TEAM VIER

Markt- en Opinieonderzoek.
Zeker Meten.

Omgevingsraad Schiphol

RAPPORTAGE HINDERBELEVINGSONDERZOEK 2017

PROJECT: I1919
VOOR: OMGEVINGSRAAD SCHIPHOL
VAN: REMCO FRERICHS EN JASPER KRANENDONK
DATUM : 9 MEI 2017

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1: Inleiding

Opdracht, achtergronden	4
Opzet en methodiek	5
Onderzoeksgebied	6
Steekproef, vragenlijst	7
Veldwerk, uitleg significante verschillen, rapportage	8

Hoofdstuk 2: Resultaten

De woonomgeving	10
Hinder	18
Geluidshinder van vliegtuigen	27
Contact en informatie	37

Hoofdstuk 3: Profiel inwoners onderzoeksgebied 49

Hoofdstuk 4: Vergelijking met 2013 57

TEAM VIER

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

INLEIDING

Opdracht
Voor u ligt de rapportage van het hinderbelevingsonderzoek dat Team Vier in opdracht van de Omgevingsraad Schiphol heeft uitgevoerd.

Achtergronden
In 2012 heeft de Omgevingsraad Schiphol (toen nog CROS) aan Team Vier de opdracht verstrekt om een hinderbelevingsonderzoek uit te voeren in de omgeving van luchthaven Schiphol. Het betrof zowel een kwalitatief als een kwantitatief onderzoekstraject. In het kwalitatieve onderzoek zijn destijds 'gewone' omwonenden van de luchthaven ondervraagd, alsmede omwonenden die met enige regelmaat hun beklag deden bij Bas (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) over hinder door het vliegverkeer van of naar Schiphol. In het kwantitatieve onderzoek, dat begin 2013 plaatsvond, is een steekproef van ruim 1.000 omwonenden van de luchthaven ondervraagd. In de analyse is een onderverdeling gemaakt tussen het binnen- (vanaf 58Lden) en het buitengebied (48 tot en met 57Lden).

De Omgevingsraad Schiphol heeft Team Vier gevraagd begin 2017 een herhaling van het hinderbelevingsonderzoek uit te voeren. Het doel van het onderzoek is het in kaart brengen van de mate waarin omwonenden van luchthaven Schiphol overlast ervaren door het geluid van vliegtuigen. Een afgeleide doelstelling is het beantwoorden van de vraag of de ervaren geluidsoverlast sinds 2013 is toe- of afgenomen, dan wel is gestabiliseerd. Net als in 2013 is door de Omgevingsraad Schiphol een werkgroep in het leven geroepen die heeft meegedacht over de totstandkoming van het kwantitatieve hinderbelevingsonderzoek. In de werkgroep zijn alle partijen uit de Omgevingsraad Schiphol vertegenwoordigd.

In juni 2016 heeft Team Vier een kwalitatief onderzoek uitgevoerd voor de Omgevingsraad, met als doel het in kaart brengen van de visie van jongeren op de toekomst van luchthaven Schiphol en het analyseren hoe jongeren een forum over de toekomst van Schiphol zouden inrichten. Op basis van dit onderzoek is het idee voor een Jongerenraad ontstaan. In maart en april van 2017 hebben er drie sessies plaatsgevonden met 24 jongeren van 18 tot en met 25 jaar, verdeeld over vier verschillende groepen. In deze Jongerenraad hebben de jongeren gediscussieerd over thema's met betrekking tot Schiphol die zij zelf hebben aangedragen en over thema's die in het hinderbelevingsonderzoek zijn behandeld. De jongeren hebben hun visie op vier hoofdthema's (leefomgeving, geluidsoverlast, duurzaamheid en bereikbaarheid) op video opgenomen. Van deze video's is een compilatiefilm gemaakt.

INLEIDING

Opzet en methodiek
Gezien de probleemstelling is het onderzoek telefonisch en computergestuurd uitgevoerd. Dat wil zeggen dat respondenten telefonisch benaderd zijn, waarbij de interviewer de gegeven antwoorden rechtstreeks doorvoert in een digitale vragenlijst.

De adressen zijn door Team Vier besteld bij Cendris, een 100% dochteronderneming van PostNL. Als basis gebruikt Cendris het afgiftepuntenbestand van PostNL. In dit bestand staan feitelijk alle adressen in Nederland (woningen en bedrijven). Cendris verrijkt deze adressen met kwalitatieve kenmerken. Adresbestanden mogen onder andere ingezet worden voor marktonderzoek. Team Vier heeft bij Cendris willekeurig 10.000 adressen geselecteerd uit de postcodegebieden die door de Omgevingsraad Schiphol zijn aangeleverd: dit garandeert een goede spreiding over het onderzoeksgebied.

De netto steekproef bestaat voor 30% uit mobiele nummers (06-nummers). Onder diegenen die jonger zijn dan 35 jaar is dit aandeel zelfs 76%. Het gebruiken van mobiele nummers is dus een goede manier om de jongere doelgroep te bereiken.

Team Vier heeft ervoor gezorgd dat de adressenbestanden geschoond zijn met het Onderzoekfilter. Consumenten kunnen zich aanmelden bij Onderzoekfilter als zij niet benaderd willen worden voor marktonderzoek en telemarketing per post, vaste telefoon of mobiele telefoon. Nota bene: het Onderzoekfilter is iets anders dan het Bel-me-niet-register (bedoeld voor telemarketing).

Een vast team van enquêteurs heeft de gesprekken gehouden. De enquêteurs kregen een uitgebreide schriftelijke instructie over de achtergrond en de doelstelling van het onderzoek, de doelgroep en de vragenlijst.

Gedurende de veldwerkperiode is de kwaliteit van de gesprekken bewaakt door het steekproefsgewijs meeluisteren en meekijken met de gesprekken door de supervisor, de kwaliteitsbegeleiders en de senior projectleider, alsmede door het regelmatig controleren van een computeruitdraai van de resultaten.

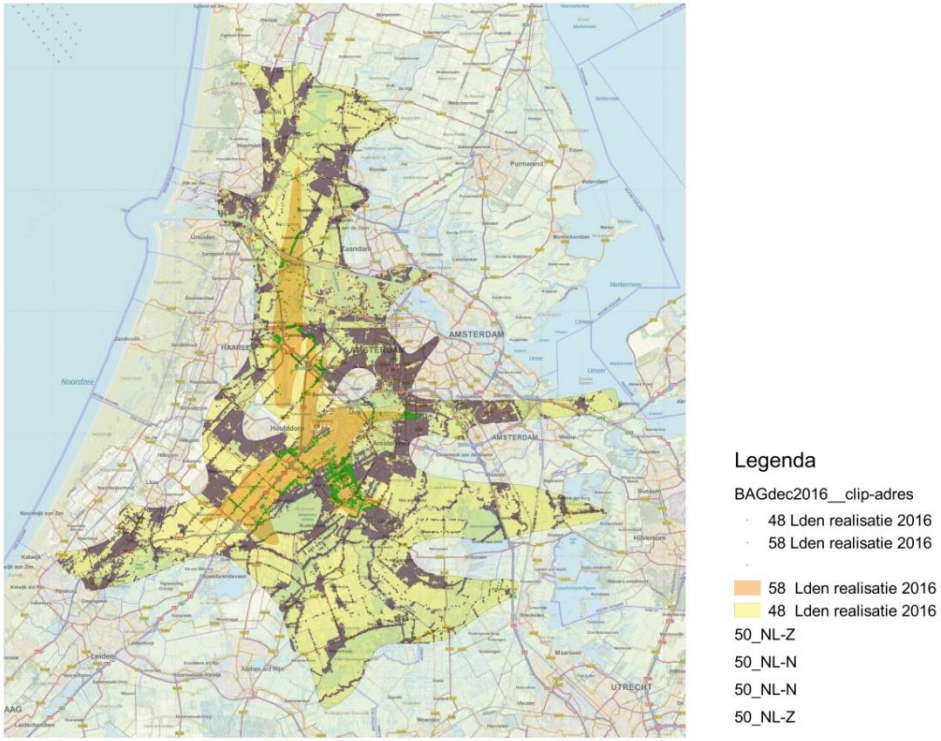
De doelgroep is voornamelijk ‘s avonds benaderd (tussen 17.15 uur en 21.15 uur) en op zaterdag tussen 10.00 uur en 14.00 uur. Om steekproef technische redenen, zodat ook de moeilijker bereikbare personen in de steekproef vertegenwoordigd zijn, hebben we – indien nodig – vijf recalls verricht en is gebruik gemaakt van de ‘Birthday Rule’ (er is gevraagd naar de eerst jarige binnen het huishouden om er voor te zorgen dat er geen oververtegenwoordiging ontstaat van mensen die relatief vaak thuis zijn, zoals bijvoorbeeld huisvrouwen/-mannen).

INLEIDING

Onderzoeksgebied
Gemeenten kunnen lid zijn van de Omgevingsraad Schiphol als zij (deels) met het grondgebied binnen de geluidcontour van 48 dB(A) Lden vallen bij het maximum aantal vliegtuigbewegingen dat in 2008 is afgesproken. In dit werkingsgebied van de Omgevingsraad Schiphol wordt onderscheid gemaakt tussen het binnengebied, met een geluidniveau van 58 dB(A) Lden of hoger, en het gebied met een geluidniveau van minstens 48 dB(A) Lden.

In dit onderzoek worden de resultaten gepresenteerd van het binnengebied (58 ≥ dB(A) Lden) en het onderzoeksgebied (48 ≥ dB(A) Lden), waarbij de gebieden bepaald zijn op basis van de realisatie van gebruiksjaar 2016. Om ook uitspraken te kunnen doen over de gemeenten die weliswaar lid zijn van de Omgevingsraad Schiphol, maar niet in de steekproef voor het onderzoeksgebied vielen is nog een extra steekproef uitgevoerd. De resultaten van deze steekproef worden vermeld onder de noemer 'buiten-buitengebied'.

Binnen de genoemde gebieden zijn respondenten willekeurig gekozen. Voor voldoende statistische rekenkracht om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over eventuele onderlinge verschillen zijn in het binnengebied 252 gesprekken gerealiseerd, in het onderzoeksgebied 1.002 en in het buiten-buitengebied 308 gesprekken.



Steekproef
Team Vier heeft een steekproef getrokken van personen van 18 jaar en ouder. Aan het onderzoek hebben in totaal 1.310 inwoners uit het onderzoeksgebied meegewerkt.

In het onderzoeksgebied is een disproportionele steekproef getrokken, om ook over het binnengebied in de analyse betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Omdat naar schatting (op basis van de bruto steekproef) circa 1% van alle inwoners uit het onderzoeksgebied woonachtig is in het binnengebied is hiervoor – ten behoeve van het totaalbeeld – gecorrigeerd. Tevens zijn de cijfers gewogen naar geslacht, leeftijd en huishoudgrootte. Omdat geen exacte populatiecijfers van het onderzoeksgebied beschikbaar zijn, is ervoor gekozen om, net als in 2013, deze weging te baseren op de populatiecijfers van de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn. De respons op het onderzoek bedroeg 20% (zie 'Responsverantwoording').

Vragenlijst
De vragenlijst is in overleg met de Omgevingsraad Schiphol tot stand gekomen. Voor vragen over de mate waarin hinder wordt ondervonden is aangesloten bij het hinderbelevingsonderzoek van 2013, alsmede bij onderzoeken die Team Vier eerder in opdracht van de Omgevingsraad Schiphol heeft uitgevoerd in het kader van experimenten met hinderbeperkende maatregelen, alsmede bij door Team Vier uitgevoerde onderzoeken in de provincies Overijssel, Utrecht en Zuid-Holland. De vragenlijst van het hinderbelevingsonderzoek uit 2013 is in samenwerking met assistent professor Peter Lugtig van de Universiteit van Utrecht tot stand gekomen. De heer Lugtig heeft een doctoraat in onderzoeksmethodologie en is sinds de voorbereidingen van het kwantitatieve onderzoek in het najaar van 2012 tot aan de oplevering van de rapportage van 2013 betrokken geweest.

De vragen naar de beleving van geluid en slaapverstoring (beide met antwoordcategorieën van 0 tot en met 10) zijn vergelijkbaar met de vragen zoals deze zijn opgenomen in het door Motivaction uitgevoerde GeluidsErvaring-onderzoek. Deze vraagstelling is afkomstig van het RIVM.

In het onderhavige onderzoek is het percentage ernstig gehinderden gerapporteerd conform een door het RIVM beschreven meetmethode (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), "Handreiking geluidhinder wegverkeer", paragraaf 3.1, 2011). Met terugwerkende kracht is deze berekening ook uitgevoerd voor het onderzoek van 2013 voor de vergelijking in hoofdstuk 4. Dezelfde berekening is uitgevoerd voor de mate waarin de slaap verstoord wordt.

INLEIDING

Aan de inwoners die ernstig gehinderd worden door vliegverkeer, zijn enkele verdiepingsvragen gesteld. In het tweede hoofdstuk van deze rapportage wordt toegelicht dat het internationale uitgangspunt voor ernstige hinder niet exact overeenkomt met de 11-puntschaal die in deze rapportage gehanteerd wordt. Voor deze rapportage hebben we de verdiepingsvragen gesteld aan de inwoners die een 7 of hoger geven op de schaalvraag in hoeverre men zich gehinderd voelt. Dit komt bij benadering overeen met de internationaal gangbare definitie van ernstige hinder.

Veldwerk
Het telefonische veldwerk vond plaats van 9 januari 2017 tot en met 20 februari 2017. Dit is vergelijkbaar met de onderzoeksperiode van 2013 (destijds van 24 januari tot en met 19 februari).

Uitleg significante verschillen
In het onderhavige rapport wordt in sommige gevallen onderscheid gemaakt tussen verschillende deelsteekproeven. Dit betreft in de regel significante verschillen. Een significant verschil betekent dat we met 95% zekerheid kunnen zeggen dat een gevonden verschil niet op toeval berust.

Rapportage
Onderhavige rapportage is op 9 mei 2017 aan de Omgevingsraad Schiphol opgeleverd.

INLEIDING

Omgevingsraad Schiphol

Responsverantwoording

Responsverantwoording	Hinderbelevingsonderzoek	
	abs.	%
Totaal aantal bestelde adressen	**9.639**	**100%**
Ingeschreven bij Onderzoekfilter	155	2%
Totaal aantal beschikbare adressen	**9.484**	**100%**
Niet gebruikte adressen / niet afgehandelde nummers	2.940	31%
Bruto steekproef (aantal beschikbare adressen minus aantal niet afgehandelde nummers)	**6.589**	**100%**
Nummer onbruikbaar	1.131	17%
Niet bereikbaar tijdens veldwerkperiode	-	-
Buiten selectie	-	-
Taalproblemen	-	-
Totaal aantal niet bruikbare / niet bereikbare nummers	1.131	17%
Netto steekproef (bruto steekproef minus niet bruikbare/bereikbare nummers)	**5.458**	**100%**
Interview compleet	1.310	24%
Weigering	4.148	76%
Overall respons (aantal gerealiseerde gesprekken gepercenteerd op de bruto steekproef)	**20%**	

TEAM VIER

Hoofdstuk 2: Resultaten

De woonomgeving

De woonomgeving

Woonduur en omgeving

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

Gemiddeld woont men al circa
14 jaar in de huidige woning.

Woonduur
Gemiddeld woont men 14,2 jaren in de huidige woning. Naarmate men ouder is, woont men langer in het onderzoeksgebied. Degenen die jonger zijn dan 35 jaar wonen er gemiddeld 5,2 jaren. Inwoners in de leeftijd van 35 tot en met 49 jaar wonen er gemiddeld 9,2 jaren, inwoners van 50 tot en met 64 jaar wonen er gemiddeld 18,8 jaren en 65-plussers gemiddeld 26,7 jaren. Verder geldt dat hoe hoger de opleiding is, des te korter men in het onderzoeksgebied woont.

Omgeving
Drie op de tien inwoners uit het onderzoeksgebied geven aan in het centrum van een stad of dorp te wonen (30%), terwijl ruim zes op de tien in een buitenwijk van een stad of dorp woonachtig zijn (62%). De rest woont in een landelijke omgeving (9%).

