



RIGO Research en Advies
Woon- werk- en leefomgeving
www.rigo.nl

ONDERZOEKSRAPPORT METING 2016

Leefbaarheid in het Noordzeekanaalgebied

De beleving volgens de gebruikers



De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij RIGO. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. RIGO aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.



RIGO Research en Advies
Woon- werk- leefomgeving
www.rigo.nl

ONDERZOEKSRAPPORT METING 2016

Leefbaarheid in het Noordzeekanaalgebied

De beleving volgens de gebruikers

Oprichtgever:

Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied



Mevr. A. Been (0255-560500)

Projectnummer

P33450

Datum

2 februari 2017

RIGO

Hans van der Reijden; 020 522 11 51; hans.vander.reijden@rigo.nl (contactpersoon)

Wilma Bakker

Esther Cozijnsen

Michelle Hu

Inhoud

0	Samenvatting	7
0.1	Recreëren in het NZKG	9
0.2	Werken in het NZKG	10
1	Inleiding	13
2	Wonen in het Noordzeekanaalgebied	15
2.1	Inleiding	15
2.2	Waardering van de woonomgeving in het Noordzeekanaalgebied	17
2.3	Beleving hinder en veiligheid havens, bedrijven en industrie	21
2.4	Overlast van geluid, geur, trillingen en stof uit de omgeving	24
2.5	Beleving externe veiligheid en risico's	31
2.6	Verwachtingen ten aanzien van hinder voor de toekomst	33
2.7	Factoren van belang bij het oordeel over de woonomgeving	35
2.8	Conclusies wonen nabij havens, bedrijven en industrie	36
3	Recreëren in het Noordzeekanaalgebied	39
3.1	Inleiding	39
3.2	Gebruik van de recreatiegebieden	39
3.3	Waardering algemene kenmerken en bereikbaarheid	42
3.4	Bereikbaarheid	42
3.5	Overlast en risico's	44
3.6	Ontwikkeling overlast afgelopen jaren	45
3.7	Conclusies recreëren	46
4	Werken in het Noordzeekanaalgebied	47
4.1	Inleiding	47
4.2	Leefbaarheid in het algemeen (werkgevers en werknemers)	48
4.3	Ondernemers over de locatie	51
4.4	Ontwikkeling in de afgelopen jaren	52
4.5	Conclusie werken in het Noordzeekanaalgebied	53
Bijlage I	Verklaring wijknummers	55
Bijlage II	Steekproef en respons	57
Bijlage III	Tabellen bij hoofdstuk 2	61

0 Samenvatting

In opdracht van het Bestuursplatform NZKG is een onderzoek gehouden met het doel om inzicht te krijgen in hoe verschillende groepen gebruikers de leefbaarheid in het Noordzeekanaalgebied ervaren. Het onderzoek is gehouden onder groepen gebruikers, te weten: bewoners, recreanten, werknemers en werkgevers. De gebruikers zijn, (in samenwerking met de Bestuursplatform NZKG partners) benaderd om een enquête in te vullen. Aan de hand van de uitkomsten is dit onderzoeksrapport tot stand gekomen. In deze samenvatting wordt ingegaan op de belangrijkste bevindingen.

Leefbaarheid en hinder

Leefbaarheid is een containerbegrip dat gaat over de waardering van de omgeving door gebruikers. De ervaren leefbaarheid wordt door vele factoren bepaald en is per definitie subjectief. In dit onderzoek is daarom naast het algemene oordeel over de (woon-)omgeving ook naar een reeks van deelaspecten gekeken die doorgaans samenhangen met de ervaren leefbaarheid. Het gaat dan om bijvoorbeeld de waardering van voorzieningen, bereikbaarheid, de sociale samenhang, de ervaren veiligheid, de waardering van de eigen woning etc. Juist ten behoeve van het NZKG is meer specifiek gekeken naar de mogelijke hinder van havens, industrie en bedrijvigheid in het gebied. Het gaat hier met nadruk niet om feitelijke gemeten milieutechnische milieubelasting maar juist om de beleving van de gebruikers.

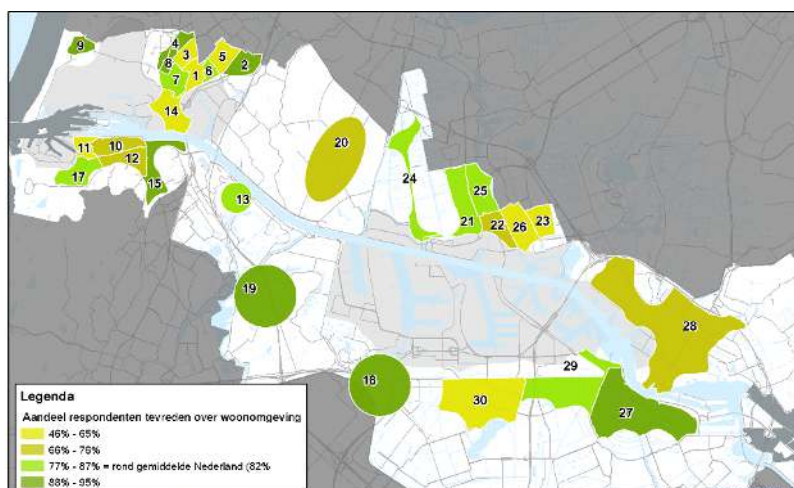
Bewoners in het NZKG

In totaal hebben 2.600 bewoners van het Noordzeekanaalgebied meegedaan aan het onderzoek. Het gaat om bewoners in wijken op een afstand tot 1km van de bedrijven, havens en industrie. De bewoners hebben een uitvoerige vragenlijst ingevuld die ingaat op de leefbaarheid en eventuele hinder die men ervaart van de activiteiten in het gebied (bedrijvigheid en havenactiviteiten, autoverkeer, vliegverkeer).

Tevredenheid met woning en woonomgeving

Veel bewoners in het Noordzeekanaalgebied zijn tevreden met hun eigen woning (87%). De tevredenheid is vergelijkbaar met Nederland als geheel (86%). Van groter belang in dit onderzoek naar leefbaarheid is de algemene tevredenheid met de (woon-)omgeving. Ook hierover is een groot deel van de bewoners (76%) tevreden of zeer tevreden. Dit is iets minder dan gemiddeld in Nederland (82%). Uiteraard zijn er verschillen op wijkniveau (zie ook de kaart hieronder). In een aantal wijken is de tevredenheid met de woonomgeving minder groot. De vijf wijken waar men het minst vaak tevreden is zijn: Zaanstad-Poelenburg (nr.23), Beverwijk-Centrum (nr.1), Beverwijk Oosterwijk/Zwaansmeer (nr.5), Zaanstad-Zuid (nr.26) en Amsterdam Nieuw-West (nr.30).

figuur 0-1 *Tevredenheid met de woonomgeving, aandeel bewoners tevreden of zeer tevreden (verklaring wijknummers zie bijlage 1)*



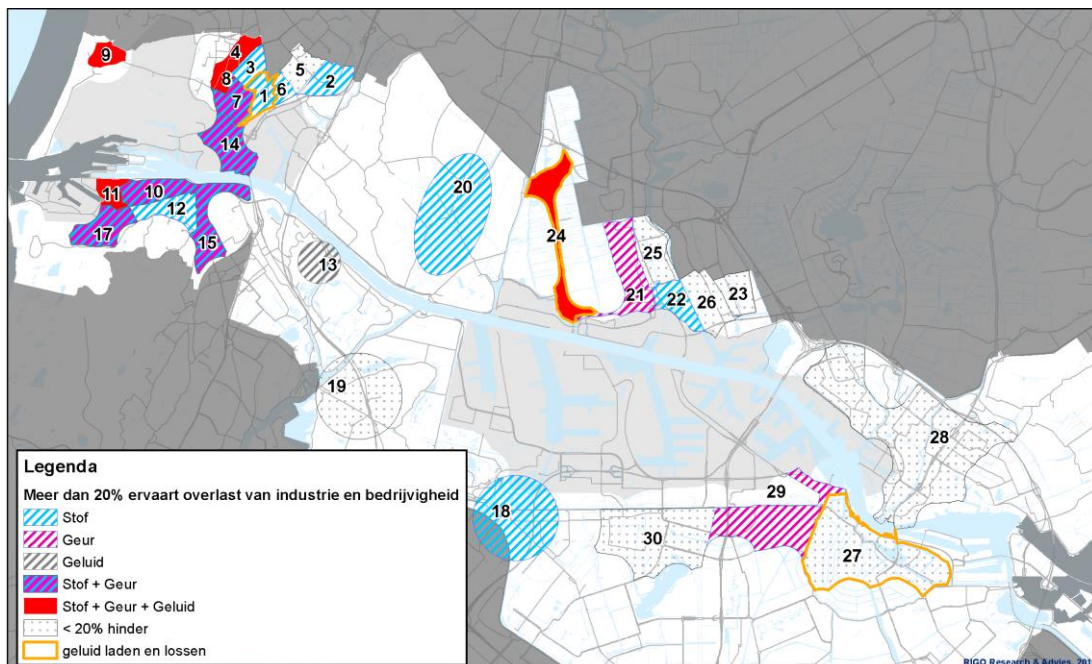
Overlast

Er is in het onderzoek gekeken naar de ervaren overlast van de industrie/bedrijven, scheepvaart, vliegtuigen, treinen/trams en het verkeer (zie ook figuur 0-2). De industrie en bedrijven zorgen vooral voor stof- (met name in IJmond) en geuroverlast (met name in IJmond en Zaanstad Nieuw-West). Stofoverlast wordt door 30% van de geënquêteerden ervaren en bij geuroverlast gaat het om 20% van de geënquêteerden. Er is maar een relatief beperkte groep die geluidsoverlast ervaart van industrie (12%). Verder zien we dat geluid van verkeer (23%) en vliegtuigen (27%) bij een relatief grote groep voorkomt en dit juist meer verspreid voorkomt over het hele gebied.

figuur 0-2 Ervaren overlast per bron (aandeel respondenten dat negatief oordeelt)

aspect	bron	NZKG totaal	IJmond	Haarlemmerliede	Zaanstad.eo.	Amsterdam
Stof	Industrie of bedrijven	30%	42%	12%	16%	5%
Geluid	Vliegtuigen	27%	28%	55%	24%	18%
Geluid	Auto's, motoren, brommers	23%	21%	12%	30%	30%
Geuren	Industrie of bedrijven	20%	23%	7%	20%	8%
Trillingen	Auto's, motoren, brommers	15%	14%	12%	18%	16%
Stof	Auto's, motoren, brommers	14%	14%	10%	17%	12%
Geluid	Buren	13%	12%	5%	12%	24%
Geluid	Industrie of bedrijven	12%	14%	8%	10%	7%
Geuren	Auto's, motoren, brommers	11%	9%	5%	13%	18%
Trillingen	Vliegtuigen	10%	10%	30%	10%	8%
Geluid	Laden en lossen	9%	8%	1%	13%	8%
Trillingen	Industrie of bedrijven	4%	5%	3%	2%	2%
Geluid	Scheepvaart	4%	4%	5%	4%	2%
Geuren	Vliegtuigen	4%	4%	16%	2%	5%
Geluid	treinen of trams	3%	2%	5%	5%	3%
Geuren	Landbouw	2%	1%	4%	4%	1%
Trillingen	Treinen of trams	1%	1%	4%	1%	1%

figuur 0-3 Wijken waar meer dan 20% van de bewoners veel overlast ervaart van bedrijven en industrie (naar type overlast)



Verklaring wijknummers zie bijlage I

Overlast van industrie in de wijken

In wijken in de nabijheid van de industrie is er een substantiële groep die last heeft van stof en geur. Het gaat dan om meer dan 20% van de geënquêteerden die hier last van zegt te hebben. In een viertal wijken komt naast relatief veel stof- en geuroverlast ook veel geluidsoverlast van de bedrijvigheid voor (zie figuur 0-3). In een drietal wijken ervaart meer dan 20% van de geënquêteerden overlast van het geluid van laden en lossen. Niet alleen de ligging van de wijk, maar ook de specifieke ligging van de woning is van significante invloed op de overlast. Hoe dichter men bij een bedrijventerrein woont, hoe vaker men vooral geluid- en geuroverlast ervaart.

Overlast industrie van beperkte invloed op tevredenheid met de woonomgeving

Uit onder meer een statistisch verklarende analyse die is uitgevoerd, blijkt dat overlast van de bedrijven maar van zeer beperkte invloed is op de algemene waardering van de woonomgeving. Andere factoren, zoals de kwaliteit van de woning en de sociale samenhang blijken veel sterker samen te hangen met een positief of negatief oordeel over de woonomgeving. Dit is op zich niet zo opzienbarend, aangezien uit de literatuur ook blijkt dat fysieke omgevingskenmerken van de woonomgeving veelal minder invloed hebben dan bijvoorbeeld sociale factoren of de kwaliteit van de woning zelf¹. Ook blijkt uit dit onderzoek dat de meerderheid neutraal oordeelt over de invloed van de aanwezigheid van bedrijven en industrie op het wonen. Dit is bijvoorbeeld terug te zien in Wijk aan Zee: hier is relatief veel overlast van stof, geur en beleving van risico's. Men geeft hier echter ook vaak een hoge waardering aan de woonomgeving (89% is tevreden). We zien in deze wijk dan ook een zeer positieve beoordeling op andere aspecten, zoals sociale samenhang. In Halfweg is zelfs 93% tevreden met de woonomgeving, maar heeft men tevens relatief veel last van vliegtuig- en verkeerslawaaai.

Dat overlast niet alles bepalend is voor de uiteindelijke waardering van de woonomgeving betekent uiteraard niet dat de bewoners geen hinder ervaren of dat niet als een probleem zien. Dit blijkt uit het feit dat er wijken zijn waar meer dan 20% van de bewoners zegt hinder te ervaren. In enkele wijken cumuleert de ervaren overlast zelfs. Dit betekent bijvoorbeeld dat men zowel van geur en stof overlast ervaart, of van zowel vliegtuiglawaai als verkeerslawaaai. Anderzijds spelen in wijken waar de tevredenheid met de woonomgeving laag is vooral ook andere aspecten dan hinder daarbij een belangrijke rol.

0.1 Recreëren in het NZKG

Het Noordzeekanaalgebied kent, naast bedrijvigheid, havens en de woongebieden ook recreatieve gebieden. In dit onderzoek is gekeken naar de strand en duingebieden (IJmuiden en Velsen-Wijk aan Zee), Poldergebied Zaanstad/Beverwijk, het Recreatiegebied Spaarnwoude en ook het IJ.

In totaal is door 327 respondenten een enquête over recreatie ingevuld (respons percentage was 14%). Omdat het merendeel van de respondenten gebruik maakt van meerdere recreatiegebieden bleek er voldoende response om uitspraken te doen over de afzonderlijke recreatiegebieden. Anders is het met specifieke vragen over waardering, overlast en bereikbaarheid voor de het Poldergebied en Het IJ. Daarom is er vooral ingegaan op de twee kustgebieden en Spaarnwoude.

Recreatieve functie voor NZKG en daar buiten

De recreatiegebieden hebben volgens de geënquêteerden een belangrijke functie voor de bewoners in het gebied en de omliggende gemeenten. Men is over het algemeen tevreden, maar dat lijkt ook inherent aan de keuze om in het betreffende gebied te recreëren. De gebieden vervullen voor de inwoners in de nabijheid een belangrijke rol, hetgeen ook te zien is aan het gegeven dat men ook met

1 Bijvoorbeeld: Ministerie van VROM; *Leefbaarheid in Nederlandse wijken en buurten gemeten en vergeleken; rapportage instrumentontwikkeling, Pagina 26 e.v.*; www.leefbaarometer.nl/page/Publicaties

de fiets en soms zelfs lopend de gebieden bezoekt. Ook blijkt uit het onderzoek dat mensen uit Amsterdam, Zaanstad en Haarlem alle gebieden bezoeken.

De gebieden worden vooral bezocht met de auto en op de fiets. Het OV wordt weinig gebruikt (<7%). De kustgebieden worden het vaakst met de auto bezocht.

Relatief weinig hinder bedrijven maar wel van vliegverkeer

Recreanten ervaren relatief weinig hinder van bedrijven en industrie, zeker in vergelijking met de bewoners. Hinder is ook geen reden voor mensen om een recreatiegebied niet te bezoeken. Er is bij recreanten overigens wel overlast van bedrijven en industrie aanwezig al is dat bij een minderheid (<20%) van groot belang. De aanwezige klachten betreffen vooral geur en stof. Van belang is dat de geluidsoverlast van vliegtuigen als (veel) grotere bron van ergernis gezien wordt dan hinder van bedrijven en industrie. Wel geeft men aan dat de hinder van bedrijven en industrie, maar zeker ook van het verkeer, de afgelopen tijd is toegenomen. Toch lijkt het dat, zeker ook in vergelijking met het wonen (en werken), de kwaliteiten van het recreatiegebied voor de recreanten sterk positief opwegen tegen de ervaren hinder.

tabel 0-1 Oordeel gebruikers over hinder van per gebied

	Strand- en duingebied IJmuiden	Strand- en duingebied Beverwijk/Wijk aan Zee	Recreatiegebied Spaarwoude	Strand- en duingebied IJmuiden	Strand- en duingebied Beverwijk/Wijk aan Zee	Recreatiegebied Spaarwoude
	score			aandeel zeer negatief (< 4)		
Geluid van (vracht)auto's, motoren of brommers	7,4	7,4	7,0	9%	9%	10%
Geluid van industrie of bedrijven	6,4	5,8	6,5	7%	12%	9%
Geluid van vliegtuigen	4,7	4,8	4,0	23%	28%	37%
Geluid van scheepvaart	7,1	7,4	7,2	3%	4%	8%
Trillingen door (vracht)auto's, motoren of brommers	6,8	6,7	6,8	9%	11%	6%
Trillingen door industrie of bedrijven	6,7	6,9	7,0	9%	9%	10%
Trillingen door vliegtuigen	6,2	6,2	5,3	16%	20%	23%
Geuren van (vracht)auto's, motoren of brommers	6,4	6,8	6,3	10%	5%	10%
Geuren van industrie of bedrijven	5,8	5,8	6,4	14%	15%	15%
Geuren van landbouw	7,4	7,6	6,8	3%	7%	4%
Geuren van vliegtuigen	6,2	7,0	5,4	18%	15%	22%
Stof afkomstig van (vracht)auto's, motoren of brommers	6,4	7,1	6,6	14%	7%	12%
Stof van industrie en bedrijven	5,7	5,8	6,6	19%	17%	12%

0.2 Werken in het NZKG

Het Noordzeekanaalgebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van veel bedrijven in sectoren die van oudsher gerelateerd zijn aan de haven of die gevestigd zijn vanwege de haven en het achterland. Het gaat om handel, maakindustrie, en de dienstensector. De werkgevers en werknemers zijn een belangrijke groep 'gebruikers' binnen het NZKG, die ook betrokken zijn in het onderzoek.

In het onderzoek zijn de ondernemers aangeschreven in de drie deelgebieden IJmond, Zaanstad en Amsterdam. Totaal zijn 2.800 werkgevers aangeschreven en er heeft een oproep in de pers gestaan. De response is echter laag gebleven. Totaal hebben 91 werkgevers en 96 werknemers gereageerd. Hiermee kan de steekproef niet als representatief beschouwd worden. Wel zijn deze reacties redelijk verspreid uit het hele NZKG komen. Een indicatie van hetgeen er speelt onder ondernemers en werknemers ten aanzien van leefbaarheid is daarmee wel te geven.

Tevreden over werklocaties

Meer dan de helft van de werknemers is tevreden met de werklocatie en een meerderheid (88%) van de geënquêteerde ondernemers is zeer tevreden met de gekozen locatie. Noemenswaardig is nog dat werknemers in Zaanstad hun werkplek het meest waarderen en ondernemers in Amsterdam en IJmond wat minder tevreden zijn met de gekozen locatie. De werklocaties worden vooral gewaardeerd

om de goede bereikbaarheid met de auto en fiets. Er is vaak ook waardering voor het groen in de omgeving. De meeste werkenden kiezen voor een individueel vervoermiddel (auto of fiets) maar een functionerend alternatief (OV) lijkt vooral in Amsterdam (Westpoort) belangrijk te worden gevonden.

Overlast van omliggende bedrijven

Als het gaat om ervaren overlast heeft dit vooral betrekking op geur, geluid en trillingen van bedrijven in de nabijheid. Dit geldt bijvoorbeeld in Amsterdam, waar wellicht meespeelt dat hier meer bedrijven gevestigd zijn die zelf minder uitstoot veroorzaken. De hinder van verkeer speelt eveneens een relatief belangrijke rol. Er zijn ook klachten over parkeergelegenheid (vooral Amsterdam). Voor de deelnemende ondernemers geldt dat overlast maar voor een klein deel een reden is om ontevreden te zijn met de locatie en eventueel te willen verhuizen. Een reden om te verhuizen is veel vaker het gebrek aan ruimte voor bedrijfsuitbreiding. Van een grote wrijving tussen bedrijvigheid en wonen is weinig terug te vinden in dit onderzoek. Bijvoorbeeld klachten van omwonenden worden niet als reden genoemd om te verhuizen. Dit staat los van het feit dat er uiteraard wel degelijk klachten worden geuit door omwonenden (zie voorgaande paragraaf 0.1).

1 Inleiding

Aanleiding

Het Noordzeekanaalgebied is een bijzonder intensief gebruikt gebied. De laatste decennia heeft een verdichting van vrijwel alle functies in het gebied plaatsgevonden; zowel het aantal bedrijven (al dan niet havengerelateerd) als het aantal woningen in het gebied is sterk gegroeid. Deze aantallen zullen in de toekomst nog verder toenemen. Het Noordzeekanaalgebied is dan ook het dagelijkse decor van verschillende gebruikers. Naast de bewoners van het gebied zijn er vele ondernemers, werkgevers, werknemers en recreanten die het gebied gebruiken.

Ook door de aanwezige functies zoals de industrie en de scheepvaart is er in het Noordzeekanaalgebied ook sprake van milieubelasting. De feitelijke milieutechnische situatie is bekend, echter hoe deze op dit moment wordt beleefd door de gebruikers van het gebied is onbekend.

De subjectieve indicatoren zijn van belang om daadwerkelijk inzicht te krijgen in de leefbaarheid van het Noordzeekanaalgebied. Het gaat hierbij om de beleving van de verschillende doelgroepen in het gebied. Hoe ervaren de verschillende groepen gebruikers de leefbaarheid in de verschillende deelgebieden van het Noordzeekanaalgebied? En door welke factoren wordt de ervaren leefbaarheid verklaard?

Om hier meer zicht op te krijgen, heeft het Bestuursplatform NZKG besloten dit leefbaarheidsonderzoek te laten uitvoeren. In het Bestuursplatform zijn de gemeenten langs het kanaal, RWS WNN, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de havenbedrijven en de provincie Noord-Holland vertegenwoordigd.

Doelstelling

Het doel van het onderzoek is **het verkrijgen van inzicht in hoe verschillende groepen gebruikers de leefbaarheid in het Noordzeekanaalgebied ervaren**. Leefbaarheid wordt daarbij gedefinieerd als de mate waarin de omgeving aansluit bij de wensen en behoeften van de mensen die in het Noordzeekanaalgebied wonen, werken en recreëren. Leefbaarheid wordt uiteengezet in verschillende factoren van 'ervaren leefbaarheid'. Uiteraard wordt ook gekeken naar de mate van eventuele overlast van bedrijven, industrie en haven gerelateerde activiteiten. Ten slotte wordt ook de invloed van andere functies in het gebied op de ervaren leefbaarheid onderzocht. Het gaat immers om het complete beeld. Denk bijvoorbeeld aan de positieve effecten van recreatieve functies, of de tevredenheid met de woning, voorzieningen en de werkgelegenheid. Leefbaarheid wordt door vele factoren bepaald en kan door deze factoren positief en negatief worden beïnvloed, waarbij bijvoorbeeld compensatie voor ervaren hinder kan optreden.

Leefbaarheid en hinder

Leefbaarheid is een containerbegrip dat gaat over de waardering van de omgeving door gebruikers. De ervaren leefbaarheid wordt door vele factoren bepaald en is per definitie subjectief². In dit onderzoek is daarom naast het algemene oordeel over de (woon-)omgeving ook naar een reeks van deelaspecten gekeken die doorgaans samenhangen met de ervaren leefbaarheid. Het gaat dan om bijvoorbeeld de waardering van voorzieningen, bereikbaarheid, de sociale samenhang, de ervaren veiligheid, de waardering van de eigen woning etc. Juist ten behoeve van het NZKG is meer specifiek gekeken naar de mogelijke hinder van havens, industrie en bedrijvigheid in het gebied. Het gaat hier met nadruk niet om feitelijke gemeten milieutechnische milieubelasting maar juist om de beleving van de gebruikers.

² Zie bijvoorbeeld: Ministerie van VROM; *Leefbaarheid in Nederlandse wijken en buurten gemeten en vergeleken; rapportage instrumentontwikkeling, Pagina 26 e.v.*; www.leefbaarometer.nl/page/Publicaties

Methode onderzoek

Er is een aantal stappen genomen bij de uitvoering van het onderzoek.

1: Onderzoeksopzet en vragenlijsten

In nauw overleg met het de werkgroep leefbaarheid van het NZKG zijn vragenlijsten opgesteld voor vier verschillende groepen gebruikers (bewoners, recreanten, werkgevers en werknemers).

2: Uitzetten enquêtes

De bewoners en recreanten zijn persoonlijk aangeschreven met het verzoek om mee te doen met het onderzoek. Men is de mogelijkheid geboden de enquête op papier of online in te vullen. De partners in het Bestuursplatform NZKG hebben zorg gedragen voor berichtgeving in de pers en op haar website. Het onderzoek is dus aangekondigd.

Bij het benaderen van de bewoners is een steekproef getrokken uit alle bewoners in wijken nabij de bedrijventerreinen en het Noordzeekanaal. Bij het selecteren van de adresgegevens hebben de gemeenten een belangrijke rol gespeeld. Voor Amsterdam heeft de gemeente zorg gedragen voor de verzending. Informatie over de doelgroep en response kunt u vinden in hoofdstuk 2 "bewoners".

