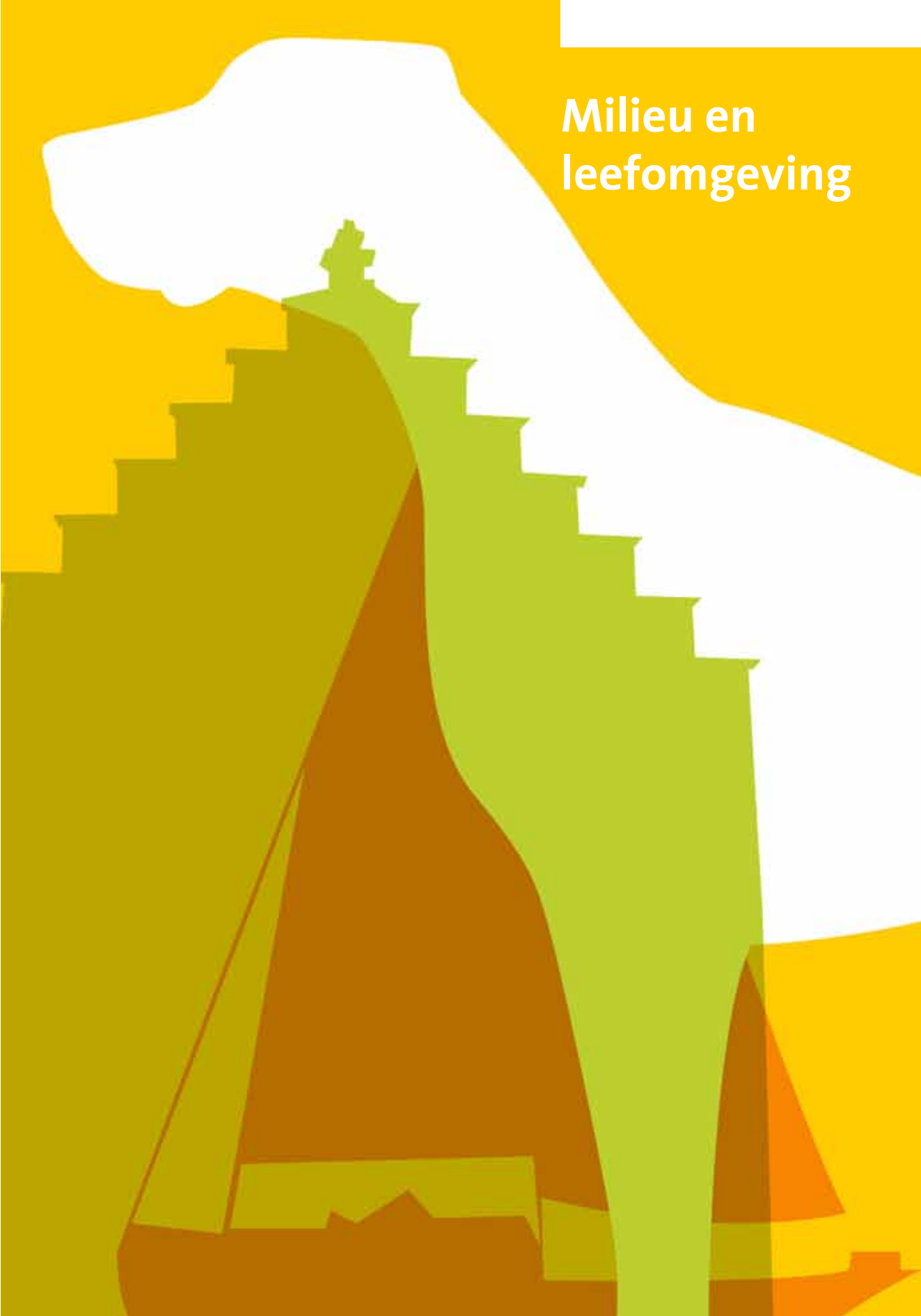


Milieu en leefomgeving



Nederlanders tevreden met woonomgeving

Grote tevredenheid met de woonomgeving

- Overgrote meerderheid is (zeer) tevreden met de woonomgeving
- Ouderen zijn meer tevreden dan jongeren