Het aandeel van de inwoners uit het binnengebied dat in een landelijke omgeving woont is groter dan het aandeel van de inwoners uit het onderzoeksgebied dat landelijk zegt te wonen (respectievelijk 22% en 9%). Inwoners die jonger zijn dan 35 jaar wonen relatief vaak in het centrum van een stad of dorp (41%). Onder 35- tot en met 49-jarigen is dit 27%, onder 50- tot en met 64-jarigen 26%. Het aandeel van de 65-plussers dat in het centrum van een stad of dorp woont, is 23%.

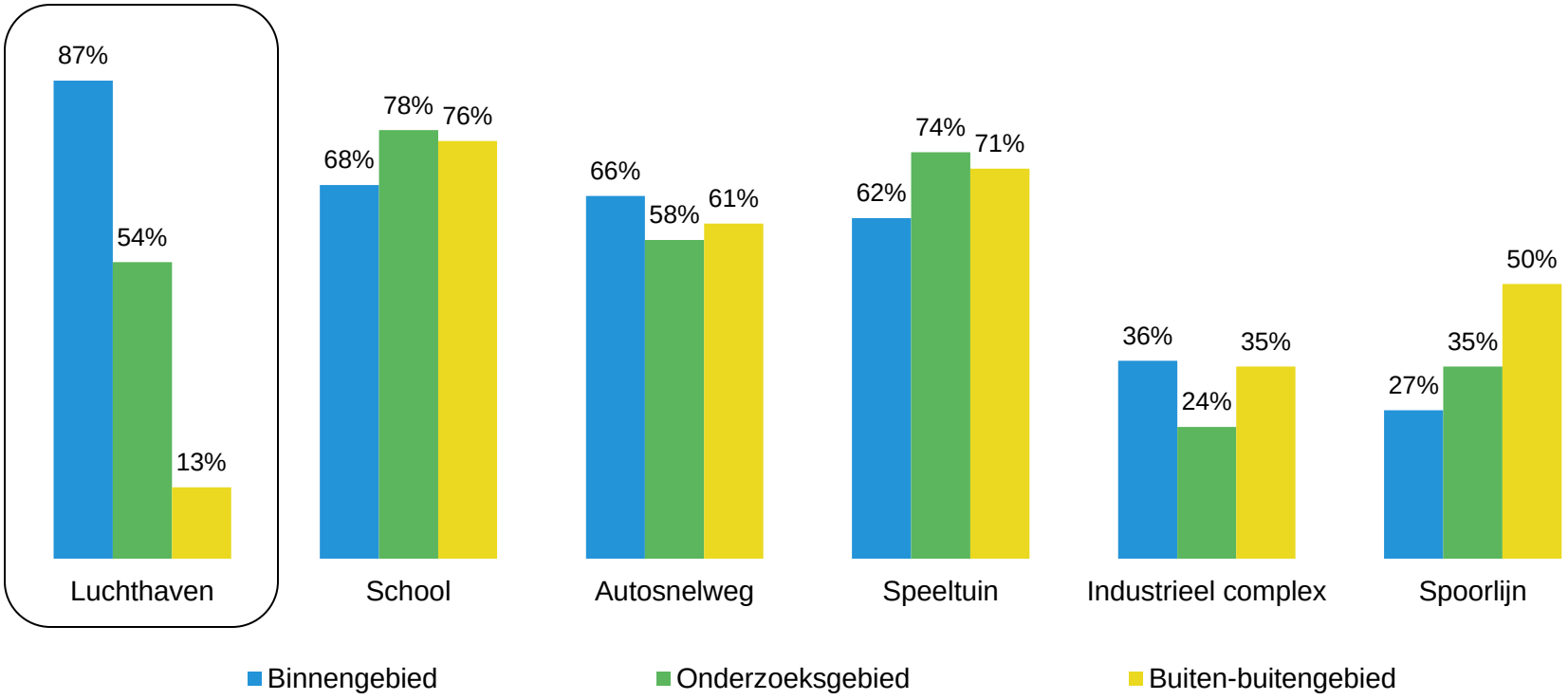
Vraag 1. Hoe lang woont u in uw huidige woning?
Vraag 2. In wat voor een omgeving staat de woning?

De woonomgeving

Nabijheid van… (1/2)

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

Wonen in direct omgeving van…



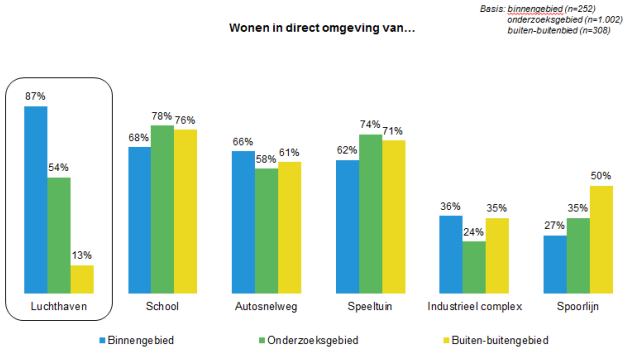
Vraag 3. Woont u in de directe omgeving van…

De woonomgeving

Nabijheid van… (2/2)

Een meerderheid van de inwoners van het onderzoeksgebied geeft aan in de buurt van een luchthaven te wonen (54%). In het binnengebied is dit aandeel groter (87%), terwijl dit aandeel in het buiten-buitengebied juist kleiner is (13%). Van de inwoners die jonger zijn dan 35 jaar geeft 44% aan in de buurt van een luchthaven te wonen; dit is significant lager dan bij de leeftijdsgroepen 35 tot 49 jaar, 50 tot 64 jaar en 65+ (respectievelijk 58%, 57% en 57%).

Ongeveer acht op de tien inwoners uit het onderzoeksgebied geven aan in de buurt van een school te wonen (78%). Circa driekwart woont in de buurt van een speeltuin (74%). Ongeveer drie op de vijf inwoners wonen in de buurt van een autosnelweg of drukke weg (58%) en 35% woont naar eigen zeggen in de omgeving van een spoorlijn. Ten slotte geeft ongeveer een kwart van de inwoners aan in de buurt van een industrieel complex te wonen (24%).

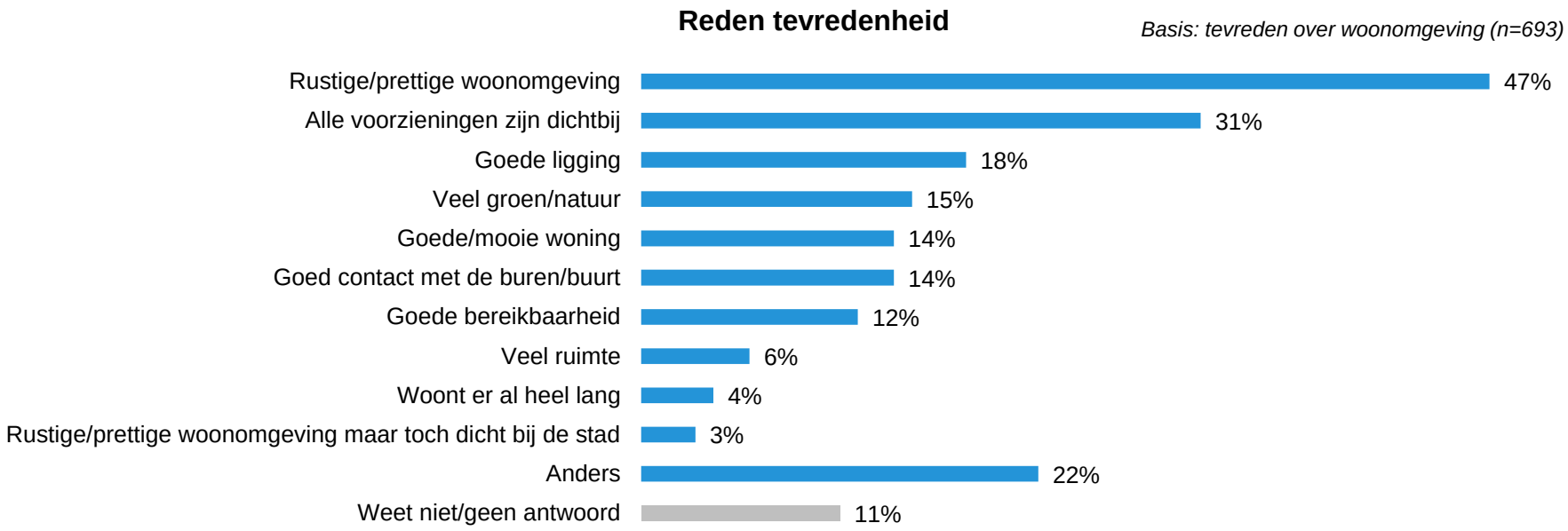


Vraag 3. Woont u in de directe omgeving van…

De woonomgeving

Tevredenheid woonomgeving (1/2)

Basis: onderzoeksgebied (n=1.002)



Vraag 4. Hoe tevreden bent u met uw huidige woonomgeving?
Vraag 5/6. Waarom? Kunt u daar iets meer over zeggen?

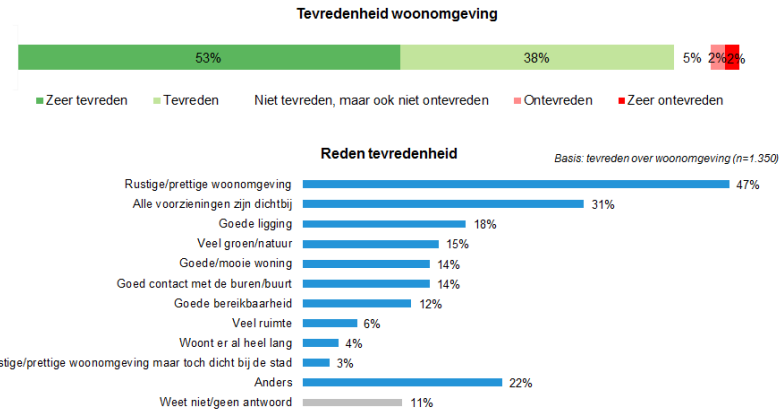
De woonomgeving

Tevredenheid woonomgeving (2/2)

Tevredenheid woonomgeving
Negen op de tien inwoners uit het onderzoeksgebied zijn in meer of mindere mate tevreden over hun woonomgeving (afgerond 92%); meer dan de helft is zelfs ‘zeer tevreden’ (53%). In het binnengebied geeft 91% van de inwoners aan tevreden te zijn met de woonomgeving, in het buiten-buitengebied is dit 89%.

Redenen tevredenheid
Belangrijkste redenen voor tevredenheid over de woonomgeving (voorgelegd aan degenen die tevreden zijn over de woonomgeving; eerder genoemde 92%) zijn de rustige en prettige woonomgeving (47%), de nabijheid van voorzieningen (31%) en de goede ligging (18%). De nabijheid van voorzieningen speelt vooral voor de inwoners die jonger zijn dan 35 jaar en inwoners van 35 tot en met 49 jaar een rol bij de tevredenheid (respectievelijk 39% en 38%). Voor inwoners van 50 tot en met 64 jaar (27%) en 65-plussers (18%) speelt dit minder een rol. Hoger opgeleiden vinden de nabijheid van voorzieningen en de goede ligging vaker een reden van tevredenheid over de woonomgeving dan middelbaar en lager opgeleiden.

Redenen ontevredenheid
De belangrijkste redenen voor de ontevredenheid van de woonomgeving worden besproken in het volgende deelhoofdstuk ‘Hinder’.



Vraag 4. Hoe tevreden bent u met uw huidige woonomgeving?
Vraag 5/6. Waarom? Kunt u daar iets meer over zeggen?

De woonomgeving

Reden dat u hier woont

Meeste voorkomende redenen om in de huidige omgeving te wonen:

- Dichtbij familie en vrienden
- Dichtbij werk
- Dichtbij allerlei voorzieningen
- Rustige locatie

Enkele citaten die dit illustreren:

"Door het werk."

"Nabijheid van voorzieningen, winkels, scholen, station, etc."

"Mijn man is hier geboren en zo zijn we hier blijven hangen."

"De belangrijkste reden is de tuin. Het is namelijk erg ruim. Achter mijn woning ligt er water. Ik heb een bootje waarmee ik vaar."

"De rust, maar tegelijkertijd (o.a. openbaar vervoer, stad) kan ik overal zijn."

"Het is dichtbij familie en kennissen."

"Werk in de buurt. Wel de lusten en niet de lasten van het wonen in een echt centrum."

"Omdat het in de buurt ligt van familie, vrienden en kennissen."

"Ik ben hier geboren en getogen."

"Het is rustig en er zijn veel winkels.

"We woonden eerst in Amsterdam en daar was het heel druk. Om goed te kunnen studeren hebben we een rustigere omgeving opgezocht."

Vraag 7. Wat is de belangrijkste reden dat u hier woont?

De woonomgeving

Verwachting en wens over 10 jaar

Omgevingsraad Schiphol

Enkele illustrerende citaten:

Waar verwacht u over 10 jaar te wonen?

"Misschien hier nog. Ligt aan mijn gezondheid."

"Niet meer hier, ik denk de Veluwe."

"Nog steeds in hetzelfde huis."

"Gewoon hier blijven, waar ik nu woon."

"Binnen de huidige regio."

"Geen flauw idee, mogelijk dezelfde plaats."

Waar zou u over 10 jaar willen wonen?

"In hetzelfde huis."

"Misschien ooit nog in de tropen, buiten Nederland dus."

"Ik zou graag in een landelijke omgeving willen wonen, waarbij het iets rustiger is. Verder heb ik geen specifiek dorp in gedachten."

"Geen flauw idee. Ligt eraan hoeveel geld ik heb, het liefst de bergen in."

"Als het kan het liefst hier."

"Nog steeds in dezelfde woning."

Vraag 8. Waar verwacht u over 10 jaar te wonen? (splitrun)
Vraag 9. Waar zou u over 10 jaar willen wonen? (splitrun)

Hoofdstuk 2: Resultaten

HINDER

Hinder
Spontaan en geholpen

Geluidshinder van vliegtuigen
De mate waarin geluidshinder door vliegtuigen wordt ervaren, is op twee manieren gemeten in dit onderzoek: spontaan en geholpen. Met spontane geluidshinder van vliegtuigen wordt bedoeld dat inwoners aangeven overlast van vliegtuigen te ervaren zonder dat er specifiek naar gevraagd wordt. Dit volgt uit de vraag naar de (on)tevredenheid van de woonomgeving. Bij de geholpen geluidshinder wordt er juist specifiek gevraagd naar de overlast van vliegtuigen. De geholpen geluidshinder van vliegtuigen die wordt ervaren door inwoners is logischerwijs dan ook hoger dan de spontane geluidshinder van vliegtuigen.

Spontane geluidshinder
Redenen voor ontevredenheid over de woonomgeving (voorgelegd aan eerder genoemde 4% van de ondervraagden) hebben in de eerste plaats te maken met overlast door vliegtuigen (24%), in de tweede plaats met overlast door bouwwerkzaamheden (11%) en in de derde plaats met overlast door buren (9%). Omgerekend naar alle inwoners betekent dit dat 0,7% van de inwoners van het onderzoeksgebied ontevreden is over de woonomgeving door het geluid van vliegtuigen. Dit is de spontane overlast van geluidshinder. Van alle inwoners in het onderzoeksgebied geeft dus 0,7% spontaan (dat wil zeggen: zonder specifiek te vragen naar overlast van vliegtuigen) aan dat ze overlast van vliegtuigen ervaren. Dit betekent echter niet dat de overige inwoners geen last van vliegtuigen ervaren.

Geholpen geluidshinder
Bij expliciet doorvragen geven drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied aan vaak of regelmatig hinder te ervaren door vliegverkeer (30%). De geholpen geluidshinder is daarmee beduidend hoger dan de spontane geluidshinder (30% versus 0,7%). Met beide uitkomsten dient rekening gehouden te worden om een compleet beeld te schetsen van de situatie. Enerzijds noemt slechts een zeer kleine minderheid spontaan de overlast van vliegtuigen als gevraagd wordt naar redenen van ontevredenheid over de woonomgeving. Anderzijds geven drie op de tien inwoners aan vaak of regelmatig hinder van vliegverkeer te ervaren als er specifiek naar gevraagd wordt. Op de volgende pagina's worden de resultaten van de geholpen geluidshinder nader besproken.

