

# **Nijmegenaren en hun milieu**

*Milieugedrag en milieubeleving in 2000 en 2005*

## **Colofon**

### **Uitgave**

Gemeente Nijmegen  
Directie Wijk en Stad  
Afdeling Onderzoek en Statistiek  
Mei 2006

### **Verkrijgbaar**

Stadswinkel  
Gemeentelijk Informatiecentrum Open Huis  
Mariënborg 75  
6511 PP Nijmegen  
Telefoon (024) 3292408

ook te vinden via:  
[www.nijmegen.nl](http://www.nijmegen.nl)

### **Opdrachtgever**

Gemeente Nijmegen  
Wethouder Mobiliteit, Milieu, Groen en Recreatie, KAN

### **Uitvoering**

Directie Wijk en Stad  
Afdeling Onderzoek en Statistiek  
De heer H. Moeniralam  
Telefoon (024) 3292738

### **Informatie**

Directie Grondgebied  
Afdeling Milieu  
De heer J. van de Pas  
Telefoon (024) 3299686

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b><u>Inleiding</u></b>	<b>3</b>
1.1	Achtergrond en doel onderzoek	3
1.2	Thema's en vraagstellingen onderzoek	3
1.3	Opzet onderzoek	4
1.4	Opzet rapportage	5
<b>2</b>	<b><u>Nijmegenaren over het huishoudelijk afval en zwerfvuil</u></b>	<b>7</b>
2.1	Inzameling huisvuil	7
2.2	Gescheiden inlevering	7
2.3	Zwerfvuil	11
<b>3</b>	<b><u>Nijmegenaren over de luchtkwaliteit in de stad en de buurt</u></b>	<b>15</b>
3.1	De luchtkwaliteit in de stad	15
3.2	Bereidheid eigen bijdrage betere luchtkwaliteit stad	18
3.3	De luchtkwaliteit in de buurt	23
3.4	De luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid	26
3.5	Stankoverlast in de buurt	27
3.6	Nijmegenaren en het gebruik van toestellen voor sfeerverwarming	30
<b>4</b>	<b><u>Nijmegenaren over hun geluidsbeleving in de buurt</u></b>	<b>33</b>
4.1	Geluidshinder in de buurt	33
4.2	Gezondheidsklachten n.a.v. geluidshinder	36
<b>5</b>	<b><u>Nijmegenaren over belangrijke milieuproblemen in stad en buurt</u></b>	<b>37</b>
5.1	Belangrijke milieuproblemen in de stad	37
5.2	Belangrijke milieuproblemen in de buurt	38
5.3	Ongerustheid over bodemkwaliteit buurt	40
<b>6</b>	<b><u>Samenvatting</u></b>	<b>43</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en doel onderzoek

In 2005 is in Nijmegen voor de vierde keer een milieubelevingsonderzoek gehouden onder Nijmegenaren. Eerdere metingen zijn gedaan in 1990, 1995 en 2000. Thematiek en vraagstelling waren toen vooral gericht op het verzamelen van informatie ten behoeve van ontwikkeling en evaluatie van milieubeleid én draagvlakmeting voor maatregelen. In deze eerdere metingen ging het om verschillende onderwerpen, variërend van afval, energie, water, groen, luchtkwaliteit, geluid, binnenmilieu, bodem tot milieuprioriteiten. Omdat er nog geen of weinig kwantificeerbare milieudoelstellingen bestonden, konden deze metingen niet gerelateerd worden aan concrete milieudoelstellingen.

Bij de meting in 2005 is gekeken naar de rol van het onderzoek als informatiebron voor de programma's leefomgevingskwaliteit en duurzaamheid. Doelen en indicatoren van deze programma's staan in de Dynamische Beleidsbegroting. Uit analyse hiervan is gebleken dat er behoefte bestaat aan informatie over burgers, hoofdzakelijk in relatie tot de thema's afval, luchtkwaliteit en geluid. Op grond van deze behoefte heeft de verantwoordelijke portefeuillehouder de afdeling Onderzoek en Statistiek opdracht gegeven een milieubelevingsonderzoek uit te voeren. Dat is eind 2005 gebeurd. Het onderzoek dient dan ook als informatiebron om te bezien in hoeverre milieudoelstellingen gericht op burgers zijn bereikt.

De koppeling van de opdracht aan het DIBB-Milieu heeft als voordeel dat het verband tussen onderzoek en het bereiken van milieudoelstellingen bij burgers nu sterker dan voorheen aanwezig is. Daarentegen is het aantal onderzoeksthema's beperkter dan in eerdere metingen. Omdat naast informatie voor het DIBB ook behoefte bestaat aan informatie over de beleving van burgers van het zwerfvuil en de bodemkwaliteit in hun buurt zijn deze thema's, evenals het thema milieuprioriteiten, aan het onderzoek toegevoegd.

## 1.2 Thema's en vraagstellingen onderzoek

Thema's van het milieubelevingsonderzoek 2005 zijn:

- afval
- zwerfvuil
- bodemkwaliteit
- luchtkwaliteit
- geluid
- milieuprioriteiten

Belangrijke vraagstellingen van het onderzoek zijn:

- Wat doet men meestal met huishoudelijk afval als groente- en fruitafval, oude verfstreken en oude meubels?
- Vindt men dat er wat verbeterd kan worden aan de inzameling hiervan en zo ja, wat?
- Vindt men dat er in vergelijking met een jaar geleden meer of minder zwerfvuil in de buurt voorkomt?
- Is men ongerust over de milieukwaliteit van de bodem in de buurt en zo ja, waarom?
- Wat vinden Nijmegenaren van de luchtkwaliteit in de stad en in hun buurt?
- Wat zijn volgens Nijmegenaren de oorzaken van de slechte of matige luchtkwaliteit in de stad en in hun buurt?
- Ervaart men gezondheidsklachten als gevolg van de luchtkwaliteit in de stad en in de buurt? Zo ja, welke?
- Wat zou er volgens Nijmegenaren moeten gebeuren om schone lucht in de stad of in de buurt te krijgen?
- Heeft men hinder van stank of vieze lucht in de buurt? Zo ja, wat is de oorzaak hiervan?
- Heeft men hinder van geluid in de buurt? Zo ja, wat is de oorzaak hiervan?
- Ervaart men gezondheidsklachten als gevolg geluidshinder in de buurt? Zo ja, welke?
- Welke milieuproblemen in de stad en in de buurt moeten volgens Nijmegenaren met voorrang worden aangepakt?

### 1.3 Opzet onderzoek

De gegevens van het onderzoek zijn verzameld via een telefonische enquête. Hiervoor is een adressensteekproef getrokken uit het Nijmeegse adressenbestand (ADR-bestand). Om eventuele verschillen tussen stadsdelen na te gaan, is per stadsdeel een adressensteekproef getrokken. Allereerst is naar alle hoofdbewoners van deze adressen een brief gestuurd, waarin informatie over het onderzoek is gegeven en gevraagd is mee te doen aan de milieu-enquête.

Van de adressen in de steekproef is vervolgens via de CD-foongids het telefoonnummer opgezocht of via huisbezoek het telefoonnummer aan de deur gevraagd. Ook is in de brief melding gemaakt van de mogelijkheid een e-mail te sturen of zelf te bellen om het telefoonnummer door te geven. Bij de telefonische enquêtering op het adres is er op gelet dat het ging om de hoofdbewoner van het adres of zijn/haar partner, voor zo ver woonachtig op het adres. Bovendien moest de persoon minimaal 18 jaar zijn. Om betrouwbare uitspraken te doen over de stadsdelen is er voor gezorgd dat er 175 tot 180 enquêtes per stadsdeel zijn afgenomen. De telefonische enquêtes zijn gehouden in de maanden oktober en november 2005.

Van de in totaal 1914 adressen die benaderd zijn voor het onderzoek heeft men op 1598 adressen meegedaan aan het onderzoek. De respons komt hiermee op 83%. Deze hoge respons is voor een groot deel te verklaren door de manier waarop het onderzoek is opgezet (men is niet thuis bezocht, maar werd gebeld; vanwege korte enquête kost het de respondenten weinig interviewtijd; men kan zelf bepalen wanneer men geïnterviewd wenst te worden).

## 1.4 Opzet rapportage

De rapportage van het milieubelevingsonderzoek bestaat uit zes hoofdstukken.

Hoofdstuk 2 gaat over het huishoudelijk afval en het zwerfvuil.

In hoofdstuk 3 komt de mening van Nijmegenaren over de luchtkwaliteit in de stad en de buurt aan de orde en wat er volgens hen zou moeten gebeuren om schone lucht in de stad te krijgen. Verder komt hun eventuele bereidheid om zelf bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit aan bod en wordt aandacht besteed aan de relatie tussen de luchtkwaliteit en gezondheid.

Hoofdstuk 4 behandelt de geluidsoverlast in de buurt en de bronnen die men hiervoor verantwoordelijk acht.

Hoofdstuk 5 gaat over zaken die Nijmegenaren belangrijk vinden op het gebied van milieu in de stad en in hun buurt. In dit hoofdstuk komt tevens de ongerustheid van Nijmegenaren aan bod over de bodemkwaliteit in hun buurt.

De samenvatting staat opgenomen in hoofdstuk 6.

Bij een aantal onderwerpen zijn in 2005 dezelfde vragen gesteld als in het milieubelevingsonderzoek in 2000. Hierdoor is het mogelijk bij enkele thema's vergelijkingen te maken tussen de resultaten in 2000 en 2005. Vanwege de wijze van steekproeftrekking (adressensteekproef) zijn de resultaten evenals in vorige metingen niet in personen, maar in adressen uitgedrukt. De resultaten zijn soms uitgedrukt in percentage van het aantal adressen en soms in het absolute aantal adressen waar het in de vraag om gaat.

## 2 Nijmegenaren over het huishoudelijk afval en zwerfvuil

### 2.1 Inzameling huisvuil

Nijmegenaren kunnen op verschillende manieren hun huisvuil kwijt (huisvuilzak, Milieustraat, gf-straatcontainer (gf = groente en fruit), gf-rolcontainer, gf-emmer, kringloopwinkel, chemocar, glasbak, grofvuilwagen, oud papier wagen, winkeliers, kleding- of schoencontainer etc.). Over het algemeen is men in Nijmegen tevreden over de afvalinzameling. In een burgerpeiling over de afvalinzameling in 2003 gaven Nijmegenaren gemiddeld een 7,2 als rapportcijfer voor de wijze waarop zij hun huisvuil kwijt kunnen (Nijmeegse burgers over de afvalinzameling, Gemeente Nijmegen, juli 2003). In 2005 is dat in het milieubelevingsonderzoek zeker niet anders (7,3).

Het restafval wordt in Nijmegen bij huishoudens ingezameld via de groene huisvuilzak waarvoor betaald moet worden. Hoe meer restafval men aanbiedt, hoe meer men moet betalen. De gedachte hierachter is dat de vervuiler betaalt. Evenals in 2000 staat nog steeds een meerderheid van de Nijmegenaren achter dit principe.

*tabel 2.1 Oordeel over principe huisvuilzak in 2000 en 2005  
(in % adressen)*

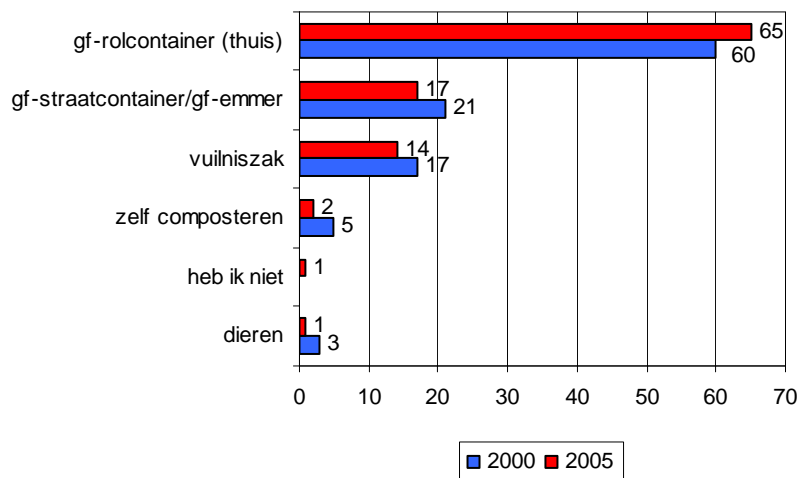
	2000	2005
goed	72	68
slecht	20	15
noch goed/noch slecht	6	14
geen mening	2	3

### 2.2 Gescheiden inlevering

#### *Groente- en fruitafval*

Nijmegenaren leveren hun huishoudelijk afval dat gescheiden moet worden ingeleverd over het algemeen op de gewenste manier in. In 2000 bleek al dat op het grootste deel van de Nijmeegse adressen het groente- en fruitafval op de gewenste manier wordt ingeleverd. In 2005 is dat niet anders. Op 85% van de adressen levert men het groente- en fruitafval op de goede manier in (gf-rolcontainer, gf-straatcontainer, gf-emmer, dieren, zelf composteren). Toch gaat het groente- en fruitafval in 2005 evenals in 2000 nog steeds op een aantal adressen in de vuilniszak (in 2005 gaat het om bijna 9.700 adressen) . Dat is vooral het geval bij studentcomplexen, bovenwoningen en flats/appartementen.

fig. 2.1 Wat doet men meestal met het groente- en fruitafval? (% adressen)

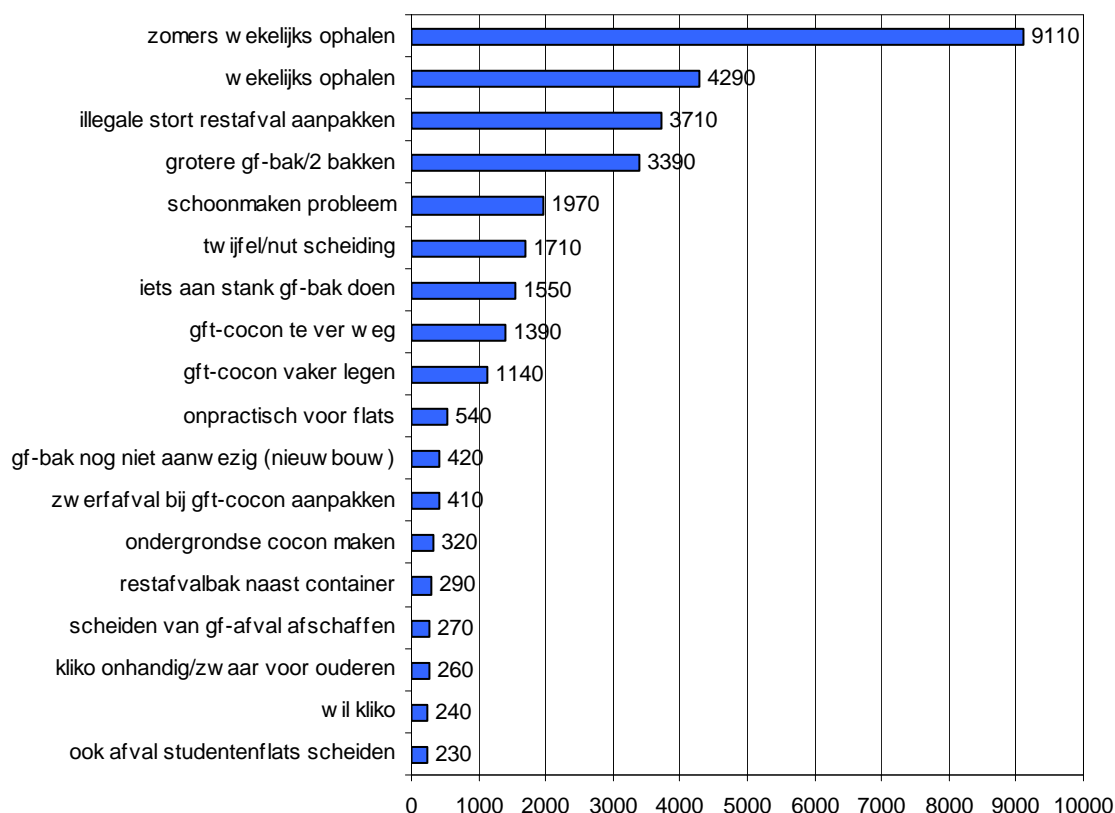


Op zeker vier van de tien (43%) adressen in Nijmegen is men van mening dat de inzameling van het groente- en fruitafval nog kan verbeteren. Daarbij denkt men vooral aan het wekelijks ophalen/leggen van de gf-container of gf-straatcontainer, vooral in de zomer. Een oplossing zoeken voor het illegaal storten van restafval en grotere gf-bakken of een extra gf-bak worden ook genoemd, maar in mindere mate.