Groep	Aangeschreven	Methode	Respons *
Bewoners	10.370	Persoonlijk (brief)	2.600 (24%)
Recreanten	4.200	Persoonlijk (brief)	310 (14%)
Werkgevers	2.800	Op bedrijfsnaam (brief, mail)	91 (3,5%)
Werknemers			97 (<1%)

*In ieder hoofdstuk (H2, H3, H4) wordt nader ingegaan op de doelgroep en de respons.

Voor de recreanten geldt dat bewoners in een straal van 10 km rond vier recreatiegebieden in het NZKG zijn benaderd. Deze groep bestond deels ook uit huishoudens die ten behoeve van het bewonersonderzoek zijn aangeschreven.

Voor de werkgevers en werknemers geldt dat er uiteindelijk 2.800 bedrijven zijn benaderd. Aan de werkgevers is gevraagd de enquête ook uit te zetten onder de werknemers. Ook zijn de bedrijvenverenigingen op de hoogte gebracht van het onderzoek. Bij een eerste benadering bleef de response erg laag. Ook bij een tweede benadering van een grotere groep bedrijven bleek de response nog laag. Het benaderen van bedrijven via de post heeft helaas niet goed gewerkt. De resultaten zijn dan ook indicatief en zijn niet weer te geven naar afzonderlijk bedrijventerrein.

3: Verwerken gegevens en rapportage

De enquêteresultaten zijn geanalyseerd. Er hebben meerdere bijeenkomsten plaatsgevonden waarbij afstemming over het onderzoek en de resultaten heeft plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van de leden van het Bestuursplatform NZKG.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Wonen

Hoofdstuk 3 Recreëren

Hoofdstuk 4 Werken

2 Wonen in het Noordzeekanaalgebied

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de uitkomsten van het onderzoek onder bewoners in het Noordzeekanaalgebied. Het doel is een beeld te geven van de leefbaarheid in het gebied zoals ervaren door bewoners. Het gaat dan om bijvoorbeeld de waardering van voorzieningen, bereikbaarheid, de sociale samenhang, de ervaren veiligheid, de waardering van de eigen woning etc. Hierbij wordt met nadruk ook gekeken naar de invloed van de aanwezigheid van bedrijven, industrie en havengebonden activiteiten in het gebied. In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende aspecten:

- Waardering woonomgeving
- Waardering algemene kenmerken woonomgeving
- Wonen nabij havens en industrie
- Overlast/hinder in de omgeving
- Ervaren veiligheid en risico's
- Verwachtingen voor de toekomst (volgens bewoners)
- Invloed bedrijvigheid Noordzeekanaalgebied op de waardering woonomgeving analyse)

De onderzoeksgroep en de respons

Bij het benaderen van respondenten is een selectie gemaakt van wijken waarvan verwacht mag worden dat de activiteiten in het Noordzeekanaalgebied van invloed zijn op de ervaren leefbaarheid. Het gaat om de wijken die in de nabijheid (<1km) van de industrie en haventerreinen wonen. De wijken die zijn betrokken bij het onderzoek zijn afgebeeld in figuur 2-1. In totaal zijn 10.370 enquêtes uitgezet onder de bewoners. Men is persoonlijk aangeschreven en er is een oproep via de pers uitgebracht om mee te werken aan het onderzoek. In totaal hebben 2.600 respondenten de vragenlijst ingevuld (24% response). In bijlage II wordt verder ingegaan op de steekproef en respons. Samenvattend komt het erop neer dat voldoende betrouwbare uitspraken op wijkniveau kunnen worden gedaan.

Oordeel over leefbaarheidsaspecten op twee manieren in beeld

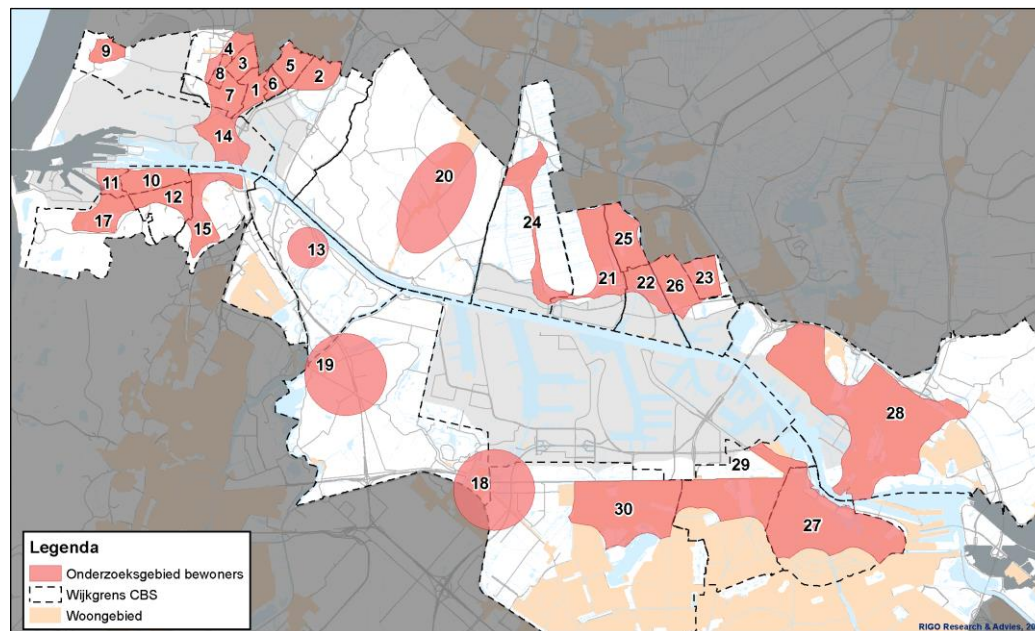
In deze rapportage wordt verslag gedaan van de oordelen van de gebruikers op vooral wijkniveau. Voor veel onderwerpen geldt dat men is gevraagd naar een oordeel op een zogenaamde 5 punten- of 10 puntenschaal (zeer positief tot zeer negatief (zie ook bijlage II eerste alinea). Ten behoeve van de interpretatie van de uitkomsten zijn er twee manieren van meten te onderscheiden. De totaalscore voor een wijk (A) en het aandeel negatieve oordelen (B). In deze rapportage worden beide methoden of een combinatie ervan gebruikt, mede afhankelijk van het betreffende thema.

Indicator	Meting en interpretatie
A: Totaal oordeel wijk op leefbaarheidsaspect	Gemiddelde score Hier telt iedereen mee. Dus naast de groep die negatief is over een aspect wordt hier ook het aantal mensen dat juist geen hinder ervaart of hier vrij neutraal over oordeelt meegewogen.
B: Aandeel ontevreden of negatief over een leefbaarheidsaspect.	Aandeel ontevreden of negatief Deze indicator is meer gericht op het signaleren van knelpunten. Ofwel: hoe groot is de groep die ergens negatief over is. Los van het feit dat er ook mensen neutraal of positief kunnen zijn in een wijk.

Substantieel aantal klagers

Er is geen objectieve norm beschikbaar die iets zegt over bij hoeveel klagers er sprake is van een probleem op wijkniveau. Of iets als een probleem wordt gezien blijft altijd subjectief en hangt vaak ook samen met het specifieke onderwerp. De een vindt 10% klagers over geluidsoverlast veel, de ander vindt dat pas bij 50% klagers. In dit rapport zijn steeds die wijken gemarkeerd waar 20% of meer gebruikers klachten uiten. Dit komt doorgaans overeen met een gemiddeld onvoldoende totaalscore. De 20% is echter slechts ter indicatie/accentuering. Er wordt in dit rapport met nadruk geen norm gesteld. Daarom zijn ook de lagere percentages terug te vinden in de tabellen.

figuur 2-1 Onderzoeksgebied bewoners



Beverwijk	Velsen	Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Amsterdam
1 Centrum	10 IJmuiden-Noord	18 Halfweg e.o.	27 Centrum
2 Broekpolder	11 IJmuiden-West	19 Spaarndam e.o.	28 Noord
3 Kuenenkwartier	12 IJmuiden-Zuid	Zaanstad	29 West
4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	13 Spaarndammerpolder	20 Assendelft-Zuid	30 West (Nieuw-West)
5 Oosterwijk en Zwaansmeer	14 Velsen-Noord	21 Nieuw West	
6 Prinsenhof	15 Velsen-Zuid en Driehuis	22 Oude Haven	
7 Vondelkwartier	17 Zee- en Duinwijk	23 Poelenburg	
8 Warande		24 Westzaan	
9 Wijk aan Zee		25 Zaandam West	
		26 Zaandam Zuid	

2.2 Waardering van de woonomgeving in het Noordzeekanaalgebied

In deze paragraaf gaan we in op het oordeel van bewoners uit het Noordzeekanaalgebied over de verschillende aspecten van hun woonomgeving. We kijken hier naar hun algemene oordeel en een aantal aspecten die in de regel sterk samenhangen met de ervaren leefbaarheid. We gaan achtereenvolgens in op de waardering van de woning en woonomgeving, voorzieningen, sociale samenhang, bereikbaarheid, lokale verkeersdrukke en sociale veiligheid.

2.2.1 Waardering woning en woonomgeving

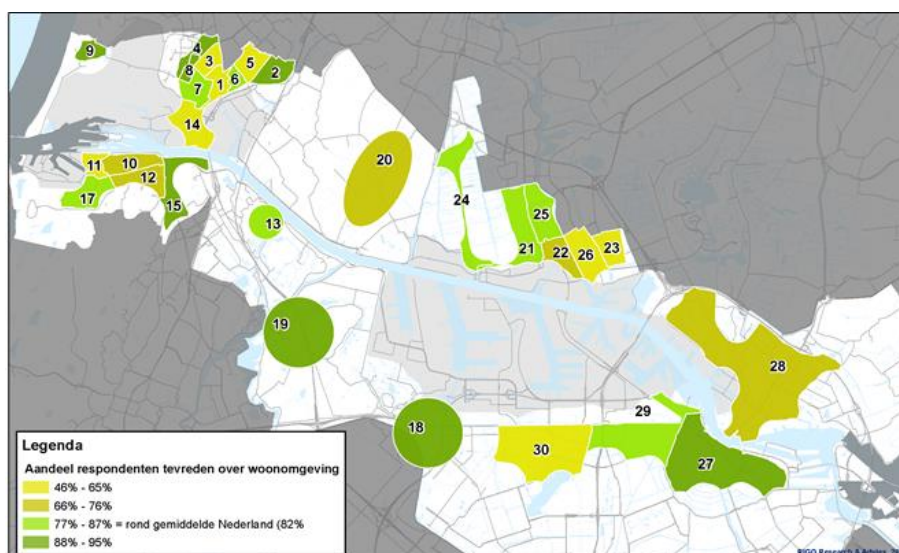
Eén van de belangrijkste enquêtevragen in onderzoek naar leefbaarheid is het algemene oordeel over de directe woonomgeving. De bewoner geeft hierbij een totaaloordeel. Dit oordeel over de eigen woonomgeving wordt doorgaans gezien als een van de belangrijkste factoren voor de leefbaarheid in het algemeen. Om deze reden wordt ook in landelijke onderzoek naar het algemene oordeel over de woonomgeving gevraagd³. Ook in de *Leefbaarometer*⁴ van het ministerie van Binnenlandse Zaken speelt het algemene oordeel over de leefomgeving een belangrijke rol.

Tevredenheid woonomgeving

Van alle ondervraagde bewoners in het Noordzeekanaalgebied geeft 76% aan tevreden of zelfs zeer tevreden te zijn met de woonomgeving. Dit aandeel ligt wat lager dan het Nederlands gemiddelde van 81%. Daarnaast blijkt uit de enquête dat in totaal circa 10% van de respondenten in het gebied ontevreden zegt te zijn over de woonomgeving, terwijl dat voor Nederland als totaal geldt voor 6% van de bevolking. Met nadruk dient hier vermeld te worden dat een vergelijking met een Nederlands gemiddelde slechts indicatief is. Het oordeel over de woonomgeving verschilt sterk tussen wijken in Nederland, waarbij we overigens zien dat het overgrote deel positief is.

Uiteraard zijn er verschillen tussen de afzonderlijke wijken binnen het Noordzeekanaalgebied. Zo zien we dat in alle wijken, op één na (Kuenenkwartier, Beverwijk), de meerderheid van de bewoners tevreden is met de woonomgeving. In iets meer dan de helft van de onderzochte wijken (16 van de 29) ligt deze tevredenheid rond het Nederlands gemiddelde of zelfs daarboven. (zie ook figuur 2-2).

figuur 2-2 *Tevredenheid met de woonomgeving, aandeel mensen tevreden of zeer tevreden*



3 WoonOnderzoek Nederland (WoON); over onder meer samenstelling van huishoudens, de woning, de woonlasten, woonwensen en woonomgeving.

4 Zie ook: www.leefbaarometer.nl

Er zijn ook wijken waar de tevredenheid met de woonomgeving minder hoog is dan gemiddeld. Als het gaat om het signaleren van wijken waar leefbaarheid een aandachtspunt kan zijn, is het interessant om te bezien hoeveel mensen expliciet aangeven ontevreden te zijn. Zo zien we bijvoorbeeld dat in de eerdergenoemde wijk Kuenenkwartier te Beverwijk 'slechts' 47% aangeeft tevreden te zijn. Dit betekent niet dat men in meerderheid negatief is. Ongeveer 40% van de bewoners is neutraal en een minderheid (12%) geeft expliciet een negatief oordeel over de woonomgeving (zie ook tabel 1 in bijlage 2).

Wanneer we ons concentreren op het aantal mensen dat aangeeft niet tevreden te zijn met de woonomgeving, zien we dat in 5 wijken (van de 29) het aandeel ontevredenen boven de 20% ligt. Twee er daarvan liggen in de gemeente Zaanstad en twee in Beverwijk. Ook Amsterdam (Nieuw-West) komt in deze selectie voor (zie tabel 2-1). Deze wijken, of een deel daarvan, zou men als wijken kunnen zien waar de algemene ontevredenheid met de woonomgeving in vergelijking tot de andere wijken een aandachtspunt is. Twee van deze wijken vielen onder de zogenaamde aandachtswijken, zoals gedefinieerd door het ministerie van BZK (Zaanstad-Poelenburg en Amsterdam Nieuw-West⁵).

tabel 2-1 Wijken waar meer dan 20% van de bewoners ontevreden is over hun woonomgeving

Gemeente	Wijk	Ontevreden
Zaanstad	Poelenburg (23)	26%
Beverwijk	Centrum (1)	24%
Zaanstad	Zaandam Zuid (26)	23%
Amsterdam	West (Nieuw-West) (30)	23%
Beverwijk	Oosterwijk en Zwaansmeer (5)	22%

Oordeel over de woning

Al ligt de focus in het onderzoek op de leefbaarheid en daarmee vooral de woonomgeving, is er toch ook een oordeel over de eigen woning gevraagd. Vaak komt uit leefbaarheidsonderzoek naar voren dat de tevredenheid met de eigen woning sterk samenhangt met hoe men de woonomgeving ervaart. De tevredenheid met de woning is doorgaans belangrijk voor bewoners, deels ook los van de omgeving waarin deze woning staat.

Het merendeel van de respondenten in het Noordzeekanaalgebied is (zeer) tevreden (87%) over de woning waarin zij wonen. Gemiddeld ligt dit aandeel zelfs iets hoger dan gemiddeld in Nederland (86%). Over de woning is 3% van de bewoners in het Noordzeekanaalgebied ontevreden en 2% zeer ontevreden.

figuur 2-3 Waardering van de woning en woonomgeving (aandeel tevreden en zeer tevreden)

	Woonomgeving	Woning
Nederland	82%	86%
Totaal NZKG	76%	87%
IJmond	76%	88%
Haarlemmerliede en Spnwd.	93%	95%
Zaanstad.eo.	73%	84%
Amsterdam	76%	84%

Zie bijlage 2, tabel 1 voor de uitkomsten per wijk

De tevredenheid met de woning loopt net als in de rest van Nederland uiteen tussen de wijken. (zie ook figuur 2-3 en tabel 1 in bijlage 2). Toch zijn er (slechts) een paar wijken waar meer dan 10% ontevreden is over de woning. Dit zijn Oosterwijk en Zwaansmeer (Beverwijk), Halfweg, Poelenburg (Zaanstad) en Amsterdam Nieuw-West. Zoals verwacht is er in het Noordzeekanaalgebied ook een sterke samenhang tussen de tevredenheid met de woning en de woonomgeving. Anders gezegd, een positief

5 Ook Amsterdam-Noord valt onder de 40 aandachtswijken van het ministerie van BZK.

oordeel over de woning gaat veelal samen met een positief oordeel over de woonomgeving en andersom.

2.2.2 Oordeel over kenmerken van de woonomgeving

Zoals in de inleiding is aangegeven, hangt de ervaren leefbaarheid samen met verschillende deelkenmerken van de woonomgeving. Om die reden is een aantal vragen gesteld over voorzieningen, sociale samenhang, veiligheid en bereikbaarheid. In dit onderzoek komen deze aspecten vooral aan de orde om te bezien in hoeverre deze meer of minder van belang zijn voor inwoners in vergelijking met de ervaren hinder van bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied. Daarom wordt hier alleen samenvattend ingegaan op de resultaten per hoofdthema's zoals deze ook zijn opgenomen in figuur 2-4. De resultaten per (sub-)indicator (enquêtevraag) zijn ook opgenomen in bijlage 2.

figuur 2-4 Algemene kenmerken van de woonomgeving betrokken in het onderzoek

Hoofdthema	Indicatoren (vragen in de enquête)	
Voorzieningenniveau	<ul style="list-style-type: none"> ○ Winkels ○ Uitgaan ○ Scholen ○ Zorg 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Speelgelegenheid kinderen ○ Activiteiten voor jongeren ○ Groenvoorzieningen
Sociale samenhang	<ul style="list-style-type: none"> ○ Contact met directe buren ○ Contact met andere buurtbewoners ○ Ik voel medeverantwoordelijk voor de leefbaarheid ○ Men gaat hier prettig met elkaar om ○ Gezellige buurt 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mensen helpen en dingen samen doen ○ Mensen kennen elkaar in deze buurt ○ Tevreden met de bevolkingssamenstelling
(Sociale) veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vervuiling, bekladding en vandalisme, overlast van omwonenden ○ Aantal inbraken 	
Verkeersdruk lokaal	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verkeersdrukke ○ Parkeeroverlast 	
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> ○ OV ○ Auto ○ Fiets 	

Over het algemeen is te zien dat in het merendeel van de wijken men tevreden is over de hier genoemde kenmerken van de woonomgeving. Wel zijn er een aantal zaken die opvallen:

Vooraf sociale samenhang, veiligheid en lokale verkeersdruk laten in een aantal wijken een onvoldoende score zien (zie tabel 2-2). Lokale verkeersdrukke scoort het laagst, ook voor het Noordzeekanaalgebied als totaal.

In wijken waar men een relatief laag oordeel geeft over de woonomgeving, geeft men veelal ook een laag oordeel op de deelaspecten sociale samenhang en veiligheid. Dit geeft een eerste indicatie dat

⁶ De positieve samenhang tussen oordeel woning en woonomgeving bedraagt +0,48 (correlatiecoëfficiënt).

hier sprake is van een samenhang. Zoals ook blijkt uit eerder onderzoek, hangt het oordeel over de woonomgeving voor een belangrijk deel samen met de sociale leefomgeving. We hebben dit ook voor het Noordzeekanaalgebied getoetst door middel van een statistische analyse op respondentniveau. Hieruit komt naar voren dat het oordeel over de woonomgeving inderdaad sterk samenhangt met de sociale samenhang, veiligheid en ook het oordeel over voorzieningen⁷. De lokale verkeersdruk lijkt van relatief kleinere invloed op de tevredenheid met de woonomgeving. Bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer lijken hier niet mee samen te hangen. Dit betekent dat mensen die een negatief oordeel hebben over deze bereikbaarheid, hun woonomgeving niet navenant minder waarderen. Wel is er enige relatie met de bereikbaarheid van voorzieningen met de fiets.

tabel 2-2 Samenvatting oordeel over kenmerken van de woonomgeving (10-punten-schaal)

Gemeente	Wijk	Bereikbaarheid							
		WOONOMGEVING*	Voorzieningen	sociale samenhang	(sociale) veiligheid	Verkeersdruk lokaal	Fiets	OV	Auto
Beverwijk	1 Centrum	6,3	6,9	6,0	5,7	4,6	7,7	7,2	6,1
	2 Broekpolder	8,0	6,5	7,1	6,3	5,5	8,2	6,5	7,9
	3 Kuenenkwarter	6,3	6,9	5,8	5,5	5,6	7,8	7,3	7,5
	4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	8,5	7,4	6,9	6,5	6,6	8,3	5,8	8,0
	5 Oosterwijk en Zwaansmeer	6,0	6,2	5,7	5,2	5,5	7,8	6,2	7,5
	6 Prinsenhof	7,4	7,5	6,0	5,8	5,7	8,7	7,1	7,9
	7 Vondelkwarter	8,1	7,2	6,8	6,0	4,8	8,4	7,8	6,8
	8 Warande	8,2	7,8	6,7	6,2	5,9	8,8	7,1	8,3
	9 Wijk aan Zee	8,1	6,4	7,0	6,2	6,1	7,7	7,1	7,4
Velsen	10 IJmuiden-Noord	7,0	7,0	6,2	6,0	4,5	8,1	6,9	7,7
	11 IJmuiden-West	7,0	5,5	6,5	5,9	5,2	7,6	6,1	7,8
	12 IJmuiden-Zuid	6,8	7,0	6,2	5,7	5,1	8,1	7,4	7,6
	13 Spaarndammerpolder	8,1	5,9	7,5	6,4	4,8	7,3	5,1	7,4
	14 Velsen-Noord	6,5	6,2	5,9	5,5	5,5	8,0	3,7	8,0
	15 Velsen-Zuid en Driehuis	8,5	6,6	7,2	6,1	5,8	8,2	6,9	8,2
Haarlemmerliede	17 Zee- en Duinwijk	7,3	7,1	6,0	5,9	5,8	8,3	7,8	8,4
	18 Halweg e.o.	8,1	7,0	7,1	6,1	5,5	8,3	7,8	8,3
Zaandam	19 Spaarndam e.o.	8,0	4,7	7,2	6,2	6,5	6,9	3,9	7,8
	20 Assendelft-Zuid	7,1	6,2	6,9	6,3	6,8	7,4	5,9	8,0
	21 Nieuw West	7,6	6,9	6,4	5,8	6,3	8,0	6,9	6,4
	22 Oude Haven	7,3	7,1	6,6	6,1	6,2	8,6	6,2	7,6
	23 Poelenburg	5,9	5,7	5,7	5,5	4,6	7,6	7,4	6,9
	24 Westzaan	7,3	5,5	7,0	6,6	6,0	7,5	4,1	8,0
	25 Zaandam West	7,3	7,0	6,4	5,9	4,7	8,2	7,2	6,9
	26 Zaandam Zuid	6,8	6,6	6,2	5,3	5,0	8,2	7,3	7,4
Amsterdam	27 Centrum	7,9	7,8	6,5	5,5	4,9	8,3	8,5	5,5
	28 Noord	7,0	6,6	6,0	5,5	6,3	7,9	7,7	7,7
	29 West	7,8	7,7	6,0	6,4	5,5	8,7	8,4	7,6
	30 West (Nieuw-West)	6,3	6,1	5,6	5,3	5,3	7,9	8,1	7,9
Totaal NZKG		7,4	6,7	6,5	6,0	5,6	8,0	6,7	7,6

*totaaloordeel over de woonomgeving, zoals ook in de voorgaande paragraaf aan de orde kwam. In bijlage 2 wordt nader ingegaan op de verschillende deelvragen die vallen onder de onderwerpen voorzieningen, sociale samenhang en veiligheid.

7 Relatie woonomgeving en sociale samenhang (correlatie +0,42); Veiligheid (correlatie +0,44); Voorzieningen (correlatie +0,40); Verkeersdruk lokaal (correlatie -0,27); Bereikbaarheid fiets (+0,26).

2.3 Beleving hinder en veiligheid havens, bedrijven en industrie

Eén van de belangrijkste doelstellingen van dit onderzoek is te bepalen hoe bewoners de effecten van de aanwezigheid van havens, bedrijven en industrie op hun leefomgeving waarderen. Daarom zijn er vragen gesteld over het beeld dat men heeft van wonen nabij havens, bedrijven en industrie, welke hinder of overlast men ondervindt en wat hun veiligheidsbeleving van het gebied is. Hier wordt achtereenvolgens ingegaan op:

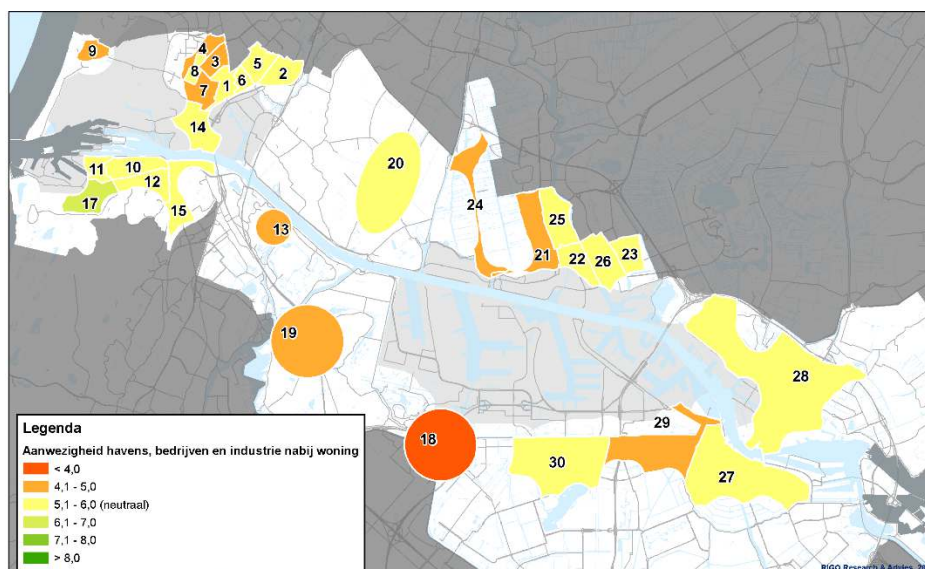
- Mening over de aanwezigheid havens en industrie in het algemeen
- Oordeel over de gevolgen van de groei van de Bedrijvigheid in het NZKG
- Hinder van bedrijven industrie en havens, vliegtuigen en verkeer
- Veiligheid en risico's
- Toekomstverwachtingen

2.3.1 De aanwezigheid van de havens, bedrijven en industrie in het algemeen

De helft van de bewoners in het Noordzeekanaalgebied staat neutraal tegenover de aanwezigheid van havens, bedrijven en industrie in de nabijheid van hun woning. Bijna 30% oordeelt negatief, maar minstens zo opvallend is dat bijna 20% juist aangeeft tevreden te zijn met de aanwezigheid van havens, bedrijven en industrie in de buurt van de eigen woning. Er is dus zeker geen sprake van een algemene ontevredenheid over wonen nabij havens, bedrijven en industrie.

