



Thema: veiligheid



BELEVINGSVLUCHTEN VliegBasis DE PEEL

ONDERZOEKSRAPPORT

DECEMBER 2022



INLEIDING

Het ministerie van Defensie heeft, in samenspraak met dertien gemeenten gelegen bij voormalige vliegbasis De Peel, in juni 2022 aan Invior gevraagd om mee te denken over een belevingsonderzoek naar de belevingsvluchten.

Met het belevingsonderzoek is inzichtelijk gemaakt hoe bewoners van de dertien omliggende gemeenten en andere mensen die tijdens de belevingsvluchten aanwezig waren in de regio rondom voormalige vliegbasis de Peel de belevingsvluchten in algemene zin ervaren en in welke mate de belevingsvluchten invloed hebben op het dagelijks leven.

Voor het onderzoek zijn destijds verschillende subdoelen opgesteld:

- ▶ **Betrokkenheid** creëren onder inwoners, die woonachtig zijn in één van de dertien gemeenten, bij het proces ter reactivering van vliegbasis De Peel;
- ▶ Een **luisterend oor** bieden aan inwoners en betrokken partijen om ervaringen met betrekking tot de belevingsvluchten te kunnen delen (participatietraject);
- ▶ **Verdiepende inzichten** verkrijgen over specifieke doelgroepen uit de gemeenschap (bijv. (schoolgaande) kinderen, veehouders etc.);
- ▶ **Regiobrede en lokale inzichten** verkrijgen over de ervaring van de belevingsvluchten en over de invloed op het dagelijks leven;
- ▶ **Eindpresentatie** met inzichten en advies voor alle betrokken partijen.

In deze rapportage worden de resultaten van dit onderzoek zowel visueel als tekstueel uiteengezet op totaalniveau. Daarnaast zijn enkele verdiepende analyses uitgevoerd, waaronder nabijheid ten opzichte van de belevingsvluchten.



INHOUDSOPGAVE

▶	<u>SAMENVATTING</u>	<u>4</u>
▶	<u>RESPONSVERANTWOORDING</u>	<u>6</u>
▶	<u>BELEVINGSVLUCHTEN VANAF VOORMALIGE VliegBASIS DE PEEL</u>	<u>10</u>
▶	<u>GEPERCIPIEERDE HINDER</u>	<u>16</u>
▶	<u>EIGENSCHAPPEN VAN HET GELUID</u>	<u>21</u>
▶	<u>INVLOED BELEVINGSVLUCHTEN OP BEZIGHEID</u>	<u>28</u>
▶	<u>HEROPENING VOORMALIGE VliegBASIS DE PEEL</u>	<u>33</u>
▶	<u>DOELGROEPEN</u>	<u>41</u>
▶	<u>BIJLAGEN</u>	<u>45</u>



SAMENVATTING I

BELEVINGSVLUCHTEN VANAF VOORMALIGE VLEGBASIS DE PEEL

- ▶ Bijna drie kwart (73%) van de respondenten uit de regio is bekend met de voorgenomen heropening van vliegbasis De Peel.
- ▶ Ongeveer de helft van de respondenten in de regio heeft de vluchten bemerkt. De middagvlucht (52%) is iets vaker opgemerkt door respondenten in de regio dan de ochtendvlucht (47%).
- ▶ Respondenten die zich direct onder de vliegroutes bevonden geven veel vaker aan de vlucht gemerkt te hebben.
- ▶ De eerste reacties die men geeft op de belevingsvluchten hebben vaak betrekking op:
 - ▶ Wat een kabaal/herrie/lawaai!
 - ▶ Zeer vervelend/storend/irritant
 - ▶ Viel me erg mee/ niet storend
 - ▶ Mooi om te zien
 - ▶ Schrikreactie
 - ▶ Angstaanjagend/beangstigend
 - ▶ Hinderlijk

GEPERCIPIEERDE HINDER

- ▶ Ruim één op de drie respondenten in de regio ondervindt hevige hinder.
 - ▶ Van de middagvlucht wordt iets meer hinder ondervonden dan van de ochtendvlucht.
 - ▶ De hinder wordt door respondenten direct onder de vliegroutes als veel heviger omschreven dan door respondenten niet direct onder de vliegroute.
 - ▶ De ervaren hinder verschilt sterk van gemeente tot gemeente. Inwoners van Gemert-Bakel en Venray ondervinden relatief het vaakst hevige hinder.

EIGENSCHAPPEN VAN HET GELUID

- ▶ Iets minder dan de helft van de respondenten in de regio omschrijft het geluid als hard.
 - ▶ Het geluid van de middagvlucht wordt iets harder ervaren dan het geluid van de ochtendvlucht.
 - ▶ Het geluid wordt door respondenten direct onder de vliegroutes als veel harder omschreven dan door respondenten niet direct onder de vliegroutes.
- ▶ Iets minder dan een kwart van de respondenten in de regio omschrijft de trilling van het geluid als hevig.
 - ▶ De middagvlucht wordt iets heviger ervaren dan de ochtendvlucht.
 - ▶ De voelbaarheid wordt door respondenten direct onder de vliegroutes als veel heviger omschreven dan door respondenten niet direct onder de vliegroutes.
- ▶ De (toon)hoogte van het geluid van de belevingsvluchten wordt vaker als hoog dan als laag omschreven. De meningen lopen desondanks vrij sterk uiteen.
 - ▶ De verschillen tussen de ochtend- en middagvlucht zijn verwaarloosbaar.
 - ▶ De (toon)hoogte van het geluid van de belevingsvluchten wordt direct onder de vliegroute als hoger ervaren dan niet direct onder de vliegroute.



SAMENVATTING II

INVLOED BELEVINGSVLUCHTEN OP BEZIGHEID

- ▶ Iets minder dan de helft van de respondenten uit de regio die de ochtend-/middagvlucht hebben gehoord, geeft aan dat deze (zeer) veel invloed had op zijn/haar bezigheid op dat moment (dit komt neer op ongeveer één vijfde van alle respondenten die tijdens de ochtendvlucht aanwezig waren in de regio). Met name op respondenten die aan het werk waren, was de invloed relatief groot.
- ▶ De helft van de werkenden die de ochtend- of middagvlucht hebben gehoord, geeft aan (zeer) veel invloed te ondervinden van de vluchten, als gevolg van met name concentratieverstoring, onverstaanbaarheid, niet kunnen werken en de afleiding.
- ▶ Twee vijfde van de respondenten die bezig waren met vrijetijdsbesteding/ontspanning die de ochtend- of middagvlucht hebben gehoord, geeft aan (zeer) veel invloed te ondervinden van de vluchten, als gevolg van met name afleiding en irritatie, moeten stoppen met de bezigheid, onverstaanbaarheid en de schrikreactie.

HEROPENING VOORMALIGE VliegBASIS DE PEEL

- ▶ De houding ten opzichte van de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel, loopt sterk uiteen. Een relatief grote groep is zeer negatief. Respondenten die zich direct onder de vliegroutes bevonden zijn veel negatiever dan respondenten die zich niet onder de vliegroutes bevonden.
 - ▶ Naarmate een gemeente verder weg ligt van de vliegbasis, wordt de houding ten opzichte van de mogelijke heropening positiever. Vooral in Gemert-Bakel en Venray is de weerstand groot.
- ▶ De geluidshinder en de (inter)nationale veiligheid zijn de belangrijkste redenen bij het innemen van een standpunt met betrekking tot de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel.
 - ▶ Voor respondenten die negatief staan tegenover de heropening is de geluidshinder de belangrijkste afweging. Voorstanders noemen vooral de (inter)nationale veiligheid.
- ▶ Een ruime meerderheid (79%) van de respondenten uit de regio is het eens of zeer eens met de stelling: “Defensie is nodig om Nederland te beschermen”. De resultaten van respondenten uit de regio wijken niet of nauwelijks af van de landelijke resultaten uit de Draagvlakmonitor Defensie (H1 2022).
 - ▶ Respondenten die zich direct onder de vliegroutes van de belevingsvluchten bevonden (76%) geven iets minder vaak aan het met de stelling eens te zijn.
 - ▶ Hoewel er verschillen zijn, is in geen enkele gemeente het aandeel inwoners dat van mening is dat defensie nodig is om Nederland te beschermen lager dan 71%.

DOELGROEPEN

- ▶ De belevingsvluchten hebben in meer dan de helft van de gevallen veel of zeer veel invloed op **kinderen/jongeren**. Hierbij worden vaak kernwoorden als ‘angst’ en ‘schrikken’ gebruikt.
- ▶ De belevingsvluchten hebben in iets minder dan de helft van de gevallen veel of zeer veel invloed op **zorgbehoevenden**. Hierbij worden vaak kernwoorden als ‘angst’ en ‘paniek’ gebruikt.
- ▶ De belevingsvluchten hebben in iets meer dan de helft van de gevallen veel of zeer veel invloed op **vee**. Hierbij worden vaak kernwoorden als ‘angst’ en ‘paniek’ gebruikt.



RESPONSVERANTWOORDING I

RESPONS

In totaal hebben n=5.247 respondenten aan het onderzoek deelgenomen. De maximale foutmarge bij deze steekproefgrootte bedraagt $\pm 1,3\%$ (bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%)*.

Om de resultaten van het onderzoek representatief te maken voor alle inwoners van de dertien gemeenten, zijn deze herwogen naar de populatieverhoudingen voor wat betreft de variabelen geslacht, leeftijd en gemeente waar men woonachtig is. In nevenstaande tabellen zijn hiervoor de details van de respons- en populatieverhoudingen weergegeven.

	Populatie (%)	Respons (%)		Populatie (%)	Respons (%)
Geslacht			Gemeente		
Man	50,4	55,4	Asten	3,6	7,4
Vrouw	49,6	40,1	Bergen	2,9	1,3
Onbekend		4,5	Boekel	2,3	0,9
			Deurne	6,8	9,7
Leeftijdscategorie			Geldrop-Mierlo	8,4	5,0
Jongeren (<40 jaar)	30,6	12,0	Gemert-Bakel	6,4	9,0
Middelbaren (40-64 jaar)	43,3	45,1	Gennep	3,6	1,4
Ouderen (65+ jaar)	26,9	37,5	Helmond	19,3	9,1
Onbekend		5,4	Horst aan de Maas	9,1	14,4
			Laarbeek	4,8	6,5
			Land van Cuijk	19,3	12,9
			Someren	4,1	3,3
			Venray	9,3	14,2
			Onbekend		4,8

*De foutmarge geeft de precisie van een gemeten percentage aan. Hoe kleiner de foutmarge, hoe preciezer het gemeten resultaat. Het betrouwbaarheidsniveau geeft de statistische kans aan dat, bij herhaling van de meting onder gelijke omstandigheden, het resultaat van deze herhaalmeting binnen de foutmarge blijft.



RESPONSVERANTWOORDING II

HERKOMST RESPONS

Iets minder dan twee derde van de respondenten (n=3.262) hebben deelgenomen vanuit hun rol als panellid van één van de dertien Tip-Burgerpanels*. De rest (n=1.985) heeft deelgenomen door gebruik te maken van de openbare link (zie nevenstaande tabel voor details).

Het feit dat een meerderheid van de respondenten afkomstig is uit de Tip-Burgerpanels komt de representativiteit van het onderzoek o.i. ten goede. De reden hiervoor is dat de Tip-Burgerpanelleden geen panellid zijn geworden vanwege dit specifieke onderzoek. Zij worden door de bank genomen getriggerd voor deelname vanuit hun rol als inwoner van de gemeente en vanuit de intrinsieke motivatie om hun bijdrage te leveren aan de gemeenschap.

Deelnemers via de open link worden waarschijnlijk eerder getriggerd doordat ze een of meerdere belevingsvluchten hebben gehoord, waarna ze de vragenlijst hebben ingevuld. We zien aanwijzingen voor dit vermoeden wanneer we kijken naar de resultaten. Tip-burgerpanelleden geven, vaker dan deelnemers via de open link, aan de belevingsvluchten niet gehoord te hebben (en zijn hier dus ook niet door getriggerd voor deelname).

Daarnaast bestaat het vermoeden dat inwoners die een relatief groot belang hebben bij het onderwerp sterker geneigd zijn aan het onderzoek deel te nemen via de open link. Ook hiervoor zien we aanwijzingen in het feit dat deelname via de openbare link in de gemeenten die dicht bij de vliegbasis liggen, relatief hoog is (zie tabel rechts).

Panel	Aantal respondenten	%	Open link (woonplaats)	Aantal respondenten	%
TipAsten	368	7,0	Asten	22	0,4
TipBergen	35	0,7	Bergen	34	0,6
TipBoekel	12	0,2	Boekel	36	0,7
TipDeurne	368	7,0	Deurne	143	2,7
TipGeldrop-Mierlo	249	4,7	Geldrop-Mierlo	14	0,3
TipGemertsNieuwsblad	114	2,2	Gemert-Bakel	356	6,8
TipGennep	63	1,2	Gennep	10	0,2
TipHelmond	294	5,6	Helmond	182	3,5
TipHorstaandeMaas	716	13,6	Horst a/d Maas	42	0,8
TipLaarbeek	328	6,3	Laarbeek	11	0,2
TipLandvanCuijk	279	5,3	Land van Cuijk	399	7,6
TipSomeren	171	3,3	Someren	4	0,1
TipVenray	265	5,1	Venray	479	9,1
			Onbekend	253	4,8

* Wat zijn Tip-Burgerpanels?

Een Tip-Burgerpanel is een gemeenschapspanel dat periodiek wordt uitgenodigd voor deelname aan onafhankelijk onderzoek over veelal lokale of regionale onderwerpen. Het gemeenschapspanel is niet verbonden aan een gemeentelijke instantie waardoor de onderzoek- en onderwerpkeuzes niet beïnvloed worden door de gemeente. De actualiteit is bij de onderwerpkeuze leidend, door de (in het algemeen vaak) korte en lichte formule reageren respondenten snel en ongecensureerd (de 'echte' antwoorden komen hierdoor naar boven). Invior stelt de vragenlijsten op met input van belanghebbende partijen, in dit geval met het ministerie van Defensie en de betrokken gemeenten (vertegenwoordigd door de gemeente Venray). De terugkoppeling vindt, in overleg met de opdrachtgever, plaats via de mail, via persbericht, via de Tip-website en via de Facebookpagina. De deelnemers krijgen geen vergoeding en zijn derhalve intrinsiek gemotiveerd om deel te nemen.



RESPONSVERANTWOORDING III

METHODIEK

- ▶ Er is primair gekozen voor een online onderzoeksmethode. Deze methode heeft het mogelijk gemaakt om direct na afronding van de tweede en laatste belevingsvlucht een vragenlijst te versturen aan potentiële deelnemers.
- ▶ Dit laatste is belangrijk om respondenten de kans te geven hun beleving van de vluchten te kunnen delen op een moment waarop de beleving nog vers in het geheugen zit.
- ▶ Op 18 oktober 2022 is (direct na de tweede belevingsvlucht) een email gestuurd aan alle panelleden van de Tip-burgerpanels uit de dertien omliggende gemeenten met een link naar de online vragenlijst.
- ▶ Op 24 oktober 2022 zijn herinneringen aan niet responderende panelleden gestuurd.
- ▶ Niet-panelleden is de mogelijkheid geboden zich vooraf in te schrijven voor deelname en daarbij direct na de belevingsvluchten een herinneringsmail te ontvangen met een link naar de openbare vragenlijst.
- ▶ Aan het ministerie van Defensie en de dertien omliggende gemeenten is een openbare link beschikbaar gesteld die vervolgens is gedeeld via het netwerk, communicatiekanalen en (sociale) media.
- ▶ Teneinde iedereen de kans te geven deel te nemen aan het onderzoek is de mogelijkheid beschikbaar gesteld een papieren versie van de vragenlijst opgestuurd te krijgen of telefonisch deel te nemen aan het onderzoek.
- ▶ Alle respondenten hebben de vragenlijst anoniem ingevuld.

OVER DEZE RAPPORTAGE

In dit rapport zijn de resultaten visueel weergegeven, waarbij tekstueel duiding wordt gegeven. De resultaten zijn bij specifieke analyses tevens uitgesplitst naar de variabelen:

- ▶ Nabijheid ten opzichte van de vliegroutes (zie [slide 9](#) voor details)
- ▶ Woonplaats (zie tabel op [slide 6](#) voor details)
- ▶ Leeftijdscategorie (zie tabel op [slide 6](#) voor details)
- ▶ Bezigheid ten tijde van de vlucht (bijv. 'aan het werk', 'onderweg', etc.)
- ▶ Standpunt t.o.v. heropening vliegbasis De Peel: (zeer/enigszins) positief versus (zeer/enigszins) negatief

Ten behoeve van de leesbaarheid worden, tenzij anders vermeld, enkel significante en relevante verschillen specifiek benoemd.

NB: Percentages worden (vrijwel) altijd op hele cijfers afgerond. Door deze afronding kunnen kleine afwijkingen ontstaan, wanneer deze afgeronde percentages worden opgeteld. Een voorbeeld: 10,4% en 5,2% (afgerond 10% en 5%) tellen, niet afgerond, op tot 15,6%. Afgerond zou dit 16% zijn, terwijl 10% en 5% opgeteld uitkomen op 15%. Bij het analyseren van de resultaten wordt altijd uitgegaan van de niet afgeronde cijfers.

In het rapport worden per slide verschillende **bases** gebruikt waarop de analyses gebaseerd zijn. Dit kan gevolgen hebben voor de conclusies die getrokken kunnen worden. Voorbeeld: op [slide 12](#) staat weergegeven welk deel van de respondenten de ochtend-/middagvlucht opgemerkt hebben. Hierbij is niet '**alle respondenten**' als basis genomen, omdat het minder relevant is of respondenten die zich buiten de regio bevonden ten tijden van de betreffende belevingsvlucht deze opgemerkt hebben. We kijken daarom bij deze analyse naar de basis '**was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio**'.

De gebruikte bases zijn:

- ▶ **Alle respondenten:** Alle respondenten die de betreffende vraag hebben beantwoord.
- ▶ **Was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio:** Respondenten die hebben aangegeven zich tijdens de betreffende belevingsvlucht te hebben bevonden in één van de 13 gemeenten in de regio.
- ▶ **Heeft ochtend-/middagvlucht gehoord:** Alle respondenten die hebben aangegeven de betreffende vlucht gehoord te hebben.
- ▶ **Was <bezigheid> tijdens het horen van de ochtend-/middagvlucht:** Was bezig met een specifieke bezigheid (bijvoorbeeld 'aan het werk') tijdens het horen van de betreffende vlucht.
- ▶ **Was tijdens het horen van de ochtend-/middagvlucht aan het werk met <doelgroep>:** Was werkzaam met een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld 'zorgbehoevenden') tijdens het horen van de betreffende vlucht.



RESPONSVERANTWOORDING IV

NABIJHEID TEN OPZICHTE VAN DE VLEGROUTES

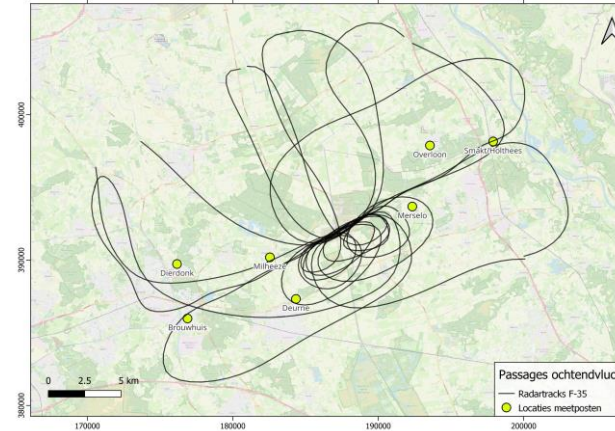
In het onderzoek is uitgevraagd waar respondenten zich ten tijde van zowel de ochtendvlucht als de middagvlucht bevonden. Dit is uitgevraagd tot op wijk- of kernniveau. Deze uitvraagmethode is gekozen om het invullen zo toegankelijk mogelijk te houden (niet iedereen kan te allen tijde precies aangeven waar men zich bevond) maar tegelijkertijd verdiepende analyses op nabijheid ten opzichte van de belevingsvluchten wél mogelijk te maken. Hierbij wordt een tweedeling gemaakt tussen:

- ▶ Respondenten die zich ten tijde van de ochtend- of middagvlucht in een dorp, kern of woonwijk bevonden direct onder de vliegroute (groene gebied in afbeelding 3).
- ▶ Respondenten die zich ten tijde van de ochtend- of middagvlucht in een dorp, kern of woonwijk binnen de regio bevonden, maar **NIET** direct onder de vliegroute (witte gebied in afbeelding 3).