Op een aantal adressen (ongeveer 1.700) heeft men vraagtekens bij het nut van de scheiding of twijfelt men of het afval werkelijk wordt gescheiden. Deze twijfel is niet terecht, want in tegenstelling tot allerlei geruchten wordt de ingezamelde hoeveelheid gft-afval in Nijmegen sinds de aparte inzameling ervan nog steeds hergebruikt. De ingezamelde hoeveelheden gaan namelijk naar de VAR (Veluwse Afval Recycling) in Wilp en worden door dit bedrijf verwerkt tot compost.

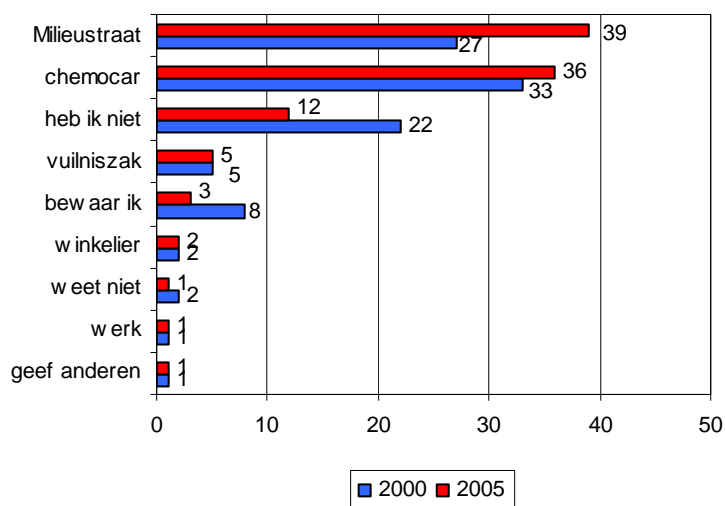
In fig. 2.2 is te zien wat volgens Nijmegenaren verbeterd kan worden wanneer het gaat om de inzameling van gft-afval. Men mocht twee suggesties voor verbeteringen noemen. Alleen suggesties die op minimaal 200 adressen zijn genoemd, staan in de figuur opgenomen.

fig. 2.2 *Wat kan er aan de inzameling van gft-afval verbeteren?  
(absoluut)*



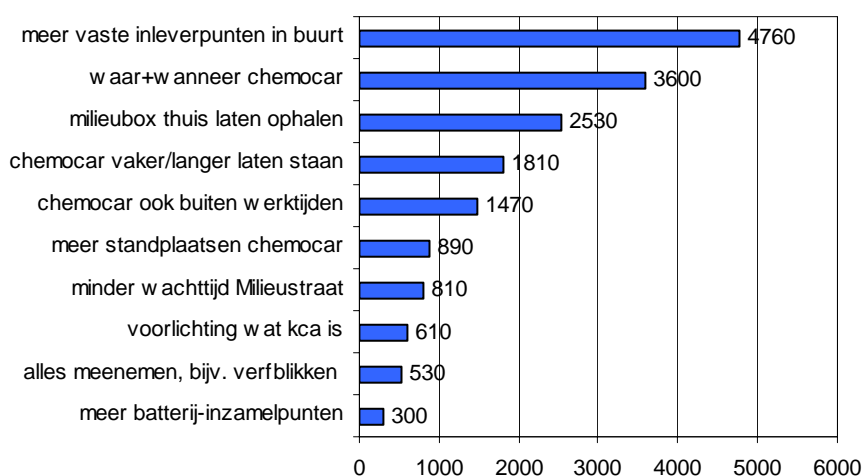
Ook met ander huishoudelijk afval gaan Nijmegenaren goed om. Bijvoorbeeld met oude verfresten. Op bijna 80% van de adressen brengt men ze naar de plek waar het hoort (Milieustraat, chemocar, winkelier, werk). In 2005 wordt er meer gebruik gemaakt van de Milieustraat om oude verfresten in te leveren dan in 2000. Hierdoor zijn er ook minder adressen dan in 2000 die oude verf thuis bewaren.

fig. 2.3 *Wat doet men meestal met oude verfresten (in % adressen)*



Oude verfsten behoren tot het zgn. klein chemisch afval (kca). Op ongeveer een kwart (24%) van de Nijmeegse woonadressen vindt men dat er wat verbeterd kan worden aan de inzameling van het klein chemisch afval. Verbeteringen die in dit verband vooral genoemd worden zijn: meer vaste inleverpunten, betere informatie waar en wanneer de chemocar staat en het verstrekken van een milieubox voor klein chemisch afval aan huishoudens die opgehaald kan worden. In fig. 2.4 staan de absolute aantallen adressen opgenomen waar men vindt dat er wat verbeterd kan worden. Men mocht twee suggesties voor verbeteringen noemen. Alleen suggesties die op ongeveer 300 adressen zijn genoemd, zijn in de figuur te zien.

fig. 2.4 *Wat kan er aan de inzameling van klein chemisch afval verbeterd worden? (absoluut)*



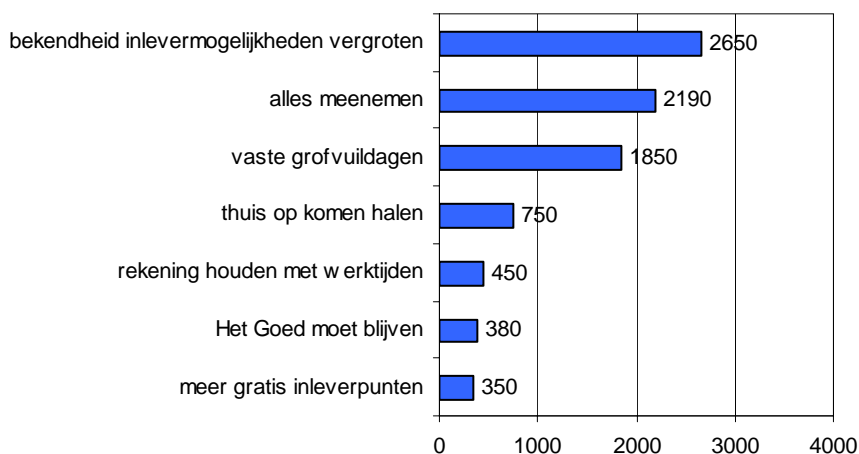
Niet alleen het groente- en fruitafval en oude verfsten worden op een goede manier verwijderd. Hetzelfde geldt over het algemeen ook voor oude meubels, zoals oude tafels en stoelen, die nog goed bruikbaar zijn. Op ongeveer driekwart van de adressen gaat men hier op een goede manier mee om (men laat ze afhalen door de kringloopwinkel / Het Goed of de grofvuilwagen<sup>1</sup>, geeft ze weg aan familie of bekenden, brengt ze naar de Milieustraat of plaatst ze op internet). Bij ongeveer de helft van deze groep (37%) laat iemand op het adres de oude meubelen afhalen door een kringloopwinkel of brengt ze daar naar toe. Dat is meer dan in 2000 (14%). De kringloopwinkel wordt door verschillende Nijmegenaren gebruikt. Het gebruik is niet afhankelijk van opleiding of inkomen. Sinds 2000 is het aantal kringloopwinkels in Nijmegen gegroeid. Deze winkels zijn in Nijmegen behoorlijk bekend, want op 95% van de adressen weet men in 2005 dat er kringloopwinkels in Nijmegen zijn die oude, nog bruikbare spullen zoals tafels en stoelen opknappen en weer verkopen.

---

<sup>1</sup> Burgers noemen hier de grofvuilwagen, maar de grofvuilwagen van de DAR haalt zelf geen oude meubelen of oude tafels op voor hergebruik. Goederen die worden opgehaald door de grofvuilwagen van de DAR worden afgevoerd naar de ARN ter verbranding. Als burgers de grofvuilservice bellen en aangeven dat het om herbruikbare goederen gaat, schakelt de DAR Het Goed (het Nijmeegse kringloopbedrijf) in. Een wagen van Het Goed haalt vervolgens de herbruikbare goederen af.

Op 15% van de Nijmeegse adressen vindt men dat er nog wat kan verbeteren aan de inzameling van oude, nog bruikbare meubels. Verbeteringen die vooral worden genoemd zijn: meer bekendheid geven aan de inlevermogelijkheden voor oude meubels, de DAR of grofvuildienst moet alles meenemen én het invoeren van vaste grofvuildagen voor de inzameling van oude meubels. In fig. 2.5 zijn de suggesties voor verbeteringen te zien. De ondervraagden mochten twee suggesties voor verbeteringen noemen. Alleen suggesties die op minimaal 300 adressen zijn genoemd, zijn in de figuur opgenomen.

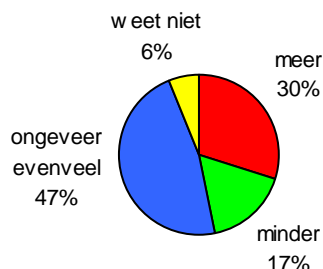
fig. 2.5 *Wat kan er aan de inzameling van oude, nog bruikbare meubels verbeterd worden? (absoluut)*



## 2.3 Zwerfvuil

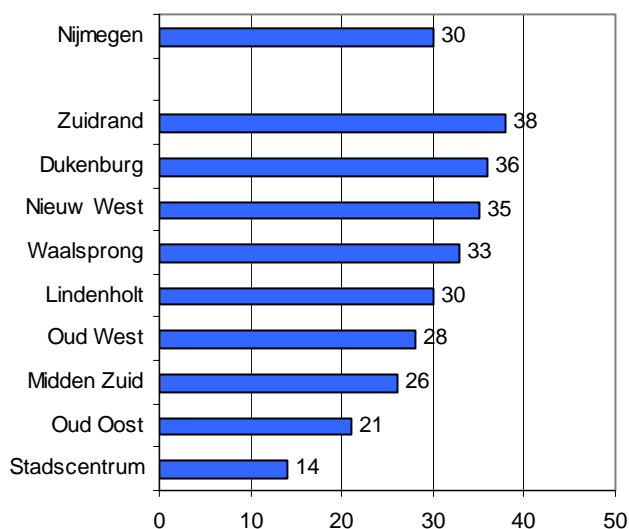
Al enkele jaren vinden Nijmegenaren zwerfvuil het belangrijkste milieuprobleem in de buurt dat met voorrang aangepakt moet worden. In de enquête is daarom geïnformeerd in hoeverre volgens de bewoners het zwerfvuil in hun buurt in vergelijking met een jaar geleden meer of minder voorkomt. Uit het resultaat komt naar voren dat men op meer adressen vindt dat het zwerfvuil in de buurt is toegenomen dan is afgenomen.

fig. 2.6 *Komt zwerfvuil in buurt meer of minder voor dan een jaar geleden?  
(in % adressen)*



Gemiddeld vindt men op drie op de tien adressen dat er in de buurt meer zwerfvuil voorkomt dan een jaar geleden. In sommige stadsdelen is dat wat meer en in andere wat minder het geval. In Zuidrand vindt men bijvoorbeeld op 38% van de adressen dat zwerfvuil meer voorkomt dan een jaar geleden, terwijl dat in Stadscentrum veel minder is (14% van de adressen).

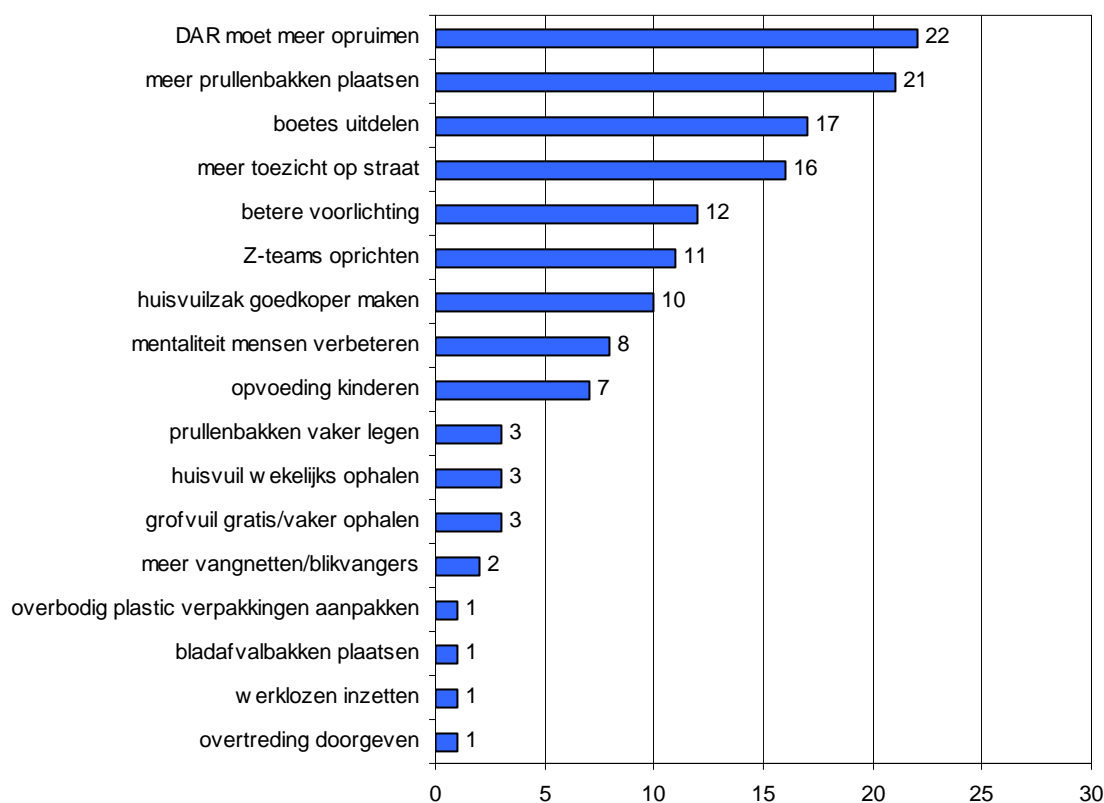
fig. 2.7 *% adressen per stadsdeel dat vindt dat zwerfvuil meer voorkomt  
dan een jaar geleden*



Aan alle ondervraagden is de vraag voorgelegd wat er gedaan kan worden om het zwerfvuil in Nijmegen tegen te gaan. Op deze vraag mochten zij drie antwoorden geven. Op veel adressen zijn in dit verband maatregelen genoemd die samenhangen

met het schoonhouden van de openbare ruimte en het toezicht hierop (DAR moet meer opruimen, meer prullenbakken op straat, meer toezicht op straat, boetes uitdelen). Andere zaken die naar verhouding ook veel worden genoemd zijn behalve het oprichten van zwerfvuilteams zaken die te maken hebben met voorlichting en beïnvloeding van gedrag (betere voorlichting, iets doen aan opvoeding kinderen, mentaliteit mensen verbeteren). In fig. 2.8 is te zien waar men in Nijmegen aan denkt om het zwerfvuil in de stad tegen te gaan. Alleen zaken die op 600 à 700 adressen (1%) zijn genoemd, zijn in de figuur verwerkt.

fig. 2.8 *Wat moet gedaan worden om zwerfvuil in Nijmegen tegen te gaan?  
(in % adressen)*



## 3 Nijmegenaren over de luchtkwaliteit in de stad en de buurt

### 3.1 De luchtkwaliteit in de stad

In Nijmegen staan twee meetlocaties van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) om de luchtkwaliteit in de stad te meten, te weten op de Graafseweg en de Ruijterstraat. Deze meetlocaties maken deel uit van het Landelijk Meetnet Luchtverontreiniging van het RIVM. Daarnaast meet de gemeente Nijmegen met eigen meetapparatuur ook zelf de luchtkwaliteit op zeven plaatsen in de stad. Behalve op de twee locaties van het landelijk meetnet gebeurt dat nog op vijf andere locaties rond het industrieterrein Nijmegen-West/Weurt<sup>2</sup>.

