

BASIS VOOR BELEID



Stadgers over verkeerslawaaï

2011





Stadgers over verkeerslawaaï

2011

Mayan van Teerns

m.m.v. Marcel Daalman

Onderzoek en Statistiek Groningen
januari 2012

Onderzoek en Statistiek Groningen heeft als kernactiviteiten instrumentontwikkeling voor en uitvoering van beleidsgericht onderzoek, het toegankelijk maken van grote hoeveelheden data uit verschillende bronnen, gegevensanalyse, projectevaluatie en dienstverlening bij overheidsmarketing.

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1 Onderzoeksvraag	5
1.2 Opzet van het onderzoek	6
1.3 Leeswijzer	7
2. Kenmerken van het wegverkeerslawaaï	9
2.1 Verkeerslawaaï: wat en hoe	9
2.2 Verkeerslawaaï: wanneer en waar	12
2.3 Samenhang	16
3. Beleving van verkeerslawaaï	19
3.1 Effecten van geluidhinder door wegverkeer	19
3.2 Persoonsafhankelijkheid, betrokkenen, compensatie en stilte	21
4. Samenvatting en conclusies	25

Stadjers over verkeerslawai 2011



1. Inleiding

In het najaar van 2011 hebben 3.188 inwoners van de gemeente Groningen via internet of telefoon vragen beantwoord over geluidhinder door wegverkeer. De gemeente wil weten welk geluid van wegverkeer de meeste hinder veroorzaakt, om vervolgens te kijken of er iets aan te doen is.

De gemeente is vanwege Europese regelgeving verplicht te rapporteren over geluidsbelasting door omgevingslawaai. Het gaat hierbij om wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai. Op grond van de Europese regelgeving stelt de gemeente voor deze drie geluidsbronnen geluidsbelastingskaarten op met feitelijke geluidsniveaus in decibellen.

De gemeente wil echter ook graag weten hoe stadgers de geluidsbelasting ervaren. De hinderbeleving kan namelijk sterk verschillen. De één kan veel hinder ondervinden van een geluidsbron, terwijl de ander deze niet eens hoort.

In de gemeentelijke Enquête leefbaarheid en veiligheid 2010 is hierover een oriënterende vraag gesteld. Hieruit bleek dat geluidhinder door industrie nauwelijks voorkomt in Groningen en dat maar weinig stadgers last hebben van spoorweglawaai¹. Omdat veel meer stadgers hinder ondervinden van wegverkeerslawaai, heeft de gemeente hiernaar een vervolgonderzoek laten uitvoeren. De resultaten hiervan beschrijven we in deze rapportage.

1.1 Onderzoeksvraag

De centrale onderzoeksvraag is:

Welke aspecten/vormen/bronnen van wegverkeerslawaai veroorzaken de meeste hinder in de beleving van de inwoners van de gemeente Groningen?

De volgende aspecten zijn daarbij van belang:

- *waar in en om de woning ondervindt men hinder*
- *omvang van de hinder*
- *specificaties van geluid en bron*
- *persoonsafhankelijkheid*
- *effecten van lawaai*
- *belang en beschikbaarheid van stilte*

¹ Zie de rapportage 'Oriëntatie geluidsoverlast; beleving door bewoners 2010' op www.os-groningen.nl, onder Publicaties.

1.2 Opzet van het onderzoek

Om de beleving van de stadgers te weten te komen hadden we hun inbreng nodig. Bovendien zijn 'harde' cijfers gewenst: welke geluiden van wegverkeer veroorzaken de meeste hinder.

We hebben daarom gekozen voor een combinatie van een groepsinterview en een enquête. Deze onderzoeksvorm is ontwikkeld voor kwaliteitsonderzoek in de gezondheidszorg en wordt het Quote-instrumentarium genoemd. In een dergelijke opzet wordt begonnen met groepsinterviews met ervaringsdeskundigen: de patiënten, de burgers of, bij dit onderzoek, de inwoners die last hebben van verkeerslawaaï. De uitkomsten van de groepsinterviews vormden de input voor een schriftelijke enquête.

Groepsinterview

Door te beginnen met een groepsinterview onder burgers die geluidhinder ondervinden van wegverkeer, komt al in de enquête het perspectief van deze burger centraal te staan. Zo kunnen we vragen, stellingen en antwoordmogelijkheden optimaal afstemmen op de beleving van de burger, zowel qua inhoud als qua taalgebruik. Daardoor sluit de vragenlijst beter aan bij de belevingswereld van de respondent, hetgeen de respons ten goede komt. Bovendien hebben we bij de analyse van de enquêtegegevens beter zicht op verbanden en achtergronden van de cijfers.

De dertien deelnemers aan het groepsinterview hebben we gevonden onder personen die in de Enquête leefbaarheid en veiligheid 2010 aangaven geluidhinder van wegverkeer te ondervinden én mee te willen werken aan vervolgonderzoek over geluidhinder.

Enquête

Op basis van de uitkomsten van het interview hebben we de enquête samengesteld. Die is voorgelegd aan drie groepen inwoners van de gemeente Groningen:

- In de eerste plaats aan alle 1.000 personen die in de Enquête leefbaarheid en veiligheid 2010 aangaven geluidhinder te ondervinden én mee te willen werken aan vervolgonderzoek over geluidhinder. Zij hebben een e-mail gekregen of zijn gebeld, afhankelijk van de contactgegevens die ze hadden gegeven. Bijna 550 van hen hebben de vragen beantwoord, van wie ongeveer 150 per telefoon.
- In de tweede plaats hebben we het Stadspanel benaderd. Dit zijn ongeveer 7.700 inwoners van de gemeente Groningen die O&S Groningen toestemming hebben gegeven hen te benaderen voor deelname aan internetenquêtes. Van hen hebben bijna 2.500 de vragen over verkeerslawaaï beantwoord.
- Ten derde zijn alle stadgers in de media opgeroepen om de enquête op internet in te vullen. Deze oproep is gedaan in het goed gelezen huis-aan-huisblad De Groninger Gezinsbode, in de rubriek Stadsberichten (van de gemeente). Verder is opgeroepen tot deelname op de websites van de verschillende wijken en van de



gemeente Groningen en in de tekstberichten op OogTV, het lokale tv-station. Deze oproepen hebben ongeveer 170 respondenten opgeleverd.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage heeft twee onderdelen. In Hoofdstuk 2 belichten we allerlei aspecten van het verkeerslawaaï waar de inwoners van de gemeente Groningen last van hebben. Hier gaat het om de omschrijving van het geluid en de hinder.

