

TEAM VIER

Markt- en Opinieonderzoek.
Zeker Meten.



OPTIMALISATIE UITVliegROUTES ZWANENBURGBAAN

Project i1427

Rapportagedatum	: 24 mei 2011
Opdrachtgever	: CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol)
Contactpersonen bij opdrachtgever	: Daniëlle Meiboom
Contactpersonen bij Team Vier	: Remco Frerichs en Ton Berghahn
Methode van onderzoek	: CATI telefonisch onderzoek
Steekproef	: n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)
Veldwerkperiode	: week 7 tot en met week 10 / week 14 tot en met week 16

INHOUDSOPGAVE

H1 Inleiding	4
1.1 Opdracht	5
1.2 Achtergrond	5
1.3 Opzet en methodiek	5
1.4 Vragenlijst	6
1.5 Steekproef	6
1.6 Onderzoeksgebied	7
1.7 Uitleg significante en indicatieve verschillen	7
1.8 Rapportage	7
H2 Resultaten	8
2.1 Tevredenheid woonomgeving	9
2.2 Hinderfrequentie van vliegverkeer	12
2.3 Ervaren van geluidhinder van vliegverkeer	20
2.4 Maatregelen geluidhinder vliegverkeer	27
2.5 Attitude Schiphol	34
H3 Conclusie	35

H1

INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 Opdracht

Voor u ligt de rapportage van het hinderbelevingsonderzoek naar de optimalisatie van de uitvliegroutes vanaf de Zwanenburgbaan (ook wel ‘parallel starten’ genoemd), dat Team Vier in opdracht van CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) heeft uitgevoerd.

1.2 Achtergrond

Het experiment optimalisatie uitvliegroutes Zwanenburgbaan (verlegging NYKER EH011) is op 11 maart 2011 gestart. De optimalisatie van de uitvliegroutes betreft een verlegging van “waypoint” (EH011) op de NYKER SID’s. De optimalisatie is zodanig dat de route “als principe op gelijke afstand tot de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp komt te liggen”.

Doel van het onderzoek is na te gaan in welke mate genoemde optimalisatie van de uitvliegroutes van invloed is op de geluidshinderbeleving van de bewoners in desbetreffende gebieden.

1.3 Opzet en methodiek

Gezien de probleemstelling hebben we gekozen voor een opzet bestaande uit een nul- en effectmeting (1-meting). Door voorafgaande aan het experiment een nulmeting te verrichten en tijdens het experiment een effectmeting uit te voeren, kan worden geanalyseerd in welke mate het experiment van invloed is op de geluidshinderbeleving.

Gezien de probleemstelling is het onderzoek telefonisch en computergestuurd uitgevoerd.

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.

Een vast team van enquêteurs heeft de gesprekken gehouden. De enquêteurs kregen een uitgebreide mondelinge en 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 steekproeftechnische redenen, zodat ook de moeilijker bereikbare personen in de steekproef vertegenwoordigd zijn, hebben we vijf recalls verricht.

1 INLEIDING

1.4 Vragenlijst

De vragenlijst is in overleg met CROS tot stand gekomen. Voor vragen over de mate waarin hinder wordt ondervonden is aangesloten bij onderzoeken die Team Vier eerder in opdracht van CROS heeft uitgevoerd, alsmede bij door Team Vier uitgevoerde onderzoeken in de provincies Overijssel, Utrecht en Zuid-Holland. 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.

1.5 Steekproef

De nul- en effectmeting hebben we uitgevoerd onder twee onafhankelijke steekproeven uit: steekproeven die qua gebiedsindeling (zie genoemde gebieden) en kenmerken van de respondent (geslacht, leeftijd, hoe lang men woonachtig is) vrijwel identiek zijn.

We hebben een steekproef getrokken van personen van 18 jaar en ouder. In de 0-meting hebben we 507 respondenten ondervraagd, in de 1-meting 510 respondenten.

In de onderzoeksgebieden is een disproportionele steekproef getrokken, om ook over de kleinste kern (Lijnden / Boesingheliede) in de analyse betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Voor het totaalresultaat zijn de gegevens herwogen naar de werkelijke verhoudingen.

De respons in de 0-meting bedroeg 30%, de respons in de 1-meting 31%.

Adres- en responsverantwoording; totale steekproef	abs.	%	abs.	%
	0-meting		1-meting	
Bruto steekproef (aantal beschikbare adressen minus aantal niet afgehandelde nummers)	1660	100%	1670	100%
Nummer onbruikbaar ¹	49	3%	76	5%
Niet bereikbaar tijdens veldwerkperiode	15	1%	12	1%
Buiten selectie	37	2%	51	3%
Taalproblemen	27	2%	22	1%
Totaal aantal niet bruikbare / niet bereikbare nummers	128	8%	161	10%
Netto steekproef (bruto steekproef minus niet bruikbare/bereikbare nummers)	1532	100%	1509	100%
Interview compleet	507	33%	510	34%
Weigering	1025	67%	999	66%
Overall respons (aantal gerealiseerde gesprekken gepercenteerd op de bruto steekproef)	30%		31%	

1 Fax/modem nummer, informatietoon, fout telefoonnummer, bedrijf

1 INLEIDING

1.6 Onderzoeksgebied

In de afbeelding hiernaast is het onderzoeksgebied weergegeven. Het onderzoeksgebied is in overleg met de betrokken partijen bepaald op basis van verwacht invloedsgebied. Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de kernen Badhoevedorp, Lijnden / Boesingheliede en Zwanenburg, alsmede in een deel van Amsterdam-West.

In Badhoevedorp zijn in beide metingen ongeveer 160 inwoners ondervraagd, in Lijnden / Boesingheliede 30-35 inwoners, in Zwanenburg 100 inwoners en in Amsterdam-West 210-215 respondenten. Voor het totaalresultaat zijn de gegevens herwogen naar de werkelijke verhoudingen.

1.7 Uitleg significante en indicatieve verschillen

In het onderhavige rapport wordt gesproken over significante en indicatieve verschillen. Een significant verschil betekent dat we met 95% zekerheid kunnen zeggen dat het verschil niet op toeval berust. Een indicatief verschil betekent dat we met 90% zekerheid kunnen zeggen dat het verschil niet op toeval berust.

1.8 Rapportage

Het onderhavige rapport – bestaande uit een inleiding en een samenvatting van de belangrijkste resultaten – is in week 21 aan de opdrachtgever verstrekt.





H2

RESULTATEN

2 RESULTATEN

2.1 TEVREDENHEID WOONOMGEVING

V4. Hoe tevreden bent u met uw huidige woonomgeving? Is dat....?

V4b. Waarom bent u (zeer) ontevreden? Kunt u daar iets meer over zeggen?

Ruime meerderheid tevreden over woonomgeving

Een ruime meerderheid van de inwoners van het onderzoeksgebied (85%) is (zeer) tevreden over de huidige woonomgeving. Dit aandeel is ten opzichte van de 0-meting onveranderd gebleven. Het aandeel van de inwoners dat 'zeer tevreden' is over de huidige woonomgeving is hoger dan in de 0-meting (29% versus 24%). Het betreft een indicatief verschil, met andere woorden: we kunnen met 90% (en niet met 95%) zekerheid zeggen dat het gevonden verschil er ook in werkelijkheid is.

In Badhoevedorp, alsmede in Lijnden/Boesingheliede, is het aandeel dat 'zeer tevreden' is over de woonomgeving significant gestegen ten opzichte van de 0-meting. In deze gevallen kunnen we met 95% zekerheid zeggen dat het gevonden verschil er ook in werkelijkheid is. In Badhoevedorp steeg het percentage (significant) van 29 naar 43%, in Lijnden/Boesingheliede (significant) van 15 naar 38%. In Zwanenburg steeg het aandeel – indicatief – van 29% naar 41%.

De inwoners van het onderzoeksgebied die (zeer) ontevreden zijn over de woonomgeving (7% van het totaal; n=34) noemen diverse redenen voor hun ontevredenheid. Meest genoemd zijn de onprettig / veranderende bevolkingssamenstelling (28%), de verloedering van de omgeving (27%) en geluidsoverlast (19%). Een op de tien noemt spontaan de algemene hinder van vliegtuigen als reden voor hun ontevredenheid over de woonomgeving (11%). De genoemde antwoorden verschillen nergens significant ten opzichte van de 0-meting.

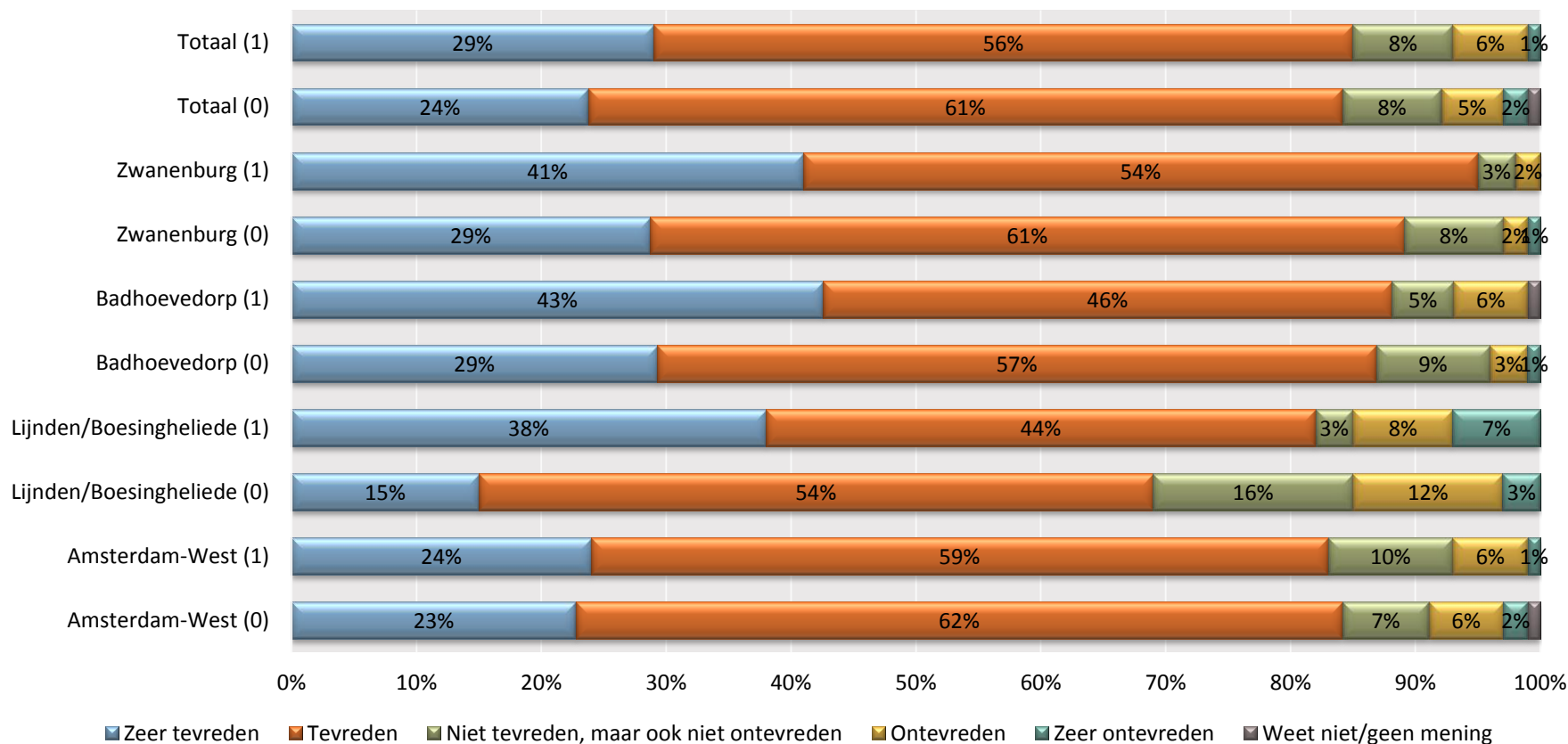
Van alle inwoners in het onderzoeksgebied geeft dus 2% aan ontevreden te zijn over de woonomgeving vanwege de onprettig / veranderende bevolkingssamenstelling. Het aandeel dat spontaan aangeeft ontevreden te zijn over de woonomgeving door de algemene hinder van vliegtuigen is 1%.

