



Bureau Gezondheid, Milieu & Veiligheid
GGD'en Brabant / Zeeland



Brabant-Zuidoost

Bijlagen

bij rapport 'Beleving leefomgeving
rondom vliegveld Eindhoven
tweede meting 2014'

Tilburg, juni 2015

Drs MC van Ballegooij-Gevers, milieugezondheidkundige

Drs AM van Gestel, epidemioloog

@ Bureau Gezondheid, Milieu & Veiligheid GGD'en Brabant/Zeeland

Inhoud

Inhoud	2
Bijlage 1 - Literatuur.....	3
Bijlage 2 - Verklarende woordenlijst.....	5
Bijlage 3 - Onderzoeksmethode	6
Bijlage 4 - Uitnodiging en vragenlijst.....	9
Bijlage 5 - Wijken en kernen per zone	21
Bijlage 6 - Kwaliteit van het onderzoek.....	23
Bijlage 7 - Kaarten geluidhinder naar zones en gemeentedelen	29
Bijlage 8 - Tabellen belevingsonderzoek 2014	32

Bijlage 1 - Literatuur

Informatiebronnen lokale situatie

Alders 2010

Eindadvies Hans Alders juni 2010, te vinden op www.alderstafel.nl/eindhoven

Alders 2011

Jaarverslag 2011 van de Alderstafel Eindhoven, te vinden op www.alderstafel.nl/eindhoven

Alders 2013

Jaarverslag 2013 van de Alderstafel Eindhoven, te vinden op www.alderstafel.nl/eindhoven

Alders 2014

Jaarverslag 2014 van de Alderstafel Eindhoven, te vinden op www.alderstafel.nl/eindhoven

Belevingsonderzoek 2012

Ballegooij-Gevers MC van, Riet NF van, Gestel A van. Beleving leefomgeving rondom vliegveld Eindhoven. GGD'en in Brabant, november 2012.

Breugelmans 2015

Breugelmans O, Houthuijs D, Veerbeek H, Poll R van. Relatie vliegverkeergeluid en geluidhinder rondom vliegveld Eindhoven. Blootstelling - respons relatie. RIVM Briefrapport 123011001.

Commissie mer 2013

Commissie voor de milieueffectrapportage. Luchthavenbesluit militaire luchthaven Eindhoven - Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport. 3 december 2013, rapportnummer 2663-154.

Commissie mer 2014

Commissie voor de milieueffectrapportage. Luchthavenbesluit militaire luchthaven Eindhoven - Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop. 27 juni 2014, rapportnummer 2663-163.

Luchthavenbesluit 2014

Luchthavenbesluit Eindhoven oktober 2014, te vinden op <http://wetten.overheid.nl>

MER 2013

MER luchthaven Eindhoven. Hoofdrapport delen A en B + Annexen, kaarten en samenvatting, Royal HaskoningDHV Nederland B.V., 28 juni 2013.
(Inclusief: Aanvulling MER militaire luchthaven Eindhoven, Royal HaskoningDHV Nederland B.V., 20 mei 2014)

Houthuijs 2009

Houthuijs D. Effecten van vliegverkeer op de gezondheid van omwonenden. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Bilthoven, 25 mei 2009.
(Dit is bijlage 6 bij het Eindadvies van Hans Alders juni 2010)

Overige literatuur

Breugelmans 2004

Breugelmans ORP; Wiechen CMAG van, et al. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), Gezondheid en beleving van de omgevingskwaliteit in de regio Schiphol: 2002 (rapport 630100001/2004).

Houthuijs 2006

Houthuijs DJM, Wiechen CMAG van. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), Monitoring van gezondheid en beleving rondom de luchthaven Schiphol (RIVM rapport 630100003/2006).

Keuken 2014

Keuken M, Moerman M, Zandveld P, Henzing B, Brunekreef B, Hoek G. Ultrafijn stof rondom Schiphol. December 2014, nummer 6, Tijdschrift Lucht.

Van Overveld 2009

Overveld, AJP van; Franssen, EAM. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), Naar een monitor voor beleving van de leefomgeving (Rapport 609300010/2009).

Van Poll 2008

Poll, R van; Breugelmans, O; Dreijerink L. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), Belevingsonderzoek Vliegbasis Geilenkirchen – Perceptie van inwoners van Nederland (RIVM Rapport 630310001/2008).

Van Poll 2011

Poll, HFPM van; Breugelmans, ORP; Devilee, JLA. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), Hinder, bezorgdheid en woontevredenheid in Nederland - Inventarisatie Verstoringen 2008 (RIVM Rapport 630741001/2011).

WHO 2009

Night noise guidelines for Europe. World Health Organisation 2009.

Bijlage 2 - Verklarende woordenlijst

Begrip	Toelichting
Gewogen gemiddelde	In de tabellen staat onder 'totaal' een gewogen gemiddelde van de uitkomsten van zones 1 t/m 5 samen. 'Gewogen' betekent dat bij het berekenen van de totaalwaarde rekening is gehouden met het aantal respondenten per zone. De uitkomst van een zone met relatief veel respondenten telt in de totaalwaarde zwaarder dan de uitkomst van een zone met relatief weinig respondenten.
Referentiegebied	Zone 5 (gemeente Nuenen).
Respondenten	Alle personen die de vragenlijst hebben ingevuld en retour gestuurd, minus degenen die niet naar leeftijd, geslacht en woonomgeving in te delen waren wegens ontbrekende gegevens.
Respons	Percentage respondenten van aangeschreven steekproef.
Significant verschil	Een verschil in uitkomst tussen twee gebieden is 'significant' indien met een analyse is bepaald dat de kans klein (hooguit 5%) is dat het verschil op toeval berust. Met andere woorden: we interpreteren een significant verschil als een echt bestaand verschil. Als een verschil niet significant is, gaan we er vanuit dat het gevonden verschil op toeval berust en in werkelijkheid dus niet bestaat. Als in dit rapport wordt gesproken over 'geen verschil' wordt 'geen significant verschil' bedoeld. Een 'significant verschil' wordt in het rapport ook wel een 'statistisch aantoonbaar verschil' genoemd.
Steekproef	Alle personen die een vragenlijst hebben ontvangen.
Totale onderzoeksgebied	Zones 1, 2, 3, 4 en 5 (referentiegebied) samengenomen.
Weegfactoren	Alle gepresenteerde cijfers zijn met behulp van zogenaamde weegfactoren gecorrigeerd voor de werkelijke geslachts- en leeftijdsverdeling in het betreffende gebied (dus per zone of per gemeente/kern/wijk). Voor leeftijd is daarvoor een indeling in 4 categorieën gemaakt: 18 t/m 34 jaar, 35 t/m 49 jaar, 50 t/m 64 jaar en 65 jaar en ouder.
Ke	De Ke (afkorting van 'kosten eenheden') is een maat die veelal is toegepast om de geluidbelasting van militaire vliegvelden in beeld te brengen. Deze maat is in de jaren '60 ontwikkeld en zo gedefinieerd dat zij rechtstreeks een schatting opleverde voor omvang van de ernstige geluidhinder. Het percentage ernstig geluidgehinderden zou daarbij gelijk zijn aan de Ke-waarde minus 10.
L _{den}	De L _{den} (in het Engels: Level day-evening-night) is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Deze geluidmaat wordt bepaald door eerst de geluidniveaus voor de afzonderlijke delen van de dag te bepalen: de dag (7-19 uur), de avond (19-23 uur) en de nacht (23-7 uur). Daarna worden de niveaus voor de avond en nacht opgehoogd met 5 respectievelijk 10 dB(A) en vervolgens wordt een etmaalgemiddelde vastgesteld.
L _{night}	De L _{night} is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai in de nachtelijke periode (23-8 uur) uit te drukken.

Bijlage 3 - Onderzoeksmethode

In deze bijlage wordt toelichting gegeven over de wijze waarop het belevingsonderzoek is uitgevoerd en hoe de resultaten zijn geanalyseerd.

Steekproefbepaling

De bewoners die een vragenlijst hebben ontvangen voor dit onderzoek (de zogenaamde steekproef) zijn willekeurig ('at random') geselecteerd uit de registers van de gemeentelijke basisadministratie. Er zijn uitsluitend bewoners van 18 jaar en ouder geselecteerd. Daarbij is de steekproef zo genomen dat zowel op het niveau van de zones uitspraken kunnen worden gedaan met voldoende zeggingskracht, als ook op het niveau van gemeenten of kernen.

Verzoeken van burgers die niet tot de steekproef behoorden om alsnog de vragenlijst te ontvangen, zijn niet gehonoreerd. Dit om een zo representatief mogelijke onderzoekspopulatie te verkrijgen.

Dataverzameling

De beleving van omwonenden van het vliegveld Eindhoven is onderzocht met behulp van een vragenlijst met 38 vragen (zie bijlage 4). Deze kon schriftelijk of digitaal ingevuld worden.

De vragenlijst bestaat uit algemene vragen over de respondent, woonsituatie, leefomgeving en gezondheid. Daarnaast bevat het vragen over bezorgdheid en hinder met betrekking tot verschillende milieufactoren in de woonomgeving (waaronder het vliegveld en vliegverkeer) en over ontwikkelingen in de buurt. Het laatste deel van de vragenlijst gaat specifiek over het vliegveld in Eindhoven.

De vragenlijst is grotendeels identiek aan de vragenlijst zoals gebruikt bij de eerste meting in 2012 (Belevingsonderzoek 2012). Er is één vraag toegevoegd om meer inzicht te krijgen in de frequentie van slaapverstoring door geluid van vliegverkeer (vraag F7). Daarnaast zijn er - op verzoek van Belangenvereniging Omwonenden Welschap - twee vragen toegevoegd over de verandering in milieusituatie als gevolg van vliegverkeer in de afgelopen en komende twee jaren (vragen G2 en G4). Verder is gevraagd of men in januari opnieuw benaderd mag worden met een korte digitale vragenlijst over het vliegveld. Hiervoor konden mensen hun e-mailadres opgeven. Weggelaten zijn de vraag naar de samenstelling van het huishouden en de vraag naar chronische ziekten. Dit om ruimte te bieden aan de nieuwe vragen en omdat deze niet nodig waren voor het trekken van conclusies over de hinderbeleving. Het voorkomen van chronische ziekten in relatie tot de zones rond het vliegveld is al bestudeerd in het belevingsonderzoek uit 2012 (Belevingsonderzoek 2012).

In oktober 2014 zijn alle mensen in de steekproef (18.325 personen; inclusief 700 personen in Oost-, West- en Middelbeers¹) aangeschreven voor deelname aan dit onderzoek. Daarbij ontvingen zij een papieren vragenlijst en tevens een inlogcode om deze digitaal in te kunnen vullen. Drie weken later is een herinnering (plus inlogcode) gestuurd aan de personen van wie nog geen ingevulde vragenlijst was ontvangen. Drie weken na de eerste herinnering is, indien nodig, ook een tweede herinnering gestuurd, waarbij naast de inlogcode ook de papieren vragenlijst nogmaals was bijgevoegd.

Analyses

De verzamelde gegevens zijn geanalyseerd volgens algemeen aanvaarde analysemethoden en in afstemming met het RIVM.

Het analyseprogramma SPSS (Complex samples) is daarvoor gebruikt.

Alle gepresenteerde cijfers zijn met behulp van zogenaamde weegfactoren gecorrigeerd naar de werkelijke geslachts- en leeftijdsverdeling in het betreffende gebied (dus per zone of per gemeente/kern/wijk). Voor leeftijd is daarvoor een indeling in 4 categorieën gemaakt: 18 t/m 34 jaar, 35 t/m 49 jaar, 50 t/m 64 jaar, 65 jaar en ouder.

¹ De resultaten van Oost-, West- en Middelbeers zijn niet verwerkt in dit rapport om redenen van vergelijkbaarheid met de eerste meting in 2012. Toen was dit gebied niet meegenomen. De gegevens zijn wel beschikbaar in een gemeentelijk tabellenboek.

De respons is 'gecleand' op ontbrekende weegfactoren, wat inhoudt dat respondenten die niets hadden ingevuld bij de vragen over geslacht of geboortjaar zijn verwijderd uit het bestand. Dit geldt ook voor vragenlijsten die niet konden worden toebedeeld aan een woonplaats of geluidszone.

De cijfers voor het totale onderzoeksgebied (zone 1 t/m 5 samen) zijn gewogen gemiddelden van de resultaten per zone. Zones met meer inwoners tellen hierin zwaarder mee dan zones met weinig inwoners. Zone 4 bepaalt met 170.425 van de 208.246 inwoners voor een belangrijk deel (82%) het totaalcijfer.

Resultaten uit het onderzoeksgebied worden vergeleken met een controlegebied (gemeente Nuenen), om te zien in hoeverre de afstand van de woning tot het vliegveld en de aanvliegroete van invloed is op de resultaten. Uit het eerste belevingsonderzoek in 2012 bleek dat de invloed van het vliegveld en het vliegverkeer in het referentiegebied (inderdaad) beperkt was. Ongeacht dat de uitbreiding van het aantal vliegbewegingen van en naar vliegveld Eindhoven wellicht invloed heeft (gehad) op het referentiegebied, is bij de tweede meting het zelfde referentiegebied gehanteerd. Dit om beter te kunnen vergelijken met de bevindingen van het eerste belevingsonderzoek.

Met logistische regressie analyses is getoetst of de resultaten van de zones 1, 2, 3 en 4 significant (dus statistisch aantoonbaar) verschillen van het controlegebied. Op dezelfde manier is onderzocht of de naastgelegen zones onderling significant van elkaar verschillen (dus zone 1 versus 2, zone 2 versus 3, en zone 3 versus 4). Daarnaast is met logistische regressie analyses gecorrigeerd voor het effect van opleidingsniveau, aangezien dat in het controlegebied hoger was dan in de overige zones.

Dezelfde analyse (logistische regressie gecorrigeerd voor opleidingsniveau) is gehanteerd voor de verschillen tussen de eerste en de tweede meting, omdat bleek dat opleidingsniveau van de respondenten in 2014 gemiddeld hoger was dan in 2012. Deze analyses zijn gedaan voor zowel het totale gebied als per zone.

Er is een significantieniveau van 5% gehanteerd. Dit betekent dat wanneer in dit rapport gesproken wordt van een significant of statistisch aantoonbaar verschil, de kans klein (hooguit 5%) is dat het verschil op toeval berust. Met andere woorden: een significant verschil wordt als een echt bestaand verschil beschouwd. Als een verschil niet significant is, gaan we er vanuit dat het gevonden verschil op toeval berust.

De kleine aantallen in zone 1 zorgen voor grote spreiding (grote 95% betrouwbaarheidsintervallen) rond de gevonden percentages. Hierdoor zijn verschillen tussen de eerste en tweede meting vaak niet met voldoende zekerheid als werkelijke verschillen te duiden (niet statistisch significant).

Categorisering belevingsvragen

In onderstaande tabel wordt beschreven hoe de antwoorden op bepaalde vragen zijn gehercodeerd.