In hoofdstuk 3 staat de beleving van die hinder centraal. Het gaat dan om effecten op degenen die er last van hebben en hun dagelijkse leven, over persoonsafhankelijkheid van het ondervinden van hinder, over andere betrokkenen, over compenserende waarden van woningen en over stilte.

Stadjers over verkeerslawaaï 2011

2. Kenmerken van het wegverkeerslawaai

Dit hoofdstuk behandelt in de eerste paragraaf wat het geluid precies is en hoe het wordt veroorzaakt. Paragraaf 2.2 belicht waar en wanneer men er last van heeft. In paragraaf 2.3 bekijken we de samenhang tussen deze kenmerken.

Frequentie van hinder van verkeerslawaai

Alvorens naar de kenmerken van lawaai van wegverkeer te vragen hebben we de respondenten gevraagd hoe vaak ze hier hinder van ondervinden.

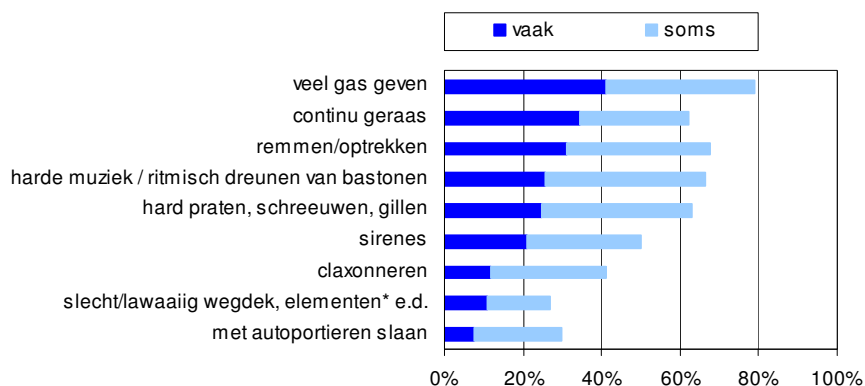
In het vervolg van de rapportage staan de antwoorden centraal van de 1.880 respondenten die soms, regelmatig, vaak of (bijna) altijd last hebben van verkeerslawaai.

2.1 Verkeerslawaai: wat en hoe

Gas geven is het meest ervaren hinderlijke verkeersgeluid

Gevraagd naar de vormen van geluid die hinder veroorzaken, ontstaat het volgende beeld:

Figuur 2.1 Welke geluiden van wegverkeer geven overlast?



* zoals b.v. putdeksels en bruggen

We zien in het verkeerslawaai vooral het gedrag van weggebruikers terug. Slecht en/of lawaaiig wegdek en wegelementen als putdeksels en bruggen staan bijna onderaan de lijst. Dit wordt door 11 procent van de hinderondervinders aangegeven.

‘Veel gas geven’ staat bovenaan; 41 procent van de lasthebbers ondervindt dit vaak. Continu geraas bekleedt met 35 procent de tweede plaats, gevolgd door remmen en optrekken met 31 procent. Ongeveer 25 procent wordt vaak gestoord door harde muziek of dreunen van bastonen vanuit voertuigen. Ook 25 procent ondervindt vaak overlast

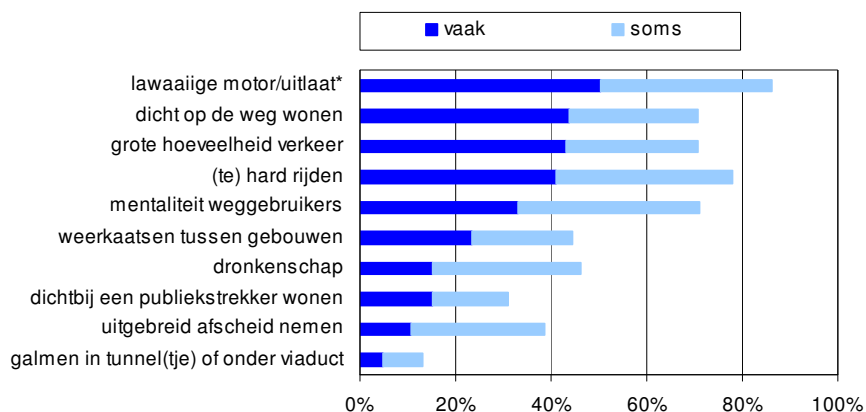
door verkeersdeelnemers die hard praten, schreeuwen en/of gillen onderweg.

Zonder de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt, blijft dit beeld vrijwel identiek, maar met hogere percentages. De percentages zijn telkens in verhouding hoger, de hoogste met 10 procentpunt.

Luidruchtige voertuigen en hard rijden vaak oorzaak lawaaï

Figuur 2.2 geeft weer welke oorzaken de stadgers aanwijzen voor het lawaaï van wegverkeer waarvan zij last hebben.

Figuur 2.2 Oorzaken verkeerslawaaï



* op brommers, scooters en motoren

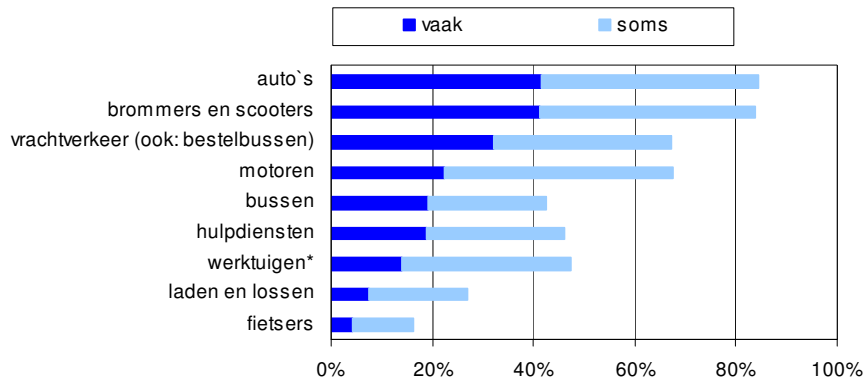
Van de lasthebbers wijst 50 procent lawaaïige motoren en/of uitlaten op brommers, scooters en motoren aan. (Te) hard rijden is volgens 41 procent van de lasthebbers een oorzaak van het verkeerslawaaï. Ook dicht op de weg wonen en de grote hoeveelheid verkeer zijn bij veel stadgers oorzaken van het last ondervinden van verkeerslawaaï; telkens ruim 40 procent.