Overlast en verloedering voornamelijk in de grote steden

- Verloedering in de Randstad neemt wel wat af
- In landelijke regio's minder overlast

Last van geluid in de woonomgeving

- Vliegtuiglawaai neemt af
- Lawaai van burens blijft gelijk

Steeds minder last van stank

- Minder stank van verkeer, industrie en landbouw
- Meeste stankoverlast van de landbouw

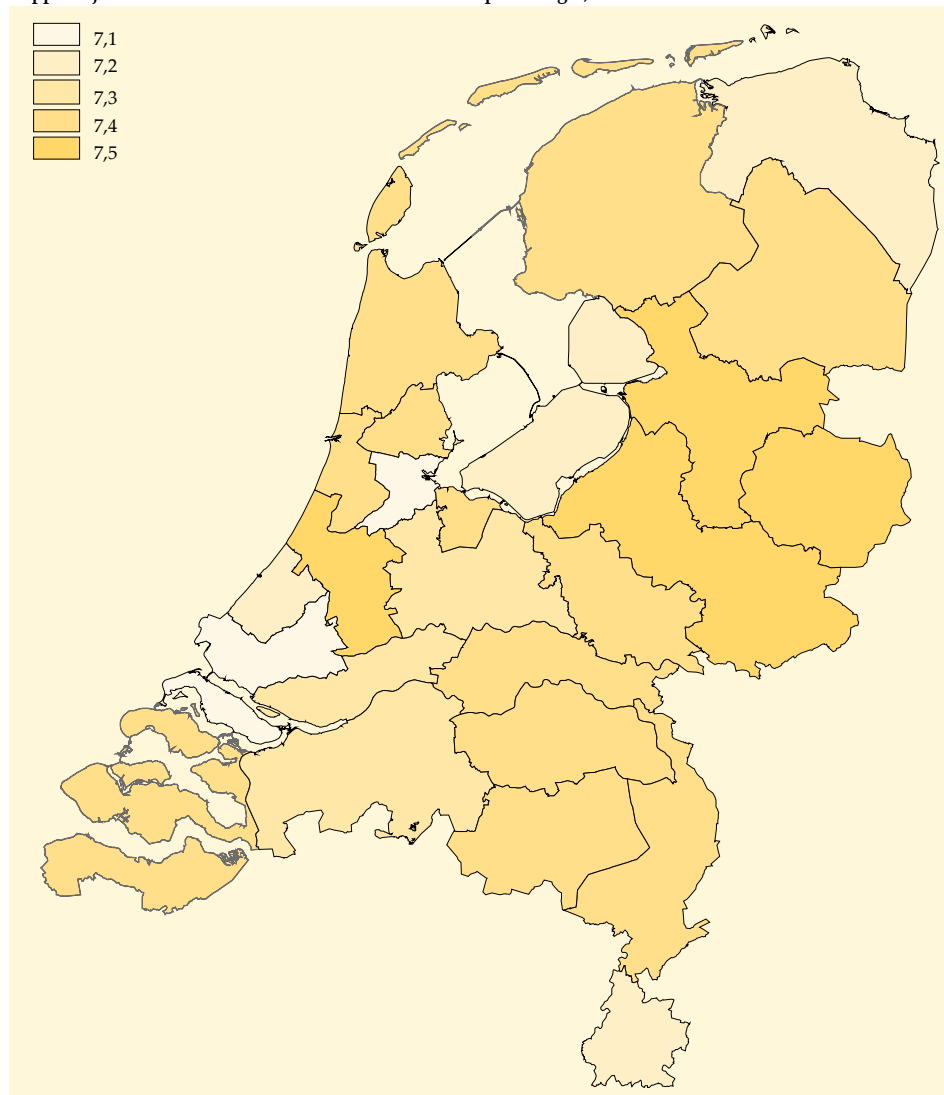
Een groot deel van het dagelijks leven van burgers speelt zich af in de directe woonomgeving. Vormen van verloedering en overlast die zij in hun omgeving ervaren, kunnen het welzijn verminderen. In Nederland zijn verreweg de meeste Nederlanders erg te spreken over hun woonomgeving, vooral buiten de Randstad. Ook de hinder van geluid en stank neemt de laatste jaren af.