Belevingsaspect	Categorisering
Hinder	De mate van hinder is gescoord op een schaal van 0 t/m 10. Volgens (inter)nationale standaarden is de score omgerekend naar de categorieën 'enigszins gehinderd', 'gehinderd' en 'ernstig gehinderd'. Voor meer toelichting, zie (Van Overveld 2009).
Bezorgdheid	De mate van bezorgdheid is gescoord op een schaal van 0 t/m 10. Deze score is vertaald naar de categorieën 'onbezorgd' (0-3), 'matig bezorgd' (4-6) en 'erg bezorgd' (7-10). De categorie 'niet van toepassing' is meegenomen in de categorie 'onbezorgd'.
Tevredenheid	De tevredenheid over de woning en woonomgeving is gescoord op een schaal van 0 t/m 10. Een 6 of meer geldt als een voldoende.
Slaapkwaliteit	De 14 vragen over slaapkwaliteit behoren tot de Groninger Slaap Kwaliteit Schaal. De antwoorden zijn omgerekend naar een totaalscore over slaapkwaliteit volgens de bijbehorende analysevoorschriften.

Kaarten

Verschillende resultaten worden gepresenteerd in kaarten, waarbij een indeling per zone is gemaakt.

Daarnaast zijn in bijlage 7 twee kaarten opgenomen waarbij bovenop de zone-indeling óók een indeling naar gemeente of kernen is gedaan. Vanwege beperkte responsaantallen in zone 1, zijn zones 1 en 2 daarin samengenomen. Voor Sint-Oedenrode wordt geen data getoond in specifiek zone 3, vanwege kleine responsaantallen in dit gebied. Voor Oirschot wordt geen data getoond in zone 2 en 3, omdat in deze zones geen mensen wonen die een vragenlijst hebben ingevuld.

Blootstelling-respons relatie

Een van de aanbevelingen van het eerste belevingsonderzoek was om bij het tweede belevingsonderzoek ook de geluidblootstelling door burger en militair vliegverkeer in beeld te brengen. Dit om verschillen in geluidhinder beter te kunnen duiden. Op basis van de berekende geluidbelasting (uitgedrukt in L_{den}) en de hindercijfers afkomstig van het eerste en tweede belevingsonderzoek heeft het RIVM een blootstellings-respons curve afgeleid. Deze voorspelt de verwachte hinder bij bepaalde (toekomstige) geluidniveaus.

De curve is uitgedrukt in L_{den} en niet in K_e , omdat L_{den} een betere voorspeller is van geluidhinder (Belevingsonderzoek 2012, Commissie mer 2013, Commissie mer 2014).

Non-respons onderzoek

Uit ander onderzoek is bekend dat hinderbeleving niet alleen afhangt van de blootstelling, maar ook samenhangt met persoonsgebonden factoren zoals leeftijd en geslacht (Breugelmans 2004, Houthuijs 2006). Deze factoren zijn ook geassocieerd met het wel of niet beantwoorden van de vragenlijst. Deze zogenaamde selectieve non-respons kan de resultaten van het onderzoek vertekenen. Daarom zijn de resultaten van de respondenten gewogen naar leeftijdsindeling en geslacht zoals deze voorkomen in de populaties van de onderzochte gebieden (zones en gemeentedelen). Hierdoor is gecorrigeerd voor het mogelijke non-respons effect dat samenhangt met leeftijd en geslacht.

Daarnaast is er een 'non-respons-onderzoek' uitgevoerd, om te bepalen of de hinderbeleving van bewoners die de vragenlijst wel hebben ingevuld ('respondenten') anders is dan van de bewoners die de vragenlijst wel hebben ontvangen maar niet hebben ingevuld ('non-respondenten').

De opzet en uitkomsten van dit non-respons onderzoek staan beschreven in bijlage 6.

Seizoenseffect onderzoek

Om te kunnen voldoen aan het plan van de Alderstafel om in het voorjaar van 2015 de 1^e fase van uitbreiding van het vliegverkeer te evalueren, inclusief het effect daarvan op de hinderbeleving van omwonenden, is het tweede belevingsonderzoek gestart in het najaar van 2014. Dit is een ander seizoen dan bij de eerste meting in januari 2012. Een start in januari 2014 was ongewenst omdat er dan relatief weinig tijd zat tussen beide belevingsonderzoeken en dus ook het te vinden effect beperkt zou zijn geweest; januari 2015 was te laat om onderzoeksresultaten nog te kunnen meenemen bij de geplande evaluatie door de Alderstafel in het voorjaar van 2015.

Om te kunnen beoordelen of er een verschil is in hinderbeleving van vliegverkeer tussen najaar (zoals tijdens tweede meting in 2014) en winter (zoals tijdens eerste meting in 2012), hebben de respondenten van oktober 2014 in januari 2015 een korte digitale vragenlijst ontvangen. De gevonden verschillen in ernstige hinderbeleving tussen oktober en januari zijn vervolgens doorberekend voor de hele groep respondenten.

De opzet en uitkomsten van dit seizoen-effect onderzoek staan beschreven in bijlage 6.

Bijlage 4 – Uitnodiging en vragenlijst



PER POST

Voorletters Aanschrijfnaam

Adres

Postcode Woonplaats

ona kenmerk: GGD/Onderzoek/201410 behandeld door: datum: 13 oktober 2014
uw kenmerk: doorkijknummer: |
onderwerp: Onderzoek Beloving van de leefomgeving 2014

Geachte **Heer/Mevrouw Aanschrijfnaam**,

Een goede gezondheid is erg belangrijk. Uw woonomgeving is één van de factoren die invloed kan hebben op uw gezondheid. Bureau Gezondheid, Milieu & Veiligheid van de GGD Brabant-Zuidoost onderzoekt hoe mensen hun leefomgeving ervaren en waarover zij zich zorgen maken wat betreft de gezondheid. Specifieke aandacht wordt hierbij besteed aan de invloed van vliegveld Eindhoven op de leefomgeving.

Dit onderzoek is een vervolg op het leefomgevingsonderzoek van 2012. Het kan zijn dat u toen ook hebt deelgenomen aan het onderzoek, maar het kan ook zijn dat dit voor u de eerste uitnodiging is. De resultaten van beide onderzoeken zijn erg belangrijk voor u, de gemeente en de GGD, om bij verdere ontwikkeling van de omgeving de juiste keuzes te kunnen maken.

U bent één van de willekeurig gekozen inwoners in uw gemeente die een vragenlijst ontvangt. Wij nodigen u graag uit om deel te nemen aan dit onderzoek door het invullen van de vragenlijst. Om de vragenlijst op internet in te vullen gaat u naar de hieronder genoemde site en voert u daar uw persoonlijke inlogcode in.

www.mijnwoonomgeving.nl

inlogcode: [inlogcode]

U kunt de lijst ook schriftelijk invullen en in de antwoordenvolp zonder postzegel terugsturen naar de GGD. Graag vóór **30 oktober 2014**.

Z.O.Z.



Brabant-Zuidoost

De resultaten van het onderzoek worden voor groepen inwoners van een gebied uitgewerkt en zijn niet herleidbaar tot personen. Het adressenbestand wordt alleen gebruikt voor de uitnodigingsbrief en eventuele herinneringsbrieven bij dit onderzoek. Op de website www.mijnwoonomgeving.nl kunt u lezen hoe we omgaan met uw privacy.

Wij stellen het zeer op prijs als u deze vragenlijst wilt invullen. Dit kost ongeveer 15 à 20 minuten. Ook als u geen hinder ervaart of geen gezondheidsproblemen heeft, wordt u verzocht de vragenlijst in te vullen.

Mocht u nog vragen hebben over dit onderzoek, dan kunt u het informatienummer bellen: 088 00 31100 (werkdagen tussen 9.00 en 16.00 uur) of e-mailen (onderzoek@gqdbzo.nl). Verder vindt u op de website www.gqdbzo.nl/faq antwoord op enkele ~~veelgestelde~~ vragen.

Wij willen u alvast heel hartelijk bedanken voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Drs. A.H.H. Stevens-Ruiters,
Directeur Publieke Gezondheid



Brabant-Zuidoost

Beleving van de leefomgeving 2014

Deze vragenlijst gaat over de beleving van milieufactoren in uw omgeving. Specifieke aandacht wordt hierbij besteed aan het vliegveld in Eindhoven.

BELANGRIJKE TOELICHTING

Het is de bedoeling dat de vragen worden beantwoord door diegene aan wie de vragenlijst is gestuurd. Controleer daarom of **uw** naam in de brief staat vermeld.

Het is belangrijk dat u bij alle vragen **uw** antwoord aankruist, ook al vindt u dat soms misschien moeilijk. Kruis het antwoord aan dat het beste bij u past, ook als het antwoord 'nee' is. Er zijn geen 'goede' of 'foute' antwoorden. Het gaat om **uw** antwoorden en **uw** ervaringen.

Uw antwoorden worden door een computer ingelezen. Gebruik bij het invullen daarom alstublieft een **blauwe of zwarte pen** (geen viltstift of potlood!).

Neem rustig de tijd voor het doorlezen van de vragen en antwoorden. Kruis bij iedere vraag **één** hokje aan. Wanneer u meerdere antwoorden mag aankruisen, staat dit altijd bij de vraag vermeld.

voorbeeld: Heeft u huisdieren? ja nee

Sommige vragen bestaan uit meerdere onderdelen (a, b, c, ...). Het is de bedoeling dat u dan bij ieder onderdeel één hokje aankruist.

voorbeeld: Welke huisdieren heeft u?
a. kat ja nee
b. hond ja nee
c. konijn ja nee

Soms wordt gevraagd een getal in te vullen. Wilt u dan **één** cijfer per vakje invullen. Let er op dat het hele cijfer in het vakje wordt geschreven.

voorbeeld: Hoeveel huisdieren heeft u? huisdier(en)

Als u zich vergist bij het aankruisen van het antwoord, kleur dan het hokje van het juiste antwoord helemaal in. Het kruisje van het foute antwoord laat u gewoon staan.

voorbeeld: ja (fout antwoord)
 nee (juist antwoord)

**OP DE VOLGENDE PAGINA VINDT U DE EERSTE VRAAG.
BIJ VOORBAAT HEEL HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING!**

Algemene vragen

A1 Wat is uw geslacht?

- Man
 Vrouw

A2 Wat is uw geboortejaar?

19

A3 Wat is uw postcode?

Vul a.u.b. zowel cijfers als letters in.

A4 Wat is uw burgerlijke staat?

- Gehuwd/geregistreerd partnerschap
 Samenwonend
 Ongehuwd, nooit gehuwd geweest
 Gescheiden, gescheiden levend
 Weduwe, weduwnaar

A5 Uit hoeveel personen bestaat het huishouden waartoe u behoort, uzelf meegerekend?

persoon of personen (mijzelf meegerekend)

A6 Wat is uw hoogst voltooide opleiding?

Een opleiding afgerond met diploma of voldoende getuigschrift.

- Geen opleiding (lager onderwijs niet afgemaakt)
 Lager onderwijs (basisschool, speciaal basisonderwijs)
 Lager of voorbereidend beroepsonderwijs (zoals LTS, LEAO, LHNO, VMBO)
 Middelbaar algemeen voortgezet onderwijs (zoals MAVO, (M)ULO, MBO-kort, VMBO-t)
 Middelbaar beroepsonderwijs en beroepsbegeleidend onderwijs (zoals MBO-lang, MTS, MEAO, BOL, BBL, INAS)
 Hoger algemeen en voorbereidend wetenschappelijk onderwijs (zoals HAVO, VWO, Atheneum, Gymnasium, HBS, MMS)
 Hoger beroepsonderwijs (zoals HBO, HTS, HEAO, kandidaats wetenschappelijk onderwijs)
 Wetenschappelijk onderwijs (Universiteit)
 Anders, namelijk

Wonen

B1 Hoe tevreden bent u met uw woning?

Druk dit uit in een rapportcijfer van 1 t/m 10, 1 = zeer ontevreden, 10 = zeer tevreden

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Zeer ontevreden Zeer tevreden

B2 Hoe tevreden bent u met uw woonomgeving?

Druk dit uit in een rapportcijfer van 1 t/m 10, 1 = zeer ontevreden, 10 = zeer tevreden

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Zeer ontevreden Zeer tevreden

B3 Hoeveel jaar woont u in deze woning?

Indien korter dan 1 jaar, vul een 0 in

jaar

B4 Hoeveel jaar woont u in deze buurt?

Indien korter dan 1 jaar, vul een 0 in

jaar

- B5 Is uw huidige woning een koop- of huurwoning?**
- Koopwoning
 Huurwoning
- B6 Zijn er aan uw woning maatregelen getroffen speciaal tegen geluiden van buiten?**
- Ja
 Nee
 Weet niet
- B7 Hoe tevreden bent u met de huidige isolatie van uw woning tegen geluiden van buiten?**
- Zeer tevreden
 Tevreden
 Niet tevreden, maar ook niet ontevreden
 Ontevreden
 Zeer ontevreden

Leefomgeving

C1 Kruis de grootste (milieu)problemen aan, die u in uw buurt ervaart.

U mag hier maximaal 3 antwoorden aankruisen

- Ik ervaar geen (milieu)problemen in mijn buurt
- Geluidsoverlast
- Bodemverontreiniging
- Rommel op straat
- Hondenpoep
- Slecht onderhoud van wegen en/of groen
- Geuroverlast
- Risico's door industriële bedrijven
- Waterverontreiniging
- Luchtverontreiniging
- Aantasting van groen (te weinig groen in en om uw woonplaats)
- Milieubelasting door verkeer
- Zendmasten voor radio en televisie of antennes voor mobiele telefonie
- Hoogspanningsleidingen
- Lichtoverlast
- Anders, namelijk

Gezondheid algemeen

- D1 Hoe zou u over het algemeen uw gezondheid noemen?**
- Uitstekend
 Zeer goed
 Goed
 Matig
 Slecht

D2 Zijn de volgende uitspraken van toepassing op de kwaliteit van uw slaap? Het gaat erom hoe u doorgaans slaapt. Kruis op iedere regel één hokje aan.

	Ja	Nee
a. Ik doe 's nachts vaak geen oog dicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Ik sta 's nachts vaak op	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Ik lig 's nachts meestal erg te woelen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Ik word 's nachts vaak meerdere malen wakker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Ik vind dat ik meestal heel slecht slaap	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Ik slaap naar mijn gevoel vaak maar een paar uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Ik slaap vaak niet langer dan vijf uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Ik vind dat ik 's nachts meestal goed slaap	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Ik slaap meestal makkelijk in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Ik kom naar mijn gevoel meestal slaap tekort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. Ik lig vaak langer dan een ½ uur wakker in bed, voordat ik inslaap	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l. Als ik 's nachts wakker word, kan ik moeilijk weer inslapen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m. Ik heb 's ochtends nadat ik ben opgestaan vaak een moe gevoel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
n. Ik voel me 's ochtends, nadat ik ben opgestaan, meestal goed uitgerust	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gezondheid en veiligheid

Hieronder staat een schaal van 0 t/m 10 waarop u kunt aangeven in welke mate u bezorgd bent over uw veiligheid. Als u helemaal niet bezorgd bent kiest u de 0, als u heel erg bezorgd bent kiest u de 10. Als u daar ergens tussenin zit, kiest u een getal tussen 0 en 10. Als een situatie niet op u van toepassing is, kunt u dit in de laatste kolom aangeven.