2 RESULTATEN

2.1 TEVREDENHEID WOONOMGEVING

V4. Hoe tevreden bent u met uw huidige woonomgeving? Is dat....?

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



2 RESULTATEN

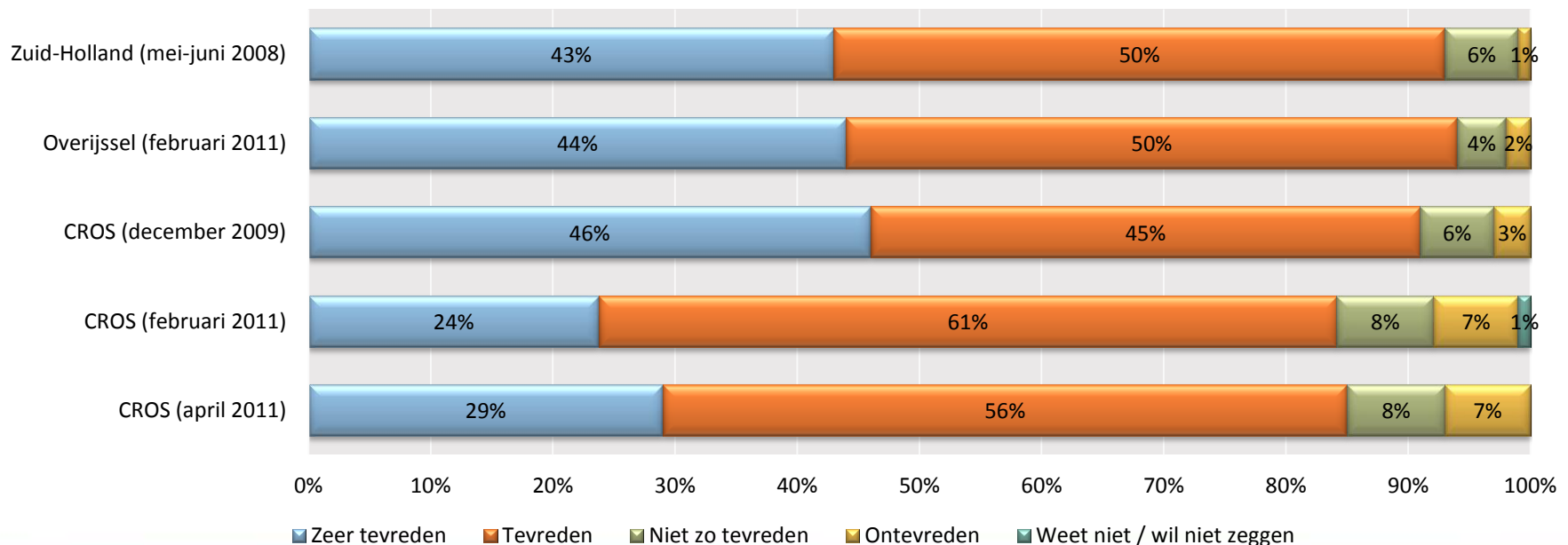
2.1 TEVREDENHEID WOONOMGEVING

V4. Hoe tevreden bent u met uw huidige woonomgeving? Is dat....?

Tevredenheid woonomgeving lager dan in andere delen Nederland

Hoewel een ruime meerderheid van de inwoners van het onderzoeksgebied tevreden is over de woonomgeving ligt dit aandeel lager dan in andere delen van Nederland. Recent onderzoek van Team Vier in de provincie Overijssel wees bijvoorbeeld uit dat aldaar 94% (zeer) tevreden is over de woonomgeving. Dit is significant hoger dan de eerder genoemde 85% in het onderzoeksgebied. Opvallend is ook het (significante) verschil met de tevredenheid over de woonomgeving die we maten in het onderzoek naar Idle Reverse Thrust (december 2009). Toen gaf 91% in het onderzoeksgebied aan tevreden te zijn over de woonomgeving. Overigens ging het toen om een groter onderzoeksgebied (met daarin onder andere Aalsmeer, Amstelveen en Hoofddorp).

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



2 RESULTATEN

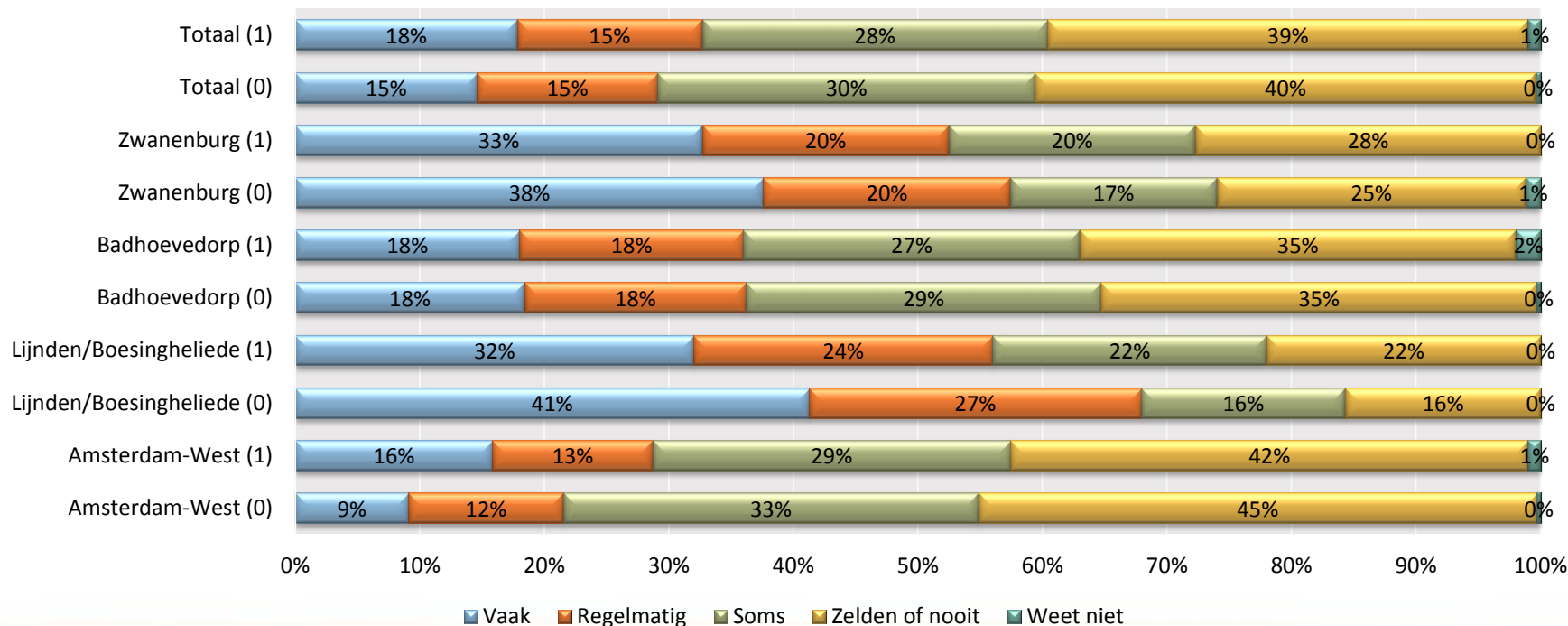
2.2 HINDERFREQUENTIE VAN Vliegverkeer

V5. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van vliegverkeer?

Een op de drie ondervindt frequent hinder van vliegverkeer

Een op de drie inwoners in het onderzoeksgebied ondervindt vaak of regelmatig persoonlijk hinder van vliegverkeer (33%). Het gaat dus om frequente hinder. Drie op de vijf inwoners (60%) ondervinden hinder in het algemeen (inclusief 'soms'). Ten opzichte van de 0-meting zijn de cijfers nergens significant toe- of afgenomen. In Amsterdam-West is de frequente hinder indicatief toegenomen: in de 0-meting gaf 21% van de inwoners van Amsterdam-West aan vaak of regelmatig hinder te ondervinden, in de 1-meting is dit aandeel 29%.

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



2 RESULTATEN

2.2 HINDERFREQUENTIE VAN Vliegverkeer

V5. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van ...?

V8. Hoe vaak heeft u in de afgelopen maand last gehad van vliegtuigen? Is dat...

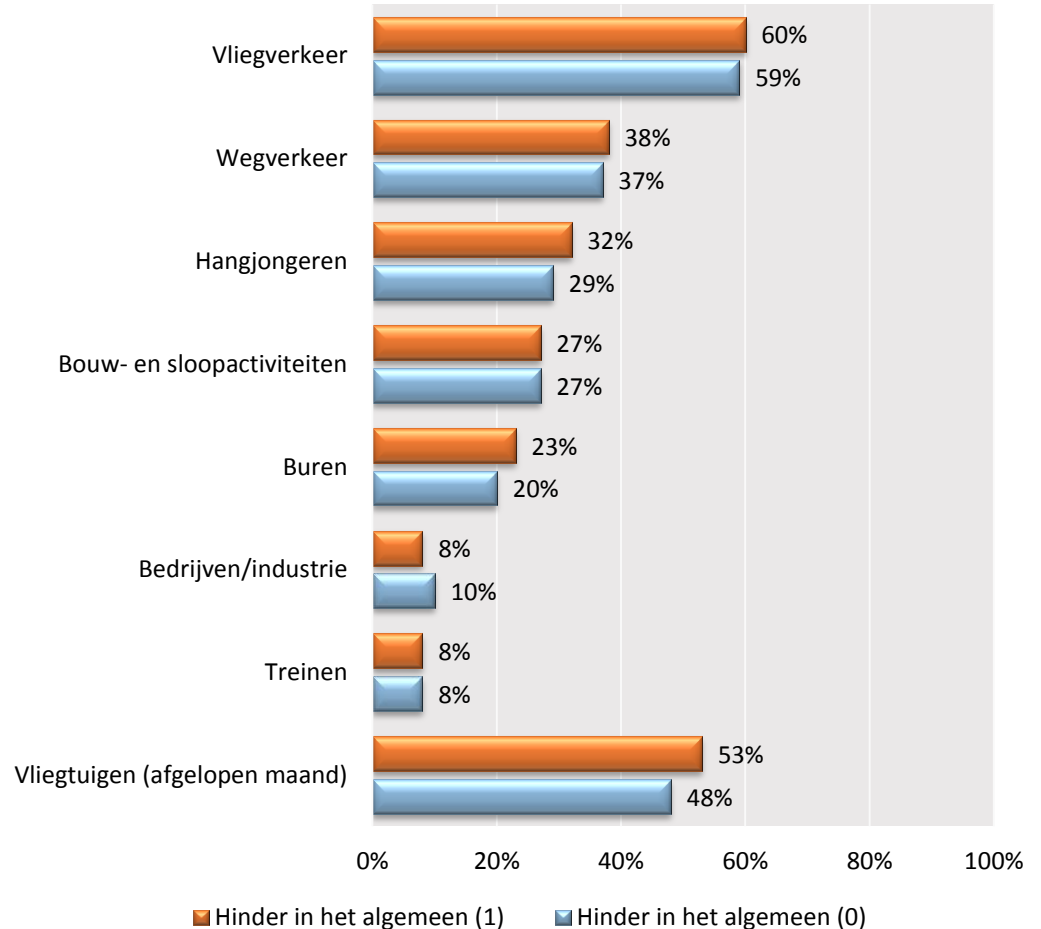
Vliegverkeer voornaamste hinderbron

Vliegverkeer is de bron waarvan men in het onderzoeksgebied de meeste persoonlijke hinder ondervindt. Drie op de vijf inwoners hebben vaak, regelmatig of soms last van vliegverkeer.