Als we de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt erbuiten laten, blijft dit beeld grotendeels hetzelfde, met hogere percentages.

In de top 3 komt een grote hoeveelheid verkeer bovenaan te staan en lawaaïige motor/uitlaat op brommers, scooters en motoren op de derde plaats. Dicht op de weg wonen blijft de tweede plaats bekleden. De top 3 scoort telkens ongeveer 60 procent.

Vooral auto's, brommers en scooters maken lawaai
 Eerst bekijken we welk verkeer de geluidsoverlast veroorzaakt.

Figuur 2.3 Welk verkeer zorgt voor geluidsoverlast



* zoals b.v. bouwverkeer, tractoren, straatveegwagens

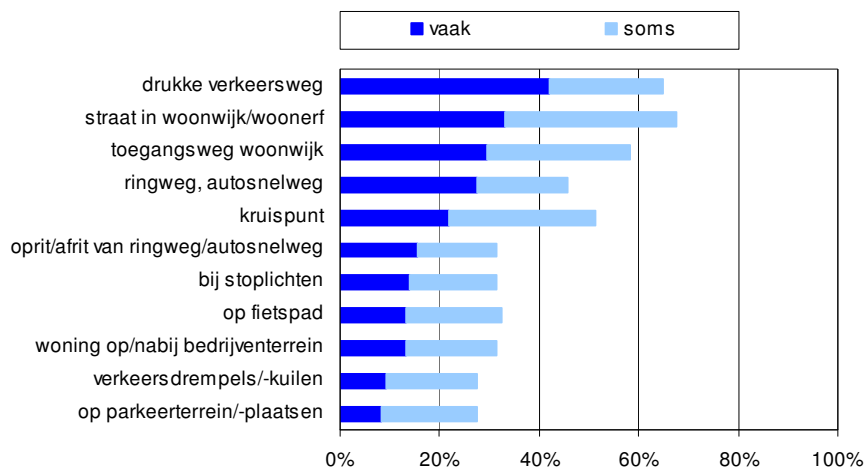
Vooral auto's, brommers en scooters veroorzaken vaak overlast, namelijk bij iets meer dan 40 procent van de stadgers die last hebben van verkeerslawaai. Bij 32 procent is vrachtverkeer vaak de oorzaak. Fietsers en laden en lossen veroorzaken bij weinig mensen vaak overlast, 4 en 7 procent.

Zonder de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt, blijft de volgorde hetzelfde, met flink hogere percentages in de bovenste regionen.

Vooral lawaai van drukke verkeerswegen en straten in woonwijken

De verkeerssituaties waarin geluidhinder ontstaat voor de inwoners van de gemeente zijn vermeld in figuur 2.4.

Figuur 2.4 Welke verkeerssituatie veroorzaakt geluidsoverlast?



De verkeerssituaties waar het verkeerslawaai vaak vandaan komt, zijn bij 42 procent drukke verkeerswegen. Opmerkelijk is dat 33 procent aangeeft dat dit komt van een straat in een woonwijk of woonerf. Bijna 30 procent ondervindt vaak geluidhinder afkomstig van toegangswegen van woonwijken en de ringweg/autosnelwegen.

De minst voorkomende situaties waarin geluidsoverlast ontstaat, zijn parkeerterreinen/parkeerplaatsen en verkeersdrempels of juist kuilen om de snelheid van weggebruikers te verlagen. Toch ondervindt bijna 10 procent van de overlasthebbers door dergelijke situaties geluidhinder.

Als we alleen kijken naar de groep die regelmatig of vaker geluidhinder van wegverkeer ondervindt, zien we vrijwel dezelfde volgorde, met vooral in de bovenste categorieën flink hogere percentages.

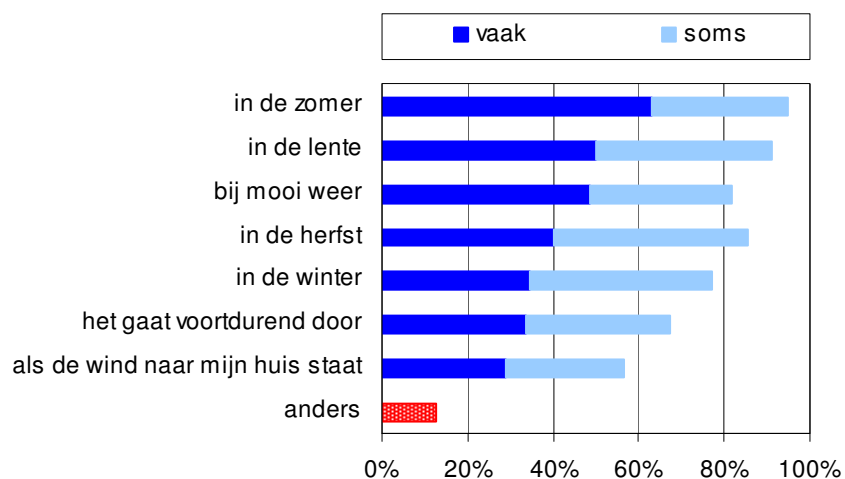
2.2 Verkeerslawaai: wanneer en waar

In deze paragraaf laten we zien op welke momenten en waar de inwoners van Groningen last ondervinden van geluid van wegverkeer.

Verkeerslawaai vooral in zomer hinderlijk

Figuur 2.5 geeft weer in welke omstandigheden stadjes vooral geluidhinder door wegverkeer ondervinden.

Figuur 2.5 Omstandigheden waarin vooral last van verkeerslawaai bestaat



De zomer is bij uitstek een periode waarin verkeer geluidhinder veroorzaakt. Bijna twee derde, 63 procent, van de inwoners met geluidsoverlast van wegverkeer geeft dit aan. De lente en mooi weer zijn situaties die 50 procent van de lasthebbers aanwijzen als situaties waarin ze vooral hinder van het geluid van wegverkeer hebben. Tussen de 30 en 40 procent noemt herfst, winter en windrichting. En 34 procent van de respondenten geeft aan dat het lawaai eigenlijk voortdurend doorgaat. De antwoorden overlappen elkaar in belangrijke mate.