E1 Welk getal van 0 tot 10 geeft het beste aan in welke mate u bezorgd bent over uw veiligheid? *Kruis op iedere regel één hokje aan.*

Bezorgd over veiligheid	Helemaal niet bezorgd ←————→ Heel erg bezorgd										Niet van toepassing	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
a. Ik woon in een drukke straat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Ik woon in de buurt van een snelweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Ik woon in de buurt van een risicovol bedrijf/industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Ik woon langs een route (weg, water, spoor, pijp) voor gevaarlijke stoffen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Ik woon in de buurt van een vliegveld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Ik woon onder aanvliegeroute van een vliegveld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Ik woon in de buurt van hoogspanningslijnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Ik woon op verontreinigde grond	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Ik woon in een landbouw/tuinbouw gebied	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Ik woon in de buurt van een (petro)chemisch bedrijf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. Ik woon in de buurt van zendmasten voor radio en televisie of antennes voor mobiele telefonie (GSM basisstations)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Milieu

Hieronder staat een schaal van 0 t/m 10 waarop u kunt aangeven in welke mate geluid u hindert, stoort of ergert als u thuis bent. Als u helemaal niet gehinderd wordt kiest u de 0, als u extreem gehinderd wordt kiest u de 10. Als u daar ergens tussenin zit, kiest u een getal tussen 0 en 10. Als een geluid bij u thuis niet hoorbaar is, kunt u dit in de laatste kolom aangeven. Daarna volgen vergelijkbare vragen over geur, stof/roet/rook, trillingen en slaapverstoring.

F1 Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welk getal van 0 tot 10 geeft het beste aan in welke mate u gehinderd, gestoord of geërgerd wordt door geluid van de onderstaande bronnen als u thuis bent? *Kruis op iedere regel één hokje aan.*

Hinder door geluid van.....	Helemaal niet gehinderd ←————→ Extreem gehinderd										Niet hoorbaar	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
a. Verkeer op wegen waar je harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Verkeer op wegen waar je <i>niet</i> harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Buren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Treinen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Totaal vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. • burgervliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. • militair vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hinder door <u>geluid</u> van.....	Helemaal niet gehinderd ← → Extremem gehinderd										Niet hoorbaar	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
h. Activiteiten op vliegveld Eindhoven (grondactiviteiten zoals taxiën en proefdraaien)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Bedrijven /industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Bromfietsen/bromscooters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. Horeca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l. Bouw- en sloopactiviteiten (ook renovaties, saneringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F2 Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welke getal van 0 tot 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geërgerd door de geur van de onderstaande bronnen als u thuis bent? *Kruis op iedere regel één hokje aan.*

Hinder door <u>geur</u> van.....	Helemaal niet gehinderd ← → Extremem gehinderd										Niet merkbaar	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
a. Verkeer op wegen waar je harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Verkeer op wegen waar je <i>niet</i> harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Buren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Totaal vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. • burgervliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. • militair vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Activiteiten op vliegveld Eindhoven (grondactiviteiten zoals taxiën en proefdraaien)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Landbouw- en veeteeltactiviteiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Bedrijven /industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Open haarden, allesbranders, vuurkorven in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. Bouw- en sloopactiviteiten (ook renovaties, saneringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l. Restaurants en snackbars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F3 Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welke getal van 0 tot 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geërgerd door stof, roet en/of rook van de onderstaande bronnen als u thuis bent? *Kruis op iedere regel één hokje aan.*

Hinder door <u>stof, roet en/of rook</u> van.....	Helemaal niet gehinderd ← → Extremem gehinderd										Niet merkbaar	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
a. Verkeer op wegen waar je harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Verkeer op wegen waar je <i>niet</i> harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Totaal vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. • burgervliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. • militair vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Activiteiten op vliegveld Eindhoven (grondactiviteiten zoals taxiën en proefdraaien)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Bedrijven /industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Open haarden, allesbranders, vuurkorven in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Bouw- en sloopactiviteiten (ook renovaties, saneringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F4 Als u denkt aan de afgelopen 12 maanden, welke getal van 0 tot 10 geeft het beste aan in welke mate u wordt gehinderd, gestoord of geërgerd door trillingen van de onderstaande bronnen als u thuis bent? *Kruis op iedere regel één hokje aan.*

Hinder door trillingen van.....	Helemaal niet gehinderd ←-----→ Extremem gehinderd										Niet gevoeld	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
a. Verkeer op wegen waar je harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Verkeer op wegen waar je <i>niet</i> harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Treinen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Totaal vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. • burgervliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. • militair vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Activiteiten op vliegveld Eindhoven (grondactiviteiten zoals taxiën en proefdraaien)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Bedrijven /industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Bouw- en sloopactiviteiten (ook renovaties, saneringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F5 In welke mate wordt uw slaap verstoord als u thuis bent door het geluid van de volgende bronnen? Denkt u hierbij aan de afgelopen 12 maanden.

Kruis op iedere regel één hokje aan.

Slaap verstoord door geluid van ...	Helemaal niet verstoord ←-----→ Extremem verstoord										Niet hoorbaar	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
a. Verkeer op wegen waar je harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Verkeer op wegen waar je <i>niet</i> harder mag dan 50 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Buren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Treinen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Totaal vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. • burgervliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. • militair vliegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Activiteiten op vliegveld Eindhoven (grondactiviteiten zoals taxiën en proefdraaien)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Bedrijven /industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Bromfietsen/bromscooters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. Horeca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l. Bouw- en sloopactiviteiten (ook renovaties, saneringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F6 Wanneer ondervindt u de meeste slaapverstoring door geluid van vliegverkeer (totaal, burger en/of militair vliegverkeer)?

U mag hier meer antwoorden aankruisen

- 06:00-08:00 uur
 08:00-18:00 uur
 18:00-22:00 uur
 22:00-23:00 uur
 23:00-06:00 uur
 niet van toepassing/mijn slaap wordt niet verstoord door geluid van vliegverkeer

F7 Hoe vaak is in het afgelopen jaar op de volgende tijden uw slaap verstoord door geluid van vliegverkeer (totaal)? *Kruis op iedere regel één hokje aan.*

Slaapverstoord tussen...	Dagelijks	Minstens 1x per week	Minstens 1x per maand	Minstens 1x in afgelopen jaar	Niet in afgelopen jaar	n.v.t. dan slaap ik nooit
a. 06:00-08:00 uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. 08:00-18:00 uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. 18:00-22:00 uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. 22:00-23:00 uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. 23:00-06:00 uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ontwikkeling buurt

G1 Kunt u aangeven op welke aspecten u het afgelopen jaar een voor- of achteruitgang heeft gezien?

Kruis op iedere regel één hokje aan.

	Vooruit- gang	Achteruit- gang	Geen verandering
a. Onderhoud van de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Veiligheid van de buurt als gevolg van criminaliteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. De mensen in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. De milieusituatie (overlast van geluid, stank, stof enz.) als gevolg van <u>wegverkeer</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. De milieusituatie (overlast van geluid, stank, stof enz.) als gevolg van <u>vliegverkeer</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Voorzieningen in de buurt (winkels, scholen, café's ed.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Parkeergelegenheid in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Verkeersveiligheid in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Speelmogelijkheden voor kinderen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Het groen in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

G2 In welke mate heeft u in de afgelopen twee jaar voor- of achteruitgang ervaren met betrekking tot de milieusituatie als gevolg van vliegverkeer (overlast van geluid, stank, stof enz.)?

- Veel vooruitgang
 Enige vooruitgang
 Geen verandering
 Enige achteruitgang
 Veel achteruitgang

G3 Kunt u aangeven op welke aspecten u het komende jaar een voor- of achteruitgang verwacht?

Kruis op iedere regel één hokje aan.

	Vooruit- gang	Achteruit- gang	Geen verandering
a. Onderhoud van de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Veiligheid van de buurt als gevolg van criminaliteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. De mensen in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. De milieusituatie (overlast van geluid, stank, stof enz.) als gevolg van <u>wegverkeer</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. De milieusituatie (overlast van geluid, stank, stof enz.) als gevolg van <u>vliegverkeer</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Voorzieningen in de buurt (winkels, scholen, café's ed.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Parkeergelegenheid in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Verkeersveiligheid in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Speelmogelijkheden voor kinderen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Het groen in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

G4 In welke mate verwacht u in de komende twee jaar voor- of achteruitgang met betrekking tot de milieusituatie als gevolg van vliegverkeer (overlast van geluid, stank, stof enz.)?

- Veel vooruitgang
 Enige vooruitgang
 Geen verandering
 Enige achteruitgang
 Veel achteruitgang

Vliegveld Eindhoven

Tot slot willen wij u nog wat specifiekere vragen stellen over vliegveld Eindhoven.

- H1 Hoe staat u tegenover het vliegveld in Eindhoven?**
- Zeer positief
 Tamelijk positief
 Neutraal
 Tamelijk negatief
 Zeer negatief

- H2 Bent u bezorgd dat het vliegverkeer in uw woonomgeving tot gezondheidsklachten kan leiden? Als u helemaal niet bezorgd bent kiest u de 0, als u heel erg bezorgd bent kiest u de 10. Als u daar ergens tussenin zit, kiest u een getal tussen 0 en 10. Als een situatie niet op u van toepassing is, kunt u dit in de laatste kolom aangeven.**
Kruis op iedere regel één hokje aan.

	Helemaal niet bezorgd ←————→ Heel erg bezorgd											
Bezorgd over gezondheidsklachten als gevolg van:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Niet van toepassing
a. Luchtverontreiniging/geur door vliegtuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Geluid van vliegtuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- H3 Hoe vaak heeft u het afgelopen jaar gezondheidsklachten gehad, die u in verband brengt met vliegverkeer in uw woonomgeving?**
Kruis op iedere regel één hokje aan.

	Dagelijks	Minstens 1x per week	Minstens 1x per maand	Minstens 1x in afgelopen jaar	Niet in afgelopen jaar	Weet ik niet
a. Luchtverontreiniging/geur door vliegtuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Geluid van vliegtuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- H4 Wilt u uw mening over de onderstaande stellingen geven door op elke regel het antwoord aan te kruisen dat het meeste overeenkomt met uw mening?**
Kruis op iedere regel één hokje aan.

	Helemaal mee eens	Tamelijk mee eens	Noch eens/noch oneens	Tamelijk mee oneens	Helemaal mee oneens
a. De regio kan trots zijn op het vliegveld in Eindhoven	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Het vliegveld in Eindhoven zou verplaatst moeten worden naar een minder dichtbevolkt gebied	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Het vliegveld in Eindhoven is van waarde voor deze regio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Er zijn betere alternatieven dan het gebruik van het huidige type vliegtuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. De negatieve gevolgen van het vliegveld in Eindhoven zijn niet eerlijk over de bevolking verdeeld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Ik ken de toekomstplannen van het vliegveld in Eindhoven	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Ik sta positief tegenover de verwachte groei van het vliegveld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

H5 Deze vraag gaat over vertrouwen. Wilt u aangeven hoeveel vertrouwen u heeft in de volgende instanties die een rol spelen bij (de informatie over) het vliegveld in Eindhoven en het bijbehorende vliegverkeer?

Kruis op iedere regel één hokje aan.

	Helemaal geen vertrouwen	Weinig vertrouwen	Neutraal	Enig vertrouwen	Veel vertrouwen
a. Uw gemeente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Provincie Noord-Brabant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen ministerie van VROM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Ministerie van Defensie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Eindhoven Airport (voor burger-vliegverkeer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Vliegbasis Eindhoven (voor militair vliegverkeer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. GGD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

H6 Wat zou er volgens u moeten gebeuren om de eventuele overlast door het vliegveld, die omwonenden (mogelijk) ondervinden, te verminderen/op te lossen?

U mag hier maximaal 3 antwoorden aankruisen

- Er hoeft niets te gebeuren
- Het vliegveld moet worden gesloten
- Er moeten minder vluchten worden uitgevoerd
- De vliegtuigen moeten stillere motoren krijgen
- De vliegtuigen moeten op andere tijden gaan vliegen
- Huizen moeten worden geïsoleerd
- De overheid moet beloftes die zij doet nakomen
- De Nederlandse overheid moet de bewoners serieus nemen
- Bewoners moeten betere informatie krijgen over wanneer er wordt gevlogen
- Er moet overleg komen tussen het vliegveld en de bewoners
- Anders, namelijk

H7 Houden uw werkzaamheden of die van uw huisgenoten verband met het vliegveld in Eindhoven?

- Ja
 Nee

Tot slot

I1 Op welke dag heeft u deze vragenlijst ingevuld?

- - **2014**

I2 Bent u bereid om in januari 2015 nog een korte digitale vragenlijst (maximaal twee bladzijden) in te vullen over vliegveld Eindhoven?

- Ja
 Nee

Als u bereid bent hieraan mee te doen vragen wij u uw e-mailadres op te geven.

Mijn e-mailadres is:

13 Heeft u nog opmerkingen of aanvullingen op deze vragenlijst of op het onderzoek?
Vult u die dan hieronder in.

Tenslotte

De GGD werkt aan het samenstellen van een GGD-digipanel: een groep inwoners uit de regio Zuidoost-Brabant die bereid is om twee tot drie keer per jaar deel te nemen aan korte digitale onderzoekjes over gezondheid en factoren die daarop van invloed zijn. Als u bereid bent hieraan mee te doen vragen wij u uw e-mailadres op te geven. U ontvangt dan op korte termijn van ons een e-mail met verdere toelichting. U verplicht zich hiermee tot niets. U kunt op elk gewenst moment besluiten om niet (verder) deel te nemen.

Mijn e-mailadres is:

Wij danken u hartelijk voor uw medewerking

U kunt de vragenlijst terugsturen in de bijgevoegde antwoordenvolp
(géén postzegel nodig).

Bijlage 5 - Wijken en kernen per zone

Onderstaande tabel toont voor het onderzoeksgebied in welke zones de gemeenten, kernen en wijken zijn gelegen.