Van andere bronnen heeft men aanzienlijk minder vaak last. Bovendien doen zich in de algemene hinderbeleving nergens verschillen voor ten opzichte van de 0-meting.

Ruim de helft van de ondervraagden (53%) geeft aan in de afgelopen maand hinder te hebben ondervonden van vliegtuigen. Dit aandeel bedroeg in de 0-meting 48%. Ook dit verschil is niet betekenisvol (significant).

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



2 RESULTATEN

2.2 HINDERFREQUENTIE VAN Vliegverkeer

V5. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van ...?

V8. Hoe vaak heeft u in de afgelopen maand last gehad van vliegtuigen? Is dat...

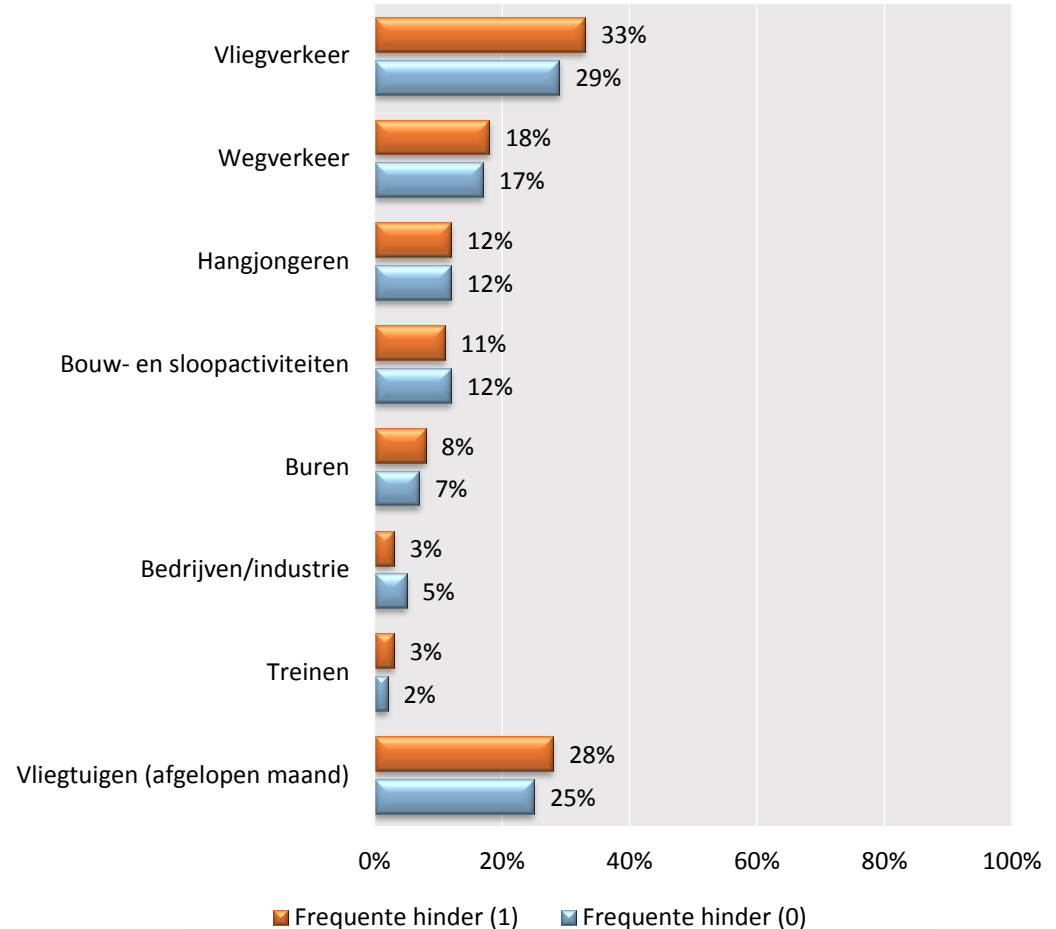
Frequente hinder vliegverkeer toe- noch afgenomen

Ook als het om de frequente hinder gaat, is het vliegverkeer de voornaamste bron van overlast in het onderzoeksgebied. Behalve het vliegverkeer worden ook het wegverkeer, de hangjongeren en de bouw- en sloopactiviteiten door minstens 10% van de ondervraagden genoemd.

Ten opzichte van de 0-meting doen zich nergens significante verschillen voor; met andere woorden: de frequente hinderbeleving is voor geen enkele bron toe- of afgenomen.

Bijna drie op de tien ondervraagden geven aan **in de afgelopen maand** last te hebben gehad van vliegtuigen (28%). Ook hiervoor geldt dat de stijging ten opzichte van de 0-meting niet significant is (was 25%).

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



2 RESULTATEN

2.2 HINDERFREQUENTIE VAN Vliegverkeer

V5. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van ...?

Algemene hinderbeleving en slaapverstoring op zelfde niveau gebleven

In onderstaande tabel zijn nogmaals de cijfers voor de algemene hinderbeleving en de frequente hinderbeleving in het onderzoeksgebied per bron weergegeven. Aan de tabel is het cijfer voor de mate waarin men hinder ondervindt van een bepaalde geluidsbron opgenomen als men thuis is ('evaluerend oordeel') en het cijfer voor de mate waarin de slaap in de afgelopen maand verstoord is ('slaapverstoring'). In beide gevallen kon men een score aangeven van 0 (helemaal geen hinder of verstoring) tot en met 10 (zeer veel hinder of verstoring).

Hoewel de score voor algemene hinderbeleving ('evaluerend oordeel') in zes van de zeven bronnen – optisch – is toegenomen, betreft het nergens een significant verschil. Wat wel opvalt is dat de grootste stijging (0,4 punten) zich voordoet in geval van hinder door burens en hinder door hangjongeren, ongetwijfeld een effect van het mooie weer in april. In geval van de slaapverstoring is sprake van een wisselend beeld, maar ook hier geldt dat geen sprake is van significante verschillen ten opzichte van de 0-meting.

Totaal	Hinder in het algemeen %		Frequentie hinder %		Evaluerend oordeel		Slaapverstoring	
	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting
Vliegverkeer	59	60	29	33	3,8	4,0	1,7	1,5
Wegverkeer	37	38	17	18	2,4	2,7	1,0	1,2
Hangjongeren	29	32	12	12	2,0	2,4	1,0	1,2
Bouw- en sloopactiviteiten	27	27	11	12	1,6	1,7	0,6	0,6
Burens	20	23	8	7	1,5	1,9	0,9	1,3
Bedrijven/industrie	10	8	3	5	0,8	0,7	0,4	0,3
Treinen	8	8	2	3	0,5	0,7	0,2	0,3
Vliegtuigen (afgelopen maand)	48	53	25	28				

2 RESULTATEN

2.2 HINDERFREQUENTIE VAN Vliegverkeer

V5. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van vliegverkeer?

Hinder vliegverkeer in Zwanenburg ten opzichte van 0-meting niet veranderd

Voor Zwanenburg geldt dat de frequente hinder van geen enkele bron is toe- of afgenomen ten opzichte van de 0-meting. Er is wel sprake van een significante toename in de algemene hinder van hangjongeren. Het aandeel van de inwoners dat vaak, regelmatig of soms hinder ondervindt van hangjongeren bedroeg in de 0-meting 13% en in de 1-meting 25%. De afname van de hinder door bedrijven/industrie (van 18% tot 9%) is indicatief.

Hoewel de score voor algemene hinderbeleving ('evaluerend oordeel') in zes van de zeven bronnen – optisch – is afgenomen, betreft het nergens een significant verschil. Opvallend: in het totale onderzoeksgebied is de hinderbeleving in zes van de zeven bronnen (optisch) juist toegenomen. De cijfers met betrekking tot de slaapverstoring laten een zelfde patroon zien als de cijfers voor de algemene hinderbeleving in Zwanenburg. Ook hier is nergens sprake van een significant verschil ten opzichte van de 0-meting.

<u>Zwanenburg</u>	Hinder in het algemeen %		Frequentie hinder %		Evaluerend oordeel		Slaapverstoring	
	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting
Vliegverkeer	74	72	57	53	5,8	4,9	3,2	2,0
Wegverkeer	30	29	10	12	2,5	1,7	0,9	0,4
Hangjongeren	13	25	1	5	0,9	1,2	0,4	0,5
Bouw- en sloopactiviteiten	11	9	1	2	0,8	0,5	0,5	0,1
Buren	19	20	8	7	1,7	1,4	0,8	0,6
Bedrijven/industrie	18	9	8	4	1,4	1,1	0,5	0,1
Treinen	10	14	3	2	0,9	0,7	0,5	0,2
Vliegtuigen (afgelopen maand)	64	69	43	50				

2 RESULTATEN

2.2 HINDERFREQUENTIE VAN Vliegverkeer

V5. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van vliegverkeer?

Hinder door vliegverkeer in Badhoevedorp niet veranderd, hinder door wegverkeer afgenomen

Voor Badhoevedorp geldt, net als voor Zwanenburg, dat de frequente hinder van geen enkele bron is toe- of afgenomen ten opzichte van de 0-meting. Er is wel sprake van een significante afname in de algemene hinder van wegverkeer. Het aandeel van de inwoners dat vaak, regelmatig of soms hinder ondervindt van wegverkeer bedroeg in de 0-meting 55% en in de 1-meting 43%. De afname van de hinder door bedrijven/industrie (van 9% tot 4%) is indicatief.

Hoewel de score voor algemene hinderbeleving ('evaluerend oordeel') in vier van de zeven bronnen – optisch – is toegenomen (en in drie van de zeven gevallen is afgenomen), betreft het nergens een significant verschil. De cijfers met betrekking tot de slaapverstoring laten een nagenoeg zelfde patroon zien als de cijfers voor de algemene hinderbeleving in Badhoevedorp. Uitzonderingen die de regel bevestigen zijn hinder door bouw- en sloopactiviteiten, alsmede door bedrijven/industrie. Ook hier is nergens sprake van een significant verschil ten opzichte van de 0-meting.

<u>Badhoevedorp</u>	Hinder in het algemeen %		Frequentie hinder %		Evaluerend oordeel		Slaapverstoring	
	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting
Vliegverkeer	65	63	36	36	4,3	4,1	2,1	1,7
Wegverkeer	55	43	26	26	3,4	3,1	1,4	0,9
Hangjongeren	22	15	6	6	1,4	1,3	0,7	0,6
Bouw- en sloopactiviteiten	17	20	4	5	1,0	1,3	0,5	0,3
Buren	11	16	3	5	1,0	1,7	0,5	0,7
Bedrijven/industrie	9	4	5	2	0,7	0,8	0,3	0,2
Treinen	11	7	4	3	0,6	0,7	0,3	0,3
Vliegtuigen (afgelopen maand)	53	54	28	29				

2 RESULTATEN

2.2 HINDERFREQUENTIE VAN Vliegverkeer

V5. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van vliegverkeer?

Hinder door vliegverkeer in Lijnden/Boesingheliede op zelfde niveau

Voor Lijnden/Boesingheliede geldt, net als voor Zwanenburg en Badhoevedorp, dat de frequente hinder van geen enkele bron is toe- of afgenomen ten opzichte van de 0-meting. Er is wel sprake van een significante toename in de algemene hinder van hangjongeren. Het aandeel van de inwoners dat vaak, regelmatig of soms hinder ondervindt van hangjongeren bedroeg in de 0-meting 4% en in de 1-meting 23%.