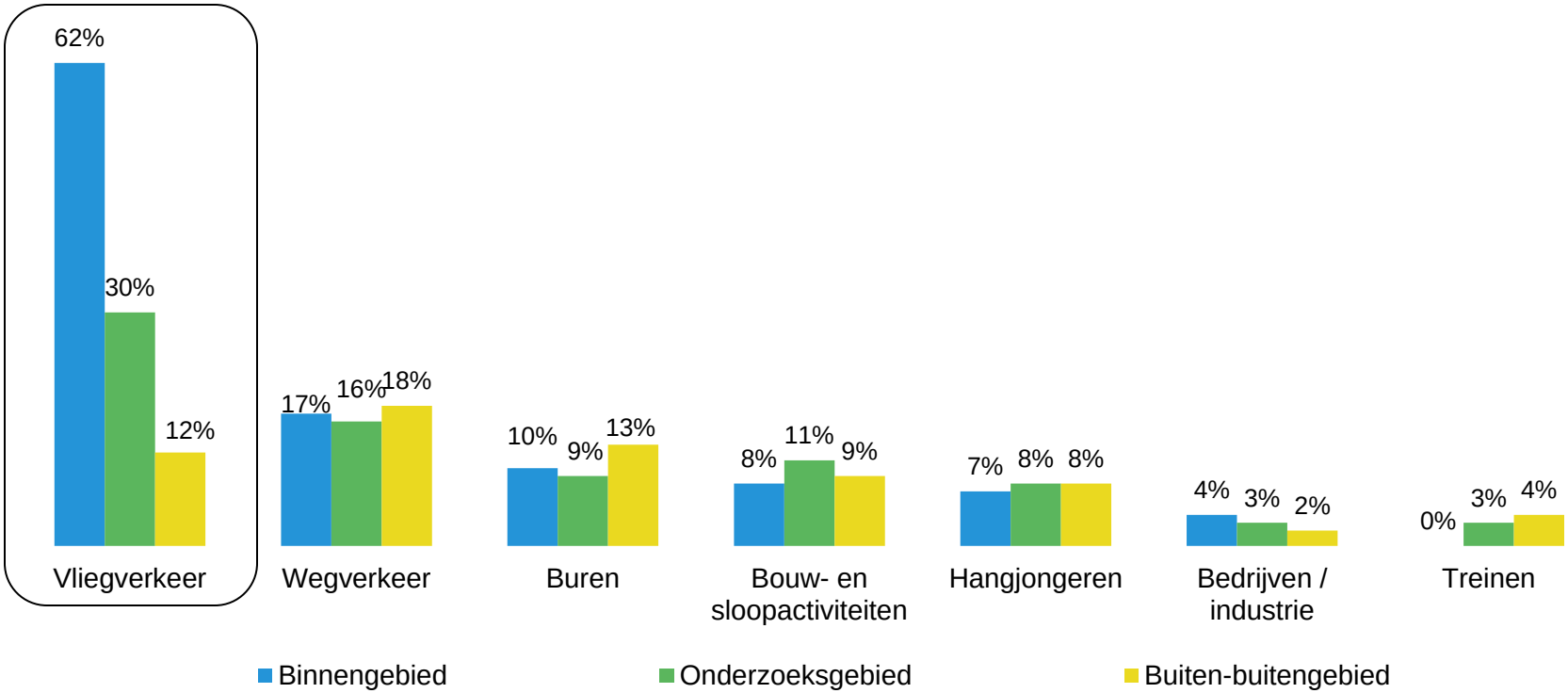
Vraag 4. Hoe tevreden bent u met uw huidige woonomgeving?
Vraag 5/6. Waarom? Kunt u daar iets meer over zeggen?
Vraag 10. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van…

Hinder

Bron van hinder (1/4)

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

Frequente hinder van…
(percentage 'vaak' en 'regelmatig' getoond)



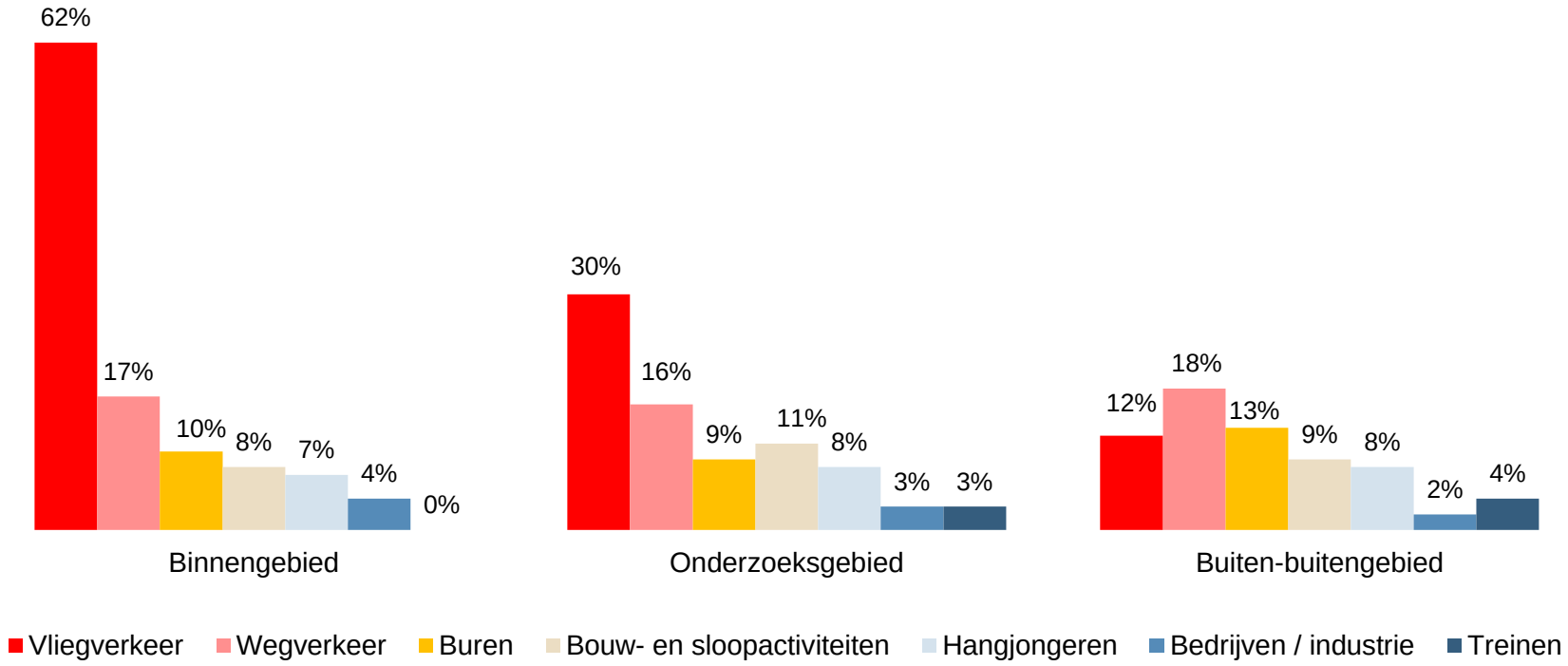
Vraag 10. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van…

Hinder

Bron van hinder (2/4)

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

Frequente hinder van…
(percentage 'vaak' en 'regelmatig' getoond)

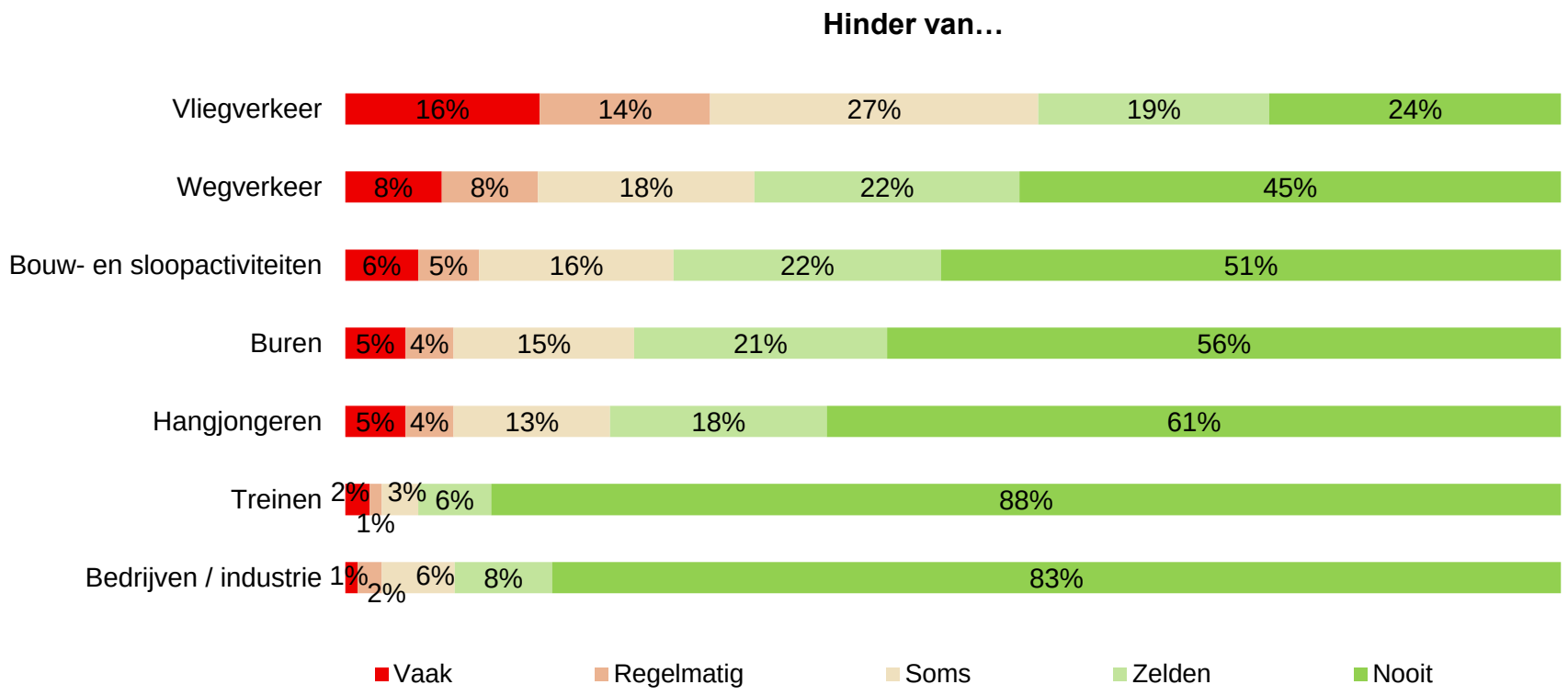


Vraag 10. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van…

Hinder

Bron van hinder (3/4)

Basis: onderzoeksgebied (n=1.002)



Vraag 10. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van…

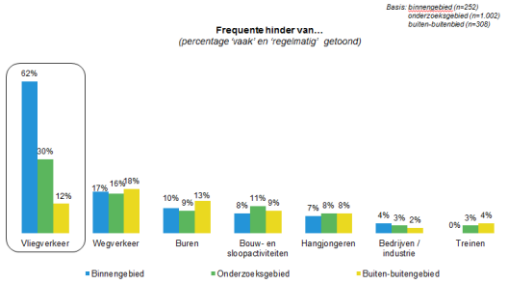
Hinder

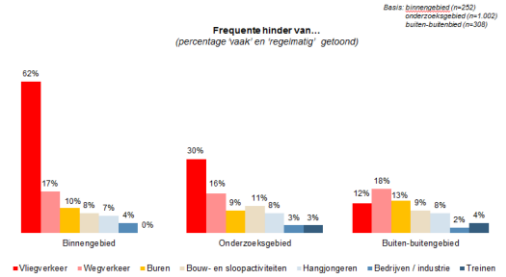
Bron van hinder (4/4)

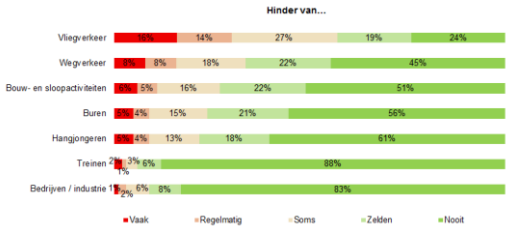
Zoals eerder vermeld geven drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied aan vaak of regelmatig hinder te ervaren door vliegverkeer (30%). We spreken hier over ‘frequente hinder’. Dit aandeel is het grootst in het binnengebied (62%) en het kleinst in het buiten-buitengebied (12%). Met genoemde score van 30% is vliegverkeer de belangrijkste bron van hinder in het onderzoeksgebied. Ongeveer een op de zes ervaart vaak of regelmatig hinder door wegverkeer (16%).

Het aandeel van de inwoners dat zich zelden of nooit stoort aan het vliegverkeer is 43%. Dit aandeel is in het binnengebied 23% en in het buiten-buitengebied 66%.

Het aandeel van de inwoners dat zich soms – of vaker – stoort is 57%. Circa een op de drie inwoners stoort zich wel eens aan het wegverkeer (34%). Hinder door treinverkeer is – van genoemde geluidsbronnen – het minst groot: hiervoor geldt namelijk dat 6% van de inwoners aangeeft zich daaraan wel eens te storen.







Vraag 10. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van

Hinder

Geluidshinder van vliegtuigen afgelopen maand

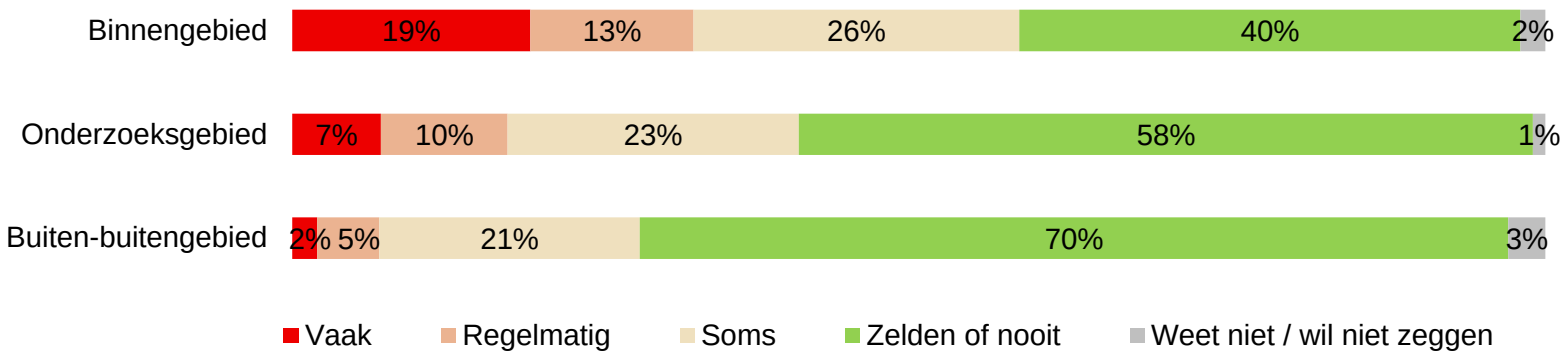
Ongeveer een op de zes inwoners van het onderzoeksgebied geeft aan in de afgelopen maand frequent gehinderd te zijn door het vliegverkeer (17%). Dit aandeel is dus lager dan de hinder door vliegverkeer in het algemeen (eerder genoemde 30%). In het binnengebied heeft een op de drie inwoners in de afgelopen maand hinder ondervonden door het geluid van vliegtuigen (33%). In het buiten-buitengebied geldt dit voor 6%.

Het aandeel van de inwoners dat zich in de afgelopen maand zelden of nooit heeft gestoord aan de overlast door het geluid van vliegtuigen is 58%. Dit aandeel loopt op naarmate men verder van de luchthaven woont: binnengebied 40% en buiten-buitengebied 70%.

