afgelopen jaar uw slaap verstoord door ...

	Dagelijks	Minstens 1x per week	Minstens 1x per maand	Minstens 1x in afgelopen jaar	Niet in afgelopen jaar
... verkeer op lokale wegen? (n=1071)	10%	30%	32%	20%	8%
... snelwegen (A1 en A6)? (n=742)	13%	23%	17%	21%	27%
... treinen (inclusief overwegbellen)? (n=555)	8%	17%	18%	26%	32%
... vliegtuigen? (n=1265)	11%	26%	28%	23%	13%
... bedrijven/industrie? (n=417)	6%	18%	18%	24%	34%
... vrachtverkeer? (n=894)	8%	21%	28%	28%	15%

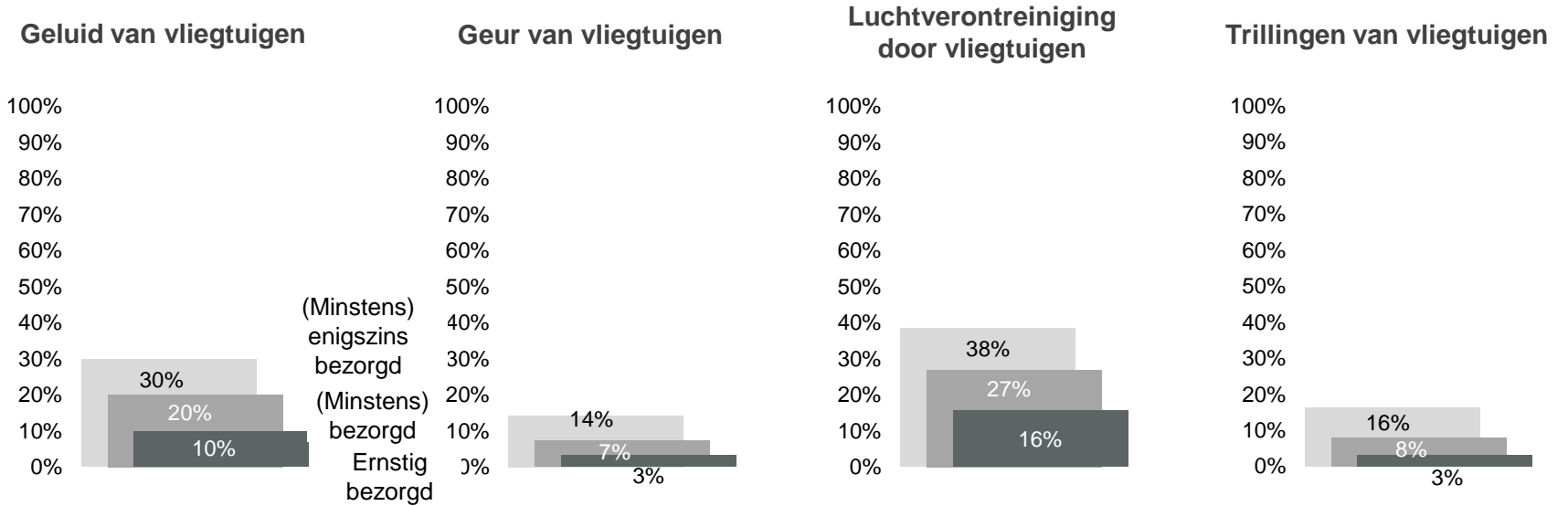
**Bent u bezorgd dat het vlieg-, weg-, of treinverkeer in uw woonomgeving tot gezondheidsklachten kan leiden?
Bezorgd over gezondheidsklachten als gevolg van: (n=2.410)**