Gemeente(deel):	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Bergeijk - Riethoven	-	-	-	Riethoven	-
Best	(delen van) Buitengebied; Villawijk	(delen van) Breeven; Villawijk	(delen van) Batadorp; 't Zand; De Vleut; Kantonnier; Spielheide; Wilhelminadorp	Overige delen van Best	-
Eersel - Eersel en Duizel	-	(delen van) Bedrijventerrein Eersel; Bedrijventerrein Duizel; De Hees/ Genderweg; Duizel kom; verspreide huizen Duizel	-	Overige delen van Eersel en Duizel	-
Eersel - Knegsel en Steensel	-	(delen van) Knegsel kom; verspreide huizen Knegsel; Steensel kom	(delen van) Knegsel kom; verspreide huizen Knegsel	Overige delen van Knegsel en Steensel	-
Eersel - Vessem en Wintelre	(delen van) Verspreide huizen Wintelre	(delen van) Vessem kom; verspreide huizen Wintelre; Wintelre kom	(delen van) Verspreide huizen Wintelre; Wintelre kom	Overige delen van Vessem en Wintelre	-
Eindhoven - wijken Halve Maan, Meerhoven, Achtse Molen, Aanscot, Ontginning, Gestelse Ontginning	(delen van) Drents Dorp; Mispelhoef	(delen van) BeA2; Mispelhoef	(delen van) Achtse Barrier – Hoeven/ Spaaihoef/ Gunterslaer; Herdgang; Kerkdorp Acht; Wielewaal; Eindhoven Airport	Overige delen van de wijken Halve Maan, Meerhoven, Achtse Molen, Aanscot, Ontginning, Gestelse Ontginning	-

Gemeente(deel):	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	-	-	-	-	Nuenen, Gerwen en Nederwetten
Oirschot	-	-	Verspreide huizen Zuid-Oirschotse Heide	Oirschot en Spoordonk <i>Oost-, West-, Middelbeers*</i>	-
Sint-Oedenrode	-	(delen van) Nijnsel; Verspreide huizen Hoogstraat, Laar en Zandhoef; Verspreide huizen Jekschot; Verspreide huizen Veerse Heide, Koevering en Everse; Verspreide huizen Vressel en Zwijnsbergen; Verspreide huizen Vresselse Heide	(delen van) Verspreide huizen Hoogstraat, Laar en Zandhoef;	Overige buurten Sint- Oedenrode (inclusief Olland en Boskant) en delen van genoemde buurten	-
Son en Breugel	-	(delen van) De Gentiaan; verspreide huizen Son	(delen van) De Gentiaan; verspreide huizen Son	Overige delen van Son en Breugel	-
Veldhoven	(delen van) Oerle- Dorp; Omgeving Grote Aard en Vliet; Omgeving Scherpenering en Landsard	(delen van) Oerle- Dorp; Omgeving Grote Aard en Vliet; Omgeving huizen Zittard; Omgeving Scherpenering en Landsard; Zandoerle	(delen van) De Kelen; Heikant-West; Oerle- Dorp; Omgeving huizen Zittard; Omgeving Scherpenering en Landsard	Overige delen van Veldhoven	-
Waalre	-	-	-	Aalst en Waalre	-

**De resultaten van Oost-, West- en Middelbeers zijn niet meegenomen in de resultaten en analyses van zone 4, omdat dit gebied in 2012 niet onderzocht was. Dit om de vergelijkbaarheid tussen de eerste en tweede meting te waarborgen. In het gemeentelijke tabellenboek zijn de resultaten van Oost-, West- en Middelbeers wel uitgewerkt.*

Bijlage 6 – Kwaliteit van het onderzoek

Bij conclusie 1 (hoofdstuk 5 van het hoofdrapport) is toegelicht dat beide belevingsonderzoeken geschikt zijn voor het in beeld brengen van de verandering in hinderbeleving met betrekking tot het vliegveld en vliegverkeer tussen 2012 en 2014. In deze bijlage wordt dat nader toegelicht. Tevens wordt ingegaan op andere aspecten met betrekking tot de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek en de representativiteit van de resultaten voor de totale volwassen bevolking in het onderzoeksgebied.

Steekproefgrootte

Per gemeente(deel) is zowel binnen de potentieel gehinderde gebieden (zone 1 t/m 3) als daarbuiten (zone 4, 5) een steekproef getrokken van de volwassen inwoners. De steekproefgrootte is zo gekozen dat bij een respons van 50% voldoende respondenten per deelgebied overblijven om een nauwkeurige schatting te doen van de antwoorden op de vragen. De responspercentages van de eerste en de tweede meting (resp. 53% en 47%) liggen rond de 50%. De resultaten per zone (met uitzondering van zone 1) en voor het totale onderzoeksgebied zijn gebaseerd op ruim voldoende respondenten voor de gewenste nauwkeurigheid van de geschatte waarde (ten hoogste 5% lager of hoger dan de gevonden waarde). Per deelgebied (gemeentedeel binnen een bepaalde zone) is bij een respons van 47% de nauwkeurigheid van de schattingen iets kleiner dan gewenst, dat wil zeggen een groter 95%-betrouwbaarheidsinterval rond de geschatte waarde. Aangezien de respons van 47% dicht bij de gewenste respons van 50% ligt, is dit effect niet zo groot.

Zone 1 bevat slechts weinig inwoners, waardoor de schattingen op basis van de steekproef een grotere onnauwkeurigheid bevatten. Dit komt tot uiting in de statistische toetsen tussen de zones en tussen de eerste en tweede meting. Vanwege de grote spreiding rond de gevonden uitkomsten in zone 1 (breed betrouwbaarheidsinterval) kunnen ogenschijnlijke verschillen niet statistisch aangetoond worden.

De steekproeftrekking in 2014 is hetzelfde uitgevoerd als bij de eerste meting in 2012. In 2014 is als extra gebied ook Oost- West- en Middelbeers toegevoegd aan het onderzoek. De resultaten van dit gebied zijn echter buiten de regionale analyses gehouden om de vergelijkbaarheid met de eerste meting te waarborgen.

Weging naar leeftijd, geslacht en inwonertal

Alle gepresenteerde cijfers zijn met behulp van zogenaamde weegfactoren gecorrigeerd naar de werkelijke geslachts- en leeftijdsverdeling in het betreffende gebied (dus per zone of per gemeente/kern/wijk). Voor leeftijd is daarvoor een indeling in 4 categorieën gemaakt: 18 t/m 34 jaar, 35 t/m 49 jaar, 50 t/m 64 jaar, 65 jaar en ouder.

Met deze weging is gecorrigeerd voor enerzijds een onevenredige vertegenwoordiging (door steekproeftrekking en non-respons) van bepaalde gebieden in het totaalcijfer. In het totaalcijfer wegen gebieden mee naar rato van het inwonertal; gebieden met veel inwoners (zoals zone 4) tellen dus zwaarder mee in het totaalcijfer. Anderzijds is gecorrigeerd voor een onevenredige vertegenwoordiging (door non-respons) van één van beide geslachten en van een bepaalde leeftijdscategorie in het cijfer voor een bepaald gebied.

De weging is in 2014 hetzelfde uitgevoerd als in 2012. De inwonersaantallen en de geslachts- en leeftijdsverdelingen zijn in 2014, net als in 2012, gebaseerd op de actuele bevolkingssamenstelling- en aantallen in het betreffende jaar.

Correctie voor verschil in opleidingsniveau

Uit de resultaten blijkt dat opleidingsniveau verschilt tussen de zones. Vooral de referentiezone 5 bevat meer hoger opgeleiden. Ook is er tussen de respondenten uit 2012 en 2014 een verschil in opleidingsniveau. Bij de analyses tussen de zones onderling en tussen de beide metingen is gecorrigeerd voor dit verschil door opleidingsniveau mee te nemen als mogelijk versturende variabele in de logistische regressie analyse.

Selectieve non-respons

Voor het belevingsonderzoek is een steekproef getrokken onder omwonenden van vliegveld Eindhoven. Bijna de helft van de aangeschreven personen (47%) heeft

uiteindelijk meegedaan aan het onderzoek. Het is mogelijk dat de groep die niet heeft meegedaan een andere hinderbeleving heeft met betrekking tot het vliegveld en vliegverkeer dan de groep die wel heeft meegedaan. De gevonden resultaten kunnen dan een over- of onderschatting geven van de werkelijke hinderbeleving in de totale groep omwonenden.

Om te bepalen of er sprake is van selectieve non-respons in relatie tot de hinderbeleving van vliegverkeer en vliegveld is na afloop van de tweede meting een telefonisch non-responsonderzoek uitgevoerd.

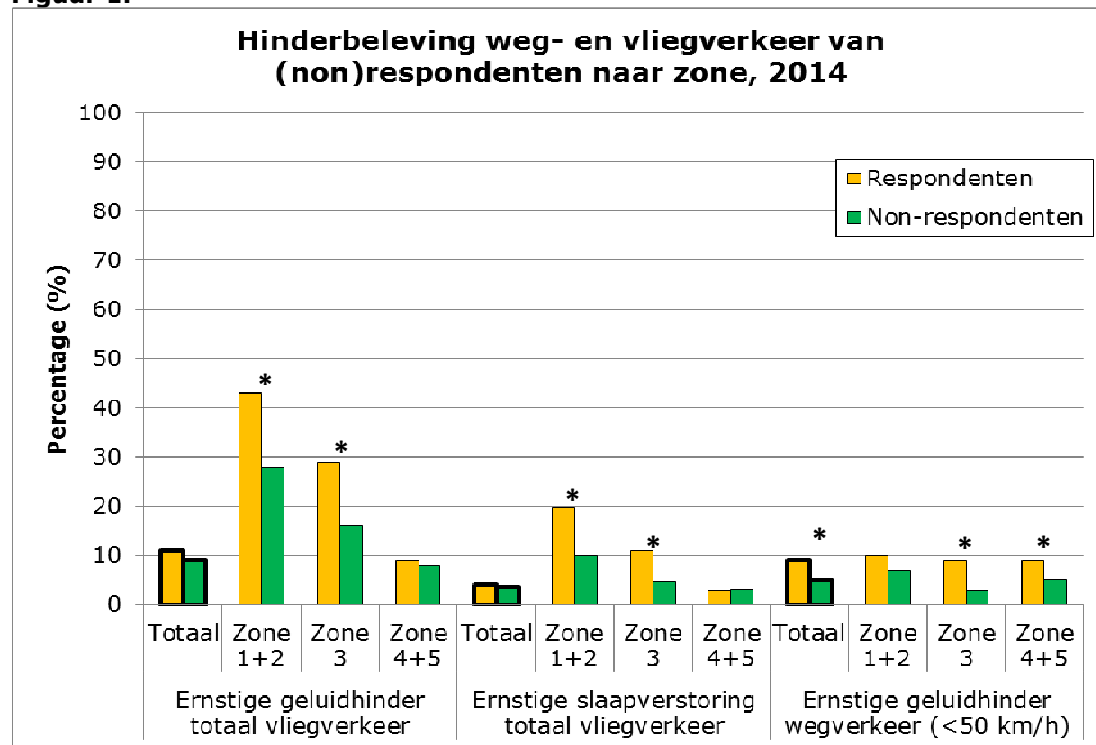
De gestelde vragen hadden betrekking op:

- Mate van hinder door het geluid van totaal vliegverkeer (vraag F1e in bijlage 4)
- Mate van slaapverstoring door het geluid van totaal vliegverkeer (vraag F5e in bijlage 4)
- Houding ten opzichte van het vliegveld in Eindhoven (vraag H1 in bijlage 4)
- Mate van hinder door het geluid van wegverkeer op wegen waar je niet harder mag dan 50 km/uur (vraag F1b in bijlage 4)

Uit de groep non-respondenten (9.571 inwoners) is at random een steekproef getrokken van 3.000 mensen, 2.100 uit de zones 1 t/m 3 en 900 uit de zones 4 en 5. Op basis van naam en adresgegevens zijn telefoonnummers opgezocht. Dit is gelukt bij ongeveer de helft (1.599). Vervolgens is bij herhaling (maximaal 9 keer) geprobeerd de juiste persoon te spreken te krijgen. Uiteindelijk zijn er 961 mensen bereikt, waarvan 661 mensen de vragen hebben beantwoord. Dit betreft 69% van de bereikte mensen, 41% van de mensen met een bekend telefoonnummer en 22% van de steekproef.

De resultaten van de non-respondenten zijn, net als die van de respondenten, gewogen naar leeftijd, geslacht en aantal inwoners per gebied (gemeentedelen per zone). Hierdoor vormen ze een afspiegeling van dezelfde populatie. Vanwege kleine aantallen in zone 1 en zone 5 zijn deze zones voor de analyse gecombineerd met de naastgelegen zones (respectievelijk zone 2 en zone 4). De resultaten zijn uitgewerkt in figuur 1.

Figuur 1.



* Significant verschil tussen respondenten en non-respondenten

In de totale groep (zone 1 t/m 5) is er geen significant verschil in ernstige geluidhinder totaal vliegverkeer en in ernstige slaapverstoring totaal vliegverkeer tussen de respondenten en non-respondenten. Het aandeel mensen met ernstige geluidhinder van

wegverkeer is binnen de groep non-respondenten significant lager dan binnen de groep respondenten (figuur 1).

In de zones 1+2 en 3 zijn er echter wel verschillen in ernstige geluidhinder totaal vliegverkeer en ernstige slaapverstoring totaal vliegverkeer tussen respondenten en non-respondenten: het percentage non-respondenten dat dit aangeeft is lager. In het totaalcijfer vallen deze verschillen weg vanwege de relatief grote bijdrage van zone 4 aan dit totaal.

Op basis van bovenstaande analyse valt te concluderen dat het totaalcijfer voor ernstige geluidhinder door vliegverkeer en ernstige slaapverstoring door het geluid van vliegverkeer representatief lijkt te zijn. Voor de cijfers uitgesplitst naar de zones 1 t/m 3 is dat niet het geval; het gerapporteerde aandeel ernstig gehinderden door geluid totaal vliegverkeer en ernstig slaapverstoorden door geluid totaal vliegverkeer lijkt een overschatting te zijn van het werkelijke aandeel.

Een kanttekening moet hierbij gemaakt worden:

De groep non-respondenten die is bereikt met het non-respons onderzoek lijkt geen goede afspiegeling van de totale groep non-respondenten. Hierdoor is het niet goed mogelijk om het effect van de selectieve non-respons op de hinderbeleving door vliegverkeer te kwantificeren.

Vooral jonge mensen zijn onvoldoende bereikt: bijna 30% van de totale groep non-respondenten is 18-34 jaar, terwijl dit binnen de bereikte groep non-respondenten 24% is (tabel 1). Uit de resultaten van het onderzoek in 2012 en 2014 blijkt dat leeftijd samenhangt met hinderbeleving: de jongste groep (18-34 jarigen) ervaart minder hinder dan de oudere groepen. De 50-64 jarigen ervaren de meeste hinder.

Tabel 1. Respons naar leeftijd en geslacht (ongewogen)

	Populatie	Respondenten	Non-respondenten	Bevraagde non-respondenten
	n=208.245	n=8.583	n=9.741	n=661
Man (%)	49,6	48,1	51,5	53,3
18-34 jaar (%)	21,6	11,2	29,8	23,8
35-49 jaar (%)	25,9	20,4	28,9	27,1
50-64 jaar (%)	27,7	35	25,4	30,7
65+ jaar (%)	24,8	33,4	15,9	18,5

Door de resultaten van de respondenten te wegen naar leeftijdsindeling (en geslacht) zoals deze voorkomt in de totale populatie omwonenden, is al deels gecorrigeerd voor het non-respons effect. Maar voor andere mogelijk vertekende kenmerken van de non-responsgroep die een relatie zouden kunnen hebben met hinderbeleving vliegverkeer, bijvoorbeeld de mate waarin mensen overdag of 's nachts thuis zijn of de sociaal-economische status, kon helaas niet gecorrigeerd worden. Het is mogelijk dat de niet-bevraagde groep non-respondenten een andere hinderbeleving heeft in relatie tot het vliegverkeer dan de bevraagde groep. Welk effect dit heeft op de gerapporteerde hinderbelevingscijfers is onvoldoende te kwantificeren. Daardoor kunnen de gerapporteerde hinderbelevingscijfers in het hoofdrapport en tabellenboek (bijlage 8) ook niet gecorrigeerd worden voor selectieve non-respons.