Inwoners die jonger zijn dan 35 jaar hebben in 7% van de gevallen in de afgelopen maand frequent hinder door vliegverkeer ervaren. Onder 35- tot en met 49-jarigen is dit 22%, onder 50- tot en met 64-jarigen 25%. Het aandeel van de 65-plussers dat in de afgelopen maand hinder heeft ervaren, is 14%.

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

Geluidshinder vliegtuigen afgelopen maand



*Vraag 15. Hoe vaak heeft u **in de afgelopen maand** last gehad van geluid van vliegtuigen?*

Hinder

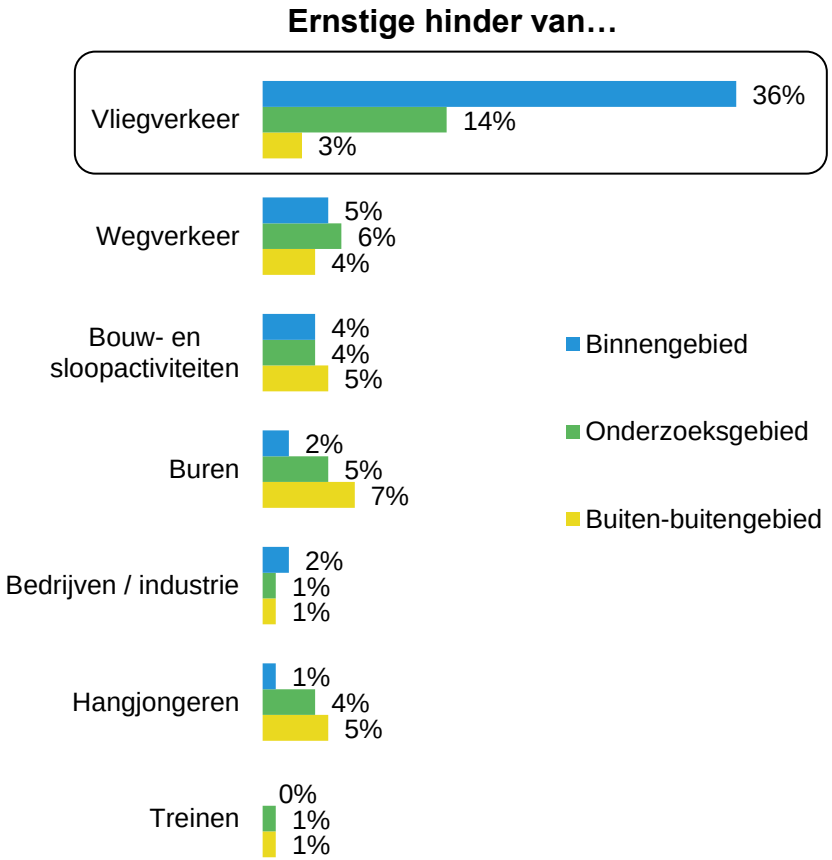
Ernstig gehinderd

Het is internationaal gangbaar om ernstige hinder, hinder en enigszins gehinderd te definiëren aan de hand van percentages van de antwoordschaal. In dit geval vormen elf antwoordcategorieën een continue 100%-schaal. Ernstige hinder, hinder en enigszins gehinderd zijn gedefinieerd als 72%, 50% en 28% van de continue schaal. De categorieën overlappen elkaar: de cijfers kunnen dus niet opgeteld worden. Internationaal wordt alleen het percentage ernstig gehinderden gerapporteerd. Daar sluiten we ons in deze rapportage bij aan. Het afkappunt voor ernstige hinder ligt bij 72% van de volledige schaal. De 72% valt niet precies samen met een antwoordcategorie op de 11-puntschaal. Daarom worden de scores op de vragenlijsten omgerekend naar (ernstige) hinder volgens vaste formules.

In het onderzoeksgebied kan (afgerond) 14% van de inwoners worden aangemerkt als ernstig gehinderden als het om het geluid van vliegverkeer gaat. In het binnengebied is dit aandeel 36% en in het buiten-buitengebied 3%.

Het aandeel ernstig gehinderden door vliegverkeer is groter dan van een aantal andere geluidbronnen. Van de inwoners in het onderzoeksgebied wordt 6% ernstig gehinderd door wegverkeer en 1% door het geluid van treinen. Het aandeel ernstig gehinderden door bouw- en sloopactiviteiten is 4%, door bedrijven en industrie 1%. Relatief vaak is men ernstig gehinderd door buren (5%) en hangjongeren (4%).

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)



Vraag 11. In welke mate hindert, stoort of ergert u zich aan de volgende geluidsbronnen als u thuis bent? U kunt dit aangeven via een getal tussen 0 en 10. Als u helemaal niet wordt gehinderd kiest u het getal 0. Als u extreem wordt gehinderd kiest u het getal 10.

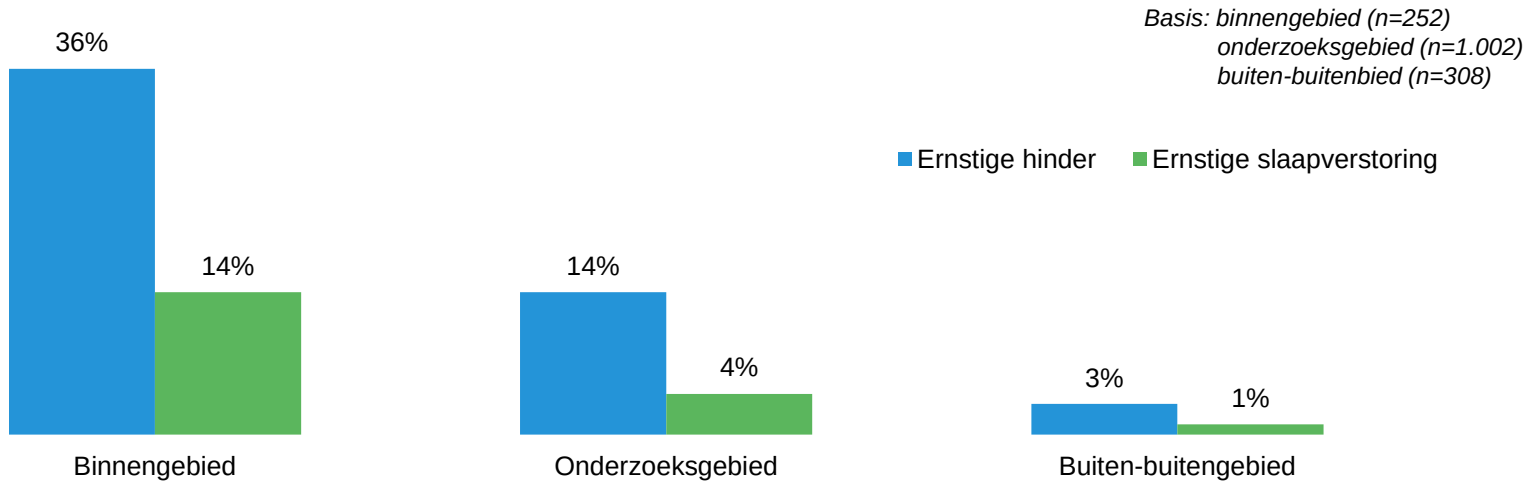
Hinder

Ernstige slaapverstoring

Wanneer het aandeel van de inwoners dat ernstige slaapproblemen heeft op een zelfde wijze berekend wordt als het aandeel ernstig gehinderden blijkt dat 4% van de inwoners in het onderzoeksgebied ernstige slaapverstoring ondervindt door het geluid van vliegtuigen. Dit aandeel is in het binnengebied 14% en in het buiten-buitengebied 1%.

Ernstige slaapproblemen door de buren komen in het onderzoeksgebied net zo vaak voor als ernstige slaapproblemen door vliegverkeer (4%). Eén op de vijftig inwoners ondervindt ernstige slaapproblemen door wegverkeer, alsmede bouw- en sloopactiviteiten (beide 2%), terwijl treinen en hangjongeren bij 1% van de inwoners leiden tot ernstige slaapverstoring. Slaapverstoring door bedrijven komt nauwelijks voor (afgerond 0%).

Ernstige hinder en slaapverstoring van geluid vliegverkeer



Vraag 12. In welke mate is uw slaap in de afgelopen maand verstoord door de volgende geluidsbronnen. U kunt dit aangeven via een getal tussen 0 en 10. Als u helemaal niet wordt gehinderd kiest u het getal 0. Als u extreem wordt gehinderd kiest u het getal 10.

TEAM VIER

Hoofdstuk 2: Resultaten

GELUIDSHINDER VAN VLIEGTUIGEN

Geluidshinder van vliegtuigen

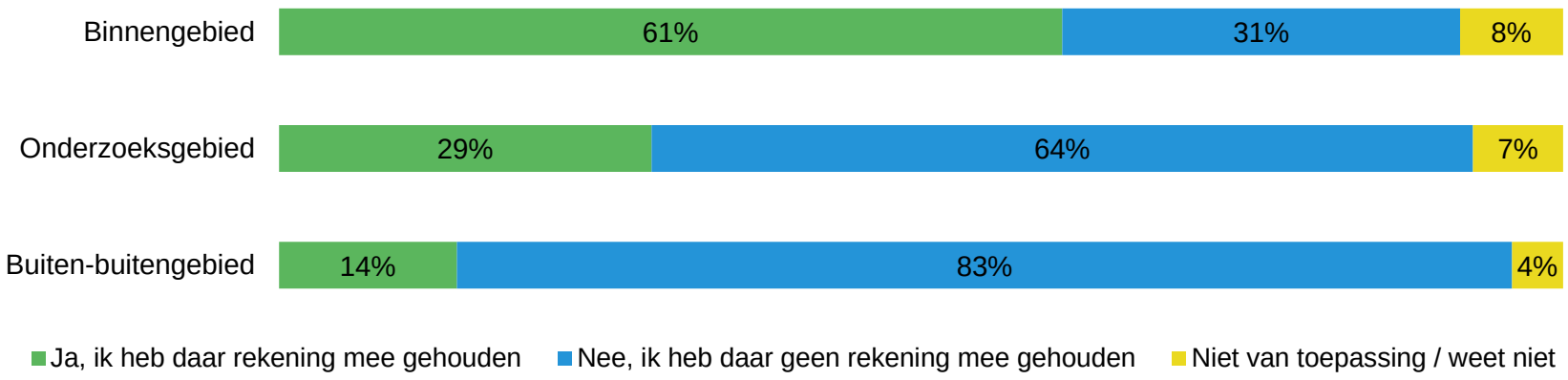
Rekening gehouden met mogelijk overlast vliegtuigen

Ongeveer drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied geven aan bij het betrekken van de huidige woning rekening te hebben gehouden met de mogelijke overlast van het geluid van vliegtuigen (29%). Ruim zes op de tien inwoners hebben er geen rekening mee gehouden (64%).

In het binnengebied heeft 61% van de inwoners bij het betrekken van de woning rekening gehouden met mogelijke geluidsoverlast door vliegtuigen. In het buiten-buitengebied is dit aandeel 14%. De verschillen zijn significant. Het omgekeerde geldt ook: van de inwoners in het buiten-buitengebied heeft 83% geen rekening gehouden met mogelijke overlast door het geluid van vliegtuigen. In het binnengebied is dit 31%. Ook deze verschillen zijn significant.

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

Rekening gehouden met geluidsoverlast vliegtuigen bij betrekken huidige woning



Vraag 13. Heeft u bij het betrekken van uw huidige woning rekening gehouden met mogelijke overlast door het geluid van vliegtuigen?

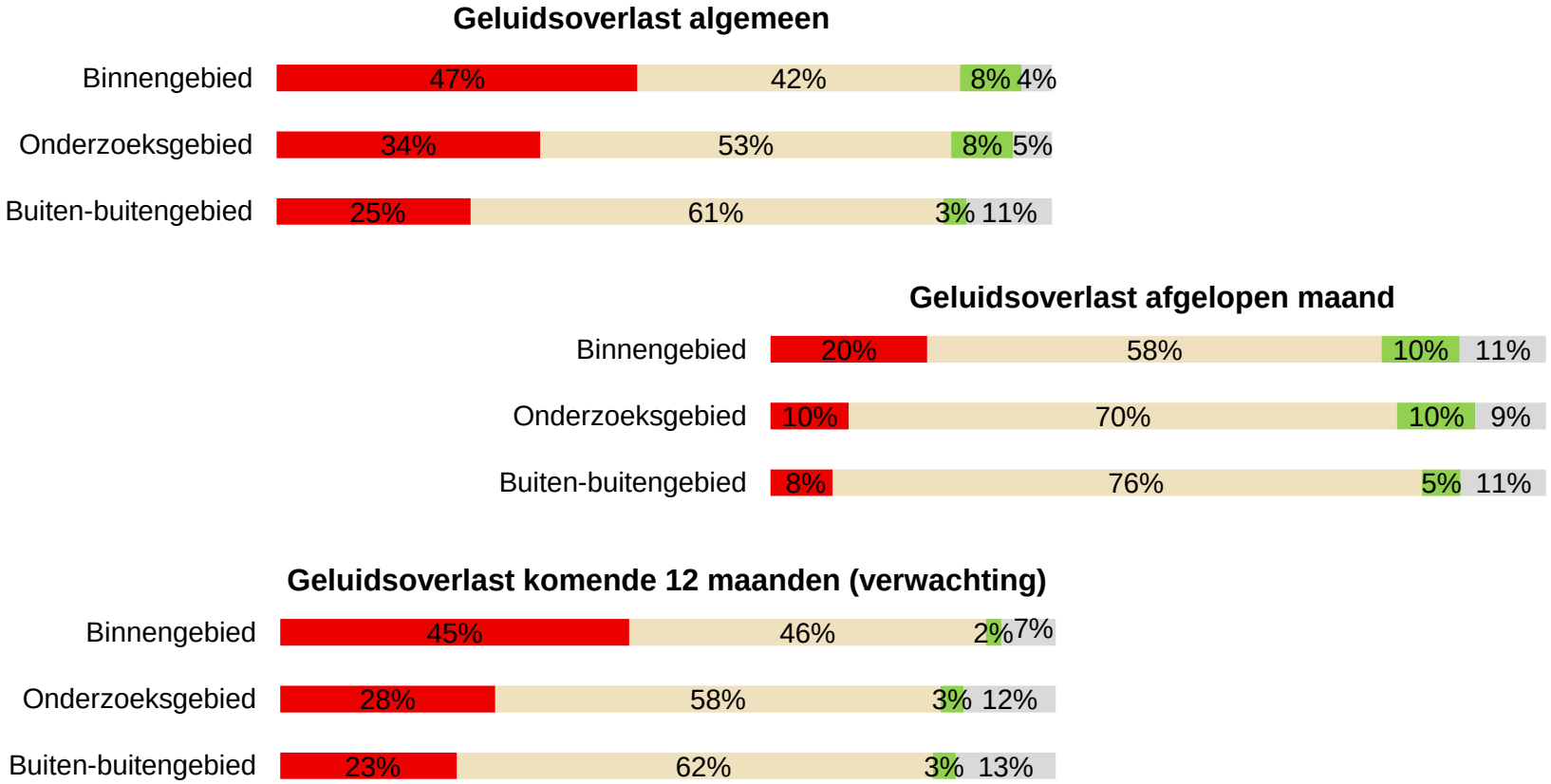
Geluidshinder van vliegtuigen

Verandering overlast (1/3)

Omgevingsraad Schiphol

■ Toegenomen ■ Niet toegenomen, maar ook niet afgenomen ■ Afgenomen ■ Weet niet

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)



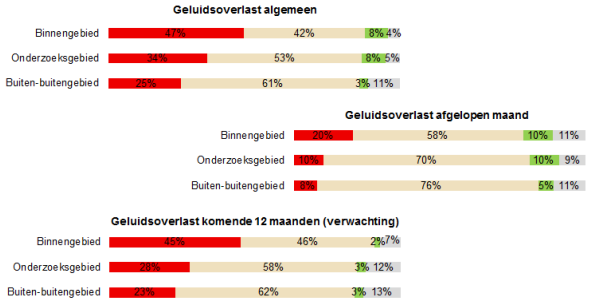
Vraag 14. Is de overlast door het geluid van vliegtuigen volgens u… (in het algemeen)
Vraag 16. Is geluidshinder in de afgelopen maand vergeleken met de twaalf maanden daarvoor…
Vraag 17. Verwacht u dat de geluidshinder over twaalf maanden ten opzichte van de huidige situatie …

Geluidshinder van vliegtuigen

Verandering overlast (2/3)

Algemeen

Circa een op de drie inwoners van het onderzoeksgebied geeft aan dat de overlast door het geluid van vliegtuigen in het algemeen is toegenomen (34%). Een kleine minderheid geeft aan dat de overlast door het geluid van vliegtuigen is afgenomen (8%). In het binnengebied geeft 47% aan dat de overlast door het geluid van vliegtuigen is toegenomen en 8% dat de overlast is afgenomen, voor het buiten-buitengebied is dit respectievelijk 25% en 3%. In het buiten-buitengebied is de overlast door geluid van vliegtuigen in 62% van de gevallen onveranderd gebleven. In het binnengebied is dit aandeel 42%.