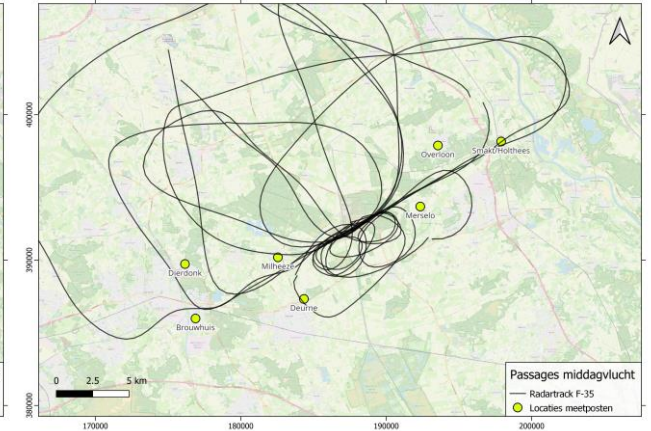
Nadeel aan deze keuze is dat de nabijheid een indicatie betreft, aangezien in theorie iemand zich bijvoorbeeld in het westelijke deel van een gebied kan bevinden, terwijl de vlucht over het oostelijke deel ervan is gevlogen. Andersom kunnen respondenten die zich aan de grens van een gebied bevinden waar overheen is gevlogen, zich bijna recht onder het vliegtuig bevonden hebben, maar toch niet in het groene gebied worden geplaatst. Daarnaast kunnen er verschillen zijn in de hoogte waarop het vliegtuig is overgevlogen, waardoor verschillen in beleving kunnen optreden.

NB: het gaat er bij nabijheid uitdrukkelijk **NIET** om waar iemand woont, maar om de fysieke locatie ten tijde van de betreffende belevingsvlucht. Ook respondenten die **NIET** woonachtig zijn in de regio, maar wel aanwezig waren in de regio tijdens de betreffende vlucht (bijvoorbeeld omdat ze ten tijde van de betreffende vlucht werkzaam waren of vakantie vierden in de regio) worden dus meegenomen in de analyses op nabijheid.

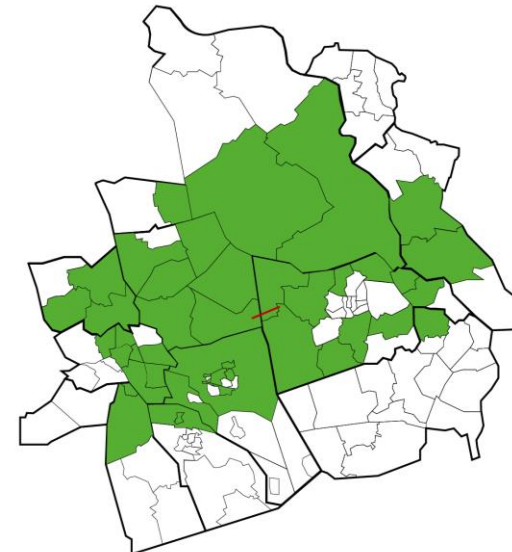
NB: de gebieden zeggen alleen iets over de fysieke locatie van de respondent ten tijde van de belevingsvluchten en nog niets over het feit of men de vlucht wel of niet heeft gehoord of er hinder van ondervonden heeft.



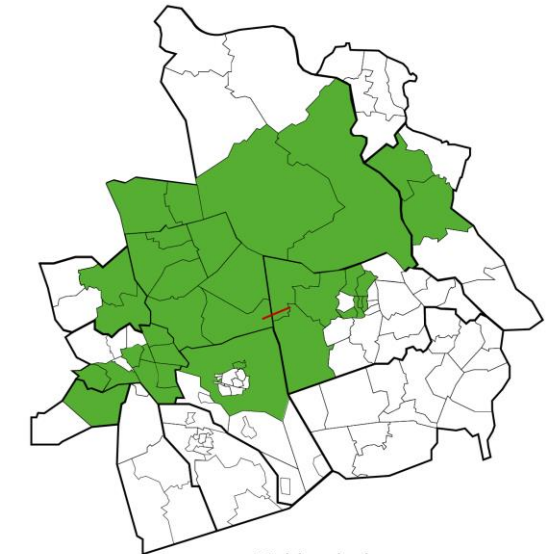
Afbeelding 1: vliegroute ochtendvlucht*



Afbeelding 2: vliegroute middagvlucht*



Ochtendvlucht



Middagvlucht

Afbeelding 3: uitwerking van vliegroutes naar kernen en wijken. De groene gebieden bevinden zich direct onder de vliegroutes van de betreffende belevingsvluchten (de rode streep betreft de landingsbaan van de vliegbasis)



Belevingsvluchten vanaf voormalige vliegbasis De Peel

“Defensie is voornemens om voormalige vliegbasis De Peel te heropenen. Op dinsdag 18 oktober heeft Defensie op verzoek van de omgeving twee belevingsvluchten uitgevoerd. Het doel van deze belevingsvluchten is de omgeving een indicatie te geven van het geluid van de F-35 gevechtsvliegtuigen en de impact daarvan op de leefomgeving.”

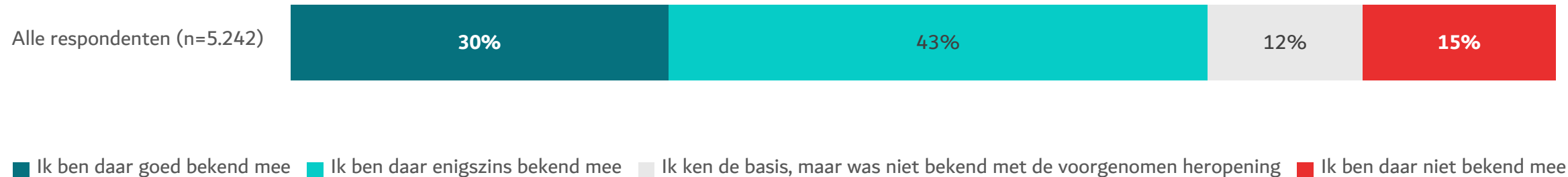


BEKENDHEID MET VOORGENOMEN HEROPENING VliegBASIS DE PEEL

Bijna drie kwart van de respondenten uit de regio is bekend met de voorgenomen heropening van vliegbasis De Peel.

Ongeveer drie kwart (73%) van de respondenten uit de regio is bekend met de voorgenomen heropening van vliegbasis De Peel: 30% is er goed bekend mee en 43% is er enigszins bekend mee.

12% is bekend met de basis, maar heeft geen weet van de voorgenomen heropening. De rest (15%) kent de basis niet en is (dus) ook niet bekend met de voorgenomen heropening.





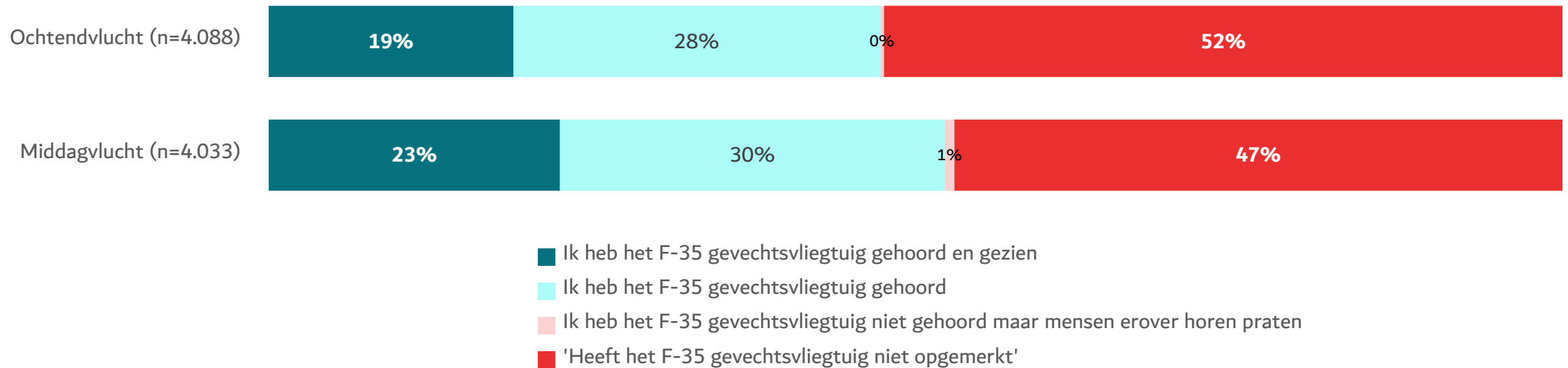
BEMERKING VAN DE BELEVINGSVLUCHTEN

Ongeveer de helft van de respondenten in de regio bemerkt de belevingsvluchten. De middagvlucht is iets vaker opgemerkt dan de ochtendvlucht.

De vluchten worden door ongeveer de helft van alle respondenten die zich in de regio bevonden gemerkt.

De ochtendvlucht is door 47% van de respondenten in de regio opgemerkt: 19% heeft de ochtendvlucht gehoord én gezien en 28% heeft deze alleen gehoord. Minder dan 1% geeft aan mensen erover te hebben horen praten.

De middagvlucht is met (afgerond) 52% iets vaker opgemerkt dan de ochtendvlucht. 23% heeft de middagvlucht gehoord én gezien en 30% heeft deze alleen gehoord. 1% heeft mensen erover horen praten.



V2. Heeft u gemerkt dat er dinsdag 18 oktober belevingsvluchten zijn uitgevoerd met een F-35 gevechtsvliegtuig?

O1. Wat heeft u gemerkt?

M1. Wat heeft u gemerkt?

Basis: was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio

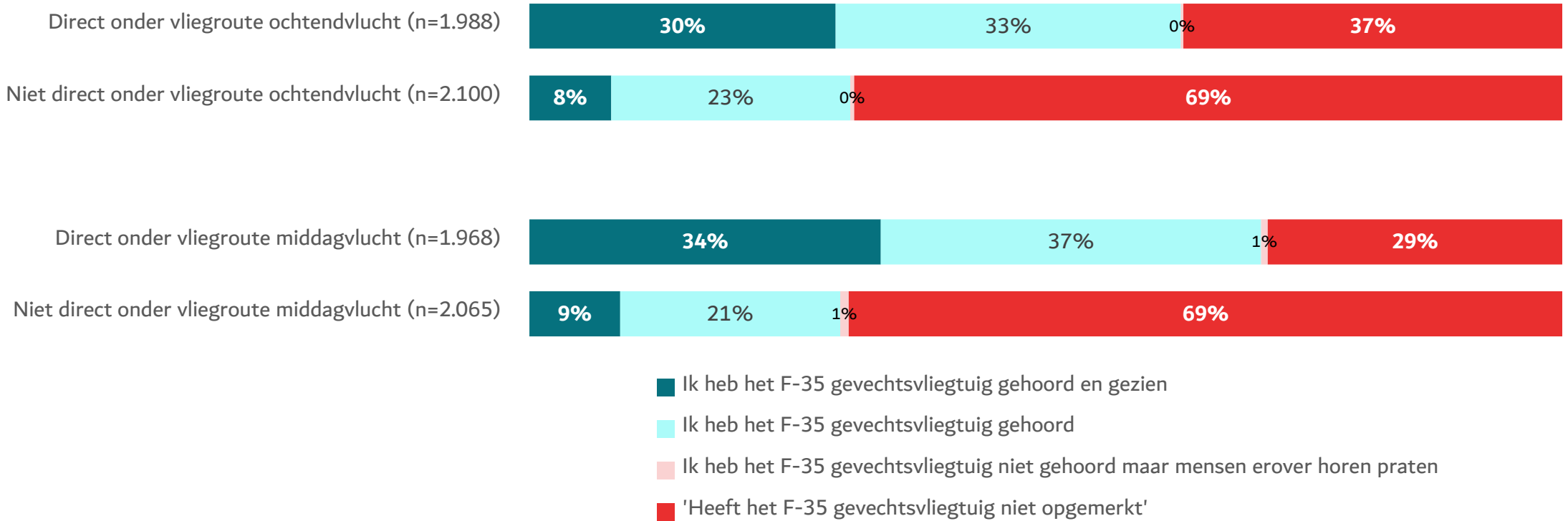


BEMERKING VAN DE BELEVINGSVLUCHTEN – NABIJHEID VLUCHT

Respondenten die zich direct onder de vliegroutes bevonden geven veel vaker aan de vlucht gemerkt te hebben.

Van de respondenten die zich ten tijde van **de ochtendvlucht** in een dorp, kern of woonwijk bevonden direct onder de vliegroute van de ochtendvlucht, geeft 63% aan de vlucht gemerkt te hebben: 30% heeft de vlucht gehoord én gezien en 33% heeft de vlucht alleen gehoord. Van de respondenten die zich in een van de andere dorpen, kernen of woonwijken in de regio bevonden, geeft 31% aan de vlucht gemerkt te hebben: 8% heeft de vlucht gehoord én gezien en 23% heeft de vlucht alleen gehoord

Voor **de middagvlucht** geldt dat 71% van de respondenten direct onder de vliegroute deze gemerkt heeft (34% gehoord én gezien en 37% alleen gehoord), terwijl 30% van de respondenten niet direct onder de vliegroute deze hebben gemerkt (9% gehoord én gezien en 21% alleen gehoord).



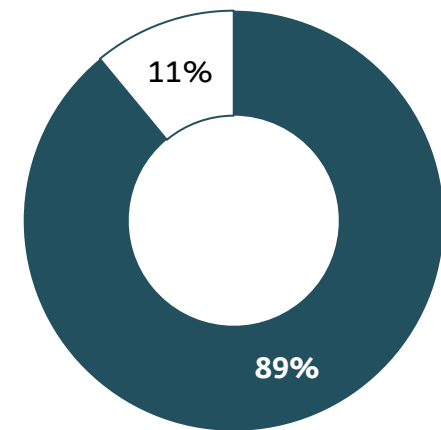


EERSTE REACTIE OP OCHTENDVLUCHT – OPEN VRAAG

89% van de respondenten die de ochtendvlucht hebben gehoord, hebben hun eerste reactie omschreven. De gegeven antwoorden hebben het vaakst betrekking op het geluid (te hard). Soorten antwoorden die relatief veel gegeven werden, zijn:

- ▶ Wat een kabaal/herrie/lawaai!
- ▶ Zeer vervelend/storend/irritant
- ▶ Viel me erg mee/ niet storend
- ▶ Mooi om te zien
- ▶ Schrikreactie
- ▶ Angstaanjagend/beangstigend
- ▶ Hinderlijk

Zie tekstvak hiernaast voor een bloemlezing.



■ Omschrijving

□ Weet ik niet

Hieronder volgt een bloemlezing van de gegeven antwoorden. De antwoorden zijn letterlijk overgenomen en kunnen dus taal- en spelfouten bevatten.

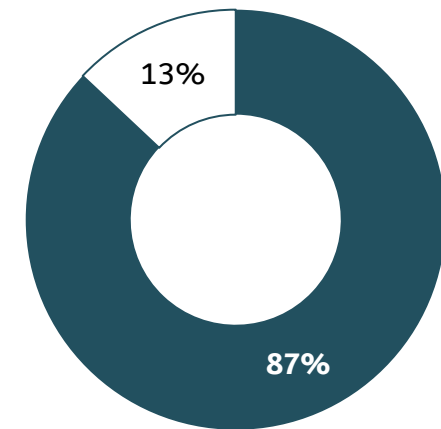
- ▶ *'Heel erg storend en je voelt zelf het geluid binnenshuis in de borst'*
- ▶ *'Zeer hard vervelend geluid, maakte het op momenten onmogelijk om thuis te werken (ik werd onverstaanbaar via teams en telefoon).'*
- ▶ *'Wat een herrie, je kon elkaar niet meer verstaan'*
- ▶ *'Afschuwelijk geluid! Laat staan dat dat meermaals per dag zou zijn!'*
- ▶ *'Ik kreeg medelijden met de mensen die dicht bij de vliegbasis wonen en in de toekomst frequenter geconfronteerd worden met de geluidshinder. Zij zullen veel meer last ondervinden.'*
- ▶ *'Viel op zich mee, wel gehoord, maar geen vliegtuig gezien.'*
- ▶ *'viel mij mee, wordt natuurlijk meer als er meerdere vliegtuigen in de lucht zijn. Ik vind de vliegtuigen van Weeze storender. Toeristen die niet hoeven te vliegen ipv mensen die mogelijk straks de/onze vrede moeten verdedigen. Ze moeten toch ergens oefenen!'*
- ▶ *'Ik was binnen maar hoorde hem goed dus als ik buiten was zou dat denk ik nog veel erger zijn'*
- ▶ *'Vervelend, ik ben uit de randstad weggegaan voor mijn rust. Nu heb ik geen last meer van schiphol maar van straaljagers.'*
- ▶ *'Storend en moeilijk gesprekken kunnen voeren aan de telefoon.'*
- ▶ *'Prachtig vliegtuig met niet meer herrie dan anders, en ze moeten toch ergens oefenen, ik verwacht dat als er calimiteit is er met zorg voor de mensen gehandeld word'*
- ▶ *'Nu was het maar een vliegtuig dat voor mijn idee relatief langzaam vloog. Vond het geluid dan vooral behoorlijk veel luider dan vooraf gedacht.'*
- ▶ *'Net als vroeger toen er het vliegbasis nog open was. Geluid is te horen maar niet hinderlijk'*
- ▶ *'Meer dan 100dB. Veel meer herrie als de awacs in Brunssum en veel meer als de straaljagers enkele jaren geleden op Volkel. Oren gingen dicht tot uren er na. Hoofdpijn achteraf. Walnoten vielen massaal uit de boom.'*
- ▶ *'Je hoorde het maar bij ons vliegen ze voorbij dus is geluid/herrie constant. Als je ergens woont waar je meer last hebt van opstijgen en landen zou geluid erger zijn'*
- ▶ *'Indringend geluid en overweldigend'*
- ▶ *'Ik schrok van het geluid en onze baby kon niet meer slapen'*
- ▶ *'Zeer storend, te hard lawaai. Zowel binnen als buiten. Buiten vond ik het verschrikkelijk hard gaan.'*
- ▶ *'Ik schrok verschrikkelijk. Ik was net de was aan het buiten hangen en het vliegtuig kwam pal over en heel laag. Het gaf mij een zeer onveilig gevoel.'*
- ▶ *'ik dacht werkelijk dat er een vliegtuig ging neerstorten. Steeds en alsmaar oorverdovender, gierender en intimiderender. Het was beangstigend.'*
- ▶ *'Zeer hinderlijk en luidruchtig, er is buiten geen gesprek mogelijk, ik werd er nerveus van en vond het zeer bedreigend en daarbij het totaal verdwijnen van mijn woongenot'*
- ▶ *'Hinderlijk zwaar rommelend geluid wat lang aanhoudt'*
- ▶ *'Er word hier van huis uitgewerkt met veel videobellen, de het geluid stoorde de gesprekken.'*

EERSTE REACTIE OP MIDDAGVLUCHT – OPEN VRAAG

87% van de respondenten die de middagvlucht hebben gehoord, hebben hun eerste reactie omschreven. De gegeven antwoorden hebben het vaakst betrekking op het geluid (te hard). De meesten die een vergelijking maken met de ochtendvlucht vinden het geluid vergelijkbaar, de rest geeft ongeveer even vaak aan het geluid harder of juist minder hard te vinden. Soorten antwoorden die relatief veel gegeven werden, zijn:

- ▶ Wat een kabaal/herrie/lawaai!
- ▶ Vergelijkbaar met de ochtendvlucht
- ▶ Zeer vervelend/storend/irritant
- ▶ Viel me erg mee/ niet storend
- ▶ Mooi om te zien
- ▶ Schrikreactie
- ▶ Angstaanjagend/beangstigend
- ▶ Hinderlijk

Zie tekstvak hiernaast voor een bloemlezing.