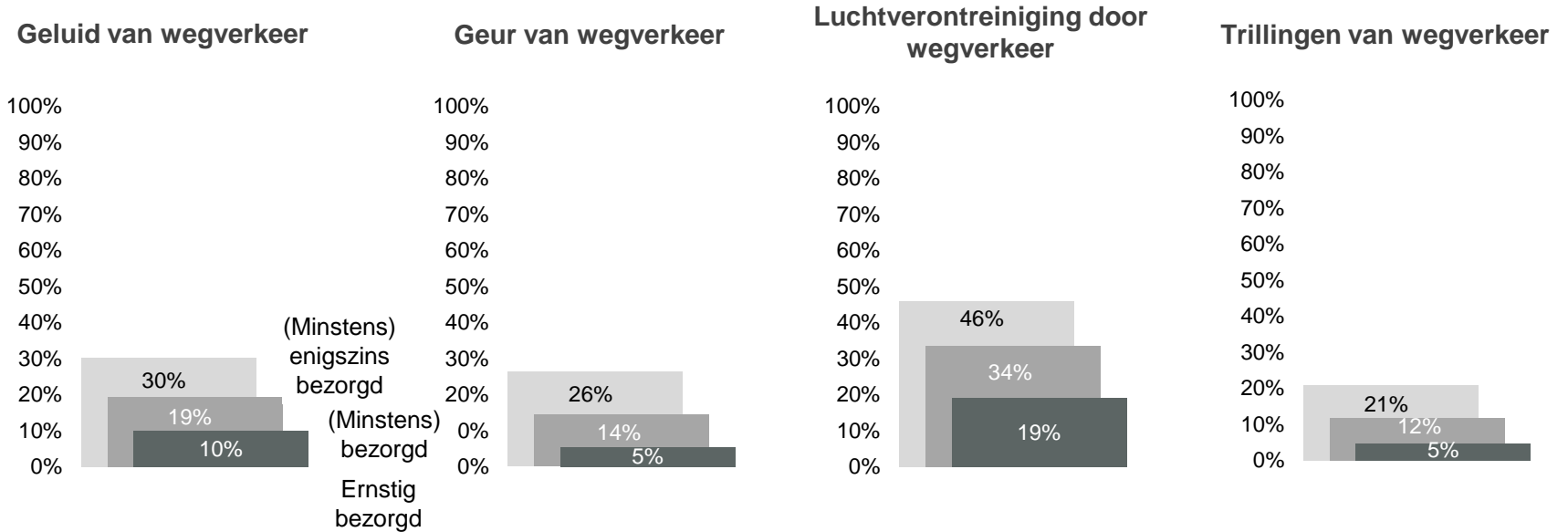
De bezorgdheid over gezondheidsklachten als gevolg van vliegtuigverkeer verschilt tussen hoger en lager opgeleiden en tussen mensen met of zonder thuiswonende kinderen. 12% van de respondenten met kinderen is heel erg bezorgd, voor mensen zonder thuiswonende kinderen is dit 6%. Voor hoger opgeleiden is dit 14% en voor lager opgeleiden 8%. De bezorgdheid over gezondheidsklachten als gevolg van wegverkeer verschilt vooral tussen hoger opgeleiden (17% heel erg bezorgd) en lager opgeleiden (13% heel erg bezorgd). De bezorgdheid over gezondheidsklachten als gevolg van treinverkeer verschilt niet tussen de verschillende groepen.

Er is gekeken naar de combinatie van het ervaren van geluidshinder door vliegtuigen en de bezorgdheid over gezondheidsklachten door vliegtuigverkeer door de respondenten. Van alle respondenten geeft 8% aan ernstige hinder als gevolg van geluidsoverlast door vliegtuigen te ervaren en erg bezorgd te zijn over gezondheidsklachten als gevolg van vliegtuigverkeer.

**Bent u bezorgd dat het vliegverkeer in uw woonomgeving tot gezondheidsklachten kan leiden?
Bezorgd over gezondheidsklachten als gevolg van: (n=2.410)**

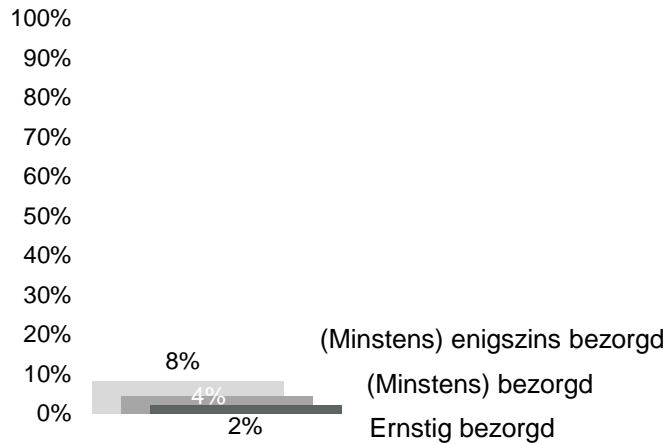


Bent u bezorgd dat het wegverkeer in uw woonomgeving tot gezondheidsklachten kan leiden?
Bezorgd over gezondheidsklachten als gevolg van: (n=2.410)

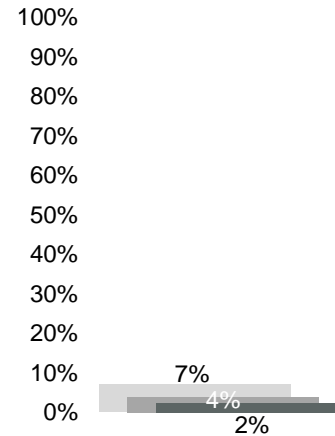


**Bent u bezorgd dat treinverkeer in uw woonomgeving tot gezondheidsklachten kan leiden?
Bezorgd over gezondheidsklachten als gevolg van: (n=2.410)**