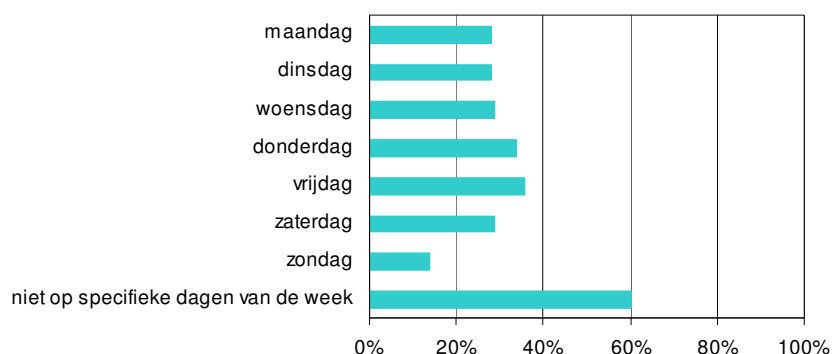
Als we de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt buiten beschouwing laten, blijft de volgorde identiek. De percentages zijn dan tussen de 10 en de 20 procentpunt hoger.

Precies 200 respondenten hebben gebruikgemaakt van de gelegenheid andere situaties aan te geven waarin ze geluidhinder ondervinden van wegverkeer, 13 procent. De spits en uitgaansavonden worden door hen het meest genoemd.

Vooral verkeerslawaaï overdag op door-de-weekse dagen

De figuren 2.6 en 2.7 laten zien op welke dagen van de week en op welke dagdelen de inwoners van Groningen last hebben van verkeerslawaaï.

Figuur 2.6 Dagen waarop vooral last van verkeerslawaaï bestaat



Maar liefst 60 procent van degenen die geluidhinder ondervinden door verkeerslawaaï, verbindt dat niet aan bepaalde dagen van de week. Dit kan betekenen dat het af en toe gebeurt en niet op vaste dagen of juist dat het heel vaak gebeurt. Nadere analyse wijst uit dat 25 procent van hen (bijna) altijd of vaak verkeerslawaaï ondervindt.

Het gaat om alle gemotoriseerd verkeer dat langs raast, remt en optrekt, veel gas geeft, hard rijdt, met lawaaiige motoren en/of uitlaten, bij drukke wegen. De lasthebbers wonen vaak dicht op de weg en ervaren dag en nacht, het hele jaar door verkeerslawaaï, in woon- en slaapkamer en buiten bij hun woning.

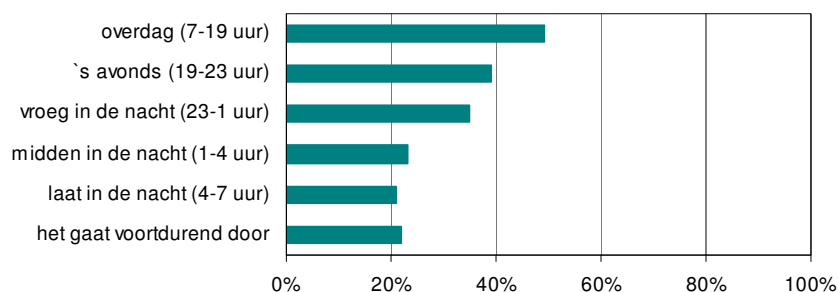
Bij de andere 75 procent is het geluid dat soms of regelmatig voorkomt. Het gaat dan vaak om lawaaiige motoren/uitlaten op brommers, scooters en motoren, overdag, in de zomer.

Voor zover er wel dagen zijn aan te wijzen, zien we dat de zondag letterlijk zondagsrust betekent voor veel stadgers die last hebben van verkeerslawaaï. De donderdag en de vrijdag ervaren juist meer mensen als lawaaiig dan de andere dagen.

Zonder de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt, ontstaat hetzelfde patroon, opnieuw met hogere percentages. Het percentage dat geen specifieke dagen invult, is dan juist lager.

Vooral overdag, tussen 7 en 19 uur, ondervinden stadgers veel verkeerslawaaï.

Figuur 2.7 Dagdelen waarop vooral last van verkeerlawaai bestaat



's Avonds en vroeg in de nacht heeft nog tussen de 30 en 40 procent last van verkeerslawaai. In het midden en aan het eind van de nacht is dat ruim 20 procent.

In totaal heeft 24 procent ergens in de nacht hinder van verkeerslawaai en 13 procent heeft dat midden in de nacht of in twee of alle genoemde delen van de nacht.

Iets meer dan 20 procent heeft dag en nacht te maken met lawaai van wegverkeer.

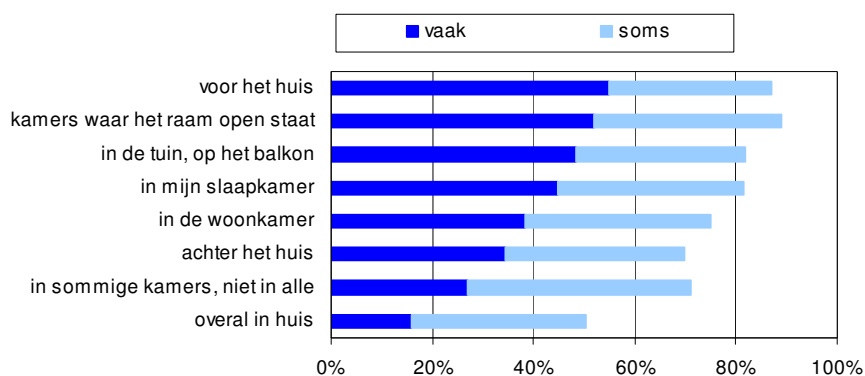
Als we de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt erbuiten laten, ontstaat een vrijwel identiek beeld, ook qua percentages. Het percentage dat invult dat het lawaai voortdurend doorgaat, is wel duidelijk hoger.

Als we dagen en tijdstippen met elkaar in verband brengen, blijkt dat er in het weekend overdag veel minder verkeerslawaai wordt gehoord dan door de week. Bij bijna 20 procent van degenen die last ondervinden van verkeerslawaai gaat dit dag en nacht en alle dagen van de week door. Lawaai van verkeer in de avond en vroeg in de nacht verbindt de grootste groep respondenten niet aan specifieke dagen van de week. Lawaai midden en laat in de nacht ondervindt men vooral op donderdag, vrijdag en zaterdag.

Vóór het huis en met ramen open meeste geluidsoverlast wegverkeer

In figuur 2.8 is te zien op welke plekken in en om het huis de stadgers geluidhinder ondervinden door wegverkeer.

Figuur 2.8 Plekken in en om het huis met geluidhinder door wegverkeer



De meesten die last hebben van verkeerslawaai ondervinden dat vaak als ze buiten vóór hun huis zijn. Dit geldt voor maar liefst 55 procent van de mensen met last van verkeerslawaai. Ook in kamers waar het raam openstaat, en in de tuin of op het balkon is vaak veel verkeerslawaai; beide rond 50 procent.