■ Omschrijving

□ Weet ik niet

Hieronder volgt een bloemlezing van de gegeven antwoorden. De antwoorden zijn letterlijk overgenomen en kunnen dus taal- en spelfouten bevatten.

- ▶ *'Niet fijn. Bovendien is het niet eerlijk. Er is niet echt laag gevlogen en ook geen start-en landingssimulatie geweest. Wij wonen zowat naast het slapende vliegveld kunt u zich voorstellen hoe dat voor ons gaat zijn?'*
- ▶ *'Zeer indringend hard geluid, nog erger dan s'morgens.'*
- ▶ *'We schrokken ervan en stonden stil. Er kwam nog een tweede vliegtuig achteraan. We moesten de kleinkinderen uitleggen waar het geluid van was zodat ze niet bang werden.'*
- ▶ *'Was een goede test vlucht met normale geluiden, die bij een modern gevechtsvliegtuig horen.'*
- ▶ *'Viel mee. Peuter sliep er gewoon doorheen'*
- ▶ *'van mij mag het harder hoorbaar zijn. gewoon geweldig en machtig geluid. F16 meer hoorbaar.'*
- ▶ *'Storend brommend geluid ! Dit op plus minus vier km afstand van het vliegveld !!'*
- ▶ *'Opvallend trillend geluid. Huisdieren die anders nooit reageren, deden dit nu wel.'*
- ▶ *'Heftig, vervelend, aanwezig. Zelfs de vogels raakte in paniek.'*
- ▶ *'Ontzettend hard, kunnen niet meer met elkaar communiceren of elkaar verstaan. Werk met gehandicapte kinderen en zij hadden er ook ontzettend veel last van. Teveel lawaai.'*
- ▶ *'nogal veel kabaal en waarschijnlijk een enorme luchtvervuiling. Maar veiligheid heeft tegenwoordig nog meer dan vroeger zijn prijs.'*
- ▶ *'Je hoort het vliegtuig aankomen en weer verder vliegen. Was aan het werk (thuis) en vooral de trillingen zorgde voor aandacht naar het geluid.'*
- ▶ *'Zelfde als in de ochtend, wordt er een beetje boos van want je moet het maar laten gebeuren'*
- ▶ *'Je hoorde en zag 'm goed, de F35 maakt iets meer geluid dan de F16, maar ik vond dit niet zo'n drama of hinderlijk'*
- ▶ *'Ik zat in de auto van Helmond naar Asten met de radio aan toen ik de F35 hoorde overvliegen. Ik hoorde meer geluid dan normaliter met de F16. Tijdens het rijden stoorde dat me niet.'*
- ▶ *'Ik was jarig en had mensen om me heen, die hadden daar gesprek over, het viel wel mee.'*
- ▶ *'Overweldigend, zeer onprettig. Bezorgd over het geluid bij 4 of 6 vliegtuigen.'*
- ▶ *'Ik vind het geluid zeer onprettig. Het lage geluid trilt door en is overal in huis te horen.'*
- ▶ *'Hoorbaar, maar niet erger dan overvliegende vliegtuigen Eindhoven Airport'*
- ▶ *'Verschrikkelijk veel lawaai! Bijna asociaal tov dat van de F-16'*
- ▶ *'Hinderlijk hard, behoorlijke impact als hartpatiënt'*
- ▶ *'Zeer storend vanwege geluidsoverlast! Verpest het woonplezier, gaat ten koste van dier en natuur (milieu). Risico qua veiligheid van omgeving.'*
- ▶ *'het zelfde als vanmorgen Veel herrie maar wel het geluid sneller weg als dat ik had verwacht'*
- ▶ *'Het geluid van de F-35 is veel "zwaarder" en doffer in het voorbij vliegen.'*
- ▶ *'Erg geschrokken van het geluid. Met name hoe hard en hoe lang bij overvliegen.'*



Gepercipieerde hinder



HINDER VAN HET GELUID

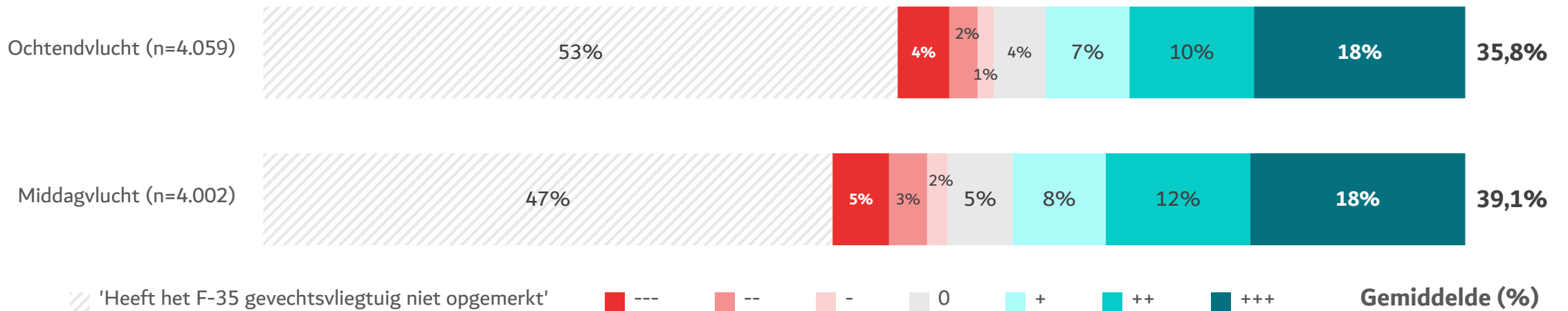
Ruim één op de drie respondenten in de regio ondervindt hevige hinder. Van de middagvlucht wordt iets meer hinder ondervonden dan van de ochtendvlucht.

De vraag met betrekking tot de hinder van het geluid is alleen gesteld aan respondenten die hebben aangegeven de betreffende vlucht gemerkt te hebben. Om een beeld te kunnen schetsen van de regio als geheel, zijn de resultaten geherpercenteerd naar de totale populatie. Om dit te bewerkstelligen, is het percentage respondenten dat heeft aangegeven de betreffende vlucht niet gemerkt te hebben achteraf toegevoegd aan de analyses op deze vraag (grijs-wit gestreepte balk in de grafiek beneden).

Wanneer we kijken naar alle respondenten in de regio dan omschrijft 18% de hinder van het geluid van de ochtendvlucht als 'zeer hevig'. In totaal omschrijft 35% de hinder van het geluid als hevig (opsomming van +, ++ en +++). Van de middagvlucht vindt ook 18% de hinder van het geluid 'zeer hevig'. De middagvlucht wordt met 38% iets vaker als hevig omschreven dan de ochtendvlucht.

Om een rechtstreekse vergelijking mogelijk te maken, is de gemiddeld gepercipieerde hinder berekend, in de vorm van een percentage. Hierbij geldt dat respondenten die de betreffende vlucht niet opgemerkt hebben op 0% zijn gesteld en respondenten die '+++' hebben geantwoord op 100%. Alle tussenliggende antwoorden zijn in een gelijke spreiding tussen deze waarden in gezet.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt de hinder van het geluid van de middagvlucht (39,1%) gemiddeld gezien hoger ervaren dan de hinder van de ochtendvlucht (35,8%).



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

De mate van hinder van het geluid (geen hinder tot zeer hevige hinder)

Basis: was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio



HINDER VAN HET GELUID – NABIJHEID VLUCHT

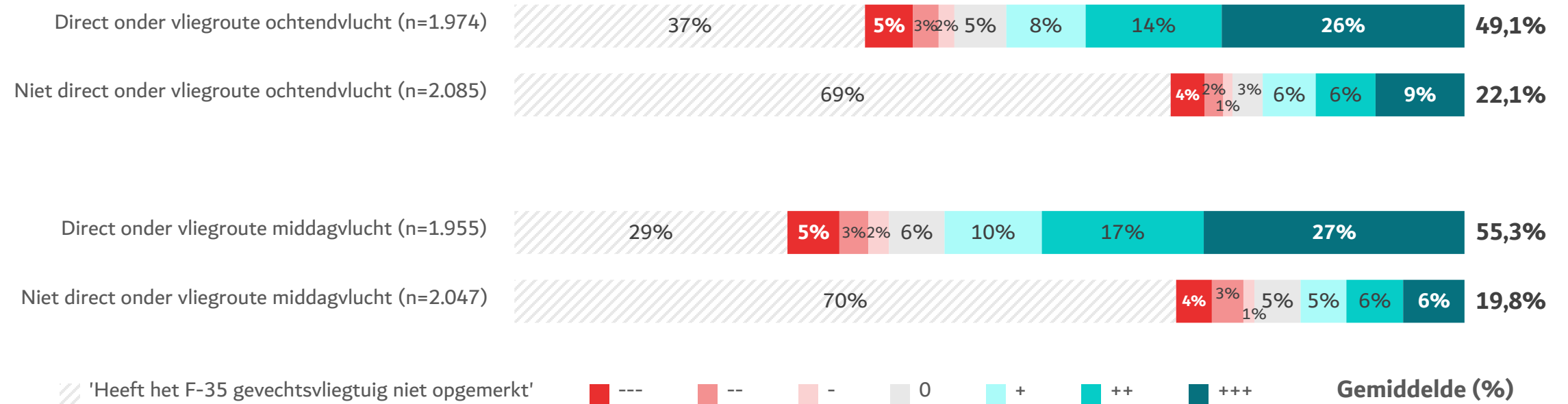
De hinder wordt door respondenten direct onder de vliegroutes als veel heviger omschreven dan door respondenten niet direct onder de vliegroutes.

Van de respondenten die zich ten tijde van **de ochtendvlucht** in een dorp, kern of woonwijk bevonden direct onder de vliegroute van de ochtendvlucht, omschrijft 26% de hinder van het geluid van de ochtendvlucht als 'zeer hevig'. In totaal omschrijft 48% de hinder als hevig (opsomming van +, ++ en +++). Van de respondenten die zich in een van de andere dorpen, kernen of woonwijken in de regio bevonden, vindt 9% de hinder 'zeer hevig', terwijl 21% de hinder als hevig omschrijft.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt de hinder door respondenten direct onder de vliegroute (49,1%) als veel heviger ervaren dan door respondenten niet direct onder de vliegroute (22,1%).

Voor **de middagvlucht** geldt dat 27% van de respondenten direct onder de vliegroute de hinder van het geluid als 'zeer hevig' omschrijft, terwijl 55% de hinder als hevig (opsomming van +, ++ en +++) omschrijft. Van de respondenten die zich in een van de andere dorpen, kernen of woonwijken bevonden in de regio vindt 6% de hinder 'zeer hevig', terwijl 17% de hinder als hevig omschrijft.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt de hinder door respondenten direct onder de vliegroute (55,3%) als veel heviger ervaren dan door respondenten niet direct onder de vliegroute (19,8%).



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

De mate van hinder van het geluid (geen hinder tot zeer hevige hinder)

Basis: was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio



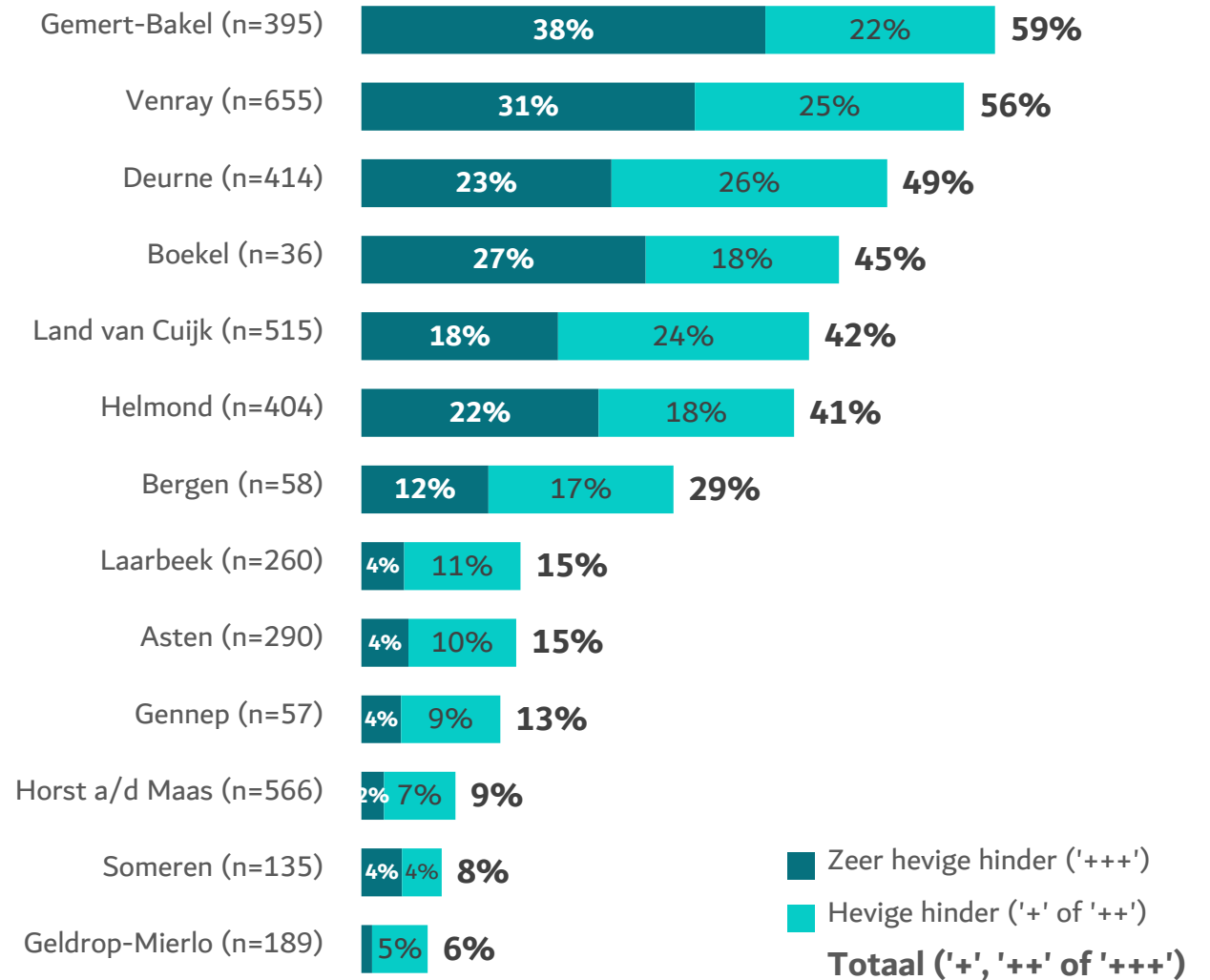
HINDER VAN HET GELUID – OCHTENDVLUCHT PER WOONPLAATS

Vooraf in Gemert-Bakel en Venray ondervindt een groot deel van de inwoners hevige hinder van de ochtendvlucht. Ook in Deurne, Boekel, Land van Cuijk, Helmond en Bergen ondervindt men relatief vaak hevige hinder.

Wanneer we, per gemeente, kijken naar de inwoners van de betreffende gemeente die ten tijde van de ochtendvlucht aanwezig waren in de regio, dan valt op dat met name inwoners van Gemert-Bakel en Venray vaak hevige hinder ondervinden van de middagvlucht. Respectievelijk 38% en 31% van hen geven aan zeer hevige hinder te ondervinden ('+++') en 59% en 56% ondervinden hevige hinder (opsomming van +, ++ en +++).

Ook in de gemeenten Deurne (49%), Boekel (45%), Land van Cuijk (42%), Helmond (41%) en Bergen (29%) ondervindt een relatief grote groep hevige hinder.

In de overige gemeenten wordt beduidend minder vaak hevige hinder ondervonden (maximaal 15%).



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

De mate van hinder van het geluid (geen hinder tot zeer hevige hinder)

Basis: was tijdens ochtendvlucht aanwezig in de regio



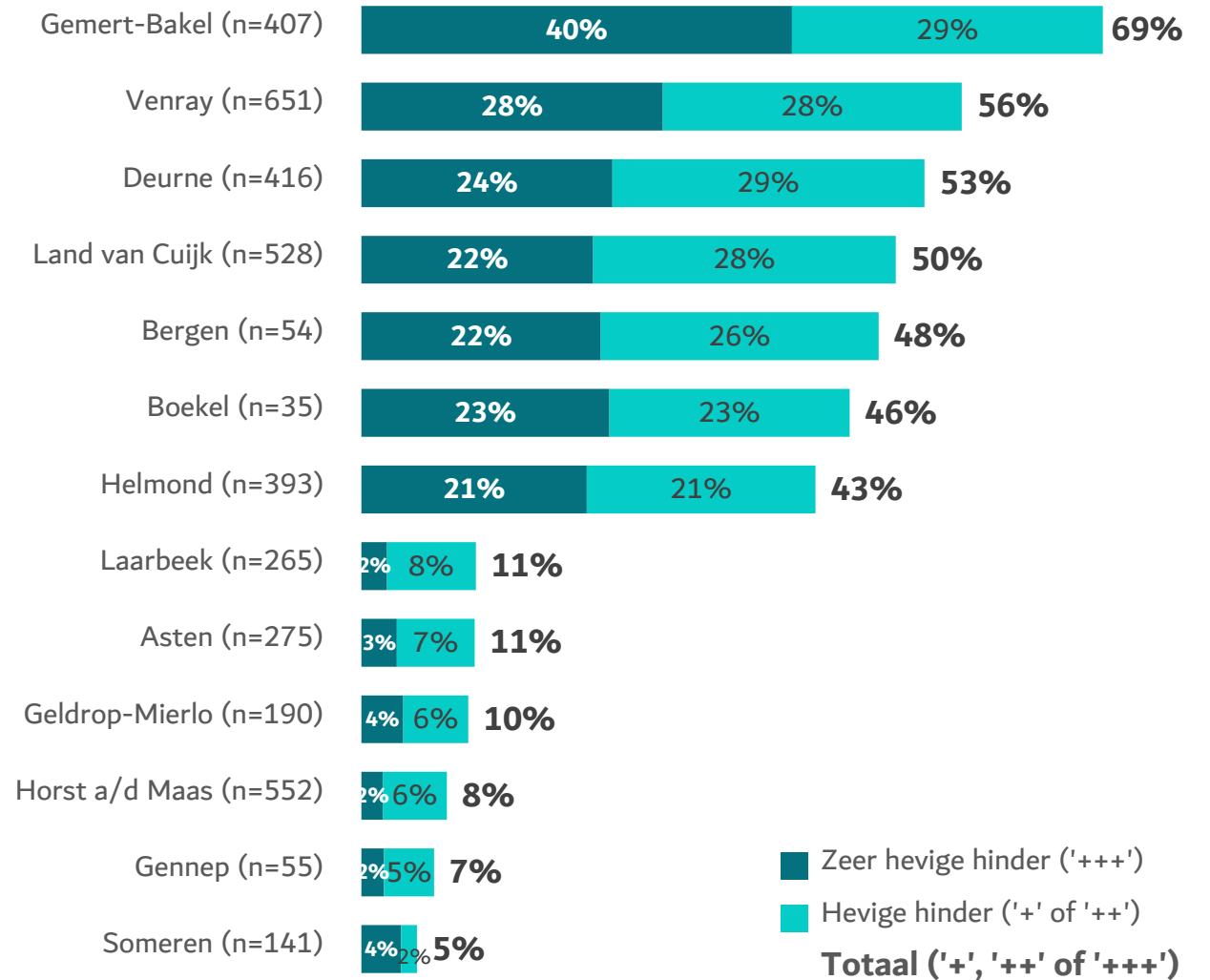
HINDER VAN HET GELUID – MIDDAGVLUCHT PER WOONPLAATS

Vooral in Gemert-Bakel ondervindt een groot deel van de inwoners hevige hinder van de middagvlucht. Ook in Venray, Deurne, Land van Cuijk, Bergen, Boekel en Helmond ondervindt men relatief vaak hevige hinder.