Hoewel de score voor algemene hinderbeleving ('evaluerend oordeel') in vier van de zeven bronnen – optisch – is toegenomen (en in drie van de zeven gevallen is afgenomen), betreft het nergens een significant verschil. De cijfers met betrekking tot de slaapverstoring laten een nagenoeg zelfde patroon zien als de cijfers voor de algemene hinderbeleving in Lijnden/Boesingheliede. Ook hier is nergens sprake van een significant verschil ten opzichte van de 0-meting.

<u>Lijnden/Boesingheliede</u>	Hinder in het algemeen %		Frequentie hinder %		Evaluerend oordeel		Slaapverstoring	
	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting
Vliegverkeer	84	78	68	56	6,3	5,8	3,1	1,7
Wegverkeer	65	66	45	36	4,1	4,1	1,6	1,5
Hangjongeren	4	23	2	11	0,9	1,3	0,4	0,3
Bouw- en sloopactiviteiten	11	17	4	8	0,8	1,4	0,4	0,5
Buren	8	5	2	5	1,0	0,6	0,4	0,0
Bedrijven/industrie	40	30	23	11	2,1	2,8	0,6	0,6
Treinen	0	2	0	0	0,2	0,0	0,1	0,0
<i>Vliegtuigen (afgelopen maand)</i>	78	86	46	47				

2 RESULTATEN

2.2 HINDERFREQUENTIE VAN Vliegverkeer

V5. Hoe vaak ondervindt u, in of om uw woning, persoonlijk hinder van vliegverkeer?

Geen verandering in hinderbeleving Amsterdam-West; buren nu belangrijkste bron slaapverstoring

Voor Amsterdam-West geldt dat de frequente hinder, noch de algemene hinder van geen enkele bron is toe- of afgenomen ten opzichte van de 0-meting. Met andere woorden: de hinderbeleving in Amsterdam-West is ten opzichte van de 0-meting op hetzelfde niveau gebleven.

Hoewel de score voor algemene hinderbeleving ('evaluerend oordeel') in zes van de zeven bronnen – optisch – is toegenomen (en in een van de zeven gevallen is afgenomen), betreft het nergens een significant verschil. De cijfers met betrekking tot de slaapverstoring laten een nagenoeg zelfde patroon zien als de cijfers voor de algemene hinderbeleving in Amsterdam-West. Ook hier is nergens sprake van een significant verschil ten opzichte van de 0-meting.

Wel is sprake van een verschuiving in de slaapverstoring. In de 0-meting was het vliegverkeer de belangrijkste bron van slaapverstoring in Amsterdam-West, ten tijde van de 1-meting zijn dat achtereenvolgens buren en hangjongeren.

Amsterdam-West	Hinder in het algemeen %		Frequentie hinder %		Evaluerend oordeel		Slaapverstoring	
	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting
Vliegverkeer	55	57	22	28	3,3	3,8	1,3	1,4
Wegverkeer	33	37	15	16	2,1	2,8	1,0	1,3
Hangjongeren	34	38	15	15	2,4	2,9	1,2	1,5
Bouw- en sloopactiviteiten	32	32	16	14	1,9	1,9	0,6	0,7
Buren	23	26	7	9	1,7	2,1	1,0	1,6
Bedrijven/industrie	8	8	4	2	0,8	0,6	0,4	0,3
Treinen	7	7	1	3	0,4	0,7	0,2	0,4
Vliegtuigen (afgelopen maand)	44	49	21	24				

2 RESULTATEN

2.3 ERVAREN VAN GELUIDSHINDER VAN VliegVERKEER

V9. Afgelopen maand last vliegtuiggeluid. Ervaart u dit in afgelopen maand t.o.v. voorgaande maanden als....?

Aandeel inwoners dat meer last heeft van vliegtuiggeluid gestegen

Ruim de helft van de inwoners van het onderzoeksgebied (53%) heeft **in de afgelopen maand** vaak, regelmatig of soms last gehad van het geluid van vliegtuigen. Aan deze inwoners is gevraagd of men meer of minder, dan wel evenveel geluidsoverlast ervaart ten opzichte van de voorgaande maanden.

Een kwart van deze groep (24%) geeft aan **meer** overlast te ervaren door vliegtuiggeluid, terwijl 7% **minder** overlast ervaart. Ten tijde van de 0-meting gaf 15% aan **meer** overlast te ervaren door vliegtuiggeluid. De stijging (van 15% naar 24%) is significant. Met name in Zwanenburg en Lijnden/Boesingheliede ervaart men **meer** overlast. In Zwanenburg is de stijging significant (van 4% naar 23%), in Lijnden/Boesingheliede indicatief (van 10% naar 30%). In Lijnden/Boesingheliede is het aandeel dat **minder** hinder ervaart door vliegtuiggeluid bovendien significant gedaald (van 18% naar 0%).

Vertaald naar de gehele populatie in het onderzoeksgebied ervaart 13% **meer** hinder door vliegtuiggeluid dan in voorgaande maanden, 4% ervaart **minder** hinder. Ten tijde van de 0-meting bedroegen deze aandelen respectievelijk 7% en 5%. Dit betekent dat het aandeel van de inwoners in het onderzoeksgebied dat in de afgelopen maand ten opzichte van de voorgaande maanden meer hinder ondervindt **significant** is toegenomen.

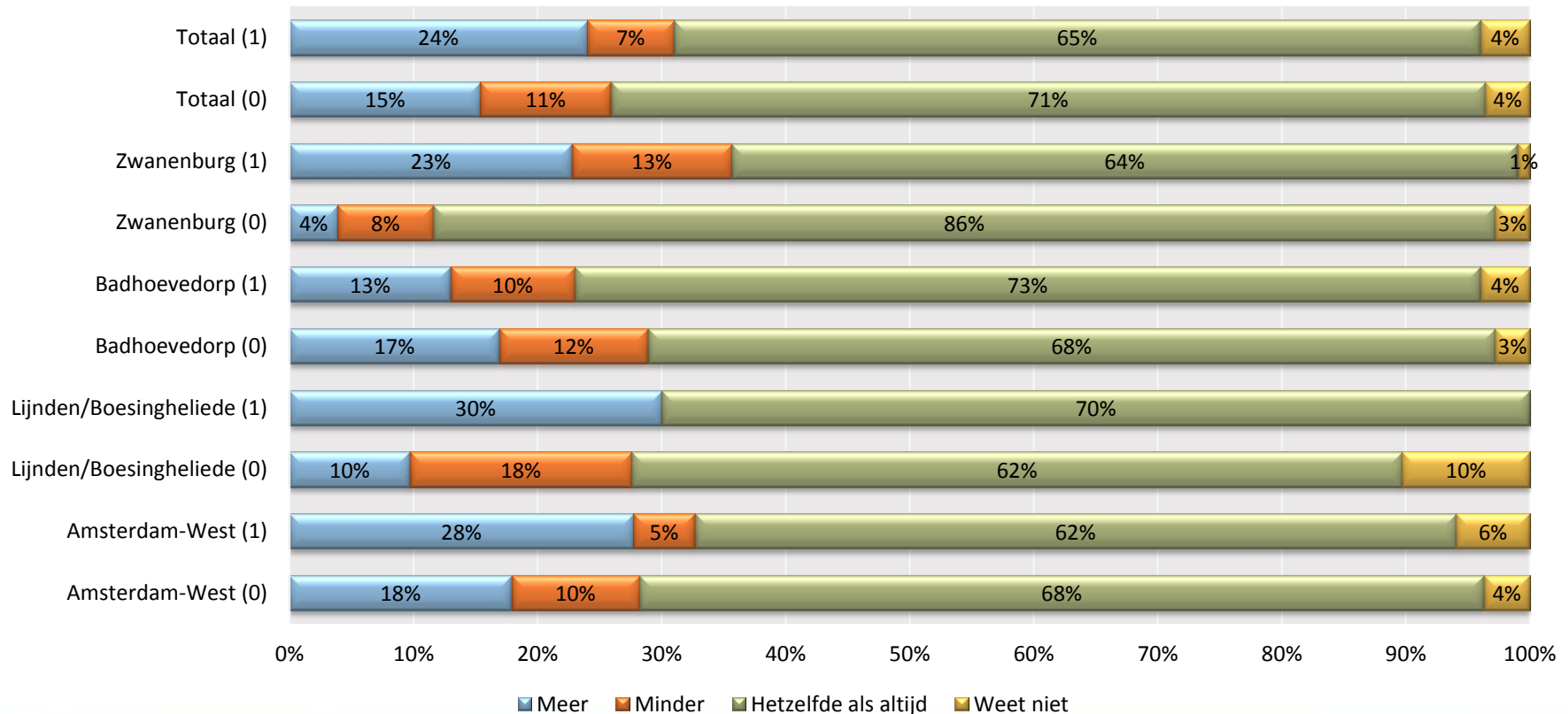
Tweederde van de inwoners die **in de afgelopen maand** last hebben gehad van het geluid van vliegtuigen ervaart evenveel overlast als in de voorgaande maanden (65%). Dit aandeel is ten opzichte van de 0-meting niet significant toe- of afgenomen (was 71%).

2 RESULTATEN

2.3 ERVAREN VAN GELUIDSHINDER VAN VLEGVERKEER

V9. Afgelopen maand last vliegtuiggeluid. Ervaart u dit in afgelopen maand t.o.v. voorgaande maanden als....?

Basis: heeft de afgelopen maand last gehad van geluid van vliegtuigen n=244 (0-meting) en n=270 (1-meting)



2 RESULTATEN

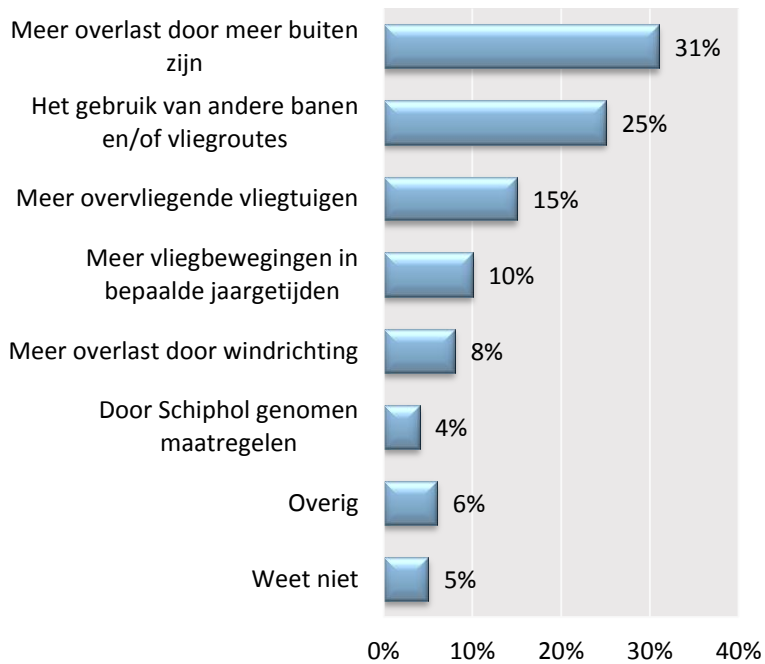
2.4 MAATREGELEN GELUIDSHINDER Vliegverkeer

V10. Waarom heeft u deze ervaring? Kunt u dat toelichten?