Naast de metingen worden er berekeningen gemaakt op basis van gegevens die door Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland en gemeente Nijmegen worden aangeleverd. Volgens de metingen en berekeningen is de luchtkwaliteit in Nijmegen in de loop der jaren verbeterd. In de lucht komen bijvoorbeeld geen overschrijdingen van benzeen, koolmonoxide, zwaveldioxide of lood (meer) voor. Ondanks de betere luchtkwaliteit is er steeds meer aandacht voor het thema lucht, vooral sinds de invoering van het Besluit Luchtkwaliteit in 2001. Zeer waarschijnlijk komt dit omdat luchtkwaliteit sterk in verband wordt gebracht met gezondheid.

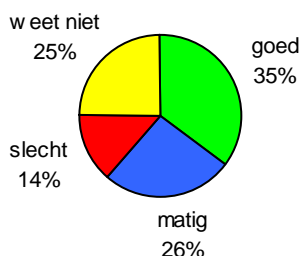
Nijmegenaren oordelen verdeeld over de luchtkwaliteit in de stad. Op ongeveer eenderde van de adressen vindt men de luchtkwaliteit goed, maar op vier op de tien adressen zegt men dat deze matig of slecht is (fig. 3.1). Dat is meer dan in 2000, want toen vond men op 22% van de adressen de luchtkwaliteit in de stad matig of slecht. De mening over de luchtkwaliteit in de stad uit 2000 is echter maar deels vergelijkbaar met de mening uit 2005. Dit komt vanwege het verschil in de manier waarop de vraag hierover is gesteld in beide meetjaren<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> De vijf meetlocaties rond het industrieterrein Nijmegen-West/Weurt zijn gevestigd in: Energieweg (Haven- en Industrieterrein), Kerkstraat (Hees), Winselingseweg (Waterkwartier), Kinderdorp Neerbosch (West Kanaal) en in het dorp Weurt. De metingen worden verricht in samenwerking met de Provincie Gelderland en de gemeente Beuningen.

<sup>3</sup> Zowel in 2000 als in 2005 is gevraagd naar het oordeel over de luchtkwaliteit in de stad. In 2000 is gevraagd wat men in het algemeen vindt van de luchtkwaliteit in Nijmegen (open vraag). Daarbij heeft men naast antwoorden als goed, slecht of matig ook "redelijk" als antwoord gegeven. In 2005 is geen open vraag gesteld over de luchtkwaliteit in Nijmegen maar is direct gevraagd of men deze goed, matig of slecht vindt. Door verschil in vraagstelling zijn de uitkomsten in 2000 en 2005 niet helemaal vergelijkbaar.

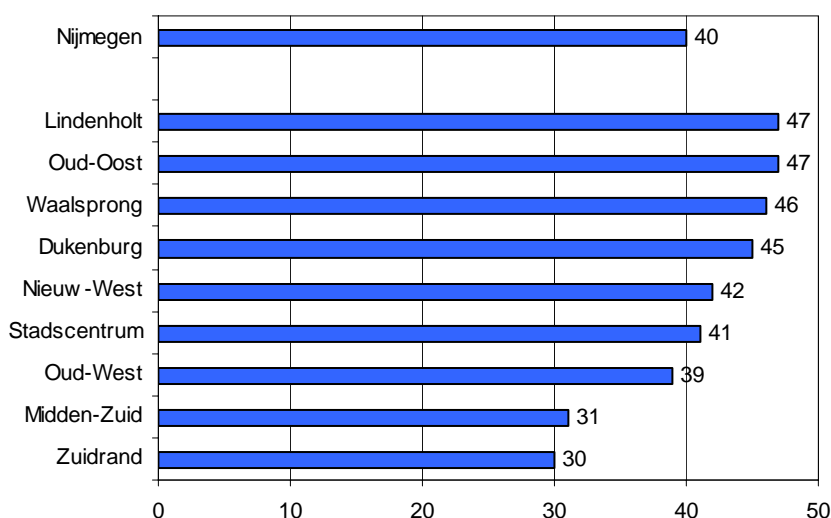
fig. 3.1 *Mening over luchtkwaliteit in Nijmegen (% adressen)*



Het oordeel over de luchtkwaliteit in de stad verschilt enigszins per stadsdeel. Bewoners in Oud-Oost en Lindenholt oordelen hierover bijvoorbeeld wat ongunstiger dan bewoners in Midden-Zuid en Zuidrand. In Oud-Oost heeft het oordeel waarschijnlijk te maken met het opleidingsniveau in dit stadsdeel. Bewoners met een hoge opleiding staan over het algemeen wat kritischer tegenover de luchtkwaliteit in de stad dan bewoners met een lage opleiding (47% van de hoogopgeleiden heeft een matig of slecht oordeel over de luchtkwaliteit in de stad, terwijl dat onder laagopgeleiden 33% is). In Oud-Oost wonen naar verhouding veel hoogopgeleiden.

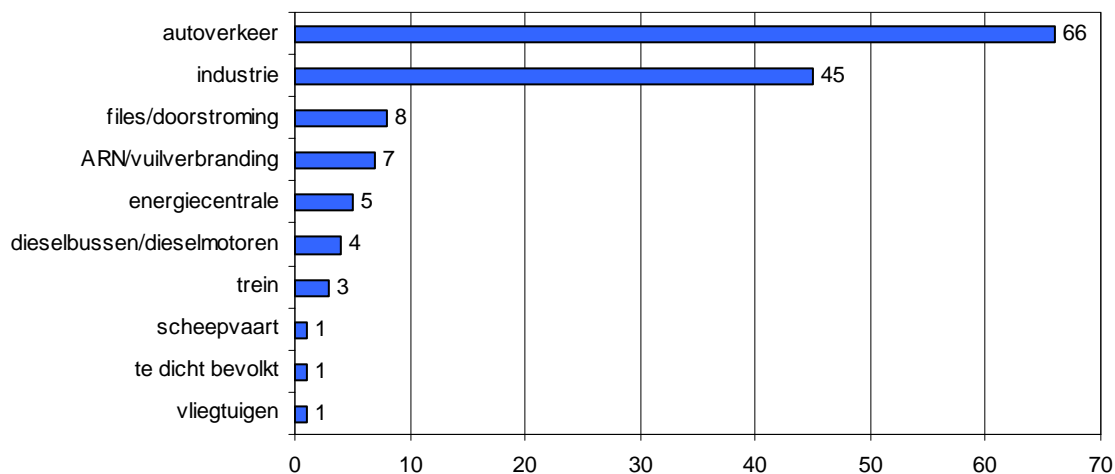
Het oordeel van bewoners in Lindenholt over de luchtkwaliteit in de stad hangt waarschijnlijk samen met de vestiging van de ARN (vuilverbranding) en andere bedrijven in de buurt van dit stadsdeel. Bovendien is er in Lindenholt en Dukenburg in 2005 veel te doen geweest rond de A73 in relatie tot de luchtkwaliteit. Het is niet uitgesloten dat dit bij de bewoners in deze stadsdelen doorwerkt in hun mening over de luchtkwaliteit in de stad. In fig. 3.2 is het aandeel adressen per stadsdeel te zien waar men een matig of slecht oordeel heeft over de luchtkwaliteit in Nijmegen.

fig. 3.2 *% adressen per stadsdeel met matig of slecht oordeel over luchtkwaliteit in stad*



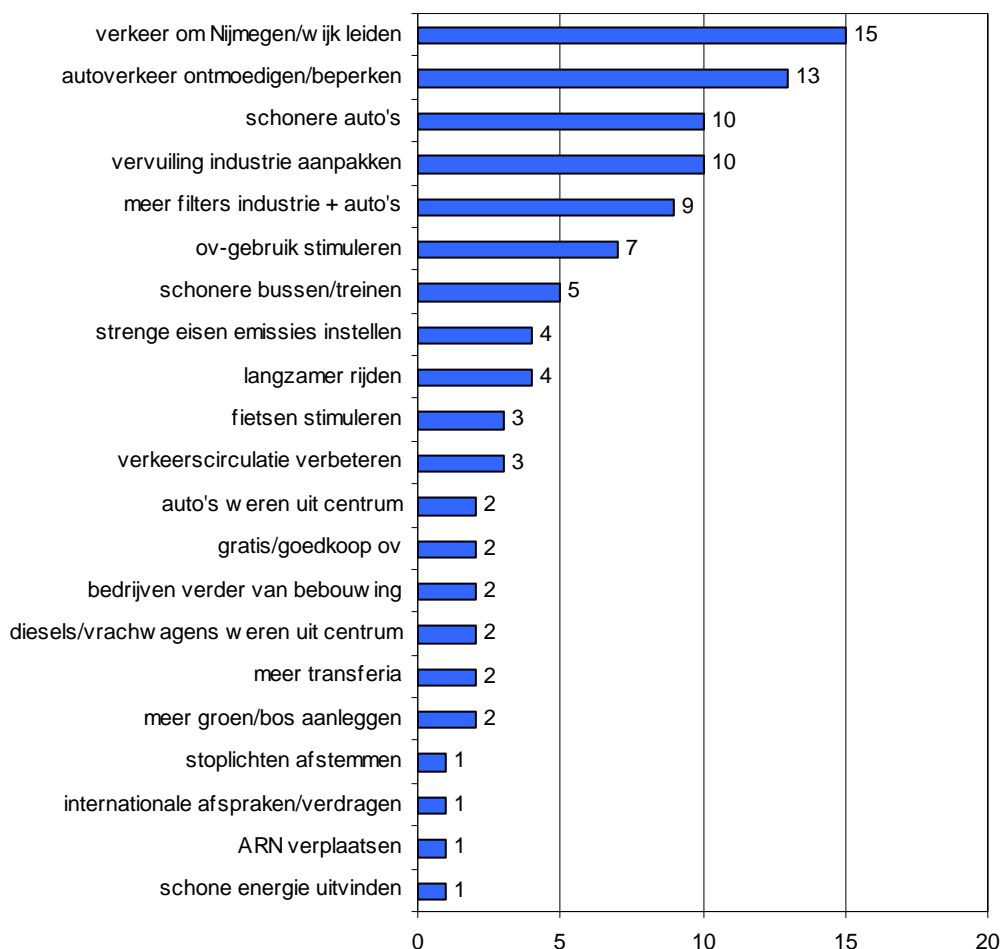
Aan degenen die de luchtkwaliteit in de stad matig of slecht vinden, is gevraagd wat volgens hen hiervan de oorzaak is. Zij mochten hierop drie antwoorden geven. In fig. 3.3 is te zien dat het autoverkeer en de industrie veel genoemd worden als oorzaak hiervan. Omdat er meer dan één oorzaak genoemd mocht worden, komt het totale percentage in de figuur uit op meer dan 100%.

*fig. 3.3                    Oorzaken matige of slechte luchtkwaliteit stad  
(in % adressen waar men vindt dat de lucht matig of slecht is)*



Aan degenen die de luchtkwaliteit matig of slecht vinden is ook gevraagd wat er zou moeten gebeuren om schone lucht in Nijmegen te krijgen. Ook op deze vraag mochten zij drie antwoorden geven. De resultaten zijn te zien in fig. 3.4. De meeste oplossingen zien Nijmegenaren in relatie tot het autoverkeer.

fig. 3.4 *Wat moet er gebeuren om schone lucht in Nijmegen te krijgen?  
(% adressen waar men vindt dat de lucht matig of slecht is)*



### 3.2 **Bereidheid eigen bijdrage betere luchtkwaliteit stad**

Bij alle respondenten is in het onderzoek nagegaan of zij zelf bereid zijn een bijdrage te leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de stad. Hiervoor zijn vier mogelijkheden aan de respondenten voorgelegd in de enquête met de vraag of zij bereid zijn hiernaar te handelen. Deze mogelijkheden, evenals de eventuele bereidheid om hiernaar te handelen zijn te zien in tabel 3.1. Uit deze tabel komt naar voren dat de bereidheid op Nijmeegse woonadressen over het algemeen aanwezig is om via deze mogelijkheden bij te dragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Vooral het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer (ov) voor korte ritten ziet men als een mogelijkheid om zelf hieraan bij te dragen.

Tabel 3.1 *Bereidheid om via voorgelegde mogelijkheden bij te dragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de stad (in%)*

	ja	nee	gebruik ik niet of heb ik niet	weet niet of geen mening
fiets of openbaar vervoer nemen voor korte ritten	87	9	2	2
geen open haard, allesbranders of vuurkorven stoken	25	15	58	2
barbecue alleen nog maar op gas of elektrisch gebruiken	37	21	40	2
<i>indien men nieuwe wagen koopt: een schonere auto kopen, bijv. een die half elektrisch/half op benzine rijdt of op aardgas</i>	62	13	17	8

Nagegaan is of de eventuele bereidheid om via de voorgelegde mogelijkheden bij te dragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit verschilt per stadsdeel, leeftijdsgroep, opleidingsniveau en inkomensgroep. Eventuele verschillen zijn vooral nagegaan bij het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer voor korte ritten én bij het kopen van een schone auto. Dat is gedaan omdat bij deze twee voorgelegde mogelijkheden naar verhouding veel respondenten aangeven dat zij hiervan gebruik kunnen maken (de andere twee mogelijkheden gebruiken relatief veel respondenten niet of hebben ze niet).

Wat betreft de mogelijkheid de fiets of het openbaar vervoer voor korte ritten te gebruiken blijkt dat men in Waalsprong, Lindenholt en Middenzuid hiertoe wat minder bereid is dan in andere stadsdelen. Ook personen met een laag opleidingsniveau zijn hiertoe wat minder bereid dan personen met een hoger opleidingsniveau. Verder komt naar voren dat deze bereidheid bij ouderen (65 jaar of ouder) wat minder sterk wordt uitgesproken dan bij jongere leeftijdsgroepen. De bereidheid onder de verschillende inkomensgroepen<sup>4</sup> vertoont weinig verschil. In fig. 3.5 tot en met 3.8 is resp. per stadsdeel, opleidingsniveau, leeftijds- en inkomensgroep te zien in hoeverre men bereid of niet bereid is de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken voor korte ritten. Degenen die geen mening hebben of aangeven de fiets of het ov niet te gebruiken zijn weggelaten.