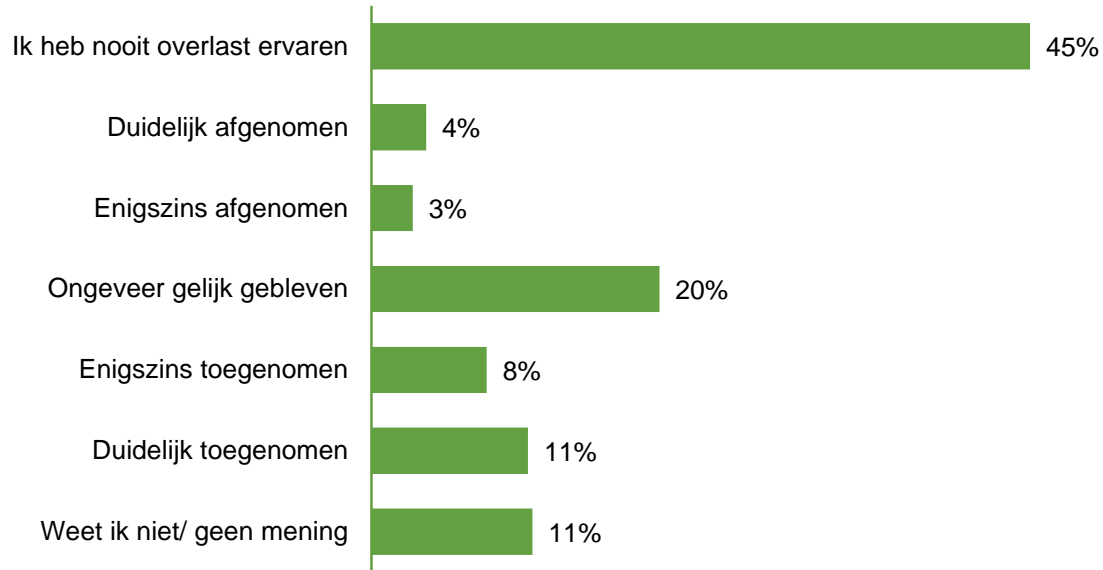
Geluid van treinverkeer

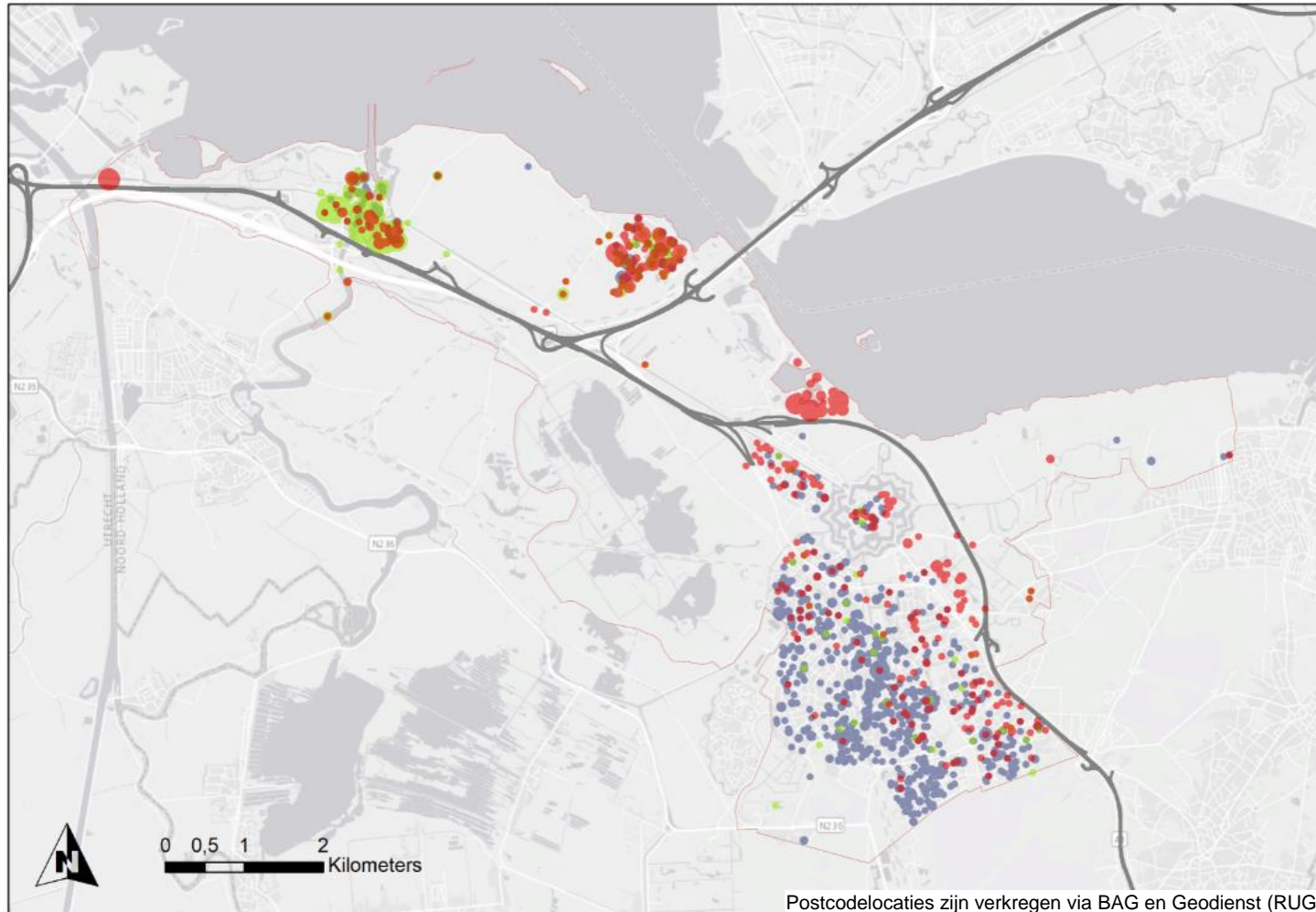


Trillingen van treinverkeer



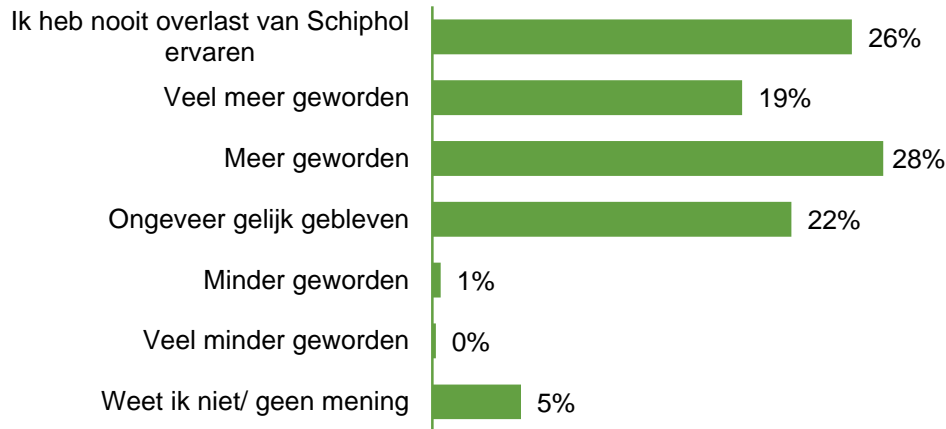
Is de overlast van de snelwegen (A1 en A6) de afgelopen twee jaar toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven? (n=2.410)



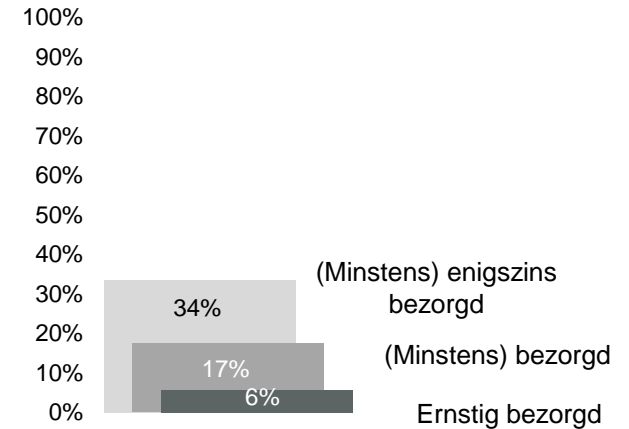


In bovenstaande afbeelding is zichtbaar waar overlast van snelwegen wordt ervaren. De rode stippen geven aan waar de overlast enigszins of duidelijk is toegenomen. De grootte van de rode stippen geeft aan hoeveel respondenten op die postcode vinden dat de overlast is toegenomen. De groene stippen geven aan waar de overlast enigszins of duidelijk is afgenomen. De grijze stippen geven aan waar nooit overlast is ervaren. Let op! Het betreft alleen de respondenten van dit onderzoek.

Hoe ervaart u de overlast van Schiphol in vergelijking tot circa twee jaar geleden? (n=2.410)



Bent u bezorgd over mogelijke vliegtuigongelukken in uw woonomgeving? (n=2.410)



Bijna de helft van de respondenten (47%) geeft aan dat de overlast die men ervaart van Schiphol de laatste twee jaar (veel) meer is geworden.

In het figuur rechts is zichtbaar hoeveel procent van de respondenten bezorgd is over mogelijke vliegtuigongelukken in de woonomgeving.

