

Resultaten online omgevingsanalyse en online gesprekken over toekomst Schiphol

In opdracht van Omgevingsraad Schiphol

Eindrapportage, 20 december 2018

Inhoudsopgave

Inleiding	pagina 3
Online omgevingsanalyse	pagina 4
Methodiek omgevingsanalyse	pagina 4
Resultaten omgevingsanalyse, dominante groepen en thema's	pagina 8
Online gesprekken	pagina 14
Methodiek online gesprekken	pagina 14
Resultaten online gesprekken	pagina 16
Bijlage 1: Synthetron script voor online gesprekken	Pagina 35
Contactgegevens	Pagina 40

1. Inleiding

Leo Birza, Orange Otters en Synthetron hebben in opdracht van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) een omgevingsanalyse en online gesprekken over de toekomst van Schiphol georganiseerd. Deze activiteiten zijn een aanvulling op andere middelen die de ORS heeft ingezet ter voorbereiding van een advies aan de Minister van I&W, zoals bewonersgesprekken, critical reviews en online inspraak voor een breed publiek. De online omgevingsanalyse en gesprekken zijn gericht op social media influencers. Dit rapport beschrijft de resultaten van deze twee activiteiten. Dit rapport betreft geen representatieve steekproef en geeft geen beeld van de opinies binnen de *gehele* Nederlandse samenleving. Dit rapport geeft specifiek inzicht in de netwerken en opinies van de social media influencers.

De online outreach bestaat uit drie onderdelen. Eerst is een online omgevingsanalyse uitgevoerd door Orange Otters over de periode 25 september 2015 tot en met 25 september 2018. Daaruit is gebleken waar in de social media de discussie over de toekomst van Schiphol vooral wordt gevoerd, welke groepen en actoren dominant zijn en welke onderwerpen veel worden besproken.

Vervolgens zijn 1000 social media influencers (op basis van resultaten van de omgevingsanalyse) rechtstreeks via hun social media accounts benaderd om deel te nemen aan een online gesprek over de toekomst van Schiphol. De uitnodigingen zijn verstuurd in de periode 30 oktober tot 14 november 2018.

Ten slotte zijn twee online gesprekken gevoerd, op 14 november en 15 november 2018, op basis van Synthetron software en methodiek, waardoor social media influencers dieper in konden gaan op de thema's die uit de omgevingsanalyse naar voren zijn komen.

Dit rapport gaat eerst in op de methodiek en resultaten van de omgevingsanalyse en gaat vervolgens in op de methodiek en resultaten van de twee online gesprekken.

2. Online omgevingsanalyse

De online omgevingsanalyse over de toekomst van Schiphol is gericht op de periode 25 september 2015 tot en met 25 september 2018 en is uitgevoerd door Orange Otters. De analyse brengt in beeld waar het gesprek over de toekomst van Schiphol in de social media vooral wordt gevoerd, wie invloedrijk zijn, welke groepen daarbij te onderscheiden zijn en wat de meest besproken thema's per groep zijn. De online omgevingsanalyse geeft de Omgevingsraad Schiphol inzicht in de social media influencers. Hieronder wordt eerst de methodiek beschreven. Daarna worden de resultaten gepresenteerd.

2.1 Methodiek online omgevingsanalyse

Dataverzameling

De eerste stap is de dataverzameling. Met behulp van het programma Coosto zijn eerst alle online berichten van de afgelopen 3 jaar over Schiphol verzameld. Dit waren er 1.2 miljoen. Daar zaten veel (voor deze analyse) irrelevante berichten tussen. Er is een gedetailleerde query opgesteld om de relevante van de irrelevante data te scheiden. Hieronder wordt dieper ingegaan op de manier waarop de query is vastgesteld en hoe de data is verzameld.

Belangrijk uitgangspunt is dat de omgevingsanalyse gericht is op mensen die berichten plaatsen of reageren op berichten over de toekomst en de ontwikkeling van Schiphol. In deze analyse gaat het om dynamische content (interactie, dialoog) en niet om statische content. Op basis van een briefing en achtergrondinformatie is via Google gezocht naar de zoektermen die mensen gebruiken. De gevonden zoektermen zijn getoetst via Coosto, een data mining en analyse instrument, gericht op dynamische content. Deze toets heeft een concept query opgeleverd, die is voorgelegd aan de partijen van de Omgevingsraad Schiphol. Eventueel ontbrekende zoektermen zijn toegevoegd aan de query. Dat heeft geleid tot een definitieve query. Met de definitieve query is via Coosto de set met relevante data verzameld.

Query

De onderstaande Query maakt gebruik van de 'Boolean zoekmethode'. Zoektermen (zoals Schiphol) worden gecombineerd met operatoren (zoals "", OR). Als een zoekterm geen resultaten oplevert in de social media, dan wordt deze niet meegenomen in de query. Als een zoekterm veel irrelevante resultaten oplevert (ruis), dan wordt die zoekterm uitgesloten (zie de zoektermen met min teken).