Wanneer we, per gemeente, kijken naar de inwoners van de betreffende gemeente die ten tijde van de middagvlucht aanwezig waren in de regio, dan valt op dat met name inwoners van Gemert-Bakel vaak hevige hinder ondervinden van de middagvlucht. 40% van hen geeft aan zeer hevige hinder te ondervinden ('+++') en 69% ondervindt hevige hinder (opsomming van +, ++ en +++).

Ook in de gemeenten Venray (56%), Deurne (53%), Land van Cuijk (50%), Bergen (48%), Boekel (46%) en Helmond (43%) ondervindt een relatief grote groep hevige hinder.

In de overige gemeenten wordt beduidend minder vaak hevige hinder ondervonden (maximaal 11%).



M2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

De mate van hinder van het geluid (geen hinder tot zeer hevige hinder)

Basis: was tijdens middagvlucht aanwezig in de regio



Eigenschappen van het geluid



VOLUME VAN HET GELUID

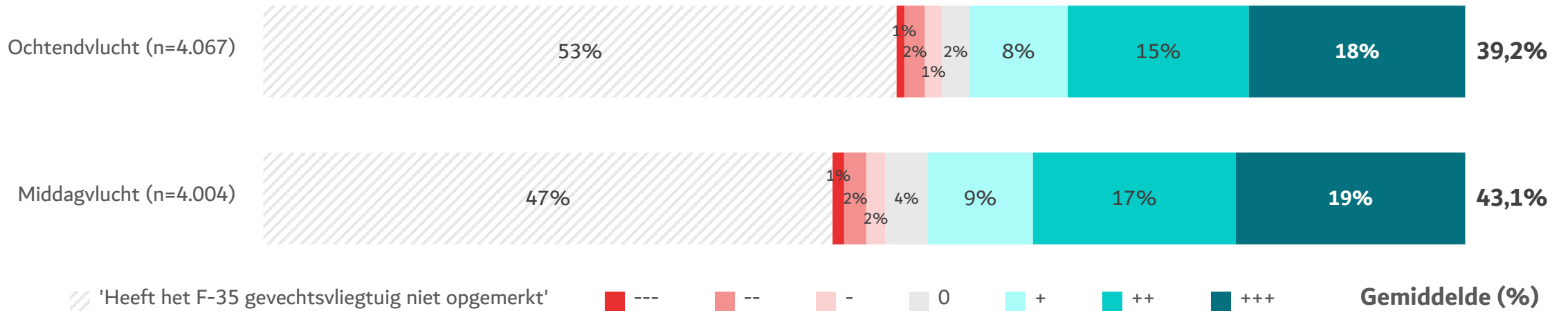
Iets minder dan de helft van de respondenten in de regio omschrijft het geluid als hard. Het geluid van de middagvlucht wordt iets harder ervaren dan het geluid van de ochtendvlucht.

De vraag met betrekking tot het volume van het geluid is alleen gesteld aan respondenten die hebben aangegeven de betreffende vlucht gemerkt te hebben. Om een beeld te kunnen schetsen van de regio als geheel, zijn de resultaten geherpercenteerd naar de totale populatie. Om dit te bewerkstelligen, is het percentage respondenten dat heeft aangegeven de betreffende vlucht niet gemerkt te hebben achteraf toegevoegd aan de analyses op deze vraag (grijs-wit gestreepte balk in de grafiek beneden).

Wanneer we kijken naar alle respondenten in de regio dan omschrijft 18% het geluid van de ochtendvlucht als 'zeer hard'. In totaal omschrijft 41% het geluid als hard (opsomming van +, ++ en +++). Van de middagvlucht vindt 19% het geluid 'zeer hard'. De middagvlucht wordt met 45% iets vaker als hard omschreven dan de ochtendvlucht.

Om een rechtstreekse vergelijking mogelijk te maken, is een gemiddeld gepercipieerd geluidsvolume berekend, in de vorm van een percentage. Hierbij geldt dat respondenten die de betreffende vlucht niet opgemerkt hebben op 0% zijn gesteld en respondenten die '+++' hebben geantwoord op 100%. Alle tussenliggende antwoorden zijn in een gelijke spreiding tussen deze waarden in gezet.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt het geluid van de middagvlucht (43,1%) gemiddeld gezien harder ervaren dan het geluid van de ochtendvlucht (39,2%).



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

Het volume van het geluid (zeer zacht tot zeer hard)

Basis: was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio



VOLUME VAN HET GELUID – NABIJHEID VLUCHT

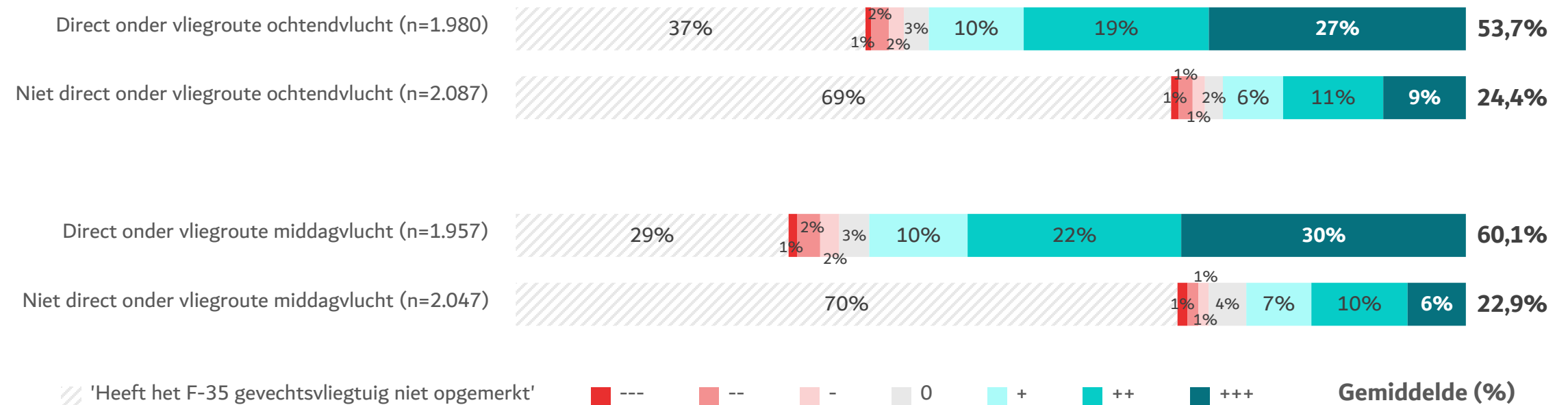
Het geluid wordt door respondenten direct onder de vliegroutes als veel harder omschreven dan door respondenten niet direct onder de vliegroutes.

Van de respondenten die zich ten tijde van **de ochtendvlucht** in een dorp, kern of woonwijk bevonden direct onder de vliegroute van de ochtendvlucht, omschrijft 27% het geluid van de ochtendvlucht als 'zeer hard'. In totaal omschrijft 57% het geluid als hard (opsomming van +, ++ en +++). Van de respondenten die zich in een van de andere dorpen, kernen of woonwijken in de regio bevonden, vindt 9% het geluid 'zeer hard', terwijl 26% het geluid als hard omschrijft.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt het geluid door respondenten direct onder de vliegroute (53,7%) veel harder ervaren dan door respondenten niet direct onder de vliegroute (24,4%).

Voor **de middagvlucht** geldt dat 30% van de respondenten direct onder de vliegroute het geluid als 'zeer hard' omschrijft, terwijl (afgerond) 63% het geluid als hard (opsomming van +, ++ en +++) omschrijft. Van de respondenten die zich in een van de andere dorpen, kernen of woonwijken bevonden in de regio vindt 6% het geluid 'zeer hard', terwijl 23% het geluid als hard omschrijft.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt het geluid door respondenten direct onder de vliegroute (60,1%) veel harder ervaren dan door respondenten niet direct onder de vliegroute (22,9%).



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

Het volume van het geluid (zeer zacht tot zeer hard)

Basis: was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio



VOELBAARHEID VAN HET GELUID (TRILLING)

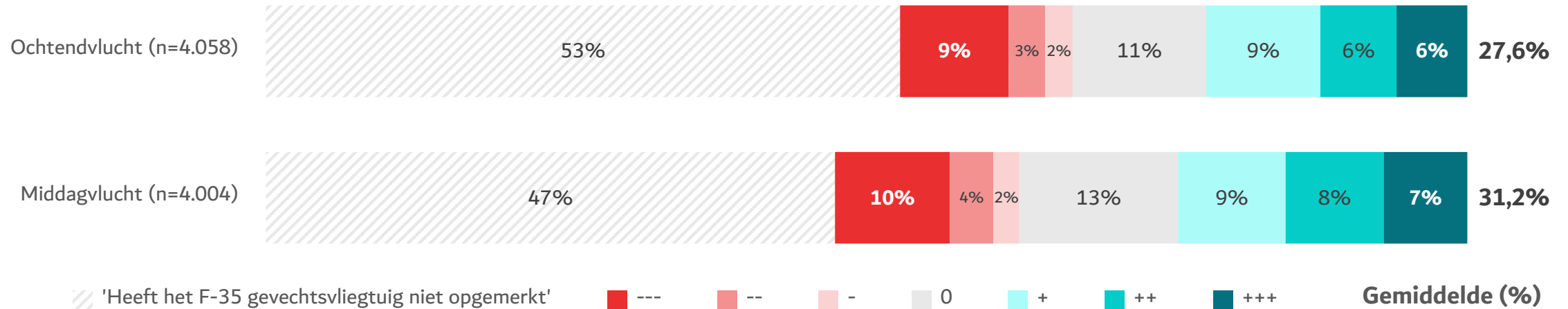
Iets minder dan een kwart van de respondenten in de regio omschrijft de trilling van het geluid als hevig. De middagvlucht wordt iets heviger ervaren dan de ochtendvlucht.

De vraag met betrekking tot de voelbaarheid van het geluid is alleen gesteld aan respondenten die hebben aangegeven de betreffende vlucht gemerkt te hebben. Om een beeld te kunnen schetsen van de regio als geheel, zijn de resultaten geherpercenteerd naar de totale populatie. Om dit te bewerkstelligen, is het percentage respondenten dat heeft aangegeven de betreffende vlucht niet gemerkt te hebben achteraf toegevoegd aan de analyses op deze vraag (grijs-wit gestreepte balk in de grafiek beneden).

Wanneer we kijken naar alle respondenten in de regio dan omschrijft 6% de voelbaarheid (trilling) van het geluid van de ochtendvlucht als 'zeer hevig'. In totaal omschrijft 22% de voelbaarheid van het geluid als hevig (opsomming van +, ++ en +++). Van de middagvlucht vindt 7% de voelbaarheid van het geluid 'zeer hevig'. De middagvlucht wordt met 24% iets vaker als hevig omschreven dan de ochtendvlucht.

Om een rechtstreekse vergelijking mogelijk te maken, is een gemiddeld gepercipieerde voelbaarheid berekend, in de vorm van een percentage. Hierbij geldt dat respondenten die de betreffende vlucht niet opgemerkt hebben op 0% zijn gesteld en respondenten die '+++' hebben geantwoord op 100%. Alle tussenliggende antwoorden zijn in een gelijke spreiding tussen deze waarden in gezet.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt de voelbaarheid van het geluid van de middagvlucht (31,2%) gemiddeld gezien hoger ervaren dan de voelbaarheid van de ochtendvlucht (27,6%).



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

De mate waarin u het geluid kon voelen (geen trilling tot zeer hevige trilling)

Basis: was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio



VOELBAARHEID VAN HET GELUID (TRILLING) – NABIJHEID VLUCHT

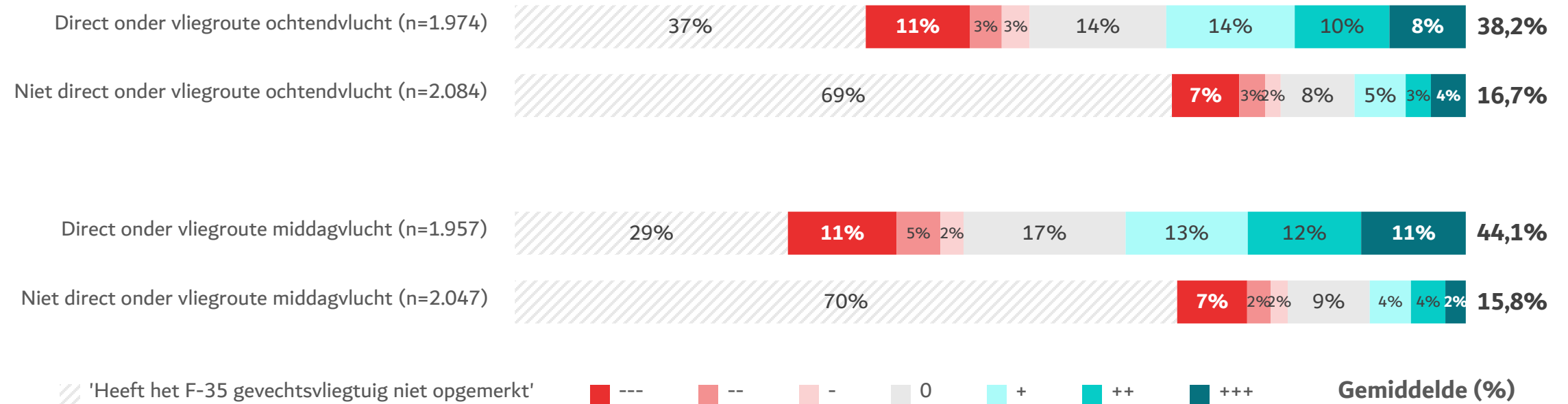
De voelbaarheid wordt door respondenten direct onder de vliegroutes als veel heviger omschreven dan door respondenten niet direct onder de vliegroutes.

Van de respondenten die zich ten tijde van **de ochtendvlucht** in een dorp, kern of woonwijk bevonden direct onder de vliegroute van de ochtendvlucht, omschrijft 8% de voelbaarheid (trilling) van het geluid van de ochtendvlucht als 'zeer hevig'. In totaal omschrijft 31% de voelbaarheid als hevig (opsomming van +, ++ en +++). Van de respondenten die zich in een van de andere dorpen, kernen of woonwijken in de regio bevonden, vindt 4% de voelbaarheid 'zeer hevig', terwijl 12% de voelbaarheid als hevig omschrijft.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt de voelbaarheid door respondenten direct onder de vliegroute (38,2%) als veel heviger ervaren dan door respondenten niet direct onder de vliegroute (16,7%).

Voor **de middagvlucht** geldt dat 11% van de respondenten direct onder de vliegroute de voelbaarheid (trilling) van het geluid als 'zeer hevig' omschrijft, terwijl 36% de voelbaarheid als hevig (opsomming van +, ++ en +++) omschrijft. Van de respondenten die zich in een van de andere dorpen, kernen of woonwijken bevonden in de regio vindt 2% de voelbaarheid 'zeer hevig', terwijl 10% de voelbaarheid als hevig omschrijft.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan wordt de voelbaarheid door respondenten direct onder de vliegroute (44,1%) als veel heviger ervaren dan door respondenten niet direct onder de vliegroute (15,8%).



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

De mate waarin u het geluid kon voelen (geen trilling tot zeer hevige trilling)

Basis: was tijdens ochtend-/middagvlucht aanwezig in de regio



(TOON)HOOGTE (FREQUENTIE) VAN HET GELUID

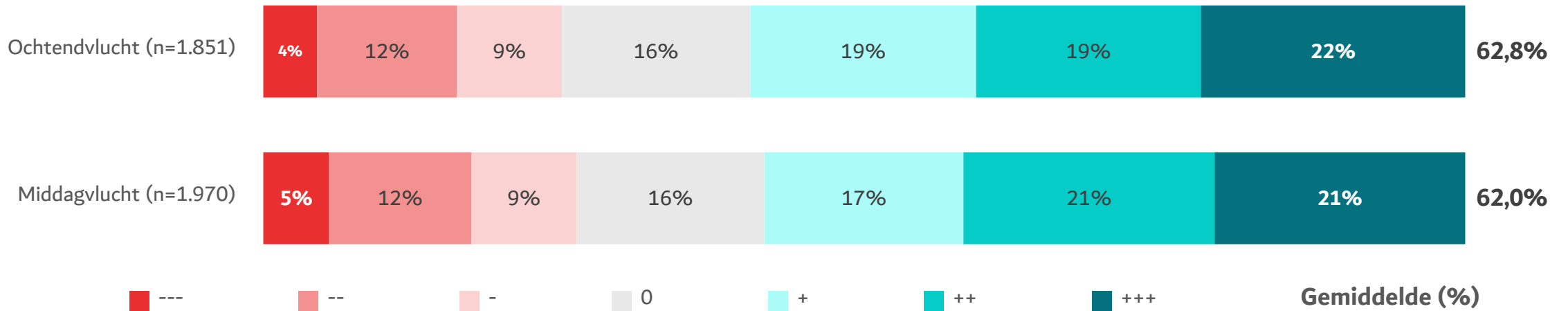
De (toon)hoogte van het geluid van de belevingsvluchten wordt vaker als hoog dan als laag omschreven. De meningen lopen desondanks vrij sterk uiteen.

De respondenten uit de regio die de ochtendvlucht en/of middagvlucht gehoord hebben, geven behoorlijk uiteenlopende antwoorden op de vraag wat de (toon)hoogte van het geluid is. Het geluid wordt echter vaker als hoog ervaren dan als laag: bij de ochtendvlucht omschrijft 59% de hoogte van het geluid van de ochtendvlucht als hoog (opsomming van +, ++ en +++), terwijl 25% het geluid als laag omschrijft (opsomming -, -- en ---). Bij de middagvlucht zijn deze percentages respectievelijk 58% en 26%.

Om een rechtstreekse vergelijking mogelijk te maken, is de gemiddeld gepercipieerde toonhoogte berekend, in de vorm van een percentage. Hierbij geldt dat respondenten die de toon als 'zeer laag' (---) hebben omschreven op 0% zijn gesteld en respondenten die het als 'zeer hoog' (+++) hebben omschreven op 100%. Alle tussenvallende antwoorden zijn in een gelijke spreiding tussen deze waarden in gezet.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan zien we dat de gepercipieerde (toon)hoogte van het geluid van de ochtendvlucht (62,8%) en de middagvlucht (62,0%) min of meer gelijk scoren (verschil is kleiner dan 1%).

Opvallend detail: respondenten die zich ten tijde van de belevingsvluchten buiten bevonden, rapporteren gemiddeld een iets hogere (toon)hoogte dan respondenten die zich binnen bevonden. Voor de ochtendvlucht zijn de gemiddelden respectievelijk 64,6% en 61,7% en voor de middagvlucht 64,1% en 60,4%.



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

De (toon)hoogte (frequentie) van het geluid (zeer laag tot zeer hoog)

Basis: heeft de ochtend-/middagvlucht gehoord



(TOON)HOOGTE (FREQUENTIE) VAN HET GELUID – NABIJHEID VLUCHT

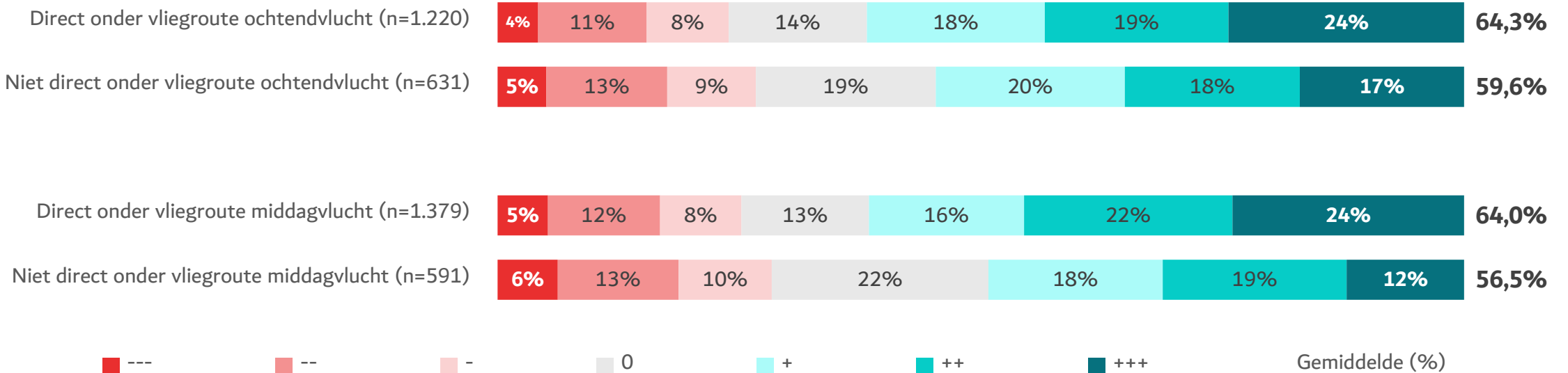
De (toon)hoogte van het geluid van de belevingsvluchten wordt direct onder de vliegroute als hoger ervaren dan niet direct onder de vliegroute.