Zo is zichtbaar dat 34% (minstens) enigszins bezorgd is. Hier zitten ook de respondenten die (minsten) bezorgd of ernstig bezorgd zijn bij in. 25% is (minstens) bezorgd. Hier zitten ook de respondenten die ernstig bezorgd zijn. 6 % heeft aangegeven ernstig bezorgd te zijn.

**In welke mate bent u het eens met onderstaande stellingen?
(n=2.410)**

	(Helemaal) mee eens	Noch eens/ noch oneens	(Helemaal) mee oneens	N.v.t./ weet niet
Ik heb er vertrouwen in dat Schiphol zich inspant om de geluidsoverlast tot een minimum te beperken	36%	19%	41%	5%
Ik sta over het algemeen positief tegenover Schiphol	62%	21%	16%	2%
Schiphol zou verplaatst moeten worden naar een minder dichtbevolkt gebied	30%	25%	38%	7%
Schiphol is van waarde voor deze regio	73%	14%	9%	4%
De negatieve gevolgen van Schiphol zijn niet eerlijk over de bevolking verdeeld	45%	28%	14%	12%
Ik heb er vertrouwen in dat de overheid de aan Schiphol gestelde milieunormen zal handhaven	37%	17%	42%	5%
Ik maak mij zorgen om het klimaat vanwege de uitstoot van broeikasgassen zoals CO2 door de luchtvaart	66%	15%	14%	5%
Ik sta positief tegenover groei van Schiphol	30%	22%	45%	3%

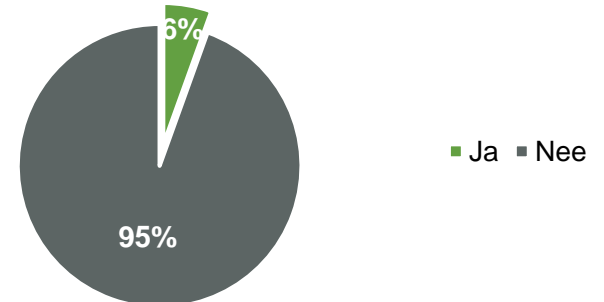
Een meerderheid (62%) staat wel positief tegenover Schiphol. Ook vindt een ruime meerderheid van 73% dat Schiphol van waarde is voor de regio.