De gerapporteerde cijfers geven vermoedelijk een overschatting van de werkelijke hinder en slaapverstoring in relatie tot vliegverkeer. Deze overschatting lijkt vooral aanwezig in de meest gehinderde zones 1 t/m 3 en minder in de zones 4 en 5. Vanwege de relatief grote bijdrage van zone 4 aan het totaalcijfer, zal de overschatting hierin beperkt zijn.

Het is aannemelijk dat de vertekening/overschatting van de hinderbelevingscijfers door de selectieve non-respons zowel in 2014 als in 2012 aan de orde is. De trendanalyses (verschil 2012-2014) hoeven daarom niet voor dit effect gecorrigeerd te worden.

Seizoenseffect

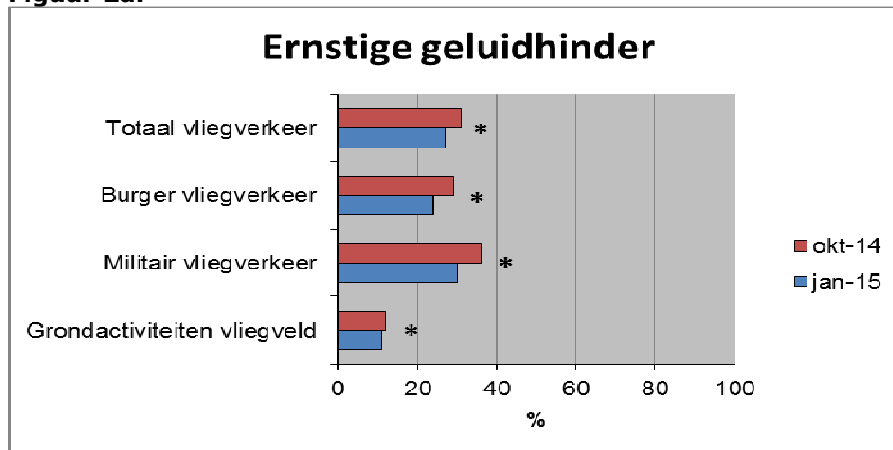
Het huidige onderzoek is afgenomen in de periode oktober tot en met december 2014. Dit is een ander seizoen dan bij de eerste meting in 2012; toen werd de vragenlijst afgenomen van januari tot en met maart. Om te kunnen beoordelen of dit verschil in seizoen effect heeft op hinderbeleving van vliegveld en vliegverkeer, is een seizoen-effect-onderzoek uitgevoerd. Omdat voor beide metingen geldt dat de meeste respondenten in de eerste maand reageren, hebben respondenten van oktober 2014 in januari 2015 een korte digitale vragenlijst ontvangen.

De opnieuw gestelde vragen betreffen de vragen over geluidhinder, geurhinder, stofhinder, trillinghinder en slaapverstoring ten gevolge van totaal vliegverkeer, burger vliegverkeer, militair vliegverkeer en grondactiviteiten op het vliegveld (vragen F1e-h, F2d-g, F3c-f, F4d-g, F5e-h uit bijlage 4).

In oktober 2014 hebben 5.918 mensen de vragenlijst beantwoord. Van deze groep gaven 3.088 mensen aan dat zij bereid waren in januari opnieuw enkele vragen te beantwoorden. Hiervoor gaven zij hun emailadres op. Na correctie voor foutieve emailadressen hebben 3.053 mensen in januari de digitale vragenlijst ontvangen. In totaal 1.916 mensen hebben de vragen beantwoord (63% respons). De uitkomsten daarvan worden getoond in onderstaande figuren 2a t/m e.

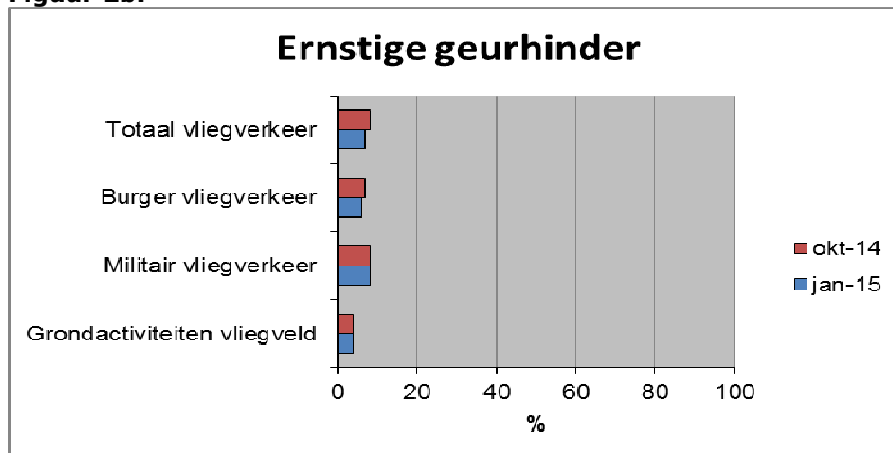
Figuren 2a t/m e. Hinderbeleving vliegverkeer bij respondenten die zowel in oktober 2014 als in januari 2015 bevraagd zijn (n=1.916)

Figuur 2a.



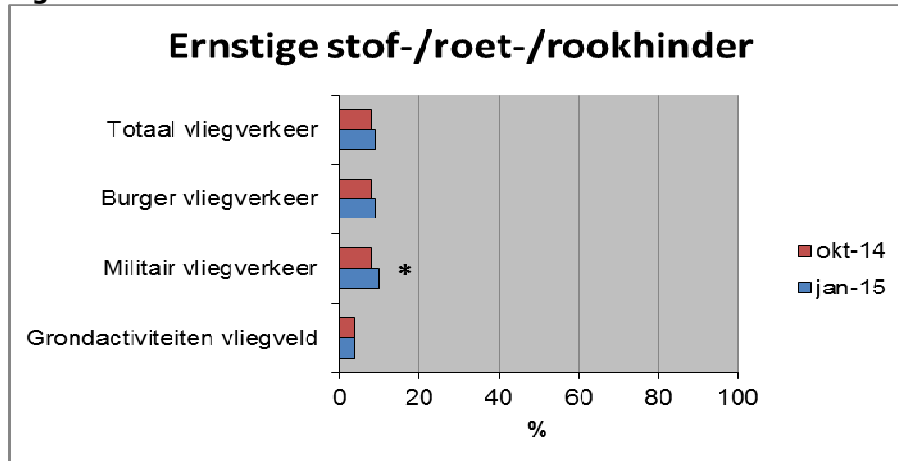
*) significant verschil tussen metingen oktober 2014 en januari 2015

Figuur 2b.



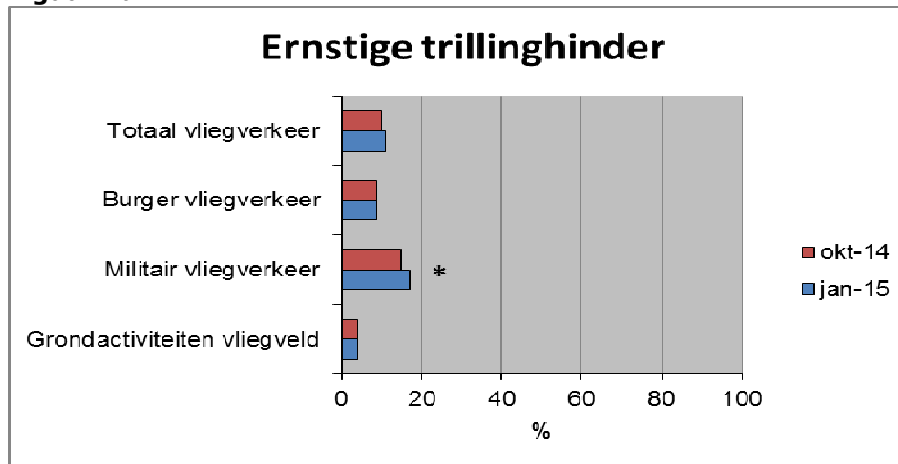
*) significant verschil tussen metingen oktober 2014 en januari 2015

Figuur 2c.



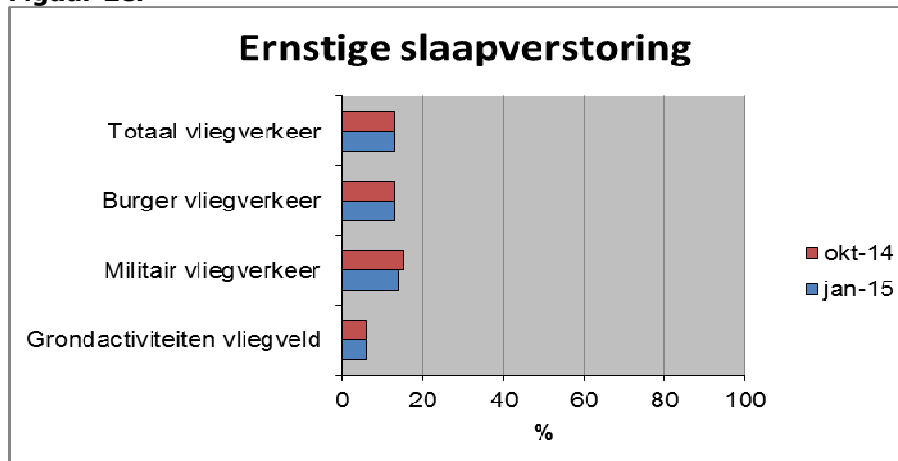
*) significant verschil tussen metingen oktober 2014 en januari 2015

Figuur 2d.



*) significant verschil tussen metingen oktober 2014 en januari 2015

Figuur 2e.



*) significant verschil tussen metingen oktober 2014 en januari 2015

Uit bovenstaande figuren blijkt dat ernstige geluidhinder door het vliegverkeer en vliegveld in januari *afgenomen* is ten opzichte van drie maanden daarvoor. Voor de overige hinderaspecten (geur, stof, trilling, slaapverstoring) is het beeld anders: er is nauwelijks verschil tussen januari en oktober wat betreft vliegverkeer. Alleen militair vliegverkeer laat juist een toename van stof- en trillinghinder zien in januari ten opzichte van oktober.

Het gevonden verschil in hinderbeleving tussen januari en oktober kan meerdere oorzaken hebben: naast een verschil in aantal en aard van vliegbewegingen (het effect dat we in beeld willen brengen met beide belevingsonderzoeken), kan het ook komen door andere zaken zoals een verschil in weersomstandigheden (en daardoor verschil in ventilatiegedrag; ramen open/dicht), verschil in (buiten) activiteiten zoals in de tuin verblijven, en een verschil in onderzoeksmethodiek (schriftelijk/digitaal, veel/weinig vragen).

De verschillen in ernstige hinder tussen oktober en januari zijn doorberekend voor de totale groep respondenten (zone 1 t/m 5). Hierbij is aangenomen dat de verschillen in hinderbeleving ten opzichte van januari bij november- en decemberrespondenten kleiner zijn dan bij oktoberrespondenten. Bij novemberrespondenten is gecorrigeerd met 2/3 van de verschillen zoals gevonden bij de oktoberrespondenten en bij decemberrespondenten met 1/3 van deze verschillen.

De doorberekening van het seizoensverschil in hinderbeleving totaal vliegverkeer voor de totale groep respondenten leidt tot een correctie van -1% in ernstige geluidhinder en 0% in ernstige geur-, stof-, trillinghinder en slaapverstoring. Concreet betekent dit dat als het tweede belevingsonderzoek in januari 2015 was uitgevoerd in plaats van in oktober 2014 (dus op een vergelijkbare manier als het eerste belevingsonderzoek om ongewenste vertekening van resultaten zo veel mogelijk te voorkomen), de ernstige geluidhinder door totaal vliegverkeer voor de totale onderzoekspopulatie 10% zou zijn geweest in plaats van 11%.

De resultaten van de trendanalyse 2014 versus 2012 worden hierdoor niet anders geïnterpreteerd: de spreiding in ernstige geluidhinder in 2012 (8%) ligt met 95% zekerheid tussen 7,8% en 9,0%. Het gecorrigeerde percentage geluidhinder in 2014 ligt met 95% zekerheid tussen 9,2% en 11,0%. Omdat de betrouwbaarheidsintervallen elkaar niet overlappen kan er nog steeds gesproken worden van een significante toename in ernstige geluidhinder tussen 2012 en 2014.

In het rapport wordt uitgegaan van de ongecorrigeerde percentages. Dit omdat het seizoenseffect beperkt is wat betreft de ernstige hinder door vliegveld en vliegverkeer en het geen grote consequenties heeft voor de interpretatie van de verschillen tussen 2012 en 2014. Om in lijn te blijven met de overige resultaten en de resultaten per zone (waarvoor geen seizoenseffect is bepaald) is besloten om alleen de ongecorrigeerde percentages op te nemen in de tabellen en figuren.