<sup>4</sup> Het gaat hier niet om inkomensklassen op basis van het netto maandinkomen, maar om inkomensgroepen waartoe de respondenten zich zelf rekenen (laag, midden of een hoog inkomen).

fig. 3.5 *Bereidheid per stadsdeel om fiets of ov te gebruiken bij korte ritten (in % per stadsdeel)*

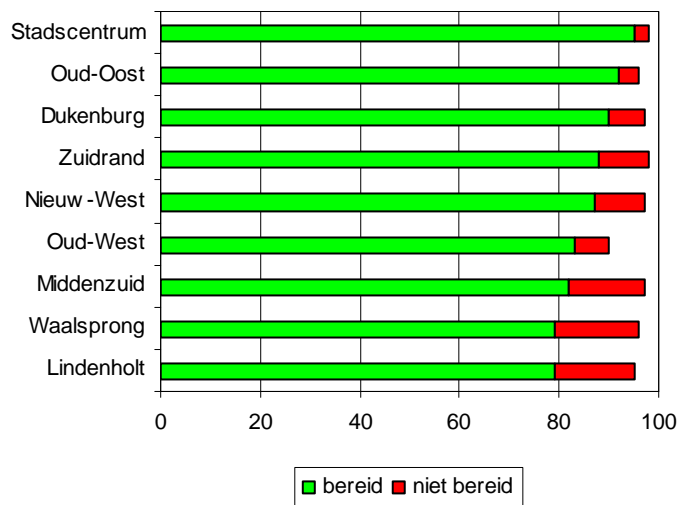


fig. 3.6 *Bereidheid per opleidingsniveau om fiets of ov te gebruiken bij korte ritten (in % per opleidingsniveau)*

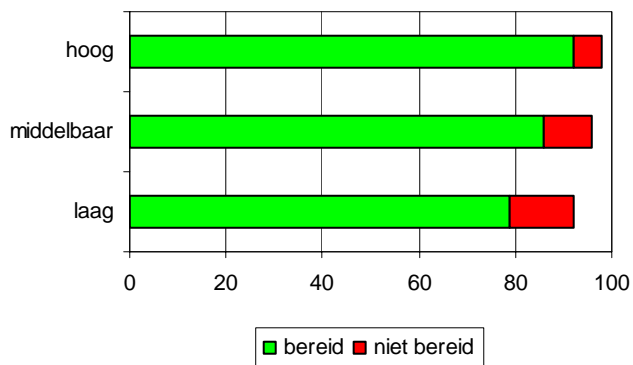


fig. 3.7 *Bereidheid per leeftijdsgroep om fiets of ov te gebruiken bij korte ritten (in % per leeftijdsgroep)*

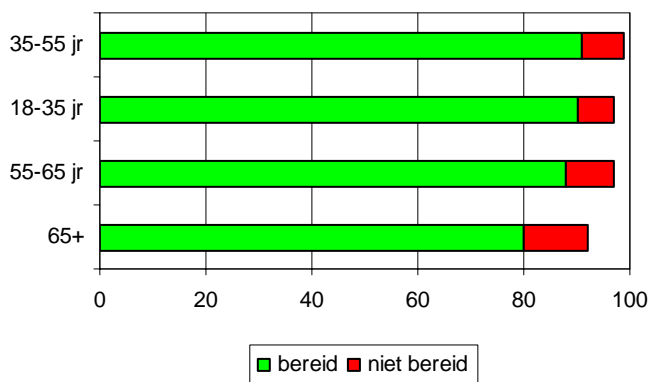
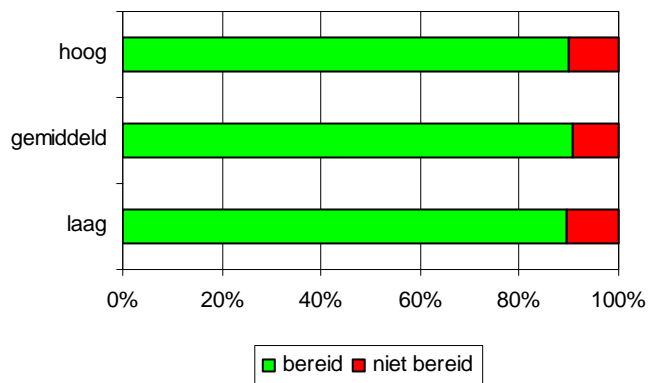


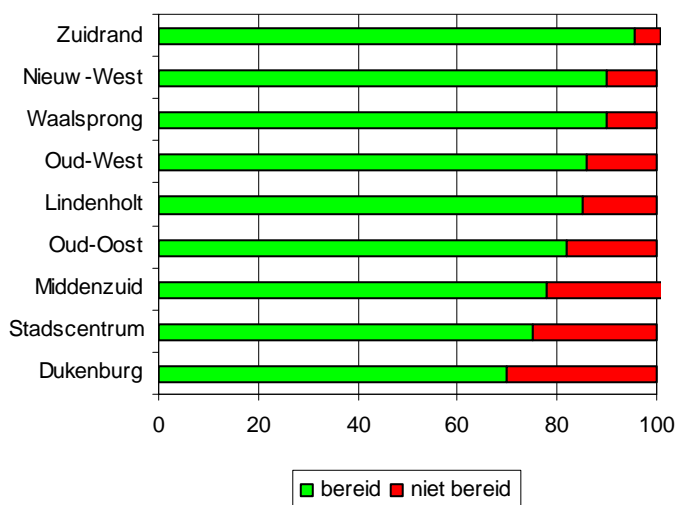
fig. 3.8 *Bereidheid per inkomensgroep om fiets of ov te gebruiken bij korte ritten (in % per inkomensgroep)*



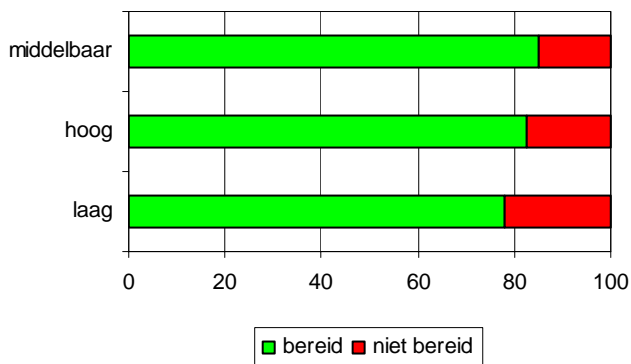
Ook bij de eventuele bereidheid om bij de aanschaf van een nieuwe auto een "schonere" auto te kopen is nagegaan of er verschillen zijn per stadsdeel, leeftijdsgroep, opleidingsniveau en inkomensgroep. Omdat nogal wat respondenten aangeven dat zij geen auto rijden of geen auto hebben is deze groep in de analyse weggelaten, evenals de groep die geen mening heeft (of zegt het niet te weten).

Uit de analyse komt naar voren dat men in Dukenburg, Stadscentrum en Middenzuid wat minder bereid is om een schonere auto aan te schaffen bij aankoop van een nieuwe auto dan in andere stadsdelen. De bereidheid onder jongeren (18-35 jr) is eveneens wat minder dan onder oudere leeftijdsgroepen. Opleiding en inkomen laten weinig verschillen zien. In fig. 3.9 tot en met 3.12 is resp. per stadsdeel, opleidingsniveau, leeftijds- en inkomensgroep te zien in hoeverre men bereid of niet bereid is bij aanschaf van een nieuwe auto een schonere auto te kopen.

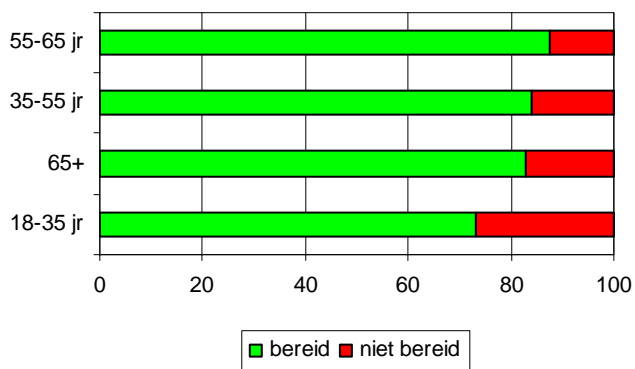
fig. 3.9 *Bereidheid per stadsdeel om bij aanschaf nieuwe auto schonere auto te kopen (in % per stadsdeel)*



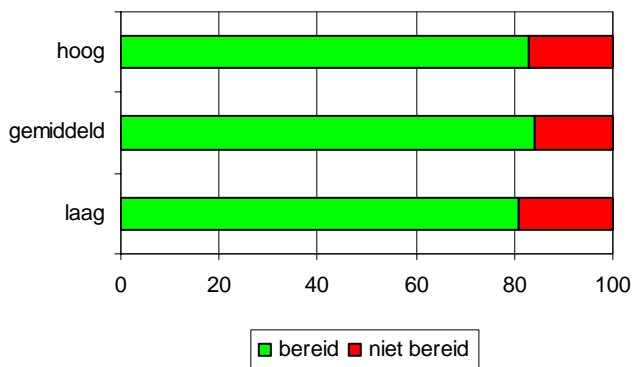
*fig. 3.10*      *Bereidheid naar opleidingsniveau om bij aanschaf nieuwe auto schonere auto te kopen (in % per opleidingsniveau)*



*fig. 3.11*      *Bereidheid per leeftijdsgroep om bij aanschaf nieuwe auto schonere auto te kopen (in % per leeftijdsgroep)*



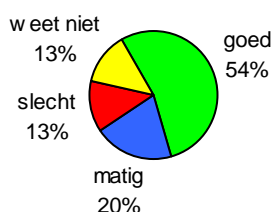
*3.12*      *Bereidheid per inkomensgroep om bij aanschaf nieuwe auto schonere auto te kopen (in % per inkomensgroep)*



### 3.3 De luchtkwaliteit in de buurt

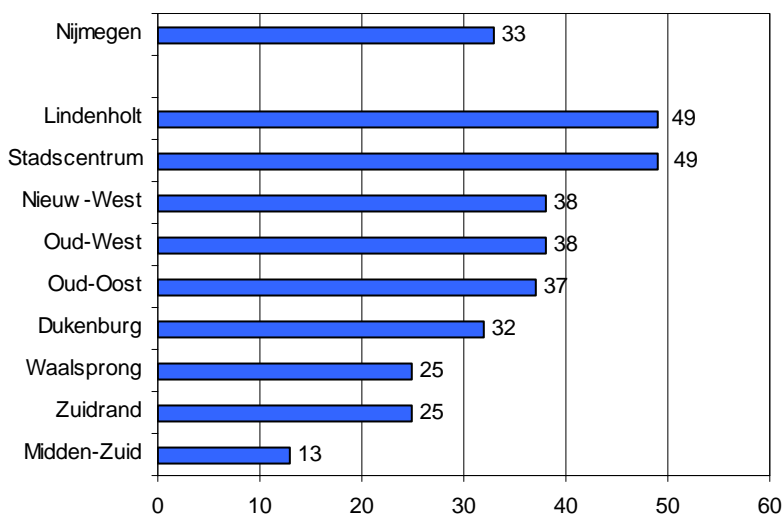
Wanneer bij Nijmegenaren wordt geïnformeerd naar het oordeel over de luchtkwaliteit in de buurt blijkt dit gunstiger te zijn dan het oordeel over de luchtkwaliteit in de stad. Op een meerderheid van de Nijmeegse woonadressen (54%) vindt men namelijk de luchtkwaliteit in de buurt goed, terwijl dat bij het oordeel over de luchtkwaliteit in de stad niet het geval is (op 35 % van de adressen vindt men deze goed). Op ongeveer eenderde van de Nijmeegse adressen oordeelt men matig of slecht over de luchtkwaliteit in de buurt. In 2000 is niet geïnformeerd naar de mening over de luchtkwaliteit in de buurt, maar wel - zoals in 2005- of men hinder heeft van stank of vieze lucht in de buurt.

fig. 3.13 *Mening over luchtkwaliteit in de buurt (% adressen)*



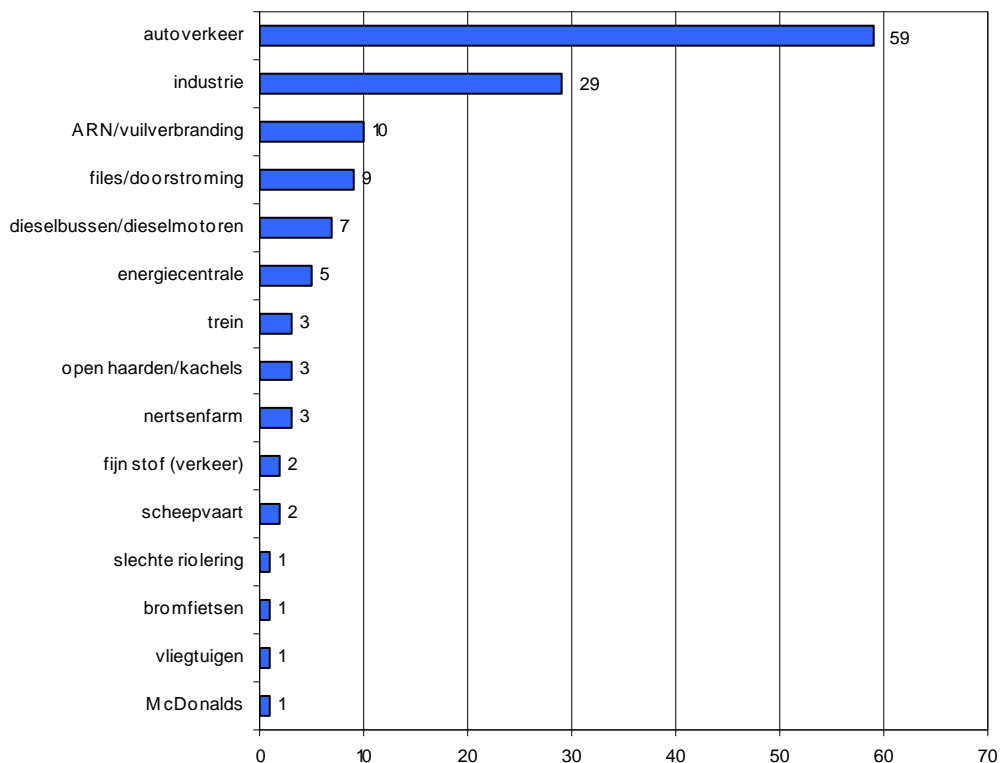
Het oordeel over de luchtkwaliteit in de buurt is naar verhouding het meest ongunstig in Lindenholt en Stadscentrum. In Stadscentrum heeft dat zeer waarschijnlijk te maken met het weg- en scheepvaartverkeer (in Stadscentrum wijten de bewoners de matige of slechte lucht naar verhouding veel aan auto's, dieselbussen en de scheepvaart). In Lindenholt wordt de matige of slechte luchtkwaliteit in de buurt veel minder dan in Stadscentrum in verband gebracht met het wegverkeer, maar meer met de vestiging van de ARN (vuilverbranding) en andere bedrijven in de omgeving. Maar ook in Lindenholt speelt het wegverkeer in zekere zin een rol. Bij de mening over de luchtkwaliteit in de stad is al opgemerkt dat er in 2005 o.a. in Lindenholt veel te doen is geweest over de A73 in relatie tot de luchtkwaliteit. In fig. 3.14 is het aandeel adressen per stadsdeel te zien waar men de luchtkwaliteit in de buurt matig of slecht vindt.

fig. 3.14 % adressen per stadsdeel met matig of slecht oordeel over luchtkwaliteit in buurt