Ook in het overgrote deel van alle afzonderlijke wijken staat het merendeel van de bewoners neutraal tegenover de aanwezigheid van industrie en havens. Er zijn daarnaast in alle wijken ook mensen die juist positief oordelen over deze aanwezigheid. Voor 10 van de 29 wijken geldt dat men er gemiddeld minder positief is. Dit is in figuur 2-5 te zien. Hier is de gemiddelde score per buurt afgebeeld. Ook hier is goed te zien dat per saldo de meeste wijken als 'neutraal' getypeerd kunnen worden. Naast deze gemiddelde scores is in de tabel onder de figuur ingezoomd op de wijken waar men gemiddeld een negatief oordeel geeft.

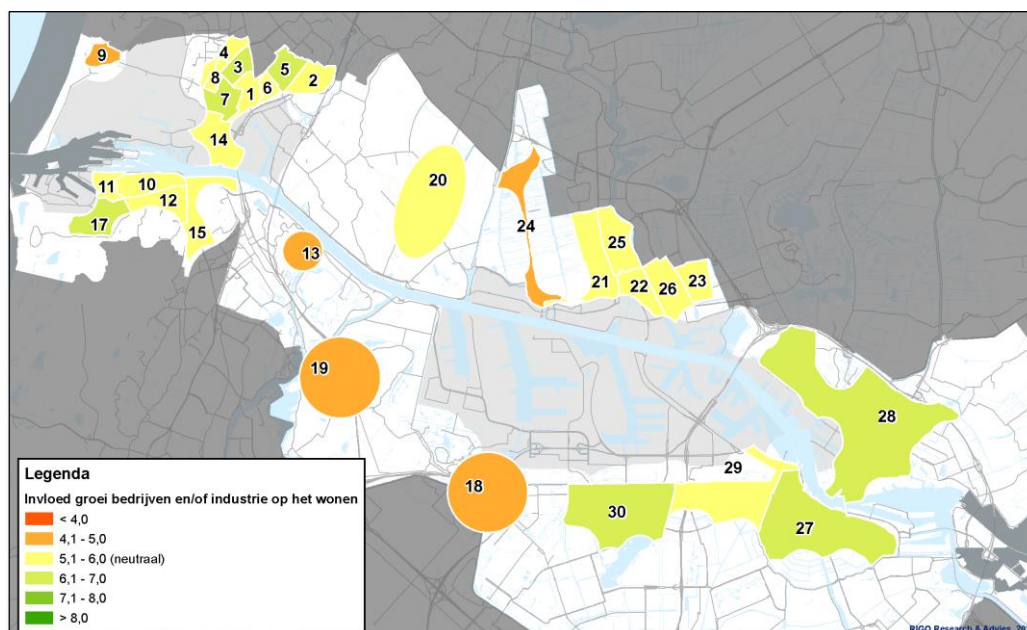
figuur 2-5 Oordeel over de aanwezigheid van havens, bedrijven en industrie nabij de woning (wijkscore op 10-puntenschaal)



Wijken waar men gemiddeld een negatief oordeel geeft

Beverwijk	Kuenekwartier (3)	Haarlemmerliede	Halfweg e.o. (18)
	Noordwestelijk tuinbouwgebied (4)		Spaarndam e.o. (19)
	Vondelkwartier (7)	Zaandam	Nieuw West (21)
	Wijk aan Zee (9)		Westzaan (24)
Velsen	Spaarndammerpolder (13)	Amsterdam	West (29)

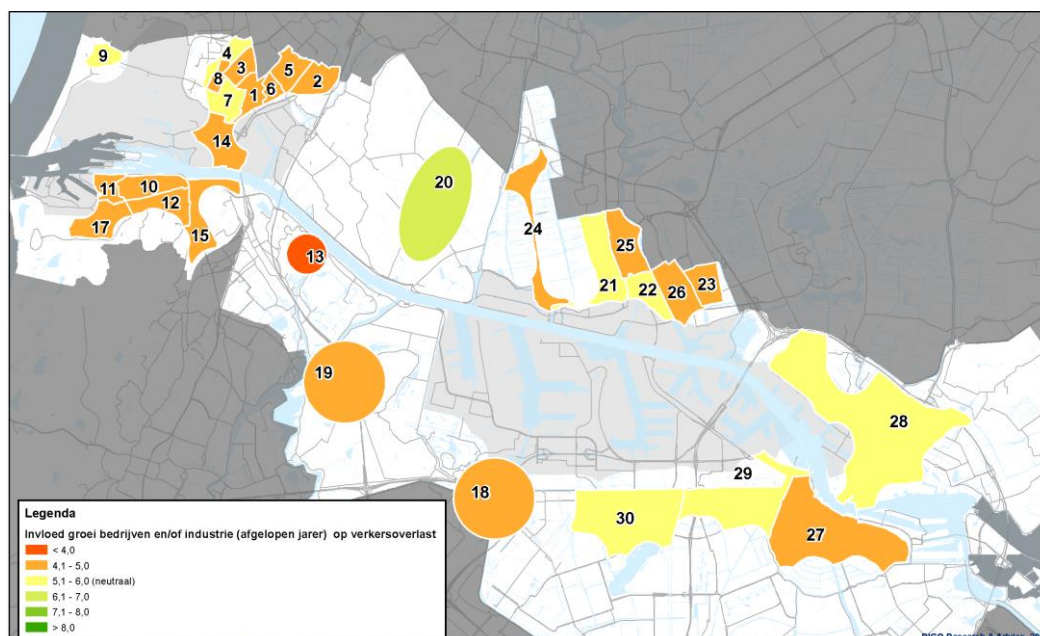
figuur 2-6 Oordeel over het effect van de groei van de haven, industrie- en bedrijventerreinen en activiteiten in de afgelopen jaren op het wonen per wijk (score naar 10-puntenschaal)



Wijken waar men gemiddeld een negatief oordeeld geeft

Beverwijk	Wijk aan Zee (13)	Haarlemmerliede	Halfweg e.o. (18)
Velsen	Spaarndampolder (13)		Spaarndam e.o. (19)
Zaandam	Westzaan (24)		

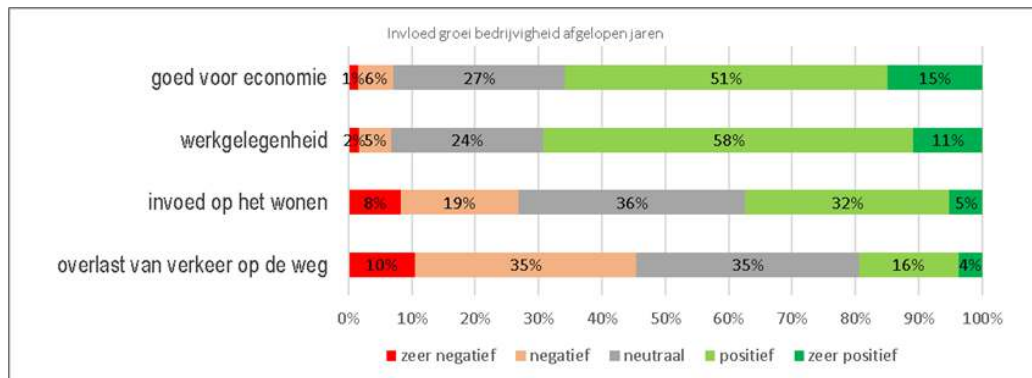
figuur 2-7 Oordeel over het effect van de groei van bedrijvigheid op verkeersoverlast (wijkscore op 10 puntenschaal)



2.3.2 Effect van de groei van bedrijvigheid op werkgelegenheid, het wonen en verkeersoverlast

De bewoners is ook gevraagd naar de effecten die zij ervaren als gevolg van de ontwikkelingen in de regio in de afgelopen jaren. Er wordt hier ingegaan op het effect volgens bewoners op de economie, op het wonen en op de verkeersoverlast. De beleving van specifiek de ervaren overlast, afkomstig van deze bedrijvigheid, komt verderop in dit hoofdstuk aan de orde.

figuur 2-8 Effect van de groei van de haven, industrie- en bedrijventerreinen volgens de bewoners in het Noordzeekanaalgebied



Goed voor de economie

De groei van de haven, industrie- en bedrijventerreinen in de afgelopen jaren is volgens het merendeel van de bewoners positief geweest voor de economie en werkgelegenheid. Te zien is dat 66% positief is over de effecten op de economie en 69% over de invloed op de werkgelegenheid.

Invloed van de groei op het wonen

Als het gaat om de invloed van de groei op het wonen in het gebied is men daar meer verdeeld over dan over de invloed op de economie. Al is een ruime meerderheid neutraal of zelfs positief (73%) is er toch ook ruim een kwart (27%) negatief over de invloed van de groei van bedrijvigheid in het gebied op het wonen. Dit geeft al een indicatie dat voor het merendeel van de bewoners in het gebied de invloed van de bedrijvigheid op het wonen gering is.

Binnen de wijken zijn de meningen over het algemeen verdeeld. Gemiddeld zien we dat het merendeel van de wijken gemiddeld neutraal of zelfs positief scoort, zie ook figuur 2-6. Er is in deze wijken geen algemeen geldend idee dat de groei van de industrie het wonen negatief heeft beïnvloed. Er zijn vijf wijken waar relatief veel mensen negatief zijn en waardoor de score hier negatief is (zie ook de tabel onder figuur 2-6). Dit zijn Wijk aan Zee (139), Spaarndammerpolder (13), Westzaan (24), Halfweg (18) en Spaarndam (19).

Overlast van verkeer als gevolg van groei (volgens de bewoners)

Volgens een relatief grote groep bewoners (45%) heeft de groei van de bedrijvigheid in het gebied gezorgd voor meer overlast van verkeer. Dit lijkt een meer algemeen verschijnsel in de regio te zijn en zien we bijvoorbeeld ook terug in Amsterdam Centrum. Juist in de rest van Amsterdam en bijvoorbeeld Assendelft-Zuid ziet men een zwakker ervaren invloed van de groei van de bedrijvigheid op de verkeersoverlast (zie ook figuur 2-7).

2.4 Overlast van geluid, geur, trillingen en stof uit de omgeving

Aan alle bewoners is gevraagd een oordeel te geven over de overlast die men ervaart van geluid, geur, trillingen en stof uit de omgeving. De schaal loopt van extreem veel overlast tot geen enkele overlast. De vragen zijn gesteld per type bron. Het gaat hier om bedrijven/industrie, verkeer, vliegtuigen, scheepvaart maar ook de burelen.

<p>Veel of weinig overlast op wijkniveau</p> <p>Overlast is in de enquête gemeten op een zogenaamde 10 puntenschaal. Zoals ook in de inleiding van dit hoofdstuk is aangegeven kijken we zowel naar gemiddelde score per wijk als het aandeel bewoners per wijk met veel overlast.</p>	
<p>A: Totaal oordeel wijk op leefbaarheidsaspect</p>	<p>Gemiddelde score</p> <p>Hier telt iedereen mee. Dus naast de groep die negatief is over een aspect wordt hier ook het aantal mensen dat juist geen hinder ervaart of hier vrij neutraal over oordeelt meegewogen.</p>
<p>B: Aandeel ontevreden of negatief over een leefbaarheidsaspect.</p>	<p>Aandeel ontevreden of negatief</p> <p>Deze indicator is meer gericht op het signaleren van knelpunten. Ofwel: hoe groot is de groep die ergens negatief over is. In samenspraak met de werkgroep die betrokken was bij dit onderzoek is er voor gekozen om in te zoomen op:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Bewoners die op een 10 puntschaal een score lager dan een 4 geven benoemen we als ontevreden/negatief. (Een score van 5 is bijvoorbeeld als neutraal aan te merken). -Indien in een wijk de groep die hinder ervaart groter is dan 20% zijn deze wijken gemarkeerd in de tabellen.

In figuur 2-9 zijn de scores per bron weergegeven voor het Noorzeekanaalgebied als totaal en per deelregio. In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de belangrijkste bevindingen met betrekking tot geluid, trillingen, geuren en stof op wijkniveau.

figuur 2-9 Ervaren hinder naar soort en bron per regio (rapportcijfers en aandeel respondenten)

Totaal & Regio		Geluid										Trillingen				Geuren				Stof			
		Auto's, motoren, brommers	Treinen of trams	Industrie of bedrijven	Vliegtuigen	Scheepvaart	Laden en lossen	Burelen	Auto's, motoren, brommers	Treinen of trams	Industrie of bedrijven	Vliegtuigen	Auto's, motoren of brommers	Industrie of bedrijven	Landbouw	Vliegtuigen	Auto's, motoren, brommers	Industrie of bedrijven					
Rapportcijfer (gemiddeld)		Geluid										Trillingen				Geuren				Stof			
Totaal NZKG		5,1	8,2	6,8	5,0	8,0	7,1	6,4	6,6	8,6	8,1	7,1	6,9	6,2	8,4	8,1	6,7	5,7					
IJmond		5,3	8,4	6,6	5,0	8,0	7,2	6,5	6,7	8,7	8,0	7,2	7,0	5,9	8,6	8,3	6,8	4,9					
Haarlemmerliede en Sprnd.		5,2	7,4	7,3	3,0	8,1	7,4	6,9	6,7	8,2	8,5	5,7	6,7	7,4	7,9	6,0	6,3	6,9					
Zaanslad.eo.		5,0	8,1	6,9	5,1	7,7	7,2	6,4	6,6	8,5	8,2	7,0	6,8	6,0	7,7	7,9	6,7	6,6					
Amsterdam		4,5	7,7	7,4	5,9	8,2	6,3	5,3	5,8	8,3	8,1	7,3	6,2	7,4	8,4	8,2	6,1	7,8					
Aandeel met rapportcijfer < 4																							
Totaal NZKG		23%	3%	12%	28%	4%	9%	13%	15%	1%	4%	10%	10%	20%	2%	4%	14%	29%					
IJmond		20%	2%	14%	28%	4%	8%	12%	14%	1%	5%	10%	9%	23%	1%	4%	14%	41%					
Haarlemmerliede en Sprnd.		12%	5%	8%	55%	0%	1%	5%	12%	4%	0%	30%	5%	7%	4%	16%	10%	12%					
Zaanslad.eo.		30%	5%	10%	24%	4%	13%	12%	18%	1%	2%	10%	13%	20%	4%	2%	17%	16%					
Amsterdam		30%	0%	7%	18%	0%	8%	24%	16%	0%	0%	8%	18%	8%	0%	5%	12%	5%					

2.4.1 Geluidsoverlast

Bewoners in het Noordzeekanaalgebied ervaren de meeste geluidsoverlast van respectievelijk vliegtuigen (28%), verkeer (23%), burelen (13%) en van bedrijven/industrie (12%). De percentages geven de groep binnen het totale Noordzeekanaalgebied weer, die aangeeft veel overlast te ervaren. Geconstateerd is dat geluid afkomstig van bedrijven en industrie zeker niet de belangrijkste bron van geluidsoverlast is. Vliegtuigen en verkeer staan op ergernis nummer één. Per bron gaan we hier in op de belangrijkste bevindingen op wijkniveau (zie ook figuur 2-10).

figuur 2-10 Ervaren overlast per bron naar wijk

Gemeente	Wijk	Woonomgeving	Ervaren overlast; (aandeel mensen dat veel hinder beleeft (beoordeling lager dan een 4))																																	
			Geluid		Auto's, motoren, brommers		Trenen of trams		Industrie of bedrijven		Vliegtuigen		Scheepvaart		Laden en lossen		Burelen		Auto's, motoren, brommers		Trenen of trams		Industrie of bedrijven		Vliegtuigen		Auto's, motoren, brommers		Industrie of bedrijven		Landbouw		Vliegtuigen		Auto's, motoren, brommers	
		tevreden																																		
Beverwijk	1 Centrum	56%	49%	9%	10%	27%	5%	21%	16%	22%	3%	4%	6%	19%	18%	1%	0%	18%	29%																	
	2 Broekpolder	91%	13%	10%	0%	29%	1%	3%	6%	3%	3%	0%	10%	6%	5%	0%	0%	24%	33%																	
	3 Kuenenkwartier	47%	21%	0%	3%	22%	0%	8%	17%	14%	0%	1%	9%	7%	14%	0%	2%	4%	31%																	
	4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	94%	19%	4%	23%	29%	3%	7%	4%	8%	3%	12%	20%	8%	30%	5%	4%	13%	45%																	
	5 Oosterwijk en Zwaansmeer	56%	21%	0%	4%	12%	0%	8%	28%	8%	0%	0%	5%	7%	1%	0%	0%	9%	10%																	
	6 Pinsenhof	83%	15%	7%	6%	20%	0%	7%	9%	8%	3%	0%	9%	6%	7%	0%	0%	8%	25%																	
	7 Vondelkwartier	85%	16%	3%	11%	35%	0%	16%	6%	15%	2%	0%	12%	11%	23%	1%	3%	13%	24%																	
	8 Warande	92%	19%	7%	22%	50%	0%	1%	8%	6%	3%	9%	13%	1%	20%	1%	4%	4%	53%																	
	9 Wijk aan Zee	90%	11%	0%	35%	27%	2%	9%	10%	8%	0%	8%	4%	8%	60%	3%	3%	10%	80%																	
Velsen	10 IJmuiden-Noord	69%	25%	0%	13%	27%	3%	7%	20%	23%	0%	2%	10%	15%	21%	0%	4%	16%	51%																	
	11 IJmuiden-West	60%	31%	0%	22%	14%	13%	14%	13%	0%	15%	5%	11%	56%	0%	1%	19%	67%																		
	12 IJmuiden-Zuid	69%	18%	1%	10%	12%	4%	4%	17%	21%	0%	3%	8%	17%	0%	2%	12%	36%																		
	13 Spaarndammerpolder	83%	44%	3%	20%	75%	21%	11%	0%	27%	3%	14%	30%	15%	10%	0%	21%	18%	10%																	
blauw	14 Velsen-Noord	57%	14%	1%	12%	32%	2%	5%	23%	12%	2%	9%	10%	2%	20%	0%	1%	11%	36%																	
	15 Velsen-Zuid en Driehuis	95%	23%	2%	15%	36%	13%	8%	3%	18%	0%	5%	8%	14%	23%	0%	2%	15%	26%																	
	17 Zee- en Duinwijk	79%	19%	0%	9%	14%	4%	5%	19%	15%	0%	4%	6%	9%	28%	0%	0%	16%	51%																	
Haarlemmerli	18 Halfweg e.o.	91%	41%	9%	15%	75%	2%	17%	5%	17%	7%	6%	35%	22%	15%	2%	43%	50%	38%																	
	19 Spaarndam e.o.	94%	13%	5%	4%	47%	0%	1%	5%	11%	3%	0%	17%	7%	1%	2%	15%	12%	2%																	
Zaanstad	20 Assendelft-Zuid	66%	9%	5%	16%	65%	12%	1%	7%	12%	5%	7%	53%	1%	17%	9%	17%	6%	28%																	
	21 Nieuw West	79%	21%	8%	19%	24%	6%	10%	11%	13%	1%	7%	11%	14%	44%	13%	3%	10%	10%																	
	22 Oude Haven	75%	21%	1%	5%	12%	3%	1%	6%	7%	0%	1%	3%	6%	15%	0%	1%	15%	24%																	
	23 Poelenburg	55%	48%	2%	1%	16%	0%	10%	18%	9%	0%	0%	9%	12%	10%	0%	0%	23%	7%																	
	24 Westzaan	77%	37%	0%	23%	57%	6%	20%	10%	25%	0%	4%	19%	13%	22%	6%	5%	12%	32%																	
	25 Zaandam West	80%	20%	13%	4%	13%	2%	15%	18%	27%	5%	1%	3%	13%	16%	1%	4%	17%	6%																	
	26 Zaandam Zuid	63%	34%	0%	1%	23%	0%	4%	14%	12%	0%	1%	9%	15%	16%	0%	0%	17%	15%																	
	Amsterdam	27 Centrum	92%	39%	14%	10%	9%	8%	30%	16%	36%	3%	3%	10%	21%	9%	8%	2%	34%	4%																
		28 Noord	72%	31%	0%	7%	12%	4%	3%	24%	15%	0%	1%	2%	14%	2%	0%	4%	9%	2%																
29 West		83%	28%	6%	5%	11%	2%	11%	26%	18%	3%	5%	5%	23%	21%	3%	4%	20%	13%																	
30 West (Nieuw-West)		53%	29%	4%	8%	37%	0%	12%	21%	16%	1%	0%	22%	20%	4%	0%	9%	11%	4%																	
Totaal NZKG		76%	23%	3%	12%	27%	4%	9%	13%	15%	1%	4%	10%	11%	20%	2%	4%	14%	30%																	

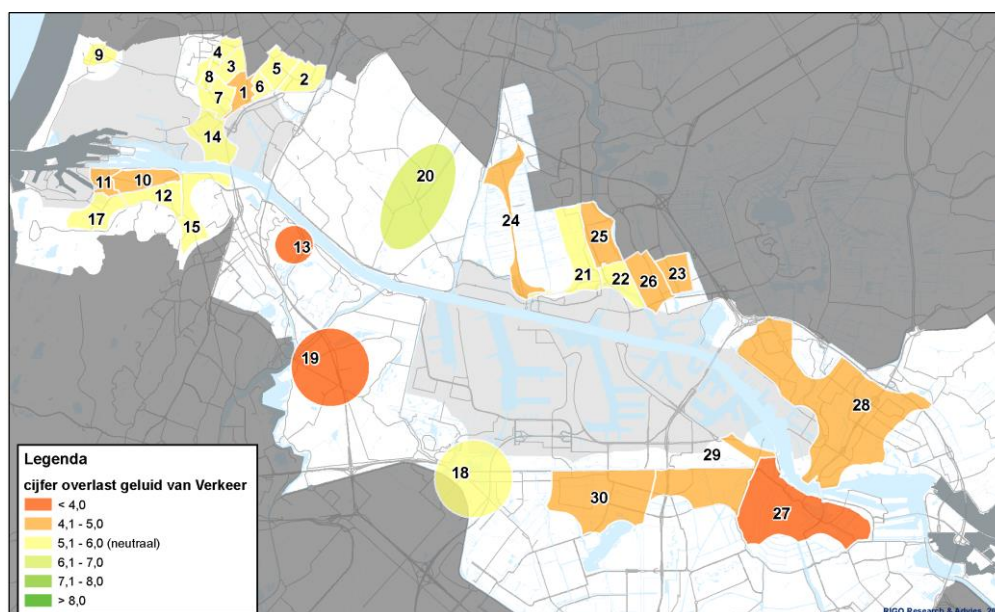
Vliegverkeer

Vliegtuiglawaai wordt in veel wijken ervaren. In meer dan de helft van de wijken in het Noordzeekanaalgebied geeft 20% of meer van de bewoners aan hier veel last van te hebben. Uiteraard hangt dit samen met de ligging van de vliegroutes. We zien ook dat overlast van vliegverkeer in veel wijken de meest genoemde bron is van overlast. Wijken met veel klagers (>65%) zijn Assendelft-Zuid, Spaarndammerpolder en Halfweg.

Verkeerslawaai

Geluid van verkeer zorgt, naast vliegverkeer, volgens de bewoners voor relatief veel geluidsoverlast. We zien dit in veel wijken terugkomen. Hier zien we dat ook Amsterdam Centrum, Halfweg en Spaarndammerpolder er duidelijk uitspringen (zie ook de kaart op de volgende pagina). Ook de andere wijken in Amsterdam, delen van Zaanstad en twee wijken in Velsen scoren onvoldoende op geluid van verkeer.

figuur 2-11 Ervaren overlast geluidshinder van verkeer



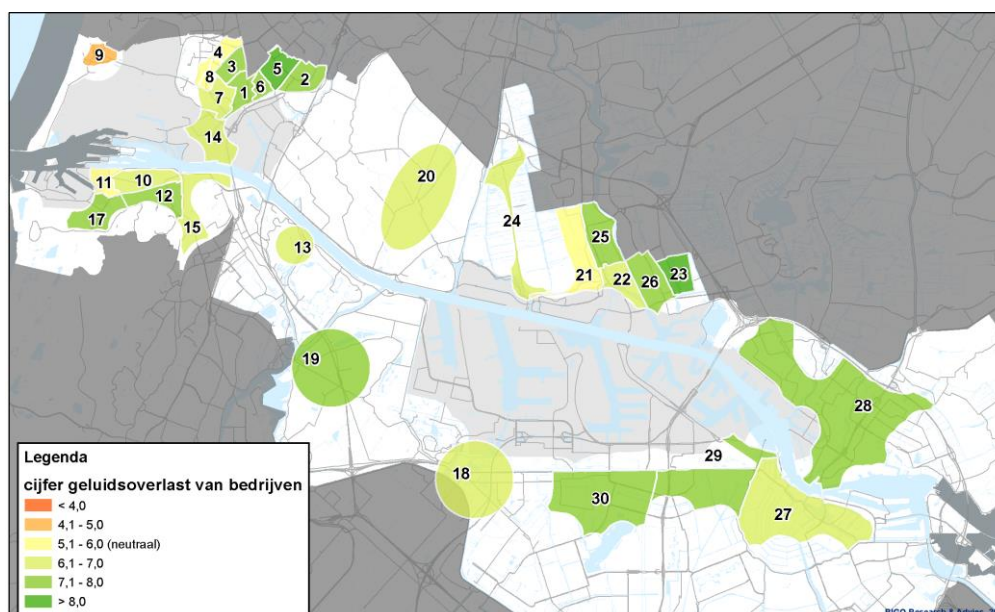
Burenlawaai

Een andere categorie betreft burenlawaai. Waar dit voorkomt, heeft het een niet te onderschatten invloed op de ervaren leefbaarheid. Last van burenlawaai zien we bij gemiddeld 13% van de respondenten. In de meeste wijken ligt dit aandeel echter beduidend lager. Wijken met relatief veel burenlawaai (>20%) zijn gelegen in Amsterdam (op het Centrum na), de wijk Oosterwijk en Zwaansmeer (Beverwijk) en Velsen-Noord. (zie ook figuur 2-9)

Bedrijven en industrie (geluidsoverlast)

Geluidsoverlast van bedrijven en industrie komt voor in enkele wijken. Dit is uiteraard sterk afhankelijk van de ligging van de wijk en woningen nabij industrie. Van alle bewoners in het Noordzeekanaalgebied ervaart 15% geluidsoverlast van bedrijven en industrie. De zes wijken waar meer dan 20% van de bewoners hinder ervaart van geluidsoverlast zijn: Noordwestelijk Tuinbouwgebied, Warande en Wijk aan Zee (Beverwijk); IJmuiden-West en Spaarndammerpolder (Velsen); Westzaan (Zaanstad).

figuur 2-12 Ervaren geluidsoverlast van industrie en bedrijven



Geluid van treinen, scheepvaart en laden/lossen

Treinen en trams: Geluidsoverlast van treinen wordt in een paar wijken sterker ervaren dan in andere maar nergens door meer dan 20%. In drie wijken geeft 10% of meer aan hier overlast van te onderkennen. Het gaat om Broekpolder (Beverwijk) Zaandam-West en Amsterdam Centrum.