Inwoners van 50 jaar en ouder geven vaker dan inwoners van jonger dan 50 jaar aan dat de overlast door het geluid van vliegtuigen is toegenomen. Onder 50- tot en met 64-jarigen is dit aandeel 48%, onder 65-plussers 39%. Van degenen die jonger zijn dan 35 jaar geeft 17% aan dat de geluidsoverlast door vliegtuigen is toegenomen, van degenen in de leeftijdscategorie van 35 tot en met 49 jaar 35%. Het zijn vooral degenen die jonger zijn dan 50 jaar die van mening zijn dat de overlast door het geluid van vliegtuigen niet is toegenomen, maar ook niet is afgenomen.

Inwoners die negatief zijn over Schiphol geven vaker aan dat de geluidsoverlast door vliegtuigen is toegenomen (65%) dan inwoners die neutraal zijn (41%). Zij geven op hun beurt weer vaker dan degenen die positief zijn over de luchthaven aan dat de overlast is toegenomen (29%). De attitude van inwoners ten aanzien van Schiphol is onderzocht en wordt nader besproken in het derde hoofdstuk van deze rapportage.

Verandering afgelopen maand

Eén op de tien inwoners uit het onderzoeksgebied is van mening dat de hinder door het geluid van vliegverkeer in de afgelopen maand is toegenomen (10%), terwijl ook 10% van mening is dat de hinder is afgenomen. Zeven op de tien inwoners geven aan dat de hinder in de afgelopen maand niet is toe-, maar ook niet is afgenomen (70%).

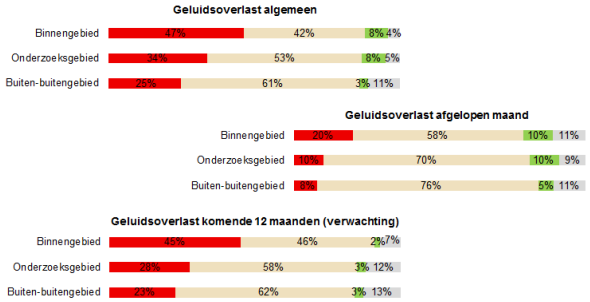
Vraag 14. Is de overlast door het geluid van vliegtuigen volgens u… (in het algemeen)
Vraag 16. Is geluidshinder in de afgelopen maand vergeleken met de twaalf maanden daarvoor…
Vraag 17. Verwacht u dat de geluidshinder over twaalf maanden ten opzichte van de huidige situatie …

Geluidshinder van vliegtuigen

Verandering overlast (3/3)

Omgevingsraad Schiphol

Het patroon in geval van de ontwikkelingen in de afgelopen maand is evenwel gelijk aan de ontwikkeling in het algemeen: in het binnengebied geeft men vaker aan dat de hinder is toegenomen (20%) dan in het buiten-buitengebied (8%). Per saldo is men zowel in het binnen- als in het buiten-buitengebied van mening dat de hinder door het geluid van vliegtuigen in de afgelopen maand is toegenomen. Het aandeel dat vindt dat de overlast wat dit betreft is afgenomen, is namelijk kleiner (resp. 10% en 5%). In het onderzoeksgebied is dit aandeel 10% en daarmee gelijk aan het aandeel toegenomen geluidshinder.



Verwachte verandering

Bijna drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied verwachten dat de geluidshinder van vliegtuigen over twaalf maanden ten opzichte van de huidige situatie zal zijn toegenomen (28%). Een meerderheid verwacht geen verandering (58%), terwijl 3% verwacht dat de geluidshinder zal afnemen.

In het binnengebied verwacht men vaker dat de geluidshinder zal zijn toegenomen dan in het buiten-buitengebied (respectievelijk 45% en 23%), terwijl men in het buiten-buitengebied vaker verwacht dat de geluidshinder op hetzelfde niveau zal blijven (62% versus 46% in het binnengebied).

Inwoners van 18 tot en met 34 jaar oud verwachten vaker dat de geluidshinder zal stabiliseren (71%) dan inwoners van 35 tot en met 49 jaar oud (52%), van 50 tot en met 64 jaar oud (55%) en inwoners van 65 jaar en ouder (51%). Inwoners die negatief zijn over Schiphol verwachten vaker dat de geluidshinder zal toenemen (58%) dan inwoners die neutraal (35%) of positief zijn (23%) over Schiphol. Inwoners die positief zijn over de luchthaven denken vaker dat de geluidshinder zal stabiliseren (64% versus 47% neutraal en 26% negatief).

Vraag 14. Is de overlast door het geluid van vliegtuigen volgens u… (in het algemeen)
Vraag 16. Is geluidshinder in de afgelopen maand vergeleken met de twaalf maanden daarvoor…
Vraag 17. Verwacht u dat de geluidshinder over twaalf maanden ten opzichte van de huidige situatie …

Geluidshinder van vliegtuigen

Reden veranderende geluidsoverlast (verwachting komende 12 maanden)

Omgevingsraad Schiphol

Enkele illustrerende citaten:

Toegenomen

"Als er nog meer vliegtuigen bijkomen en er meer landingsbanen bijkomen zal het vliegverkeer ook toenemen."

"Schiphol zal alleen maar groeien."

"Het gaat drukker worden in de lucht."

"Ik had in de krant gelezen dat Schiphol groter wordt. En dat Brussel geen vrachtvliegtuigen meer wil nemen, maar Schiphol die vliegtuigen wél wil opnemen. En de vrachtvliegtuigen maken veel meer geluid dan de normale vliegtuigen."

Hetzelfde gebleven

"Het is al jaren hetzelfde, dus ik vermoed dat het nu niet zal veranderen."

"Schiphol gaat uitbreiden, maar de motoren worden stiller."

"Ik denk dat Schiphol voorlopig niet gaat uitbreiden."

Afgenomen

"Wegens de technische maatregelen bij vliegtuigen ze zijn stiller. Ik heb wel het gevoel dat Schiphol rekening houdt met omwonenden."

"Er komen betere vliegtuigen en stillere motoren."

"In de toekomst gaat het geluid verder afnemen. Ze doen er zoveel mogelijk aan die motoren geluidsarm te maken. Daarbij raak je ook aan het geluid gewend."

"Ik denk dat mensen niet zo snel zullen vliegen met alles wat er gebeurt in de wereld. Mensen zullen meer in Nederland blijven waardoor er simpelweg minder vliegverkeer is en zal zijn."

Vraag 18. Waarom denkt u dat? Kunt u daar iets meer over zeggen?

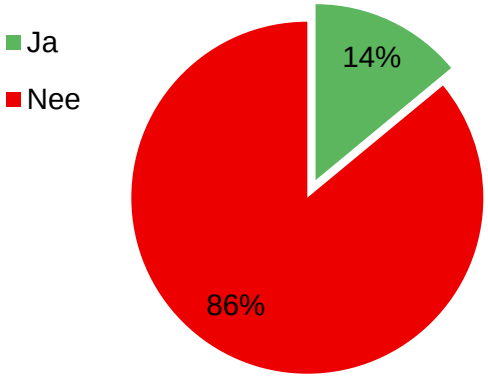
Geluidshinder van vliegtuigen

Verhuisgeneigdheid

Basis: ernstige hinder van vliegverkeer (n=158)

Van degenen die ernstig gehinderd worden door het geluid van vliegverkeer is 14% van plan om door de overlast van het geluid te verhuizen. Omgerekend naar alle inwoners van het onderzoeksgebied komt dit neer op 2%. Van degenen die negatief zijn over Schiphol en geluidshinder ervaren overweegt 44% te verhuizen. Dit aandeel is 20% onder degenen die neutraal zijn over de luchthaven en 5% onder degenen die positief zijn. Er is in dit geval geen sprake van significante verschillen tussen inwoners van de deelgebieden.

Overwegen te verhuizen



"Ik woon hier al 30 jaar. Ik heb het zelf gebouwd. Hierdoor ga je niet zo snel weg."

"Omdat de overlast van het geluid van vliegtuigen niet 24/7 aanhoudt."

"Zo erg is het niet. Het huis en de buurt is prettig. Je weet waar je aan begint."

"We zitten centraal in Nederland. Ik zou hier nooit weg willen."

"Ik heb een lekker huis, maar het is wel hinderlijk. Vrienden zeggen weleens tegen mij, jeetjemina je wordt toch gek als je hier zit. Vrienden of familie vinden het onverklaarbaar dat je dit normaal vindt, maar het is nou eenmaal zo. Het is weleens heel erg."

Vraag 19. Overweegt u door de overlast van het geluid van vliegtuigen die u ervaart te verhuizen?
Vraag 20. Kunt u aangeven waarom u, ondanks het feit dat u overlast van het geluid van vliegtuigen ervaart, niet overweegt te verhuizen?

Geluidshinder van vliegtuigen

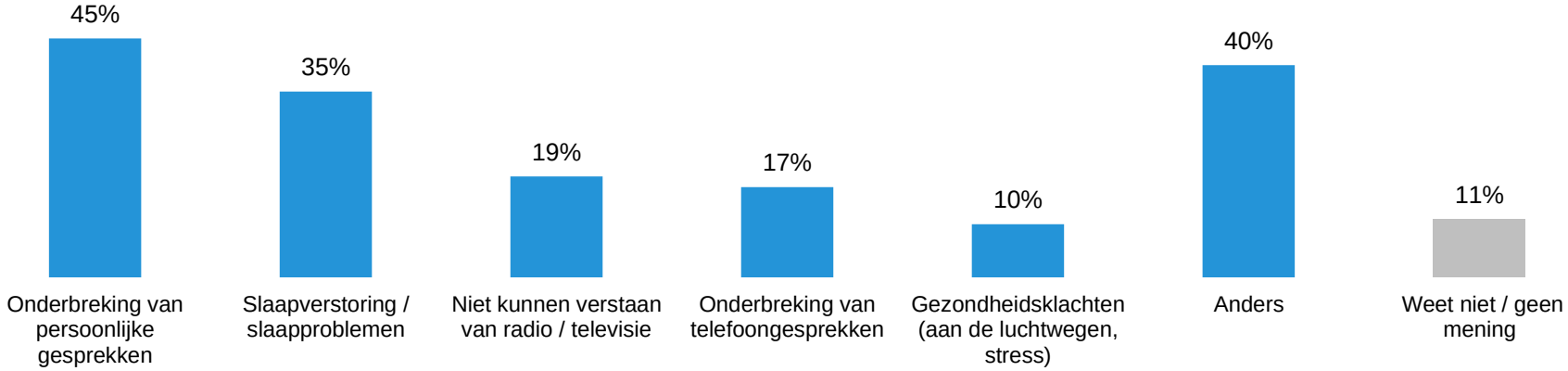
Gevolgen geluidsoverlast vliegtuigen

Basis: ernstige hinder van vliegverkeer (n=158)

Van degenen die gehinderd worden door het geluid van vliegverkeer (7 of hoger op de schaalvraag in hoeverre men zich gehinderd voelt) geeft 45% aan vooral hinder te ondervinden door het moeten onderbreken van persoonlijke gesprekken. Ruim één op de drie ervaart slaapverstoring of –problemen (35%), terwijl 19% overlast ervaart door het niet kunnen verstaan van radio en/of televisie.

Slaapproblemen door geluidshinder van vliegtuigen komen vooral voor bij inwoners van het onderzoeksgebied in de leeftijd van 35 tot en met 49 jaar (32%) en 50 tot en met 64 jaar (45%) en in mindere mate bij inwoners die jonger zijn dan 35 jaar en 65 jaar of ouder (respectievelijk 28% en 27%). Vrouwen ervaren vaker slaapverstoring door geluidshinder van vliegtuigen dan mannen (42% versus 27%). Degenen met een negatieve attitude ten opzichte van Schiphol ervaren vaker slaapproblemen dan degenen met een neutrale of positieve houding (70% versus 37% en 27%). Daarnaast ervaren inwoners met een negatieve houding ten opzichte van Schiphol ook vaker gezondheidsklachten (41% versus 13% neutrale houding en 3% positieve houding). De antwoorden in de anders-categorie hebben met name betrekking op irritatie in het algemeen, ergernis in de zomer in de tuin en trillingen van de woning.

Gevolgen geluidsoverlast vliegtuigen

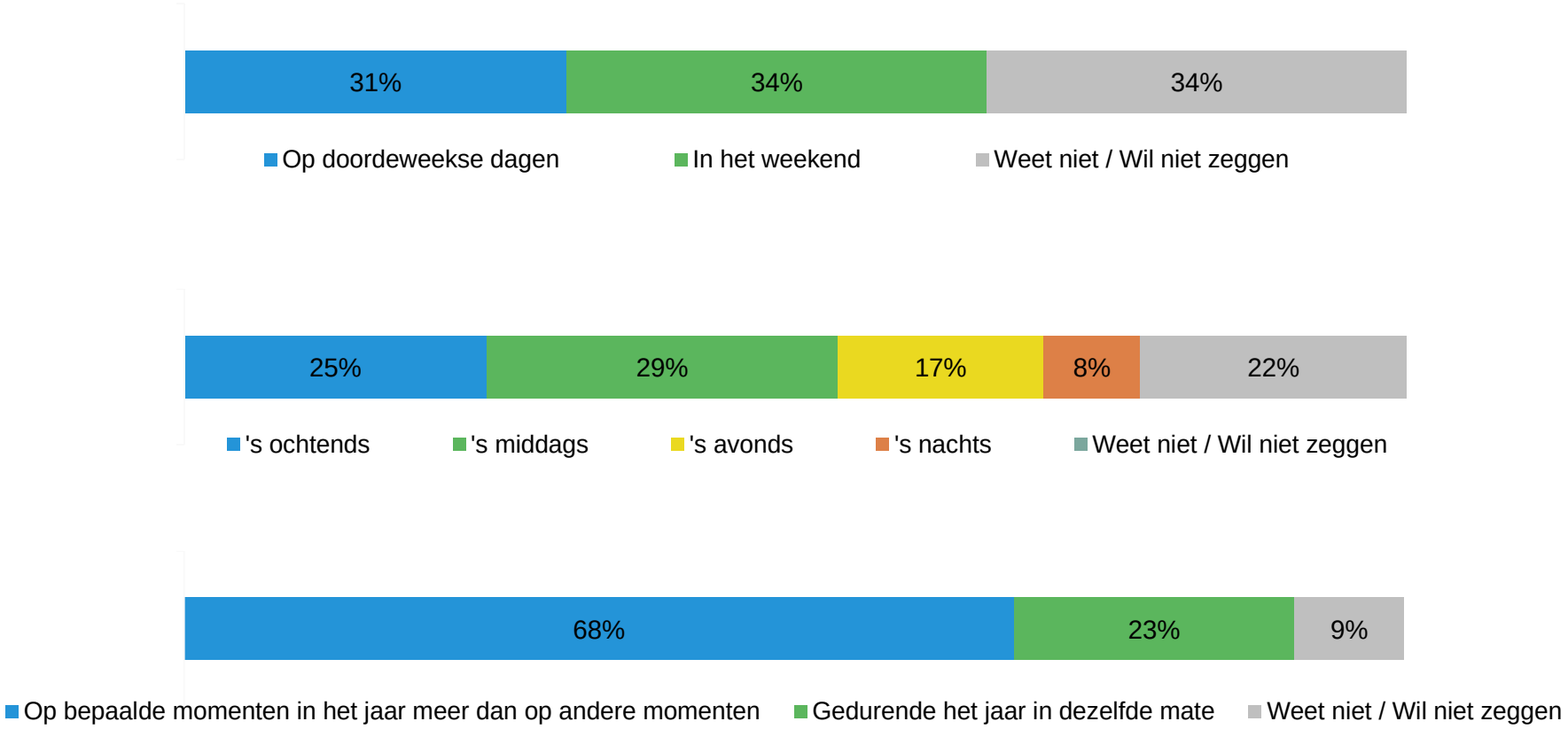


Vraag 21. Kunt u aangeven welke gevolgen u van de overlast door het geluid van vliegtuigen ervaart?