Bij 16 procent van de stadgers met verkeerslawaai is dat overal in huis.

Opnieuw levert het buiten beschouwing laten van de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt, eenzelfde patroon op, met flink hogere percentages.

2.3 Samenhang

We hebben de bovenstaande aspecten van verkeerslawaai in samenhang bekeken. De basis hierbij is het geluid dat hinder veroorzaakt.

Het meest genoemde geluid 'veel gas geven' noemen de respondenten vooral vaak in combinatie met lawaaiige uitlaten en motoren op brommers, scooters en in mindere mate motoren. Ook (te) hard rijden wordt vaak genoemd. Dit betekent met name in de zomer en lente geluidhinder. Degenen die er last van hebben, wijten dit vaak aan de mentaliteit van de weggebruikers.

Het geluid 'continu geraas' komt vaak voor in combinatie met een grote hoeveelheid verkeer als oorzaak, met drukke verkeerswegen, met auto's en vrachtverkeer, met dichtbij een weg wonen en met zomer en lente.

Hinderlijk geluid door remmen en optrekken gaat veelal samen met lawaaiige uitlaten en motoren op gemotoriseerde tweewielers, met te hard rijden en met dicht op een weg wonen. Het gebeurt vooral door auto's bij mooi weer in lente en zomer.



Storen door harde muziek en ritmisch gedreun van bastonen komt vaak voor in combinatie met lawaaiige uitlaten en motoren, met brommers en scooters en met de mentaliteit van de weggebruikers.

Hard praten, schreeuwen en gillen wordt vaak aangekruist in combinatie met de zomer en lawaaiige uitlaten en motoren op vooral brommers en scooters. Ook komt dit veel voor in de lente en bij mooi weer. Wat minder frequent gebeurt dit vanwege dronkenschap op de stapavonden en -nachten (donderdag, vrijdag en zaterdag). De combinatie met fietsers komt niet zo vaak voor.

Hinder van sirenes van hulpdiensten ondervinden stadgers met name in de zomer en met de ramen open. Ook de combinaties met veel verkeer en een drukke verkeersweg komen vaak voor.

Claxonneren door auto's en vrachtverkeer wordt vaak genoemd in combinatie met lawaaiige motoren en uitlaten op gemotoriseerde tweewielers en met de mentaliteit van de weggebruikers.

Hinderlijke geluiden van slecht of lawaaiig wegdek, putdeksels, bruggen en andere stratelementen komen vaak voor in combinatie met een grote hoeveelheid verkeer, luide motoren en uitlaten, (te) hard rijden en auto's en vrachtverkeer.

Het slaan met de autoportieren levert met name bij mooi weer met open ramen hinder op. Ook de combinatie met luide motoren en uitlaten komt vaak voor.

Stadjers over verkeerslawaaï 2011

3. Beleving van verkeerslawaai

We hebben de inwoners van de gemeente Groningen een groot aantal stellingen voorgelegd over de effecten van het lawaai van wegverkeer op hun dagelijks leven en op henzelf. Ook hebben ze gereageerd op stellingen over persoonsafhankelijkheid van hinder ondervinden, over andere betrokkenen, over compenserende waarden van hun woning en over stilte.

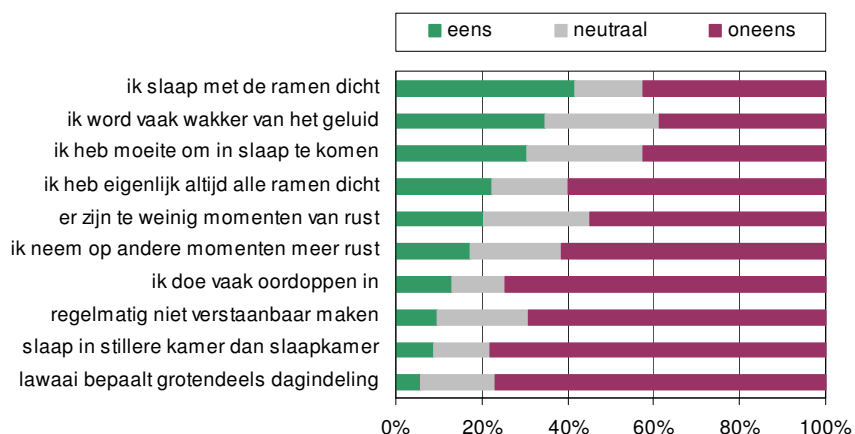
De reacties op deze stellingen komen in dit hoofdstuk aan bod.

3.1 Effecten van geluidhinder door wegverkeer

Verkeerslawaai hindert vooral slapen

In figuur 3.1 geven we de reacties weer op de stellingen over effecten van verkeerslawaai op het dagelijkse leven.

Figuur 3.1 Effecten verkeerslawaai op dagelijks leven



De grootste negatieve effecten van verkeerslawaai op het dagelijks leven hebben te maken met slapen. Ten eerste slapen mensen met de ramen dicht. Meer dan 40 procent van de stadgers met geluidhinder van wegverkeer geeft dit aan. Op de tweede en de derde plaats staan ook effecten op het slapen. Ruim een derde, 35 procent, wordt door het verkeer vaak wakker en 30 procent heeft moeite met in slaap vallen vanwege het verkeerslawaai. Verder geeft 9 procent aan in een stillere kamer dan de eigenlijke slaapkamer te slapen.

Bij 6 procent van degenen met verkeerslawaai bepaalt dit lawaai grotendeels de dagindeling. In het groepsinterview vertelden mensen dat ze bijvoorbeeld later naar bed gaan op uitgaansavonden en:

'Als ik slecht geslapen heb vanwege de herrie, dan houd ik 's middags eerder op (met werken).'

'... dan probeer ik mijn activiteiten wel zo te plannen dat ik de meest intensieve dingen doe op dagen dat ik weet dat ik 's nachts een goede nacht heb gehad.'

Bijna 20 procent neemt meer rust op momenten dat het verkeerslawaai dat toelaat.

Telkens ongeveer 20 procent zegt eigenlijk altijd alle ramen dicht te hebben en te weinig rustmomenten te krijgen. Eén op de acht mensen, 13 procent, geeft aan de geluidsoverlast te bestrijden met oordoppen En 10 procent onderbreekt regelmatig een gesprek omdat de sprekers niet verstaanbaar zijn vanwege het verkeerslawaai.