Ook heeft een grote groep van 66% zorgen over het klimaat vanwege de uitstoot van broeikasgassen zoals CO2.

Tegenover de groei van Schiphol staat men minder positief. Circa een derde van de respondenten staat positief tegenover groei van Schiphol.

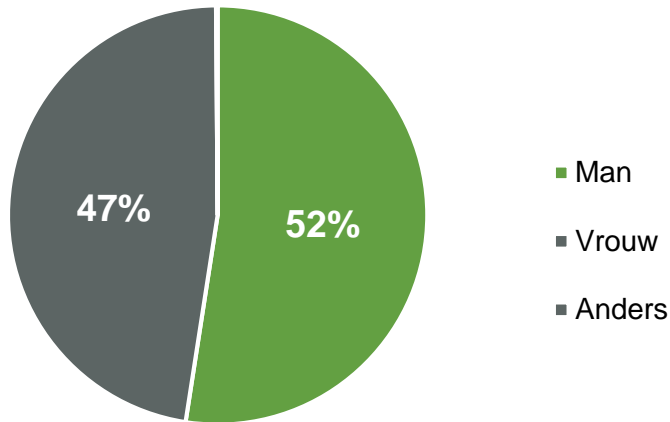
Voor 95% van de respondenten geldt dat de werkzaamheden van henzelf of dat van hun huisgenoten geen verband houdt met Schiphol.

Houden uw werkzaamheden of die van uw huisgenoten verband met Schiphol? (n=2.410)

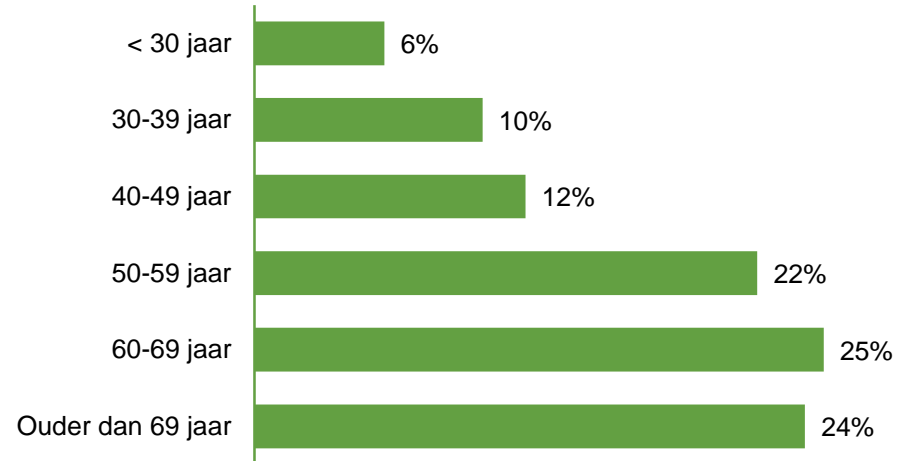


Bijlagen

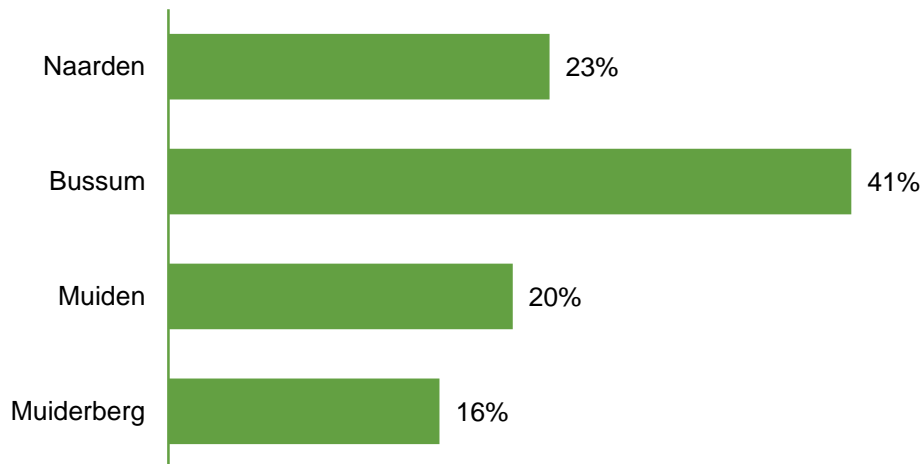
Wat is uw geslacht? (n=2.410)



Tot welke leeftijdscategorie behoort u? (n=2.410)