Scheepvaart: In de meeste wijken zijn, zoals men zou mogen verwachten, nauwelijks klachten over geluid van de scheepvaart. Spaarndammerpolder is (wegens de ligging) de enige wijk waar iets meer dan 20% klaagt over geluid van schepen. Verder zien we enkele klachten in IJmuiden-West, Velsen-Zuid en Driehuis, Assendelft-Zuid (allen rond de 13%).

Laden en lossen: Er is expliciet ook gevraagd naar de geluidshinder van laden en lossen. Wijken waar rond de 20% van de bewoners hier last van zegt te hebben, zijn Beverwijk Centrum, Westzaan (Zaanstad) en Amsterdam Centrum.

2.4.2 Trillingen

Er is de bewoners gevraagd in hoeverre men hinder ondervindt van trillingen afkomstig van verkeer, treinen of trams, industrie of bedrijven en vliegtuigen. We zien dat overlast van trillingen relatief weinig voorkomt, al zien we dat met name trillingen van verkeer en in mindere mate vliegtuigen wel speelt.

Verkeer (trillingen): Door 15% van de bewoners in het Noordzeekanaalgebied wordt veel hinder ervaren van trillingen afkomstig van verkeer. Wijken waar meer dan 20% van de bewoners hier last van heeft, zijn: Beverwijk Centrum, IJmuiden-Noord, IJmuiden-Zuid, Spaarndammerpolder, Westzaan Zaandam-West en Amsterdam Centrum.

Treinen en trams: Overlast van trillingen veroorzaakt door treinen en trams komt zeer weinig voor.

Industrie en bedrijven: Trillingen van industrie en bedrijven zorgen slechts voor een kleine groep voor ergernis. Er zijn drie wijken waar enige overlast is gemeten: Dat zijn Noordwestelijk Tuinbouwgebied (Beverwijk), IJmuiden-West en Spaarndammerpolder (tussen de 12% en 15% klagers).

Vliegtuigen: Het vliegverkeer zorgt, behalve voor geluidsoverlast, ook voor trillingen. Het aandeel mensen dat hier last van heeft, is beduidend lager dan de groep die last heeft van geluidsoverlast. (resp. 10% t.o.v. 27%). De vijf wijken waar meer dan 20% veel last heeft van trillingen door vliegverkeer zijn: Noordwestelijk Tuinbouwgebied (Beverwijk), Spaarndammerpolder, Assendelft-Zuid, Halfweg en Amsterdam Nieuw-West.

2.4.3 Geuren

Verkeer, industrie/bedrijven, vliegtuigen, maar ook landbouw kunnen een bron zijn van geuroverlast. Zie ook figuur 2-10 voor de uitkomsten per wijk.

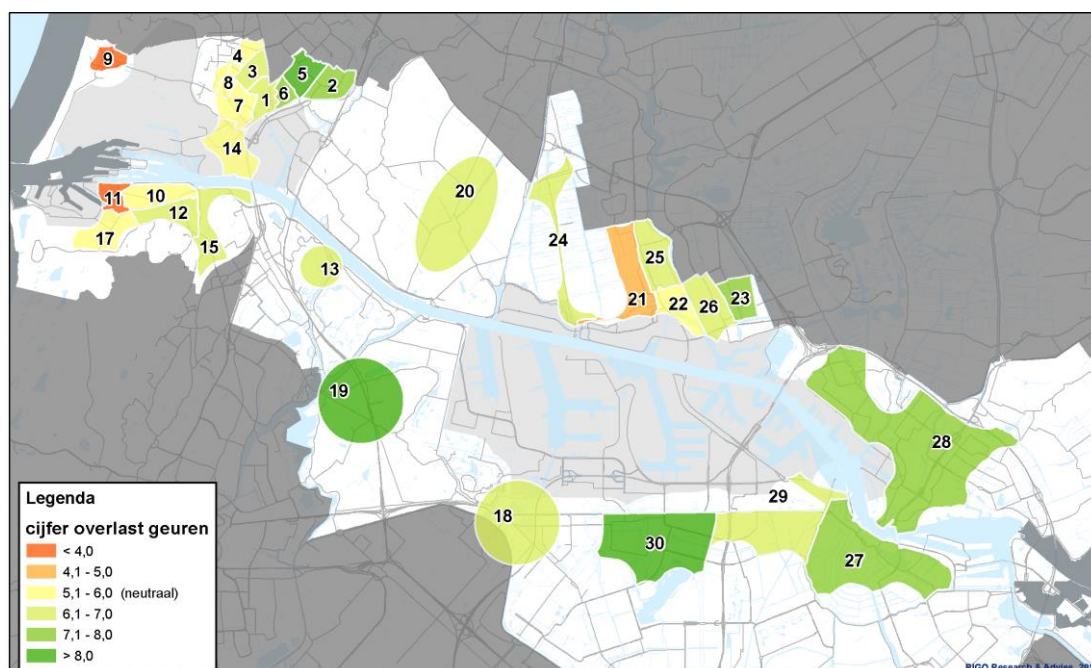
Verkeer (geur)

Een beperkte groep (11% van het Noordzeekanaalgebied) ervaart overlast van geuren van verkeer. Deze overlast zien we vooral in Halfweg, Amsterdam Centrum en Amsterdam Nieuw-West. Het gaat hier om wijken waar tevens relatief veel geluidsoverlast van verkeer is waar te nemen.

Industrie en bedrijven (geur)

Over het algemeen wordt geuroverlast vooral ervaren als gevolg van industrie en bedrijven. Een vijfde van alle bewoners binnen het Noordzeekanaalgebied heeft hier hinder van (20%). In totaal zijn er 11 (van 29) wijken waar meer dan 20% van de bewoners overlast ervaart van geurhinder door bedrijven. Deze wijken zijn vooral gelegen in Velsen, Beverwijk en Zaanstad nabij de industrie, zie ook figuur 2-13. Wijken met meer dan 40% bewoners veel geuroverlast ervaren zijn: Wijk aan Zee, IJmuiden-West en Zaanstad Nieuw-West.

figuur 2-13 Ervaren overlast van geuren afkomstig van bedrijven en industrie



Vliegtuigen (geur)

In twee wijken is de groep bewoners die last van geuren afkomstig van vliegtuigen ervaart groter dan 20%. Het gaat hier om Spaarndammerpolder en Halfweg. Dit zijn ook de wijken met veel geluidshinder (en soms trillingen) van vliegtuigen.

Landbouw (geur)

Overlast van geur afkomstig van de landbouw komt maar zeer weinig voor. We zien we dit in beperkte mate in Noordwestelijk Tuinbouwgebied (Beverwijk) en in Nieuw-West (Zaanstad).

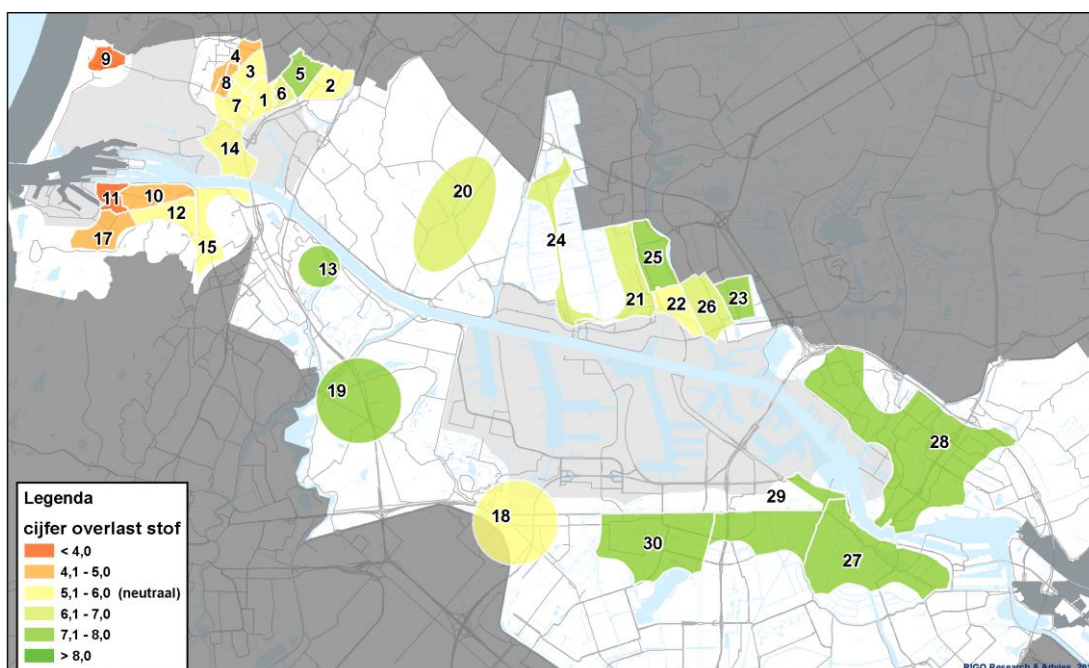
2.4.4 Overlast van stof

In de enquête konden respondenten aangeven in hoeverre men last had van stof veroorzaakt door verkeer of bedrijven/industrie.

Verkeer (stof): In een aantal wijken is een substantiële groep die last heeft van stof afkomstig van het verkeer. Dit zijn Halfweg, Poelenburg, Amsterdam Centrum en Amsterdam-West. In de overige wijken is deze overlast nauwelijks gemeld.

Bedrijven en industrie (stof): Bijna een derde (30%) van bewoners in het Noordzeekanaalgebied geeft aan last te hebben van stof veroorzaakt door bedrijven. Hiermee is dit zelfs de grootste soort hinder naast vliegtuiglawaai in het gebied. In 18 (van de 29) wijken speelt deze overlast bij meer dan 20% van de bewoners. Het gaat vooral om de wijken in Velsen, Beverwijk, Halfweg en een drietal wijken te Zaanstad. We zien tevens dat in deze wijken overlast van stof minder vaak voorkomt dan die van geur.

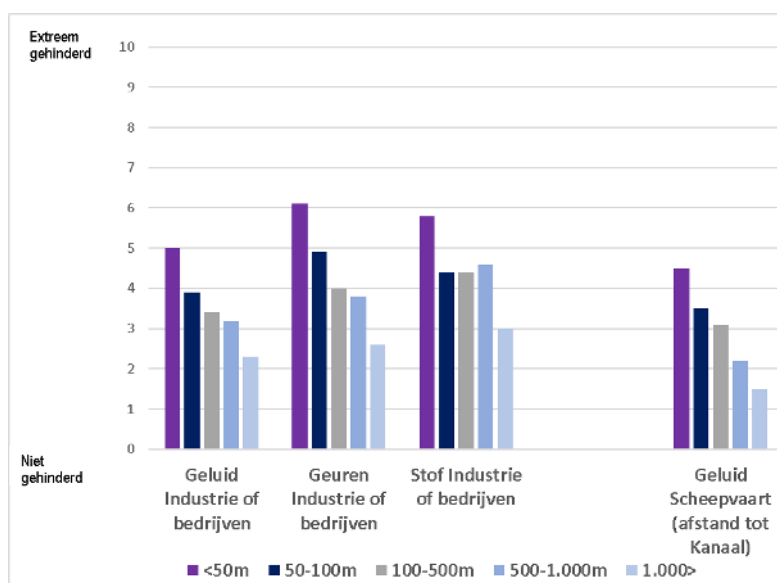
figuur 2-14 Ervaren overlast van stof afkomstig van bedrijven en industrie



2.4.5 De nabijheid van bedrijven en industrie

Ook op woningniveau blijkt de ligging ten opzichte van bedrijven en industrie samen te hangen met de ervaren hinder van deze bedrijven. Dit is ook duidelijk te zien in figuur 2-15. We zien dat het oordeel bijna drie punten lager kan zijn indien men zeer dicht bij een bedrijventerrein woont. Dit effect komt echter zeker niet in alle wijken in dezelfde mate voor. Het effect wordt voornamelijk veroorzaakt in wijken nabij zware industrie. Bij andere bronnen, zoals vliegtuigen en autoverkeer is deze relatie, zoals verwacht, afwezig. Alleen de hinder van geluid van laden en lossen hangt ook enigszins samen met de afstand tot bedrijven.

figuur 2-15 Ervaren overlast per bron naar afstand ten opzichte van de woning



2.4.6 Melden van overlast

Van de bewoners weet wat minder dan de helft (44%) waar men terecht kan wanneer men vragen en klachten heeft over geur of geluid van industrie of bedrijven. 14% van alle bewoners heeft van deze mogelijkheid weleens gebruik gemaakt.

2.4.7 Overlast samengevat

Wanneer het gaat om de ervaren overlast zien we dat vooral stof van industrie en bedrijven, vliegtuiglawaai en verkeerslawaai en geuren afkomstig van de industrie zorgen voor de meeste ergernis onder bewoners. Meer dan 20% heeft hier last van, zie ook figuur 2-16. We zien dat bijvoorbeeld geluidsoverlast van bedrijven slechts in beperkte mate voorkomt. Als het gaat om de afzonderlijke wijken zien we dat sommige op deze aspecten in negatieve zin opvallen, terwijl er in andere wijken nauwelijks klachten voorkomen. Belangrijke conclusies die volgen uit de analyse zijn:

De overlast van vliegtuiglawaai en verkeerslawaai komt in relatief veel wijken voor. Er is ook typische hinder en overlast van bedrijven. In een aantal wijken en bij woningen dichtbij de bedrijventerreinen zorgen vooral geur en stof voor overlast. Dit speelt ten aanzien van geuren vooral in de IJmond (Velsen en Beverwijk) en als het gaat om stof is dat IJmond plus Zaanstad. Geluid van bedrijven speelt ook een rol, maar het aantal mensen dat hier last van heeft, is relatief gezien minder groot.

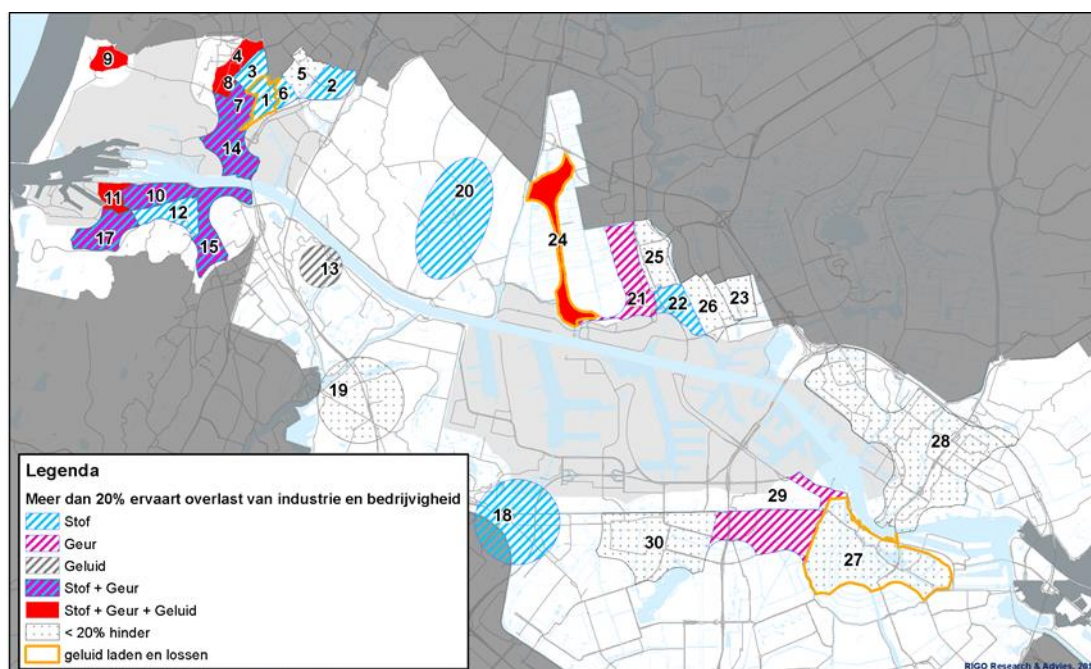
figuur 2-16 Ervaren overlast per bron in het Noordzeekanaalgebied en deelregio (aandeel respondenten dat negatief oordeelt)

aspect	bron	NZKG totaal	IJmond	Haarlemmerliede	Zaanstad.eo.	Amsterdam
Stof	Industrie of bedrijven	30%	42%	12%	16%	5%
Geluid	Vliegtuigen	27%	28%	55%	24%	18%
Geluid	Auto's, motoren, brommers	23%	21%	12%	30%	30%
Geuren	Industrie of bedrijven	20%	23%	7%	20%	8%
Trillingen	Auto's, motoren, brommers	15%	14%	12%	18%	16%
Stof	Auto's, motoren, brommers	14%	14%	10%	17%	12%
Geluid	Buren	13%	12%	5%	12%	24%
Geluid	Industrie of bedrijven	12%	14%	8%	10%	7%
Geuren	Auto's, motoren, brommers	11%	9%	5%	13%	18%
Trillingen	Vliegtuigen	10%	10%	30%	10%	8%
Geluid	Laden en lossen	9%	8%	1%	13%	8%
Trillingen	Industrie of bedrijven	4%	5%	3%	2%	2%
Geluid	Scheepvaart	4%	4%	5%	4%	2%
Geuren	Vliegtuigen	4%	4%	16%	2%	5%
Geluid	treinen of trams	3%	2%	5%	5%	3%
Geuren	Landbouw	2%	1%	4%	4%	1%
Trillingen	Treinen of trams	1%	1%	4%	1%	1%

Overlast op meerdere aspecten

Wanneer we op wijkniveau kijken naar waar men van aangeeft veel hinder te ondervinden, blijkt in een aantal wijken een cumulatie te bestaan als het gaat om geluid, stof en geur (zie ook figuur 2-17). Er zijn dan meerdere aspecten waar meer dan 20% van de bewoners aangeeft veel hinder van te ondervinden. Als het gaat om de specifieke hinder die is te relateren aan bedrijvigheid, zien we dat in enkele wijken een combinatie voorkomt van twee of drie aspecten in de reeks: geluid door bedrijven, geluid door laden en lossen, geur van bedrijven en stofoverlast van bedrijven. Het gaat hier vooral om wijken in Velsen en Beverwijk. In Westzaan zien we zelfs dat op alle vier de aspecten meer dan 20% van de bewoners hinder ondervindt.

figuur 2-17 Wijken waar meer dan 20% van de bewoners veel overlast ervaart van bedrijven en industrie (naar type overlast)



2.5 Beleving externe veiligheid en risico's

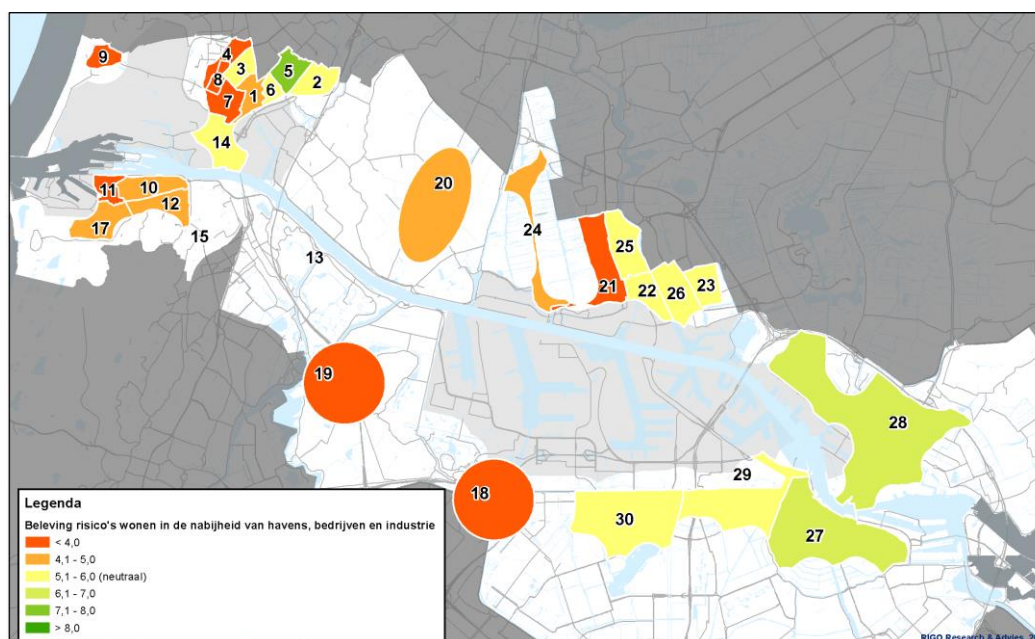
Risico's

Iets meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat het wonen in de nabijheid van havens, bedrijven en industrie risico's met zich meebrengt (55%). Dit aandeel is voor alle onderzochte huishoudens beduidend lager in de regio Amsterdam (38%) en juist hoger in IJmond(-Zuid) en Haarlemmerliede en Spaarnwoude. We zien dat de risicobeleving relatief hoog is in de wijken Vondelkwartier (Beverwijk), Prinsenhof, Wijk aan Zee (Beverwijk), Spaardammerpolder, Spaarndam, Halfweg en Nieuw-West (Zaanstad). Zie ook kaartbeelden en bijlage 2 voor gegevens per wijk.

tabel 2-3 Oordeel risico's en veiligheid (zie voor gegevens per wijk bijlage 2)

	gemiddelde score			aandeel ontevreden		
	risico is algemeen door aanwezigheid bedrijven	veiligheid opslag en vervoer gevaarlijke stoffen	Cordeas (of) veiligheid verkeer in de buurt	risico is algemeen door aanwezigheid bedrijven	veiligheid opslag en vervoer gevaarlijke stoffen	Cordeas (of) veiligheid verkeer in de buurt
Totaal NZKG	4,6	6,5	5,7	55%	15%	27%
IJmond	4,2	6,6	5,7	58%	13%	27%
Haarlemmerliede en Spnwd.	3,2	6,2	6,0	69%	28%	30%
Zaanstad.eo.	5,1	6,4	5,8	51%	18%	29%
Amsterdam	6,3	6,5	6,0	38%	13%	22%

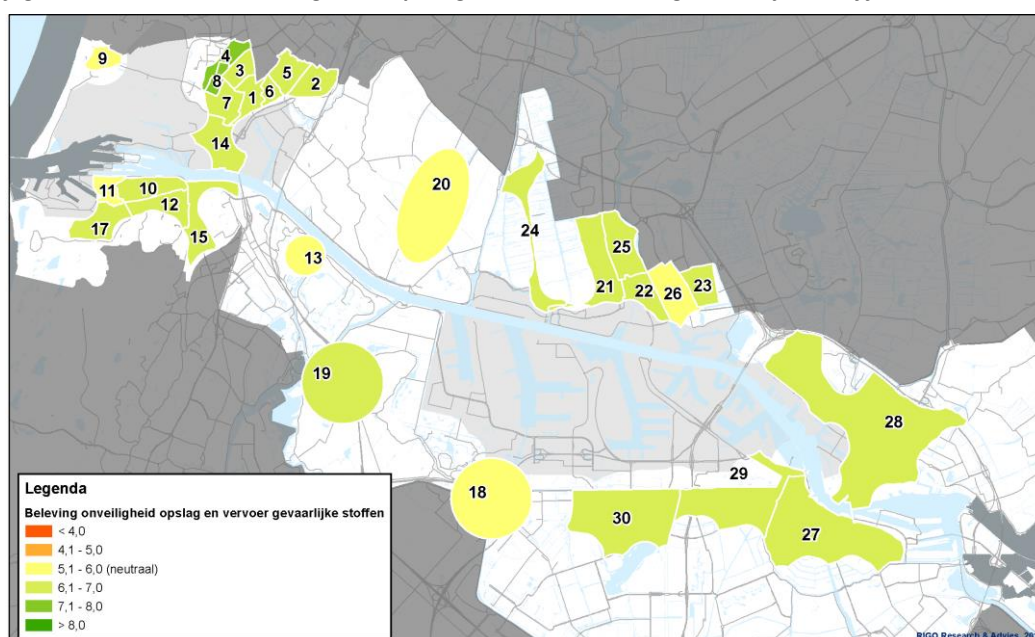
figuur 2-18 Oordeel risico's algemeen



Opslag en vervoer gevaarlijke stoffen

Er is in het onderzoek ook gevraagd naar hoe onveilig men de buurt vindt met betrekking tot de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hieruit blijkt, dat de helft van de bewoners expliciet aangeeft dat men de buurt juist veilig vindt en 34% is daar neutraal over. In de totale regio geeft 15% van de respondenten aan dat men de buurt hierdoor juist onveilig vindt. De onveiligheid met betrekking tot vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen verschilt per wijk en hangt op woningniveau in enkele wijken enigszins samen met de afstand tot een bedrijventerrein. (Zie ook de hiernavolgende kaart en bijlage III figuur 6). In totaal zijn er zeven wijken waar meer dan 20% van de respondenten aangeeft opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen onveilig te vinden. Dit zijn Broekpolder (Beverwijk), Wijk aan Zee, Halfweg, Spaarndam en in Zaanstad; Assendelft-Zuid, Poelenburg en Westzaan.