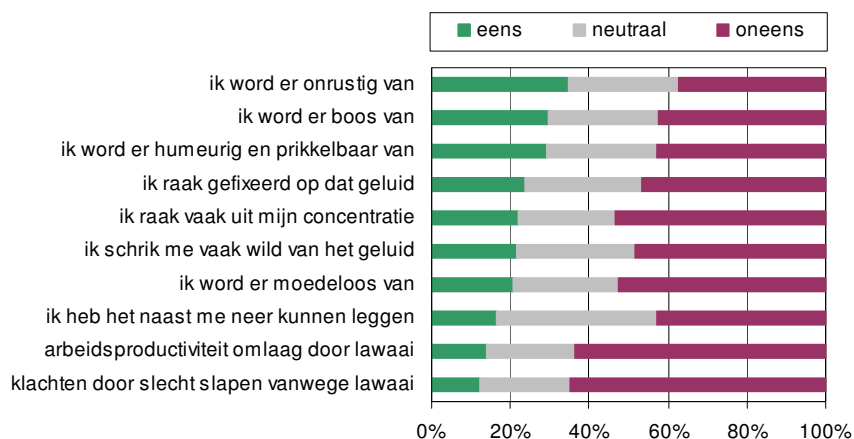
Ten slotte valt op dat bij iedere stelling de groep 'oneens' groter is dan de groep 'eens'. In totaal is 12 procent het met al deze stellingen oneens. Dus 88 procent van de respondenten met verkeerslawaai ondervindt minstens één van de bovenstaande gevolgen.

Zonder de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt, ontstaat een vergelijkbaar beeld, met in verhouding hogere percentages die het eens zijn met de stellingen. De stelling dat er te weinig momenten van rust zijn, wordt buiten verhouding veel vaker beaamd (31 procent).

Verkeerslawaai slecht voor welbevinden

De effecten die verkeerslawaai heeft op de mensen die er last van hebben zelf, is te zien in figuur 3.2.

Figuur 3.2 Effecten verkeerslawaai op stadgers



Net als bij de effecten op het dagelijkse leven zien we hier dat de percentages 'eens' kleiner zijn dan de percentages 'oneens'. Met al deze stellingen is 5 procent het oneens, zodat 95 procent minstens één van de bovenstaande gevolgen van verkeerslawaai ondervindt. Waarbij we opmerken dat deze gevolgen stuk voor stuk ernstig genoeg kunnen zijn.

Ruim een derde, 35 procent, van de lasthebbers wordt onrustig van het verkeerslawaaï. Zo'n 30 procent wordt er boos van en eveneens 30 procent wordt humeurig en prikkelbaar. Telkens rond de 20 procent raakt gefixeerd op het geluid, raakt vaak uit zijn concentratie, schrikt vaak van het geluid en wordt er moedeloos van. Meer dan 10 procent ziet zijn arbeidsproductiviteit afnemen als gevolg van het verkeerslawaaï. Bijna 10 procent heeft klachten doordat ze vanwege het verkeerslawaaï slecht slapen.

Een zesde, 17 procent, geeft aan de geluidhinder door wegverkeer naast zich neer te kunnen leggen en er daardoor niet zoveel last meer van te hebben. Dit zijn vaak mensen die dicht op wegen wonen en overdag voortdurend te maken hebben met grote hoeveelheden verkeer.

Als we de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt erbuiten laten, ontstaat een vergelijkbaar beeld, met hogere percentages die het eens zijn met de stellingen. Uitzondering hierop is het percentage dat de geluidhinder naast zich neer heeft kunnen leggen; dat wordt juist lager.

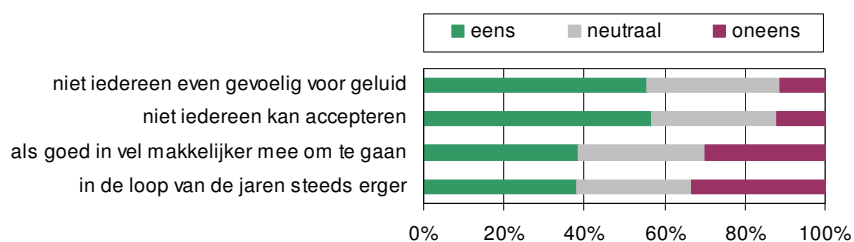
3.2 Persoonsafhankelijkheid, betrokkenen, compensatie en stilte

In deze paragraaf belichten we een aantal stellingen over persoonsafhankelijkheid van het ervaren van hinder en de invloed van de vorm-van-de-dag. Verder komen andere betrokkenen bij geluidhinder door wegverkeer aan de orde (veroorzakers en instanties). Ten slotte gaat het over compenserende kwaliteiten van woningen en over stilte.

Hinder hangt af van persoon en vorm-van-de-dag

Iedereen is anders en dat manifesteert zich ook in het omgaan met verkeerslawaaï. Figuur 3.3 bevat de resultaten van een aantal stellingen hierover.

Figuur 3.3 Verkeerslawaaï en verschillen tussen mensen



Meer dan 50 procent van degenen die last hebben van verkeersgeluid geeft aan dat niet iedereen even gevoelig is voor geluid en dat de een het gemakkelijker kan accepteren en naast zich neerleggen dan de ander. Bij de opmerkingen die respondenten aan het eind van de enquête konden maken, is gezegd dat dit geen vrijbrief mag zijn om er niets aan te doen.

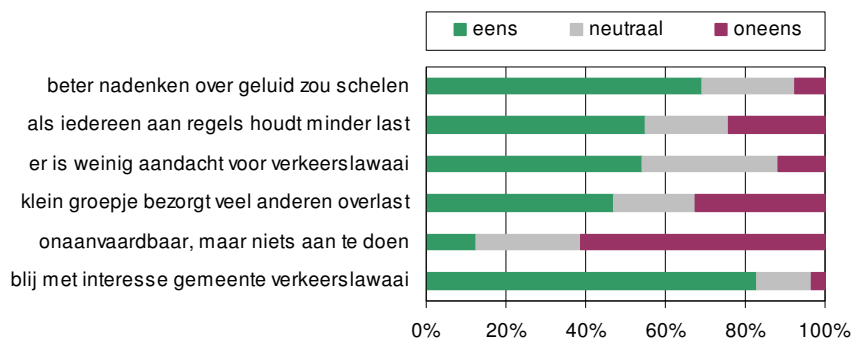
Bijna 40 procent heeft de ervaring er gemakkelijker mee te kunnen omgaan als hij zelf goed in zijn vel zit. Ook 40 procent heeft het idee dat het verkeer in de loop van de jaren steeds meer geluid maakt.