1. Grote tevredenheid met de woonomgeving

- Overgrote meerderheid is (zeer) tevreden met de woonomgeving
- Ouderen zijn meer tevreden dan jongeren

Bijna alle Nederlanders zijn tevreden met hun woonomgeving. Dit geldt voor de leefbaarheid van de buurt in het algemeen, maar de meeste mensen zijn ook positief over zowel de fysieke omgeving in hun buurt als de sociale samenhang. Wel zijn er op sommige punten verschillen tussen de regio's.

Rapportcijfer voor leefbaarheid van de woonbuurt naar politieregio, 2009



In totaal is ruim 83 procent van de mensen (zeer) tevreden met de woonomgeving. De tevredenheid over de woonomgeving hangt echter af van de grootte van de gemeente waar men woont. In de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) is iets meer dan drie kwart van de mensen (zeer) tevreden, terwijl dit aandeel in de 27 middelgrote steden, maar vooral in de overige gemeenten wat hoger ligt. Naarmate mensen ouder worden, worden zij in het algemeen tevredener over hun woonomgeving. Van de jongeren (18 tot 25 jaar) is 71 procent (zeer) tevreden met de woonbuurt. Voor 75-plussers ligt dit aandeel op 91 procent.

Positief over woonbuurt

Veel Nederlanders beoordelen de leefbaarheid van de buurt waarin zij wonen positief. Regionale verschillen zijn hierbij klein. Het gemiddelde rapportcijfer dat mensen aan hun woonbuurt geven op het punt van leefbaarheid varieert van een 7,1 in de regio's Amsterdam-Amstelland en Rotterdam-Rijnmond tot een 7,5 in IJsselland, Twente, Noord- en Oost-Gelderland en Hollands Midden. Deze kleine verschillen tussen de regio's in waardering van de woonbuurt worden later in dit hoofdstuk enigszins verklaard door vergelijkbare regionale verschillen op specifieke aspecten van leefbaarheid en buurtproblemen. Ook daarbij scoren de Randstad en ook Zuid-Limburg wat slechter en de overige landelijke regio's wat beter.

Tweederde van de Nederlanders vindt dat hun woonbuurt in 2009 niet is veranderd ten opzichte van 2008. Van de mensen die er anders over denken zijn er iets meer die vinden dat hun buurt er slechter voor staat dan mensen die vinden dat het beter is geworden in de buurt. Met name inwoners van de regio's Limburg-Zuid, Haaglanden, Zaanstreek-Waterland en Rotterdam-Rijnmond vinden dat hun woonbuurt erop achteruit is gegaan. In Amsterdam-Amstelland en in de provincies Drenthe en Friesland vinden burgers in het algemeen dat hun buurt er beter voor staat dan in 2008.

Wel tevreden over onderhoud, maar minder over voorzieningen voor de jeugd

Het voorgaande had betrekking op het algemene oordeel van inwoners over hun woonbuurt. Nu wordt ingegaan op specifieke kenmerken van de buurten, te beginnen met de bebouwde omgeving. Nederlanders zijn in meerderheid tevreden over de fysieke staat van de buurt en over de groenvoorzieningen. Iets minder dan tweederde vindt bijvoorbeeld dat wegen, paden en pleintjes, maar ook groenvoorzieningen als perken, plantsoenen en parken goed zijn onderhouden.

Burgers zijn in het algemeen wat minder tevreden over voorzieningen voor de jeugd in de buurt. Iets meer dan de helft vindt dat er in de buurt goede speelplekken zijn voor kinderen en nog geen 20 procent is van mening dat er goede voorzieningen zijn voor jongeren. Vooral in de regio Limburg-Zuid zijn veel meer mensen ontevreden over speelplekken voor kinderen en voorzieningen voor jongeren. Ook in de regio Groningen zijn weinig mensen tevreden over de aanwezigheid van goede speelplekken voor kinderen. Mensen in de regio's Kennemerland en IJsselland zijn op dit punt meer tevreden.