Mate van overlast vooral bepaald door 'buiten zijn'

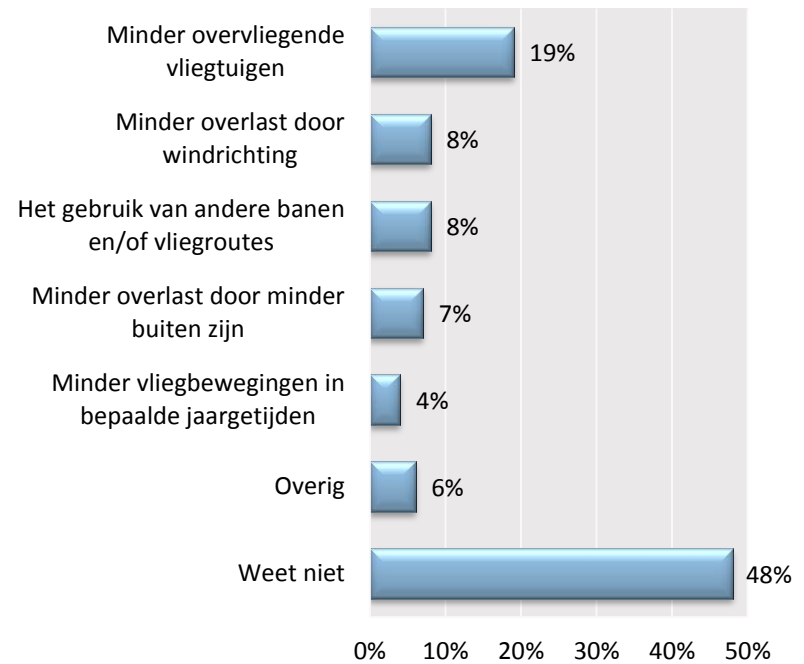
Inwoners die meer overlast ervaren dan in voorgaande maanden verklaren dat vooral vanwege het feit dat men meer buiten is geweest (31%). Een andere belangrijke reden is het gebruik van andere banen en/of vliegroutes (25%). Wanneer men minder overlast ervaart dan in voorgaande maanden is de reden minder gemakkelijk te achterhalen (48%). Meest genoemde reden voor minder overlast zijn minder overvliegende vliegtuigen (19%).

Basis: ervaart meer hinder n=65



■ Meer hinder

Basis: ervaart meer hinder n=19



■ Minder hinder

2 RESULTATEN

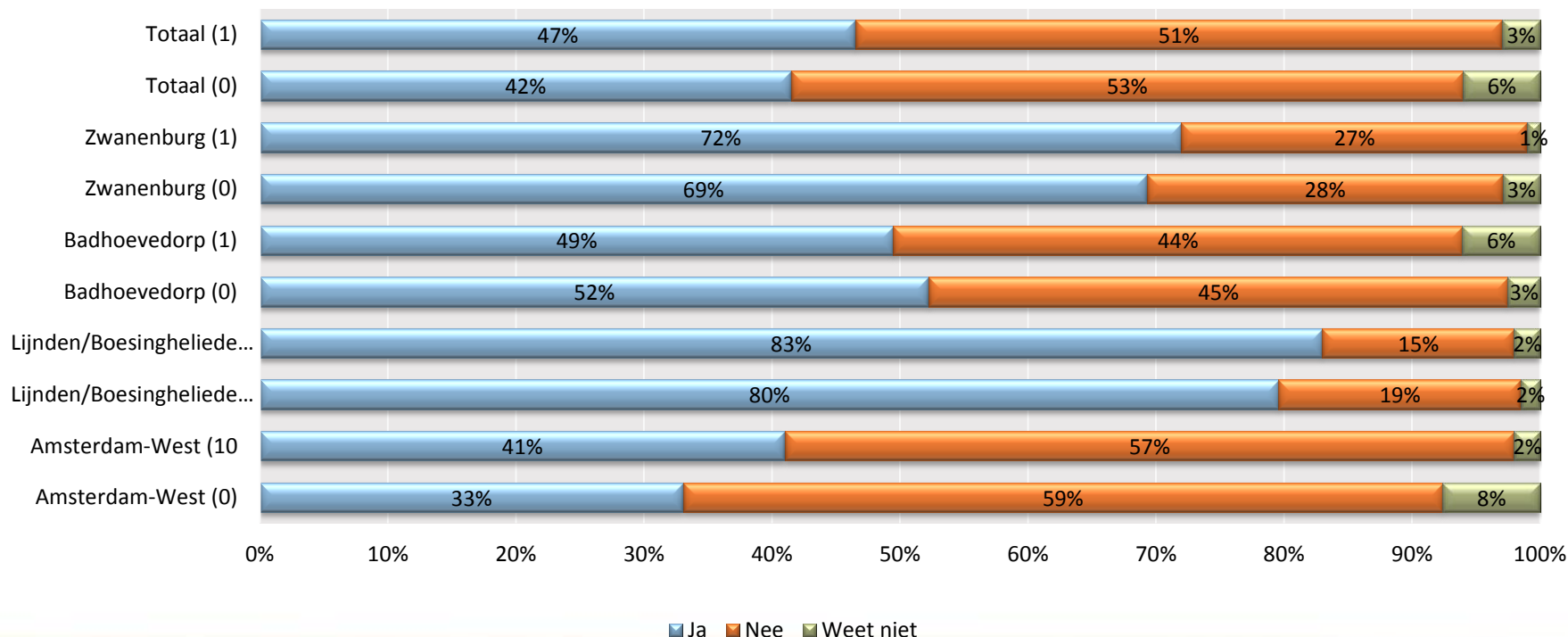
2.3 ERVAREN VAN GELUIDSHINDER VAN VliegVERKEER

V11. Ervaart u verschil in geluidshinder van vliegtuigen die richting Schiphol vliegen en die Schiphol verlaten?

Bijna helft ervaart verschil in geluid door vertrekkende en landende vliegtuigen

Bijna de helft van de inwoners in het onderzoeksgebied ervaart verschil in geluidshinder van vliegtuigen die richting Schiphol vliegen en die Schiphol verlaten (47%). Dit aandeel is ten opzichte van de 0-meting niet betekenisvol toe- of afgenomen. Met name in Lijnden/Boesingheliede geven inwoners aan het verschil in geluidshinder te ervaren (83% in 1-meting). In Amsterdam-West is dit aandeel beduidend lager (41%), maar wel indicatief toegenomen ten opzichte van de 0-meting (was 33%).

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



2 RESULTATEN

2.3 ERVAREN VAN GELUIDSHINDER VAN VliegVERKEER

V11b. Is in de afgelopen maand de hinder van het geluid van vliegtuigen die richting Schiphol vliegen volgens u...?

V12. Is in de afgelopen maand de hinder van het geluid van vliegtuigen die Schiphol verlaten volgens u...?

Overlast door vertrekkende vliegtuigen groter dan door landende vliegtuigen

Circa een op de tien ondervraagden die verschil ervaren in geluidshinder, geeft aan dat het geluid van landende vliegtuigen in de afgelopen maand is toegenomen (9%). Een ongeveer even groot aandeel geeft aan dat de geluidshinder is afgenomen (8%). Voor tweederde is de geluidshinder op hetzelfde niveau gebleven (66%). Ten opzichte van de 0-meting zijn deze cijfers nauwelijks veranderd. Vertaald naar de gehele populatie van het onderzoeksgebied geeft 4% aan dat het geluid van landende vliegtuigen in de afgelopen maand is toegenomen. In de 0-meting bedroeg dit aandeel 3%.

Circa een kwart van de ondervraagden die verschil ervaren in geluidshinder, geeft aan dat het geluid van vertrekkende vliegtuigen in de afgelopen maand is toegenomen (26%). Slechts 6% geeft aan dat de geluidshinder is afgenomen. Voor bijna drie op de vijf is de geluidshinder op hetzelfde niveau gebleven (57%). Ten opzichte van de 0-meting zijn deze cijfers nauwelijks veranderd (was respectievelijk 26%, 4% en 55%). Vertaald naar de gehele populatie van het onderzoeksgebied geeft 12% aan dat het geluid van vertrekkende vliegtuigen in de afgelopen maand is toegenomen. In de 0-meting bedroeg dit aandeel 11%.

Met andere woorden: men ervaart in het onderzoeksgebied meer overlast door vertrekkende vliegtuigen dan door landende vliegtuigen.

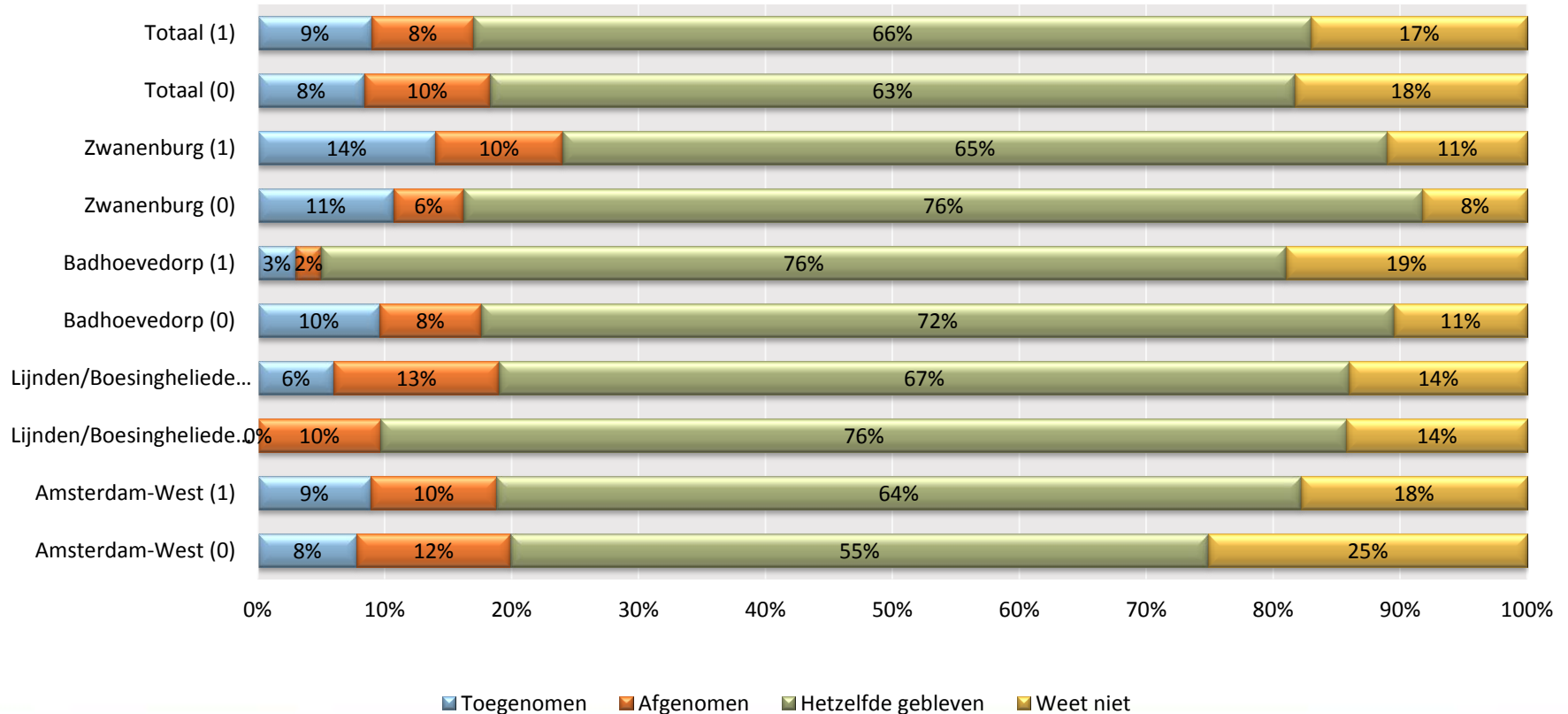
Van de inwoners van Badhoevedorp die verschil ervaren in geluidshinder geeft 3% aan dat het geluid van landende vliegtuigen in de afgelopen maand is toegenomen. Dit aandeel bedroeg 10% in de 0-meting (indicatieve daling). Ook het aandeel dat aangeeft dat het geluid van landende vliegtuigen is afgenomen, is indicatief gedaald (van 8% naar 2%). Ditzelfde geldt voor het aandeel dat aangeeft dat het geluid van vertrekkende vliegtuigen is afgenomen (van 6% naar 1%).