Geluidshinder van vliegtuigen

Wanneer overlast (1/2)

Basis: ernstige hinder van vliegverkeer (n=158)



Vraag 22. Ervaart u de overlast door het geluid van vliegtuigen vooral ...
Vraag 23. Ervaart u de overlast door het geluid van vliegtuigen vooral ...
Vraag 24. Ervaart u de overlast door het geluid van vliegtuigen…

Geluidshinder van vliegtuigen

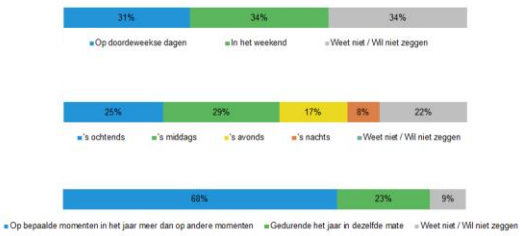
Wanneer overlast (2/2)

Ongeveer drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied die ernstig worden gehinderd door het geluid van vliegverkeer geven aan vooral hinder te ondervinden op doordeweekse dagen (21%). Een ongeveer even grote groep ervaart de overlast juist vooral in het weekend (34%). De rest weet niet wanneer de hinder vooral wordt ervaren (34%).

Een kwart van de inwoners ervaart de overlast door het geluid van vliegtuigen vooral ’s ochtends (25%). Ongeveer drie op de tien inwoners ervaren de hinder met name in de middag (29%), terwijl ongeveer één op de zes ‘s avonds de meeste hinder ervaart (17%). Ongeveer één op de veertien heeft vooral ’s nachts hinder van het geluid van vliegtuigen (8%). De rest weet niet wanneer de hinder vooral wordt ervaren (22%).

Inwoners jonger dan 35 jaar ervaren nauwelijks ’s nachts overlast (afgerond 0%), terwijl dit aandeel in de andere leeftijdscategorieën 7% (35 tot en met 49 jaar) of 19% (50 tot en met 64 jaar) en 16% (65 jaar of ouder) is. Inwoners die thuis werken of niet werken ervaren de overlast vaker ’s ochtends (achtereenvolgens 35% en 32%) dan inwoners van het onderzoeksgebied die buitenshuis werken (17%). Degenen met een negatieve attitude ten opzichte van Schiphol ervaren de overlast vaker ’s avonds (30%) dan degenen die een neutrale houding (19%) of positieve houding (13%) hebben over de luchthaven.

Circa twee op de drie inwoners ervaren de overlast door het geluid van vliegtuigen op bepaalde momenten in het jaar vaker dan op andere momenten (68%). Het merendeel van deze groep geeft aan in de zomer meer overlast te ervaren dan in andere periodes. Ongeveer één op de vier ervaart de geluidshinder gedurende het hele jaar in dezelfde mate (23%). De rest weet niet wanneer de hinder vooral wordt ervaren (9%).



Vraag 22. Ervaart u de overlast door het geluid van vliegtuigen vooral ...
Vraag 23. Ervaart u de overlast door het geluid van vliegtuigen vooral ...
Vraag 24. Ervaart u de overlast door het geluid van vliegtuigen…

TEAM VIER

Hoofdstuk 2: Resultaten

Contact en informatie

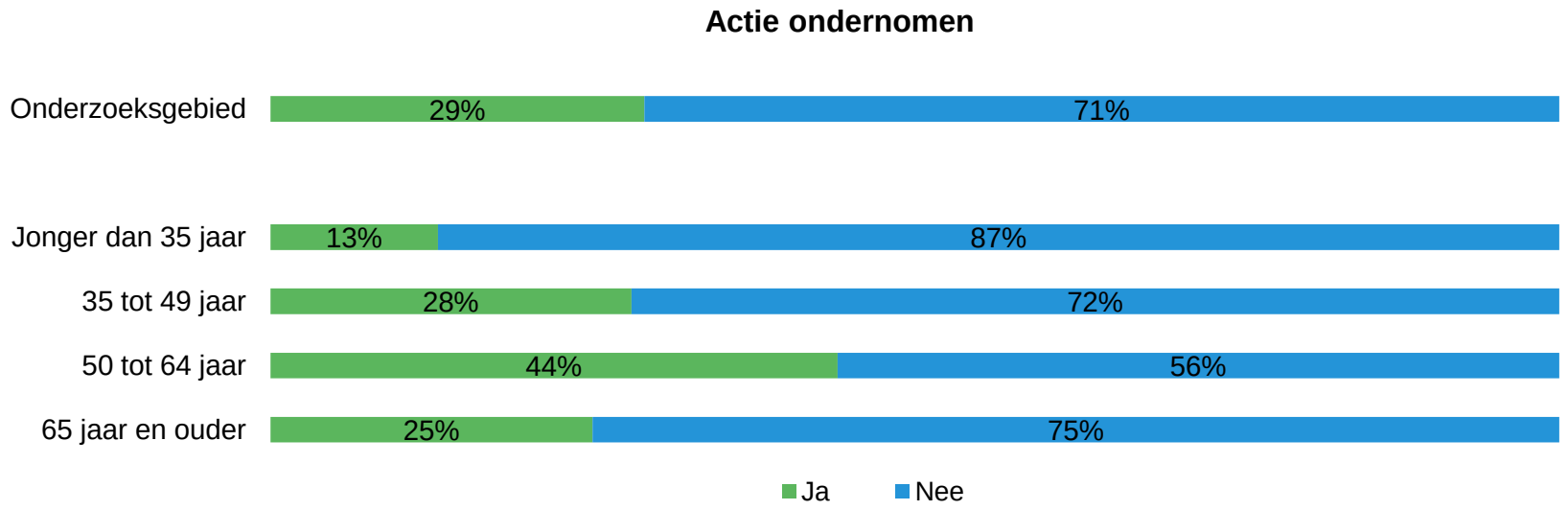
Contact en informatie

Actie ondernomen

Basis: ernstige hinder van vliegverkeer (n=158)

Ongeveer drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied die ernstig worden gehinderd door het geluid van vliegverkeer hebben wel eens iets ondernomen tegen de overlast die men ervaart (29%). Omgerekend betekent dit dat 5% van de inwoners van het onderzoeksgebied wel eens actie heeft ondernomen.

Inwoners in de leeftijd van 50 tot en met 64 jaar hebben vaker iets ondernomen tegen de geluidsoverlast (44%) dan inwoners die jonger zijn dan 35 jaar (13%), tussen de 35 en 49 jaar oud zijn (28%) of ouder zijn dan 65 jaar (25%). Lager en hoger opgeleiden hebben dat bovendien vaker gedaan (respectievelijk 36% en 34%) dan middelbaar opgeleiden (11%). Indien men zeer negatief is over de luchthaven Schiphol is de kans dat men actie heeft ondernomen tegen de ervaren geluidsoverlast door vliegtuigen groter (75%) dan wanneer men neutraal (28%) of positief is (21%).



Vraag 26. Heeft u wel eens iets ondernomen tegen de door u ervaren overlast door het geluid van vliegtuigen?

Contact en informatie

Actie ondernomen

Omgevingsraad Schiphol

Enkele illustrerende citaten:

Wat heeft u ondernomen?

"Een melding gedaan bij BAS."

"Ik heb een of twee keer gebeld naar Schiphol voor de geluidshinder."

"Ik klaag regelmatig, dan moet ik een antwoordapparaat beantwoorden. Vervolgens word ik niet teruggebeld."

"We gaan verbouwen, dan nemen we extra isolatie. En als vliegtuigen voor 07.00 uur en na 22.00uur n na 10 uur vliegen (dat mag niet) dan dienen we daar een klacht over in. Idem voor als er de hele dag vliegtuigen over vliegen."

Waarom heeft u niets ondernomen?

"Dat laat ik aan anderen over."

"Wat kan je er tegen doen? Het is een machtig bedrijf. Door hen is er veel werkgelegenheid."

"Ik hoor het, maar geen groot probleem. Geen urgentie om er wat aan te doen."

"Ik maak voor privé en werk zelf ook gebruik van Schiphol, het vliegverkeer is gewoon nodig."

"Ik ben er aan gewend en het is hypocriet, ik maak er ook gebruik van"

Vraag 27. Wat heeft u ondernomen?
Vraag 28. Waarom heeft u niets ondernomen?

Contact en informatie

Behoefte meldpunt

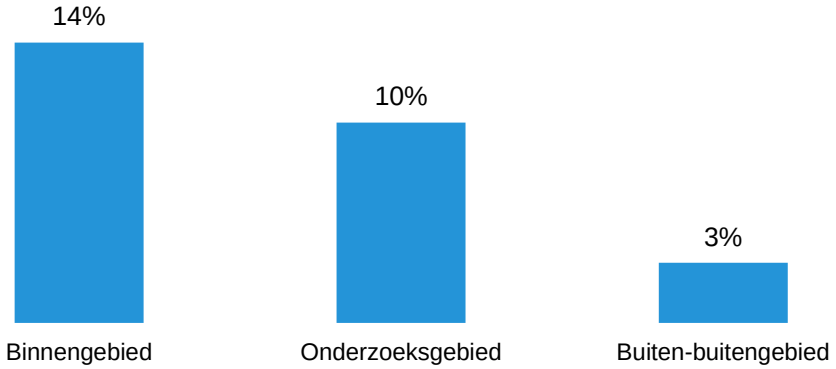
Van de inwoners van het onderzoekgebied geeft 10% aan (zeer of tamelijk) veel behoefte te hebben aan een meldpunt waar men telefonisch of via internet melding kan maken van de overlast door het geluid van vliegtuigen. Een ongeveer even groot groep geeft spontaan aan dat een dergelijk meldpunt al bestaat (BAS – Bewoners Aanspreekpunt Schiphol; 9%). Een grote meerderheid van de inwoners van het onderzoeksgebied geeft aan helemaal geen behoefte te hebben aan een meldpunt (65%).

De bekendheid van BAS in het binnengebied is groter (16%) dan in het buiten-buitengebied (3%). Onder inwoners van 35 jaar en jonger is BAS relatief onbekend (3%). De bekendheid is groter onder inwoners van 35 tot en met 49 jaar (10%), 50 tot en met 64 jaar (13%) en 65 jaar en ouder (11%). Degenen die negatief zijn over Schiphol zijn vaker bekend met BAS dan degenen die positief zijn (18% versus 8%).

In het binnengebied geeft 14% van de inwoners aan behoefte te hebben aan een meldpunt. In het buiten-buitengebied is dit 3%.

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

Behoefte aanmeldpunt
Getoond 'zeer veel' en tamelijk veel' 'behoefte



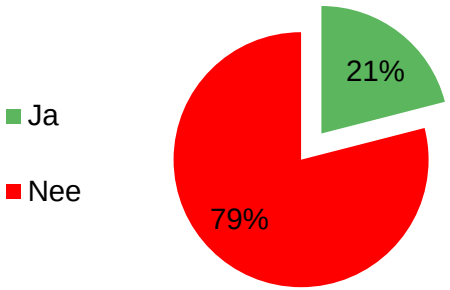
Vraag 29. In hoeverre heeft u behoefte aan een meldpunt waar u telefonisch of via internet melding kunt maken van de overlast door het geluid van vliegtuigen?

Contact en informatie

Indienen klacht

Basis: ernstige hinder van vliegverkeer (n=158)

Klacht ingediend naar aanleiding van hinder vliegverkeer



Iets meer dan één op de vijf inwoners van het onderzoeksgebied die ernstig worden gehinderd door het geluid van vliegverkeer heeft naar aanleiding van de ondervonden hinder door het geluid van vliegtuigen wel eens een klacht ingediend (21%). Omgerekend naar alle inwoners van het onderzoeksgebied komt dit neer op 3%.

De jongste inwoners van het onderzoeksgebied hebben veel minder vaak een klacht ingediend dan inwoners uit andere leeftijdscategorieën. Onder inwoners die jonger zijn dan 35 jaar is het aandeel 5%. Dit loopt op tot 28% onder inwoners van 50 tot en met 64 jaar en ouder en neemt daarna weer af tot 22% onder 65-plussers. Vrouwen hebben vaker een klacht ingediend dan mannen (25% versus 17%).

Het aantal klachten dat men heeft ingediend varieert van 1 tot 1.000. Omdat het gemiddelde (66 klachten) heel erg vertekent door de uitschieters is het gebruikelijk om de modus (meest voorkomende waarneming) of mediaan (middelste waarneming) te gebruiken als centrummaat. De modus is 2 klachten, de mediaan 3 klachten. Verder mogen we stellen dat hoe negatiever men is over de luchthaven Schiphol, des te meer klachten men heeft ingediend.

Circa twee op de vijf inwoners die wel eens een klacht hebben ingediend als gevolg van de hinder door het geluid van vliegtuigen hebben één of twee klachten ingediend (41%). Eén op de drie inwoners heeft drie tot en met tien klachten ingediend (33%). Ongeveer één op de tien geeft aan ten minste 51 klachten te hebben ingediend (11%).

Van degenen die wel eens een klacht hebben ingediend geeft 3% aan meer klachten te hebben ingediend dan in de voorgaande twaalf maanden. Voor 19% is het aantal klachten stabiel. Ongeveer twee op de drie inwoners die wel eens een klacht hebben ingediend hebben minder klachten ingediend dan in de voorgaande twaalf maanden (63%).

Vraag 30. Heeft u naar aanleiding van hinder die u ondervond van vliegverkeer wel eens een klacht ingediend?
Vraag 31. Hoeveel klachten heeft u ingediend?
Vraag 32. Heeft u in de afgelopen twaalf maanden meer, minder of ongeveer evenveel klachten ingediend als in de twaalf maanden ervoor?

Contact en informatie

Reden minder klachten ingediend

Omgevingsraad Schiphol

Enkele illustrerende citaten:

"Het heeft gewoon geen zin. Ze doen allemaal hun eigen ding, dus het heeft geen nut. Ze luisteren niet naar de gewone mensen."

"Ik heb maar één enkele keer een klacht ingediend betreffend de stilte bij de herdenking van MH17. Deze werd onderbroken door het vliegverkeer, en dat vonden wij niet door de beugel kunnen."

"Het helpt toch niet."

"Er wordt hier toch niet naar geluisterd."

"Meer een soort berusting van 'er wordt van alles beloofd, maar de uitbreiding van Schiphol moet doorgaan'. Je krijgt misschien stillere vliegtuigen, maar het vliegverkeer neemt alleen maar toe."

"Ik heb geen klachten meer ingediend, want dat heeft geen nut. Dat is jaren geleden dat ik dat heb gedaan. Als je daar helemaal geen reactie meer op krijgt, waar doe je het dan voor?"

"Het zit niet zo in mijn aard om te gaan klagen, dus doe ik het nu ook minder."

"We vliegen zelf ook wel eens. Dit doet je realiseren dat het soms niet anders kan."

Vraag 33. Kunt u aangeven waarom u in de afgelopen twaalf maanden minder klachten heeft ingediend dan in de twaalf maanden daarvoor?

Contact en informatie

Ontvangen van informatie

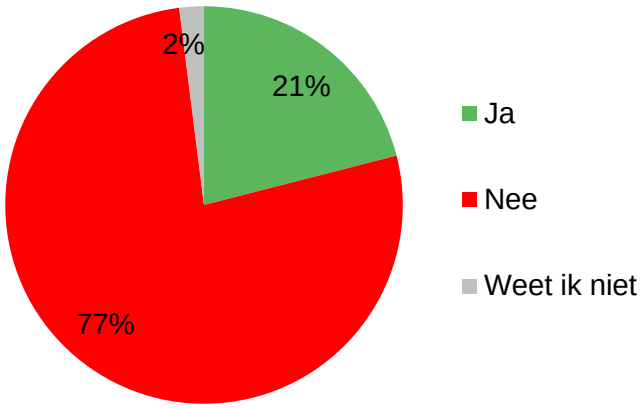
Ongeveer één op de vijf inwoners van het onderzoeksgebied geeft aan wel eens informatie te hebben ontvangen over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld, het baan- en routegebruik, etc. (21%). Een ruime meerderheid geeft derhalve aan nooit informatie over deze onderwerpen te ontvangen (77%).