Sociale samenhang in de buurt

Ook de houding van de bewoners zelf bepaalt mede de leefbaarheid in de buurt. Nederlanders vinden in meerderheid dat mensen in hun buurt op een prettige manier met elkaar omgaan en zij voelen zich in de meeste gevallen thuis bij de mensen die in hun buurt wonen. Anderzijds gaat het meer dan de helft van de Nederlanders te ver om te zeggen dat de buurt waarin zij wonen gezellig is en veel saamhorigheid kent. Daarnaast geeft nog geen 40 procent aan veel contact te hebben met buurtbewoners. Dit wijst erop dat veel Nederlanders zich op hun gemak voelen en prettig wonen in de buurt, maar dat er op buurtniveau van veel onderling contact minder sprake is en dat burgers in mindere mate echte saamhorigheid ervaren in de buurt. In het algemeen is de sociale samenhang op buurtniveau in de regio's in het oosten en noorden van Nederland, maar bijvoorbeeld ook in het noordelijk deel van Limburg en van Noord-Holland groter dan in de Randstad en Flevoland.

Sociale betrokkenheid kunnen mensen ook tonen door zich in te zetten voor de buurt. Ruim 17 procent van de Nederlanders geeft aan actief te zijn geweest om de buurt te verbeteren. Dat is iets meer dan een jaar eerder. Ook hierbij geldt dat het aandeel hoger is in de regio's buiten de Randstad en Flevoland.

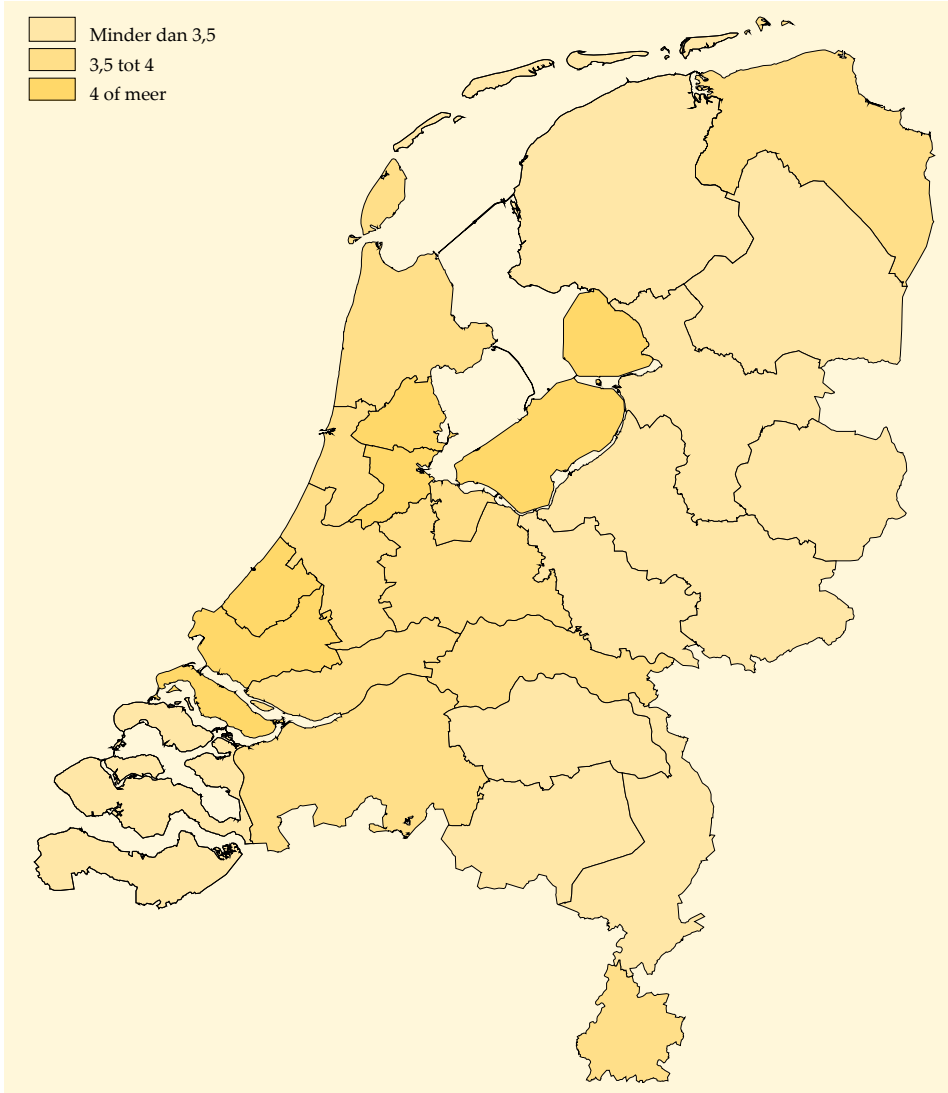
2. Overlast en verloedering voornamelijk in de grote steden