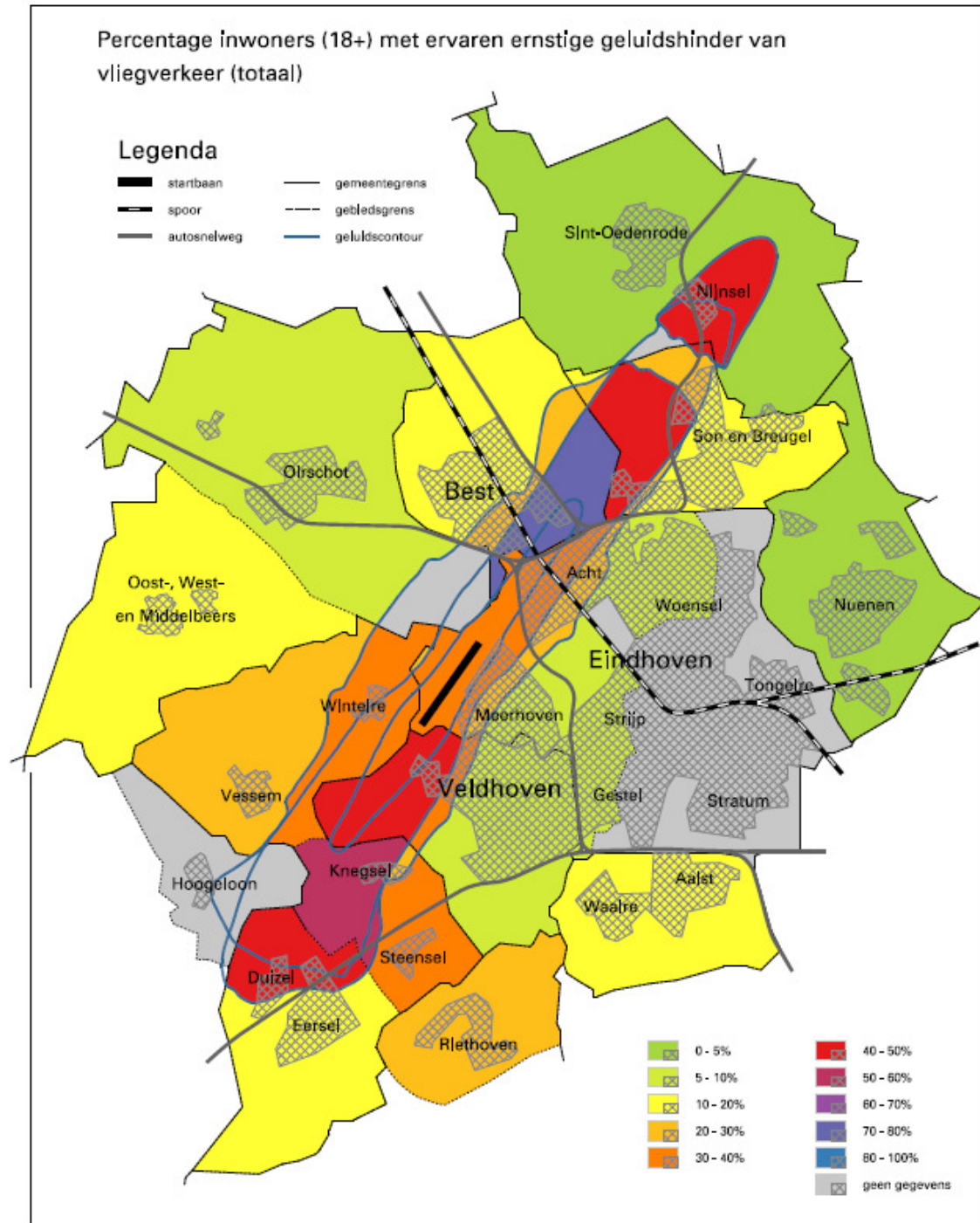
Bijlage 7 – Kaarten geluidhinder naar zones en gemeentedelen

In deze kaarten is het aandeel inwoners met ernstige geluidhinder van totaal vliegverkeer (figuur 1) en vliegveld (figuur 2) weergegeven *per gemeentedeel* binnen de verschillende zones. De zones 1 en 2 zijn hierbij samengevoegd om voldoende aantallen respondenten per deelgebied te behouden.

De verschillende gemeenten/gemeentedelen zijn:

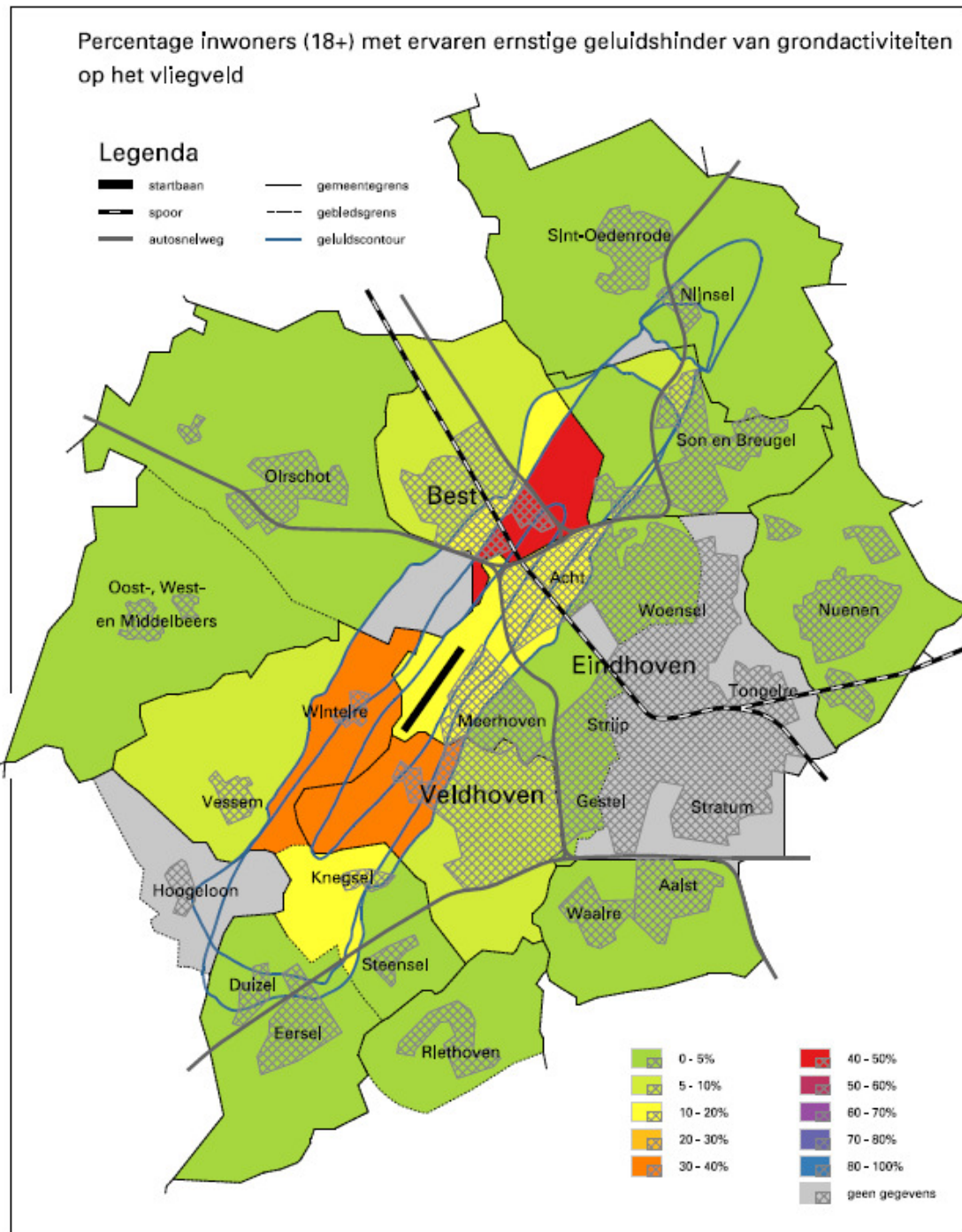
- Oirschot: Oirschot+Spoordonk (zone 4),
- Oirschot: Oost-, West- en Middelbeers (zone 4),
- Best (zone 1+2, 3, 4),
- Sint-Oedenrode (zone 2, 4),
- Son en Breugel (zone 2, 3, 4),
- Eindhoven (zone 1+2, 3, 4),
- Veldhoven (zone 1+2, 3, 4),
- Waalre (zone 4),
- Bergeijk: Riethoven (zone 4),
- Eersel: Eersel+Duizel (zone 1+2, 4),
- Eersel: Knegsel+Steensel (zone 1+2, 3, 4),
- Eersel: Vessem+Wintelre (zone 1+2, 3, 4),
- Nuenen (zone 5).

Figuur 1



De zones 1 en 2 zijn hierbij samengevoegd om voldoende aantallen respondenten per deelgebied te behouden.

Figuur 2



De zones 1 en 2 zijn hierbij samengevoegd om voldoende aantallen respondenten per deelgebied te behouden.

Bijlage 8 – Tabellen belevingsonderzoek 2014

Bijlage 8 - Tabellen

bij rapport 'Beleving leefomgeving rondom vliegveld Eindhoven 2014, tweede meting'

Toelichting bij tabellen

In de tabellen staan de resultaten van de eerste (2012) en tweede meting (2014) naast elkaar. De resultaten van de tweede meting staan in de geel gekleurde kolommen. De percentages betreffen het aandeel mensen dat een bepaald antwoord heeft gegeven op de vragenlijst. Dit kan een aandeel zijn van de totale onderzoeksgroep (totaal), of een aandeel binnen een bepaalde zone (zone 1-5).

Vetgedrukte cijfers geven een significant verschil ($p < 0,05$) aan tussen de meting in 2012 en de meting in 2014. Na de resultaten van zone 5 volgen enkele kolommen met toetsresultaten.

Voorbeeldtabel:

Tabel 1: Beleving leefomgeving vliegveld Eindhoven per zone / achtergrondvariabele

		Totaal		Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Statistisch aantoonbare verschillen													
		2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2014 versus 2012					versus zone 5				tussen zones				
eenheid		n=9.531	n=8.232	n=106	n=105	n=1833	n=1.540	n=1.676	n=1.732	n=5.419	n=4.402	n=497	n=453	totaal	1	2	3	4	5	1-5	2-5	3-5	4-5	1-2	2-3	3-4	
Algemene vragen																											
A1	Geslacht																										
	man	%	50	50	49	48	51	51	50	50	50	50	49	49													
	vrouw	%	50	50	51	52	49	49	50	50	50	51	51														
A2	Leeftijd																										
	18-34	%	21	22	14	16	16	20	19	21	22	22	16	18													
	35-49	%	28	26	23	18	28	23	31	27	28	26	26	23	↓		↓	↓									
	50-64	%	27	28	36	32	32	33	32	33	26	27	31	30													*
	65+	%	23	25	28	33	23	25	17	19	23	25	26	30	↑						*	*	*		*	*	*

Statistisch aantoonbare verschillen (toetsresultaten)

2014 versus 2012

De eerste reeks betreft de toetsing tussen de eerste en de tweede meting. Een pijltje omlaag betekent een significant lager resultaat in 2014 dan in 2012, een pijltje omhoog betekent een significant hoger resultaat in 2014. Deze toetsresultaten komen overeen met de vetgedrukte cijfers in de resultatenkolommen.

versus zone 5

De tweede reeks betreft de toetsing van de zones ten opzichte van de referentiezone (zone 5). Een significant verschil is aangegeven met een '*'.

tussen zones

De derde reeks betreft de toetsing van de naast elkaar gelegen zones. Een significant verschil is aangegeven met een '*'.

- 0 Een '0' in een cel bij de toetsresultaten betekent dat er op basis van de toets geen betrouwbare uitspraak gedaan kan worden over het gevonden verschil. Dit komt door lage aantallen (vooral in zone 1).
- (lege cel) Een lege cel bij de toetsresultaten betekent dat er geen significant verschil is gevonden.
- Een '-' in een cel bij de toetsresultaten betekent dat er niet getoetst is (geen eerste meting om mee te vergelijken).

eenheid	Totaal		Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Statistisch aantoonbare verschillen														
	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2014 versus 2012					versus zone 5				tussen zones					
	n=9.531	n=8.232	n=106	n=105	n=1.833	n=1.540	n=1.676	n=1.732	n=5.419	n=4.402	n=497	n=453	totaal	1	2	3	4	5	1-5	2-5	3-5	4-5	1-2	2-3	3-4		
Waterverontreiniging	0,4	0,6	0,0	0,0	0,7	1	0,5	0,3	0,3	0,6	0,5	0,3															
Luchtverontreiniging	8	9	49	59	17	18	12	14	8	8	4	5							*	*	*	*	*	*	*	*	
Aantasting van groen (te weinig groen)	4	3	8	1	2	2	4	2	4	3	5	2	↓			↓	↓		*	*	*	*	*	*	*	*	
Milieubelasting door verkeer	13	11	16	20	17	15	12	11	13	11	10	7	↓				↓		*	*	*	*	*	*	*	*	
Zendmasten	5	4	1	0,7	2	2	3	2	6	4	2	0,6	↓				↓		*	*	*	*	*	*	*	*	
Hoogspanningsleidingen	3	3	1	3	3	1	5	4	3	3	1	2			↓								*	*	*	*	
Lichtoverlast	2	2	2	0	2	1	2	2	2	2	1	1	0						0				0	*	*	*	
Anders	9	9	10	7	8	9	11	11	10	9	7	7															
Gezondheid algemeen																											
D1 Oordeel eigen gezondheid																											
Matig-slecht	12	12	14	9	10	10	10	11	13	12	11	12															
D2 Slaapkwaliteit																											
Geen slaapklachten	30	30	30	24	29	26	28	29	30	30	32	28															
Lichte slaapklachten	48	47	50	47	48	49	47	45	48	47	48	48															
Middelzware tot zware slaapklachten	22	23	20	29	23	25	25	26	22	23	20	24															*
Gezondheid en veiligheid																											
E1 Bezorgd over veiligheid in woonomgeving vanwege:																											
Drukke straat																											
Niet bezorgd/n.v.t.	69	70	60	71	68	72	73	69	68	69	77	80							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	17	17	21	12	18	16	16	18	17	17	13	12			↑				*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	14	13	19	17	15	12	11	12	15	14	10	9			↓				*	*	*	*	*	*	*	*	*
Snelweg																											
Niet bezorgd/n.v.t.	77	76	71	75	63	62	76	69	77	76	89	85							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	12	14	5	3	15	16	10	18	13	14	6	10	↑						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	11	10	24	22	14	13	14	13	10	10	5	6				↑			*	*	*	*	*	*	*	*	*
Risicovol bedrijf/industrie																											
Niet bezorgd/n.v.t.	85	86	77	64	69	71	69	70	86	87	96	96							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	9	8	10	16	14	17	14	15	9	8	3	3							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	6	6	13	21	16	11	17	15	6	5	2	1				↓			*	*	*	*	*	*	*	*	*
Route voor gevaarlijke stoffen																											
Niet bezorgd/n.v.t.	92	91	80	76	83	85	79	81	93	92	95	94							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	5	5	3	9	9	8	10	10	4	5	3	3							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	3	3	18	15	8	7	10	9	3	3	2	3							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Vliegveld																											
Niet bezorgd/n.v.t.	70	65	17	8	38	31	41	36	70	66	96	92	↓						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	15	18	9	11	19	22	24	24	16	18	2	7	↑						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	15	17	74	81	44	47	36	39	13	16	2	1	↑						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Aanvliegroute vliegveld																											
Niet bezorgd/n.v.t.	75	70	12	7	31	29	50	47	78	72	92	83	↓						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	12	15	8	10	20	20	24	21	12	15	3	11	↑						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	12	15	79	83	50	51	26	32	10	12	5	6	↑						0	*	*	*	*	*	*	*	*
Hoogspanningsleidingen																											
Niet bezorgd/n.v.t.	90	89	92	86	86	88	83	83	89	89	96	94							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	6	6	2	2	7	8	10	10	6	7	1	3							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	4	4	7	12	6	5	6	7	4	4	3	3							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Verontreinigde grond																											
Niet bezorgd/n.v.t.	96	95	90	95	93	95	95	94	96	95	98	96	↓						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	3	4	8	1	6	4	4	5	3	4	2	3	↑						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	1,0	0,7	2	4	2	1	1	1	1,0	0,6	0,4	1							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Landbouw/tuinbouw gebied																											
Niet bezorgd/n.v.t.	92	91	64	63	81	83	92	91	93	92	90	89	↓						*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	5	5	18	17	11	9	5	6	4	5	7	7							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	3	4	18	19	8	8	2	3	3	3	3	4							*	*	*	*	*	*	*	*	*
(petro)Chemisch bedrijf																											
Niet bezorgd/n.v.t.	95	95	95	96	88	92	89	91	96	95	99	100							*	*	*	*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	3	3	3	0,0	6	5	5	6	2	3	1	0,3	0						0	*	*	*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	2	2	2	4	6	4	6	3	2	2	0,0	0,2							*	*	*	*	*	*	*	*	*