Van de respondenten die zich ten tijde van de ochtendvlucht in een dorp, kern of woonwijk bevonden **direct onder de vliegroute van de ochtendvlucht én die de ochtendvlucht ook gehoord hebben**, geven behoorlijk uiteenlopende antwoorden op de vraag wat de (toon)hoogte van het geluid is. Het geluid wordt echter vaker als hoog ervaren dan als laag: 62% omschrijft de (toon)hoogte van het geluid van de ochtendvlucht als hoog (opsomming van +, ++ en +++), terwijl 24% het als laag omschrijft (opsomming -, -- en ---). Van de respondenten die zich **niet direct onder de vliegroute bevonden, maar de ochtendvlucht toch gehoord hebben**, omschrijft 'slechts' 55% de (toon)hoogte als hoog en 27% als laag.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan zien we dat de gepercipieerde (toon)hoogte van het geluid direct onder de vliegroute van de ochtendvlucht hoger ervaren wordt dan niet direct onder de vliegroute (respectievelijk 64,3% en 59,6%).

Voor **de middagvlucht** geldt dat 62% van de respondenten **direct onder de vliegroute die de middagvlucht ook gehoord hebben** de (toon)hoogte als hoog omschrijft, terwijl 25% deze als laag omschrijft. Van de respondenten niet direct onder de vliegroute die het geluid toch gehoord hebben, omschrijft 'slechts' 49% de (toon)hoogte als hoog, terwijl 28% het als laag omschrijft.

Wanneer we naar het gemiddelde kijken dan zien we dat de gepercipieerde (toon)hoogte van het geluid direct onder de vliegroute van de middagvlucht hoger ervaren wordt dan niet direct onder de vliegroute (respectievelijk 64,0% en 56,5%).



O2. Hoe zou u het geluid van het F-35 gevechtsvliegtuig dat u op dat moment hoorde omschrijven?

(Bij beantwoording van onderstaande vragen is --- telkens het laagst en +++ het hoogst)

De (toon)hoogte (frequentie) van het geluid (zeer laag tot zeer hoog)

Basis: heeft de ochtend-/middagvlucht gehoord



Invloed belevingsvluchten op bezigheid



INVLOED OCHTENDVLUCHT OP BEZIGHEID

Iets minder dan de helft (44%) van de respondenten uit de regio die de ochtendvlucht hebben gehoord geeft aan dat deze (zeer) veel invloed had op zijn/haar bezigheid op dat moment (dit komt neer op 21% van alle respondenten die tijdens de ochtendvlucht aanwezig waren in de regio). Met name op respondenten die aan het werk waren, was de invloed relatief groot.

Heeft het F35-gevechtsvliegtuig niet opgemerkt Geen invloed Nauwelijks invloed Enige invloed Veel invloed Zeer veel invloed Weet niet

Alle respondenten (n=4.063)



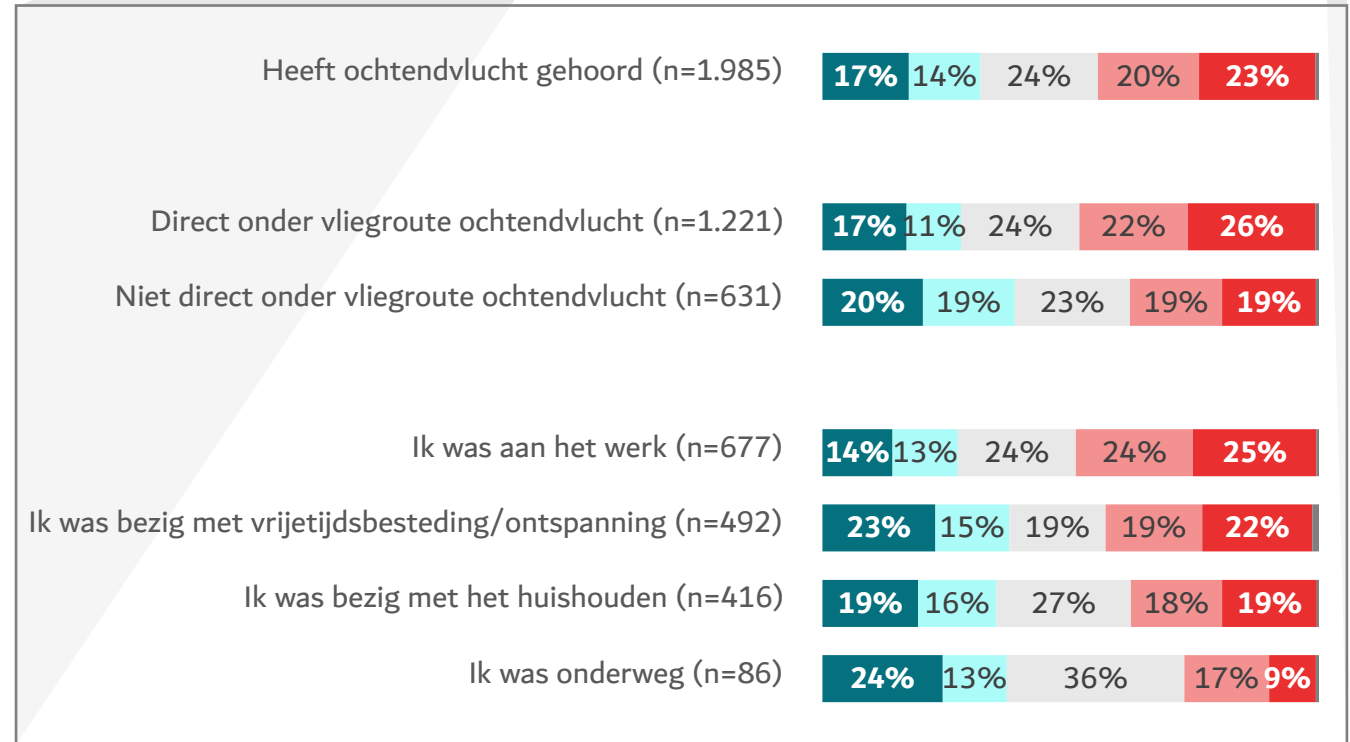
De vraag met betrekking tot de invloed op de bezigheid is alleen gesteld aan respondenten die hebben aangegeven de ochtendvlucht gehoord te hebben (zie kader rechts beneden). Om ook een beeld te kunnen schetsen van de regio als geheel, zijn de resultaten geherpercenteerd naar de totale populatie. Om dit te bewerkstelligen, is het percentage respondenten dat heeft aangegeven de betreffende vlucht niet gemerkt te hebben achteraf toegevoegd aan de analyses op deze vraag (grijs-wit gestreepte balk in de grafiek bovenin).

Van alle respondenten die tijdens de ochtendvlucht aanwezig waren in de regio had de ochtendvlucht op 21% veel of zeer veel invloed. Nog eens 11% geeft aan dat de ochtendvlucht enige invloed op hem/haar had. Op 14% had de ochtendvlucht niet of nauwelijks invloed (de rest, 53%, heeft de vlucht niet opgemerkt).

Wanneer we inzoomen op respondenten die de ochtendvlucht daadwerkelijk gehoord hebben, dan zien we dat afgerond 44% aangeeft dat deze vlucht (zeer) veel invloed had op zijn/haar bezigheid op dat moment. Nog eens 24% geeft aan dat dit enige invloed had. (Afgerond) 32% geeft aan dat het niet of nauwelijks invloed had.

Respondenten die zich direct onder de vliegroute van de ochtendvlucht bevonden (48%) geven vaker aan dat deze (zeer) veel invloed op zijn/haar bezigheid had dan respondenten die zich niet direct onder de vliegroute bevonden (37%). Deze laatste groep geeft juist vaker aan geen of nauwelijks invloed te hebben ervaren (39% versus 28%).

Met name respondenten die aan het werk waren tijdens de ochtendvlucht geven vaak aan dat de vlucht (zeer) veel invloed had op hun bezigheden: afgerond 48% geeft dit aan. Op respondenten die op dat moment onderweg waren had de ochtendvlucht relatief minder vaak (zeer) veel invloed (afgerond 27%).





INVLOED MIDDAGVLUCHT OP BEZIGHEID

Iets minder dan de helft (45%) van de respondenten uit de regio die de middagvlucht hebben gehoord geeft aan dat deze (zeer) veel invloed had op zijn/haar bezigheid op dat moment (dit komt neer op 24% van alle respondenten die tijdens de middagvlucht aanwezig waren in de regio). Met name op respondenten die aan het werk waren, was de invloed relatief groot.

Heeft het F35-gevechtsvliegtuig niet opgemerkt Geen invloed Nauwelijks invloed Enige invloed Veel invloed Zeer veel invloed Weet niet

Alle respondenten (n=4.008)



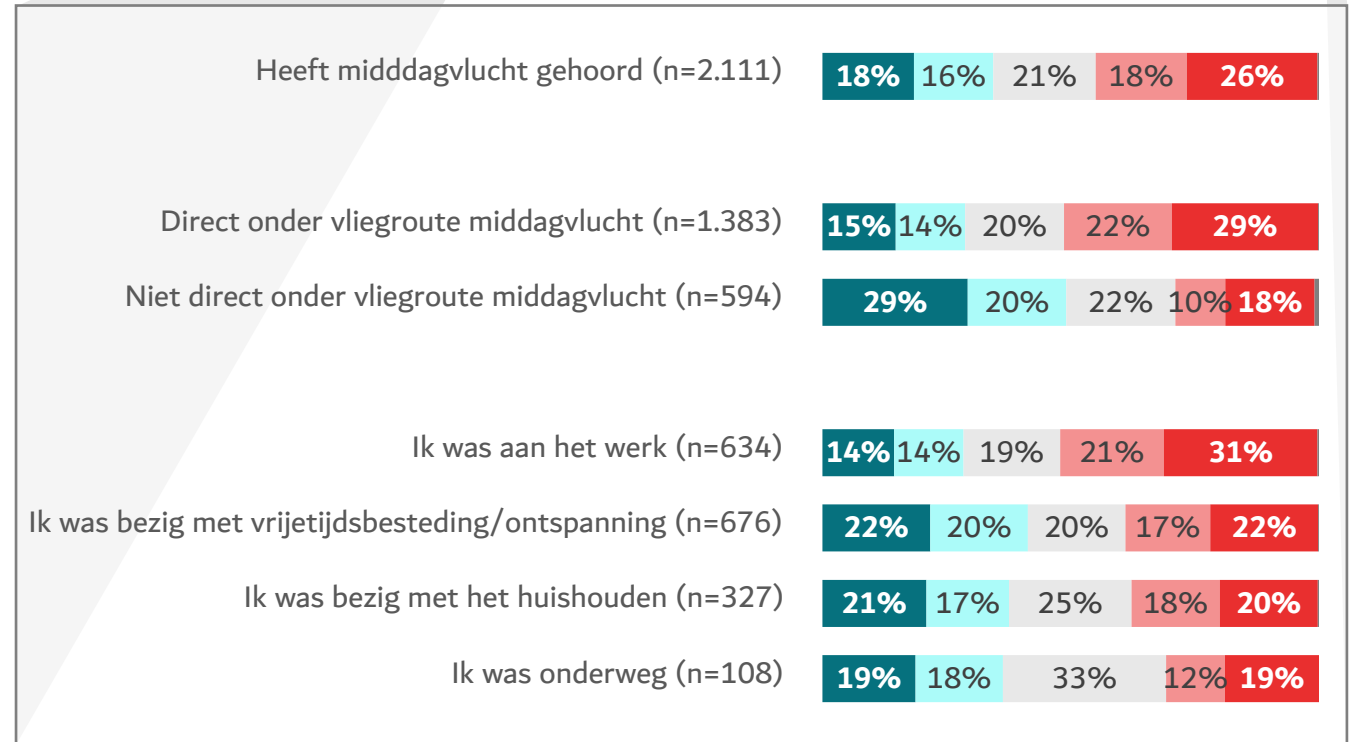
De vraag met betrekking tot de invloed op de bezigheid is alleen gesteld aan respondenten die hebben aangegeven de middagvlucht gehoord te hebben (zie kader rechts beneden). Om ook een beeld te kunnen schetsen van de regio als geheel, zijn de resultaten geherpercenteerd naar de totale populatie. Om dit te bewerkstelligen, is het percentage respondenten dat heeft aangegeven de betreffende vlucht niet gemerkt te hebben achteraf toegevoegd aan de analyses op deze vraag (grijs-wit gestreepte balk in de grafiek bovenin).

Van alle respondenten die tijdens de middagvlucht aanwezig waren in de regio had de middagvlucht op 24% veel of zeer veel invloed. Nog eens 11% geeft aan dat de middagvlucht enige invloed op hem/haar had. Op 18% had de ochtendvlucht niet of nauwelijks invloed (de rest, 47%, heeft de vlucht niet opgemerkt).

Wanneer we inzoomen op respondenten die de middagvlucht daadwerkelijk gehoord hebben, dan zien we dat afgerond 45% aangeeft dat deze vlucht (zeer) veel invloed had op zijn/haar bezigheid op dat moment. Nog eens 21% geeft aan dat dit enige invloed had. 34% geeft aan dat het niet of nauwelijks invloed had.

Respondenten die zich direct onder de vliegroute van de middagvlucht bevonden (51%) geven vaker aan dat deze (zeer) veel invloed op zijn/haar bezigheid had dan respondenten die zich niet direct onder de vliegroute bevonden (28%). Deze laatste groep geeft juist vaker aan geen of nauwelijks invloed te hebben ervaren (49% versus 29%).

Met name respondenten die aan het werk waren tijdens de middagvlucht geven vaak aan dat de vlucht (zeer) veel invloed had op hun bezigheden: 52% geeft dit aan. Op respondenten die op dat moment onderweg waren had de middagvlucht relatief minder vaak (zeer) veel invloed (afgerond 31%).





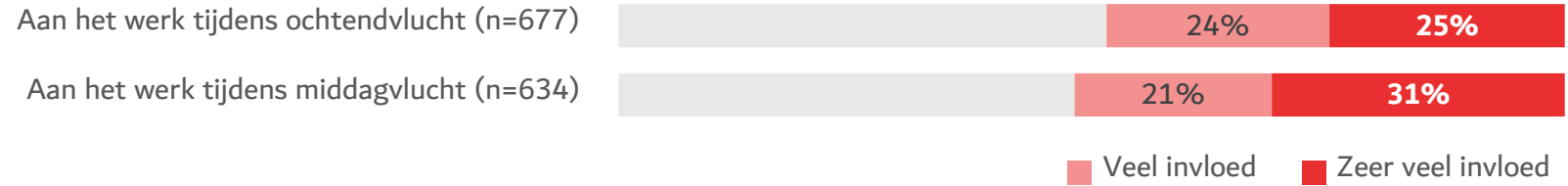
INVLOED BELEVINGSVLUCHTEN OP WERK

De helft van de werkenden geeft aan (zeer) veel invloed te ondervinden van de vluchten, als gevolg van met name concentratieverstoring, onverstaanbaarheid, niet kunnen werken en de afleiding door de herrie.

Van de respondenten die de ochtend- of middagvlucht gehoord hebben en tijdens de betreffende belevingsvlucht aan het werk waren, geeft ongeveer de helft aan dat de vlucht veel of zelfs zeer veel invloed had op hun werkzaamheden.

Op de vraag dit te omschrijven komen uiteenlopende antwoorden naar voren (zie tekstvak hiernaast voor een bloemlezing). Soorten antwoorden die relatief veel gegeven werden, zijn:

- ▶ Niet kunnen concentreren
- ▶ Niet verstaanbaar zijn/anderen niet kunnen verstaan
- ▶ (Online) vergaderen onmogelijk
- ▶ Moeten stoppen met het werk
- ▶ Afgeleid door de herrie



Veel invloed of zeer veel invloed

Hieronder volgt een bloemlezing van de gegeven antwoorden. De antwoorden zijn letterlijk overgenomen en kunnen dus taal- en spelfouten bevatten.

- ▶ *'Ik stopte met wat ik aan het doen was en verloor mijn focus door de herrie'*
- ▶ *'Ik werd afgeleid door het geluid tijdens mijn meetings'*
- ▶ *'Mensen hoorden het toestel op de achtergrond terwijl ik een presentatie in een vergadering gaf.'*
- ▶ *'Ik moest stoppen met praten (leerkracht) omdat de leerlingen me niet konden verstaan.'*
- ▶ *'Het geluid is dermate hard en storend dat ik me niet meer kon concentreren op mijn bezigheden op dat moment. Dit geluid hoort gewoon niet thuis in een bewoond gebied.'*
- ▶ *'Een enorme dreun geluid wat er over kwam. Het geluid van mijn werktuig kwam er niet boven uit. Ik wist dat het kwam anders zou ik er enorm van schrikken, en ik ben wel met machines aan t werken, en wel wat lawaai gewend.'*
- ▶ *'afgeleid door plotseling zeer veel kabaal. vliegtuig vloog recht omhoog. waardoor je recht in de uitlaat van de straaljager kon kijken dus maximaal kabaal'*
- ▶ *'ik heb een recreatiebedrijf (camping) mijn gasten en ook ik merkte de vluchten op'*
- ▶ *'Ik kon mijn collega's via de online verbinding tijdelijk niet meer verstaan. Ik zat in een vergadering en kon hierdoor een deel niet meer volgen.'*
- ▶ *'Je kunt jezelf niet meer verstaanbaar maken en lastiger nadenken.'*
- ▶ *'kan geen telefoongesprek voeren, geluid stoort me zo erg dat ik moet stoppen met werken totdat het geluid weer over is'*
- ▶ *'Minder productief door het aanwezige geluid en hinder bij online vergaderingen en concentratieproblemen.'*
- ▶ *'Nadat ik al uit de concentratie was gehaald van het studeren in de ochtend, volgde nu een online meeting in de middag. Wederom de ramen gesloten, zelfs op een andere plek gaan zitten maar tijdens het overvliegen konden anderen mij niet horen, ik hen niet en schrokken ook zij van het enorme geluid wat in een keer bij mij te horen was. Een iemand benoemde ook heel mooi dat dit geen achtergrondgeluid meer te noemen is. Alle aandacht gaat hier naartoe.'*



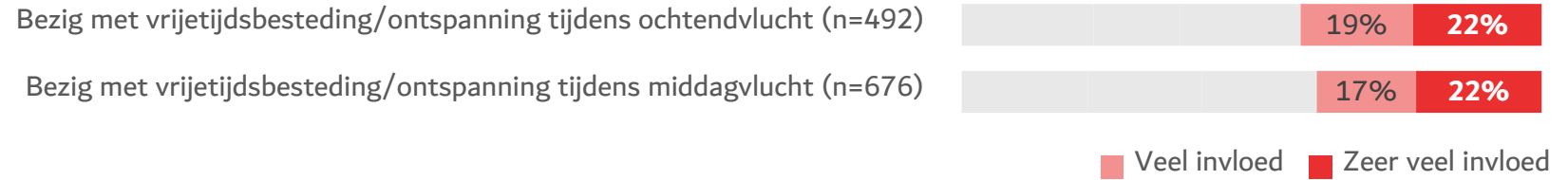
INVLOED BELEVINGSVLUCHTEN OP VRIJETIJDSEBESTEDING/ONTSPANNING

Twee vijfde van de respondenten die bezig waren met vrijetijdsbesteding/ontspanning geeft aan (zeer) veel invloed te ondervinden van de vluchten, als gevolg van met name afleiding en irritatie door de herrie, moeten stoppen met de bezigheid, onverstaaenbaarheid en de schrikreactie.