- Verloedering in de Randstad neemt wel wat af
- In landelijke regio's minder overlast

Ook verloedering en overlast spelen een belangrijke rol in de perceptie van burgers van hun woonomgeving. Verloedering heeft betrekking op de bebouwde omgeving, terwijl overlast het gevolg is van mensen. Vergeleken met een jaar eerder ervaren burgers de verloedering van hun woonbuurt in 2009 ongeveer gelijk aan die van een jaar eerder. Van de verschillende vormen van verloedering komt hondenpoep volgens de meeste Nederlanders het vaakst voor. Bijna een derde geeft aan dat er vaak hondenpoep op straat ligt. Van rommel op straat heeft meer dan een vijfde van de Nederlanders last. Slechts 8 procent geeft aan dat bekladding van muren of gebouwen vaak voorkomt. Vernieling van telefooncellen en bus- of trambokjes komt volgens bijna 12 procent van de Nederlanders vaak voor, maar dit aandeel is sinds een jaar eerder wel met ruim 2 procent afgenomen.

De meeste fysieke verloedering wordt ervaren in de Randstad en in Flevoland en Zuid-Limburg. In de landelijke gebieden van Nederland ervaren mensen minder verloedering. Anderzijds is het wel zo dat mensen in de regio's Amsterdam-Amstelland, Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden verbetering zien. Vergeleken met 2008 ervaren zij minder verloedering.

Schaalscore fysieke verloedering, 2009



Meeste overlast van rondhangende jongeren

Overlast is een aspect dat de leefbaarheid van een woonbuurt negatief beïnvloedt. In 2009 ervaren Nederlanders gemiddeld ongeveer net zo veel overlast als in 2008. Verreweg de meeste overlast rapporteren mensen van minder ernstige vormen als rondhangende jongeren (12 procent), overlast van dronken mensen op straat (7 procent) en drugsoverlast (5 procent). Minder mensen geven aan dat ernstiger vormen van overlast zoals bedreiging, geweldsdelicten en straatroof vaak voorkomen. Wel geeft bijna 5 procent van de Nederlanders aan dat jeugdcriminaliteit in de buurt vaak voorkomt. Burgers in de Rand-

stad en Zuid-Limburg ervaren deze overlast sterker dan mensen die in de landelijke regio's wonen. De eersten meldden dus niet alleen meer verloedering, maar ook meer overlast en minder sociale samenhang. Oorzaak hiervoor kan zijn dat gebieden in het westen van Nederland stedelijker zijn waardoor mensen dichter op elkaar leven. Veel gemeenten in Zuid-Limburg zijn krimp gemeenten.

Overlast en verloedering verschillen niet alleen van regio tot regio, maar ook tussen stedelijke en landelijke gemeenten. In de vier grote steden ervaren mensen aanzienlijk meer overlast en verloedering dan in landelijke gemeenten. De 27 middelgrote steden nemen wat dit betreft een middenpositie in.

3. Lawaai komt vooral van verkeer en van burens

- Vliegtuiglawaai neemt af
- Lawaai van burens blijft gelijk

De belangrijkste bronnen van lawaai die mensen in het dagelijks leven ondervinden, zijn die van de verschillende soorten verkeer, burens en in mindere mate industrie en bedrijven. De geluidsoverlast door burens blijft door de jaren heen constant. De mate van lawaai van verkeer en van industrie en bedrijven verandert door de tijd wat meer, omdat deze vormen van lawaai enigszins door regelgeving kunnen worden beïnvloed.