Schiphol" ("Uitbreiding" OR groei OR "Lelystad" OR "Eindhoven" OR "Aachen" OR "Groot" OR "Groter" OR Capaciteit OR bereikbaarheid OR veiligheid) OR ("milieu" OR "*milieu" OR klimaat* OR "Natuur" OR Duurzaam OR "Co2" OR RIVM OR uitstoot OR *fijnstof OR pretvluchten OR vervuiling) OR (geluid* OR subsidie OR leefbaarheid*) OR (bouwen OR *wijken OR woningaanbod OR kettingbeding OR *vliegroute OR *vliegroutes OR nieuwbouw*) OR (herrie OR lawaai OR geluid OR geluid* OR *geluid OR overlast OR last OR vliegbeweging* OR nachtv* OR hoesten OR astma) OR ("Economi*" OR "Uitbreiding" OR krimp OR omzet OR "Inkomsten" OR "Luchtvaart*" OR "MER" OR "Plafond" OR "Selectiviteit") -vakantie -reis* -reizen -holiday -trein* -"NS_online" -"KLM open" -vertraging -staking -intercity -*spoor* -prorail -auto* -controle* -*terreur* -*terror* -dakota -"last minute" -"ik vlieg" -"air france" -"cao" -"parkeren" -a380 -aankom* -vertrek* -transavia -turk* -drone