Van de respondenten die de ochtend- of middagvlucht gehoord hebben en tijdens de betreffende belevingsvlucht bezig waren met vrijetijdsbesteding/ontspanning, geeft ongeveer twee vijfde aan dat de vlucht veel of zelfs zeer veel invloed had op hun werkzaamheden.

Op de vraag dit te omschrijven komen uiteenlopende antwoorden naar voren (zie tekstvak hiernaast voor een bloemlezing). Soorten antwoorden die relatief veel gegeven werden, zijn:

- ▶ Werkt verstorend, was afleidend/irritant
- ▶ Moeten stoppen met bezigheid
- ▶ (Te) veel lawaai
- ▶ Schrikreactie
- ▶ Niet verstaanbaar zijn/anderen niet kunnen verstaan



Veel invloed of zeer veel invloed

Hieronder volgt een bloemlezing van de gegeven antwoorden. De antwoorden zijn letterlijk overgenomen en kunnen dus taal- en spelfouten bevatten.

- ▶ *'Een gesprek voeren of de televisie verstaan is niet mogelijk.'*
- ▶ *'gestopt met bezigheden. Last van gedreun. Roept angst op voor verdere betrokkenheid bij oorlog.'*
- ▶ *'Het leidt zeer af van de stilte en de rust die wij hier normaal ervaren en het geluid is zeer dominant aanwezig'*
- ▶ *'waren aan het koffiedrinken en konden niet met elkaar praten'*
- ▶ *'Zeer storend hoop echt dat dit niet vaker gaat gebeuren en meer straaljagers ik dacht dat ik in een rustig dorp woon dat wordt zo flink verstoord'*
- ▶ *'Tijdens de vluchten is het niet mogelijk om binnenshuis een normaal gesprek te voeren. Het geluid is veel luider dan dat ik verwacht had. Ik maak me enorm zorgen over de hinder die we dadelijk gaan ervaren als er gevlogen wordt van 0800 tot 2400 uur.'*
- ▶ *'Je schrikt je te pletter al je bezig bent je denkt dat de Russen er zijn'*
- ▶ *'Ik schrok en was in eerste instantie bang dat een vliegtuig mijn huis zou raken.'*
- ▶ *'Ik moest stoppen en de handen tegen de oren gehouden.'*
- ▶ *'Ik kan niet meer beweging door het geluid. Je kunt alleen je handen op je oren doen om oorbeschadiging te voorkomen. Nu nog steeds last van piepgeluid. Erger dan vuurwerk'*
- ▶ *'Ik dacht: och gut, als die vliegbasis opengaat dan hebben we regelmatig deze herrie! Einde woongenot, niet acceptabel.'*
- ▶ *'Het geluid maakt me nerveus. Ik functioneer niet zoals het hoort.'*
- ▶ *'Het irriteerde mij enorm, ik kan slecht tegen dat soort geluid en zoals ik eerder al aangaf moest ik ramen en deuren gaan sluiten. Hoewel ik binnen was moest ik namelijk harder gaan praten om mijzelf verstaanbaar te maken.'*
- ▶ *'geschrokken, met werkzaamheden gestopt, bang dat we in een oorlog verder betrokken raken. Onnodige milieuvervuiling.'*
- ▶ *'Niet meer in staat radio te horen, totaal afgeleid van waar ik mee bezig was.'*



Heropening voormalige vliegbasis De Peel

“De voorgenomen heropening van voormalige vliegbasis De Peel kan zowel positieve als negatieve gevolgen hebben die lokaal, regionaal en/of landelijk merkbaar zijn.

Defensie wil de voormalige vliegbasis De Peel heropenen. Door de verslechterde veiligheidssituatie in de wereld moet Defensie meer oefenen, maar daarvoor is te weinig ruimte. Heropening van Vliegbasis De Peel helpt het ruimtegebrek op te lossen. Als de heropening doorgaat mogen de F-35 gevechtsvliegtuigen 3.600 vliegbewegingen per jaar maken. De vliegbasis wordt dan als tijdelijke basis gebruikt voor gevechtsvliegtuigen en door personeel: 3 periodes van 6 weken of een periode van 24 weken. Dat komt neer op zo'n 20 starts en 20 landingen per dag.”



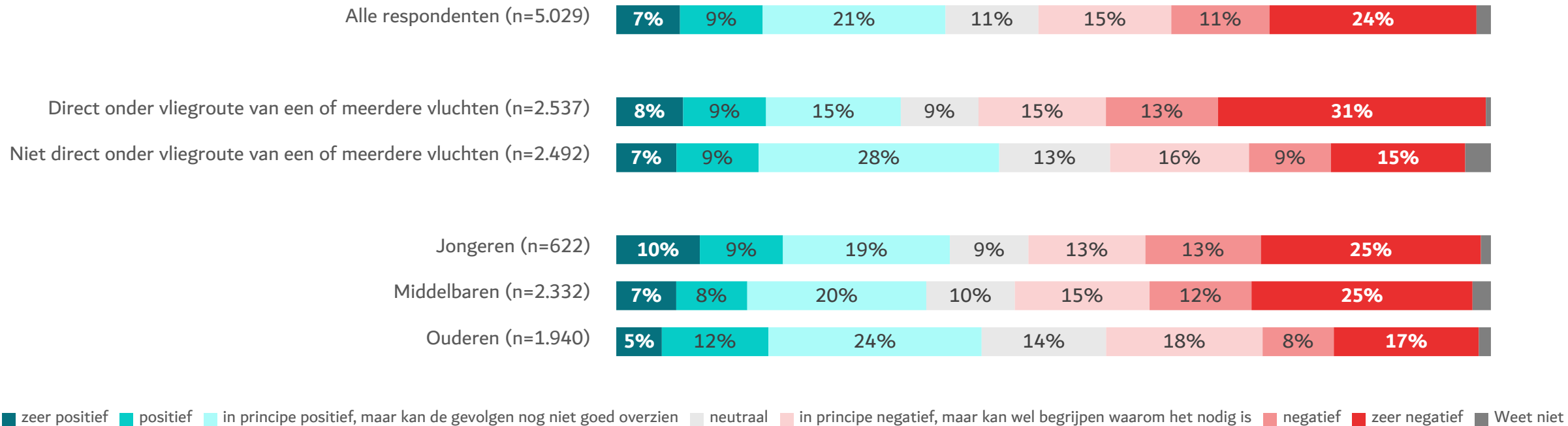
HOUDING T.O.V. HEROPENING VliegBASIS DE PEEL

De houding ten opzichte van de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel, loopt sterk uiteen. Een relatief grote groep is zeer negatief. Respondenten die zich direct onder (een van) de vliegroutes bevonden, zijn vaker zeer negatief dan respondenten die zich niet direct onder de vliegroutes bevonden.

De houding ten opzichte van de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel onder respondenten uit de regio, loopt sterk uiteen. Van alle respondenten is 50% (zeer/in principe) negatief over de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel, terwijl 38% hier (zeer/enigszins) positief tegenaan kijkt. Kanttekening hierbij is dat degenen die negatief zijn relatief vaak zeer negatief zijn (24 procentpunt), terwijl degenen die positief zijn juist relatief vaak een slag om de arm houden: 21 procentpunt is in principe positief, maar kan de gevolgen nog niet goed overzien.

Respondenten die zich direct onder de vliegroute van (een van) de belevingsvluchten bevonden, zijn vaker (zeer/ in principe) negatief over de mogelijke heropening dan respondenten die zich niet direct onder de vliegroutes bevonden (respectievelijk 58% en 41%). Dit verschil wordt met name veroorzaakt door de grotere groep die zeer negatief is: respectievelijk 31% en 15%.

Ouderen (43%) zijn minder vaak (zeer/in principe) negatief over de mogelijke heropening dan middelbaren en jongeren (beide 52%). De groep die zeer negatief is, is onder ouderen ook kleiner: 17% versus middelbaren en jongeren beide 25%. Ouderen geven juist relatief vaak aan in principe positief te zijn maar de gevolgen nog niet goed te kunnen overzien (24% versus middelbaren: 20% en jongeren: 19%) of neutraal te zijn (14% versus middelbaren: 10% en jongeren: 9%). Opvallend detail: Naarmate men ouder is, is men juist weer minder vaak zeer positief: jongeren 10%, middelbaren 7% en ouderen 5%.





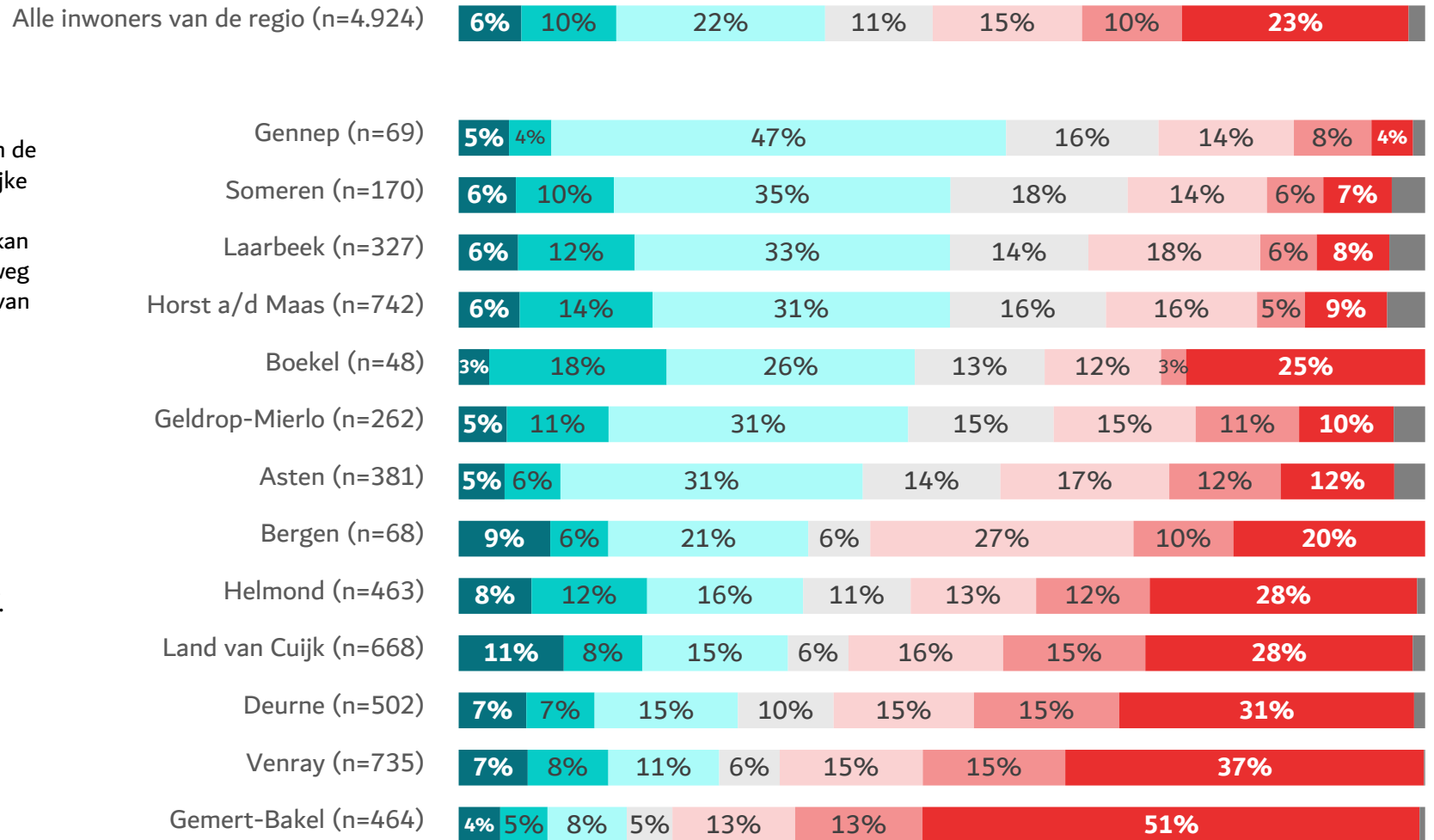
HOUDING T.O.V. HEROPENING VliegBasis DE PEEL – PER WOONPLAATS

Naarmate een gemeente verder weg ligt van de vliegbasis, wordt de houding ten opzichte van de mogelijke heropening positiever. Vooral in Gemert-Bakel en Venray is de weerstand groot.

Wanneer we kijken naar de houding van inwoners van de 13 gemeenten in de regio ten opzichte van de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel, dan zien we grote verschillen tussen deze gemeenten. In het algemeen kan gezegd worden dat, naarmate een gemeente verder weg ligt van de vliegbasis, de houding onder de inwoners van de betreffende gemeente positiever wordt.

Met name in de gemeenten Gemert-Bakel (77%) en Venray (67%) zijn veel inwoners (zeer/in principe) negatief. In deze gemeenten zijn ook de meeste respondenten zeer negatief (respectievelijk 51% en 37%).

In Gennep bevinden zich relatief gezien de meeste voorstanders: 57% is daar (zeer/in principe) positief.



■ zeer positief ■ positief ■ in principe positief, maar kan de gevolgen nog niet goed overzien ■ neutraal ■ in principe negatief, maar kan wel begrijpen waarom het nodig is ■ negatief ■ zeer negatief ■ Weet niet

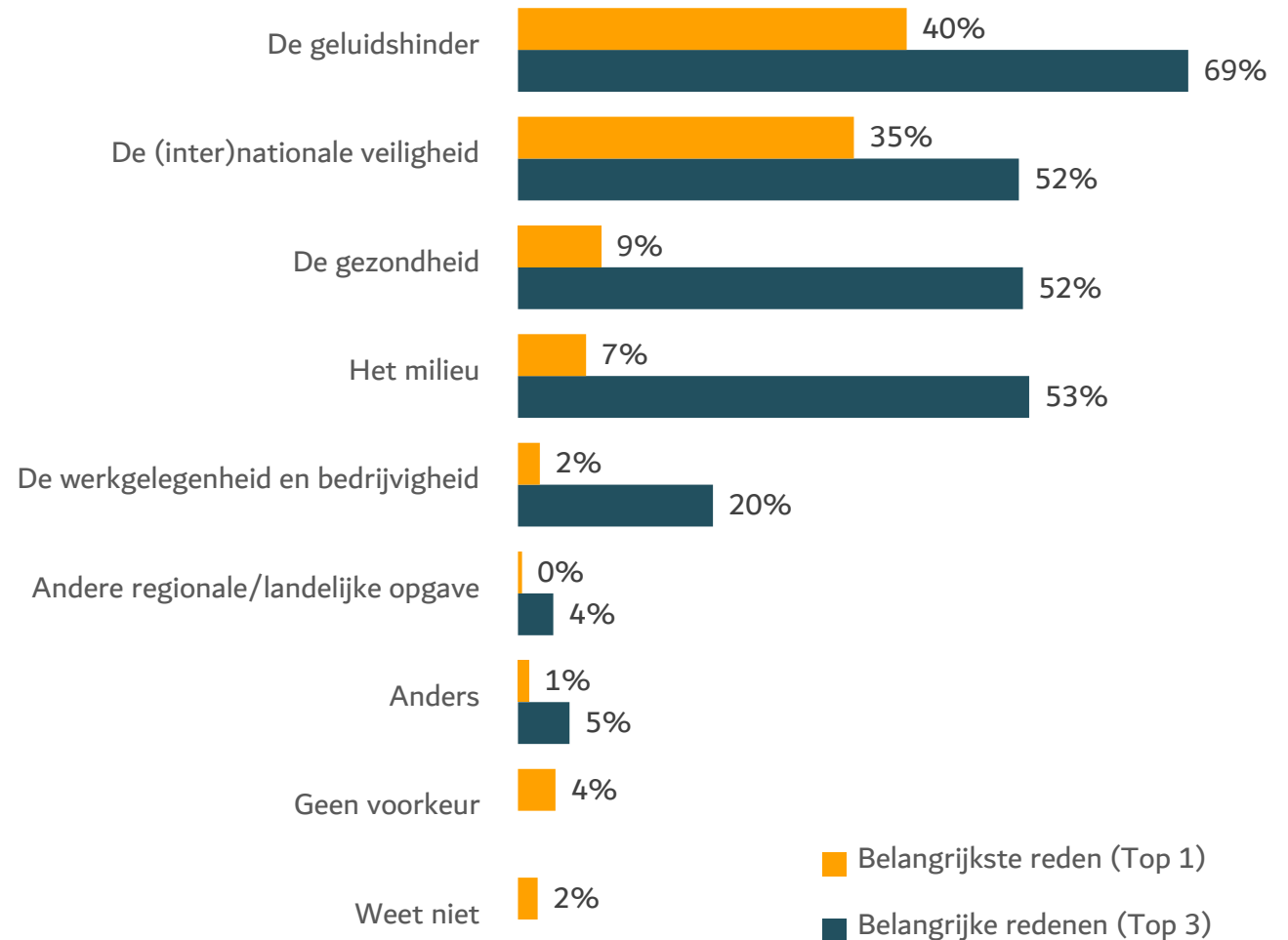


BELANGRIJK(ST)E AFWEGINGEN BIJ STANDPUNT HEROPENING

De geluidshinder en de (inter)nationale veiligheid zijn de belangrijkste afwegingen bij het innemen van een standpunt met betrekking tot de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel.

De geluidshinder (40%) en de (inter)nationale veiligheid (35%) worden door respondenten uit de regio met afstand het vaakst genoemd als belangrijkste afwegingen bij het innemen van een standpunt met betrekking tot de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel. Andere afwegingen volgen op ruime afstand (alle scores lager dan 10%).

Wanneer we naar de persoonlijke top 3 van afwegingen kijken, dan wordt geluidshinder het vaakst als een van de drie belangrijkste afwegingen genoemd: 69% heeft deze reden in zijn persoonlijke top 3. Het milieu (53%), de (inter)nationale veiligheid en de gezondheid (beide 52%) worden ook relatief vaak genoemd.



H2. Wat weegt voor u het zwaarste in uw houding ten opzichte van mogelijke heropening van vliegbasis De Peel?

(Maak een top 3 door als eerste op het vierkantje te klikken van de reden die u voor u het zwaarst weegt. Dit krijgt dan het cijfer 1, en staat op de eerste plaats. Daarna klikt u op de reden die daarna voor u het zwaarst weegt dat dan het cijfer 2 krijgt, etc. Wanneer u op 'Rangschikking wissen' klikt dan wordt uw rangschikking gewist.)