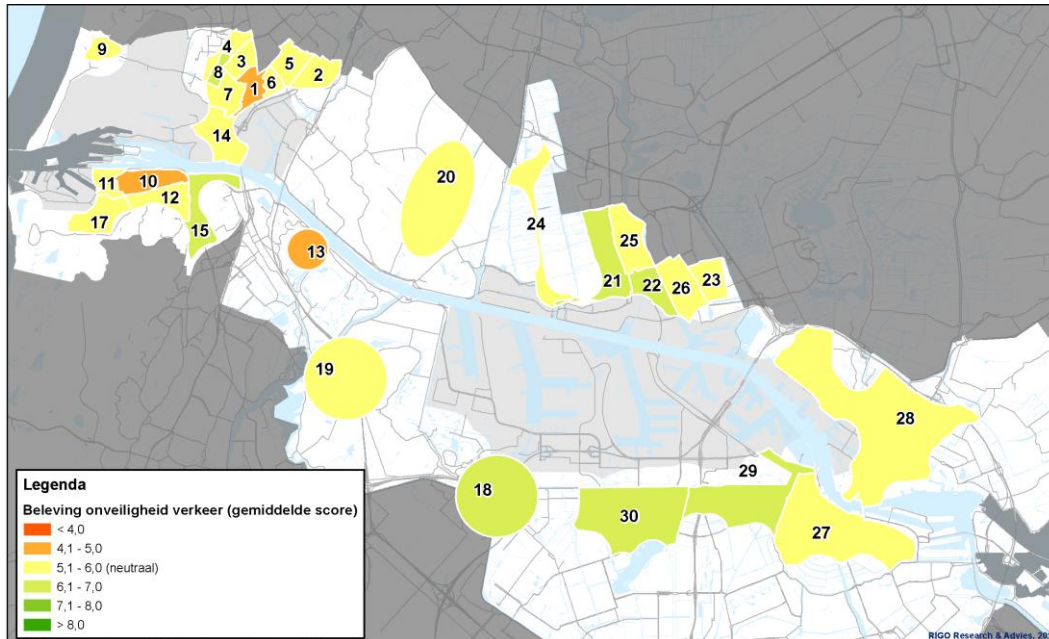
figuur 2-19 Oordeel veiligheid opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen



Onveiligheid verkeer in de buurt

Door meer dan een kwart (27%) van de bewoners wordt het verkeer in de buurt als onveilig beleefd. Hier staat tegenover dat een groter deel (40%) juist positief oordeelt over de verkeersveiligheid. In het merendeel van de wijken is men dan ook per saldo neutraal of positief. Duidelijk is dat de verdeeldheid over verkeersveiligheid binnen wijken relatief groot is. Dit kan te maken hebben met het feit dat verkeersveiligheid ook sterk samenhangt met de straat waarin men woont. We zagen dit ook bij overlast van verkeerslawaaai en lokale verkeersdrukke. Zie voor de cijfers het volgende kaartbeeld en ook bijlage III figuur 6.

figuur 2-20 Oordeel (on)veiligheid verkeer



Risico's en veiligheid samengevat

Een relatief groot deel van de bewoners geeft aan dat de bedrijven en industrie risico's met zich meebrengen. Dit is vooral te zien nabij de industrie. Over de veiligheid van opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen is men minder vaak bezorgd. De onveiligheidsbeleving van het verkeer in het algemeen wordt juist vaker genoemd dan de opslag van gevaarlijke stoffen. Dit geldt voor alle deelgebieden en in veel wijken.

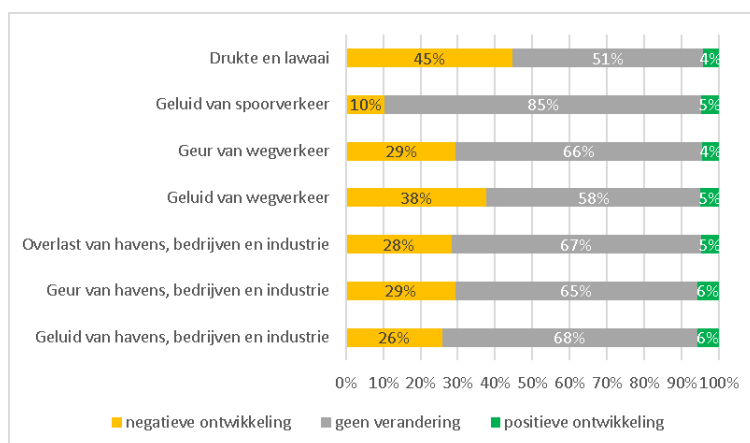
2.6 Verwachtingen ten aanzien van hinder voor de toekomst

Tot nu toe zijn we ingegaan op de huidige situatie wat betreft de beleving van de bewoners en overlast. De bewoners is ook gevraagd hun verwachting uit te spreken over de toekomst. Er is gevraagd hoe men verwacht dat de buurt waar men woont zich de komende tijd zal ontwikkelen.

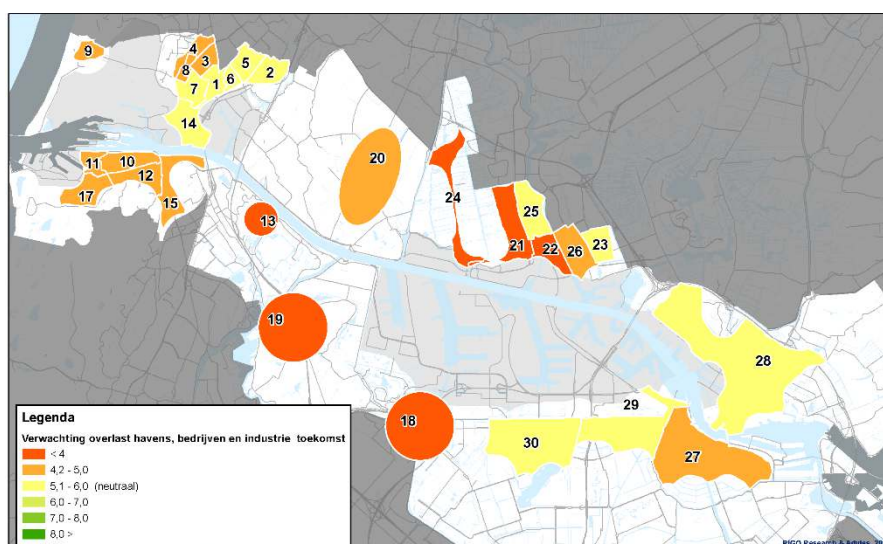
Een belangrijke uitkomst is dat het merendeel van de bewoners (65%) geen veranderingen verwacht in de buurt met betrekking tot overlast van bedrijven en industrie, weg en spoorverkeer.

Over de verwachtingen aangaande geluid van wegverkeer en drukke en lawaai in het algemeen is echter een relatief groot deel van de inwoners negatief (38% tot 45%). Deze zorg speelt eigenlijk in nagenoeg alle wijken. De overlast van bedrijven en industrie zal volgens meer dan een kwart zich niet ten goede ontwikkelen. We zien dat dit vooral voorkomt in wijken nabij de industrie.

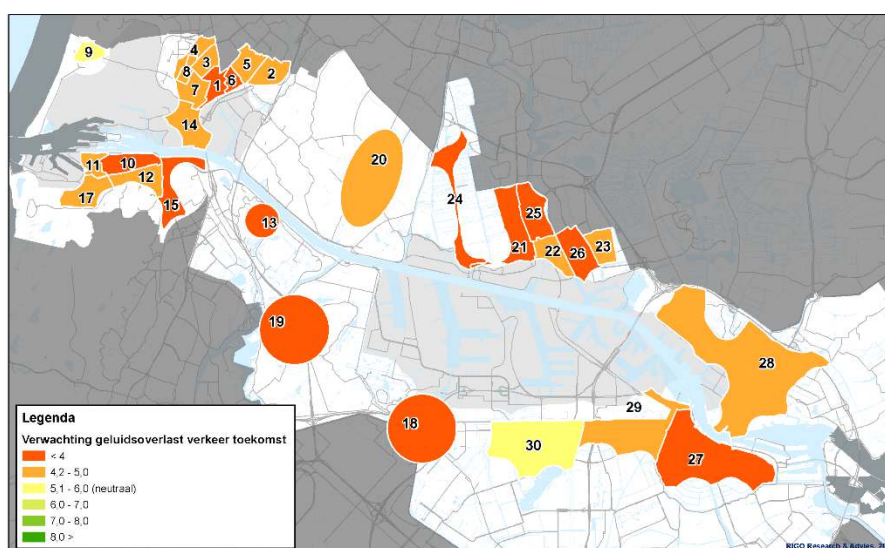
figuur 2-21 Verwachtingen ten aanzien van overlast voor de toekomst



figuur 2-22 Verwachtingen van bewoners ten aanzien van hinder door bedrijven in de toekomst



figuur 2-23 Verwachtingen van bewoners ten aanzien van geluid van verkeer in de toekomst



2.7 Factoren van belang bij het oordeel over de woonomgeving

Een belangrijke vraag in het onderzoek is in hoeverre de hinder van verschillende bronnen de tevredenheid met de woonomgeving beïnvloedt. Vooral als het gaat om de invloed van bedrijven, industrie en havens. Uit het voorgaande zagen we al dat er aanleiding is te veronderstellen dat hinder niet altijd zal leiden tot een negatiever oordeel over de woonomgeving. We zien immers wijken waar relatief veel mensen aangeven veel stof en geurhinder te ervaren van bedrijven en industrie, terwijl zij daarentegen (zeer) positief oordelen over de woonomgeving. Andersom zijn er wijken waar men veelal negatief oordeelt over de woonomgeving, maar relatief weinig hinder ervaart. Om dit nader te onderzoeken is ook een statistische analyse uitgevoerd op respondentniveau. Dit betekent dat er ook rekening wordt gehouden met de verschillen binnen de wijken.

In de statistische analyse is gekeken welke aspecten de meeste samenhang vertonen met het oordeel van bewoners over de woonomgeving. Geven mensen die bijvoorbeeld hinder ervaren van geuren ook vaker een negatief oordeel over hun woonomgeving? Of zijn bijvoorbeeld voorzieningen of een fijne woning van (veel) groter belang. De resultaten van deze analyse zijn opgenomen in figuur 2-24. De belangrijkste uitkomsten komen hierna aan bod.

figuur 2-24 Statistische significante samenhang verschillende aspecten met de tevredenheid woonomgeving (groen is positieve samenhang; rood is negatieve samenhang)

		Totaal NZKG
Algemeen	Tevredenheid Woning	0,30
Algemeen	Voorzieningen	0,14
Algemeen	Sociale veiligheid	0,19
Algemeen	Sociale samenhang	0,13
bereikbaarheid	Bereikbaarheid met fiets	0,08
bereikbaarheid	Bereikbaarheid met auto	
bereikbaarheid	Bereikbaarheid met OV	
verkeer lokaal	Verkeersdruklokaal	
risico's	Veiligheid verkeer	0,01
risico's	Beleving van risico's industrie	0,01
risico's	vervoer en opslag stoffen	
Hinder	Geluid van burelen	
Hinder	Geluid van auto's, motoren of brommers	
Hinder	Geluid van treinen of trams	0,02
Hinder	Geluid van industrie of bedrijven	0,05
Hinder	Geluid van vliegtuigen	
Hinder	Geluid, laden en lossen van vrachtauto's	
Hinder	Trillingen door treinen of trams	
Hinder	Trillingen door vliegtuigen	
Hinder	Geuren van auto's, motoren of brommers	
Hinder	Geuren van industrie of bedrijven	
Hinder	Stof van auto's, motoren of brommers.	
Hinder	Stof van industrie of bedrijven	

Afgebeeld is de zogenaamde gestandaardiseerde correlatiecoëfficiënt. Deze loopt van 0 tot maximaal 1. Een waarde van 1 zou betekenen dat het aspect 100% samenhangt met het oordeel over de woonomgeving.

Factoren van belang

De factoren die in het Noordzeekanaalgebied het meest samenhangen met de tevredenheid met de woonomgeving zijn: de tevredenheid met de eigen woning, voorzieningen, sociale samenhang en veiligheid. Ofwel, als een bewoner op een van deze aspecten negatief oordeelt, dan is men ook vaker negatief over de woonomgeving in het algemeen. Er zijn ook aspecten (waar men tevreden of ontevreden over is) die geen significante invloed hebben op het uiteindelijke oordeel over de woonomgeving, naast de andere factoren. Deze hebben geen score in de tabel.

Overlast heeft enige invloed op het totaaloordeel

De overlast van externe bronnen (verkeer, industrie/bedrijven, scheepvaart en vliegtuigen hangt in het onderzochte gebied slechts in beperkte mate samen met het oordeel over de woonomgeving. Dit bleek ook uit een eerder onderzoek dat is gedaan in 2002. In zijn totaliteit verklaart de hinder van de

bronnen ongeveer 10% van de verschillen in het oordeel over de woonomgeving. Dit aandeel is vrij klein, zeker in vergelijking met andere factoren.

Van de onderzochte overlast, die dus maar beperkt samenhangt met de algemene tevredenheid met de woonomgeving, zijn vooral de overlast van auto's, motoren en brommers (geluid en stof) van invloed is op het totaaloordeel over de woonomgeving. Het komt er dus op neer dat bewoners die aan-geven last te hebben van verkeer vaker negatief oordelen over de woonomgeving. Dit fenomeen zien we ook terug in de landelijke Leefbaarometer van het ministerie van BZK.

Industrie en bedrijven

Als het gaat om industrie en bedrijven zien we dat geuroverlast en geluid enigszins voorspellen hoe mensen hun woonomgeving beoordelen, hoewel dit effect klein is en ook minder sterk dan verkeers-overlast. We zien dat de geur en geluidsoverlast van industrie en bedrijven maar zeer weinig relatie heeft met het uiteindelijke oordeel over de woonomgeving. Deze relatie is vergelijkbaar met bijvoor-beeld geluidsoverlast van bureaus. Voor stof en overlast van bedrijven geldt dat hiervan weliswaar overlast ervaren wordt, maar dat dit nauwelijks (extra) invloed heeft op het oordeel over de leefom-geving, naast de andere de factoren.

Vliegverkeer

De overlast van vliegverkeer zorgt niet voor een betere verklaring voor de verschillen in waardering van de woonomgeving dan de andere genoemde factoren al doen. Dit betekent zeker niet dat er geen geluidsoverlast wordt ervaren van vliegverkeer zoals we eerder zagen, maar wel dat deze nauwelijks van invloed is op het oordeel over de woonomgeving in vergelijking tot andere factoren.

Landbouw

Opvallend is ook dat last van geuren van landbouw juist positief samenhangt met een hogere waarde-ning van de leefomgeving. Dit kwam uit eerder onderzoek ook naar voren. Waarschijnlijk kenmerken deze buurten zich door zoveel positieve zaken die samenhangen met geur van landbouw (zoals ruimte, groen en buiten wonen) dat dit de positieve relatie kan verklaren.

Risico's en veiligheid

Voor risico's als gevolg van de aanwezigheid van bedrijvigheid en verkeer geldt dat deze een geringe samenhang vertonen met het al of niet negatief zijn over de woonomgeving. De relatie is zeer klein. In het gehele Noordzeekanaalgebied kunnen mensen bijvoorbeeld aangeven dat de bedrijvigheid ri-sico's met zich mee kan brengen, maar dit hangt niet samen met hun oordeel over hun woonomge-ving.

2.8 Conclusies wonen nabij havens, bedrijven en industrie

Bewoners uit het Noordzeekanaalgebied zijn over het algemeen tevreden met hun woonomgeving. De tevredenheid ligt iets onder het landelijk gemiddelde, waarbij het onderzochte gebied in Zaanstad relatief het laagste scoort. Anders is het met de tevredenheid met de woning. In Zaanstad en Amster-dam is de tevredenheid met de woning gemiddeld, in IJmond net bovengemiddeld en in Haarlemmer-liede en Spaarnwoude ligt de tevredenheid zelfs ver boven het landelijk gemiddelde.

Binnen het Noordzeekanaalgebied zijn wel verschillen zichtbaar als het gaat om de tevredenheid met de woonomgeving. Dit is overigens een landelijk bekend verschijnsel dat meestal voor een groot deel kan worden verklaard door sociaaleconomische factoren. Wat het Noordzeekanaalgebied bijzonder maakt, is dat de tevredenheid met de eigen woning veelal hoog is in wijken waar men de woonomge-ving wat minder goed beoordeeld. Dit is bijvoorbeeld te zien in IJmuiden. Daarentegen zijn er ook wijken in het Noordzeekanaalgebied waar de tevredenheid met de woonomgeving, de sociale samen-hang, veiligheid juist hoog is en men ook weinig hinder ervaart van verkeer.

Het Noordzeekanaalgebied is dan ook een speciale regio. Er zijn veel bedrijven, industrie en havens gesitueerd. Opvallend is dat de ongeveer de helft van de geënquêteerde bewoners aangeeft dat de aanwezige bedrijvigheid hun tevredenheid met de woonomgeving positief noch negatief beïnvloedt.

Blijkbaar wordt bedrijvigheid niet vanzelfsprekend als iets negatiefs gezien. Er zijn uiteraard bewoners die negatief oordelen, maar een substantieel deel geeft aan dat bedrijvigheid in het algemeen goed is voor economie en werkgelegenheid.

Een belangrijke observatie is dat in het hele Noordzeekanaalgebied het verkeer een belangrijke bron van ergernis is, zeker in vergelijking tot de industrie en bedrijven. Verkeersoverlast is een aspect dat in bijna alle wijken als iets negatiefs ervaren wordt en over het algemeen voor meer hinder zorgt dan bijvoorbeeld geur en geluid van bedrijven. De verkeersoverlast en verkeersveiligheid zorgen ook voor meer onvrede dan bijvoorbeeld risico's die samenhangen met zware industrie, zoals het transport van gevaarlijke stoffen. Naast de verkeersoverlast wordt het geluid van vliegtuigen benoemd als reden voor onvrede.

In een aantal wijken en bij woningen dichtbij bedrijventerreinen zorgen met name geur en stof van bedrijvigheid voor overlast. Er is ook sprake van hinder door geluid, maar het aantal mensen dat hier last van heeft, is relatief gezien kleiner. Al met al blijkt dat in sommige wijken sprake is van een cumulatie van overlast: het gaat dan om verkeershinder en geluid van vliegtuigen met daarbovenop op sommige plekken geur en stofhinder van bedrijven.

Volgens bewoners heeft de groei van de industrie en havenactiviteiten in de laatste jaren per saldo voor meer overlast gezorgd. Het gaat dan vooral over overlast van verkeer maar ook de hinder van bedrijven wordt genoemd. Men verwacht ook dat dit in de toekomst zal doorzetten (vooral verkeershinder). Met nadruk dient vermeld te worden dat het hier gaat om een beleving: men is kennelijk bezorgd dat er meer overlast zal komen.

De meeste bewoners denken niet dat de groei van havens en industrie het woongenot sterk in negatieve zin zullen beïnvloeden. Uit de statistische analyse, waarbij gekeken is welke factoren van significante invloed zijn op de waardering van de leefomgeving, blijkt dat hinder maar voor een klein deel samenhangt met de ervaren leefbaarheid. Andere aspecten zoals de kwaliteit van de woning, sociale samenhang en veiligheid zijn veel belangrijkere factoren.

3 Recreëren in het Noordzeekanaalgebied

3.1 Inleiding

Het Noordzeekanaalgebied kent, naast de aanwezigheid van bedrijven, havens en woongebieden ook recreatieve gebieden. Het gaat hierbij om het strand en de duingebieden (IJmuiden en Velsen/Wijk aan Zee), het poldergebied tussen Beverwijk en Zaanstad en het recreatiegebied Spaarnwoude. Ook Het IJ is als recreatief gebied aan te duiden. In dit onderzoek is, naast 'wonen' en 'werken', ook specifiek ingegaan op de beleving van de leefbaarheid onder gebruikers van deze recreatiegebieden. Ingezoomd is op de waardering en meer specifiek op de hinder van bedrijvigheid nabij een recreatieterrein. We gaan in dit hoofdstuk achtereenvolgens in op de volgende aspecten:

- Gebruik van de recreatiegebieden in het algemeen
- Waardering algemene kenmerken en bereikbaarheid
- Overlast/hinder in de omgeving
- Ervaren veiligheid en risico's
- Verwachtingen voor de toekomst (volgens gebruikers)

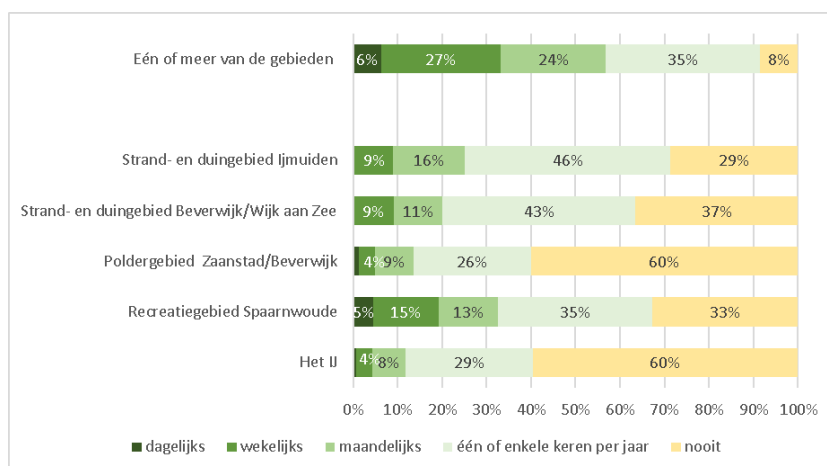
De onderzoeksgroep en de respons

De onderzoeksgroep bestond uit mensen die in een straal van tien kilometer rond de vier genoemde recreatiegebieden wonen. Deze groep bestond deels ook uit huishoudens die ten behoeve van het bewonersonderzoek zijn aangeschreven. Daarnaast was het mogelijk om op eigen initiatief de enquête in te vullen, zoals is vermeld in de media. In totaal is door 327 respondenten de enquête aangaande recreatie in het Noordzeekanaalgebied ingevuld. Aangezien het merendeel van de respondenten heeft aangegeven gebruik te maken van meerdere recreatiegebieden, is de respons voldoende gebleken om uitspraken te kunnen doen over het gebruik (of juist niet) van de afzonderlijke recreatiegebieden. Dit geldt niet voor specifieke vragen over de waardering, overlast en bereikbaarheid van een recreatiegebied. Deze vragen zijn alleen gesteld aan respondenten die het betreffende gebied als het meest populaire recreatiegebied hebben aangeduid. Voor het poldergebied en Het IJ geldt een relatief lage respons op de vragen over de waardering, overlast en de bereikbaarheid. Over het poldergebied en Het IJ zijn dan ook alleen indicatieve uitspraken te doen.

3.2 Gebruik van de recreatiegebieden

Van de respondenten geeft 92% aan minimaal één keer per jaar gebruik te maken van een van de genoemde recreatiegebieden. Een groot deel bezoekt jaarlijks meerdere gebieden. Een derde van de respondenten geeft aan minimaal wekelijks een van de recreatiegebieden te bezoeken. Dit relatief hoge aandeel kan mogelijk worden verklaard door het feit dat recreanten de enquête vrijwillig konden invullen. Indien men niet recreëert dan zal men minder geneigd zijn deze in te vullen. Dit is anders bij bijvoorbeeld bewoners. In totaal geeft 8% van de respondenten aan nooit een van de recreatiegebieden te bezoeken. Bij de interpretatie van de uitkomsten van dit onderzoek moet vooral worden gekeken hoe deze (selecte) groep de recreatiegebieden beoordeeld. Er zijn in dit onderzoek geen conclusies te trekken over de werkelijke bezoekersaantallen van de afzonderlijke recreatiegebieden. Wel zien we dat respondenten aangeven Spaarnwoude het meest frequent te bezoeken. Daarna komen de twee strandgebieden en op de laatste plaatsen staan het poldergebied en Het IJ. De strand- en duingebieden kennen een relatief hoog aandeel bezoekers die één of enkele keren per jaar komen.

figuur 3-1 Aantal keren per jaar dat men de recreatiegebieden bezoekt

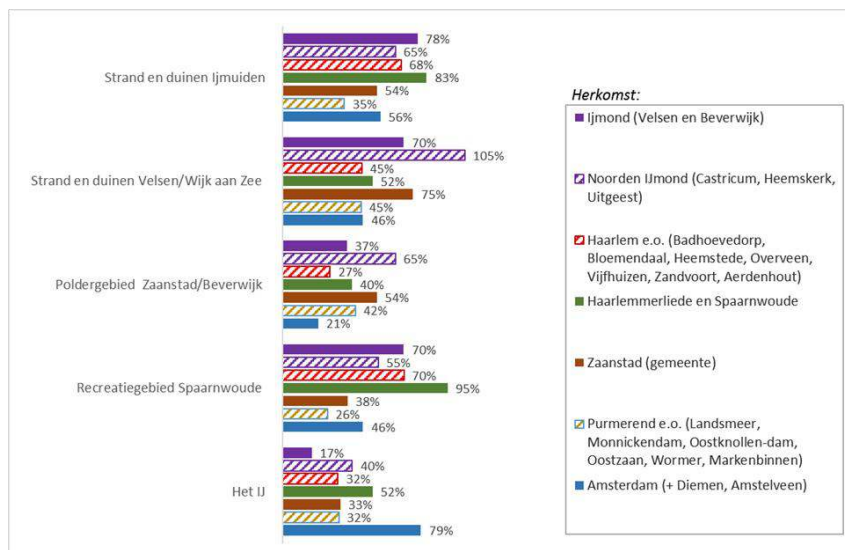


3.2.1 Herkomst recreanten

De volgende figuur laat per gebied zien waar de bezoekers vandaan komen, die hebben aangeven regelmatig (minimaal één keer per jaar) in het betreffende gebied te recreëren.

Te zien is dat de recreatiegebieden enerzijds duidelijk een functie vervullen voor de bewoners die daar relatief dichtbij wonen. Anderzijds zien we dat men vaak ook de andere gebieden bezoekt die op wat grotere afstand liggen. Zo zien we dat bijvoorbeeld inwoners van de regio Haarlem en Amsterdam alle gebieden bezoeken. Juist Amsterdam maar ook de regio Haarlem zal in de toekomst (sterk) groeien in aantal inwoners. Daarmee zal wellicht het bezoekersaantal in alle gebieden ook groeien.

figuur 3-2 Bestemming bezoekers naar herkomst (aandeel dat minimaal één per jaar het gebied bezoekt)



Hoe bovenstaande grafiek te lezen: 78% van de respondenten uit Velsen en Beverwijk bezoekt minimaal 1x per jaar de Strand en duingebieden te Ijmuiden en 17% van hen bezoekt Het IJ.