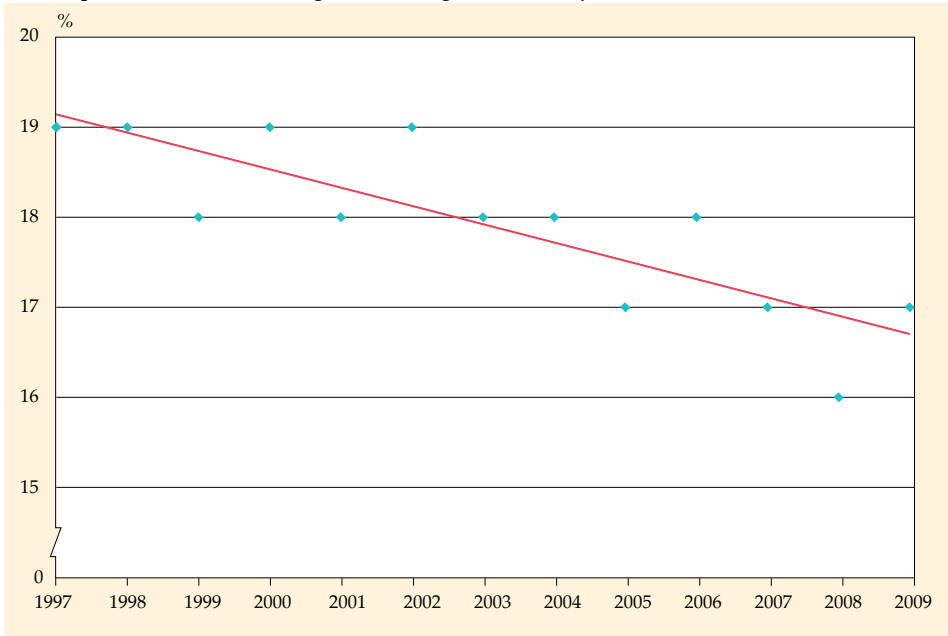
Lawaai van vliegtuigen neemt af

Overlast van vliegverkeer komt overwegend voor in de gebieden rondom vliegvelden en op de aan- en uitvliegroutes van vliegtuigen. Maar ook op andere plaatsen kunnen mensen hinder van vliegverkeer ondervinden. Hoewel het aantal nachtvluchten beperkt is, hebben bewoners ook 's nachts last van vliegtuiglawaai. Deze hinder kan van invloed zijn op de slaap en de gezondheid. Ook is uit onderzoek gebleken dat vliegtuiglawaai van invloed is op leerprestaties. Zo is bijvoorbeeld aangetoond dat blootstelling aan geluid van vliegverkeer een negatieve invloed heeft op de leerprestaties van kinderen.

In 1997 zei 19 procent van de volwassen bevolking last te hebben van het geluid van vliegtuigen. Sinds die tijd is dit percentage met gemiddeld 0,3 procentpunt per jaar gedaald naar een niveau van iets minder dan 17 procent in 2009. Het lijkt er dus op dat beleidsmaatregelen om de geluidsbelasting door het vliegverkeer te beperken, zoals het stimuleren van stillere vliegtuigen, het verbod voor bepaalde lawaaiige vliegtuigen om tussen 23.00 uur en 06.00 uur te vliegen en het aanpassen van vliegroutes en -procedures, enig effect sorteren.

Geluidsoverlast van treinen en trams is niet continu. Daarom wordt geluid van dergelijk railverkeer in het algemeen als minder hinderlijk ervaren. Treinen en trams zijn dan ook geen ernstige bron van geluidshinder. Ongeveer 6 procent van de volwassenen zegt in de woonomgeving last of soms last te hebben van geluiden van railverkeer. Tussen 1997 en

Aandeel personen dat last heeft van geluid van vliegverkeer, trendlijn



2009 is het percentage personen dat last heeft van geluiden van treinen en trams licht gestegen met gemiddeld 0,1 procent per jaar.