	eenheid	Totaal		Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Statistisch aantoonbare verschillen												
		2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2014 versus 2012					versus zone 5				tussen zones			
		n=9.531	n=8.232	n=106	n=105	n=1.833	n=1.540	n=1.676	n=1.732	n=5.419	n=4.402	n=497	n=453	totaal	1	2	3	4	5	1-5	2-5	3-5	4-5	1-2	2-3	3-4
(minstens) enigszins hinder	%	9	8	12	14	8	11	8	9	10	9	6	5							*				*		
(minstens) hinder	%	5	4	10	10	4	5	4	4	6	4	3	3							*				*		
ernstige hinder	%	2	2	9	8	1	1	1	1	2	2	1	0,8							*				*		
F5 Slaapverstoord door geluid van:																										
Verkeer > 50 km/uur																										
(minstens) enigszins hinder	%	12	12	38	25	23	25	15	15	12	12	10	10							*	*				*	*
(minstens) hinder	%	7	7	20	21	15	16	8	9	7	6	6	5							*	*	*			*	*
ernstige hinder	%	3	3	7	6	7	8	3	4	3	3	2	2							*	*			*		
Verkeer < 50 km/uur																										
(minstens) enigszins hinder	%	18	19	14	20	21	23	18	20	19	19	14	13							*	*	*	*			
(minstens) hinder	%	11	10	7	14	13	13	9	10	11	11	7	7							*	*					
ernstige hinder	%	4	4	2	6	6	6	3	4	4	4	4	3													
Buren																										
(minstens) enigszins hinder	%	18	20	8	10	14	15	21	19	18	20	16	15													
(minstens) hinder	%	10	11	5	6	8	9	11	10	10	11	10	10	↑												
ernstige hinder	%	4	5	3	3	4	4	4	4	4	5	2	6	↑							*					
Treinen																										
(minstens) enigszins hinder	%	3	4	4	9	7	7	11	11	2	3	7	7										*	*	*	*
(minstens) hinder	%	1	2	2	2	5	4	5	6	0,8	1	3	4										*	*	*	*
ernstige hinder	%	0,4	0,5	0,9	0,7	2	2	2	2	0,2	0,4	0,9	0,7									*			*	*
Totaal vliegverkeer																										
(minstens) enigszins hinder	%	11	15	70	80	32	42	22	29	9	14	5	5	↑	↑	↑	↑	↑	0	*	*	*	*	0	*	*
(minstens) hinder	%	6	9	59	70	23	30	13	20	5	8	3	3	↑	↑	↑	↑	↑	0	*	*	*	*	0	*	*
ernstige hinder	%	3	4	42	54	13	19	6	11	2	3	0,8	1	↑	↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*	*
-burger vliegverkeer																										
(minstens) enigszins hinder	%	10	14	68	81	32	41	22	28	9	13	4	5	↑	↑	↑	↑	↑	0	*	*	*	*	0	*	*
(minstens) hinder	%	6	8	56	69	23	31	13	20	5	7	2	3	↑	↑	↑	↑	↑	0	*	*	*	*	0	*	*
ernstige hinder	%	3	4	41	53	13	19	6	10	2	3	0,4	0,4	↑	↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*	*
-militair vliegverkeer																										
(minstens) enigszins hinder	%	12	17	66	78	33	41	24	30	11	16	5	6	↑	↑	↑	↑	↑	0	*	*	*	*	0	*	*
(minstens) hinder	%	7	10	56	69	23	31	15	22	6	9	3	4	↑	↑	↑	↑	↑	0	*	*	*	*	0	*	*
ernstige hinder	%	4	5	44	54	14	20	8	12	3	4	0,6	2	↑	↑	↑	↑	↑	0	*	*	*	*	0	*	*
Grondactiviteiten vliegveld																										
(minstens) enigszins hinder	%	4	6	49	50	10	13	12	17	4	5	1	0,9		↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*	*
(minstens) hinder	%	3	3	37	37	7	9	8	12	2	3	0,3	0,1		↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*	*
ernstige hinder	%	1	2	29	24	4	5	4	7	0,9	1	0,0	0					0	0	0	0	0	*	*	*	*
Bedrijven / industrie																										
(minstens) enigszins hinder	%	4	4	11	19	7	6	6	7	4	4	2	3						*	*	*	*	*	*	*	*
(minstens) hinder	%	2	2	8	11	4	3	3	4	2	2	0,4	2						*	*	*	*	*	*	*	*
ernstige hinder	%	0,5	0,6	7	6	2	1	1	2	0,5	0,5	0,3	0,8						*	*	*	*	*	*	*	*
Bromfietsen / -scooters																										
(minstens) enigszins hinder	%	24	24	13	17	21	24	25	26	25	24	20	20													
(minstens) hinder	%	14	13	3	11	12	12	14	14	14	14	11	9		↑						*	*	*	*	*	*
ernstige hinder	%	6	5	2	6	4	5	5	4	6	5	4	5													
Horeca																										
(minstens) enigszins hinder	%	7	8	2	6	10	12	6	9	7	8	5	7	↑						*	*	*	*	*	*	*
(minstens) hinder	%	3	4	2	5	5	8	3	5	4	4	2	3							*	*	*	*	*	*	*
ernstige hinder	%	1	2	0,1	3	3	4	2	2	1	1	1	2		0	↑	↑	↑							*	*
Bouw- en sloopactiviteiten																										
(minstens) enigszins hinder	%	7	7	8	10	6	7	4	6	8	8	5	4													
(minstens) hinder	%	4	4	6	7	3	3	2	3	4	4	2	2													
ernstige hinder	%	2	1	6	5	0,6	1	0,7	1	2	1	1	0,9										*	*	*	*
F6 Tijdsperiode van slaapverstoring door geluid vliegverkeer																										
06.00 - 08.00 (vroeg ochtend)	%	8	11	48	52	24	29	15	22	7	10	4	5	↑	↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*	*
08.00 - 18.00 (overdag)	%	8	8	28	18	20	13	14	13	8	8	5	6			↓			*	*	*	*	*	*	*	*
18.00 - 22.00 (avond)	%	7	8	26	16	15	14	10	10	7	8	4	3						*	*	*	*	*	*	*	*
22.00 - 23.00 (late avond)	%	8	13	37	60	15	31	14	21	8	13	3	5	↑	↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*	*

	eenheid	Totaal		Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Statistisch aantoonbare verschillen											
		2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2014 versus 2012					versus zone 5				tussen zones		
		n=9.531	n=8.232	n=106	n=105	n=1.833	n=1.540	n=1.676	n=1.732	n=5.419	n=4.402	n=497	n=453	totaal	1	2	3	4	5	1-5	2-5	3-5	4-5	1-2	2-3
23.00 - 06.00 (nacht)	%	7	11	20	52	13	26	11	16	7	11	6	4	↑	↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*
niet van toepassing	%	75	69	23	15	49	42	61	54	76	70	84	83	↓	↓	↓	↓	↓	*	*	*	*	*	*	*
F7 Frequentie van slaapverstoring door geluid vliegverkeer in afgelopen jaar																									
06.00 - 08.00																									
maandelijks	%		4		7		10		9		4		2	-	-	-	-	-	*	*	*	*			*
wekelijks	%		4		14		13		10		4		0,8	-	-	-	-	-	*	*	*	*			*
dagelijks	%		2		44		9		4		2		0,3	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
08.00 - 18.00																									
maandelijks	%		2		8		5		3		2		1	-	-	-	-	-	*	*	*	*			*
wekelijks	%		2		19		7		4		2		1	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
dagelijks	%		1		13		4		3		1		0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	*	*	*
18.00 - 22.00																									
maandelijks	%		2		10		4		3		2		0,9	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
wekelijks	%		2		9		6		3		2		0,4	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
dagelijks	%		1		13		4		2		0,9		0	-	-	-	-	-	0	0	0	0	*	*	*
22.00 - 23.00																									
maandelijks	%		5		12		10		8		5		2	-	-	-	-	-	*	*	*	*			*
wekelijks	%		4		26		12		7		3		1	-	-	-	-	-	0	*	*	*	0	*	*
dagelijks	%		2		34		8		3		1		0,2	-	-	-	-	-	0	*	*	*	0	*	*
23.00 - 06.00																									
maandelijks	%		5		21		13		8		4		3	-	-	-	-	-	*	*	*	*			*
wekelijks	%		3		29		10		7		3		0,4	-	-	-	-	-	0	*	*	*	0	*	*
dagelijks	%		1		19		6		2		1		0,4	-	-	-	-	-	0	*	*	*	0	*	*
Totaal (alle tijdsperiodes samen):																									
niet van toepassing	%		8		0		4		3		8		11	-	-	-	-	-	0	*	*	*	0	*	*
niet in afgelopen jaar	%		62		12		38		49		63		74	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
jaarlijks	%		12		9		12		14		12		7	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*		
maandelijks	%		8		13		15		12		8		5	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
wekelijks	%		7		23		17		15		6		2	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
dagelijks	%		3		43		13		7		3		0,7	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
Ontwikkeling buurt																									
G1 Verandering in de buurt in het afgelopen jaar:																									
Onderhoud																									
Vooruitgang	%	18	15	13	11	12	8	15	11	19	16	20	13	↓	↓	↓	↓	↓		*	*	*			*
Achteruitgang	%	18	23	23	18	15	25	20	26	17	22	18	21	↑	↑	↑	↑	↑		*	*	*			*
Geen verandering	%	64	62	64	71	73	66	66	63	64	62	62	66												
Veiligheid agv criminaliteit																									
Vooruitgang	%	7	7	3	3	5	7	5	9	7	7	5	3						*	*	*	*			*
Achteruitgang	%	19	20	17	23	19	22	22	27	20	21	12	10						*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	74	73	80	73	77	70	73	64	73	72	82	87						*	*	*	*	*	*	*
Mensen in de buurt																									
Vooruitgang	%	7	8	6	6	5	7	6	7	7	8	6	8												
Achteruitgang	%	11	13	5	6	7	7	11	12	12	14	7	8	↑	↑	↑	↑	↑		*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	82	79	89	88	88	86	83	81	81	79	86	84	↓	↓	↓	↓	↓							
Milieusituatie agv wegverkeer																									
Vooruitgang	%	3	3	0,0	4	2	3	2	2	3	3	2	1						0	*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	15	14	38	35	25	23	17	17	15	14	10	8						*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	82	83	62	62	73	73	81	81	82	83	88	91						*	*	*	*	*	*	*
Milieusituatie agv vliegverkeer																									
Vooruitgang	%	2	2	2	3	2	2	3	2	3	2	0,8	2						*	*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	13	16	74	67	38	44	26	31	11	15	5	8	↑	↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	85	81	24	30	59	54	72	66	86	83	94	90	↓	↓	↓	↓	↓	*	*	*	*	*	*	*
Voorzieningen																									
Vooruitgang	%	11	13	7	7	6	4	8	9	12	15	11	3	↑	↓	↑	↓	↓		*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	11	12	5	4	21	18	16	15	10	12	11	10	↑	↑	↑	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	78	74	89	89	73	78	76	77	78	72	78	87	↓	↑	↓	↑	↑	*	*	*	*	*	*	*

eenheid	Totaal		Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Statistisch aantoonbare verschillen														
	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2014 versus 2012					versus zone 5				tussen zones					
	n=9.531	n=8.232	n=106	n=105	n=1.833	n=1.540	n=1.676	n=1.732	n=5.419	n=4.402	n=497	n=453	totaal	1	2	3	4	5	1-5	2-5	3-5	4-5	1-2	2-3	3-4		
Parkeergelegenheid																											
Vooruitgang	%	6	6	0,0	0,9	3	3	3	2	6	7	7	5	0							*		*	*	*	*	
Achteruitgang	%	23	20	0,7	1	15	13	21	17	25	21	14	13	↓							*		*	*	*	*	
Geen verandering	%	71	73	99	98	82	84	76	81	69	71	78	82	↑							*		*	*	*	*	
Verkeersveiligheid																											
Vooruitgang	%	8	7	4	8	5	5	9	7	8	8	7	2								*	*	*	*	*	*	
Achteruitgang	%	19	18	23	13	19	20	18	15	20	19	14	16								*		*	*	*	*	
Geen verandering	%	73	75	73	79	75	75	73	78	72	74	79	82								*		*	*	*	*	
Speelmogelijkheden																											
Vooruitgang	%	9	9	2	0	7	8	13	12	10	10	3	5								0		*	*	0	*	
Achteruitgang	%	11	9	0,0	2	8	7	13	10	11	9	13	10	↓							*	*	*	*	*	*	
Geen verandering	%	80	82	98	98	85	86	74	78	79	81	84	85								*		*	*	*	*	
Groen																											
Vooruitgang	%	10	9	2	4	6	7	10	7	10	9	9	6										*	*	*	*	
Achteruitgang	%	18	19	15	10	15	19	21	19	17	19	26	22														
Geen verandering	%	72	72	84	86	78	75	68	74	73	71	65	72								*		*	*	*	*	
G2 Verandering milieusituatie agv vliegverkeer in de afgelopen 2 jaren:																											
Veel vooruitgang			1	0		2			2		1		0	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0		
Enige vooruitgang			3	2		3			3		3		3	-	-	-	-	-	-	-							
Geen verandering			70	18		37			51		71		80	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*
Enige achteruitgang			18	25		28			25		18		15	-	-	-	-	-	-	-	0	*	*	*	*	*	*
Veel achteruitgang			8	56		30			19		6		3	-	-	-	-	-	-	0	*	*	*	*	0	*	*
G3 Verwachte vandering in de buurt in het komende jaar:																											
Onderhoud																											
Vooruitgang	%	17	16	14	6	13	9	18	16	17	17	17	8								*	*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	16	21	15	12	15	19	18	22	16	20	18	25								*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	67	64	71	82	72	72	64	62	67	63	65	66	↓							*	*	*	*	*	*	*
Veiligheid agv criminaliteit																											
Vooruitgang	%	12	13	0,0	7	7	10	14	15	13	13	6	5								0		*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	17	20	17	17	18	18	19	24	17	20	14	14	↑									*	*	*	*	*
Geen verandering	%	71	68	83	76	75	71	68	61	70	67	80	81	↓								*	*	*	*	*	*
Mensen in de buurt																											
Vooruitgang	%	6	7	2	6	3	5	8	9	6	8	4	5	↑									*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	8	10	3	4	6	5	8	8	9	11	4	6	↑									*	*	*	*	*
Geen verandering	%	86	83	95	90	91	90	84	83	85	82	92	89	↓								*	*	*	*	*	*
Milieusituatie agv wegverkeer																											
Vooruitgang	%	5	5	1	6	8	4	6	6	6	6	3	2								*	*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	15	16	59	28	24	26	17	20	15	16	9	12	↓							*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	80	79	40	65	68	69	77	74	80	79	88	86	↑							*	*	*	*	*	*	*
Milieusituatie agv vliegverkeer																											
Vooruitgang	%	4	5	3	5	7	5	7	7	4	5	2	2								*	*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	15	24	75	78	41	51	28	41	14	22	7	15	↑							*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	80	71	22	17	52	43	65	52	82	73	91	83	↓							*	*	*	*	*	*	*
Voorzieningen																											
Vooruitgang	%	14	12	5	5	10	8	15	11	15	13	13	5	↓							*	*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	7	10	3	6	12	13	8	12	7	10	6	10	↑							*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	79	77	92	89	78	80	77	77	78	76	81	85								*	*	*	*	*	*	*
Parkeergelegenheid																											
Vooruitgang	%	8	7	0,9	0	6	5	10	6	8	8	7	4								0		*	*	0	*	
Achteruitgang	%	16	16	2	0,8	10	9	12	12	17	17	12	11								*	*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	76	77	98	99	84	86	78	82	75	75	81	85								*	*	*	*	*	*	*
Verkeersveiligheid																											
Vooruitgang	%	10	10	1	5	9	7	13	11	10	10	9	4								*	*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	15	15	19	9	13	15	12	11	16	15	11	13										*	*	*	*	*
Geen verandering	%	75	76	80	86	78	79	75	78	74	75	80	84								*	*	*	*	*	*	*
Speelmogelijkheden																											