3.2.2 Redenen om de recreatiegebieden niet te bezoeken

Zoals eerder beschreven, zijn er ook respondenten die hebben aangegeven de afzonderlijke recreatiegebieden niet te bezoeken. Aan deze groep is gevraagd naar wat de redenen hiervoor zijn (zie figuur 3-3). De meest genoemde motivaties om een recreatiegebied niet te bezoeken, staan los van de kwa-

liteiten of leefbaarheidsaspecten van het betreffende gebied. In de meeste gevallen wordt een gebied niet bezocht, omdat men dit simpelweg niet kent of omdat het gebied te ver van de woonplaats vandaan ligt. Het poldergebied Zaanstad/Beverwijk wordt bijvoorbeeld door 60% van de respondenten niet bezocht. Bijna twee derde deel (64%) van deze groep respondenten geeft aan dit gebied simpelweg niet te kennen. De bereikbaarheid van een gebied speelt slechts een beperkte rol. Dit is vooral aan de orde in de strand- en duingebieden, waar 12-14% aangeeft de gebieden vanwege een slechte bereikbaarheid niet te bezoeken.

Als specifiek wordt gekeken naar redenen die met leefbaarheid te maken hebben, zien we dat vervuiling of onveiligheid nauwelijks redenen zijn om een om een recreatiegebied niet te bezoeken. Wel wordt horizonvervuiling door industrie nabij de strand- en duingebieden in een aantal gevallen genoemd. Zo'n 20% van de respondenten heeft aangegeven om deze reden de strand- en duingebieden niet te bezoeken.

figuur 3-3 Redenen om niet te recreëren in de afzonderlijke gebieden in het Noordzeekanaalgebied

	Strand- en duingebied IJmuiden	Strand- en duingebied Velsen/Wijk aan Zee	Poldergebied Zaanstad/Beverwijk	Spaarnwoude	het IJ
Niet op bezoek (aantal)	89	111	182	102	182
aandeel (v an alle respondenten)	29%	37%	60%	33%	60%
redenen:					
Ken het gebied niet	34%	44%	64%	36%	58%
Te ver weg	44%	46%	39%	35%	46%
Slecht bereikbaar	12%	14%	7%	11%	9%
Horizonvervuiling door industrie	22%	17%	2%	2%	4%
Het is er ongezellig	15%	9%	7%	7%	2%
Het is er te druk	2%	6%	2%	7%	4%
Er zijn te weinig voorzieningen	4%	5%	5%	5%	3%
Gebied is vervuild	7%	7%	1%	1%	1%
Onveilig gevoel in het gebied	2%	1%	2%	7%	1%
Slechte parkeergelegenheid	1%	2%	1%	2%	1%
Te weinig horecagelegenheden	0%	0%	1%	2%	1%

3.3 Waardering algemene kenmerken en bereikbaarheid

Aan de respondenten is tevens gevraagd welke kenmerken (met een maximum van vijf) zij het belangrijkste vinden bij het bezoeken van een recreatiegebied. Het merendeel (52%) geeft in deze top-vijf aan het belangrijk te vinden om te recreëren in een natuurgebied. Daarna wordt een goede bereikbaarheid per fiets en een groot aaneengesloten gebied het vaakst als aantrekkelijke kenmerken genoemd (37%). Ook de aanwezigheid van water (kanaal, meer, plas en zee) en de bereikbaarheid met de auto worden relatief vaak benoemd (respectievelijk 31% en 30%).

figuur 3-4 Aantrekkelijke kenmerken volgens bezoekers naar gebied (aandeel respondenten, meerdere antwoorden mogelijk)

Aantrekkelijke kenmerken	Strand- en duingebied IJmuiden	Strand- en duingebied Beverwijk Wijk aan Zee	Poldergebied tussen Zaanstad en Beverwijk	Recreatiegebied Spaarnwoude	Het IJ	Totaal
Natuurgebied	60%	42%	29%	67%	21%	52%
Goede bereikbaarheid per fiets	34%	29%	36%	42%	53%	37%
Groot aaneengesloten gebied	36%	46%	36%	24%	63%	37%
Water (kanaal, meer, plas, zee, etc.)	36%	32%	7%	38%	0%	31%
Gevarieerdheid in natuur	41%	27%	7%	32%	11%	30%
Goede bereikbaarheid per auto	32%	41%	14%	25%	11%	30%
Weids uitzicht	33%	36%	50%	22%	37%	32%
Aanwezigheid van horeca	26%	32%	29%	28%	42%	30%
Voldoende parkeergelegenheid	22%	28%	7%	15%	0%	19%
Stilte	25%	19%	14%	13%	16%	18%
Geen geluid van verkeer	27%	17%	21%	10%	5%	17%
Weinig andere mensen	15%	17%	21%	9%	5%	13%
Geen geur van verkeer	21%	6%	21%	13%	5%	13%
Geen geluid van industrie	22%	8%	29%	10%	11%	14%
Geen geur van industrie	19%	8%	29%	6%	16%	12%
Scheepvaart	10%	14%	0%	6%	37%	11%
Geen horizonvervuiling door industrie, woningen of wegen	12%	8%	21%	9%	11%	10%
Goede bereikbaarheid per OV	7%	4%	7%	5%	32%	7%
Havenactiviteiten (laden en lossen van schepen)	3%	6%	0%	3%	5%	4%

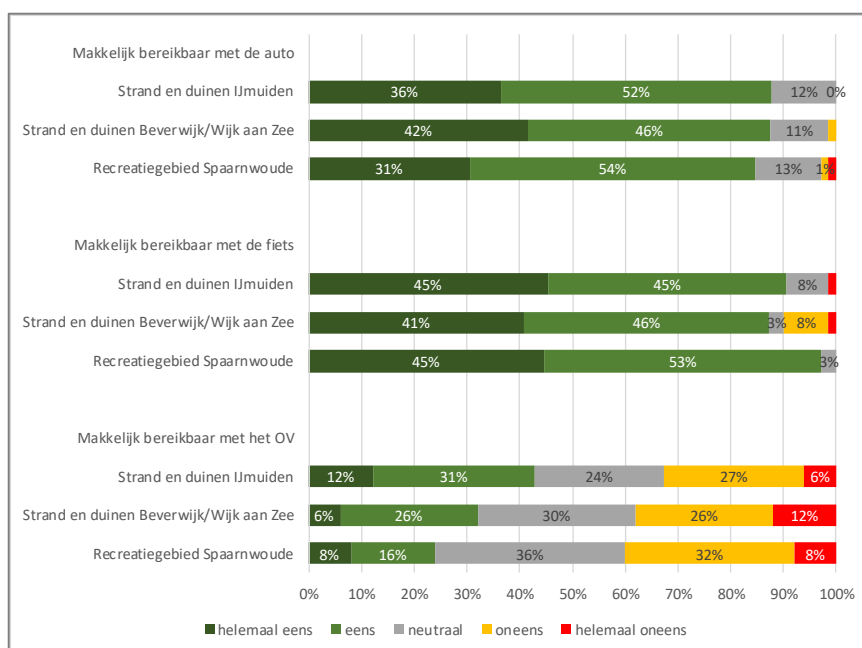
*Poldergebied en IJ: lage respons

3.4 Bereikbaarheid

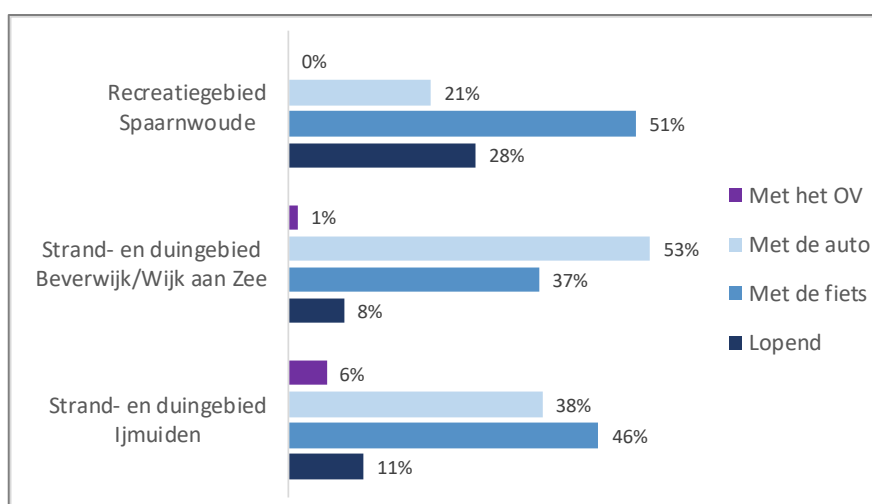
Als het gaat om de bereikbaarheid per gebied naar vervoersmiddel valt een aantal zaken op: de bereikbaarheid met het OV wordt het minst positief beoordeeld. Dit geldt voor alle recreatiegebieden in het Noordzeekanaalgebied. Respondenten maken dan ook nauwelijks gebruik van het OV om de gebieden te bezoeken. Alleen naar het strand- en duingebied in IJmuiden geeft 12% van de respondenten aan het OV te gebruiken.

De bereikbaarheid van de recreatiegebieden met de auto en de fiets wordt daarentegen in het algemeen (zeer) goed beoordeeld. De auto en fiets zijn dan ook veel gebruikte vervoersmiddelen om een recreatiegebied te bereiken. Verder wordt er ook vaak gelopen, wat bevestigt dat de recreatiegebieden een lokale functie hebben voor omwonenden. Dit geldt met name voor Spaarnwoude.

figuur 3-5 Oordeel over bereikbaarheid per gebied naar vervoersmiddel



figuur 3-6 Meest gebruikte vervoersmiddel naar favoriete recreatiegebied



3.5 Overlast en risico's

3.5.1 Overlast

Aan de recreanten is ook gevraagd in hoeverre men overlast ervaart van verschillende bronnen. Respondenten hebben de overlast die men ervaart van geluid, geur, trillingen en stof beoordeeld. De schaal loopt van extreem veel overlast tot geen enkele overlast. De vragen zijn gesteld per type bron. Het gaat hier om bedrijven/industrie, verkeer, vliegtuigen en scheepvaart.

Wat is (veel) overlast?

Overlast is in de enquête gemeten op een zogenaamde 10-puntsschaal. Zoals ook in de inleiding is aangegeven, kijken we zowel naar de gemiddelde score als naar het aandeel respondenten met veel overlast.

A: De gemiddelde score per wijk. Hierbij geldt een score tussen de 5 en 6 als neutraal.

B: Aandeel veel overlast: In samenspraak met de werkgroep, die betrokken was bij dit onderzoek, is gekozen om in te zoomen op: Negatief oordeel: Respondenten die op een 10-puntschaal een score lager dan een 4 geven. (Een score van 5 is bijvoorbeeld als *neutraal* aan te merken)

In het volgende figuur 3-7 zijn de scores per bron weergegeven. (Dit betreffen alleen de recreatiegebieden waarover betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan.) We gaan nu in op de belangrijkste bevindingen. In tegenstelling tot de bewoners, zijn er onder de recreanten relatief weinig klachten over overlast. Het merendeel van de recreanten ervaart geen hinder van verkeersgeluiden of oordeelt daarover neutraal. 9-10% van de respondenten is zeer negatief over geluidsoverlast van (vracht)auto's, motoren of brommers. Anders is het gesteld met de geluidsoverlast door vliegtuigen; in alle drie de gebieden is meer dan 20% van de respondenten hierover zeer negatief.

Als het gaat om de overlast van industrie en bedrijven, dan zorgen met name geluid, stof en geuren voor klachten (<20%), hoewel de meeste respondenten hebben aangegeven hiervan juist geen last te hebben. Ook de overlast van bedrijven en industrie wordt door recreanten veelal lager beoordeeld dan door bewoners. Uiteraard speelt hier ook de ligging een rol; het gaat vooral om geur en stof in de kustgebieden. In alle recreatiegebieden geldt dat de overlast van vliegtuigen meer ergernis oplevert dan de industrie.

figuur 3-7 Oordeel gebruikers over hinder van verkeer per recreatiegebied

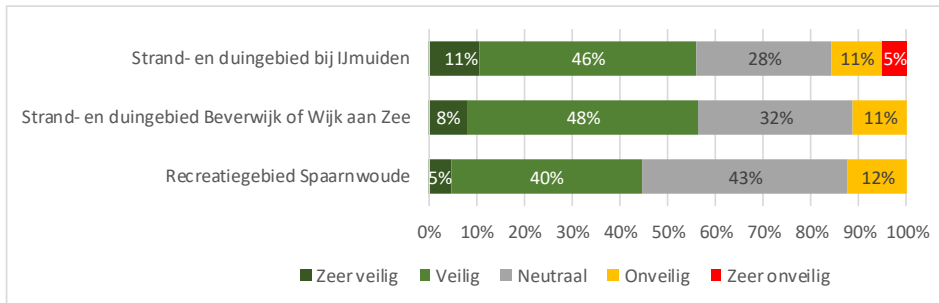
	Strand- en duingebied Limulden	Strand- en duingebied Beverwijk/Wijk aan Zee	Recreatiegebied Spaarnwoude	Strand- en duingebied Limulden	Strand- en duingebied Beverwijk/Wijk aan Zee	Recreatiegebied Spaarnwoude
	score			aandeel zeer negatief (< 4)		
Geluid van (vracht)auto's, motoren of brommers	7,4	7,4	7,0	9%	9%	10%
Geluid van industrie of bedrijven	6,4	5,8	6,5	7%	12%	9%
Geluid van vliegtuigen	4,7	4,8	4,0	23%	28%	37%
Geluid van scheepvaart	7,1	7,4	7,2	3%	4%	8%
Trillingen door (vracht)auto's, motoren of brommers	6,8	6,7	6,8	9%	11%	6%
Trillingen door industrie of bedrijven	6,7	6,9	7,0	9%	9%	10%
Trillingen door vliegtuigen	6,2	6,2	5,3	16%	20%	23%
Geuren van (vracht)auto's, motoren of brommers	6,4	6,8	6,3	10%	5%	10%
Geuren van industrie of bedrijven	5,8	5,8	6,4	14%	15%	15%
Geuren van landbouw	7,4	7,6	6,8	3%	7%	4%
Geuren van vliegtuigen	6,2	7,0	5,4	18%	15%	22%
Stof afkomstig van (vracht)auto's, motoren of brommers	6,4	7,1	6,6	14%	7%	12%
Stof van industrie en bedrijven	5,7	5,8	6,6	19%	17%	12%

3.5.2 Risico's en veiligheid

Door de ondervraagde recreanten worden over het algemeen relatief weinig risico's ervaren als het gaat om opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het aandeel recreanten dat zich veilig voelt met

betrekking tot het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen is beduidend hoger dan het aandeel bewoners. Het meest onveilig voelen recreanten zich nabij het strand- en duingebied in IJmuiden (16% van de respondenten voelt zich onveilig tot zeer onveilig).

figuur 3-8 Ervaren (on)veiligheid m.b.t. vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen



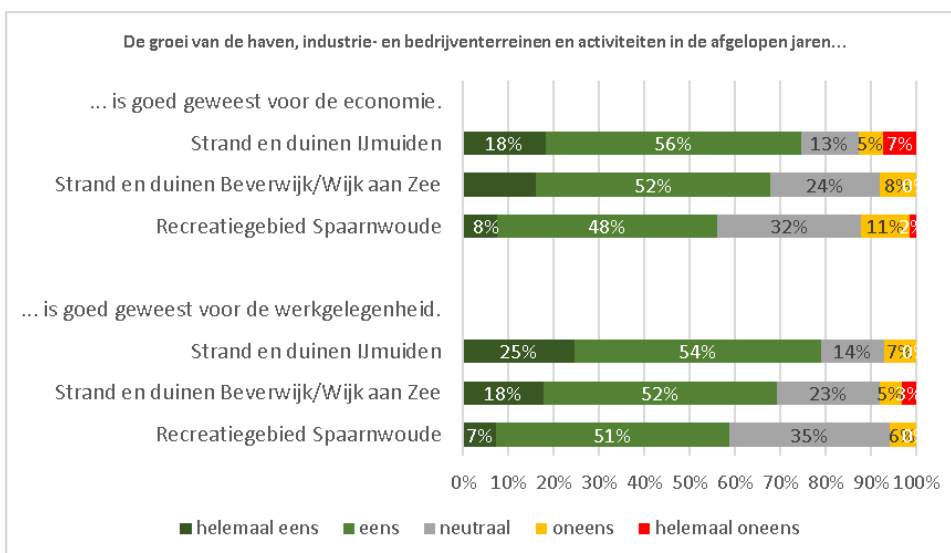
3.5.3 Melden van overlast

Van de ondervraagde recreanten weet ongeveer een kwart (26%) waar men terecht kan als men vragen dan wel klachten heeft over geur of geluid van industrie of bedrijven. Dit is veel minder dan de ondervraagde bewoners in het gebied (44%). Van de ondervraagde recreanten heeft 4% weleens een vraag gesteld of een klacht ingediend.

3.6 Ontwikkeling overlast afgelopen jaren

De groei van de industrie en bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied wordt door recreanten als goed voor de economie en werkgelegenheid gezien. Toch geeft iets minder dan de helft van de respondenten aan dat de hinder is toegenomen. Dit geldt in grote lijnen voor alle recreatiegebieden en gaat op voor zowel geluid en stof als voor verkeer. We zien dat een grote groep vooral aangeeft dat wegverkeer is toegenomen.

figuur 3-9 Effect van de groei van industrie en bedrijvigheid op de economie en werkgelegenheid



figuur 3-10 Effect van de groei van de industrie en bedrijvigheid op de overlast

	Strand- en diuingebied Ijmuiden	Strand- en diuingebied Beverwijk/Wijk aan Zee	Recreatiegebied Spaarnwoude
Meer geluid van bedrijven en industrie	27%	26%	16%
Meer geuren van bedrijven en industrie	25%	21%	16%
Meer overlast van bedrijven en industrie	25%	27%	15%
Meer wegverkeer	45%	33%	43%
Meer overlast van geluid van wegverkeer	22%	26%	16%
Meer overlast van geur van wegverkeer	15%	9%	8%
Meer spoorverkeer	5%	10%	1%
Meer overlast van geluid van spoorverkeer	4%	5%	1%
Meer drukte en lawaai	30%	24%	29%
Ik voel me minder veilig	7%	3%	5%
Het milieu is ongunstiger geworden (ongezonde lucht, geuren, e.d.)	38%	33%	37%

3.7 Conclusies recreëren

De recreatiegebieden lijken een belangrijke functie te hebben voor de bewoners in het Noordzeekanaalgebied en voor de omliggende gemeenten. Men is over het algemeen tevreden, maar die tevredenheid lijkt ook inherent aan de keuze om al dan niet in het betreffende gebied te recreëren. De recreatiegebieden vervullen voor de mensen die in de buurt wonen een belangrijke rol, hetgeen ook te zien is aan het feit dat men vaak met de fiets en zelfs lopend de gebieden bezoekt. Toch zien we dat ook mensen uit bijvoorbeeld Amsterdam, Zaanstad en Haarlem de recreatiegebieden bezoeken.

Recreanten ervaren in het algemeen relatief weinig hinder van bedrijven en industrie, zeker in vergelijking met bewoners. Slechts een minderheid van de recreanten ervaart overlast van bedrijven en industrie (<20%), de meeste respondenten hebben hiervan geen last. De aanwezige klachten richten zich vooral op geur en stof. Opvallend is dat de geluidsoverlast van vliegtuigen als een (veel) grotere bron van ergernis wordt gezien. Desondanks geven de ondervraagde recreanten aan dat de hinder van bedrijven en industrie, maar zeker ook van verkeer de afgelopen tijd is toegenomen. Toch wegen de kwaliteiten van de gebieden voor veel recreanten sterk op tegen de ervaren hinder, zeker als dit wordt vergeleken met de uitkomsten van bewoners en werkenden in het Noordzeekanaalgebied.

4 Werken in het Noordzeekanaalgebied

4.1 Inleiding

Het Noordzeekanaalgebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van veel bedrijvigheid van oudsher gerelateerd aan de haven, maar uiteraard ook andere bedrijvigheid zoals handel, verwerkende industrieën en de dienstensector. De werkgevers en werknemers zijn naast de bewoners en recreanten een belangrijke groep 'gebruikers' van het Noordzeekanaalgebied. In dit hoofdstuk wordt het algemene oordeel over de omgeving van vooral de werkgevers beschreven. Vervolgens wordt het oordeel over de werkplek van ondernemers en van werknemers behandeld. Tot slot gaan we in op de inschatting van de respondenten over de invloed van hinder van bedrijvigheid in de omgeving.

De onderzoeksgroep en de (lage) respons

Ondernemers

In het onderzoek zijn de ondernemers aangeschreven in de drie deelgebieden IJmond, Zaanstad en Amsterdam. Totaal zijn 2.800 werkgevers aangeschreven en is er een oproep in de media gedaan. De respons is echter relatief laag gebleken. Slechts 91 werkgevers hebben de enquête ingevuld. Dit aantal is wel voldoende om indicatieve uitspraken over het gehele NZKG gebied te doen maar onvoldoende om uitspraken te doen over specifieke bedrijventerreinen. De respons kwam neer op ongeveer 3,5% en hiermee kan de steekproef niet als representatief worden beschouwd. Wel is het zo dat de reacties redelijk verspreid uit het Noordzeekanaalgebied komen. Op basis van deze kleine groep respondenten wordt in dit rapport desondanks een indruk gegeven van hetgeen er speelt onder ondernemers ten aanzien van de leefbaarheid. De lage respons heeft als consequentie dat enkel voor het totale gebied en naar drie deelgebied uitspraken kunnen worden gedaan.

Werknemers

Aan de ondernemers is gevraagd om haar werknemers te vragen mee te werken aan het onderzoek. Daarnaast is de werknemers de mogelijkheid gegeven de enquête (online) in te vullen via een aankondiging in de media. Ook zijn de bedrijvenverenigingen op de hoogte gebracht van het onderzoek. Helaas was ook bij deze groep de respons laag. In totaal hebben 96 werknemers de enquête ingevuld, terwijl er ruim 74.000 mensen werkzaam zijn in het gebied. Hiermee zeggen de uitkomsten in dit onderzoek maar weinig over deze groep werknemers. Toch worden enkele resultaten gepresenteerd, die men met nadruk dient te interpreteren als indicatief.

Werkgevers en werknemers gecombineerd

Bij een aantal van de onderzochte thema's zijn de werkgevers en werknemers gecombineerd om zodoende met een hoger aantal respondenten een betere indicatie te krijgen van wat er speelt onder werkenden in het Noordzeekanaalgebied. Voor enkele thema's was echter deze combinatie juist niet zinvol.

tabel 4-1 Structuur van dit hoofdstuk

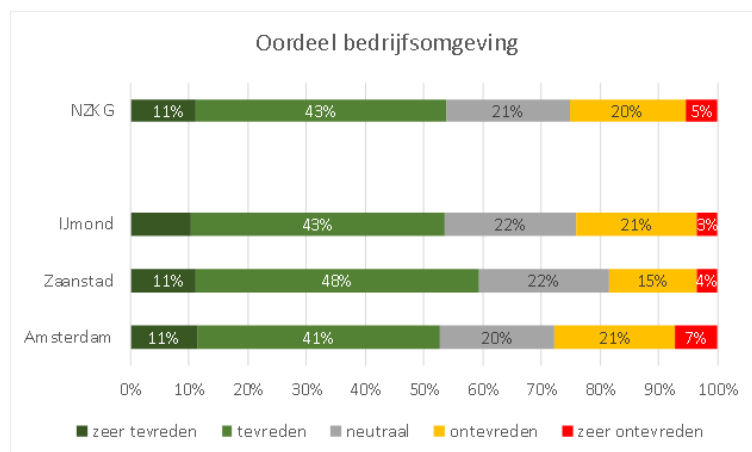
Oordeel over omgevingskenmerken bedrijf, bereikbaarheid, voorzieningen en hinder	Ondernemers + werknemers	paragraaf 4.2
Ondernemers over de locatie en vestigingsfactoren	Ondernemers	paragraaf 4.3
Ontwikkeling afgelopen jaren	Ondernemers + werknemers	paragraaf 4.4

4.2 Leefbaarheid in het algemeen (werkgevers en werknemers)

4.2.1 Algemeen oordeel over omgevingskenmerken bedrijf

Van de respondenten die werken in het Noordzeekanaalgebied is meer dan de helft (zeer) tevreden over de omgeving van het bedrijf waar men werkt. In totaal is 25% daar (zeer) ontevreden over. Onder de werknemers is dit aandeel met 33% groter dan onder de werkgevers, waarvan 18% aangeeft ontevreden te zijn. In Zaanstad is men het meest positief over de bedrijfsomgeving en in Amsterdam het minst.

figuur 4-1 (On)tevredenheid met de bedrijfsomgeving in het Noordzeekanaalgebied



4.2.2 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het bedrijf waar men werkt, is in de ogen van de respondenten erg belangrijk. De bereikbaarheid met de auto wordt het belangrijkste gevonden, gevolgd door de bereikbaarheid met de fiets. Nagenoeg alle respondenten zijn van mening dat het bedrijf waar zij werken goed bereikbaar is met zowel de fiets als de auto. Slechts een enkeling is daarover ontevreden. Over de parkeergelegenheid is men wat minder positief; 20-25% van de respondenten geeft aan daarover ontevreden te zijn. Ook het stallen van fietsen is voor sommigen een probleem, dat speelt met name in Amsterdam.

De beoordeling van het OV is vooral voor de werkgevers en werknemers in Amsterdam van belang. De meerderheid van de respondenten is ontevreden over de bereikbaarheid van hun werk met het openbaar vervoer.