2 RESULTATEN

2.3 ERVAREN VAN GELUIDSHINDER VAN VliegVERKEER

V11b. Is in de afgelopen maand de hinder van het geluid van vliegtuigen die richting Schiphol vliegen volgens u...?

Basis: ervaart verschil in geluidshinder richting Schiphol en verlaten Schiphol n=210 (0-meting) en n=238 (1-meting)

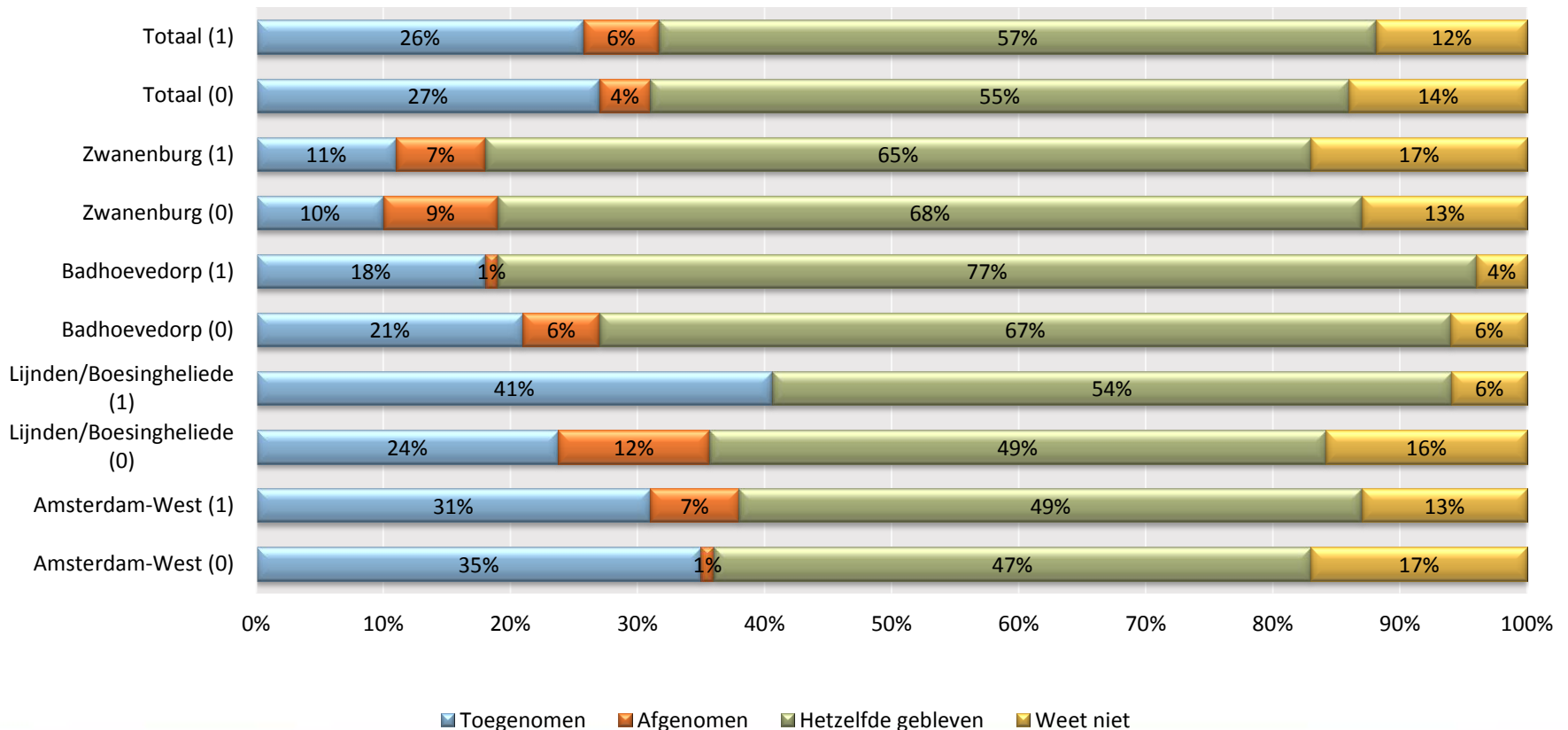


2 RESULTATEN

2.3 ERVAREN VAN GELUIDSHINDER VAN Vliegverkeer

V12. Is in de afgelopen maand de hinder van het geluid van vliegtuigen die Schiphol verlaten volgens u...?

Basis: ervaart verschil in geluidshinder richting Schiphol en verlaten Schiphol n=210 (0-meting) en n=238 (1-meting)



2 RESULTATEN

2.4 MAATREGELEN GELUIDSHINDER Vliegverkeer

V13. Welke maatregelen zijn er recent genomen om de geluidshinder van vliegtuigen te beperken?

Ruime meerderheid kan spontaan geen maatregelen noemen

Ongeveer een kwart van de ondervraagden in het onderzoeksgebied weet minimaal een maatregel te noemen die recent genomen zijn om de geluidshinder van vliegtuigen te beperken (27%). In Lijnden/Boesingheliede kan 54% minimaal een maatregel noemen; in Amsterdam-West en Badhoevedorp ligt dit aandeel op slechts 24%.

Meest bekende maatregel is de aanpassing uitvliegroute Amsterdam. De bekendheid is relatief, want slechts 5% van de ondervraagden noemt deze maatregel (spontaan). Het isoleren van woningen wordt eveneens door 5% genoemd. Het parallel starten wordt door 4% genoemd.

De bekendheid van het isoleren van de woningen is in Lijnden/Boesingheliede (30%) en Zwanenburg (22%) significant hoger dan gemiddeld. In Amsterdam-West is men significant minder vaak bekend met de isolatie (1%). In Lijnden/Boesingheliede is men bovendien significant vaker bekend met de aanpassing uitvliegroute Amsterdam (13% versus 5%). In Zwanenburg kan men significant vaker dan gemiddeld de vast bochtstraal als maatregel om geluidshinder te beperken, noemen (6% versus 1%).

In de bekendheid van de maatregelen is er geen sprake van grote verschillen ten opzichte van de 0-meting. De spontane bekendheid van het parallel starten is op hetzelfde niveau gebleven (3% in 0-meting en 4% in 1-meting).

2 RESULTATEN

2.4 MAATREGELEN GELUIDSHINDER Vliegverkeer

V13. Welke maatregelen zijn er recent genomen om de geluidshinder van vliegtuigen te beperken?

Basis: totale steekproef	Totaal		Zwanenburg		Badhoevedorp		Lijnden /Boesingheliede		Amsterdam-West	
	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting	0-meting	1-meting
Aanpassing vliegroute AMS	7%	5%	7%	4%	5%	3%	10%	13%	8%	6%
Isolatie huizen/dubbel glas	6%	5%	33%	22%	4%	4%	7%	30%	2%	1%
Geen maatregelen	4%	4%	4%	4%	6%	2%	6%	-	4%	4%
Verleggen van de banen / andere baan / nieuwe baan	3%	3%	4%	3%	7%	1%	7%	3%	2%	4%
Parallel starten, optimalisatie vertrekroute	3%	4%	2%	2%	1%	4%	7%	7%	3%	4%
Hoger aanvliegen tijdens nacht	2%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	5%	3%	3%
Verminderen grondgeluid	2%	2%	1%	3%	2%	4%	3%	3%	2%	2%
Vaste bochtstraal	2%	1%	1%	6%	2%	1%	7%	-	1%	1%
Stillere vliegtuigen	1%	1%	6%	3%	1%	2%	2%	-	1%	1%
Stiller remmen	1%	1%	2%	2%	2%	2%	3%	-	1%	1%
Experiment nieuw geluidsstelsel	1%	2%	1%	1%	2%	3%	0%	3%	1%	1%
Verlenging nachtprocedure	1%	3%	3%	4%	2%	2%	0%	-	0%	3%
Andere aanvliegroute	1%	2%	0%	4%	2%	2%	0%	3%	0%	1%
Overig	4%	0%	7%	1%	2%	1%	7%	-	4%	0%
Weet niet	68%	73%	43%	53%	72%	76%	53%	46%	72%	76%

2 RESULTATEN

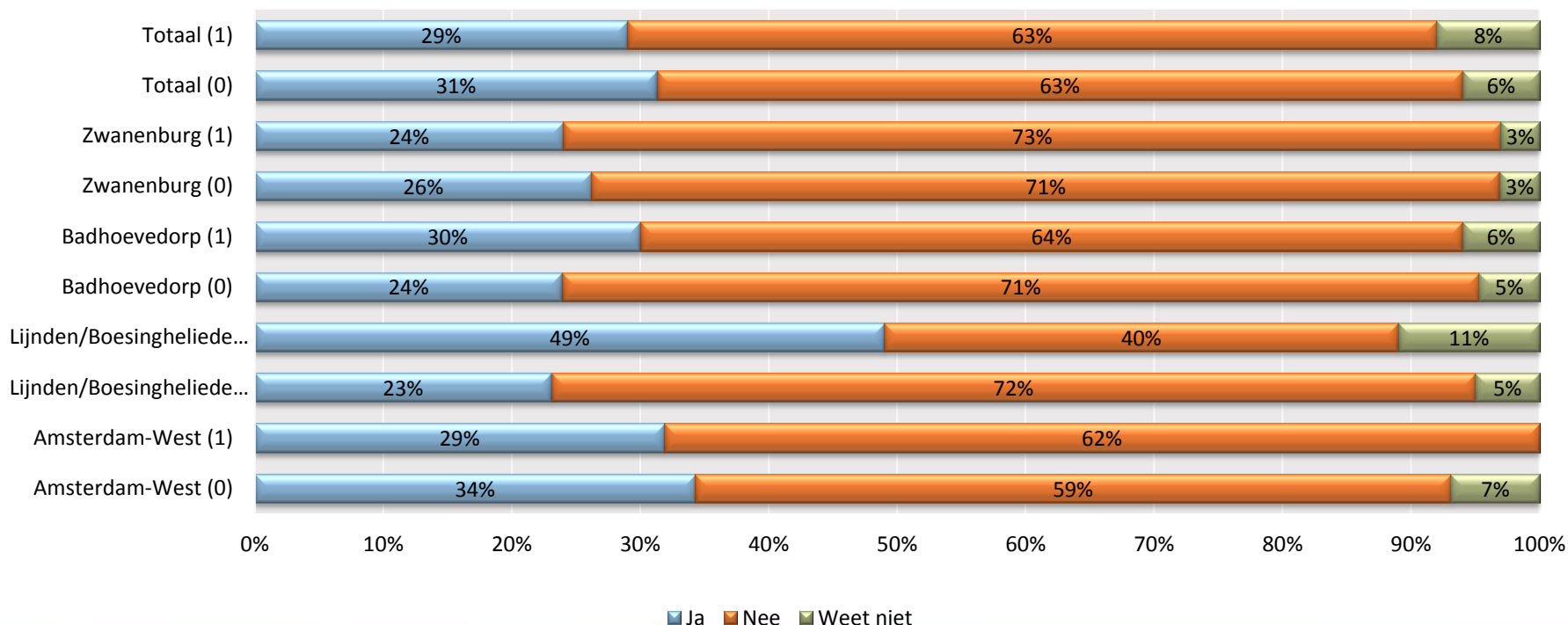
2.4 MAATREGELEN GELUIDSHINDER Vliegverkeer

V14. Vanaf medio maart wordt een vliegtuig vertekroute vanaf de Zwanenburgbaan, verlegd. Bent u daarvan op de hoogte?

Maatregel parallel starten bij drie op de tien bekend

De geholpen bekendheid van het parallel starten (optimalisatie vertekroute) is – net als de spontane bekendheid – op hetzelfde niveau gebleven. Drie op de tien inwoners van het onderzoeksgebied kennen de maatregel (29%). In Lijnden/Boesingheliede is de bekendheid met de maatregel het grootst, namelijk 49%. Dit aandeel is ten opzichte van de 0-meting bovendien significant gestegen (was 23%).