Basis: alle respondenten

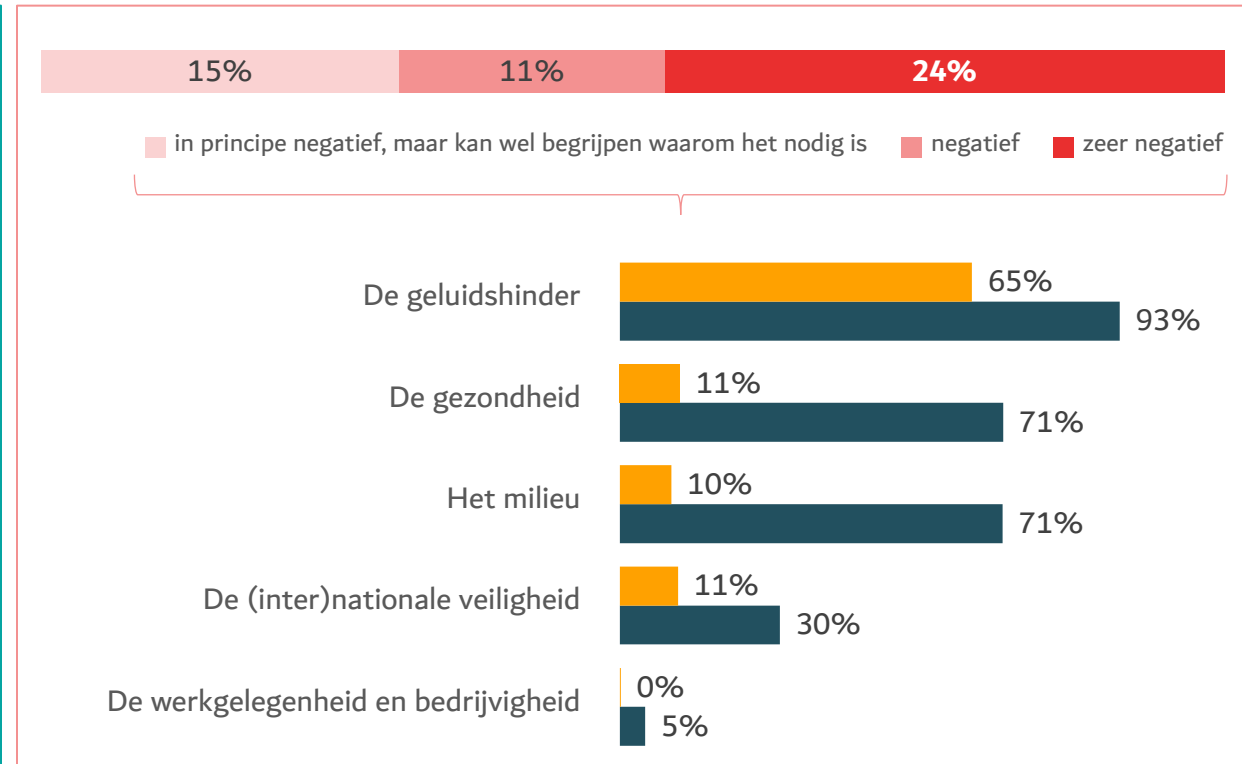
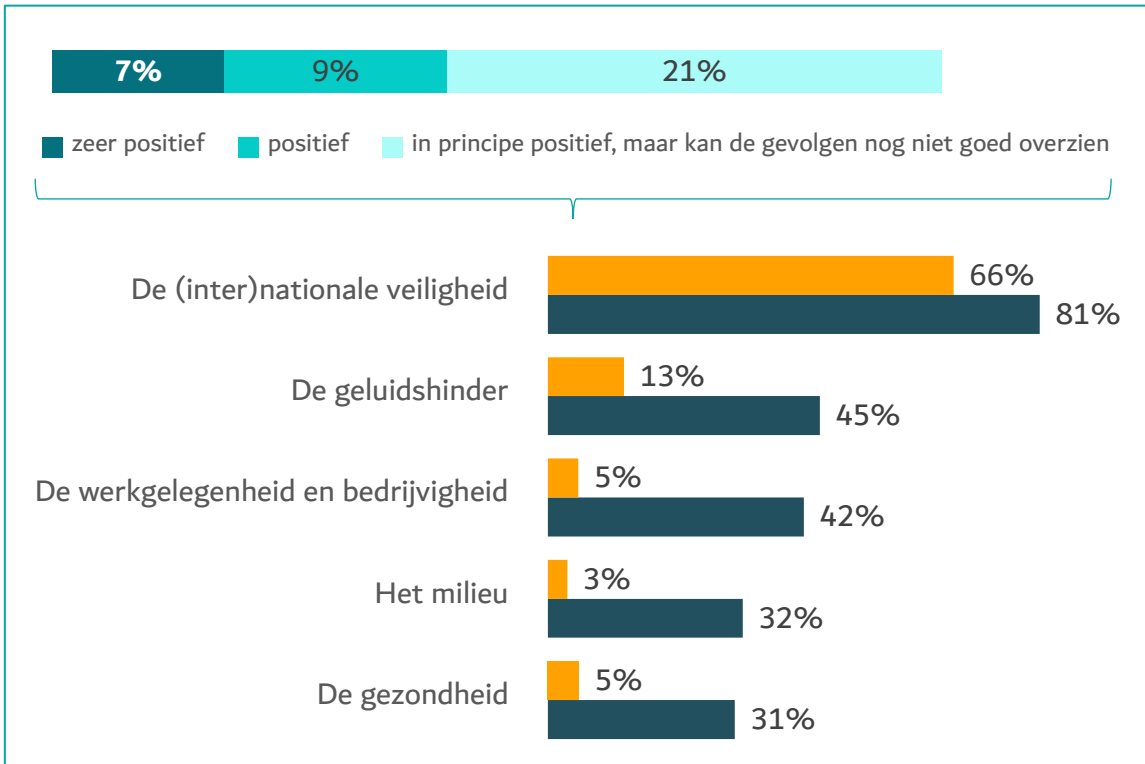


BELANGRIJK(ST)E AFWEGINGEN BIJ STANDPUNT HEROPENING – VOOR- EN TEGENSTANDERS

Voor respondenten die negatief staan tegenover de heropening is de geluidshinder de belangrijkste afweging. Voorstanders noemen vooral de (inter)nationale veiligheid.

Respondenten die (zeer/in principe) positief staan tegenover de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel (38% van alle respondenten) geven hiervoor met name de (inter)nationale veiligheid als afweging op. Voor 66% is dat de belangrijkste afweging en 81% heeft dit in zijn/haar persoonlijke top 3 van belangrijke afwegingen. De geluidshinder (45%), de werkgelegenheid (42%), het milieu (32%) en de gezondheid (31%) worden alle regelmatig genoemd in de persoonlijke top 3 van afwegingen.

Respondenten die (zeer/in principe) negatief staan tegenover de mogelijke heropening van vliegbasis De Peel (50% van alle respondenten) geven hiervoor met name de geluidshinder als afweging op. Voor 65% is dat de belangrijkste afweging en 93% heeft dit in zijn/haar persoonlijke top 3 van belangrijke afwegingen. De gezondheid en het milieu (beide 71%) worden ook relatief vaak in de persoonlijke top 3 genoemd, maar slechts sporadisch als belangrijkste afweging. 30% van de tegenstanders noemt, ondanks hun negatieve standpunt, toch de (inter)nationale veiligheid in hun persoonlijke top 3 van afwegingen.



■ Belangrijkste reden (Top 1)

■ Belangrijke redenen (Top 3)



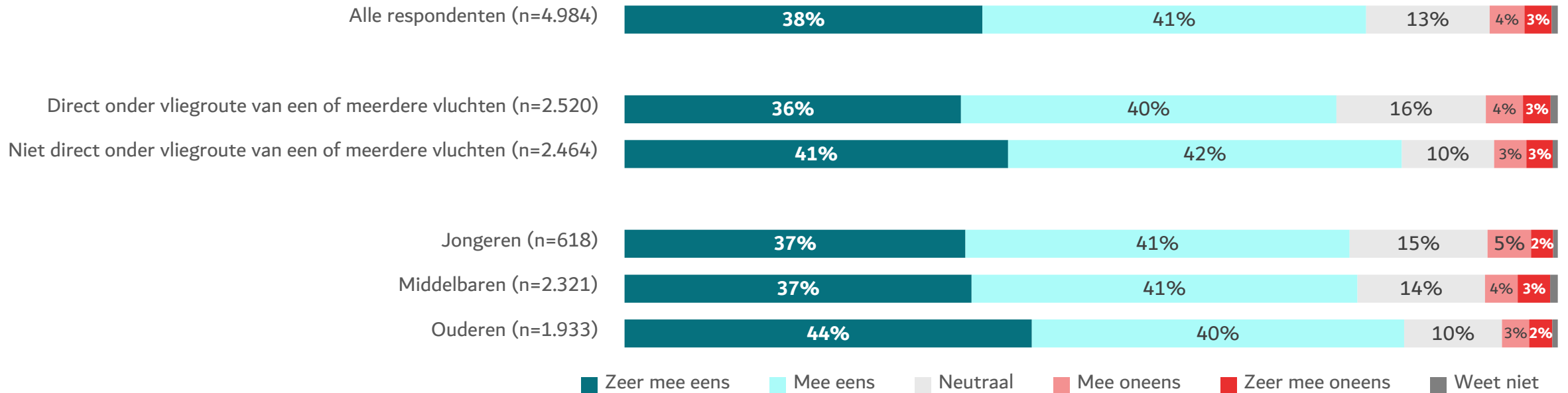
GEPERCIPIEERDE NOODZAAK DEFENSIE

Een ruime meerderheid (79%) van de respondenten uit de regio is het eens of zeer eens met de stelling: “Defensie is nodig om Nederland te beschermen”. Respondenten die zich direct onder de vliegroutes van de belevingsvluchten bevonden, geven dit iets minder vaak aan (76%).

Een zeer ruime meerderheid (79%) van de respondenten uit de regio is het (zeer) eens met de stelling “Defensie is nodig om Nederland te beschermen”. 38% is het zeer eens met de stelling en 41% is het eens met de stelling. 7% is het (zeer) oneens met de stelling. Deze resultaten zijn min of meer één op één vergelijkbaar met de landelijke resultaten uit de Draagvlakmonitor Defensie (H1 2022), waar werd gevonden dat 78% het (zeer) eens is met de stelling en 6% (zeer) oneens.

Respondenten die zich direct onder de vliegroute van een of meerdere belevingsvluchten bevonden (76%), geven iets minder vaak aan het (zeer) eens te zijn met de stelling dan respondenten die zich niet direct onder een of meerdere vluchten bevonden (83%).

Ouderen (84%) zijn het iets vaker (zeer) eens met de stelling dan middelbaren (79%) en jongeren (78%).





GEPERCIPIEERDE NOODZAAK DEFENSIE – PER WOONPLAATS

Hoewel er verschillen zijn, is in geen enkele gemeente het aandeel inwoners dat van mening is dat defensie nodig is om Nederland te beschermen lager dan 71%.

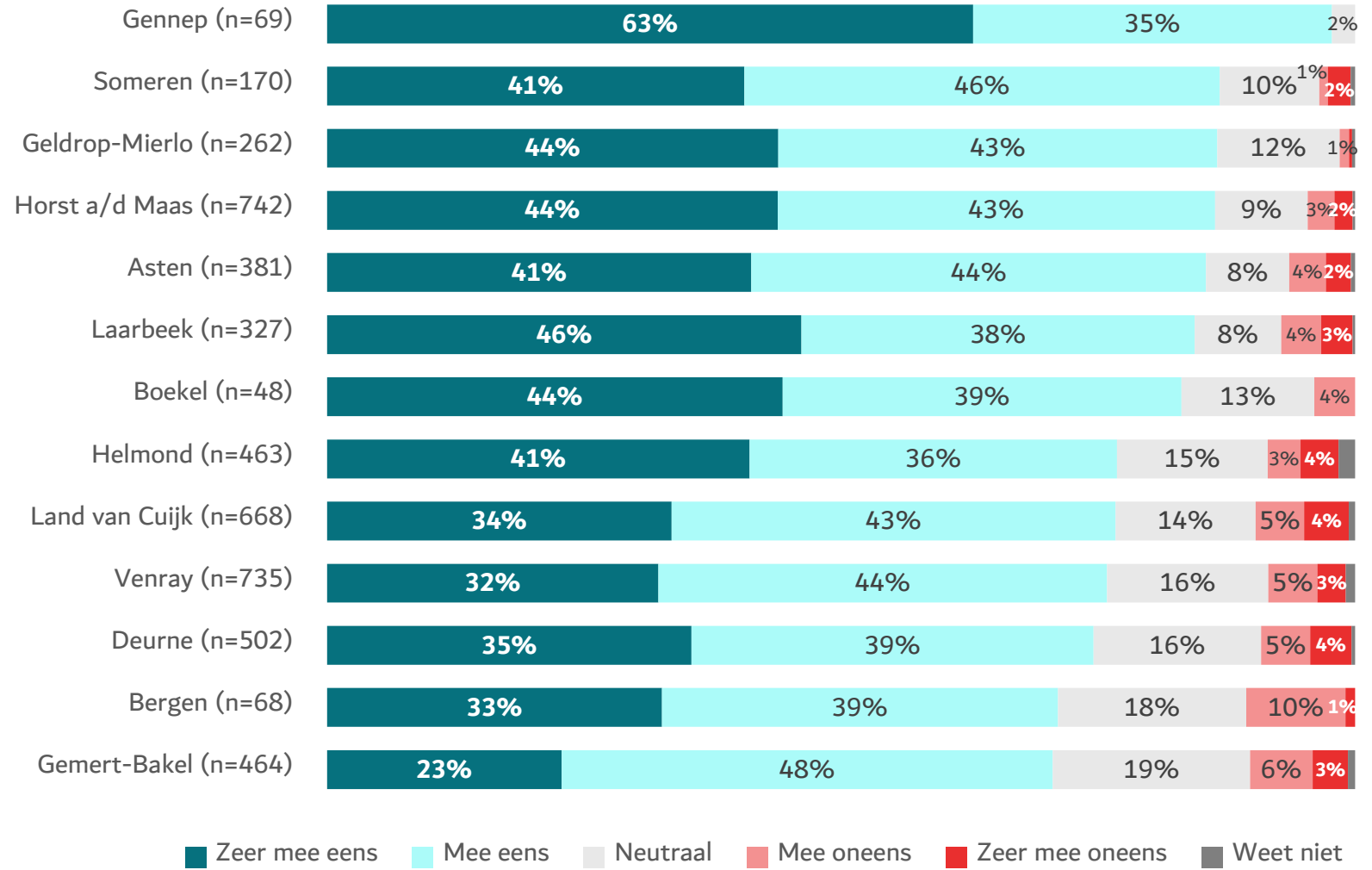
Wanneer we kijken naar de mening van inwoners van de 13 gemeenten in de regio over de stelling “Defensie is nodig om Nederland te beschermen”, dan zien we relatief kleine verschillen tussen deze gemeenten. In het algemeen kan gezegd worden dat, naarmate een gemeente verder weg ligt van de vliegbasis, inwoners het iets vaker (zeer) eens zijn met de stelling.

Met name in de gemeenten Gemert-Bakel en Bergen (beide 71%) zijn relatief weinig inwoners het (zeer) eens met de stelling.

In Gennepe zijn de meeste inwoners het (zeer) eens met de stelling: 98%.

Wél zien we vrij grote verschillen wanneer we kijken naar het antwoord ‘zeer mee eens’. In Gemert-Bakel geeft ‘slechts’ 23% dit aan, terwijl in Gennepe 63% dit aangeeft.

In geen enkele gemeente is méér dan 11% van de inwoners het oneens met de stelling.

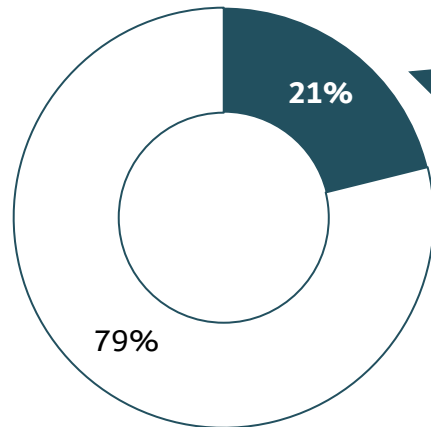




NIET BEHANDELDE ONDERWERPEN – OPEN VRAAG

21% van de respondenten uit de regio wilden graag nog iets kwijt dat nog niet behandeld is in de vragenlijst. De gegeven antwoorden lopen sterk uiteen (zie tekstvak hiernaast voor een bloemlezing). Soorten antwoorden die relatief veel gegeven werden, zijn:

- ▶ Kan het niet ergens anders?
- ▶ We hebben al genoeg overlast van andere vliegvelden
- ▶ Opmerking m.b.t. stikstof/Natura 2000
- ▶ Opmerking m.b.t. boeren die moeten wijken
- ▶ Kan beter op dunbevolkte plekken
- ▶ Mensen moeten niet klagen/het is nodig
- ▶ Vlucht is niet representatief voor werkelijkheid
- ▶ De overlast is onaanvaardbaar



■ Ja

□ Nee

Hieronder volgt een bloemlezing van de gegeven antwoorden. De antwoorden zijn letterlijk overgenomen en kunnen dus taal- en spelfouten bevatten.

- ▶ *'Als het dagelijks vluchten zijn over mill dan zijn mijn oren zo naar de knoppen. Gisteren was het hier hopeloos met het geluid'*
- ▶ *'Dat ik dus twijfel aan de test nu versus realiteit wanneer de Peel open zou gaan.'*
- ▶ *'De Peel is als omgeving te complex voor de mogelijke reactivering. Milieu, gezondheid, regionale opgaves, veehouders en agrariërs, te zware stikstofbelasting die nu almaalwezig is. Nederland heeft betere en haalbare locaties.'*
- ▶ *'Dit was toch geen belevingsvlucht. Laat zes of acht vliegtuigen opstijgen en landen en een rondje vliegen, dan krijgen we echt een indruk'*
- ▶ *'Er wordt amper over de belasting voor de natuur gesproken, terwijl die aanzienlijk is. Daarnaast wil ik benadrukken dat deze mate van geluidsoverlast extreem is en voor niets of niemand aanvaardbaar of gezond is.'*
- ▶ *'Geluidshinder heeft ernstige gevolgen voor kwaliteit van leven en welbevinden. Ik voel veel onmacht en stress'*
- ▶ *'Ik begrijp dat er misschien vluchten nodig zijn. Maar mijn kinderen krimpen van het geluid in elkaar. Mij lijkt dit dus toch echt te veel overlast. Dus als er vluchten nodig zijn zo min mogelijk en op tijdstippen dat er de minste overlast is'*
- ▶ *'In de regio zijn al twee reguliere luchthavens (Weeze en Eindhoven) en een militair luchthaven (Volkel) aanwezig. Volkel ligt op een steenworp afstand van de Peel. Andere militaire luchthavens worden gesloten. Waarom wordt nu alle overlast geconcentreerd?'*
- ▶ *'Militaire kracht is nu belangrijker als lang geleden gezien de huidige agressie van Rusland!'*
- ▶ *'Niet te vlug klagen. Het gaat ook om onze veiligheid'*
- ▶ *'Opstijgen en landen werden nu gesimuleerd en dat gaf al veel overlast, laat staan wanneer er daadwerkelijk opgestegen en geland wordt. Daarnaast was er nu een andere typenstraaljager dan het beoogde type, en betrof het nu 1 vliegtuig waar het er in de toekomst meerdere zijn.'*
- ▶ *'Te veel belasting in een dichtbevolkt klein land. Kijk of er mogelijkheden zijn in geografisch grotere landen waar Nederlandse defensie mee samenwerkt of daar geoefend kan worden.'*
- ▶ *'Vliegbasis de Peel ligt tegen een natura2000 gebied. Boeren zijn daar niet welkom en worden weggekocht door een stikstofprobleem. Defensie mag hier wel vliegen en god weet hoeveel vieze schadelijke lucht verspreiden. Belachelijk!'*
- ▶ *'Vrijheid is tegenwoordig een steeds meer een onzekere factor en dat begint in onze samenleving. Wel de lusten willen hebben maar niet de lasten'*
- ▶ *'Wat als de geluidsoverlast mijn gezond aantast met deze geluidssterkte is dit realistisch hoe gaan jullie daarmee om'*
- ▶ *'We hebben vliegbasis volkel al en vliegbasis weeze. dit word wel heel erg veel op een klein stukje van Nederland. Daarnaast vind ik het raar dat er een vliegbasis heropend kan worden terwijl de boeren moeten wijken ivm het milieu.'*
- ▶ *'Wij zijn om gezondheidsredenen pas hiernaartoe verhuisd, voor de rust en schone lucht, nou begin ik mij tóch zorgen te maken of dit wel een goede stap was.'*
- ▶ *'Zolang de stikstof kwestie veel natuur kost en bedrijven moeten sluiten vindt ik het onverantwoord dat er extra vluchten gehouden worden.'*
- ▶ *'Zie niets over geluidsisolerende maatregelen. Indien mijn huis wordt geïsoleerd dan verandert mijn houding van negatief over heropening naar positief.'*
- ▶ *'Wij hebben Volkel al dichtbij. Het wordt tijd dat ook de Randstad deelt in de lol van straaljagers.'*



Doelgroepen



RESULTATEN DOELGROEP KINDEREN/JONGEREN

De belevingsvluchten hebben in meer dan de helft van de gevallen veel of zeer veel invloed op kinderen/jongeren. Hierbij worden vaak kernwoorden als 'angst' en 'schrikken' gebruikt.