Lawaai van wegverkeer neemt toe

Tussen 1997 en 2009 is het percentage mensen dat (soms) last ondervindt van geluid van wegverkeer toegenomen van bijna 27 procent naar 31 procent. Deze toename heeft voornamelijk tussen 1997 en 2003 plaatsgevonden. Na 2003 blijft het aandeel vrijwel constant. Volgens een onderzoek van het RIVM krijgen jaarlijks ongeveer 80 mensen in Nederland een acuut hartinfarct als gevolg van langdurige blootstelling aan het geluid van wegverkeer. Bij dit onderzoek was de veronderstelling dat een blootstelling aan geluid van meer dan 60 decibel gedurende de dag en avond het risico op een acuut hartinfarct verhoogt. Volgens dit onderzoek bedraagt het aantal mensen dat hinder heeft van verkeerslawaai naar schatting 640 duizend. Het aantal mensen dat niet goed kan slapen vanwege het autolawaai bedraagt volgens de resultaten van dit onderzoek naar schatting 290 duizend.

Een veel kleiner deel van de Nederlanders ondervindt in de woonomgeving last van geluiden van industrie of bedrijven. Dit aandeel is tussen 1997 en 2009 vrijwel constant gebleven en ligt rond de 3 à 4 procent van de burgers.

Voorkómen van burenlawaai in de praktijk niet goed mogelijk

Na het wegverkeer vormen de burens de belangrijkste bron voor geluidsoverlast. Hoewel elke gemeente in een Algemene Plaatselijke Verordening of een aparte gemeentelijke

Geluidshinderverordening regels heeft opgesteld ten aanzien van het beperken en voorkomen van geluidshinder en burengerucht, heeft één op de vijf volwassenen in Nederland (wel eens) last van burenlawaai. Dit aandeel is in de laatste tien jaar nauwelijks gewijzigd. In tegenstelling tot enkele andere vormen van geluidsoverlast zijn er ten aanzien van burenlawaai echter geen wettelijke normen vastgelegd. Wel wordt bij de vaststelling van een aantal normen, zoals die in het Bouwbesluit, rekening gehouden met het voorkomen van burenlawaai. Mede vanwege het subjectieve karakter van overlast blijkt het voorkomen van burenlawaai echter niet goed mogelijk.

4. *Steeds minder last van stank*

- Minder stank van verkeer, industrie en landbouw
- Meeste stankoverlast van de landbouw

Naast lawaai kunnen mensen in hun leefomgeving last hebben van geuren. Stank kan onder meer komen van het verkeer, van industrie en van landbouw. Nederlanders hebben in hun leefomgeving met de jaren steeds minder last van deze drie vormen van stank.

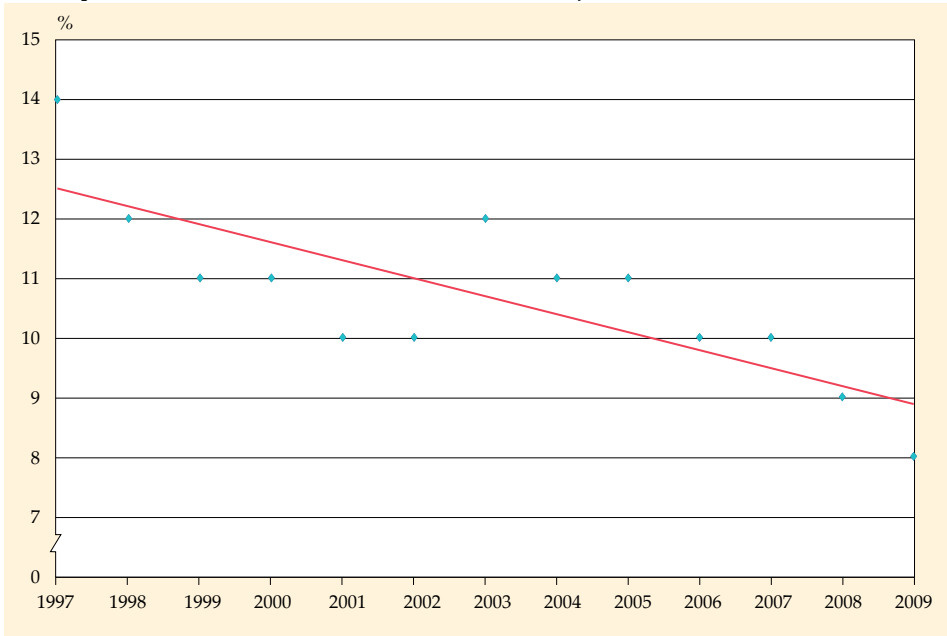
Het aandeel volwassenen dat last heeft van geuren uit de landbouw is met bijna 9 procent iets hoger dan het aandeel volwassenen dat stank als gevolg van het verkeer of de industrie ervaart. In 1997 zei nog bijna 13 procent in de woonomgeving last te hebben van geuren van de landbouw. Deze overlast wordt voor een groot deel veroorzaakt door de mestproductie in de intensieve veeteelt, die zorgt voor de uitstoot van grote hoeveelheden stinkende ammoniak. Stallen veroorzaken een grote stankcirkel rondom boerenbedrijven. Wat de landbouw betreft zorgt het uitrijden van mest op akkers voor stank. In het bijzonder de verplichting om mest te injecteren in plaats van het bovengronds uitrijden heeft er toe geleid dat stankoverlast van de landbouw is verminderd.