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



2 RESULTATEN

2.4 MAATREGELEN GELUIDSHINDER Vliegverkeer

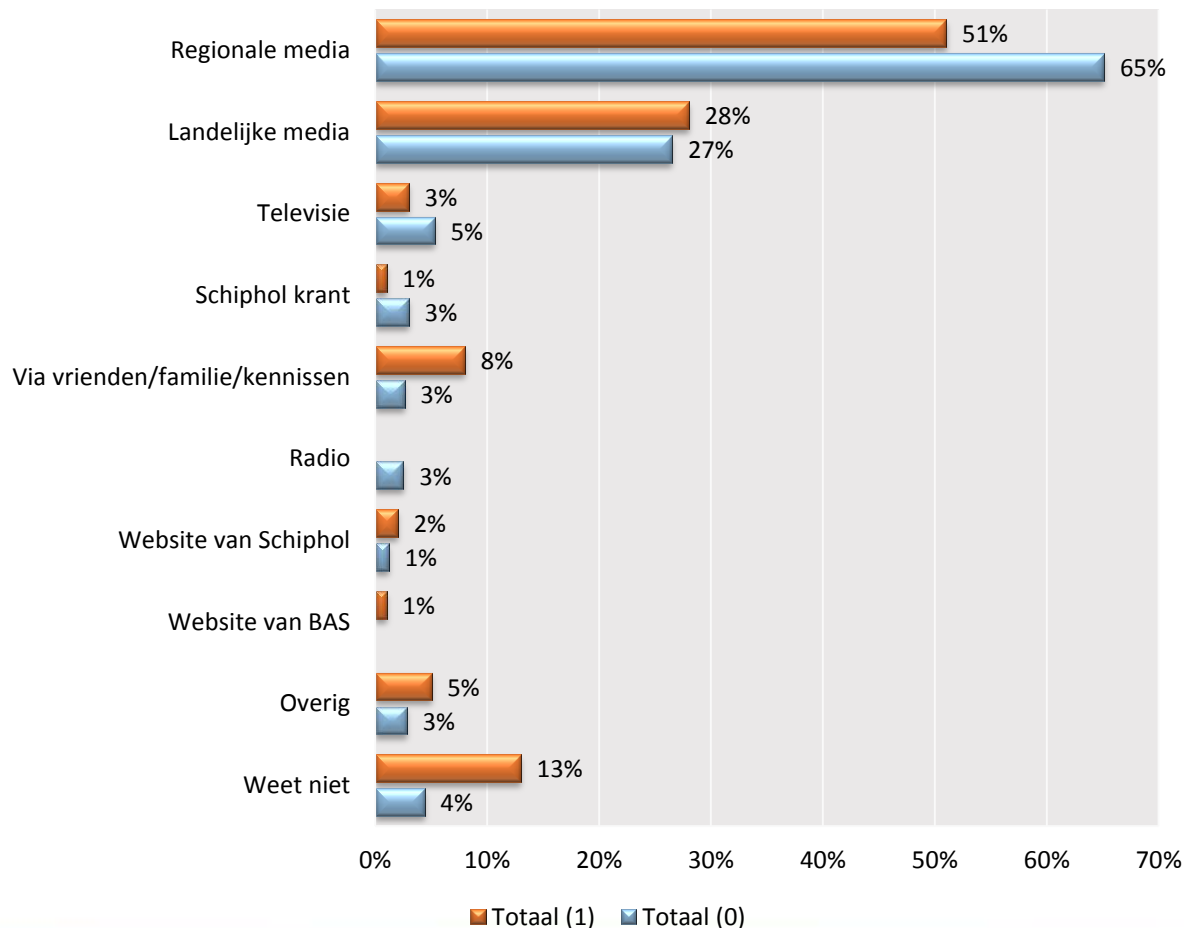
V15. Waar heeft u iets van deze maatregel gezien, gehoord of gelezen?

Bekendheid maatregel vooral dankzij regionale media

Van degenen die bekend zijn met het parallel starten, heeft 51% de informatie via de regionale media tot zich genomen. Daarmee zijn de regionale media als bron aanmerkelijk belangrijker dan andere bronnen, zoals de landelijke media (28%) en vrienden/familie/kennissen (8%).

Het aandeel dat in landelijke media iets gezien, gehoord of gelezen heeft over parallel starten is waarschijnlijk een overschatting van de werkelijkheid. In de landelijke media is, naar verluidt, nauwelijks aandacht besteed aan de maatregel. Mogelijk verwarren deze respondenten de landelijke met regionale media (waardoor het laatste percentage een onderschatting is).

Basis: is bekend met maatregel n=159 (0-meting) en n=148 (1-meting)



2 RESULTATEN

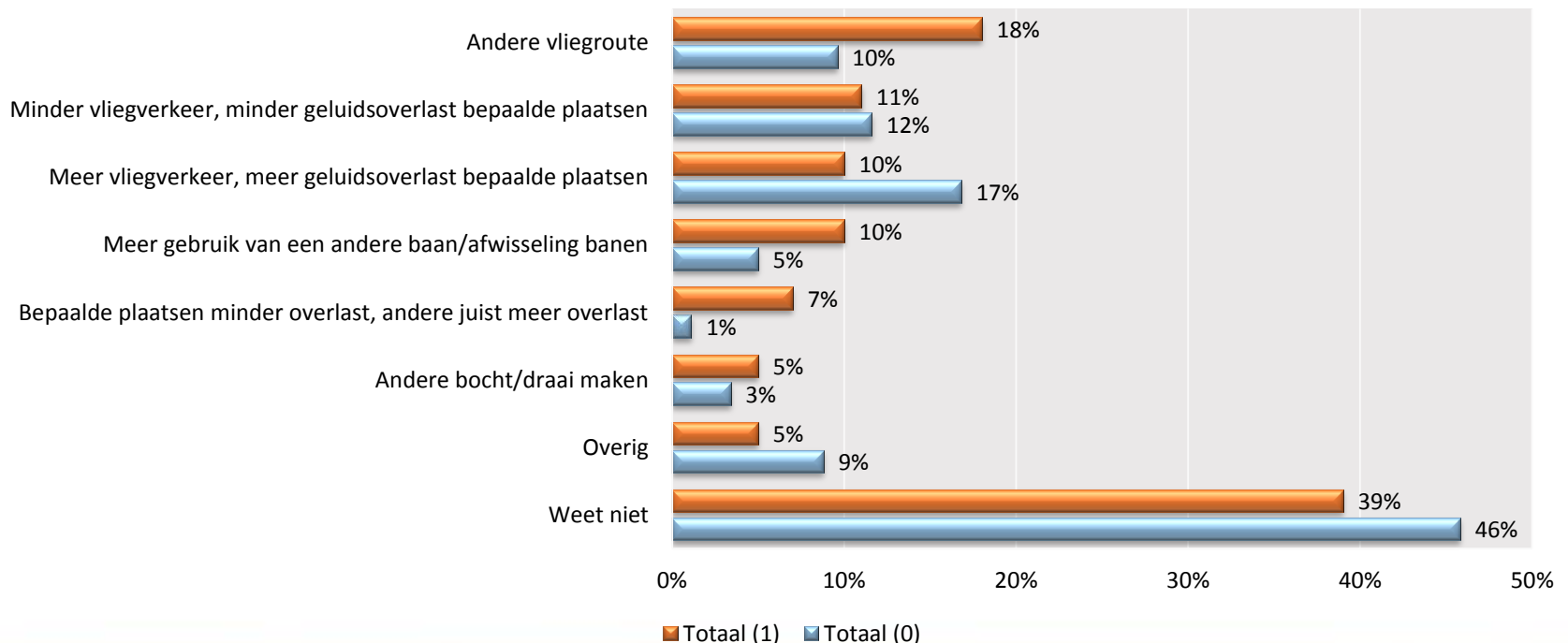
2.4 MAATREGELEN GELUIDSHINDER Vliegverkeer

V16a. Kunt u in enkele woorden omschrijven wat deze maatregel volgens u inhoudt?

Een op vijf inwoners kent maatregel inhoudelijk

Van degenen die bekend zijn met de maatregel parallel starten, geeft 39% aan niet te kunnen omschrijven wat de maatregel inhoudt. De inhoudelijke bekendheid van de maatregel is dus lager: ongeveer een op de vijf inwoners van het onderzoeksgebied kan de maatregel parallel starten inhoudelijk (redelijk) goed omschrijven (18%).

Basis: is bekend met maatregel n=159 (0-meting) en n=148 (1-meting)



2 RESULTATEN

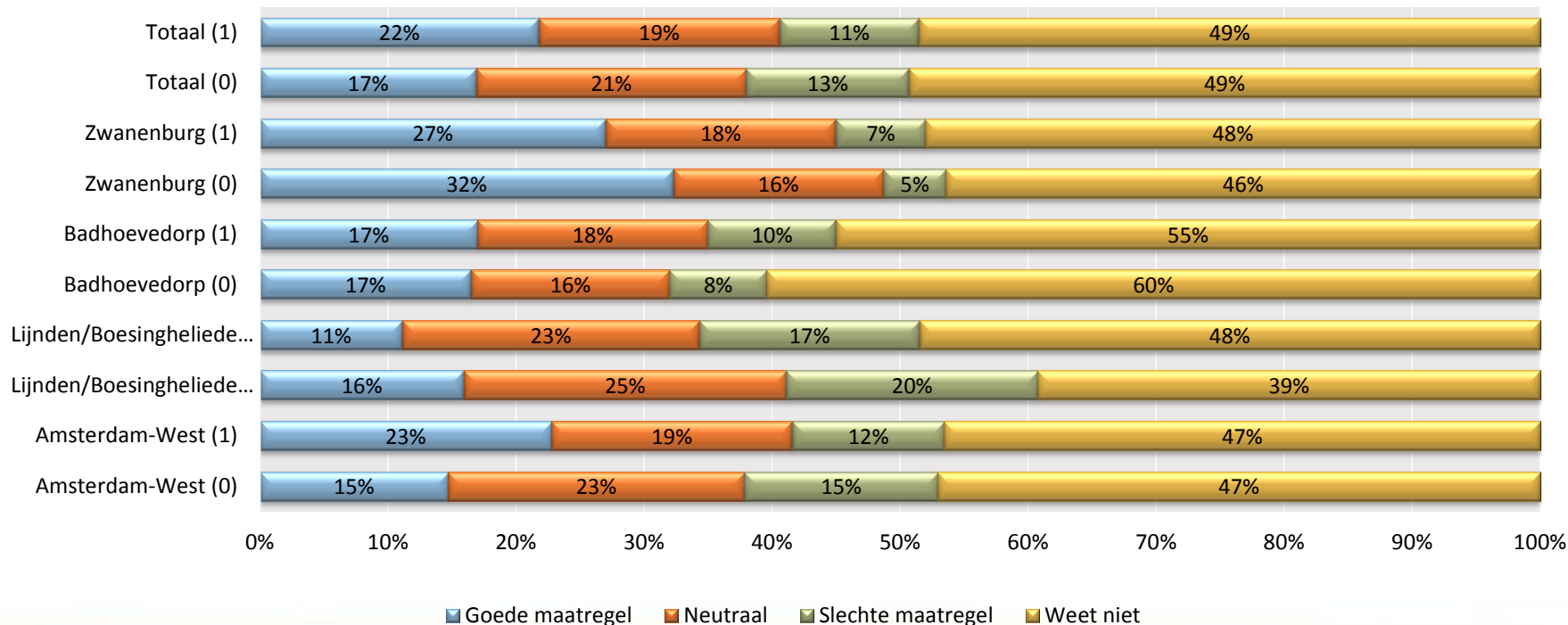
2.4 MAATREGELEN GELUIDSHINDER Vliegverkeer

V17. Wat vindt u van deze maatregel om de vertrekroute vanaf de Zwanenburgbaan, te verleggen? Is dat....?