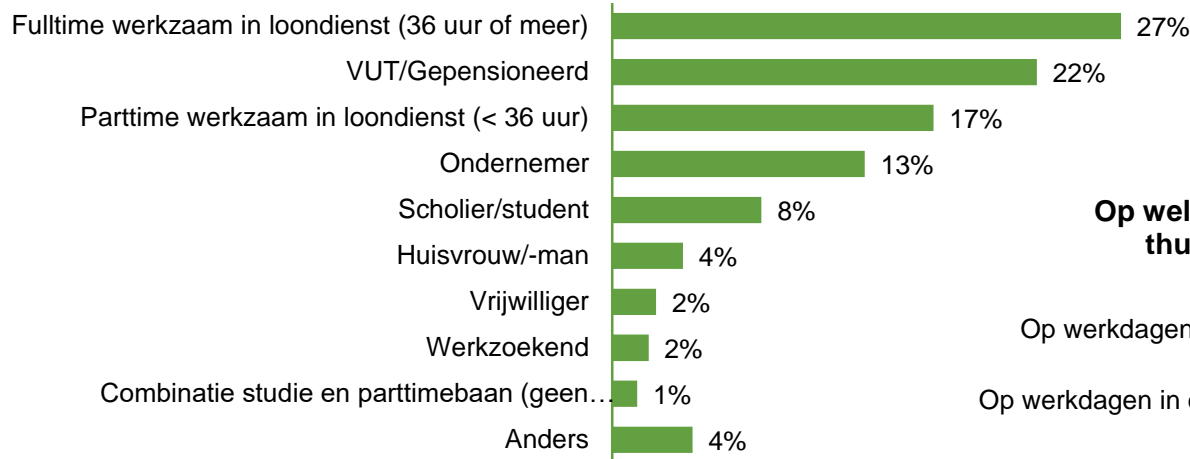


Woonplaats (n=2.410)

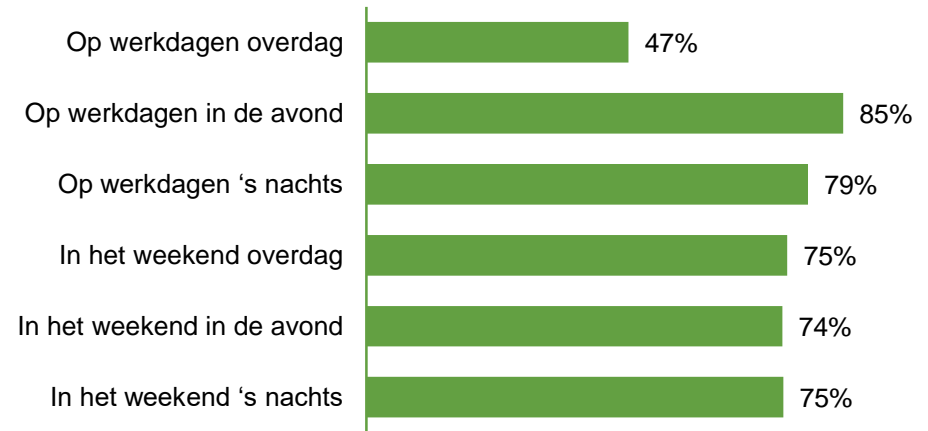


Binnen dit onderzoek zijn de resultaten gewogen naar wijk, geslacht en leeftijd. Hiermee zijn de resultaten gecorrigeerd om de mogelijke invloed van een niet geheel representatieve steekproef weg te nemen. Op deze pagina staan ongewogen resultaten. De rest van dit rapport bevat gewogen resultaten. Meer informatie over weging in bijlage I.

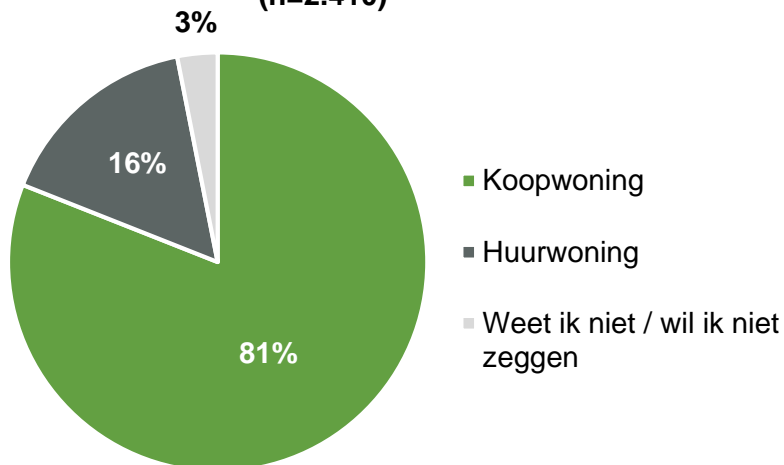
Wat doet u momenteel voornamelijk in het dagelijks leven? (n=2.410)



Op welke momenten van de week bent u meestal thuis? (n=2.410) Meer antwoorden mogelijk



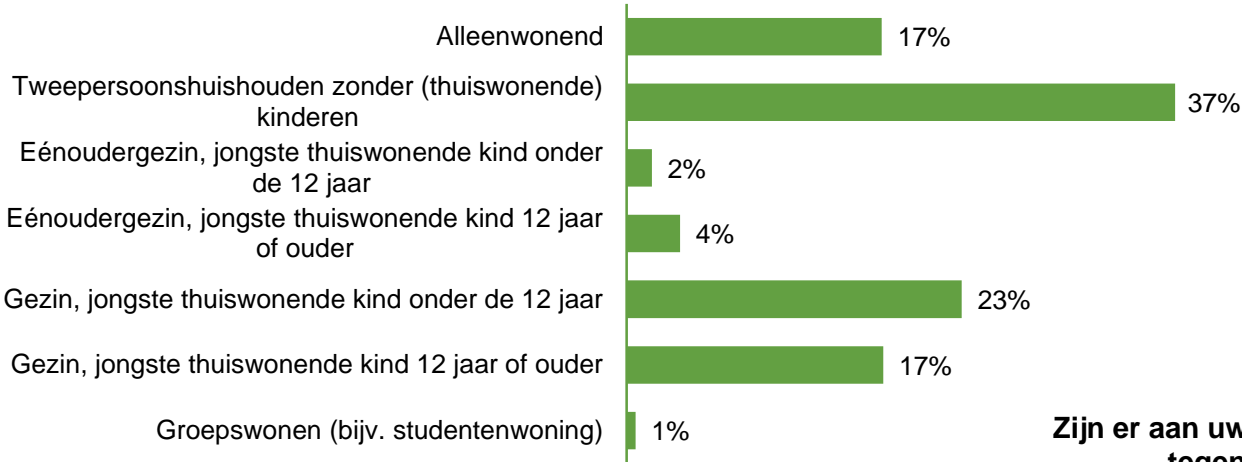
Is uw huidige woning een koop- of huurwoning? (n=2.410)