De grootste probleemgebieden zijn Oost-Brabant, Noord-Limburg en de westrand van de Veluwe. Door allerlei maatregelen, zoals het verplaatsen van mestproducerende (en stank veroorzakende) bedrijven wordt getracht om de stank in deze gebieden te beperken. In dit kader valt ook te denken aan het uitkopen van veehoudende boerenbedrijven (mede ter bestrijding van overbemesting).

Nederlanders ondervinden ook steeds minder last van geuren uit de industrie. In 1997 gold dit nog voor bijna 11 procent van de mensen. In 2009 is dit aandeel gedaald tot minder dan 7 procent.

Ten slotte is ook de stank door verkeer afgenomen. In 1997 had nog 8 procent van de volwassenen last van stank van verkeer, terwijl dit aandeel in 2009 is gezakt naar minder dan 6 procent.

Aandeel personen dat last heeft van stank van de landbouw, trendlijn



Toelichting

De cijfers voor de paragrafen 1 en 2 zijn gebaseerd op de uitkomsten van de Integrale Veiligheidsmonitor (IVM) 2009 en het WoonOnderzoek Nederland 2009 (WoON 2009), dat het CBS onder ruim 78 duizend personen van 18 jaar en ouder uitvoerde in opdracht van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De gebruikte schaalscores zijn gebaseerd op indicatoren van het Grotestedenbeleid III en Veiligheid begint bij Voorkomen.

De cijfers voor de paragrafen 3 en 4 zijn afkomstig van het onderzoek Maatschappelijke Participatie & Milieu, waarbij de doelgroep de Nederlandse bevolking van 15 jaar of ouder is, exclusief de institutionele bevolking. De vragen over geur- en geluidshinder worden alleen aan personen van 18 jaar of ouder voorgelegd.

Tot 2005 werden vraaggesprekken voor dit onderzoek mondeling verspreid over het jaar en face-to-face afgenomen. Vanaf 2005 worden de vraaggesprekken telefonisch afgenomen in de maanden september, oktober en november. De resultaten vanaf 2005 zijn gecorrigeerd voor de effecten van deze gewijzigde onderzoeksmethode. De responsgroep bedraagt elk jaar ca. 5 duizend personen.

Hinder van omgevingslawaai is in het onderzoek geïndiceerd met vragen over het ervaren van lawaai van vliegtuigen, railverkeer, wegverkeer en industrie. Geurhinder in de woon-

omgeving is geïndiceerd aan de hand van vragen over last van stank van verkeer, industrie, landbouw en open haarden en/of allesbranders. Respondenten konden op deze vragen antwoorden met 'ja', 'soms' of 'nee'. In deze bijdrage zijn personen die 'ja' of 'soms' antwoordden, aangemerkt als personen die overlast ervaren.

Referenties

Kempen, E.E.M.M., van, en D.J.M. Houthuijs, 2008, Omvang van de effecten op gezondheid en welbevinden in de Nederlandse bevolking door geluid van weg- en railverkeer. RIVM rapport 630180001.

Meulenbroek, M.A.G. van, 2003, Onderzoek naar samenhang tussen geurblootstelling geurhinder en gezondheid. Universiteit Maastricht, Maastricht.

Veurman, J., I Wilmink, R. Gense en H. Baarbé, 2002, Files zorgen vooral lokaal voor milieueffecten. In: Verkeerskunde 2002 nr. 2, p. 32–38.