Maatregel wordt vaker goed dan slecht gevonden

Van alle inwoners in het onderzoeksgebied vindt 22% het verleggen van de vertrekroute vanaf de Zwanenburgbaan een goede maatregel. Ten opzichte van de 0-meting betekent dit een significante stijging. Deze stijging is vooral te danken aan de veranderde attitude in Amsterdam-West, waar 23% van de inwoners de maatregel goed noemt (was 15% in de 0-meting). Circa de helft van de ondervraagden in het onderzoeksgebied kan niet goed beoordelen of de maatregel goed of slecht is (49%). Een op de tien noemt de maatregel slecht (11%).

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



2 RESULTATEN

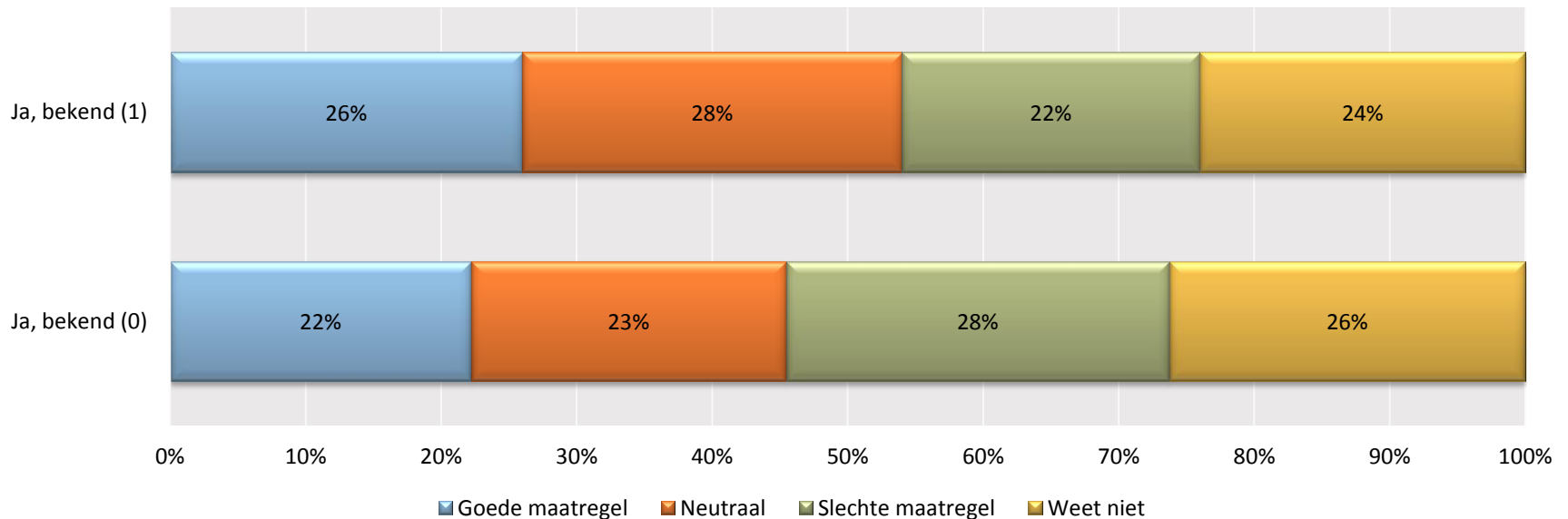
2.4 MAATREGELEN GELUIDSHINDER Vliegverkeer

V17. Wat vindt u van deze maatregel om de vertrekroute vanaf de Zwanenburgbaan, te verleggen? Is dat....?

Oordeel over maatregel niet veranderd ten opzichte van 0-meting

Van de inwoners in het onderzoeksgebied die bekend zijn met de maatregel geeft een kwart aan (26%) de maatregel goed te vinden. Een iets kleinere groep noemt de maatregel slecht (22%). In de 0-meting gaf 22% aan de maatregel goed te vinden. De stijging (van 22% tot 26%) is niet significant. Ook het aandeel dat de maatregel slecht vindt, is ten opzichte van de 0-meting niet significant veranderd (was 28%).

Basis: is bekend met maatregelen n=159 (0-meting) en n=148 (1-meting)



2 RESULTATEN

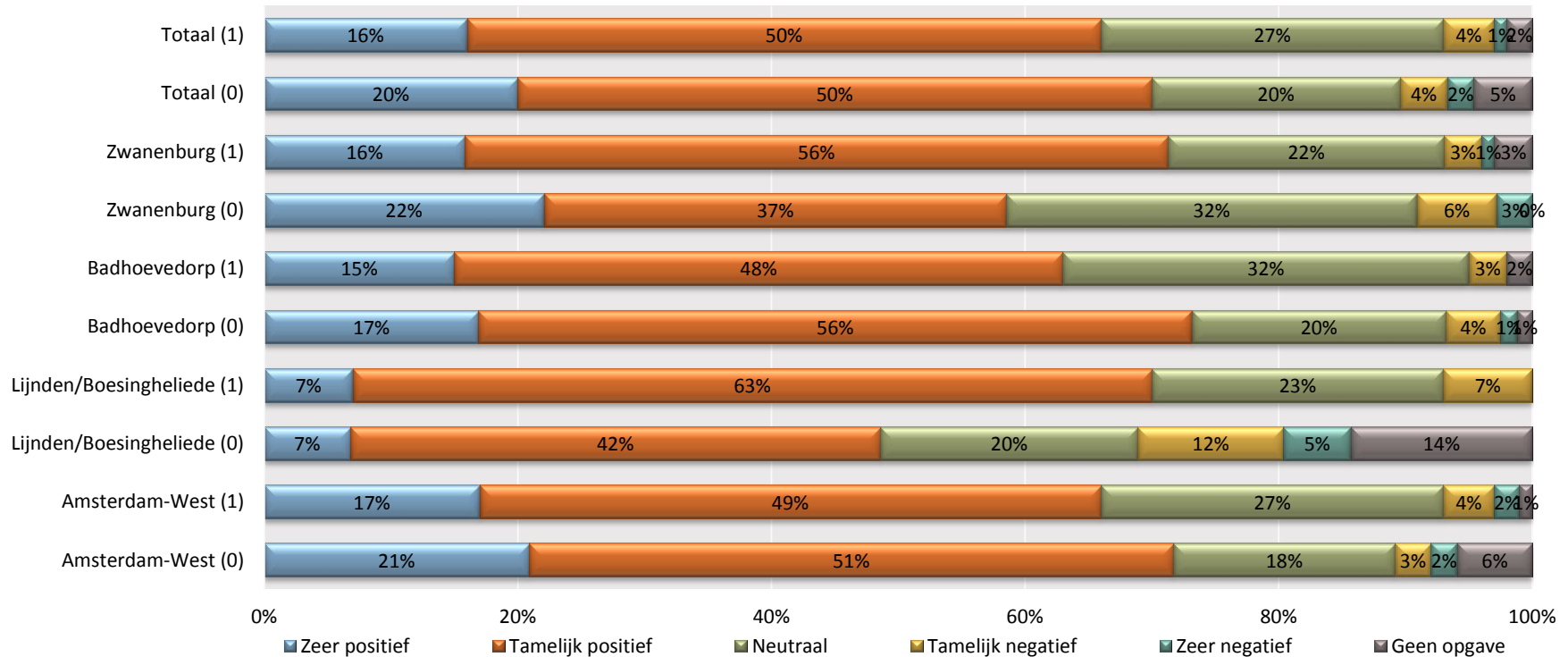
2.5 ATTITUDE SCHIPHOL

P8. Bent u over Schiphol over het algemeen genomen ...?

Meerderheid inwoners positief over Schiphol

Tweerde van de inwoners uit het onderzoeksgebied is (zeer of tamelijk) positief over Schiphol. In de 0-meting bedroeg dit aandeel 70%, maar het verschil is niet significant. Van de inwoners is 5% (zeer of tamelijk) negatief. Dit was 6%.

Basis: totale steekproef n=507 (0-meting) en n=510 (1-meting)



H3

CONCLUSIE

3 CONCLUSIE

In deze paragraaf worden alle significante verschillen ten opzichte van de 0-meting opgesomd. Indicatieve verschillen zijn – omwille van de overzichtelijkheid – buiten beschouwing gelaten. Van alle onderstaande verschillen kunnen we dus met 95% zekerheid zeggen dat ze niet op toeval berusten.

Algemeen

- Het aandeel van de inwoners dat meer hinder ervaart van vliegverkeer (toename) ;
- Het aandeel van de inwoners dat het verleggen van de vertrekroute een goede maatregel vindt (toename).

Badhoevedorp

- Het aandeel van de inwoners dat zeer tevreden is over de woonomgeving (toename);
- Het aandeel van de inwoners dat hinder ondervindt van het wegverkeer (afname).

Lijnden/Boesingheliede

- Het aandeel van de inwoners dat zeer tevreden is over de woonomgeving (toename);
- Het aandeel van de inwoners dat hinder ondervindt van hangjongeren (toename);
- Het aandeel van de inwoners dat minder hinder ondervindt van vliegverkeer ten opzichte van vorige maand (afname).

Zwanenburg

- Het aandeel van de inwoners dat zeer tevreden is over de woonomgeving (toename);
- Het aandeel van de inwoners dat hinder ondervindt van hangjongeren (toename);
- Het aandeel van de inwoners dat meer hinder ondervindt van vliegverkeer ten opzichte van vorige maand (toename).

Amsterdam-West

- Het aandeel van de inwoners dat het verleggen van de vertrekroute een goede maatregel vindt (toename).

Samenvattend kunnen we stellen dat het verleggen van de vertrekroute weinig invloed heeft gehad op de hinderbeleving in het onderzoeksgebied. De cijfers voor frequente en algemene hinder zijn toe- noch afgenomen. Het aandeel dat **spontaan** aangeeft ontevreden te zijn over de woonomgeving door de algemene hinder van vliegtuigen is slechts 1%. Wel zien we een stijging van het aantal inwoners dat aangeeft **meer** hinder te ondervinden dan ten opzichte van voorgaande maanden. Dit effect doet zich met name voor in Lijnden/Boesingheliede en Zwanenburg.

3 CONCLUSIE

In het onderzoek is tevens geanalyseerd of het baangebruik (van de Zwanenburgbaan) van invloed is op de hinderbeleving. Met andere woorden: betekent een intensiever gebruik van de baan meer hinder voor de omwonenden? Op basis van de onderzoeksresultaten kan dit niet worden gesteld. Met andere woorden: het baangebruik is niet van invloed op de hinderbeleving.

Ten behoeve van de analyse is het aantal starts in de vier weken voorafgaand aan de veldwerkweek (van de 1-meting) bij elkaar opgeteld. Gedurende het veldwerk van de 1-meting zijn in totaal 4.502 vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan vertrokken. Het ging om – oplopend – 1.317 starts, 1.557 starts en 1.628 starts.

Ter illustratie: in de veldwerkweek volgend op de periode met 1.317 starts gaf 28% aan vaak of regelmatig hinder te ondervinden (frequente hinder). In de andere weken bedroeg dit aandeel 39% (1.557 starts) en 32% (1.628 starts). De algemene hinder laat een zelfde antwoordpatroon zien (respectievelijk 53%, 66% en 62%).

Op de vraag hoe vaak men **in de afgelopen maand** last heeft gehad van de vliegtuigen antwoordt 24% in de week volgend op de periode met 1.317 starts vaak of regelmatig (frequente hinder). In de andere weken bedroeg dit aandeel 36% (1.557 starts) en 25% (1.628 starts). De algemene hinder laat ook hier een zelfde antwoordpatroon zien (respectievelijk 45%, 68% en 55%).

TEAM VIER

Veenplaats 19
1182 JW Amstelveen
Tel: 020-645 53 55