Zonder de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt, ontstaat een vrijwel identiek beeld, ook qua percentages. Flink hoger is het percentage dat het idee heeft dat het geluid steeds erger wordt in de loop van de jaren.

Bewustwording verkeerslawaaï andere betrokkenen is belangrijk

Figuur 3.4 geeft stellingen over degenen die te maken hebben met verkeerslawaaï, maar er geen last van hebben. Behalve de weggebruikers die het lawaaï veroorzaken, gaat het dan om mensen die er beroepshalve mee te maken hebben.

Figuur 3.4 Verkeerslawaaï en betrokkenen die er geen hinder van ondervinden



Degenen die geluidhinder door wegverkeer ervaren, verwachten dat de hinder vermindert als andere betrokkenen zich meer bewust worden van verkeerslawaaï.

Van de stadgers die last hebben van verkeersgeluid is bijna 70 procent van mening dat er beter kan worden nagedacht over verkeerslawaaï. In het groepsinterview en uit de opmerkingen bij de enquête blijkt dat stadgers er niet veel van merken dat de overheid rekening houdt met geluid.

Meer dan 50 procent geeft aan dat het verkeersgeluid hen heel wat minder last zou bezorgen als iedereen zich aan de regels hield. In het groepsinterview en de opmerkingen zien we terug dat stadgers die last hebben van geluid van wegverkeer wijzen op geluidsnormen, snelheidslimieten, sluipverkeer en handhaving van de regels.

Ruim 50 procent vindt dat er weinig aandacht is voor de geluidsoverlast die wegverkeer veroorzaakt. En bijna evenveel geven aan dat het eigenlijk maar een klein groepje is dat veel anderen overlast bezorgt.

Een achtste, 12 procent, van de stadgers die last hebben van verkeerslawaaï, meldt dat de verantwoordelijke instantie het met hen eens is dat de situatie onaanvaardbaar is, maar zegt er niets aan te

kunnen doen. Deze instanties kunnen zijn: de gemeente, de provincie en Rijkswaterstaat.

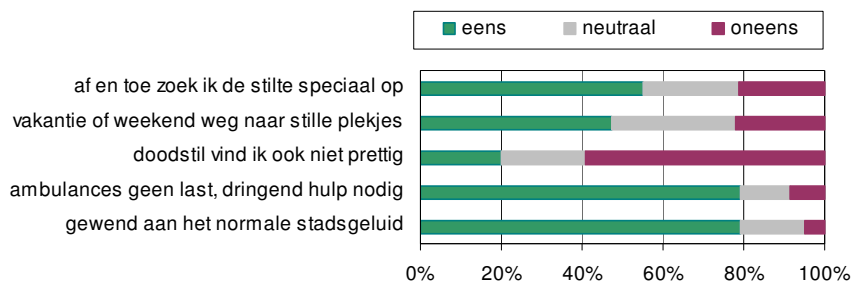
In dit licht wekt het geen verbazing dat de inwoners van de gemeente blij zijn met de aandacht van de gemeente voor geluidhinder door wegverkeer. Zij vinden dat de gemeente hiermee aan de slag moet.

Zonder de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt, is het percentage dat vindt dat er weinig aandacht is voor verkeerslawaaï aanmerkelijk groter. Het aandeel dat zegt dat een klein groepje veel anderen overlast bezorgt, is juist kleiner.

Stadjsers doen hun best om met verkeerslawaaï om te gaan

Wat stadjsers met last van verkeerslawaaï vinden van stilte, hebben we via een aantal stellingen nagevraagd.

Figuur 3.5 Stadjsers met geluidsoverlast door wegverkeer over stilte



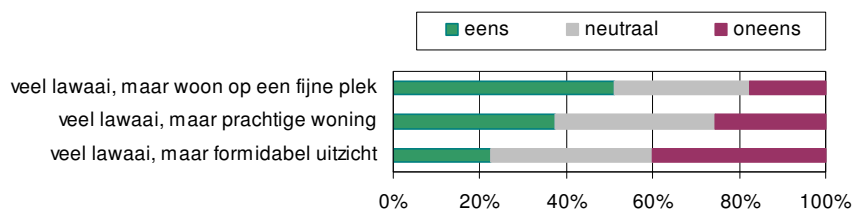
De stadjsers die last hebben van verkeerslawaaï zijn naar eigen zeggen gewend aan het normale stadsgeluid. Sirenes van ambulances zijn geen probleem, omdat daarmee iemand wordt geholpen die dat dringend nodig heeft. Maar liefst 80 procent is het eens met deze beide stellingen. Een 20 procent vindt het niet eens prettig als het ergens doodstil is. Maar 55 procent zoekt af en toe bewust de stilte op en 47 procent houdt er rekening mee bij weekendjes weg en vakanties.

Met alleen de groep die regelmatig of vaker geluidhinder door wegverkeer ondervindt, blijft dit beeld in grote lijnen hetzelfde.

Positieve kwaliteiten woning helpen bij helft van mensen met verkeerslawaaï

Wanneer mensen heel tevreden zijn over de kwaliteiten van hun woning, kunnen zij negatieve aspecten, zoals verkeerslawaaï voor lief nemen; het positieve heft het negatieve deels of geheel op.

Figuur 3.6 Stadgers met geluidsoverlast door wegverkeer over tegenwaarden



Ongeveer 50 procent van de lasthebbers is ondanks het lawaaï van mening wel op een fijne plek te wonen. Bijna 40 procent vindt zijn woning desondanks prachtig en ongeveer een kwart, 23 procent, roemt het uitzicht.

In totaal zijn er voor bijna 50 procent van de overlasthebbers geen positieve tegenhangers in de woning, de woonplek en/of het uitzicht.

Alleen bij de groep die regelmatig of vaker geluidhinder door wegverkeer ondervindt, zien we hogere percentages die zeggen op een fijne plek te wonen en/of in een prachtige woning.

4. Samenvatting en conclusies

In het najaar van 2011 hebben 3.188 inwoners van de gemeente Groningen via internet of telefoon vragen beantwoord over geluidhinder door wegverkeer. De gemeente wil weten welk geluid van wegverkeer de meeste hinder veroorzaakt, om vervolgens te kijken of er iets aan te doen is.

We rapporteren over de respondenten die soms, regelmatig, vaak of altijd last ondervinden van geluid van wegverkeer. Zonder de groep die soms geluidhinder van wegverkeer ondervindt, worden de geschetste patronen meer uitgesproken.