	eenheid	Totaal		Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Statistisch aantoonbare verschillen													
		2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2014 versus 2012					versus zone 5				tussen zones				
		n=9.531	n=8.232	n=106	n=105	n=1.833	n=1.540	n=1.676	n=1.732	n=5.419	n=4.402	n=497	n=453	totaal	1	2	3	4	5	1-5	2-5	3-5	4-5	1-2	2-3	3-4	
Vooruitgang	%	10	9	0,6	0,8	7	6	15	9	11	10	6	5				↓					*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	8	7	4	4	5	6	8	6	8	7	8	8									*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	82	84	95	96	88	89	77	84	82	83	86	86				↑					*	*	*	*	*	*
Groen																											
Vooruitgang	%	14	11	9	2	9	9	16	9	14	12	13	6	↓			↓		↓			*	*	*	*	*	*
Achteruitgang	%	13	15	8	6	11	13	14	16	13	15	17	18	↑				↑				*	*	*	*	*	*
Geen verandering	%	73	73	83	92	80	78	70	75	74	73	69	76				↑					*	*	*	*	*	*
G4 Verwachte verandering milieusituatie agv vliegverkeer in de komende 2 jaren:																											
Veel vooruitgang			2		0,6		3		3		2		0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	0	*	*	*	*	0
Enige vooruitgang			6		1		6		9		7		4	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*
Geen verandering			57		11		27		37		58		73	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*
Enige achteruitgang			25		23		31		30		25		20	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*
Veel achteruitgang			10		64		33		22		9		3	-	-	-	-	-	-	-	-	0	*	*	*	*	0
Vliegveld Eindhoven																											
H1 Houding t.o.v. vliegveld Eindhoven																											
Zeer positief	%	33	34	9	3	17	19	25	23	34	35	40	40									*	*	*	*	*	*
Tamelijk positief	%	28	29	6	8	23	25	28	32	28	29	26	30									*	*	*	*	*	*
Neutraal	%	33	31	24	40	38	35	36	34	33	31	30	28			↑						*	*	*	*	*	*
Tamelijk negatief	%	5	5	29	29	15	14	7	9	4	4	3	2									*	*	*	*	*	*
Zeer negatief	%	2	1	32	20	7	8	4	3	2	0,9	0,4	0,8	↓				↓				0	*	*	*	*	0
H2 Bezorgd over gezondheidsklachten door:																											
Luchtverontreiniging/geur door vliegtuigen																											
Niet bezorgd/n.v.t.	%	71	69	15	10	43	45	54	52	72	70	85	81									*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	%	16	18	13	17	22	19	22	21	16	18	10	14	↑								0	*	*	*	*	0
Erg bezorgd	%	13	13	72	73	35	37	24	26	12	12	5	5									0	*	*	*	*	0
Geluid van vliegtuigen																											
Niet bezorgd/n.v.t.	%	66	64	14	6	36	37	48	45	67	65	82	76	↓				↓	↓			*	*	*	*	*	*
Matig bezorgd	%	17	17	12	11	20	16	21	18	17	18	10	14			↓						*	*	*	*	*	*
Erg bezorgd	%	17	19	74	83	44	48	31	37	16	17	8	9	↑			↑					*	*	*	*	*	*
H3 Gezondheidsklachten in het afgelopen jaar door:																											
Luchtverontreiniging/geur door vliegtuigen																											
Dagelijks	%	1	2	15	15	3	4	2	3	1	1	0,4	1									*	*	*	*	*	*
Wekelijks	%	0,6	0,7	9	11	2	3	0,5	1	0,5	0,7	0,2	0									0	0	0	0	0	*
Maandelijks	%	1,0	1,3	8	6	2	2	2	3	0,9	1	0,3	0									0	0	0	0	0	*
Jaarlijks	%	1,0	1,5	0,9	0,8	3	4	1	3	0,9	1	0,6	0,2	↑			↑	↑				*	*	*	*	*	*
niet in afgelopen jaar	%	66	65	24	12	54	51	59	55	67	65	72	74									*	*	*	*	*	*
weet ik niet	%	30	30	43	55	36	36	35	35	30	30	26	24									*	*	*	*	*	*
Geluid van vliegtuigen																											
Dagelijks	%	2	3	23	18	6	9	3	5	2	2	0,4	2									*	*	*	*	*	*
Wekelijks	%	2	2	15	11	5	5	3	4	2	2	0,6	1									*	*	*	*	*	*
Maandelijks	%	3	3	7	7	4	4	3	5	3	3	3	2									*	*	*	*	*	*
Jaarlijks	%	2	3	2	1	3	4	4	3	2	3	1	2	↑								*	*	*	*	*	*
niet in afgelopen jaar	%	65	64	28	12	52	50	56	54	65	65	72	74									*	*	*	*	*	*
weet ik niet	%	26	25	26	51	30	29	31	30	26	25	23	20	↑		↓						*	*	*	*	*	*
H4 De regio kan trots zijn op het vliegveld in Eindhoven																											
mee eens (tamelijk-helemaal)	%	76	78	32	31	58	63	69	71	77	79	80	79	↑		↑						*	*	*	*	*	*
noch eens, noch oneens	%	17	17	29	40	25	22	22	20	17	16	16	15									*	*	*	*	*	*
oneens (tamelijk-helemaal)	%	6	5	39	29	16	14	9	9	6	5	4	6	↓				↓				*	*	*	*	*	*
Het vliegveld in Eindhoven zou verplaatst moeten worden naar een minder dichtbevolkt gebied																											
mee eens (tamelijk-helemaal)	%	21	20	65	61	39	38	31	30	20	19	19	20									*	*	*	*	*	*
noch eens, noch oneens	%	32	32	19	23	29	29	31	29	32	32	34	31									*	*	*	*	*	*
oneens (tamelijk-helemaal)	%	46	48	16	16	33	33	38	41	47	49	47	49									*	*	*	*	*	*

	Totaal		Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Statistisch aantoonbare verschillen													
	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2014 versus 2012					versus zone 5				tussen zones				
	eenheid	n=9.531	n=8.232	n=106	n=105	n=1.833	n=1.540	n=1.676	n=1.732	n=5.419	n=4.402	n=497	n=453	totaal	1	2	3	4	5	1-5	2-5	3-5	4-5	1-2	2-3	3-4
Het vliegveld in Eindhoven is van waarde voor deze regio																										
mee eens (tamelijk-helemaal) %	86	87	55	49	73	75	83	83	86	88	89	88	↑					↑		*	*	*	*	*	*	*
noch eens, noch oneens %	9	8	13	25	15	15	11	11	9	8	6	8						↓		*	*	*	*	*	*	*
oneens (tamelijk-helemaal) %	5	5	32	26	11	10	6	6	5	4	5	4								*	*	*	*	*	*	*
Er zijn betere alternatieven dan het gebruik van het huidige type vliegtuigen																										
mee eens (tamelijk-helemaal) %	20	21	57	59	33	33	26	25	20	20	19	19								*	*	*	*	*	*	*
noch eens, noch oneens %	60	59	37	35	52	52	57	58	60	59	64	61								*	*	*	*	*	*	*
oneens (tamelijk-helemaal) %	20	21	6	6	15	15	18	17	20	21	17	21								*	*	*	*	*	*	*
De negatieve gevolgen van het vliegveld in Eindhoven zijn niet eerlijk over de bevolking verdeeld																										
mee eens (tamelijk-helemaal) %	27	29	64	66	43	46	34	36	26	27	24	29								*	*	*	*	*	*	*
noch eens, noch oneens %	51	53	23	21	41	41	47	46	52	53	54	54								*	*	*	*	*	*	*
oneens (tamelijk-helemaal) %	22	19	12	13	16	13	20	19	23	19	22	17	↓		↓			↓		*	*	*	*	*	*	*
Ik ken de toekomstplannen van de vliegbasis Eindhoven																										
mee eens (tamelijk-helemaal) %	32	37	63	55	40	42	37	43	32	36	28	34	↑					↑	↑	*	*	*	*	*	*	*
noch eens, noch oneens %	29	26	10	12	28	24	26	24	29	27	32	26	↓					↓	↓	*	*	*	*	*	*	*
oneens (tamelijk-helemaal) %	38	37	27	33	32	34	36	33	39	37	40	41								*	*	*	*	*	*	*
Ik sta positief tegenover de verwachte groei van het vliegveld																										
mee eens (tamelijk-helemaal) %	48	48	17	5	29	31	41	38	49	49	51	48		↓						*	*	*	*	*	*	*
noch eens, noch oneens %	29	28	15	13	25	21	25	23	28	28	33	32			↓					*	*	*	*	*	*	*
oneens (tamelijk-helemaal) %	23	24	68	81	45	49	34	39	22	23	16	20		↑						*	*	*	*	*	*	*
H5 Vertrouwen in instanties:																										
gemeente																										
Enig tot veel vertrouwen	32	30	12	22	25	24	27	25	34	33	25	14	↓							*	*	*	*	*	*	*
Neutraal	43	42	18	24	36	33	42	42	43	43	53	40								*	*	*	*	*	*	*
Weinig tot geen vertrouwen %	25	28	70	54	40	43	31	33	24	24	23	47	↑		↓					*	*	*	*	*	*	*
provincie																										
Enig tot veel vertrouwen	28	26	3	13	17	18	22	18	29	27	29	25			↑					*	*	*	*	*	*	*
Neutraal	47	48	26	24	40	36	45	47	47	48	52	50								*	*	*	*	*	*	*
Weinig tot geen vertrouwen %	25	26	71	62	43	46	33	35	24	24	18	25								*	*	*	*	*	*	*
ministerie infrastructuur en milieu																										
Enig tot veel vertrouwen	22	23	6	2	13	15	17	14	23	24	24	28								*	*	*	*	*	*	*
Neutraal	49	46	18	25	41	36	45	46	49	47	54	45								*	*	*	*	*	*	*
Weinig tot geen vertrouwen %	29	30	76	74	46	50	38	40	28	29	22	27								*	*	*	*	*	*	*
ministerie defensie																										
Enig tot veel vertrouwen	19	22	0,9	2	12	14	15	14	20	23	18	22	↑							*	*	*	*	*	*	*
Neutraal	48	47	18	24	39	36	44	47	48	47	56	48								*	*	*	*	*	*	*
Weinig tot geen vertrouwen %	32	31	81	73	49	50	41	39	32	30	26	30								*	*	*	*	*	*	*
eindhoven airport (burger)																										
Enig tot veel vertrouwen	32	34	7	3	20	21	25	26	33	35	30	35	↑							*	*	*	*	*	*	*
Neutraal	46	43	19	19	38	38	44	41	46	44	54	45								*	*	*	*	*	*	*
Weinig tot geen vertrouwen %	22	23	74	78	42	41	31	33	21	21	16	21								*	*	*	*	*	*	*
vliegbasis eindhoven (militair)																										
Enig tot veel vertrouwen	22	26	4	5	13	16	17	20	23	27	21	25	↑							*	*	*	*	*	*	*
Neutraal	49	48	17	24	40	40	46	44	49	48	58	51								*	*	*	*	*	*	*
Weinig tot geen vertrouwen %	29	26	79	71	46	44	38	36	28	25	21	25	↓							*	*	*	*	*	*	*
RIVM																										
Enig tot veel vertrouwen	34	34	23	22	26	28	29	27	34	34	35	38								*	*	*	*	*	*	*
Neutraal	48	47	24	37	45	41	48	48	48	48	52	47			↑					*	*	*	*	*	*	*
Weinig tot geen vertrouwen %	18	19	53	41	29	31	24	25	18	18	14	15								*	*	*	*	*	*	*
GGD																										
Enig tot veel vertrouwen	44	42	37	41	38	39	38	37	45	43	43	45								*	*	*	*	*	*	*
Neutraal	47	47	30	40	46	41	49	48	46	47	49	46								*	*	*	*	*	*	*

	eenheid	Totaal		Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Statistisch aantoonbare verschillen													
		2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2014 versus 2012					versus zone 5				tussen zones				
		n=9.531	n=8.232	n=106	n=105	n=1.833	n=1.540	n=1.676	n=1.732	n=5.419	n=4.402	n=497	n=453	totaal	1	2	3	4	5	1-5	2-5	3-5	4-5	1-2	2-3	3-4	
Weinig tot geen vertrouwen	%	10	11	33	19	17	20	13	15	9	10	8	10								*	*	*			*	*
H6 Overlast vliegveld verminderen door:																											
Niets nodig	%	20	19	5	3	12	11	18	17	21	20	17	14								*	*	*	*	*	*	*
vliegveld sluiten	%	1	0,9	14	13	3	4	3	1	1	0,8	0,9	0,3	↓							*	*	*	*	*	*	*
minder vluchten	%	10	11	47	47	23	27	16	22	9	10	5	7								*	*	*	*	*	*	*
stillere motoren	%	50	50	61	60	61	61	55	56	48	48	55	54								*	*	*	*	*	*	*
andere tijden vliegen	%	5	8	8	17	8	12	6	11	5	7	7	7	↑		↑	↑	↑			*	*	*	*	*	*	*
isolatie huizen	%	29	28	19	22	27	24	25	26	28	28	35	34								*	*	*	*	*	*	*
overheid beloftes nakomen	%	27	26	28	39	25	26	22	25	27	25	29	28			↑					*	*	*	*	*	*	*
overheid moet bewoners serieus nemen	%	27	27	30	45	32	31	27	27	27	27	25	26								*	*	*	*	*	*	*
betere informatie over wanneer gevlogen	%	14	16	13	9	17	15	15	12	14	17	13	13	↑										*	*	*	*
overleg tussen vliegveld en bewoners	%	20	20	29	17	17	18	17	16	20	20	22	23												*	*	*
anders	%	10	10	26	15	15	15	13	12	10	9	11	10								*	*	*	*	*	*	*
H7 Werkzaamheden zelf/huisgenoten houden verband met vliegveld																											
ja	%	2	2	0,7	2	1	2	3	2	2	2	2	1														