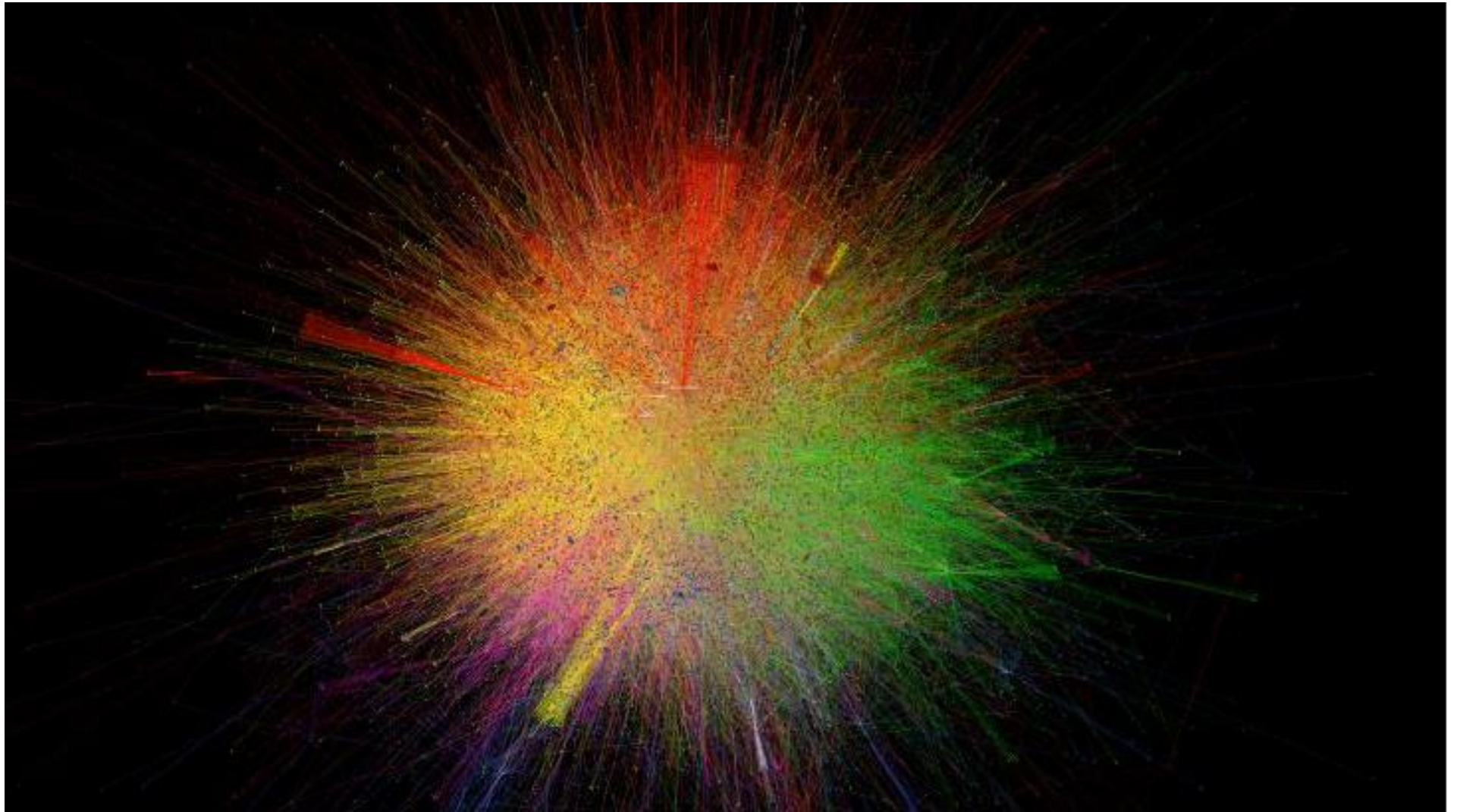
Analyse toegespitst op Twitter

De query leverde ruim 146.000 relevante berichten op, waarvan 103.123 twitterberichten. Overige berichten waren afkomstig van nieuwsmedia (28.000), Facebook (5.000) of andere platforms (<5.000). Omdat Twitter zo'n groot deel van de discussie behelst, en nieuwsberichten (de tweede grote bron) vaak op Twitter gedeeld worden, is de analyse toegespitst op Twitter. Daarnaast is het grote voordeel van Twitter dat alle data openbaar is (waar Facebook vaak afgeschermd is). Alle relevante twitterberichten zijn verzameld in een Excel-bestand.

Toelichting netwerkanalyse

De twitterberichten in het Excel-bestand vormen de basis voor de netwerkanalyse. Kwantitatief is bepaald wat de belangrijkste groepen binnen het gehele netwerk zijn, met behulp van Gephi, een instrument voor sociale netwerkanalyses. Gephi laat zien vanuit welke twitteraccounts hoeveel berichten worden verstuurd en naar welke andere twitteraccounts hoe vaak wordt verwezen. Gephi laat groepen zien. Er is sprake van een groep wanneer mensen meer met elkaar communiceren dan met anderen buiten de groep. Van de Twitter-data uit het Excel-bestand is een visuele presentatie gemaakt (zie figuur hieronder). Met daarbij de volgende toelichting:

- De stippen in het plaatje representeren de Twitteraccounts.
- De strepen tussen de stippen representeren verwijzingen van Twitteraccounts naar elkaar.
- De kleuren representeren groepen in de discussie.



Figuur: Visualisatie van de groepen op basis van Twitter-data

De groepen zijn geformeerd op basis van een wiskundige formule (de modulariteit). Dit algoritme berekent groepen op basis van wie met wie communiceert en niet op basis van een onderwerp. Vervolgens is met een andere formule (Chi-square test) berekend of bepaalde groepen significant meer spraken over specifieke onderwerpen. Er zijn 7 groepen gevonden die groter waren dan 5% van de discussie, en die samen ruim 60% van de discussie behelzen. De rest van de discussie bestaat uit kleine geïsoleerde groepen die zich niet mengen in de gehele discussie. Een voorbeeld hiervan is iemand die een tweet stuurt die een paar keer wordt geretweet maar die verder op zichzelf staat. Omdat die tweet geen deel uitmaakt van de grote discussie, en deze mensen geen invloed hebben, zijn de kleine groepen buiten beschouwing gelaten.

Toelichting inhoud analyse

Vervolgens is op twee manieren gekeken naar de inhoud van de discussies in de 7 groepen. Coosto geeft een overzicht van veel gebruikte woorden op basis van alle data, de hele populatie. De onderzoeker heeft daarnaast zelf een groot aantal twitterberichten gelezen en ter controle een eigen lijst met veel gebruikte woorden opgesteld. Vervolgens is een definitieve lijst met veel gebruikte woorden statistisch getoetst (met behulp van een Chi-square test in SPSS) om te bepalen of deze woorden significant vaker gebruikt worden in een groep dan in andere groepen.

Toelichting invloedrijke Twitteraccounts

Ten slotte is de top 1000 meest invloedrijke accounts vastgesteld. Deze lijst is als volgt tot stand gekomen: Alle 103.000 relevante tweets van de afgelopen drie jaar zitten in een database. De tweets zijn gekoppeld aan twitteraccounts en aan groepen. Per twitteraccount is inzichtelijk hoeveel berichten (on topic) verstuurd zijn en hoe vaak een twitteraccount een bericht (on topic) ontvangt. Op basis van deze database kan bepaald worden wie het meest invloedrijk is binnen een groep.