In totaal zijn n=69 registraties gedaan door respondenten die werkzaam zijn met kinderen/jongeren (n=11 kinderopvang, n=25 basisschool, n=10 middelbare school, n=3 vervolgonderwijs en n=20 overig*).

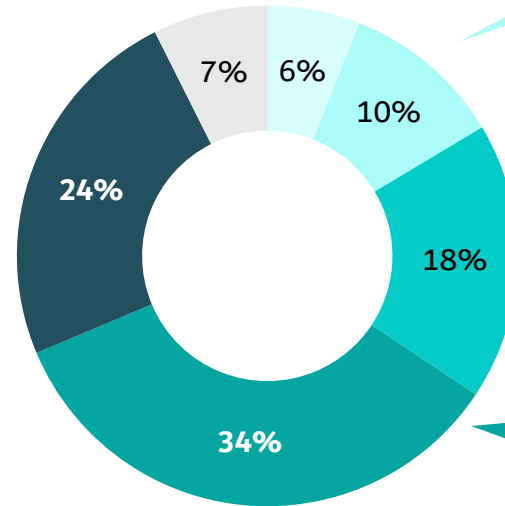
De overgrote meerderheid (77%) geeft aan dat de belevingsvluchten ten minste enige invloed hebben gehad op de kinderen/jongeren. 58% geeft aan dat de belevingsvluchten veel of zelfs zeer veel invloed hebben gehad.

De kernwoorden die men gebruikt bij het omschrijven van deze invloed hebben, naarmate de invloed groter wordt steeds frequenter betrekking op 'angst' en 'schrikken'. Wanneer de invloed kleiner is worden kernwoorden als 'afgeleid' en 'herrie' vaker gebruikt (zie gekleurde tekstvakken voor details).

* Deze aantallen zijn te laag om over deze subgroepen afzonderlijk statistisch voldoende betrouwbare uitspraken te kunnen doen.

Zeer veel invloed

- ▶ Angstig/beangstigend/bang/eng/schrikken (18x)
- ▶ Herrie/geluid/oorverdovend/hoorden mij niet (5x)
- ▶ Afgeleid/afleiding/minder concentratie (4x)
- ▶ Verstorend/Onrustig/onrust (4x)
- ▶ Irritatie (2x)
- ▶ Meer aandacht voor het vliegtuig dan het digibord
- ▶ Onwetend
- ▶ Agressief
- ▶ Blijven lang onder de indruk
- ▶ Bescherming



Nauwelijks invloed

- ▶ Verrast
- ▶ Opwinding
- ▶ Afgeleid
- ▶ Enthousiasme
- ▶ Presentatie verstoord

Enige invloed

- ▶ Afgeleid/afleiding/minder concentratie (8x)
- ▶ Angstig/beangstigend/bang/eng/schrikken (6x)
- ▶ Herrie/geluid/oorverdovend/hoorden mij niet (4x)
- ▶ Verstorend/Onrustig/onrust (3x)
- ▶ Geïrriteerd

Veel invloed

- ▶ Angstig/beangstigend/bang/eng/schrikken (15x)
- ▶ Afgeleid/afleiding/minder concentratie (11x)
- ▶ Verstorend/Onrustig/onrust (12x)
- ▶ Herrie/geluid/oorverdovend/hoorden mij niet (10x)
- ▶ Enthousiast/interesse/kijken (5x)
- ▶ Bescherming zoeken (2x)
- ▶ beweging
- ▶ Moeite met luisteren naar hun eigen fouten
- ▶ Druk
- ▶ Verbazen

■ Geen invloed
 ■ Nauwelijks invloed
 ■ Enige invloed
 ■ Veel invloed
 ■ Zeer veel invloed
 ■ Kan ik niet beoordelen

RESULTATEN DOELGROEP ZORGBEHOEVENDEN

De belevingsvluchten hebben in iets minder dan de helft van de gevallen veel of zeer veel invloed op zorgbehoevenden. Hierbij worden vaak kernwoorden als 'angst' en 'paniek' gebruikt.

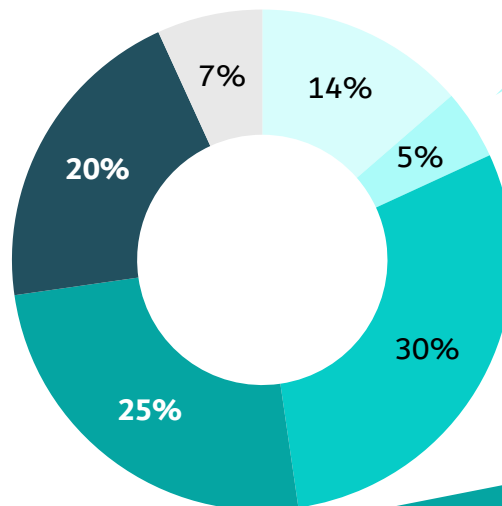
In totaal zijn n=47 registraties gedaan door respondenten die werkzaam zijn met zorgbehoevenden (n=13 ouderenzorg, n=11 geestelijke gezondheidszorg, n=10 gehandicaptenzorg, n=8 artspraktijk, n=1 jeugdzorg en n=4 overig*).

De overgrote meerderheid (75%) geeft aan dat de belevingsvluchten ten minste enige invloed hebben gehad op de zorgbehoevenden. 45% geeft aan dat de belevingsvluchten veel of zelfs zeer veel invloed hebben gehad.

De kernwoorden die men gebruikt bij het omschrijven van deze invloed hebben, naarmate de invloed groter wordt steeds frequenter betrekking op 'angst', 'paniek'. 'Herrie' wordt in alle gevallen relatief vaak genoemd. Wanneer de invloed kleiner is worden kernwoorden als 'verstorend' en 'onrust' vaker gebruikt (zie gekleurde tekstvakken voor details).

* Deze aantallen zijn te laag om over deze subgroepen afzonderlijk statistisch voldoende betrouwbare uitspraken te kunnen doen.

- Zeer veel invloed**
- ▶ Angstig/beangstigend/bang/paniek/schrikken (9x)
 - ▶ Herrie/geluid/oorverdovend/hoorden mij niet (6x)
 - ▶ Afgeleid/afleiding/draad kwijt (2x)
 - ▶ Oorlogsherinnering /traumatisch (3x)
 - ▶ Verstorend/Onrustig (2x)
 - ▶ Overprikkeling (2x)
 - ▶ Onverwacht
 - ▶ Escalatie
 - ▶ Agressieve reactie



- Nauwelijks invloed**
- ▶ Opgemerkt
 - ▶ Schrik
 - ▶ Afleiding

- Enige invloed**
- ▶ Verstorend/Onrustig/onrust (7x)
 - ▶ Herrie/geluid/oorverdovend/hoorden mij niet (6x)
 - ▶ Angstig/beangstigend/bang/eng/schrikken (5x)
 - ▶ Afgeleid/afleiding/draad kwijt (3x)
 - ▶ Oorlogsherinnering /traumatisch (3x)
 - ▶ Zinloos (2x)
 - ▶ Werd wakker
 - ▶ Niet normaal
 - ▶ Belachelijk
 - ▶ Verwarring

- Veel invloed**
- ▶ Herrie/geluid/oorverdovend/hoorden mij niet (8x)
 - ▶ Verstorend/Onrustig/onrust (5x)
 - ▶ Angstig/beangstigend/bang/eng/schrikken (4x)
 - ▶ Afgeleid/afleiding/draad kwijt (4x)
 - ▶ Stress/gespannen (3x)
 - ▶ Woede (2x)
 - ▶ Onbekend
 - ▶ Stoppen met praten
 - ▶ Onvoorspelbaarheid

Geen invloed Nauwelijks invloed Enige invloed Veel invloed Zeer veel invloed Kan ik niet beoordelen

RESULTATEN DOELGROEP VEE

De belevingsvluchten hebben in iets meer dan de helft van de gevallen veel of zeer veel invloed op vee. Hierbij worden vaak kernwoorden als 'angst' en 'paniek' gebruikt.

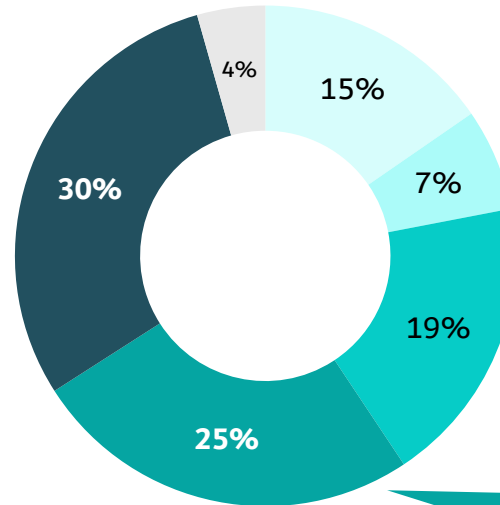
In totaal zijn n=92 registraties gedaan door respondenten die werkzaam zijn met vee (n=28 varkens, n=26 koeien, n=16 paarden, n=12 kippen en n=10 overig*).

De overgrote meerderheid (74%) geeft aan dat de belevingsvluchten ten minste enige invloed hebben gehad op het vee. 55% geeft aan dat de belevingsvluchten veel of zelfs zeer veel invloed hebben gehad.

De kernwoorden die men gebruikt bij het omschrijven van deze invloed hebben veelal betrekking op de kernwoorden 'angst' en 'paniek'. Ook 'onrustig', 'stress' en 'spanning' worden vaak gebruikt (zie gekleurde tekstvakken voor details).

* Deze aantallen zijn te laag om over deze subgroepen afzonderlijk statistisch voldoende betrouwbare uitspraken te kunnen doen.

- Zeer veel invloed**
- ▶ Angst/paniek/vluchten/wegduiken/schrikken (27x)
 - ▶ Spanning/stress/woede (14x)
 - ▶ Verstorend/Onrustig/onrust (13x)
 - ▶ Minder melkproductie (4x)
 - ▶ Groeivertraging vleesvarkens (2x)
 - ▶ Steigeren tijdens longeren
 - ▶ Zoeken
 - ▶ Ruzie



- Nauwelijks invloed**
- ▶ Alertheid (2x)
 - ▶ Onrustig
 - ▶ Onveilig
 - ▶ Afgeleid

- Enige invloed**
- ▶ Angstig/bang/paniek/schrikken (11x)
 - ▶ Verstorend/Onrustig/onrust (11x)
 - ▶ Opletten/opkijken/alert (4x)
 - ▶ Spanning/stress (2x)
 - ▶ Afleidend
 - ▶ Niet kakelen

- Veel invloed**
- ▶ Angst/paniek/vluchten/wegduiken/schrikken (11x)
 - ▶ Verstorend/Onrustig/onrust (10x)
 - ▶ Spanning/stress/woede (6x)
 - ▶ Herrie/geluid/oorverdovend (3x)
 - ▶ Beklemmend
 - ▶ Afgeleid
 - ▶ Niet weten wat ze horen
 - ▶ Dieren maken extra geluid
 - ▶ Onvoorspelbaar

Geen invloed Nauwelijks invloed Enige invloed Veel invloed Zeer veel invloed Kan ik niet beoordelen



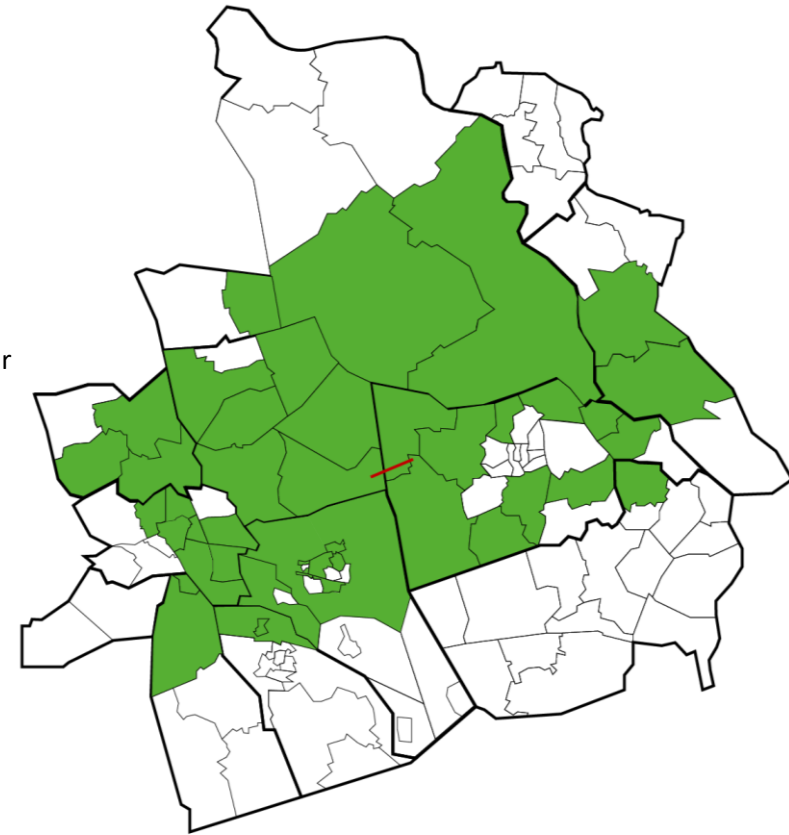
Bijlagen



BIJLAGE I: NABIJHEID VliegROUTE OCHTENDVLUCHT

De dorpen, kernen en wijken in onderstaande tabel lagen ten tijde van de **ochtendvlucht** direct onder de vliegroute:

Gemeente	Kern of wijk	Gemeente	Kern of wijk	Gemeente	Kern of wijk
Asten	Ommel	Helmond	Binnenstad	Land van Cuijk	Overloon
Bergen (L.)	Bergen		Brouwhuis		Sambeek
	Well		Helmond-Noord		Sint Anthonis
	Oud-Bergen		Helmond-Oost		Stevensbeek
	Aijen		Hoogeind		Vierlingsbeek
Boekel	Venhorst		Rijpelberg		Vortum-Mullem
Deurne	Deurne - Buitengebied	Horst a/d Maas	Warande	Someren	Westerbeek
	Deurne - Deurne-Centrum	Laarbeek	Meerlo	Venray	Lierop
	Deurne - Heiakker		Aarle-Rixtel		Venray - Brabander
	Deurne - Industrieterrein		Beek en Donk		Geijsteren
	Deurne - Walsberg		Lieshout		Leunen
	Vlierden	Land van Cuijk	Boxmeer		Merselo
Gemert-Bakel	Bakel		Groeningen		Oirlo
	De Mortel		Holthees		Smakt
	De Rips		Landhorst		Veulen
	Elsendorp		Ledeacker		Vredepeel
	Gemert		Maashees		Wanssum
	Milheeze		Oploo		Ysselsteyn



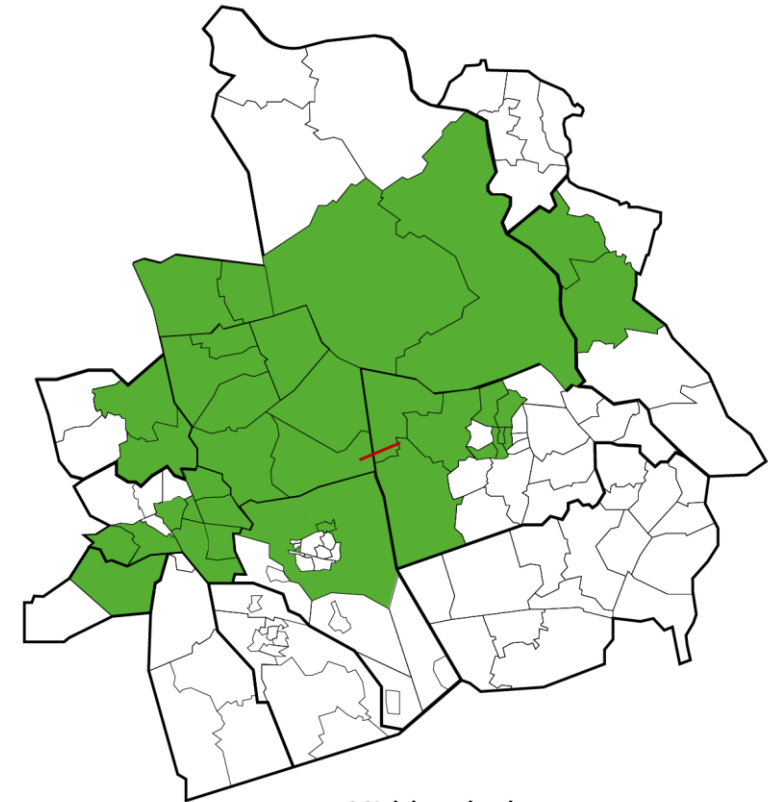
Ochtendvlucht



BIJLAGE II: NABIJHEID VliegROUTE MIDDAGVLUCHT

De dorpen, kernen en wijken in onderstaande tabel lagen ten tijde van de **middagvlucht** direct onder de vliegroute:

Gemeente	Kern of wijk	Gemeente	Kern of wijk	Gemeente	Kern of wijk
Bergen (L.)	Afferden	Helmond	Dierdonk	Land van Cuijk	Vierlingsbeek
	Bergen		Helmond-Oost		Vortum-Mullem
	Aijen		Hoogeind		Wanroij
Boekel	Boekel	Laarbeek	Rijpelberg	Venray	Westerbeek
	Venhorst		t Hout (Mierlo-Hout)		Wilbertoord
Deurne	Deurne - Buitengebied		Aarle-Rixtel		Venray - Venray-Centrum
	Deurne - Walsberg	Beek en Donk	Venray - Venray-Oost		
Geldrop-Mierlo	Mierlo	Land van Cuijk	Holthees	Venray - Venray-West	
	Gemert-Bakel		Bakel	Landhorst	Venray - Brabander
De Mortel			Ledeacker	Venray - Smakterheide	
Helmond	De Rips	Maashees	Venray - Veltum		
	Elsendorp	Mill	Merselo		
	Gemert	Oploo	Vredepeel		
	Handel	Overloon	Ysselsteyn		
	Milheeze	Sambeek			
Helmond	Binnenstad	Sint Anthonis			
	Brandevoort	Sint Hubert			
	Brouwhuis	Stevensbeek			



Middagvlucht



Invior biedt onafhankelijk advies en projectbegeleiding rondom (participatie)beleid. We begeleiden opdrachtgevers in drie fasen van het participatieproces.

Inzicht – Door onderzoek te doen verzamelen we betrouwbare informatie.

Visie – De opgehaalde inzichten vertalen we naar een gedragen beleidsmatig advies, maar het liefst daarbij ook een participatiebeleid om nu, en in de toekomst, belanghebbenden betrokken te houden.

Organisatie – Vervolgens helpen we met het implementeren van dit beleidsadvies.

Onze **professionele en flexibele** medewerkers geloven in gemeenschap; een zo breed mogelijke groep moet kunnen meedenken en meepraten over lokale maatschappelijke vraagstukken. Door een **transparant** inzicht in hetgeen leeft en speelt onder burgers/ bestuurders/ politici, levert dit beter beleid en meer draagvlak op.

Invior
Herstraat 20
5961 GJ Horst

www.invior.nl
advies@invior.nl

Invior is lid van MOA.

PROJECTLEIDERS



Pauline Manders
Consultant

Doelgericht, ondernemend, muzikaal en gedreven; onze bezige bij.

 085 486 01 20

 pauline@invior.nl



Jos Bettinger
Researcher

Nieuwsgierig, pragmatisch, doelgericht en vol met humor; vooral geïnteresseerd in de “waarom” vraag.

 085 486 01 06

 jos@invior.nl