Verkeerslawaaï door gedrag weggebruikers

We zien in het verkeerslawaaï duidelijk het gedrag van weggebruikers terug: veel gas geven, (te) hard rijden, remmen en optrekken, harde muziek of dreunen van bastonen en hard praten, schreeuwen en/of gillen. Vooral auto's, brommers en scooters maken lawaaï, vrachtverkeer in mindere mate.

Ook lawaaïig materieel veroorzaakt verkeerslawaaï. Het gaat dan om lawaaïige motoren en/of uitlaten.

Slecht en/of lawaaïig wegdek, wegelementen als putdeksels en bruggen, en fietsers worden veel minder genoemd.

Woonlocatie: verkeerslawaaï door dicht op de weg wonen ook in woonwijk

'Dicht op de weg wonen' noemen veel stadgers als oorzaak van verkeerslawaaï. Niet alleen bij drukke verkeerswegen, maar ook bij straten in woonwijken en op woonerven.

Bij drukke verkeerswegen is de geluidhinder vaak continu, dag en nacht, het hele jaar door, in woon- en slaapkamer en buiten bij de woning. Bij bijna 20 procent van degenen die last ondervinden van verkeerslawaaï gaat dit dag en nacht en alle dagen van de week door. En 35 procent typeert het verkeersgeluid dat overlast veroorzaakt als 'continu geraas'. De meeste last van verkeerslawaaï ondervinden stadgers als ze buiten vóór hun huis zijn. Ook in kamers waar het raam openstaat, en in de tuin of op het balkon is vaak veel verkeerslawaaï.

Momenten: mooi weer, werkdagen, overdag

Vooraf in zomer, lente en bij mooi weer veroorzaakt verkeer geluidhinder. Maar ook herfst, winter en windrichting worden door behoorlijk grote groepen genoemd als omstandigheden waarin men vaak last heeft van verkeerslawaaï.

Vooraf overdag, tussen 7 en 19 uur, op werkdagen ondervinden stadgers veel verkeerslawaaï. In het weekend overdag ondervinden veel minder mensen verkeerslawaaï. De zondag betekent letterlijk zondagsrust voor veel stadgers die last hebben van verkeerslawaaï.

In totaal heeft 24 procent ergens in de nacht hinder van verkeerslawaaï en 13 procent heeft dat midden in de nacht of in twee of alle onderscheiden nachtperiodes.

Verkeerslawaaï hindert vooral slapen

De grootste negatieve effecten van verkeerslawaaï op het dagelijks leven hebben te maken met slapen: slapen met de ramen dicht, vaak wakker worden, moeite met in slaap vallen en slapen in een stillere kamer dan de eigenlijke slaapkamer. Verder passen mensen (noodgedwongen) hun dagindeling aan, houden altijd alle ramen dicht, krijgen te weinig rustmomenten, dragen oordoppen en/of onderbreken regelmatig een gesprek vanwege het verkeerslawaaï. Van de respondenten met verkeerslawaaï ondervindt 88 procent minstens één van deze gevolgen.

Verkeerslawaaï slecht voor welbevinden

En 95 procent ondervindt minstens één van deze gevolgen voor zijn welbevinden: onrustig voelen, boos worden, humeurig en prikkelbaar zijn, gefixeerd raken op het geluid, uit zijn concentratie raken, vaak schrikken van het geluid, moedeloos worden, afname arbeidsproductiviteit en klachten door slecht slapen vanwege het verkeerslawaaï.

Een zesde, 17 procent, geeft aan de geluidhinder door wegverkeer naast zich neer te kunnen leggen en er daardoor niet zoveel last meer van te hebben. Dit zijn vaak mensen die dicht op de weg wonen en overdag voortdurend te maken hebben met grote hoeveelheden verkeer.

Hinder hangt af van persoon en vorm-van-de-dag

Iedereen is anders en dat manifesteert zich ook in het omgaan met verkeerslawaaï. Meer dan 50 procent van degenen die last hebben van verkeersgeluid geeft aan dat niet iedereen even gevoelig is voor geluid en dat de een het gemakkelijker kan accepteren en naast zich neer kan leggen dan de ander. Respondenten hebben opgemerkt dat dit geen vrijbrief mag zijn om er niets aan te doen.

Bijna 40 procent heeft de ervaring er gemakkelijker mee te kunnen omgaan als hij zelf goed in zijn vel zit.

Bewustwording verkeerslawaaï andere betrokkenen is belangrijk

Mensen met verkeerslawaaï verwachten dat de hinder vermindert als andere betrokkenen (weggebruikers en functionarissen) zich meer bewust worden van verkeerslawaaï.

Er kan beter worden nagedacht over verkeerslawaaï en er kan meer rekening mee worden gehouden. Ook zou het helpen als iedereen zich aan de regels hield.

In het groepsinterview en uit de opmerkingen bij de enquête blijkt dat stadgers er niet veel van merken dat de overheid rekening houdt met geluid (gemeente, provincie en Rijkswaterstaat). Ze zijn blij met de aandacht van de gemeente voor geluidhinder door wegverkeer. Zij vinden dat de gemeente hiermee aan de slag moet.

**Stadgers doen hun best om met verkeerslawaaï om te gaan**

De stadgers die last hebben van verkeerslawaaï zijn naar eigen zeggen gewend aan het normale stadsgeluid. Ook sirenes van ambulances zijn geen probleem, omdat daarmee iemand wordt geholpen die dat dringend nodig heeft. Een deel vindt het niet eens prettig als het ergens doodstil is. Maar flinke aantallen zoeken af en toe bewust de stilte op en houden er rekening mee bij weekendjes weg en vakanties.

Positieve kwaliteiten woning helpen bij helft van mensen met verkeerslawaaï

Wanneer mensen heel tevreden zijn over de kwaliteiten van hun woning, kunnen zij negatieve aspecten, zoals verkeerslawaaï voor lief nemen; het positieve heft het negatieve deels of geheel op.

Dit geldt ook voor verkeerslawaaï, maar voor bijna 50 procent van de overlasthebbers zijn er geen positieve tegenhangers in de woning, de woonplek en/of het uitzicht.

Stadjers over verkeerslawaaï 2011



BASIS VOOR BELEID



BEZOEKADRES

Eendrachtskade ZZ 2
9726 CW Groningen

POSTADRES

Postbus 1125
9701 BC Groningen

T (050) 367 56 30

F (050) 367 56 33

E info@os.groningen.nl

I www.os-groningen.nl