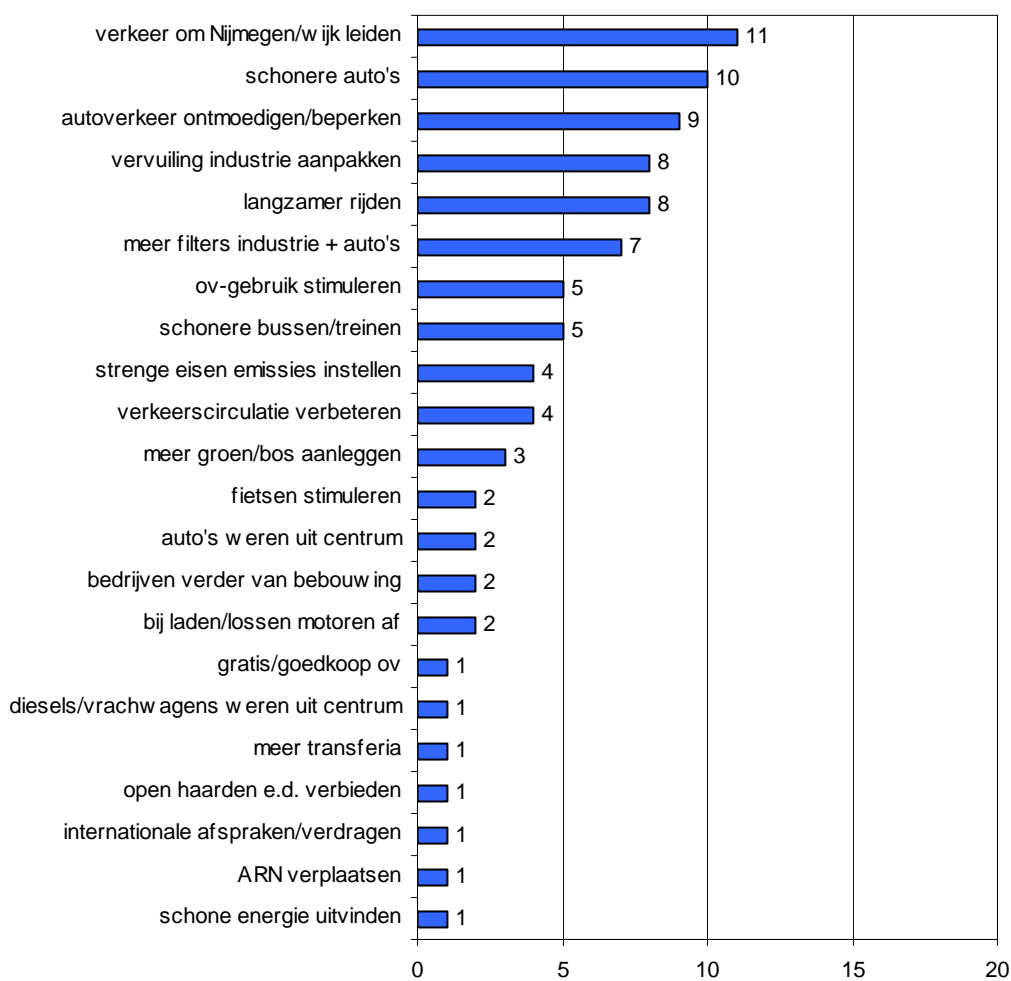
Aan degenen die de luchtkwaliteit in de buurt matig of slecht vinden, is eveneens gevraagd wat volgens hen hiervan de oorzaak is. Zij mochten hierop drie antwoorden geven. In fig. 3.15 is te zien dat evenals bij de luchtkwaliteit van de stad het autoverkeer en de industrie veel genoemd worden als oorzaak hiervan. Omdat er meer dan een oorzaak genoemd mocht worden, komt het totale percentage in de figuur uit op meer dan 100%.

fig. 3.15 Oorzaken matige of slechte luchtkwaliteit buurt (in % adressen)



Bij degenen die de luchtkwaliteit in de buurt matig of slecht vinden is ook geïnformeerd wat er zou moeten gebeuren om schone lucht in de buurt te krijgen. Op deze vraag mochten zij drie antwoorden geven. De resultaten zijn te zien in fig. 3.16. Evenals voor schone lucht in de stad noemen Nijmegenaren voor schone lucht in de buurt veel oplossingen in relatie tot het autoverkeer. Vooral het langzamer (laten) rijden van het verkeer wordt als oplossing voor schone lucht in de buurt veel genoemd in vergelijking met oplossingen voor schone lucht in de stad.

fig. 3.16 *Wat moet er gebeuren om schone lucht in de buurt te krijgen?*  
(in % adressen)



### 3.4 De luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid

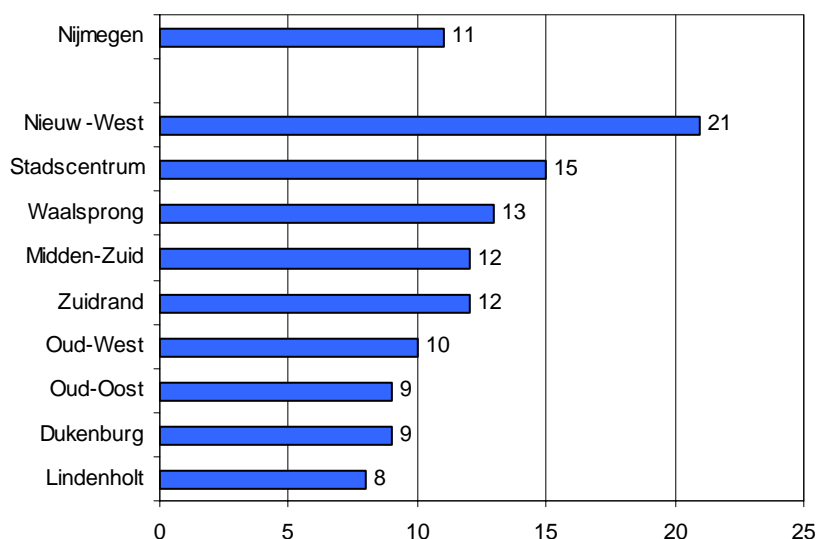
Burgers vinden de luchtkwaliteit over het algemeen belangrijk voor hun gezondheid<sup>5</sup>. Berichtgeving over luchtvervuiling in de buurt brengt kan bewoners al gauw in beroering brengen. Daarom is aan de respondenten gevraagd of zij zelf of iemand anders bij hen thuis gezondheidsklachten heeft waarvan gedacht wordt dat deze veroorzaakt worden door de luchtkwaliteit in Nijmegen of in hun buurt.

Op ongeveer een op de tien adressen (11%) zegt men dat er iemand thuis is die gezondheidsklachten heeft als gevolg van de luchtkwaliteit in de stad of de buurt. Jongere respondenten (18 tot 35 jaar) zeggen minder dan oudere respondenten (35 jaar of ouder) dat er iemand is op hun adres met gezondheidsklachten. Op maar 3% van de adressen met respondenten tot 35 jaar heeft iemand gezondheidsklachten als gevolg van de lucht in de stad of de buurt. Bij respondenten tussen 35 jaar- 55 jaar, tussen 55-75 jaar en tussen 75-95 jaar is dat telkens op 13% van de adressen.

In Nieuw-West (Hees, Heseveld, Neerbosch-Oost, Haven- en Industrierrein) zijn er in absolute en relatieve zin de meeste adressen waar gezegd wordt dat er iemand is met gezondheidsklachten als gevolg van de luchtkwaliteit in de stad of de buurt (fig. 3.17). Lindenholt heeft naar verhouding het minste aantal adressen waar gezegd wordt dat er iemand is met gezondheidsklachten, hoewel het oordeel over de luchtkwaliteit in de stad en de buurt in dit stadsdeel relatief het meest ongunstig is (zie fig. 3.2 en 3.14).

Het relatief geringe aantal gezondheidsklachten in Lindenholt heeft waarschijnlijk te maken met de leeftijdsopbouw in dit stadsdeel. In Lindenholt wonen naar verhouding veel jongeren (slechts 4% van de bewoners in Lindenholt is bijvoorbeeld 65 jaar of ouder, terwijl dat gemiddeld in de stad zeker drie keer zo hoog is, namelijk 13%). Jongere respondenten (jonger dan 35 jaar) geven ook minder aan dat er gezondheidsklachten zijn op het adres waar zij wonen dan respondenten die 35 jaar of ouder zijn.

fig. 3.17 % adressen per stadsdeel waar men zegt dat er iemand thuis is met gezondheidsklachten als gevolg van luchtkwaliteit in stad of buurt



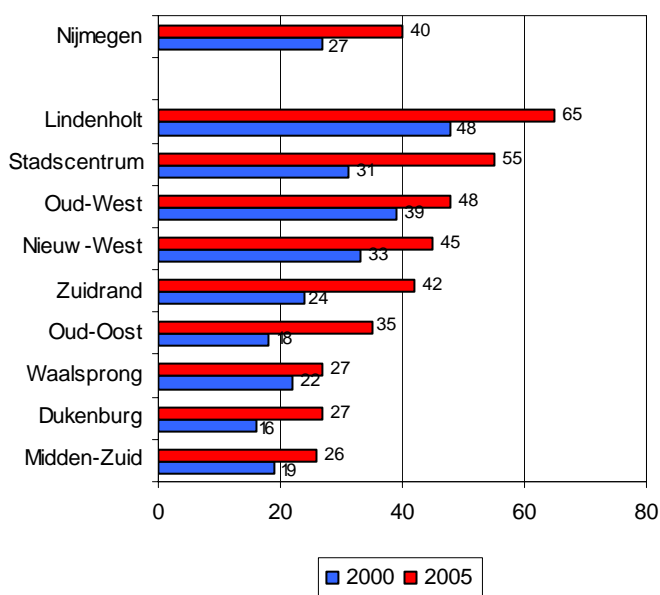
<sup>5</sup> Hoewel gezondheid in de beleving van burgers vaak in verband wordt gebracht met de luchtkwaliteit, hoeft deze relatie in objectieve of medische zin niet aanwezig te zijn.

Aan degenen die aangeven dat er iemand thuis is met gezondheidsklachten als gevolg van de luchtkwaliteit in de stad of buurt (het gaat hier om 7.800 adressen waar dit wordt gezegd) is tevens gevraagd wat de belangrijkste klacht is. Het meest worden ademhalingsstoornissen genoemd. Op 81% van de adressen waar men zegt dat er iemand is met gezondheidsklachten worden deze klachten genoemd. Ook allergieën worden genoemd, maar in veel mindere mate (op 9% van de betreffende adressen).

### 3.5 Stankoverlast in de buurt

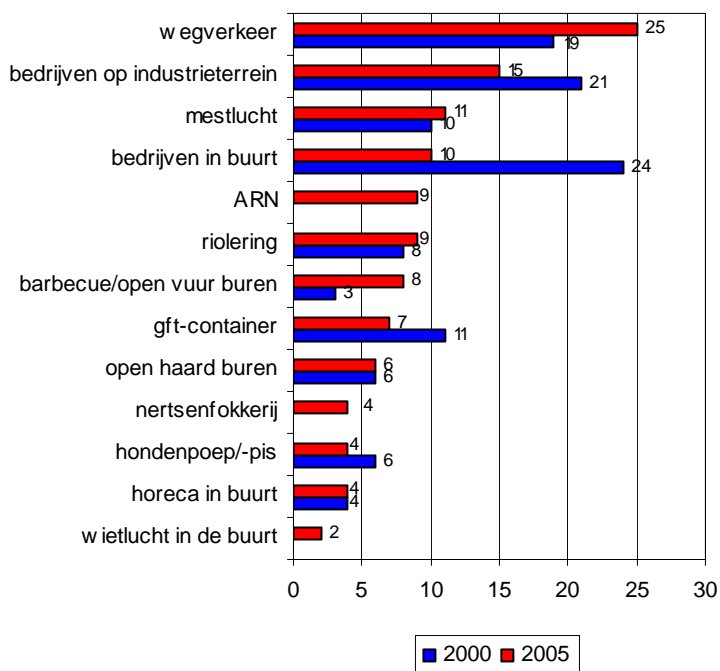
Evenals in het milieubelevingsonderzoek uit 2000 is aan de respondenten gevraagd of zij of anderen bij hen thuis wel eens hinder hebben van stank of vieze lucht in hun buurt. Uit de resultaten blijkt dat het aantal adressen waar dit het geval is, is gestegen van 27% in 2000 naar 40% in 2005. Evenals in 2000 is Lindenholt in 2005 het stadsdeel waar de meeste stankoverlast in de buurt wordt ervaren. In Lindenholt maakt men zelfs in 2005 op ongeveer tweederde van de adressen (65%) kenbaar dat er iemand thuis is die hinder heeft van stank of vieze lucht in de buurt. Stadscentrum, Oud-West en Nieuw-West zijn zowel in 2000 als in 2005 stadsdelen waar men meer dan gemiddeld stankoverlast in de buurt ervaart. In Stadscentrum is de hinder van stank of vieze lucht in de buurt het meest toegenomen.

fig. 3.18 *Ervaren stankoverlast in buurt naar stadsdeel (in % adressen)*



Aan degenen die stankoverlast ervaren in hun buurt, is doorgevraagd wie of wat deze overlast veroorzaakt. Op deze vraag mochten zij drie antwoorden geven. Niet alleen in 2000, maar ook in 2005 worden industrie/bedrijven en het wegverkeer het meest genoemd als hinderbronnen. In 2005 wordt wegverkeer wat meer als hinderbron ervaren in vergelijking met 2000 en industrie/bedrijven juist minder. In 2005 worden ook de geur die samenhangt met de barbecue en open vuren van burens meer genoemd als bron van stankoverlast in de buurt dan in 2000.

fig.3.19 Bronnen stankoverlast (in % van adressen die hinder hebben van stank of vieze lucht in buurt)<sup>6</sup>



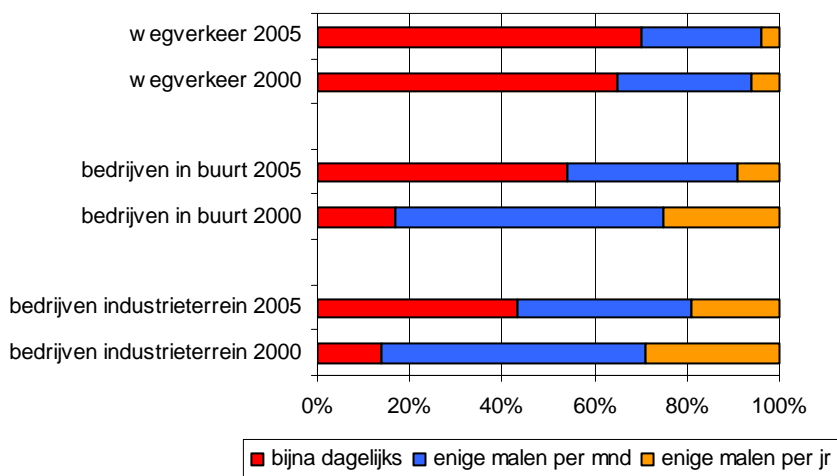
Indien de overlast van de ARN wordt beschouwd als overlast van bedrijven op een industrieterrein, is er in 2005 sprake van wat meer overlast van bedrijven op een industrieterrein dan in 2000. De stankoverlast veroorzaakt door bedrijven in de buurt is de afgelopen vijf jaar duidelijk minder geworden. Hinder van stank of vieze lucht in de buurt door de barbecue en open vuren van burelen is verhoudingsgewijs sterk toegenomen.