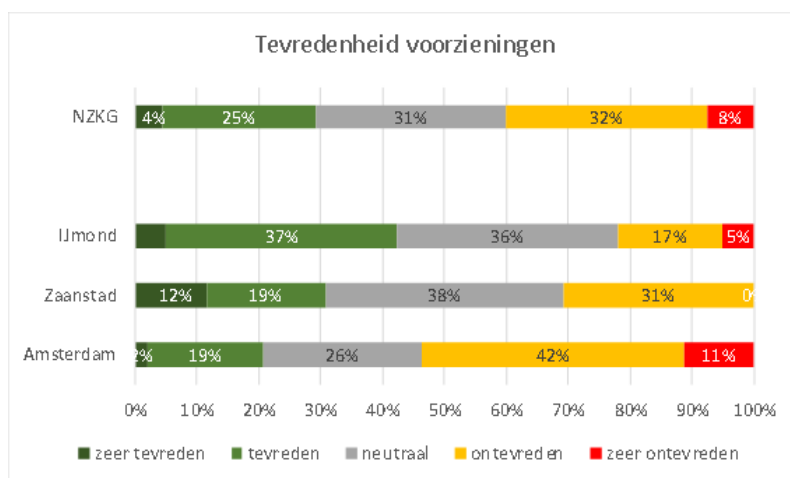
tabel 4-2 Oordeel en belang van bereikbaarheid in het Noordzeekanaalgebied

	% ontevreden				% belangrijk			
	Totaal	IJmond	Zaanstad	Amsterdam	Totaal	IJmond	Zaanstad	Amsterdam
Bereikbaarheid met openbaar vervoer.	55%	54%	23%	65%	78%	60%	59%	88%
Bereikbaarheid met de auto.	3%	2%	7%	2%	97%	98%	96%	96%
Bereikbaarheid met de fiets.	3%	2%	0%	5%	89%	86%	86%	87%
Parkeergelegenheid.	23%	20%	22%	25%	93%	97%	87%	93%
Gelegenheid om fietsen goed te stallen.	18%	14%	11%	23%	78%	76%	61%	77%

4.2.3 Voorzieningen

Het merendeel van de werkenden geeft aan dat het aanbod van voorzieningen in de werkomgeving beperkt is. In Amsterdam wordt het voorzieningenniveau het minst positief gewaardeerd. Meer dan de helft van deze respondenten vindt het aanbod onvoldoende.

figuur 4-2 (On)tevredenheid met het voorzieningenaanbod in het Noordzeekanaalgebied



De tevredenheid met het voorzieningenaanbod varieert per type voorziening. Zo is de tevredenheid met groenvoorzieningen in het algemeen veel hoger dan die met het winkel- en horeca aanbod. Dat er groen aanwezig is in de werkomgeving wordt tevens belangrijker gevonden dan de aanwezigheid van winkels en horeca. De afwezigheid van dit laatste lijkt dus voor het merendeel van de werkenden nauwelijks een probleem te zijn. In Amsterdam is de behoefte aan winkels onder werkenden groter dan in de andere regio's. Hoewel bijna de helft van de respondenten (47%) het belangrijk vindt dat er voldoende winkels aanwezig zijn, is 54% tevreden over het huidige aanbod in Amsterdam.

tabel 4-3 Oordeel en belang van voorzieningenaanbod in het Noordzeekanaalgebied

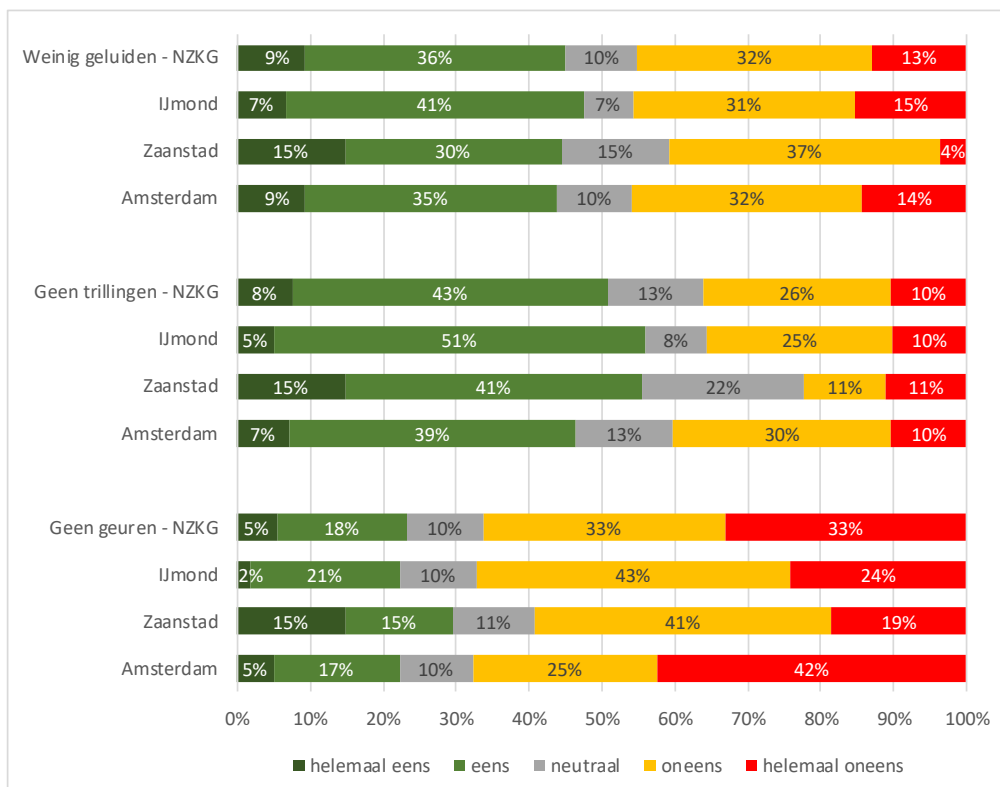
	% aanbod onvoldoende				% belangrijk		
	Algemeen oordeel	Winkels	Horeca	Groen	Winkels	Horeca	Groen
NZKG	40%	68%	54%	31%	42%	33%	83%
IJmond	22%	43%	44%	44%	38%	29%	81%
Zaanstad	31%	72%	56%	35%	30%	11%	81%
Amsterdam	54%	84%	59%	23%	47%	41%	84%

4.2.4 Overlast van industrie en bedrijven

Als het gaat om overlast die gerelateerd is aan de aanwezigheid van haven-, -industrie- en bedrijventerreinen in de omgeving, gaat het om geluiden, trillingen en geuren van andere bronnen dan het bedrijf waar de respondent zelf werkzaam is (werknemers en werkgevers).

Van de drie genoemde overlastvormen worden geuren door de respondenten het meest waargenomen (66%), gevolgd door geluiden (45%) en trillingen (36%). In Amsterdam worden alle drie de vormen van overlast iets sterker ervaren dan gemiddeld in het Noordzeekanaalgebied het geval is. In Zaanstad is de overlast van industrie en bedrijven volgens werkenden het minst; vooral trillingen worden daar minder waargenomen dan in de andere gebieden.

figuur 4-3 *Ervaren overlast van industrie en bedrijven door werkgevers en werknemers naar type in het Noordzeekanaalgebied*



Aangezien relatief veel werkgevers en werknemers overlast ervaren van verschillende bronnen, vinden veel respondenten het waarschijnlijk juist belangrijk om geen geuren, geluiden of trillingen waar te nemen op de werkplek. Dat geldt het sterkst voor de ervaren overlast van geuren (78%), gevolgd door trillingen (70%) en geluiden (61%).

tabel 4-4 *Hinder en belang van verschillende bronnen van overlast in het Noordzeekanaalgebied*

	% ervaart overlast			% geen overlast belangrijk		
	Geluid	Trillingen	Geuren	Geluid	Trillingen	Geuren
NZKG (n=185)	45%	36%	66%	61%	70%	78%
IJmond (n= 58)	46%	36%	67%	59%	71%	78%
Zaanstad (n= 27)	41%	22%	59%	56%	67%	63%
Amsterdam(n= 99)	46%	40%	68%	63%	71%	83%

Melden van overlast

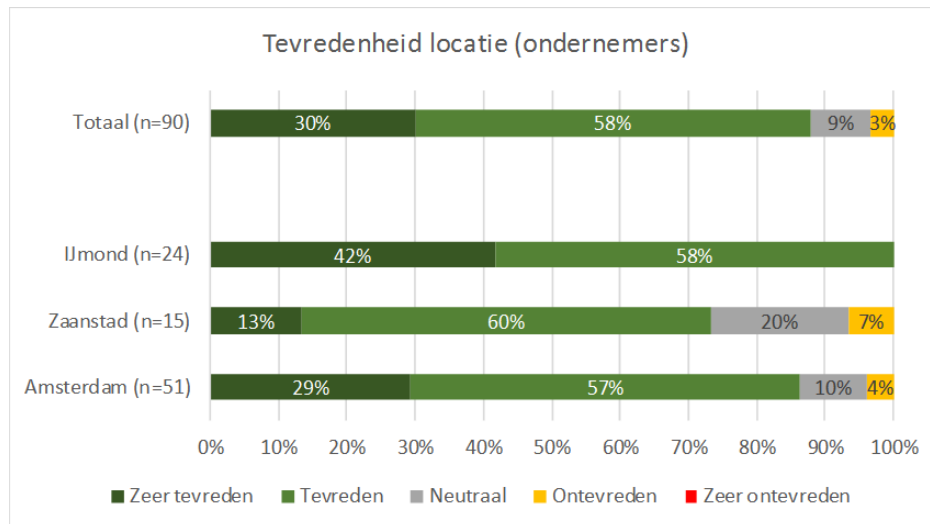
Van de werkgevers en werknemers die mee hebben gedaan aan het onderzoek weet ongeveer de helft (50%) waar men terecht kan wanneer men vragen en klachten heeft over geur of geluid van industrie of bedrijven. Dat is iets meer dan de bewoners in het Noordzeekanaalgebied (44%) Van de ondervraagde werkgevers en werknemers heeft 22% weleens van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

4.3 Ondernemers over de locatie

4.3.1 Tevredenheid ondernemers met de locatie

De grote meerderheid (88%) van de geënquêteerde ondernemers is tevreden tot zeer tevreden met de gekozen locatie. Van de respondenten uit de IJmond is zelfs iedereen daar (zeer) tevreden over. In Zaanstad en Amsterdam oordeelt een aantal ondernemers neutraal of ontevreden over de werklocatie, maar ook in deze regio's is de grote meerderheid tevreden met de werklocatie.

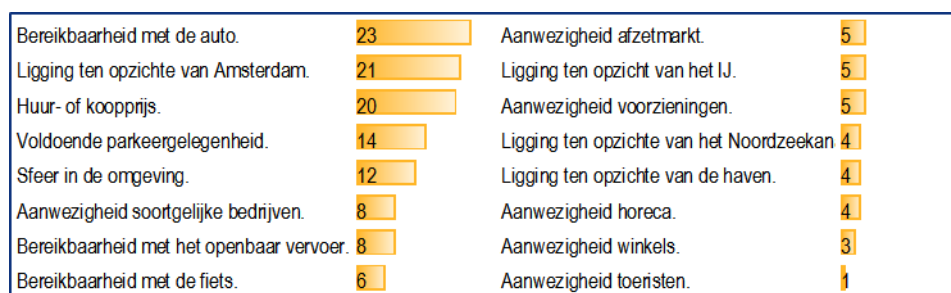
figuur 4-4 Tevredenheid van ondernemers met de gekozen locatie



4.3.2 Vestigingskeuze

De ondernemers die de enquête hebben ingevuld, zijn gemiddeld zeventien jaar op de huidige locatie gevestigd. De belangrijkste redenen om voor de huidige locatie te kiezen, zijn de bereikbaarheid met de auto, de ligging ten opzichte van Amsterdam en de prijs van de locatie.

figuur 4-5 Redenen voor vestiging van bedrijf in het Noorzeekanaalgebied (n=91, meerdere antwoorden mogelijk)



4.3.3 Verhuisgeneigdheid

Hoewel de tevredenheid met de locatie in het algemeen groot is, geeft 34% van de geënquêteerde ondernemers aan binnen twee jaar misschien te willen verhuizen. Het aandeel dat aangeeft beslist binnen twee jaar te willen verhuizen is met 2% echter zeer klein. Toch is het interessant om te bezien wat de achterliggende redenen zijn om eventueel te willen verhuizen.

De voornaamste redenen om misschien te willen verhuizen, is de groei of krimp van het betreffende bedrijf. Ook wordt door een aantal ondernemers de bereikbaarheid en parkeerproblemen genoemd

als motivatie om het bedrijf eventueel te verhuizen (vooral in Amsterdam). De overlast van bedrijven en industrie wordt door vijf van de eenendertig ondernemers die overwegen te verhuizen genoemd. Ook hier gaat het vooral om ondernemers uit Amsterdam.

Er is ook expliciet gevraagd of klachten van omwonenden een rol zouden spelen bij een eventuele verhuizing. Twee bedrijven hebben overlast van omwonenden opgegeven als reden om eventueel te verhuizen.

tabel 4-5 Verhuishwens en voornaamste verhuisredenen van ondernemers in het Noordzeekanaalgebied

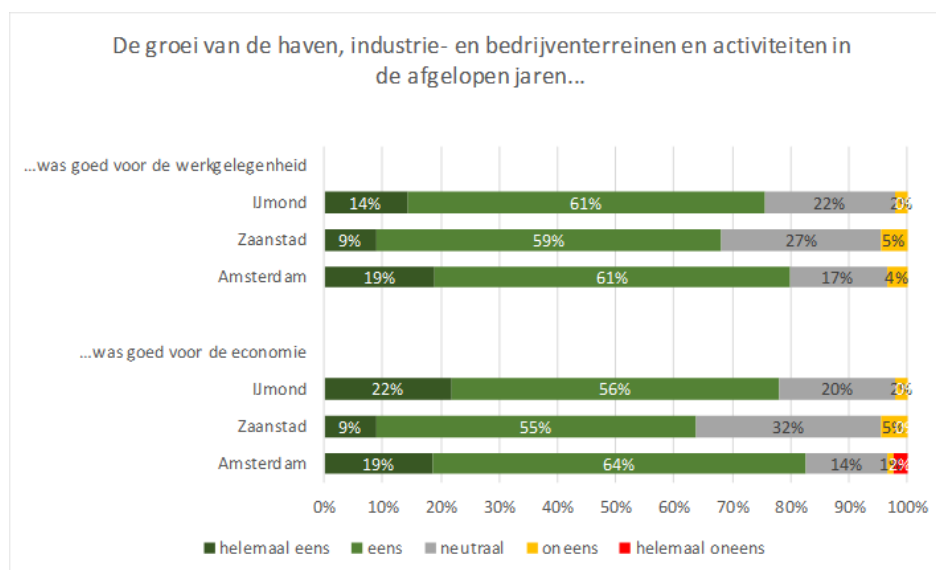
Wenst eventueel te verhuizen	NZKG		IJmond		Zaanstad		Amsterdam	
aandeel	34%		29%		40%		35%	
aantal	31 (v.d. 90)		7 (v.d. 24)		6 (v.d. 15)		18 (v.d. 51)	
Verhuisredenen (% = van aantal dat wenst te verhuizen)	NZKG (n=31)		IJmond (n=7)		Zaanstad (n=6)		Amsterdam (n=18)	
Groei of krimp van het bedrijf	17	55%	5	71%	5	83%	7	39%
Financiële omstandigheden	4	13%	1	14%			3	17%
Bereikbaarheid	6	19%			1	17%	5	28%
Overlast van industrie en/of bedrijven (geur, stof en luchtkwaliteit)	5	16%	2	29%			5	28%
Te weinig parkeergelegenheid	3	10%			1	17%	2	11%
Betaald parkeren	2	6%					2	11%
Vervuiling, bekladding en/of vandalisme	2	6%			1	17%	1	6%
Overlast omwonenden*	2	6%			1	17%	1	6%
Overlast van wegverkeer	1	3%					1	6%
Onrustige of lawaaige buurt	1	3%					1	6%
Onveilige omgeving	1	3%					1	6%
Te weinig groen	1	3%					1	6%
Te weinig voorzieningen	1	3%					1	6%

4.4 Ontwikkeling in de afgelopen jaren

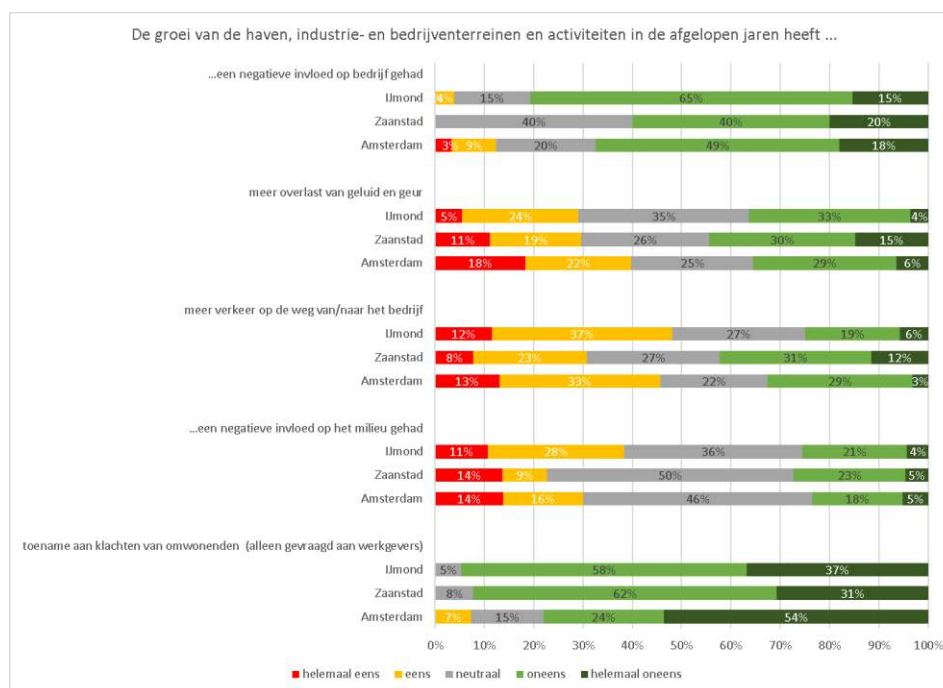
Opvallend is dat, evenals bij de ondervraagde bewoners het geval is, de groei van de bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied volgens werkgevers en werknemers voor het overgrote deel positief is geweest voor de werkgelegenheid en de economie (zie figuur 4-6).

Als wordt gekeken naar de ontwikkeling van de overlast in het gebied (figuur 4-7), blijkt dat ook hierover de meeste werkenden neutraal oordelen of in ieder geval geen negatieve ontwikkeling zien. Wel zijn de werkenden van mening dat de groei van de haven en bedrijfsactiviteiten in het gebied in de afgelopen jaren een negatieve invloed hebben gehad op de overlast door geluid en geur (35%), maar zeker ook op verkeersdrukke (44%). Als het gaat om een eventuele toename van klachten door omwonenden, hetgeen alleen aan de werkgevers is gevraagd, signaleren slechts 3 van de 90 werkgevers een toename van klachten.

figuur 4-6 Oordeel over de ontwikkelingen van het gebied in de afgelopen jaren



figuur 4-7 Oordeel over de ontwikkelingen van het gebied in de afgelopen jaren



4.5 Conclusie werken in het Noordzeekanaalgebied

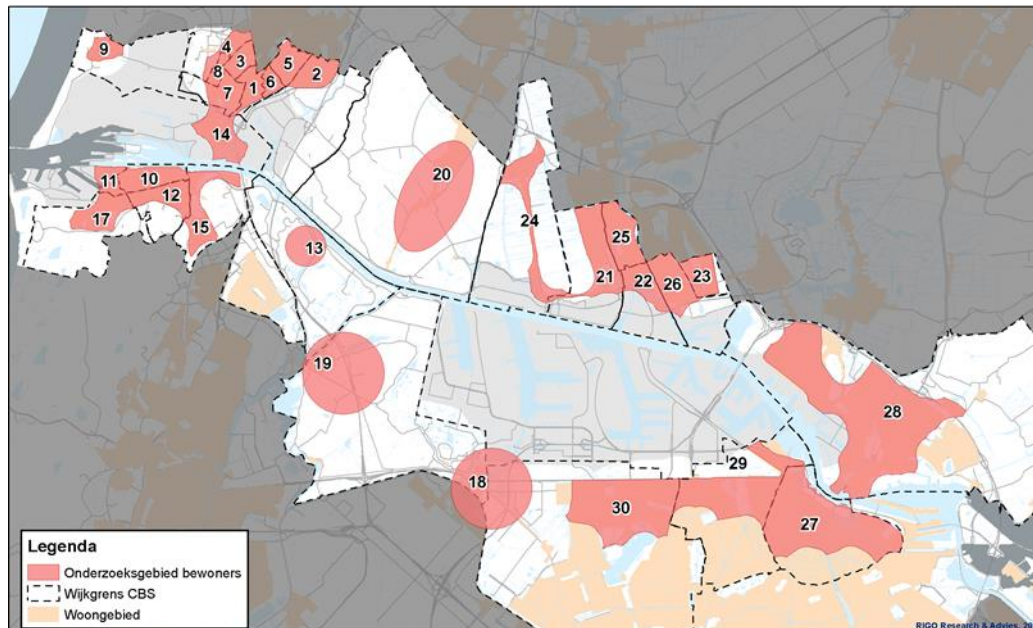
Meer dan de helft van de werknemers is tevreden met de werklocatie en een meerderheid (88%) van de geënquêteerde ondernemers zeer tevreden met de gekozen locatie. Noemenswaardig is dat de werknemers in Zaanstad hun werkplek het meest waarderen, terwijl de werkgevers in Amsterdam en IJmond hun werkplek het meest waarderen. De werklocaties worden vooral gewaardeerd door de (zeer) goede bereikbaarheid met de auto en de fiets en vaak ook door de aanwezigheid van groen in de omgeving. De meeste werkenden kiezen voor een individueel vervoermiddel (auto of fiets), maar een goed functionerend alternatief (OV) is vooral in Amsterdam volgens de geënquêteerden van belang, alwaar dit als onvoldoende wordt beoordeeld.

Als het gaat om overlast blijkt dat deze vooral betrekking heeft op geur, geluid en trillingen van bedrijven in de nabijheid. Dit is vooral zichtbaar in Amsterdam. De hinder van verkeer speelt eveneens een relatief grote rol onder werkenden in het Noordzeekanaalgebied. We zien ook klachten over parkeergelegenheid (vooral in Amsterdam).

Voor de deelnemende ondernemers geldt dat overlast slechts voor een enkeling leidt tot ontevredenheid met de locatie, waardoor men eventueel wil verhuizen. Een vaker genoemde reden om te willen verhuizen, is het gebrek aan ruimte in verband met bedrijfsuitbreiding. Van een grote wrijving tussen bedrijvigheid en wonen is in dit onderzoek weinig terug te zien. Klachten van omwonenden worden door ondernemers niet als reden genoemd om te verhuizen. Dit staat los van het feit dat er uiteraard wel degelijk klachten worden geuit door omwonenden.

Evenals is gebleken uit het onderzoek onder bewoners, blijkt de zorg over meer verkeer op de weg door de ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied een aandachtspunt. Desondanks heeft deze zorg vooralsnog geen invloed op de totale beoordeling van de werklocaties.

Bijlage I Verklaring wijknummers



Beverwijk	Velsen	Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Amsterdam
1 Centrum	10 IJmuiden-Noord	18 Halfweg e.o.	27 Centrum
2 Broekpolder	11 IJmuiden-West	19 Spaarndam e.o.	28 Noord
3 Kuenenkwartier	12 IJmuiden-Zuid	Zaanstad	29 West
4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	13 Spaardammerpolder	20 Assendelft-Zuid	30 West (Nieuw-West)
5 Oosterwijk en Zwaansmeer	14 Velsen-Noord	21 Nieuw West	
6 Prinsenhof	15 Velsen-Zuid en Driehuis	22 Oude Haven	
7 Vondelkwartier	17 Zee- en Duinwijk	23 Poelenburg	
8 Warande		24 Westzaan	
9 Wijk aan Zee		25 Zaandam West	
		26 Zaandam Zuid	

Bijlage II Steekproef en respons

Presentatie van de cijfers in de rapportage

In de rapportage zijn de cijfers afgebeeld zoals uit de analyse van de enquêtes naar voren komt. Het gaat dan om percentages en gemiddelde scores (rapportcijfers). Bij veel vragen (zoals hinder) is gevraagd om een mening te geven op een zogenaamde 10-punts schaal. Deze zijn ook in de kaartbeelden opgenomen. Naast deze 10-puntschaal is bij een aantal enquêtevragen ook gebruik gemaakt van 5 puntschalen. Ten behoeve van de leesbaarheid van het rapport (de kaartbeelden) zijn deze 5 puntschalen omgezet naar een 10 puntschaal. Hierbij is gebruik gemaakt van de daarvoor gangbare formules hetgeen resulteert in de volgende verdeling.

Vijfpuntschaal	rapportcijfer
zeer tevreden	10,0
Tevreden	7,8
Neutraal	5,5
Ontevreden	3,3
zeer ontevreden	1,0

Steekproef

In tegenstelling tot wat men soms verwacht hangt de betrouwbaarheid van enquête-onderzoek maar in geringe mate samen met de omvang van de populatie waar een uitspraak over gedaan wordt. Theoretisch kan men met een steekproef van 100 personen een relatief betrouwbare uitspraak doen over een groep van 10.000 mensen. Dit heeft onder meer te maken met de vraag in hoeverre meningen uiteenlopen over bepaalde onderwerpen. Dit noemt men de spreiding. Indien blijkt dat in een steekproef van 100 personen meningen niet ver uiteenlopen is de kans veel groter dat dit in de rest van de populatie ook het geval is. De steekproef dient dan uiteraard wel aselekt te zijn.

Aselecte steekproef

Het spreekt bijna voor zich dat om een uitspraak te doen over alle bewoners, recreanten of werkgemers/werknemers in het NZKG de steekproef zo ver als mogelijk aselekt dient te zijn. Dit om te voorkomen dat er een maar een specifieke groep om hun mening wordt gevraagd.

Bewoners

Voor alle wijken geldt dat er een steekproef is getrokken van 380 huishoudens. Uitzondering is Spaardammerpolder. Daar zijn alle 110 alle huishoudens aangeschreven. Per wijk is de steekproef getrokken uit de GBA van de desbetreffende gemeente.

Response en representativiteit

Het aandeel mensen dat reageert op de enquête (de respons) is van belang voor de representativiteit. Is dit aandeel erg laag dan is de kans groter dat er een bepaalde selectieve groep heeft gereageerd welke geen afspiegeling is van de wijk. Dat "kleurt" de uitkomsten. Bijvoorbeeld, men is zeer tevreden en reageert daarom in meerderheid niet. Of andersom, men heeft juist uit ontevredenheid niet mee gewerkt.