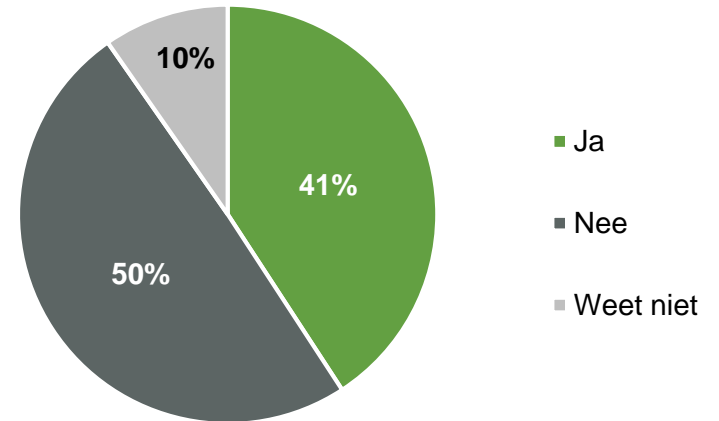
Hoeveel jaar woont u in deze woning? (n=2.410)

Gemiddelde: 15,5 jaar
Standaarddeviatie: 13,5 jaar

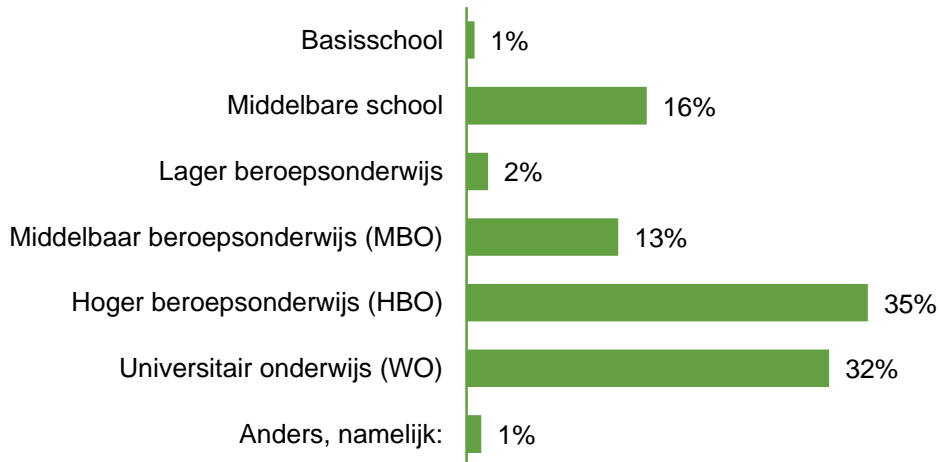
Wat is de samenstelling van uw huishouden? (n=2.410)



Zijn er aan uw woning maatregelen getroffen speciaal tegen geluiden van buiten? (n=2.410)



Wat is uw hoogst genoten opleiding? (n=2.410)



Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid

Elke steekproef geeft afwijkingen ten opzichte van de werkelijkheid, maar de uitkomsten moeten een zo goed mogelijk beeld geven van de populatie. In kwantitatief onderzoek is het gebruikelijk om te spreken van een statistisch betrouwbaar verschil, als de afwijking zo groot is dat deze niet door toeval wordt veroorzaakt. Het betrouwbaarheidsniveau is gedefinieerd als 1 (100%) minus het significantieniveau. Het is gangbaar uit te gaan van een significantieniveau van 5%. Dan is er sprake van een betrouwbaarheidsniveau van 95%. Dat wil zeggen dat, als het onderzoek op dezelfde wijze en op hetzelfde moment zou worden herhaald, de uitkomsten in 95% van de gevallen hetzelfde beeld zouden geven.

De nauwkeurigheid (uitgedrukt in foutmarge) geeft het gebied van waarden aan, waarbinnen de werkelijke waarde in de populatie ligt. Een foutmarge van bijvoorbeeld 5%, betekent dat de werkelijke waarde van de totale populatie 5% hoger of lager kan liggen dan de waarde van de steekproef. Concreet: indien een onderzoeksuitkomst van de steekproef aangeeft dat 50% van de respondenten een rapportcijfer 8 geeft voor een bepaald aspect, dan ligt dit percentage in werkelijkheid maximaal 5% boven of 5% onder deze 50%, ofwel tussen de 45% en 55%. Een foutmarge van 5% is gangbaar en algemeen geaccepteerd bij (statistisch) kwantitatief onderzoek.