Van de meest genoemde bronnen van stankoverlast in de buurt in 2000 en 2005 (wegverkeer, bedrijven op industrieterrein, bedrijven in de buurt) is nagegaan hoe vaak men hier last van heeft en hoe ernstig men dat vindt.

In 2000 bleek al dat de stankoverlast van wegverkeer (bijna) dagelijks wordt ervaren op bijna tweederde van de adressen (65%) die hiervan hinder hebben. In 2005 is dat op wat meer van deze adressen, namelijk op 70%. Stankoverlast van bedrijven in de buurt komt in 2005 weliswaar minder voor dan in 2000, maar wanneer deze wordt ervaren, is dat in 2005 veel meer dagelijks of bijna dagelijks dan in 2000. Hetzelfde geldt voor de ervaren stankhinder veroorzaakt door bedrijven op een industrieterrein.

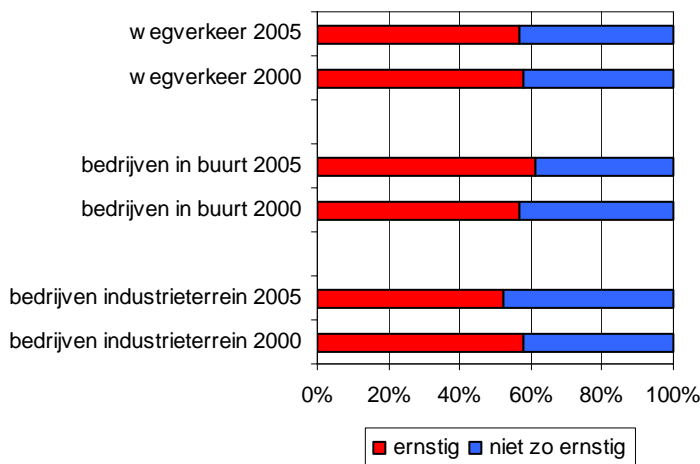
<sup>6</sup> In 2000 werd de Afvalverwerking Regio Nijmegen (ARN) niet apart vermeld als bron van stankoverlast in de buurt. In 2005 is dat wel het geval.

fig. 3.20 *Hoe vaak heeft men last van stankbron? (in % van adressen die last hebben van betreffende stankbron)*



Wat betreft de ernst van de stankoverlast in de buurt zijn er minder grote verschuivingen. Van alle drie hinderbronnen vindt men zowel in 2000 als in 2005 op een meerderheid van de adressen waar men hiervan hinder ondervindt dat deze hinder ernstig is. De stankoverlast door het wegverkeer wordt zowel in 2000 als in 2005 op bijna zes van de tien adressen die hinder hebben hiervan als ernstig beschouwd. In 2005 zijn er naar verhouding iets meer adressen dan in 2000 waar men de stankoverlast door bedrijven in de buurt als ernstig ervaart. Bij de stankoverlast door bedrijven op een industrieterrein zijn dat (naar verhouding) wat minder adressen.

fig.3.21 *Hoe ernstig vindt men de stank waarvan men last heeft? (in % van adressen die last hebben van betreffende stankbron)*

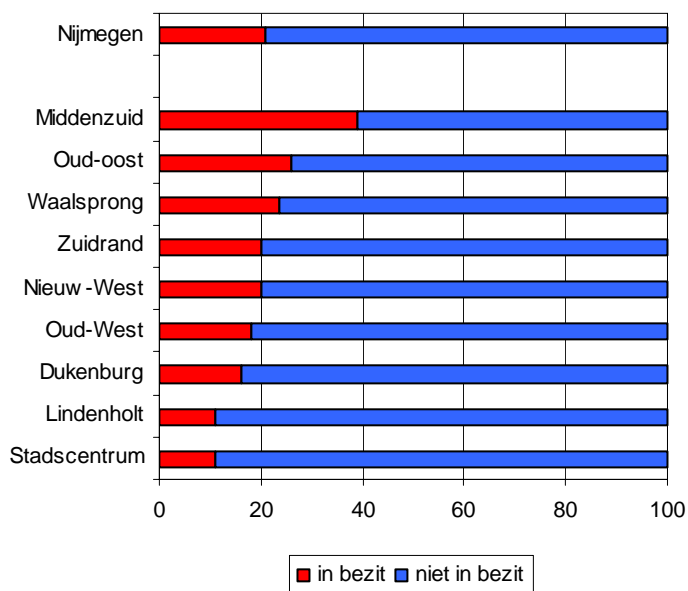


### 3.6 Nijmegenaren en het gebruik van toestellen voor sfeerverwarming

In Nijmegen zijn er ruim 14.000 adressen waar men zegt dat er thuis een toestel is voor sfeerverwarming zoals een allesbrander, open haard, houtkachel, kolenkachel, gas of olie gestookte kachel. Dat is ongeveer een vijfde (21%) van het totaal aantal woonadressen in de stad.

In Middenzuid en Oud-Oost zijn er naar verhouding meer adressen met een toestel voor sfeerverwarming dan gemiddeld in de stad. In Middenzuid is dat zelfs bijna twee keer zoveel. Het bezit van een toestel voor sfeerverwarming hangt o.a samen met het inkomen. Bij hogere inkomengroepen zegt 38% een toestel voor sfeerverwarming te hebben. Onder lagere inkomensgroepen is dat veel minder namelijk 9%. In Middenzuid en Oud-Oost wonen naar verhouding wat meer huishoudens met een hoger inkomen dan elders in de stad .

fig. 3.22 % adressen per stadsdeel met toestel voor sfeerverwarming



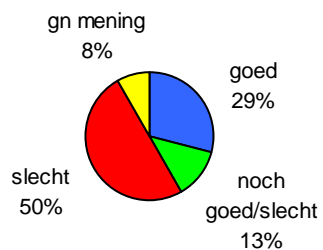
Het verstoken van brandstof (bijv. sloophout, houtblokken, kolen, briketten, olie) in een toestel voor sfeerverwarming draagt bij aan vervuiling van de lucht.

Aan alle ondervraagden in het onderzoek is de vraag voorgelegd wat zij ervan vinden als de gemeente het gebruik<sup>7</sup> van open haarden en allesbranders zou verbieden indien zij deze mogelijkheid krijgt. Op ongeveer de helft van de Nijmeegse woonadressen vindt men het een slecht idee wanneer er een gemeentelijk verbod hierop zou komen. Dat is meer dan het aantal adressen waar men dit een goed idee vindt.

---

<sup>7</sup> In de vraag aan de respondenten is duidelijk aangegeven dat het gaat om een verbod op het gebruik en niet om het bezit van een allesbrander of open haard.

fig. 3.23 *Mening over gemeentelijk verbod op gebruik allesbranders en open haard (% adressen)*



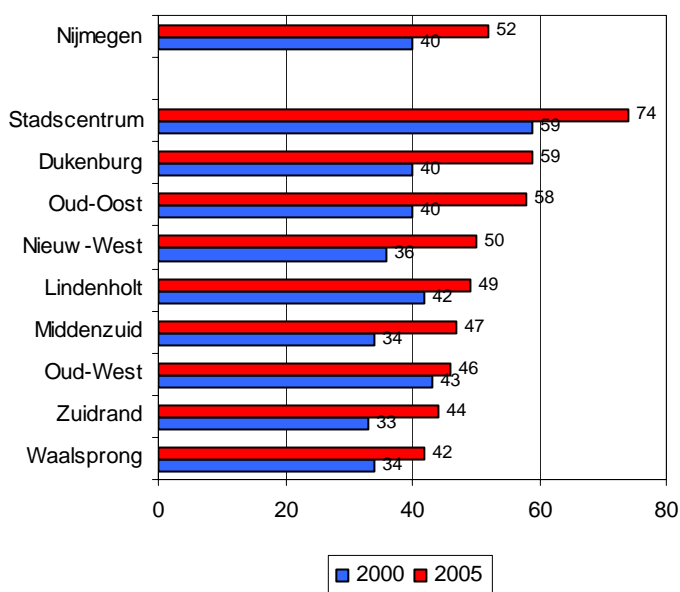
Op adressen met een toestel voor sfeerverwarming zegt men zoals te verwachten was meer dat een dergelijk verbod een slecht idee is dan op adressen zonder een toestel voor sfeerverwarming. Op adressen met een toestel voor sfeerverwarming vindt 61% het een slecht idee. Op adressen zonder een dergelijk toestel is dat 48%. En omdat het bezit van een toestel voor sfeerverwarming samenhangt met het inkomen, zeggen hogere inkomensgroepen het ook meer een slecht idee te vinden dan lagere inkomensgroepen. Onder hogere inkomensgroepen is dat 60%, onder lagere inkomensgroepen 46%.

## 4 Nijmegenaren over hun geluidsbeleving in de buurt

### 4.1 Geluidshinder in de buurt

De hinder die men ondervindt van geluid in de buurt is in 2005 ten opzichte van 2000 toegenomen. In 2000 gaf men op 40% van de adressen te kennen dat er iemand thuis is die vaak of wel eens hinder heeft van geluid in de buurt. In 2005 is dat inmiddels opgelopen naar 52% van de adressen. De geluidsoverlast in de buurt verschilt per stadsdeel. In fig. 4.1 zijn deze verschillen te zien.

fig. 4.1 % adressen per stadsdeel met geluidshinder in buurt



De meeste hinder van geluid wordt ondervonden op adressen in Stadscentrum. In 2005 is dat zelfs op bijna driekwart van de adressen. De hinder hangt in dit stadsdeel niet alleen samen met het wegverkeer, maar ook met horeca(bezoek) en evenementen. In Stadscentrum maakt men op 56% van de adressen met geluidsoverlast in de buurt kenbaar dat deze overlast komt door het wegverkeer, terwijl dat gemiddeld op 46% van de adressen in de stad het geval is. Ook horecabezoek en evenementen worden in Stadscentrum naar verhouding veel genoemd als bron van geluidsoverlast in de buurt. Voor horeca(bezoek) is dat op de helft van de adressen met geluidsoverlast in Stadscentrum, terwijl dat gemiddeld maar 9% is en voor evenementen is dat op 27% van de adressen in Stadscentrum met geluidsoverlast, terwijl dat in de stad op 8% ligt.

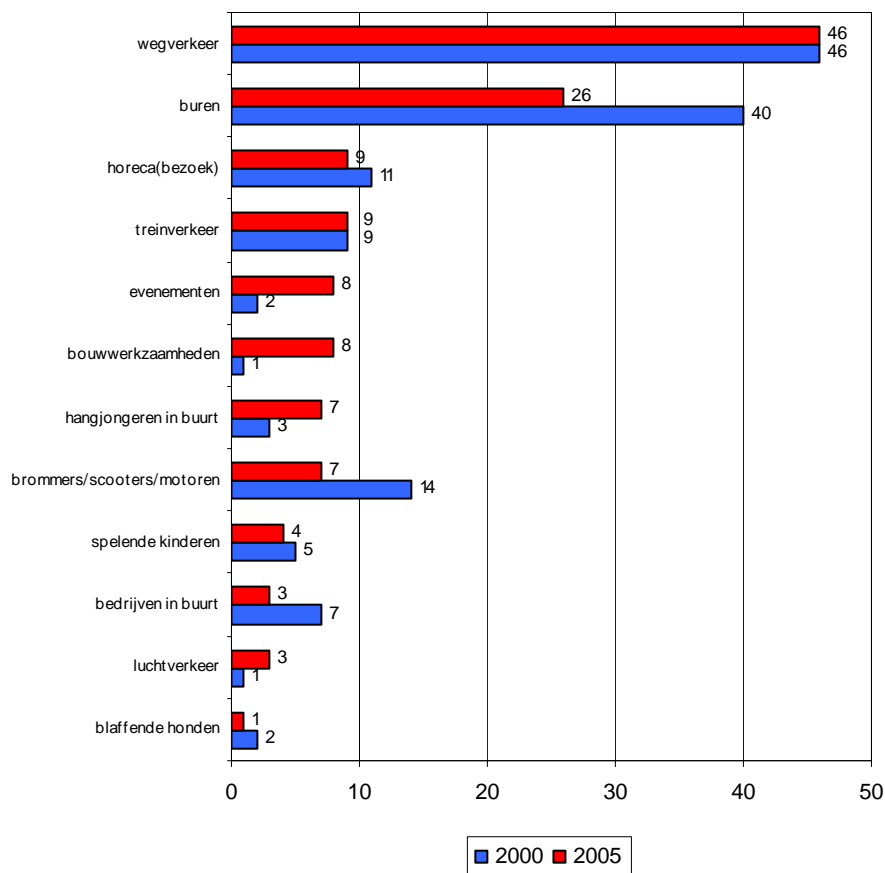
*Wegverkeer meest genoemd als hinderbron in buurt*

Wegverkeer<sup>8</sup> was in de milieupeiling 2000 de meest genoemde bron van geluidsoverlast in de buurt en blijft dat ook in 2005. De mate waarin deze hinderbron wordt genoemd is bovendien niet veranderd. De ervaren geluidshinder door burenen blijft naar verhouding hoog, maar is de afgelopen vijf jaren duidelijk minder geworden.

De geluidsoverlast die ervaren wordt door evenementen, bouwwerkzaamheden en hangjongeren in de buurt is in 2005 ten opzichte van 2000 toegenomen. Daarentegen is de geluidshinder die door brommers/scooters en motoren wordt ervaren in dezelfde periode afgenomen.

In fig. 4.2 is de ervaren geluidsoverlast naar hinderbron te zien in 2000 en 2005.

fig. 4.2 *Ervaren geluidsoverlast naar hinderbron in 2000 en 2005  
(in % van adressen met geluidsoverlast)*



---

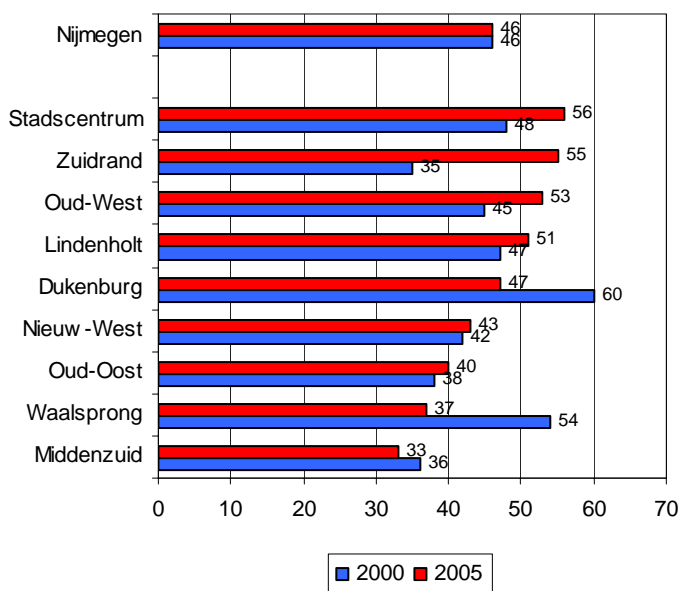
<sup>8</sup> Onder wegverkeer wordt hier verstaan: auto's, bussen, vrachtwagens. Brommers/scooters en motoren worden als bron van geluidsoverlast in de buurt in de milieupeilingen apart vermeld.

Omdat de ervaren geluidsoverlast door het wegverkeer naar verhouding nogal veel voorkomt, is evenals in 2000 nagegaan in hoeverre deze hinderbron per stadsdeel verschilt. Daarnaast is nagegaan hoe vaak men er last van heeft en hoe ernstig deze overlast wordt ondervonden.