Voor het uitgevoerde onderzoek onder bewoners is de respons opgenomen in de volgende tabel. Gemiddeld komen we op een response van rond de 25%. In en aantal wijken zit de response daarboven en in enkele daaronder (zie tabel).

$$8 \quad \text{Waarde10puntschaal} = 11 - (((\text{waarde5puntschaal} - 1) / 4) * 9) + 1$$

figuur 0-1 respons naar wijk

		steekproef	response	
		n	aantal	aandeel
Beverwijk	Centrum	380	81	21%
	Broekpolder	380	70	18%
	Kuenekwartier	380	74	19%
	Noordwestelijk tuinbouwgebied	380	108	28%
	Oosterwijk en Zwaansmeer	380	69	18%
	Oranjebuurt	380	66	17%
	Vondelkwartier	380	89	23%
	Warande	380	97	26%
	Wijk aan Zee	380	111	29%
Velsen	IJmuiden-Noord	380	138	36%
	IJmuiden-West	380	107	28%
	IJmuiden-Zuid	380	118	31%
	Spaarndammerpolder	110	30	27%
	Velsen-Noord	380	86	23%
	Velsen-Zuid en Driehuis	380	145	38%
	Zee- en Duinwijk	380	125	33%
Haarlemmerliede en Spaarnwoude		380	121	32%
Zaandam	Assendelft-Zuid	380	45	12%
	Nieuw West	380	106	28%
	Oude Haven	380	107	28%
	Poelenburg	380	64	17%
	Westzaan	380	134	35%
	Zaandam West	380	80	21%
	Zaandam Zuid	380	87	23%
Amsterdam	Centrum	380	71	19%
	Noord	380	94	25%
	West	380	56	15%
	West (Nieuw-West)	380	55	14%

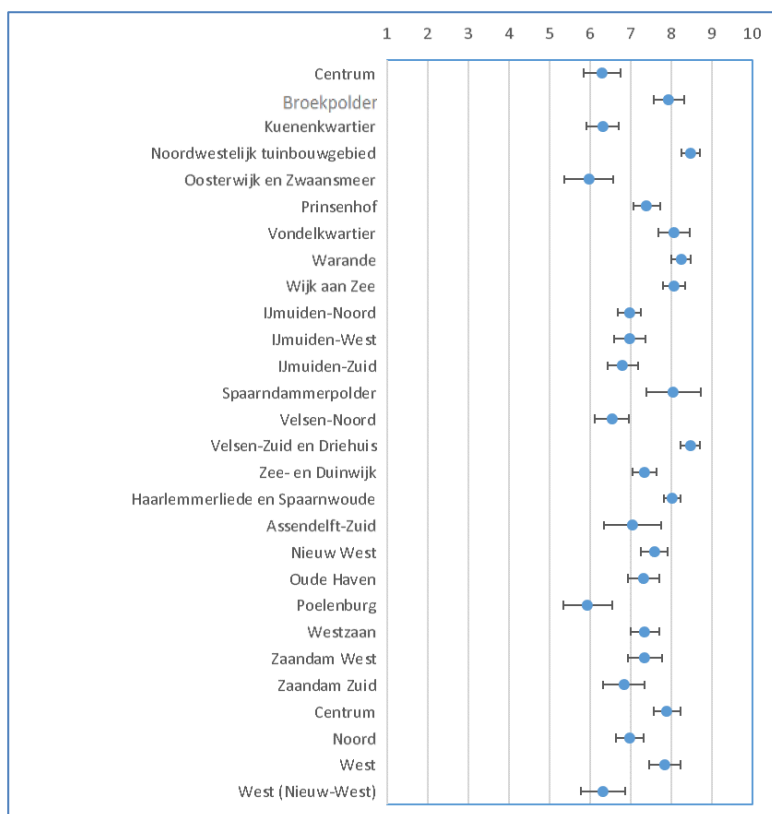
Representativiteit gaat over de vraag in hoeverre de mensen die de enquête hebben ingevuld een afspiegeling zijn van de populatie. Dit wordt bereikt door het trekken van een aselechte steekproef. Na het ontvangen van de resultaten is het mogelijk om te bezien of sommige groepen van bewoners onder of ondervertegenwoordigd zijn. Dit kan door te kijken naar het verschil tussen de huishoudenskenmerken van de groep die de enquête hebben ingevuld en de totale groep bewoners van een wijk. Dit kan uiteraard alleen als het gaat om algemene kenmerken van bewoners van een wijk. We hebben hier gekeken naar leeftijd, huishoudensamenstelling en of men in een huur- of een koopwoning woont. Er heeft een weging plaatsgevonden. Oftewel, indien er verhoudingsgewijs meer ouderen hebben gereageerd dan er in de totale wijk, hebben we hiervoor gecorrigeerd, zodat de uitkomsten een betere afspiegeling zijn van de bevolkingssamenstelling van de hele wijk.

Betrouwbaarheid

Zoals bij ieder steekproefonderzoek zijn de enquêteresultaten dit slechts een indicatie over hoe de gehele populatie over een bepaald onderwerp denkt. In dergelijk onderzoek wordt altijd gebruik gemaakt van kansen. Hiermee wordt aangegeven hoe groot de kans is dat de populatie een soortgelijke mening geeft. Er wordt dan gebruik gemaakt van betrouwbaarheidsintervallen.

Om een indicatie te geven van deze betrouwbaarheidsintervallen is hieronder het 90% betrouwbaarheidsinterval weergegeven aangaande rapportcijfers "oordeel woonomgeving". Van belang is te beseffen dat het de grote van het betrouwbaarheidsinterval zowel afhankelijk is van de het aantal waarnemingen als de verscheidenheid aan mengingen binnen de onderzochte groep. Lopen de meningen sterk uiteen in een wijk dan zal betrouwbaarheidsinterval ook groter worden. Als we naar het voorbeeld kijken is te zien dat bij de meeste wijken het betrouwbaarheidsinterval gemiddeld -0,4 punt hoger of +0,4 hoger ligt (rapportcijfer).

figuur 0-2 Voorbeeld 90% betrouwbaarheidsinterval rapportcijfer woonomgeving



Recreanten

Steekproef

De onderzoeksgroep bestond uit mensen die in een straal van tien kilometer rond de vier genoemde recreatiegebieden wonen. Deze groep bestond deels ook uit huishoudens die ten behoeve van het bewonersonderzoek zijn aangeschreven. Daarnaast was het mogelijk om op eigen initiatief de enquête in te vullen, zoals is vermeld in de media.

Response

In totaal is door 327 respondenten de enquête aangaande recreatie in het Noordzeekanaalgebied ingevuld. (respons percentage was 14%). Aangezien het merendeel van de respondenten heeft aangegeven gebruik te maken van meerdere recreatiegebieden, is de respons voldoende gebleken om uitspraken te kunnen doen over het gebruik (of juist niet) van de afzonderlijke recreatiegebieden.

Dit geldt niet voor specifieke vragen over de waardering, overlast en bereikbaarheid van een recreatiegebied. Deze vragen zijn alleen gesteld aan respondenten die het betreffende gebied als het meest populaire recreatiegebied hebben aangeduid. Voor het poldergebied en Het IJ geldt een te lage respons op de vragen over de waardering, overlast en de bereikbaarheid. Over het poldergebied en Het IJ zijn dan ook alleen indicatieve uitspraken te doen.

Bedrijven en werknemers

Ondernemers

In het onderzoek zijn de ondernemers aangeschreven in de drie deelgebieden IJmond, Zaanstad en Amsterdam. Hierbij is een selectie gemaakt van bedrijven met meer dan 10 werknemers. Er is geen steekproef getrokken maar uiteindelijk zijn er 2.800 werkgevers waarvan de adressen bekend waren

aangeschreven. Tevens is er een oproep in de media gedaan. Het gaat hier dus niet om een steekproef.

Response

De response is relatief laag gebleken (3,5%). Er hebben 91 werkgevers de enquête ingevuld. Dit aantal is wel voldoende om indicatieve uitspraken over het gehele NZKG gebied en drie deelgebieden maar onvoldoende om uitspraken te doen over specifieke bedrijventerreinen. De reacties zijn redelijk verspreid uit het Noordzeekanaalgebied komen

Werknemers

Aan de ondernemers is gevraagd om haar werknemers te vragen mee te werken aan het onderzoek. Daarnaast is de werknemers de mogelijkheid gegeven de enquête (online) in te vullen via een aankondiging in de media. Ook zijn de bedrijvenverenigingen op de hoogte gebracht van het onderzoek. Helaas was ook bij deze groep de respons laag.

Response

In totaal hebben 96 werknemers de enquête ingevuld, terwijl er ruim 74.000 mensen werkzaam zijn in het gebied. Hiermee zeggen de uitkomsten in dit onderzoek maar weinig over deze groep werknemers. Toch worden enkele resultaten gepresenteerd, die men met nadruk dient te interpreteren als indicatief.

Bijlage III Tabellen bij hoofdstuk 2

figuur 1 Waardering van de woning en woonomgeving naar wijk (aandeel respondenten)

Gemeente	Wijk	Woonomgeving		Woning	
		tevreden	ontevreden	tevreden	ontevreden
Beverwijk	1 Centrum	56%	25%	81%	6%
	2 Broekpolder	91%	3%	100%	0%
	3 Kuenenkwartier	47%	13%	70%	7%
	4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	94%	1%	97%	0%
	5 Oosterwijk en Zwaansmeer	56%	26%	78%	15%
	6 Prinsenhof	83%	5%	93%	1%
	7 Vondelkwartier	85%	3%	94%	3%
	8 Warande	92%	0%	88%	2%
	9 Wijk aan Zee	90%	4%	94%	0%
Velsen	10 IJmuiden-Noord	69%	9%	86%	7%
	11 IJmuiden-West	60%	12%	81%	4%
	12 IJmuiden-Zuid	69%	15%	85%	7%
	13 Spaardammerpolder	83%	7%	90%	0%
	14 Velsen-Noord	57%	19%	84%	7%
	15 Velsen-Zuid en Driehuis	95%	3%	93%	3%
	17 Zee- en Duinwijk	79%	9%	92%	2%
Haarlemmerli	18 Halfweg e.o.	91%	2%	89%	11%
	19 Spaarndam e.o.	94%	1%	99%	1%
Zaanstad	20 Assendelft-Zuid	66%	15%	84%	0%
	21 Nieuw West	79%	10%	78%	0%
	22 Oude Haven	75%	11%	93%	0%
	23 Poelenburg	55%	27%	68%	11%
	24 Westzaan	77%	16%	89%	4%
	25 Zaandam West	80%	9%	89%	3%
	26 Zaandam Zuid	63%	23%	79%	2%
Amsterdam	27 Centrum	92%	4%	87%	7%
	28 Noord	72%	8%	83%	6%
	29 West	83%	4%	89%	7%
	30 West (Nieuw-West)	53%	23%	76%	15%
Totaal NZKG		76%	10%	87%	5%

*tevreden = tevreden + zeer tevreden; ontevreden = ontevreden + zeer ontevreden

figuur 2 Waardering van de diverse voorzieningen naar wijk (score)

Gemeente	wijk	Voorzieningen (algemeen oordeel)	Winkels	Uitgaan	Scholen	Zorg	speelgelegen- heid kinderen	Activiteiten voor jongeren	Groen- voorzienin- gen
Beverwijk	1 Centrum	6,9	8,4	7,3	5,7	6,9	5,3	4,2	5,1
	2 Broekpolder	6,6	7,3	4,8	7,5	7,1	6,6	3,5	7,5
	3 Kuenenkwartier	6,9	8,2	5,1	6,6	6,2	6,2	4,8	6,0
	4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	7,3	8,2	5,5	7,8	6,6	6,9	5,1	7,5
	5 Oosterwijk en Zwaansmeer	6,2	8,2	4,6	7,1	6,0	6,6	4,8	7,3
	6 Prinsenhof	7,5	9,3	5,7	6,0	6,9	6,4	4,6	7,1
	7 Vondelkwartier	7,1	7,8	6,4	7,1	7,8	6,4	5,3	6,9
	8 Warande	7,5	8,4	5,7	8,2	6,6	6,4	4,2	8,2
	9 Wijk aan Zee	6,4	4,4	7,5	5,7	6,2	6,4	4,6	7,5
Velsen	10 IJmuiden-Noord	7,1	8,4	6,6	7,3	6,4	6,9	4,6	6,4
	11 IJmuiden-West	5,5	5,3	6,0	5,5	5,3	5,5	3,7	5,5
	12 IJmuiden-Zuid	6,9	7,1	4,6	7,1	6,0	6,4	4,2	7,1
	13 Spaarndammerpolder	6,0	4,6	3,9	3,7	4,2	6,0	4,2	9,1
	14 Velsen-Noord	6,2	6,2	4,8	6,0	6,2	6,9	4,2	8,0
	15 Velsen-Zuid en Driehuis	6,4	4,4	5,5	6,9	5,7	6,9	4,2	8,4
	17 Zee- en Duinwijk	7,1	8,0	4,2	6,4	5,7	6,6	4,6	8,0
Haarlemmerliede	18 Halfweg e.o.	7,1	6,2	4,6	6,6	6,2	5,7	4,4	7,5
	19 Spaarndam e.o.	4,6	3,9	5,7	5,5	5,7	5,5	4,2	7,3
Zaanstad	20 Assendelft-Zuid	6,2	6,6	5,1	4,2	5,5	5,5	3,7	7,5
	21 Nieuw West	6,9	7,3	5,1	7,3	6,0	6,0	4,2	6,2
	22 Oude Haven	6,9	7,5	8,0	6,6	6,2	7,3	5,3	6,4
	23 Poelenburg	5,5	5,7	4,2	6,2	6,4	6,6	4,8	8,0
	24 Westzaan	5,5	5,3	3,3	6,2	5,3	5,3	3,5	7,3
	25 Zaandam West	6,9	8,0	7,1	7,5	7,1	5,5	4,6	5,7
	26 Zaandam Zuid	6,2	6,9	6,4	6,0	6,0	5,7	4,2	6,9
Amsterdam	27 Centrum	7,8	7,8	8,2	7,3	6,6	6,4	5,7	4,6
	28 Noord	6,6	7,1	4,2	6,0	6,2	6,6	4,6	6,9
	29 West	7,8	7,5	7,3	6,9	6,6	7,3	7,1	7,5
	30 West (Nieuw-West)	6,2	7,3	5,5	5,5	6,0	7,1	6,2	7,3

figuur 3 Waardering van de voorzieningen naar wijk (aandeel respondenten dat negatief oordeelt)

Gemeente	Wijk	Voorzieningen Algemeen oordeel	Aandeel ontvreden met						
			Winkels	Uitgaan	Scholen	Zorg	speelgelegen- heid kinderen	Activiteiten voor jongeren	Groen- voorzieningen
Beverwijk	1 Centrum	18%	1%	8%	25%	3%	42%	60%	39%
	2 Broekpolder	12%	14%	36%	3%	6%	28%	61%	9%
	3 Kuenenkwartier	12%	3%	42%	11%	17%	22%	41%	27%
	4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	6%	5%	39%	2%	13%	9%	39%	10%
	5 Oosterwijk en Zwaansmeer	16%	8%	52%	0%	20%	19%	44%	5%
	6 Oranjebuurt	2%	0%	34%	20%	11%	23%	40%	8%
	7 Vondelkwartier	13%	9%	27%	3%	1%	26%	36%	20%
	8 Warande	1%	1%	29%	1%	11%	23%	56%	1%
	9 Wijk aan Zee	17%	57%	10%	23%	22%	20%	51%	5%
Velsen	10 IJmuiden-Noord	8%	2%	17%	0%	12%	15%	42%	20%
	11 IJmuiden-West	34%	42%	27%	24%	29%	31%	59%	36%
	12 IJmuiden-Zuid	8%	19%	50%	6%	24%	18%	53%	15%
	13 Spaarndammerpolder	19%	55%	62%	73%	60%	34%	50%	0%
	14 Velsen-Noord	16%	30%	41%	17%	17%	14%	63%	5%
	15 Velsen-Zuid en Driehuis	13%	61%	32%	16%	32%	15%	56%	6%
	17 Zee- en Duinwijk	8%	6%	63%	13%	24%	19%	51%	3%
Haarlemmerliede	18 Halfweg e.o.	4%	22%	55%	12%	16%	34%	54%	4%
	19 Spaarndam e.o.	42%	63%	24%	30%	30%	26%	58%	7%
Zaansluis	20 Assendelft-Zuid	16%	11%	45%	52%	21%	45%	84%	7%
	21 Nieuw West	13%	16%	44%	4%	22%	26%	71%	27%
	22 Oude Haven	7%	13%	12%	11%	28%	19%	40%	19%
	23 Poelenburg	31%	36%	62%	16%	11%	19%	37%	5%
	24 Westzaan	33%	44%	78%	16%	42%	38%	74%	13%
	25 Zaandam West	19%	6%	19%	8%	15%	33%	47%	37%
	26 Zaandam Zuid	15%	20%	28%	20%	24%	29%	65%	12%
Amsterdam	27 Centrum	4%	13%	9%	3%	5%	18%	24%	49%
	28 Noord	12%	24%	66%	21%	23%	13%	50%	15%
	29 West	2%	14%	13%	3%	13%	5%	7%	9%
	30 West (Nieuw-West)	27%	16%	43%	41%	18%	14%	25%	11%

figuur 4 Waardering sociale samenhang naar wijk

Gemeente	wijk	Sociale samenhang (samengetelde score)	contact met directe buren	contact met andere buurtbewoners	ik vier mij medeverantwoordelijk voor de leefbaarheid	men gaat hier op een prettige manier mer elkaar om	gezellige buurt waar mensen elkaar helpen, ofgeen samen doen	Mensen kennen elkaar in deze buurt	Tezeden met de bevolgingsaanpak
Beverwijk	1 Centrum	5,9	6,0	5,3	6,6	6,2	5,5	5,5	6,4
	2 Broekpolder	7,1	7,8	6,0	6,9	8,0	7,1	6,9	7,5
	3 Kuenenkwartier	5,8	5,7	5,1	6,4	6,6	5,1	5,7	6,0
	4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	6,9	6,6	5,7	7,5	7,8	6,2	6,6	7,8
	5 Oostenwijk en Zwaansmeer	5,6	6,6	4,8	6,9	6,0	5,5	4,8	4,6
	6 Prinsenhof	6,0	6,2	5,1	6,9	6,9	5,5	5,1	6,2
	7 Vondelkwartier	6,7	6,2	5,5	7,1	7,3	6,0	6,9	7,8
	8 Warande	6,6	6,4	5,5	7,1	7,5	6,2	6,2	7,5
	9 Wijk aan Zee	6,9	6,9	6,4	6,9	7,5	6,9	7,1	6,9
Velsen	10 IJmuiden-Noord	6,1	6,4	5,5	6,9	6,4	5,3	6,0	6,6
	11 IJmuiden-West	6,4	6,9	5,5	7,1	6,9	5,7	6,2	6,6
	12 IJmuiden-Zuid	6,1	5,7	5,5	7,1	6,6	5,5	5,7	6,4
	13 Spaardammerpolder	7,5	7,8	6,9	7,1	8,2	7,1	7,8	7,5
	14 Velsen-Noord	5,9	6,4	6,0	6,6	6,0	5,5	5,7	5,3
	15 Velsen-Zuid en Driehuis	7,0	7,1	6,2	7,3	7,5	7,1	6,9	7,3
	17 Zee- en Duinwijk	6,0	6,2	5,7	6,9	6,4	5,5	5,5	6,0
Haarlemmerliede	18 Halfweg e.o.	7,1	7,1	6,4	7,3	7,5	6,4	7,3	7,8
	19 Spaardam e.o.	7,1	7,1	6,6	6,9	7,8	6,6	7,5	7,5
Zaanstad	20 Assendelft-Zuid	7,2	7,3	6,6	6,9	7,5	7,3	8,0	7,1
	21 Nieuw West	6,3	6,0	5,3	6,9	7,3	6,0	6,4	6,6
	22 Oude Haven	6,5	6,6	5,7	7,1	6,6	6,2	6,4	6,9
	23 Poelenburg	5,6	6,2	4,8	6,6	6,0	5,3	5,7	4,6
	24 Westzaan	7,0	7,1	6,2	7,3	7,3	6,4	7,3	7,5
	25 Zaandam West	6,5	6,4	5,3	7,1	7,3	6,0	6,4	7,1
	26 Zaandam Zuid	6,1	6,4	5,5	6,9	6,6	5,5	6,0	6,0
Amsterdam	27 Centrum	6,5	6,9	5,5	7,1	6,9	6,0	6,4	6,9
	28 Noord	5,9	6,2	5,1	6,2	6,4	5,3	6,0	6,0
	29 West	5,9	4,8	4,2	7,5	6,9	5,7	5,5	6,6
	30 West (Nieuw-West)	5,7	6,0	5,5	7,1	6,4	5,3	4,6	4,8

figuur 5 Waardering sociale veiligheid naar wijk

Gemeente	wijk	Sociale veiligheid (samengepaste score)	Bang om in 'deze buurt lastiggevallen of beroofd te worden	Veel vervuiling, bekladding en vandalisme	Overlast van omwonenden	Veel inbraken
Beverwijk	1 Centrum	6,3	6,6	6,0	6,2	6,4
	2 Broekpolder	7,5	8,0	7,8	7,5	6,6
	3 Kuenenkwartier	6,0	6,4	6,2	6,0	5,3
	4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	7,9	8,4	8,2	8,0	7,1
	5 Oosterwijk en Zwaansmeer	6,0	6,9	5,3	5,3	6,4
	6 Prinsenhof	6,5	6,9	6,2	6,6	6,2
	7 Vondelkwartier	6,9	7,3	7,1	7,1	6,0
	8 Warande	7,5	8,2	8,0	7,8	6,2
	9 Wijk aan Zee	7,5	8,2	7,3	7,1	7,5
Velsen	10 IJmuiden-Noord	6,7	6,9	6,6	6,6	6,6
	11 IJmuiden-West	7,0	7,5	6,4	6,9	7,1
	12 IJmuiden-Zuid	6,6	7,3	6,6	6,4	6,2
	13 Spaarndammerpolder	6,6	6,2	6,9	8,0	5,5
	14 Velsen-Noord	6,1	6,9	5,7	5,7	6,0
	15 Velsen-Zuid en Driehuis	7,2	7,8	8,0	7,8	5,5
	17 Zee- en Duinwijk	6,4	6,6	6,0	6,2	6,9
Haarlemmerlied	18 Halfweg e.o.	7,0	7,3	7,5	7,8	5,5
	19 Spaarndam e.o.	7,4	8,0	7,5	7,5	6,4
Zaanstad	20 Assendelft-Zuid	7,9	8,7	7,8	7,8	7,3
	21 Nieuw West	7,0	7,8	6,9	6,9	6,6
	22 Oude Haven	7,2	8,0	6,6	7,1	7,3
	23 Poelenburg	5,6	6,2	4,6	5,5	6,0
	24 Westzaan	7,8	8,2	8,2	7,5	7,3
	25 Zaandam West	7,0	7,5	6,9	7,1	6,4
	26 Zaandam Zuid	6,1	6,9	5,5	6,2	6,0
Amsterdam	27 Centrum	6,3	7,3	5,5	6,6	6,0
	28 Noord	6,0	6,6	5,7	6,4	5,3
	29 West	7,1	7,3	7,3	6,9	6,9
	30 West (Nieuw-West)	5,4	6,0	5,1	5,7	5,1

figuur 6 Oordeel veiligheid en risico's

Gemeente	wijk	gemiddelde score			aandeel ontvreden			
		risico's algemeen door aanwezigheid bestrijven	veiligheid opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen	Ordeel (o) veiligheid verkeer in de buurt	risico's algemeen door aanwezigheid bestrijven	veiligheid opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen	Ordeel (o) veiligheid verkeer in de buurt	
Beverwijk	1 Centrum	4,8	7,0	5,0	53%	9%	32%	
	2 Broekpolder	5,8	6,4	5,5	40%	24%	25%	
	3 Kuenenkwartier	5,6	6,9	5,6	45%	2%	21%	
	4 Noordwestelijk tuinbouwgebied	4,0	7,4	6,0	60%	1%	21%	
	5 Oosterwijk en Zwaansmeer	7,7	6,9	5,7	24%	13%	24%	
	6 Prinsen Hof	6,0	6,7	5,6	41%	9%	30%	
	7 Vondelkwartier	3,7	7,0	5,5	62%	12%	26%	
	8 Warande	3,7	7,1	6,2	62%	8%	24%	
	9 Wijk aan Zee	2,8	6,0	6,0	71%	32%	19%	
Velsen	10 IJmuiden-Noord	4,3	6,5	5,0	59%	10%	43%	
	11 IJmuiden-West	3,9	6,0	5,7	60%	15%	27%	
	12 IJmuiden-Zuid	4,3	6,6	5,4	57%	17%	32%	
	13 Spaardammerpolder	2,3	5,4	4,6	75%	13%	42%	
	14 Velsen-Noord	5,1	6,4	5,4	51%	9%	36%	
	15 Velsen-Zuid en Driehuis	2,4	6,3	6,2	76%	20%	23%	
	17 Zee- en Duinwijk	4,3	6,8	5,9	58%	10%	19%	
	18 Halfweg e.o.	2,7	6,0	6,2	75%	25%	33%	
Haarlemmerliede	19 Spaarndam e.o.	3,5	6,4	6,0	65%	31%	28%	
	20 Assendelft-Zuid	4,2	5,9	5,9	58%	26%	20%	
Zaanstad	21 Nieuw West	3,8	6,4	6,1	65%	11%	23%	
	22 Oude Haven	6,0	6,9	6,2	40%	16%	26%	
	23 Poelenburg	5,9	6,3	5,4	39%	21%	37%	
	24 Westzaan	4,8	6,3	5,7	53%	23%	31%	
	25 Zaandam West	5,4	6,4	5,1	48%	15%	39%	
	26 Zaandam Zuid	5,8	6,0	5,7	42%	16%	24%	
	Amsterdam	27 Centrum	6,2	6,5	5,6	38%	15%	37%
		28 Noord	6,8	6,4	5,8	32%	14%	16%
29 West		6,0	6,6	6,2	40%	10%	20%	
30 West (Nieuw-West)		5,7	6,6	6,4	44%	10%	17%	