Met het omvangrijke aantal respondenten dat heeft deelgenomen (2.410) kunnen met 95% betrouwbaarheid en 1,94% nauwkeurigheid uitspraken worden gedaan op een algemeen niveau. De hoge betrouwbaarheid en nauwkeurigheid maken de data geschikt voor analyses.

Weging

Binnen dit onderzoek zijn de resultaten gewogen naar plaats, leeftijd en geslacht. Hiermee zijn de resultaten gecorrigeerd om de mogelijke invloed van de niet geheel representatieve steekproef weg te nemen. Dit is een gangbare werkwijze in statistisch kwantitatief onderzoek. Personen in ondervertegenwoordigde groepen krijgen een gewicht groter dan 1 en tellen relatief zwaarder mee in het totaalresultaat, personen in groepen met een oververtegenwoordiging krijgen een gewicht kleiner dan 1.

Vanwege de ondervertegenwoordiging van mannen tussen de 50 en 59 jaar uit Naarden, krijgt een man tussen de 50 en 59 jaar uit Naarden bijvoorbeeld weefactor 1,31 en een vrouw uit Muiderberg tussen de 40 en 49 jaar (die oververtegenwoordigd is) weefactor 0,54. Aangezien weefactoren niet te groot mogen zijn (een groep in een steekproef met een aandeel van bijvoorbeeld 5%, kan niet worden 'opgeblazen' tot 50%), zijn de resultaten niet gewogen over andere aspecten. Doorgaans wordt een maximale weefactor van 3 en een minimale weefactor van 0,5 gehanteerd.

Door de weging zijn de resultaten representatief over plaats, leeftijd en geslacht.

Non-responsonderzoek

Niet iedereen die is uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek heeft ook daadwerkelijk meegedaan. Om te bepalen of de groep die heeft meegedaan aan het onderzoek een andere beleving heeft dan de groep die niet heeft meegedaan is een non-responsonderzoek uitgevoerd.

Het non-responsonderzoek is op twee manieren uitgevoerd. Uit de inwoners die zijn uitgenodigd per brief, maar die niet hebben meegedaan aan het onderzoek is een aselechte steekproef getrokken. Deze steekproef is telefonisch benaderd om deel te nemen aan een kort onderzoek. De inwoners die lid zijn van het inwonerspanel en niet hebben deelgenomen, hebben een uitnodiging voor een kort onderzoek via het panel ontvangen. In totaal hebben 462 respondenten deelgenomen aan het non-responsonderzoek. De resultaten zijn net als bij het onderzoek gewogen.

Beoordeling leefbaarheid van de woonomgeving:

	Respondenten	Non-respondenten
Rapportcijfer	7,3	7,7

De mate van totale geluidsoverlast algemeen:

Totale geluidsoverlast algemeen	Respondenten	Non-respondenten
(minstens) enigszins gehinderd	76%	59%
(minstens) gehinderd	55%	34%
Ernstig gehinderd	24%	11%

De mate van geluidshinder vliegtuigen:

	Respondenten	Non-respondenten
(minstens) enigszins gehinderd	60%	45%
(minstens) gehinderd	40%	25%
Ernstig gehinderd	20%	10%

De mate waarin positief naar Schiphol wordt gekeken:

	(Helemaal) mee eens	Noch eens/ noch oneens	(Helemaal) mee oneens	N.v.t./ weet niet
Ik sta over het algemeen positief tegenover Schiphol - respondenten	62%	21%	16%	2%
Ik sta over het algemeen positief tegenover Schiphol - non-respondenten	64%	26%	9%	0%

Uit de resultaten van het non-responsonderzoek komt naar voren dat de respondenten de leefbaarheid van de woonomgeving significant beter beoordelen dan bij het onderzoek. Ook het percentage respondenten dat ernstige hinder door geluidsoverlast ervaart ligt in het non-responsonderzoek significant lager. Hetzelfde geldt voor de geluidsoverlast specifiek door vliegtuigen.

Deze uitkomsten zijn in lijn met de bevindingen van het RIVM uit de inventarisatie van gezondheids- en belevingsonderzoeken rondom (regionale) luchthavens (2016). Het verschil in de beleving van geluid tussen de respondenten van het onderzoek en de non-respondenten is een bekend fenomeen wanneer het onderwerp van studie gevoelig ligt in de samenleving. De bereidheid om deel te nemen aan het onderzoek is dan groter bij bewoners die zich meer betrokken voelen bij het onderwerp. Uit andere studies blijkt uit de vergelijking tussen de respondenten en non-respondenten dat onder de respondenten minder laag opgeleiden, allochtonen en stedelingen voorkomen. Daar staat tegenover dat er onder de non-respondenten meer mensen zijn met een positieve houding ten opzichte van Schiphol. Dit laatste komt ook overeen met het onderhavige onderzoek, waar de non-respondenten significant minder negatief tegenover Schiphol staan. De beoordeling van leefbaarheid van de woonomgeving, de mate van geluidsoverlast en de mate van geluidsoverlast door vliegtuigen geven vermoedelijk een overschatting van de werkelijke hinder weer. Helaas is het niet mogelijk om voor deze overschatting getalsmatig te corrigeren, omdat er een onvolledig beeld is van de totale groep non-respondenten.