Ten opzichte van 2000 zijn er wat betreft de overlast van het wegverkeer per stadsdeel enkele veranderingen opgetreden. Vijf jaar geleden was de ervaren geluidshinder door het wegverkeer nog het grootst in Dukenburg. In 2005 is dat in Stadscentrum en Zuidrand het geval. Het grootst is de toename in Zuidrand.

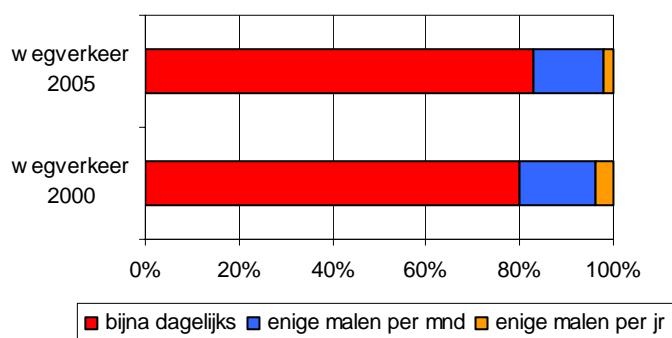
In Dukenburg, Waalsprong en enigszins ook Middenzuid ondervindt men in 2005 minder geluidsoverlast van het wegverkeer dan in 2000.

fig. 4.3 *Ervaren geluidsoverlast door wegverkeer per stadsdeel  
(in % van adressen met geluidsoverlast per stadsdeel)*



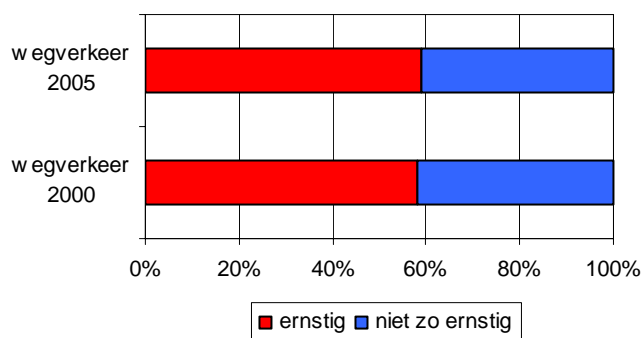
De regelmaat waarmee men geluidsoverlast heeft van het wegverkeer is sinds 2000 weinig veranderd. Op het overgrote deel (ongeveer 80%) van de adressen met geluidshinder van het wegverkeer ondervindt men hier zowel in 2000 als in 2005 dagelijks last van.

fig. 4.4 *Hoe vaak heeft men hinder van wegverkeer?  
(in % van adressen met hinder van wegverkeer)*



Ook de ernst van de ervaren overlast door het wegverkeer is nauwelijks veranderd. Zowel in 2005 als in 2000 geeft men op ongeveer zes op de tien adressen die geluidsoverlast ondervinden van het wegverkeer aan dat deze overlast ernstig is.

fig. 4.5 *Hoe ernstig vindt men de overlast van het wegverkeer?  
(in % van adressen met hinder van wegverkeer)*



## 4.2 Gezondheidsklachten n.a.v. geluidshinder

In 2000 zei men op bijna 3% van de Nijmeegse woonadressen dat er thuis iemand is met gezondheidsklachten als gevolg van geluidsoverlast<sup>9</sup>. In 2005 is dat op 6,5% van de adressen het geval. Deze stijging is het gevolg van twee oorzaken. Ten eerste is de ervaren geluidsoverlast in het algemeen toegenomen van 40% naar 52%. Ten tweede zijn er op meer gezondheidsklachten geuit op adressen die geluidsoverlast ervaren. In 2000 zei men op 7,3% van de adressen met geluidsoverlast dat er thuis iemand is met gezondheidsklachten als gevolg van deze overlast. In 2005 is dat op 12,5% van de adressen met geluidsoverlast.

Zowel in 2000 als in 2005 hebben de meeste klachten betrekking op slapeloosheid. Bij nadere analyse blijkt dat men op adressen in Stadscentrum twee tot drie keer zoveel gezondheidsklachten heeft dan gemiddeld het geval is.

---

<sup>9</sup> Bij deze gezondheidsklachten moet beseft worden dat het gaat om de gezondheidsbeleving van burgers als gevolg van geluidshinder in de buurt en niet om de objectieve of feitelijke vaststelling ervan.

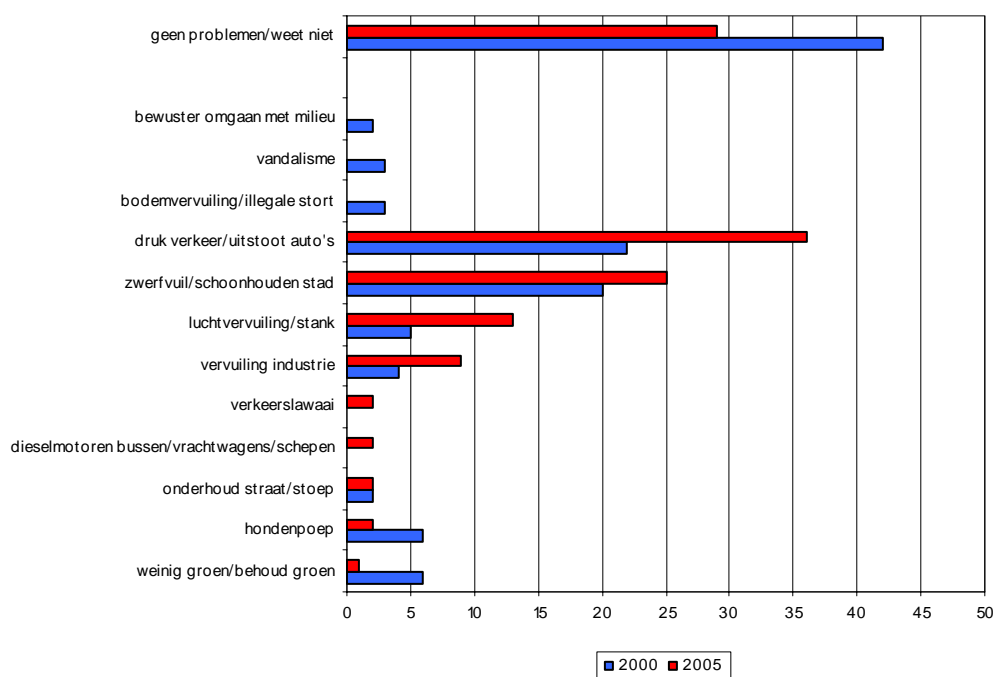
## 5 Nijmegenaren over belangrijke milieuproblemen in stad en buurt

### 5.1 Belangrijke milieuproblemen in de stad

In 2005 zegt men op meer adressen dan in 2000 dat er milieuproblemen in de stad zijn die met voorrang aangepakt moeten worden. In 2000 noemde men op 58% van de adressen een of meer belangrijke milieuproblemen in dit verband. In 2005 is dat inmiddels op 71% van de Nijmeegse woonadressen.

Het drukke verkeer, incl. de uitstoot van auto's wordt door Nijmegenaren nog steeds gezien als het belangrijkste milieuprobleem in de stad dat met voorrang aangepakt moet worden. Maar in 2005 wordt dit probleem in veel sterkere mate genoemd dan in 2000. Ook zwerfvuil en het schoonhouden van de stad blijft voor de Nijmegenaar hoog op het aanpaklijstje van milieuproblemen in de stad staan. De luchtvervuiling en stank in de stad is in de ogen van Nijmegenaren een groeiend milieuprobleem geworden. Na het drukke verkeer en zwerfvuil/het schoonhouden van de stad wordt dit in 2005 als derde belangrijkste milieuprobleem in de stad gezien waaraan volgens Nijmegenaren iets gedaan moet worden.

fig. 5.1 *Milieuproblemen in de stad die met voorrang aangepakt moeten worden (% adressen)<sup>10</sup>*



<sup>10</sup> In fig. 5.1 staan alleen milieuproblemen in de stad die op minimaal 2% van de woonadressen in Nijmegen zijn genoemd. Sommige milieuproblemen die in 2000 zijn genoemd, bijvoorbeeld illegale stort, zijn in 2005 niet of nauwelijks genoemd. En sommige problemen die in 2005 zijn beschouwd als belangrijke milieuproblemen in de stad, bijvoorbeeld dieselmotoren van bussen of schepen zijn in 2000 niet of nauwelijks genoemd.

Van de meest genoemde milieuproblemen in de stad (druk verkeer/uitstoot auto's, zwerfvuil/schoonhouden stad en luchtvervuiling/stank) is nagegaan of deze in bepaalde woongebieden meer of minder worden genoemd dan in andere woongebieden. In 2000 waren er geen grote verschillen wat betreft de mate waarin deze drie milieuproblemen per stadsdeel werden genoemd. In 2005 vormt Nieuw-West een uitzondering. In dit stadsdeel worden al deze drie milieuproblemen in sterkere mate genoemd dan in andere stadsdelen. Het drukke verkeer en luchtvervuiling worden bijvoorbeeld naar verhouding op twee keer zoveel adressen in Nieuw-West genoemd als belangrijkste milieuprobleem in de stad dan gemiddeld in de stad het geval is.

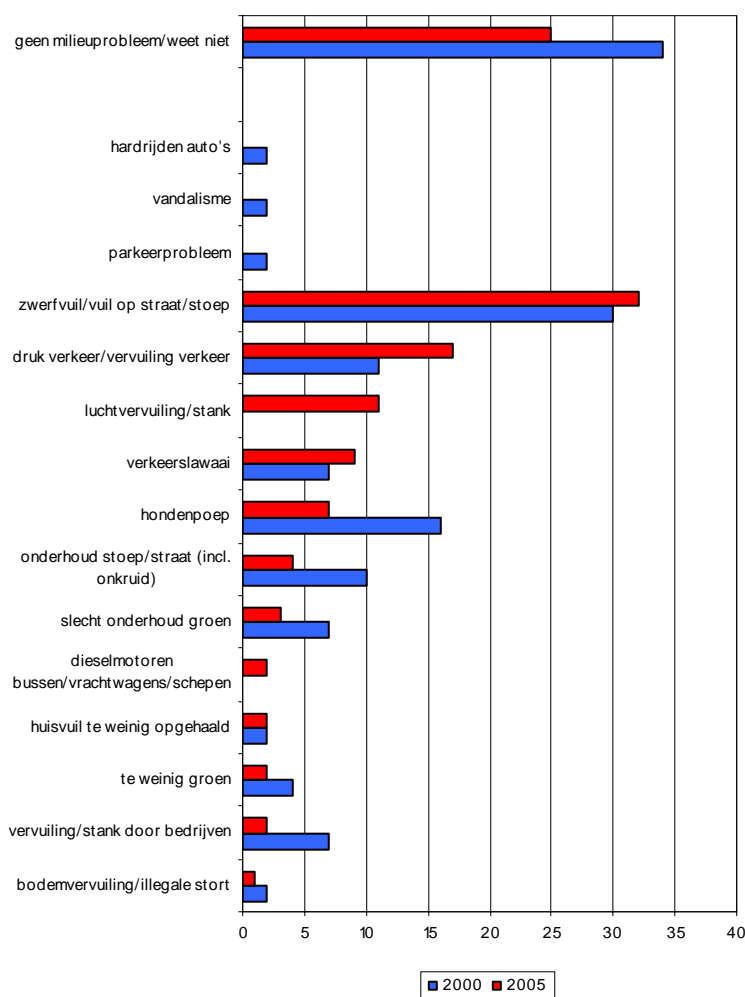
## **5.2 Belangrijke milieuproblemen in de buurt**

Niet alleen waar het gaat om de stad, maar ook waar het gaat om de buurt zijn er in 2005 meer adressen dan in 2000 waar men een milieuprobleem noemt dat met voorrang aangepakt moet worden. In 2000 noemde men op 66% van de Nijmeegse woonadressen een of meer belangrijke milieuproblemen. In 2005 is dat inmiddels op 75% van de adressen.

Zwerfvuil was in 2000 het belangrijkste milieuprobleem in de buurt dat met voorrang aangepakt moest worden en blijft dat ook vijf jaar later. In par. 2.3 is ook naar voren gekomen dat men op meer adressen vindt dat het zwerfvuil in de buurt is toegenomen (30%) dan dat dit is afgenomen (17%) in vergelijking met een jaar geleden.

Hondenpoep als milieuprobleem in de buurt wordt in 2005 aanmerkelijk minder genoemd dan in 2000.

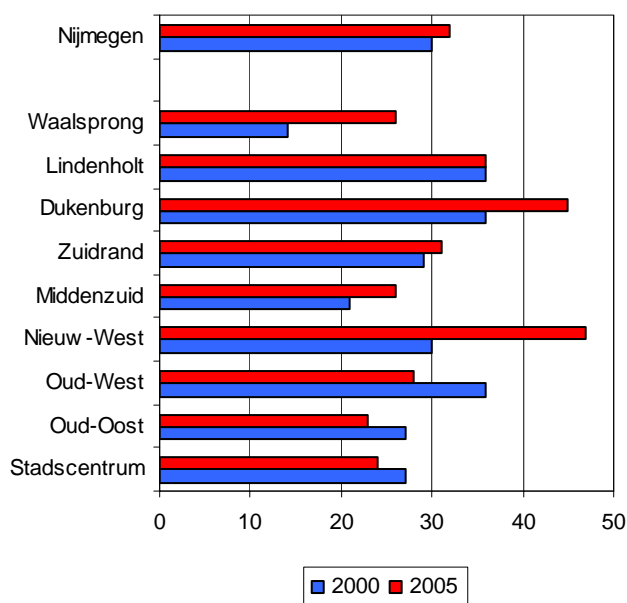
fig. 5.2 *Milieuproblemen in de buurt die met voorrang aangepakt moeten worden (% adressen)<sup>11</sup>*



Ook van het meest genoemde milieuprobleem in de buurt (zwerfvuil, vuil op straat/de stoep) is nagegaan of er verschillen zijn naar de mate waarin dit is genoemd naar woongebied. In 2000 bleek dat dit probleem iets meer dan gemiddeld werd genoemd in Oud-West, Dukenburg en Lindenholt en aanmerkelijk minder dan gemiddeld in Waalsprong. In 2005 blijft men in Dukenburg en Lindenholt het zwerfvuil meer dan gemiddeld zien als een belangrijk milieuprobleem in de buurt en in Oud-West wat minder dan gemiddeld. Nieuw-West is in 2005 het stadsdeel waar zwerfvuil naar verhouding het meest wordt genoemd als belangrijkste milieuprobleem in de buurt.

<sup>11</sup> In fig. 5.2 staan alleen milieuproblemen in de buurt die op minimaal 2% van de woonadressen in Nijmegen zijn genoemd. Sommige milieuproblemen die in 2000 zijn genoemd, bijvoorbeeld parkeerproblemen, zijn in 2005 niet of nauwelijks genoemd. En sommige problemen die in 2005 zijn beschouwd als belangrijke milieuproblemen in de buurt, bijvoorbeeld dieselmotoren van bussen, vrachtwagens of schepen zijn in 2000 niet of nauwelijks genoemd.

fig. 5.3 % adressen per stadsdeel waar men zwerfvuil noemt als belangrijkste milieuprobleem in de buurt



### 5.3 Ongerustheid over bodemkwaliteit buurt

Op een grote meerderheid van de Nijmeegse woonadressen (85%) maakt men zich niet ongerust over de bodemkwaliteit in de buurt. In 2005 maakt men zich echter op meer adressen hierover ongerust dan in 2000<sup>12</sup>. In 2000 zei men op 5% van de adressen in Nijmegen zich ongerust te maken over de bodemkwaliteit in de buurt. In 2005 is dat inmiddels op 11% van de adressen. In absolute zin gaat het hier om ongeveer 7.700 adressen.