Het zijn vooral de inwoners van het binnengebied die aangeven wel eens informatie te hebben ontvangen (34%). In het buiten-buitengebied is dit aandeel 9%. Hoe ouder men is, des te vaker geeft men aan informatie te hebben ontvangen: onder de inwoners die jonger zijn dan 35 jaar is dit 7% en dit loopt op tot 28% onder de 65-plussers.

Circa één op de zes inwoners die wel eens informatie ontvangen hebben, geeft aan de informatie gekregen te hebben van Schiphol zelf (16%). De gemeente wordt door ongeveer één op de acht genoemd (12%). Van BAS, het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol, heeft 9% wel eens informatie gekregen. Opvallend is dat 54% van de inwoners aangeeft van andere instanties informatie te hebben ontvangen dan overheid, Schiphol, BAS, LVNL en Omgevingsraad Schiphol. Het gaat hierbij voornamelijk om (regionale) kranten en andere media.

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

Informatie ontvangen



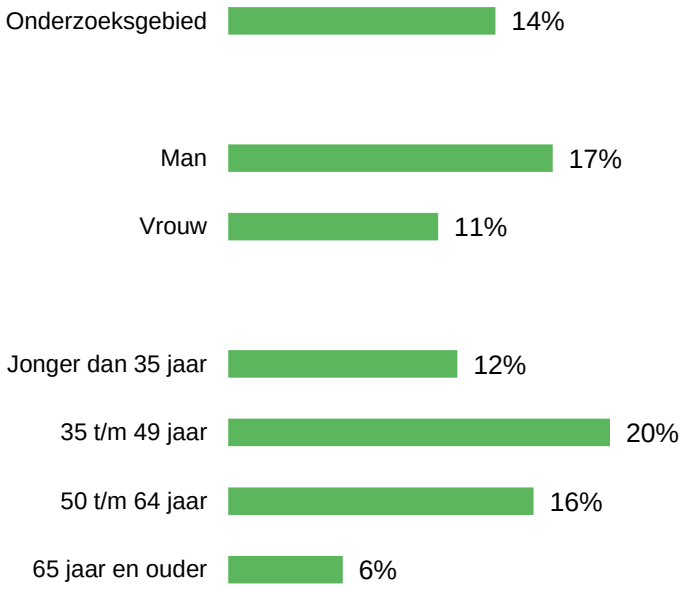
Vraag 34. Ontvangt u wel eens informatie over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld, het baan- en routegebruik, etc.?
Vraag 35. Van welke instantie ontvangt u wel eens informatie over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld, het baan- en routegebruik, etc.?

Contact en informatie

Zoeken van informatie

Basis: onderzoeksgebied (n=1.002)

Zoeken naar informatie
Getoond percentage 'ja'



Ongeveer één op de zeven inwoners uit het onderzoeksgebied gaat zelf wel eens op zoek naar informatie over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld, het baan- en routegebruik, etc. (14%).

Mannen gaan vaker op zoek naar informatie over dit onderwerp dan vrouwen (17% versus 11%). De animo om informatie te zoeken is het grootst onder inwoners van 35 tot en met 49 jaar en 50 tot en met 64 jaar (respectievelijk 20% en 16%). Onder inwoners die jonger zijn dan 35 jaar is dit aandeel 12%, onder 65-plussers 6%. Van de hoger opgeleiden gaat één op de vijf wel eens op zoek naar informatie over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld (20%). Dit is meer dan onder middelaar en lager opgeleiden (respectievelijk 9% en 6%).

Vraag 36. Gaat u zelf wel eens actief op zoek naar informatie over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld, het baan- en routegebruik, etc.?

Contact en informatie

Behoefte aan informatie

Basis: ernstige hinder van vliegverkeer (n=158)

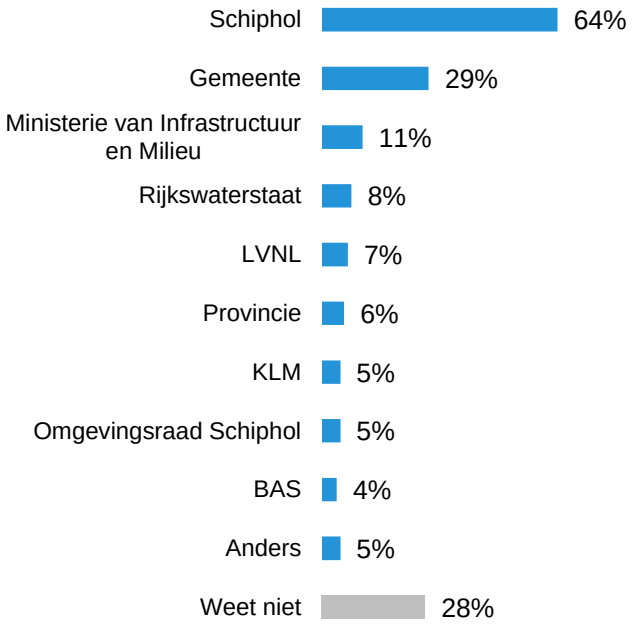
Circa één op de vier inwoners uit het onderzoeksgebied die aangeven ernstig gehinderd te zijn door vliegverkeer hebben behoefte aan meer informatie over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld, het baan- en routegebruik, etc. (26%).

De behoefte is vooral groot onder de jongste inwoners (40%): een groep die weliswaar aangeeft geen informatie te ontvangen (eerder genoemde 7%), maar er zelf ook relatief weinig naar op zoek gaat (eerder genoemde 12%). De behoefte aan meer informatie neemt af tot 9% onder inwoners van 65 jaar en ouder.

Degenen die meer informatie zouden willen ontvangen, zouden die informatie in eerste instantie van Schiphol zelf willen ontvangen (64%). De gemeente wordt door bijna drie op de tien inwoners genoemd (29%). Een ongeveer even groot deel van de inwoners die behoefte hebben aan meer informatie weten niet van welke instantie ze de informatie bij voorkeur zouden ontvangen (28%).

Degenen die meer informatie zouden willen krijgen, ontvangen deze bij voorkeur via een e-mail of nieuwsbrief (50%). Ook het internet / website wordt vaak genoemd (27%).

Van wie zou u informatie willen ontvangen?



Vraag 37. Heeft u behoefte aan (meer) informatie over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld, het baan- en routegebruik, etc.?
Vraag 39. Van wie zou u deze informatie willen ontvangen?
Vraag 40. Via welk kanaal zou u deze informatie willen ontvangen?

Contact en informatie

Soort informatie

Enkele illustrerende citaten:

"Ik zou graag informatie willen ontvangen over welke banen worden gebruikt."

"Hoe vaak vliegtuigen gaan stijgen of landen en de tijdstippen daarvan. En waarom ineens (een paar jaar) meer vliegtuigen op deze baan stijgen/landen."

"Over wijzigingen binnen het baangebruik, de duur van deze wijzigingen en welke vliegroutes er worden gebruikt. Ik zou wel willen weten wanneer er gebruik wordt gemaakt van routes die over mijn woning gaan."

"Waarom er bepaalde beslissingen worden genomen, denk hierbij aan in de nacht vliegen. Waarom in de nacht vliegen als het overdag ook kan?"

"Aantal vluchten, routes en geluidzoneringen."

"Door middel van een app zou ik wel willen weten wanneer een vliegtuig over mijn woonomgeving vliegt."

"Over de plannen van Schiphol. Over de uitbreiding en de gevolgen voor de omwonenden, de banen die er bij komen. Dat ze het zelf communiceren naar de omwonende."

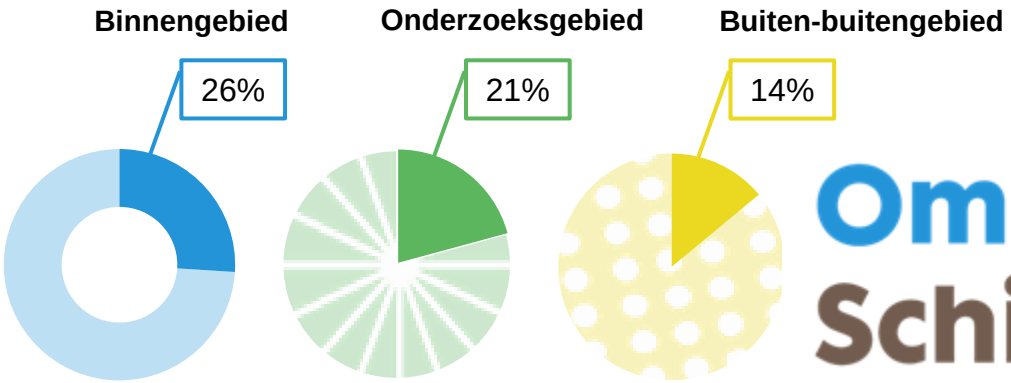
"Weersinvloeden op vliegtuigen, als de routes ineens veranderen (online), dat je een melding krijgt als er meer kans is op overlast."

Vraag 38. Wat voor soort informatie zou u willen ontvangen?

Contact en informatie

Bekendheid Omgevingsraad Schiphol (1/2)

Basis: binnengebied (n=252)
onderzoeksgebied (n=1.002)
buiten-buitenbied (n=308)

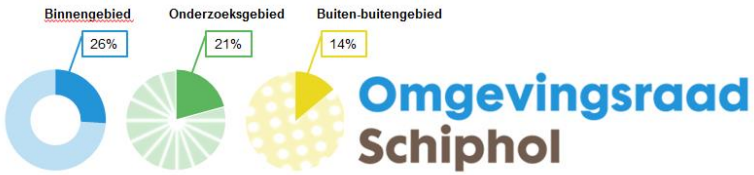


Vraag 41. Heeft u wel eens iets gezien, gehoord of gelezen van Omgevingsraad Schiphol?
Vraag 42. Kunt u aangeven in hoeverre u de volgende omschrijvingen van toepassing vindt op Omgevingsraad Schiphol? Als u een omschrijving helemaal niet van toepassing vindt, kiest u het cijfer 0. Als u de omschrijving zeer goed van toepassing vindt, kiest u het cijfer 10.

Contact en informatie

Bekendheid Omgevingsraad Schiphol (2/2)

Circa één op de vijf inwoners van het onderzoeksgebied is bekend met de Omgevingsraad Schiphol (21%). In het binnengebied kent 26% de Omgevingsraad Schiphol ten minste van naam, in het buiten-buitengebied is dit 14%. De bekendheid is het laagst onder inwoners die jonger zijn dan 35 jaar (13%). Onder de overige leeftijdsgroepen is de bekendheid 24%.



Van degenen die bekend zijn met de Omgevingsraad Schiphol geeft 26% aan dat zij een duidelijk doel heeft (score van 8, 9 of 10 op een schaal van 0 tot en met 10). Ongeveer één op de vier noemt de organisatie nuttig (24%) en ongeveer één op de vijf professioneel (18%). Kwalificaties die het minst van toepassing worden gevonden op de Omgevingsraad Schiphol zijn onafhankelijk (10%) en transparant (9%). De gemiddelde scores lopen uiteen van 4,4 (onafhankelijk) tot 5,7 (heeft een duidelijk doel).

Het imago van de Omgevingsraad Schiphol is in het binnengebied niet anders dan in het onderzoeksgebied en buiten-buitengebied. Van de inwoners uit het onderzoeksgebied die bekend zijn met de Omgevingsraad Schiphol en jonger zijn dan 35 jaar geeft 6% aan dat de Omgevingsraad er voor de bewoners is. Dit aandeel loopt op tot 23% onder inwoners van 35 tot en met 49 jaar en neemt daarna weer af (tot 13% onder de 65-plussers). Ook geeft 16% van de jongste inwoners aan dat de Omgevingsraad er voor Schiphol is. Dit aandeel is onder de 35- tot en met 49-jarigen 13%, maar ligt veel hoger onder 50- tot en met 64-jarigen (29%) en 65-plussers (28%).

Vraag 41. Heeft u wel eens iets gezien, gehoord of gelezen van Omgevingsraad Schiphol?
Vraag 42. Kunt u aangeven in hoeverre u de volgende omschrijvingen van toepassing vindt op Omgevingsraad Schiphol? Als u een omschrijving helemaal niet van toepassing vindt, kiest u het cijfer 0. Als u de omschrijving zeer goed van toepassing vindt, kiest u het cijfer 10.

Hoofdstuk 3: Profiel inwoners onderzoeksgebied

Profiel inwoners onderzoeksgebied

Type woning en werkzaamheid

Huur- of koopwoning
Iets minder dan drie op de vijf inwoners van het onderzoeksgebied wonen in een koopwoning (59%). Inwoners die jonger zijn dan 35 jaar of 65 jaar en ouder wonen minder vaak in een koopwoning (respectievelijk 50% en 47%) dan inwoners van 35 tot en met 49 jaar en 50 tot en met 64 jaar (respectievelijk 68% en 69%). Hoger opgeleiden wonen vaker in een koopwoning dan middelbaar en lager opgeleiden (67% versus respectievelijk 56% en 43%).

Werkzaamheid
Circa drie op de tien inwoners zijn niet werkzaam (29%), 46% werkt fulltime en 24% parttime. Hoe jonger men is, des te vaker werkt men fulltime. Dit aandeel neemt af van 66% onder inwoners die jonger zijn dan 35 jaar tot 3% onder inwoners van 65 jaar en ouder. Mannen werken aanzienlijk vaker fulltime dan vrouwen (63% versus 31%). Naarmate men hoger is opgeleid, des te vaker werkt men fulltime. Onder lager opgeleiden is dit aandeel 26%, onder middelbaar opgeleiden 45% en onder hoger opgeleiden 56%.

Eén op de twintig werkenden uit het onderzoeksgebied werkt op Schiphol (5%). Dit geldt vaker voor mannen dan voor vrouwen (6% versus 2%).

Van degenen die fulltime of parttime werken, werkt een ruime meerderheid vooral overdag (78%). Ongeveer één op de vijf werkt vooral in wisseldiensten (22%). Een meerderheid van de werkenden werkt zelden of nooit thuis (54%). Een kleine minderheid werkt altijd thuis (2%). Naarmate men ouder wordt, werkt men op zijn minst soms vanuit huis: dit aandeel loopt op van 42% onder inwoners die jonger zijn dan 35 jaar tot 73% onder de werkende 65-plussers.

Profiel inwoners onderzoeksgebied

Onderzoek en attitude Schiphol

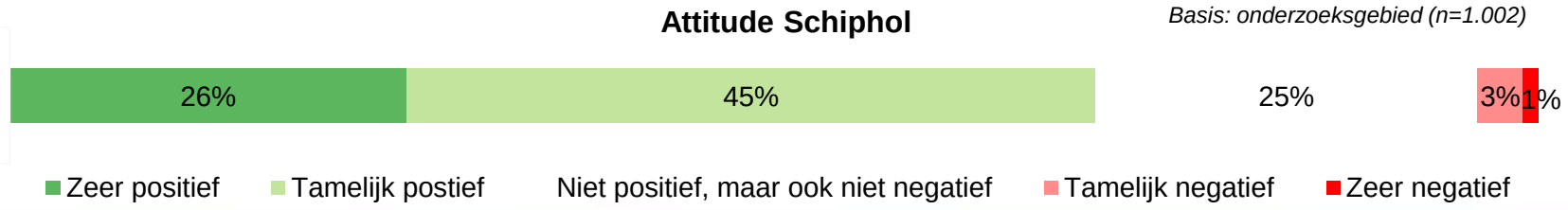
Onderzoek Schiphol

Voor een ruime meerderheid van de inwoners was het de eerste keer dat zij meewerkten aan een onderzoek over geluidsoverlast in de omgeving van Schiphol (91%). Van de inwoners van het onderzoeksgebied geeft 8% aan wel eens eerder aan een onderzoek over dit onderwerp te hebben meegewerkt. Dit aandeel is in het binnengebied 21% en in het buiten-buitengebied 5%. Hoe ouder men is, des te vaker geeft men aan eerder te hebben meegewerkt aan dit type onderzoek: dit aandeel loopt op van 3% onder de jongste inwoners tot 12% onder de oudste inwoners.