Vooral in Oud-West is de ongerustheid naar verhouding nogal hoog. Op ongeveer een vijfde van de adressen in dit stadsdeel is men ongerust. De ongerustheid is er ook in toenemende mate in Oud-Oost en Waalsprong. In deze stadsdelen zijn er vier tot vijf maal meer adressen in 2005 ongerust over de bodemkwaliteit in hun buurt dan in 2000.

---

<sup>12</sup> De feitelijke bodemkwaliteit in de stad is niet veranderd. De grotere ongerustheid kan te maken hebben met de toegenomen aandacht de afgelopen jaren voor bodemvervuiling via de media en het feit dat burgers informatiemogelijkheden hebben over de bodemkwaliteit in de stad en zich wellicht bewuster hiervan zijn geworden. Ook de groeiende aandacht voor het andere milieuaspecten zoals de luchtkwaliteit maakt dat er meer aandacht is voor milieu in het algemeen, waaronder het aspect bodem.

fig. 5.4 % adressen per stadsdeel waar men ongerust is over de bodemkwaliteit in eigen buurt



Aan degenen die ongerust zijn over de bodemkwaliteit in hun buurt is zowel in 2000 als in 2005 gevraagd waarom men hierover ongerust is. Redenen die men in beide milieupeilingen noemt zijn vooral: buurt is voormalig bedrijfsterrein geweest (in 2005 op bijna 1600 adressen genoemd) en vervuiling is geconstateerd (in 2005 op ruim 700 adressen genoemd). Ook andere redenen worden genoemd, maar in wat mindere mate. Bijvoorbeeld: vervuiling grond door particulieren (afvaldump), asbest, oliekkages van auto's, ziektegevallen, neerslag vuile lucht en het gevoel dat men denkt dat de grond vervuild is op grond van berichten in de media. Deze redenen worden ieder afzonderlijk op ongeveer 300 à 400 adressen genoemd.

## 6 Samenvatting

### ***Nijmegenaren milieubewuster en bereid bij te dragen aan schoner milieu***

*Nijmegenaren hebben meer aandacht voor het milieu en ze zijn zich meer dan enkele jaren geleden bewust van zaken die hiermee verband houden. In vergelijking met 2000 noemen ze in 2005 meer milieuproblemen die aangepakt moeten worden. Dat geldt zowel voor de stad als de buurt. Men is kritischer over de milieubelasting in de eigen omgeving, getuige de toegenomen geluids- en stankoverlast die men ervaart in de buurt en de grotere ongerustheid over de bodemkwaliteit in de buurt. Maar Nijmegenaren hebben ook ideeën over oplossingen om bijvoorbeeld de inzameling van bepaalde afvalfracties te verbeteren of schonere lucht in de stad of in hun buurt te krijgen. Bovendien zijn ze in meerderheid bereid om ook zelf hieraan bij te dragen. Dat blijkt uit de milieu-enquête die eind 2005 is gehouden onder 1600 Nijmegenaren.*

### **Doel, thema's en opzet milieupeiling 2005**

De milieupeiling 2005 is gehouden in opdracht van de wethouder milieu. Het onderzoek dient voornamelijk als informatiebron voor het milieubeleid, voor zo ver de doelstellingen van het milieubeleid betrekking hebben op gedrag en beleving van burgers. De meting in 2005 is beperkt tot de thema's afval, zwerfvuil, luchtkwaliteit, geluid, bodemkwaliteit en milieuprioriteiten. De informatie is verzameld via een telefonische enquête onder 1600 Nijmegenaren (hoofdbewoner of partner van hoofdbewoner op adres), verspreid over de verschillende stadsdelen in de stad. Per stadsdeel zijn er ongeveer 175 tot 180 enquêtes in de maanden oktober en november 2005 afgenomen om betrouwbare uitspraken per stadsdeel te doen. Het onderzoek is de vierde milieupeiling die in Nijmegen is gehouden. Vorige metingen zijn verricht in 1990, 1995 en 2000. Voor zo ver mogelijk zijn de resultaten van het onderzoek in 2005 vergeleken met de uitkomsten uit 2000.

### **Nijmegenaren zijn tevreden over afvalinzameling en leveren afval goed in**

Over het algemeen is men in Nijmegen tevreden over de manier waarop men het huisvuil kwijt kan. In een 2003 gaf men in een burgerpeiling over de afvalinzameling hiervoor al gemiddeld een 7,2 als rapportpunt. In de milieu-enquête 2005 is dat niet veel anders, namelijk een 7,3. Evenals in 2000 staat men in 2005 op ongeveer zeven van de tien adressen achter het principe van de groene huisvuilzak (de vervuiler betaalt). Bovendien gaat men in Nijmegen over het algemeen goed om met huisvuil dat gescheiden moet worden ingeleverd. Op het overgrote deel (85%) van de adressen wordt het groente- en fruitafval op de gewenste manier ingeleverd. Hetzelfde geldt voor oude verfstrengen die gerekend worden tot het klein chemisch afval. Op 80% van de adressen brengt men verfstrengen naar de plek waar dat hoort, zoals Milieustraat, chemocar, winkelier. Ook oude meubelen die nog bruikbaar zijn, verwijderen Nijmegenaren op een goede manier. In toenemende mate schakelt men hiervoor de kringloopwinkel in waarvan men inmiddels op 95% van de adressen weet dat men daar oude, nog bruikbare spullen kan inleveren.

### **Nijmegenaren hebben ook suggesties voor verbetering afvalinzameling**

Hoewel men over de inzameling van het huisvuil over het algemeen tevreden is, kan er volgens Nijmegenaren nog wel wat verbeteren. Het groente- en fruitafval zou (vooral zomers) wekelijks opgehaald moeten worden en illegale stort van restafval moet worden aangepakt. Wat het klein chemisch afval betreft zouden er meer vaste inleverpunten moeten komen en meer informatie waar en wanneer de chemocar staat. Ook het ophalen van een milieubox aan huis wordt in dit verband als mogelijkheid geopperd. Bij de inzameling van oude, nog bruikbare meubelen denkt men vooral aan het vergroten van de inlevermogelijkheden hiervoor, de mogelijkheid dat de DAR alles meeneemt en het instellen van vaste grofvuildagen.

### **Zwerfvuil blijft belangrijkste milieuprobleem in buurt**

Al jaren blijkt uit verschillende milieupeilingen dat zwerfvuil voor Nijmegenaren het belangrijkste milieuprobleem is in de buurt dat met voorrang aangepakt mag worden. In 2005 zegt men op meer adressen dat het zwerfvuil in de buurt in het afgelopen jaar is toegenomen dan is afgenomen (30% tegenover 17%). In Zuidrand vindt men naar verhouding het meest dat zwerfvuil meer voorkomt dan een jaar geleden. In Stadscentrum vindt men dat het minst.

Om het zwerfvuil in de stad aan te pakken moet de DAR volgens Nijmegenaren meer opruimen en vinden zij dat er meer prullenbakken geplaatst moeten worden. Deze maatregelen worden op zeker eenvijfde van de adressen genoemd. Iets kleiner is het aantal adressen (17%) dat in dit verband meer heil ziet in boetes en meer toezicht op straat.

### **Nijmegenaren wijten matige of slechte luchtkwaliteit in stad vooral aan autoverkeer, maar zien hierin ook oplossingen voor schonere lucht**

Op 35% van de Nijmeegse woonadressen vindt men de luchtkwaliteit in de stad weliswaar goed, maar op 40% van de adressen vindt men deze matig of slecht. Dat is meer dan in 2000 toen men op 22% van de adressen hierover matig of ongunstig oordeelde. Oorzaken die in 2005 het meest genoemd worden voor de matige of slechte luchtkwaliteit in de stad zijn het autoverkeer (66%) en de industrie (45%). Ook files (8%) en de ARN (7%) worden afzonderlijk genoemd.

Wanneer in de enquête gevraagd wordt wat er moet gebeuren om schone lucht in Nijmegen te krijgen, noemen de respondenten vooral zaken die te maken hebben met het autoverkeer en de auto: verkeer om de stad leiden, autoverkeer ontmoedigen of beperken, schonere auto's, filters voor auto's gebruiken. Ook, maar in mindere mate worden genoemd: aanpak vervuiling industrie en meer filters voor industrie.

### **Nijmegenaren bereid om bij te dragen aan betere luchtkwaliteit in stad**

Nijmeegse burgers zijn in meerderheid bereid bij te dragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de stad. Op 87% van de woonadressen wordt gezegd dat men bereid is de fiets of het openbaar vervoer te nemen voor korte ritten. Op een meerderheid (62%) van de adressen zegt men bereid te zijn bij aankoop van een nieuwe auto een schonere auto te kopen (een die half elektrisch/half op benzine of op aardgas rijdt). Onder degenen die beschikken over een open haard of allesbrander is er een grotere groep (25%) bereid af te zien van het stoken dan de groep (15%) die hiertoe niet bereid is. Ook de groep die bereid is de barbecue alleen nog maar op gas of elektrisch te gebruiken (37%) is groter dan de groep die dat niet wil (21%).

### **Oordeel over luchtkwaliteit buurt wat gunstiger dan luchtkwaliteit stad**

Nijmegenaren oordelen wat gunstiger over de luchtkwaliteit in hun buurt dan over de luchtkwaliteit in de stad. Op meer dan de helft (54%) van de adressen vindt men namelijk de luchtkwaliteit in de buurt goed, terwijl men de luchtkwaliteit in de stad op 35% van de adressen goed vindt. Op ongeveer eenderde adressen vindt men in Nijmegen de luchtkwaliteit in de buurt matig of slecht. Het grootste deel van deze groep (59%) wijt dat aan het autoverkeer. Vooral in Lindenholt en Stadscentrum heeft men een matig of slecht oordeel over de luchtkwaliteit in de buurt. Op ongeveer de helft van de adressen in deze stadsdelen wordt deze matig of slecht gevonden. In Lindenholt wordt de matige of slechte luchtkwaliteit vooral in verband gebracht met de aanwezigheid van de ARN (vuilverbranding) in de buurt. In Stadscentrum wijten de bewoners de matige of slechte luchtkwaliteit vooral aan auto's, dieselbussen en de scheepvaart.

De maatregelen die Nijmegenaren noemen om schone lucht in de buurt te krijgen zijn ongeveer dezelfde als de maatregelen die zij noemen voor het krijgen van schone lucht in de stad: verkeer om de wijk leiden, autoverkeer ontmoedigen, schonere auto's, langzamer laten rijden en vervuiling industrie aanpakken.

### **Stankoverlast in buurt toegenomen**

De stankoverlast die men in de buurt ervaart is in 2005 ten opzichte van 2000 toegenomen. In 2000 zei men op 27% van de Nijmeegse woonadressen dat er iemand thuis is die vaak of wel eens hinder heeft van stank of vieze lucht in de buurt. In 2005 is dat op 40% van de adressen het geval. Wegverkeer en bedrijven (op een industrieterrein of in de buurt) worden naar verhouding het meest genoemd als oorzaak hiervan.

Gezien het oordeel over de luchtkwaliteit in de buurt is het niet vreemd dat de hinder van stankoverlast vooral kenbaar wordt gemaakt in Lindenholt (65%) en Stadscentrum (55%). In Stadscentrum is de ervaren stankoverlast sinds 2000 het meest toegenomen. In verband met stankoverlast in de buurt is ook gevraagd wat men vindt van een gemeentelijk verbod op het gebruik van allesbranders en open haarden. Op de helft van de adressen vindt men een dergelijk verbod een slecht idee, veel meer dan het aantal adressen waar men dat een goed idee vindt (29%).

### **Geluidshinder in buurt toegenomen**

Niet alleen de ervaren stankoverlast in de buurt, maar ook de ervaren geluidsoverlast in de buurt is in 2005 ten opzichte van 2000 toegenomen. In 2000 zei men op 40% van de adressen dat er iemand thuis is die vaak of wel eens hinder ondervindt van geluid in de buurt. In 2005 is dat inmiddels op meer dan de helft van de adressen, namelijk 52% van de adressen het geval. Evenals in 2000 wordt wegverkeer als de grootste hinderbron van geluidsoverlast in de buurt gezien. Zowel in 2000 als in 2005 wordt deze hinderbron genoemd op 46% van de adressen waar men geluidsoverlast ervaart. Buren worden in 2005 minder genoemd als hinderbron van geluid dan in 2000. De ervaren geluidsoverlast is het grootst in Stadscentrum (op 74% van de adressen in dit staddeel zegt men geluidshinder te hebben). De overlast hangt hier niet alleen samen met het wegverkeer, maar ook met horecabezoek en evenementen. Het aantal adressen met gezondheidsklachten naar aanleiding van geluidsoverlast in de buurt is in 2005 ten opzichte van 2000 toegenomen. Dit is vooral het geval in Stadscentrum.

### **Meer Nijmegenaren noemen milieuproblemen in stad**

In 2005 worden op meer adressen milieuproblemen in de stad genoemd dan in 2000. In 2000 noemde men op 58% van de adressen een of meer belangrijke milieuproblemen in de stad die met voorrang aangepakt moeten worden. In 2005 is dat inmiddels op 71% van de adressen het geval. Vooral het drukke verkeer, incl. de uitstoot van auto's zijn voor Nijmegenaren evenals in 2000 het belangrijkste milieuprobleem in de stad. Maar in 2005 wordt dit probleem in veel sterkere mate genoemd dan in 2000.

Evenals in 2000 wordt na "drukke verkeer/uitstoot van auto's" het zwerfvuil in de stad/het schoonhouden van de stad genoemd als het belangrijkste milieuprobleem in de stad. Het derde belangrijkste milieuprobleem in de stad dat voor Nijmegenaren met voorrang aangepakt mag worden is de luchtvervuiling of stank in de stad. Dit probleem wordt in 2005 ruim twee keer zoveel genoemd dan in 2000.

### **Ook milieuproblemen in buurt worden meer genoemd**

Niet alleen waar het gaat om de stad, maar ook waar het gaat om de buurt, zijn er meer adressen waar men een milieuprobleem noemt in 2005 dan in 2000. In 2000 noemde men op 66% van de adressen een milieuprobleem in de buurt. In 2005 inmiddels op 75%. Zwerfvuil op straat/stoep wordt, zoals dat ook in 2000 was, als het belangrijkste milieuprobleem in de buurt gezien. Daarna volgt "drukke verkeer/vervuiling verkeer" als belangrijkste milieuprobleem. Het derde belangrijkste milieuprobleem in de buurt is in 2005 de luchtvervuiling/stank in de buurt. Dit milieuprobleem werd in 2000 haast niet of heel weinig genoemd, maar in 2005 maakt men dit probleem op 11% van de Nijmeegse woonadressen kenbaar.

### **Nijmegenaren ongeruster over bodemkwaliteit in buurt**

Hoewel men zich op een meerderheid (85%) van de adressen in Nijmegen niet ongerust maakt over de bodemkwaliteit in de buurt, is het aantal adressen waar dat wel het geval is sinds 2000 toegenomen. In 2000 zei men op 5% van de adressen ongerust te zijn over de bodemkwaliteit in de buurt. In 2005 is dit aandeel verdubbeld en gestegen naar 11%. Het meest ongerust is men in Oud-West. In 2000 was men in dit stadsdeel ook al meer dan gemiddeld ongerust over de bodemkwaliteit in de buurt (11% ongerust). In 2005 is dat niet veel anders, want nu maakt men zich op zeker een vijfde (21%) van de adressen in Oud-West ongerust over de bodemkwaliteit in de buurt.