Een zeer ruime meerderheid van de inwoners geeft aan in de toekomst nog eens bevraagd te mogen worden over dit onderwerp (81%). Het zijn vooral de inwoners van 35 tot en met 49 jaar en 50 tot en met 64 jaar die genegen zijn nog eens mee te werken (respectievelijk 87% en 84%). Van de inwoners die jonger zijn dan 35 jaar is 75% bereid nog eens mee te doen, van de 65-plussers 78%. Hoger en middelbaar opgeleiden willen vaker nog een keer meewerken dan lager opgeleiden (respectievelijk 86% en 79% versus 73%). Inwoners die neutraal zijn over Schiphol willen in de toekomst minder vaak meewerken dan inwoners die positief of negatief zijn (74% versus respectievelijk 83% en 88%).

Attitude Schiphol

Ongeveer een kwart van de inwoners uit het onderzoeksgebied is ‘zeer positief’ over Schiphol (26%). Nog eens 45% is ‘tamelijk positief’ over de luchthaven. Dit betekent dat ongeveer zeven op de tien inwoners van het onderzoeksgebied in meer of mindere mate positief zijn (71%). Een kleine minderheid is ‘tamelijk negatief’ (3%) of ‘zeer negatief’ (1%). De rest is neutraal (26%). Er is wat de attitude ten opzichte van Schiphol betreft geen onderscheid tussen inwoners van het binnengebied, onderzoeksgebied of buiten-buitengebied. Met andere woorden: de houding ten opzichte van de luchthaven is in de deelgebieden vergelijkbaar. Hoe hoger men is opgeleid, des te positiever is men over Schiphol: dit aandeel loopt op van 19% onder de lager opgeleiden tot 29% onder de hoger opgeleiden.



Profiel inwoners onderzoeksgebied

Gebruik luchthaven

Ongeveer één op de zes inwoners van het onderzoeksgebied vliegt nooit vanaf Schiphol (16%). Van de inwoners vliegt 9% vaker dan eens per kwartaal vanaf de luchthaven. Gemiddeld vliegt een inwoner uit het onderzoeksgebied 1,9 keer per jaar vanaf Schiphol. Hoe jonger men is, des te vaker men gebruik maakt van Schiphol om te vliegen: de jongste inwoners uit het onderzoeksgebied (jonger dan 35 jaar) doen dat 2,3 keer per jaar, de oudste inwoners (65 jaar en ouder) 1,1 keer per jaar.

Circa acht op de tien inwoners maken nooit gebruik van een andere luchthaven dan Schiphol (79%), terwijl 1% vaker dan één keer per kwartaal vanaf een andere luchthaven vliegt. Gemiddeld vliegt een inwoner uit het onderzoeksgebied 0,3 keer per jaar vanaf een andere luchthaven dan Schiphol.

Profiel inwoners onderzoeksgebied

Geslacht	%
Man	49%
Vrouw	51%

Leeftijd	%
Jonger dan 35 jaar	28%
35 – 49	26%
50 – 64	25%
65 jaar en ouder	20%

Opleidingsniveau	%
Geen onderwijs / basisonderwijs/ cursus inburgering / cursus Nederlandse taal	2%
LBO / VBO / VMBO (kader- of beroepsgerichte leerweg) / MBO 1 (assistentenopleiding)	5%
MAVO / HAVO of VWO (eerste drie jaar) / ULO / MULO / VMBO (theoretische of gemengde leerweg) / voortgezet speciaal onderwijs	11%
MBO 2, 3, 4 (basisberoeps-, vak-, midden-kader- of specialistenopleiding) of MBO oude structuur (vóór 1998)	24%
HAVO of VWO (overgegaan naar de 4e klas) / HBS / MMS	6%
HBO propedeuse of WO propedeuse / HBO (behalve HBO-master) / WO-kandidaats of WO-bachelor	31%
WO-doctoraal of WO-master of HBO-master / postdoctoraal onderwijs	20%
Wil niet zeggen	2%

Profiel inwoners onderzoeksgebied

Werkzaam	%
Ja, fulltime	46%
Ja, parttime	24%
Nee	29%

Werkzaam op Schiphol	%
Ja	5%
Nee	95%

Thuiswerken	%
Altijd	2%
Vaak	6%
Regelmatig	17%
Soms	20%
Zelden of nooit	54%

Werkdienst	%
Vooral overdag	78%
Vooral in wisseldienst	22%

Profiel inwoners onderzoeksgebied

Woning	%
Huurwoning	40%
Koopwoning	59%
Wil niet zeggen	1%

Huishoudgrootte	%
1 persoon	32%
2 personen	29%
3 personen	16%
4 personen	18%
5 personen of meer	5%

Profiel inwoners onderzoeksgebied

Eerder meegewerkt aan onderzoek over geluidsoverlast	%
Ja	8%
Nee	91%
Wil niet zeggen	1%

Mogen we u in de toekomst nog eens benaderen?	%
Ja	83%
Nee	17%

Hoe vaak vliegt u vanaf Schiphol?	%
Nooit	16%
Minder dan 1x per jaar	20%
1x per jaar	22%
2x per jaar	12%
1x per kwartaal	12%
Vaker dan 1x per kwartaal	9%

Hoe vaak vliegt u van een andere luchthaven	%
Nooit	79%
Minder dan 1x per jaar	12%
1x per jaar	4%
2x per jaar	1%
1x per kwartaal	3%
Vaker dan 1x per kwartaal	1%

HOOFDSTUK 4: VERGELIJKING MET 2013

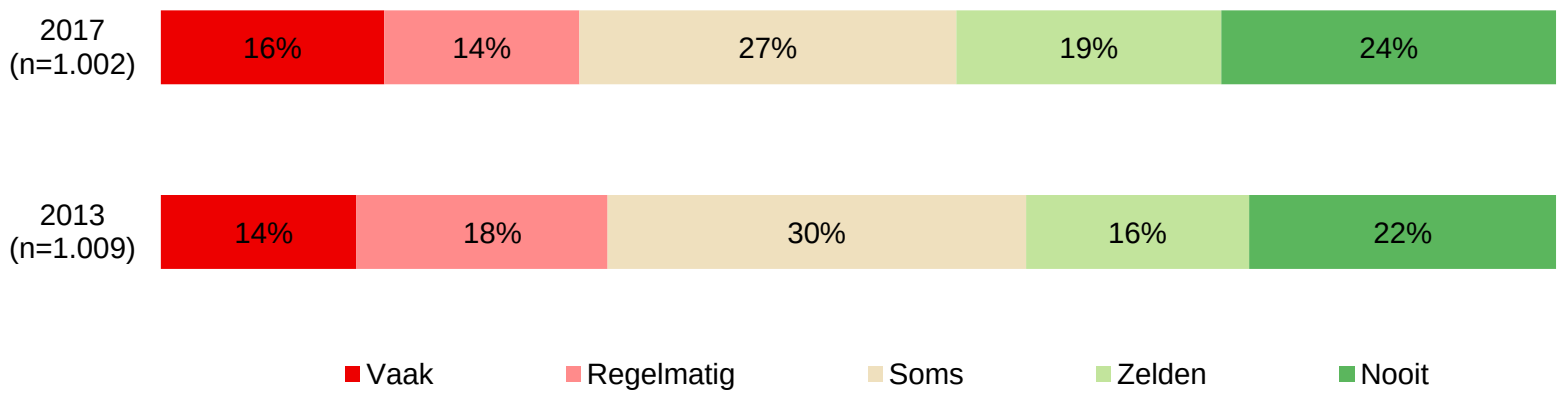
VERGELIJKING MET 2013

In deze paragraaf wordt voor een aantal vragen een vergelijking gemaakt tussen het binnengebied en onderzoeksgebied in 2013 en het binnengebied en onderzoeksgebied in 2017. Het buiten-buitengebied (2017) wordt derhalve niet in de vergelijking meegenomen.

Circa negen op de tien inwoners uit het onderzoeksgebied zijn in meer of mindere mate tevreden over hun woonomgeving (92%). Dit aandeel was in 2013 93%. Wat opvalt is dat het aandeel dat 'zeer tevreden' is, is toegenomen van 44% tot 53% en het aandeel dat 'tevreden' is, is afgenomen van 49% naar 38%. In 2013 was omgerekend 0,5% van de inwoners uit het onderzoeksgebied ontevreden over de woonomgeving door het geluid van vliegtuigen. In 2017 is dit aandeel 0,7%.

Drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied ervaren vaak of regelmatig hinder door vliegverkeer (30%). Dit aandeel is vergelijkbaar met vier jaar geleden (32%). Ongeveer een kwart geeft aan nooit hinder te ondervinden van het vliegverkeer (24%). Ook dit aandeel ligt op min of meer hetzelfde niveau als vier jaar geleden (22%). Een meerderheid van de inwoners ervaart op zijn minst soms hinder door vliegverkeer (57%). Dit aandeel is enkele procentpunten lager dan in 2013 (62%).

Hinder door vliegverkeer

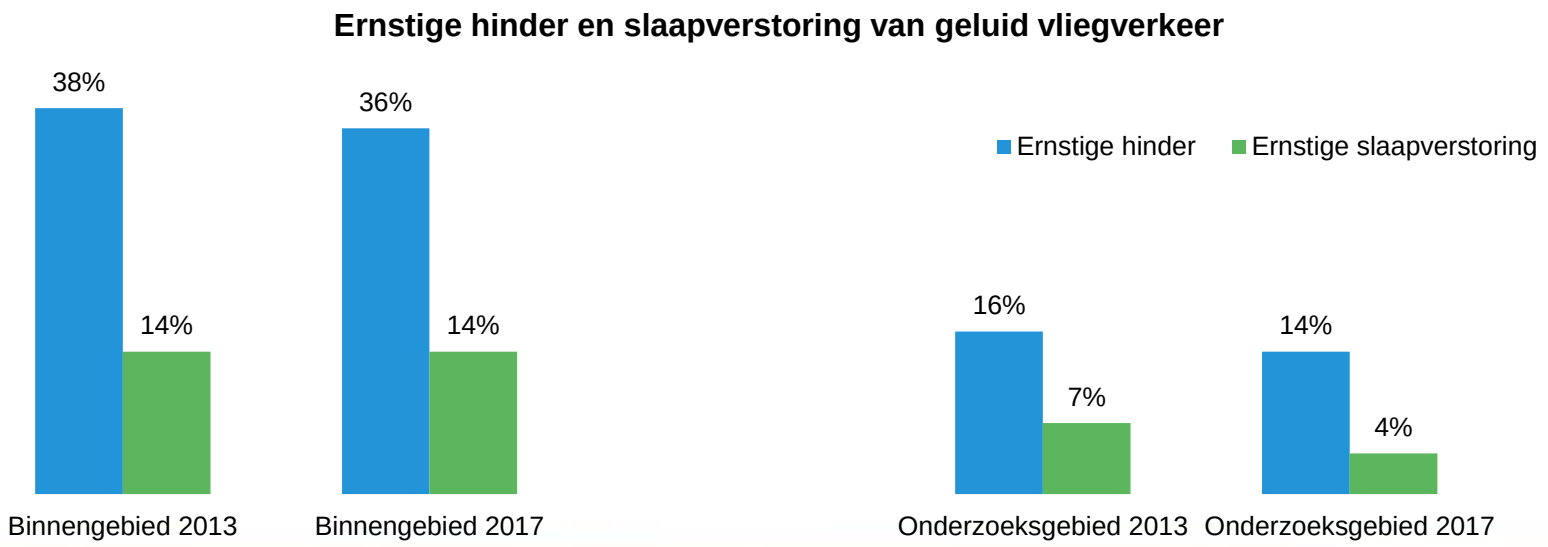


VERGELIJKING MET 2013

Ongeveer één op de zes inwoners van het onderzoeksgebied geeft aan de afgelopen maand vaak of regelmatig last te hebben gehad van het geluid van vliegtuigen (17%). Dit aandeel was in 2013 16%. Twee op de vijf ondervonden in de afgelopen maand op zijn minst soms hinder (40%). Vier jaar geleden was dit 38%.

Ten opzichte van vier jaar geleden is het aandeel ernstig gehinderden door vliegverkeer zowel in het binnengebied als in het onderzoeksgebied stabiel. In het binnengebied was het aandeel ernstig gehinderden in 2013 38% en in het onderzoeksgebied 16% (nu respectievelijk 36% en 14%). Het aandeel van de inwoners dat ernstige slaapproblemen ondervindt door het vliegverkeer is in het binnengebied stabiel gebleven (beide 14%) en in het onderzoeksgebied licht gedaald (van 7% naar 4%).

In 2013 is ook een gemiddelde score voor hinder door vliegverkeer berekend. Men beoordeelde vliegverkeer in dit opzicht gemiddeld met een 4,1 op een schaal van 0 (helemaal geen hinder of verstoring) tot en met 10 (zeer veel hinder of verstoring). De score voor het vliegverkeer als oorzaak van slaapverstoring was destijds 1,6. Het gemiddelde is nu achtereenvolgens 3,8 en 1,4.



VERGELIJKING MET 2013

Ongeveer drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied hebben bij de aanschaf van hun woning rekening gehouden met mogelijke overlast door het geluid van vliegtuigen (30%). Dit aandeel was vier jaar geleden 33%.

In 2013 gaf een derde van de inwoners aan dat de hinder door het geluid van vliegtuigen in het algemeen is toegenomen (32%). Nu is dit 34%. De geluidshinder van vliegtuigen in de afgelopen maand lijkt ten opzichte van de twaalf maanden ervoor net als in 2013 per saldo niet toe- of afgenomen te zijn. Voor 70% van de ondervraagden is de hinder op hetzelfde niveau gebleven; voor 10% is de hinder toegenomen, voor 10% afgenomen. In 2013 gaf 8% aan dat de hinder was toegenomen en 9% dat deze was afgenomen. Een op de vijf inwoners van het onderzoeksgebied verwachtte in 2013 dat de situatie over twaalf maanden verslechterd zou zijn: zij verwachtten dat de geluidshinder van vliegtuigen zou zijn toegenomen (20%). In de huidige meting is dit aandeel 28%. Met andere woorden: meer inwoners verwachten een toename van de hinder door het geluid van vliegtuigen.

Van de inwoners in het onderzoeksgebied die 7 of hoger scoren op de vraag in welke mate men gehinderd wordt door geluid van vliegtuigen overweegt een minderheid als gevolg van de door hen ervaren hinder van geluid van vliegtuigen te verhuizen is 14%. Dit aandeel was in 2013 13%.

Het aandeel van de inwoners uit het onderzoeksgebied dat wel eens iets heeft ondernomen tegen de door hen ervaren overlast van het geluid van vliegtuigen was 25% en is gestegen naar 30%. Eén op de tien inwoners heeft veel behoefte aan een meldpunt waar men melding kan maken van de overlast door het geluid van vliegtuigen (10%). Dit aandeel is ten opzichte van 2013 onveranderd gebleven (9%). Wel is sprake van een stijging in de (spontane) bekendheid van BAS: in 2013 gaf 2% aan dat een dergelijk meldpunt al bestaat, in 2017 is dit aandeel 9%.

Eén op de zeven inwoners van het onderzoeksgebied die overlast van vliegtuigen ervaren, gaat wel eens actief op zoek naar informatie over hoe het vliegverkeer wordt afgewikkeld, het baan- en routegebruik, etc. (14%). Vier jaar geleden was dit nog 10%. Ongeveer een kwart heeft behoefte aan meer informatie (26%; 2013: 28%).

Per saldo kunnen we stellen dat de hinder die men ervaart door het geluid van vliegtuigen sinds 2013 niet is toe- of afgenomen.

TEAM VIER

Noordhollandstraat 71
1081 AS Amsterdam
Tel: 020-645 53 55