Er zijn twee criteria die bepalen of iemand (een twitter account) als invloedrijk wordt aangemerkt: centrale positie in het netwerk en hoeveelheid zelf verstuurd berichten (on topic). Ten eerste moet iemand een centrale positie in het, door de netwerkanalyse in kaart gebrachte, netwerk innemen. Het programma Gephi geeft een account een centrale positie wanneer veel mensen over, of naar, dat account twitteren. Dat heet 'indegree'. Een centrale positie, vastgesteld door Gephi, hoeft dus niet te betekenen dat een account veel volgers heeft, maar dat het account zelf of de tweets van dat account in het netwerk veel reacties veroorzaken. Zo kan een vrij klein en onbekend account gevolgd worden door een paar accounts met veel volgers en veel bekendheid. Als die grote accounts af en toe een bericht van het kleine account retweeten en die retweets worden vervolgens verder verspreid, dan reageren steeds meer mensen op dat oorspronkelijke bericht van dat kleine account en krijgt het kleine account een centralere rol in het netwerk. Ook als het aantal volgers van dat kleine account niet noemenswaardig stijgt.

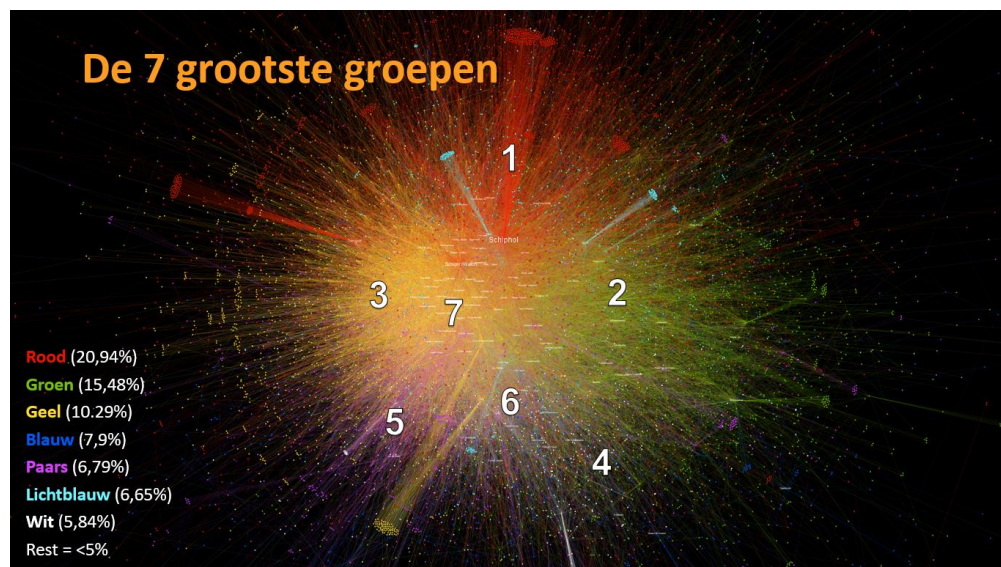
Eerst wordt dus op basis van Gephi bepaald of een account een centrale positie in het netwerk heeft (indegree). Vervolgens wordt bij de invloedrijke accounts gekeken naar het tweede criterium, het 'outdegree'. Dat geeft aan in hoeverre iemand zelf daadwerkelijk veel twittert over het onderwerp. Op basis van deze twee criteria is een lijst opgesteld met de top 1000 meest invloedrijke accounts. De gegevens uit het sociale netwerkanalyse-programma Gephi staan aan de basis van deze lijst.

2.2 Resultaten online omgevingsanalyse: de dominante groepen en thema's

Voor deze online analyse zijn 146.000 relevante berichten gevonden. Het gesprek online over de ontwikkeling van Schiphol verloopt vooral via Twitter. De afgelopen 3 jaar zijn 103.000 relevante tweets gevonden. Ter vergelijking, op facebook zijn in dezelfde periode 5.000 relevante berichten gevonden. De discussie op twitter wordt gevoerd door ruim 18.000 twitter accounts.

De analyse laat 7 dominante groepen zien. De meest besproken onderwerpen zijn per groep verschillend. In groep 1 domineert geluidsoverlast, in groep 2 de gevolgen voor het klimaat, in groep 3 de gevolgen voor de omgeving Lelystad, in groep 4 de politiek in relatie tot Schiphol, in groep 5 de besluitvorming, in groep 6 de berichtgeving in de media. Groep 7, ten slotte, richt zich op heel veel thema's en wordt gekarakteriseerd door stevig taalgebruik en een kritische houding ten opzichte van vrijwel alle gespreksonderwerpen.

Er zijn 7 groepen gevonden die groter waren dan 5% van de discussie (aantal berichten) en die samen ruim 60% van de discussie op Twitter behelzen. De rest van de discussie bestaat uit kleine geïsoleerde groepen die zich niet mengen in de gehele discussie. In de zeven grootste groepen wordt een aantal verschillende onderwerpen besproken in relatie tot Schiphol. Deze onderwerpen worden hieronder, per groep, uiteengezet. De kleuren van de groepen hebben geen verdere betekenis dan dat mensen met dezelfde kleur bij elkaar in de groep zitten.



Waar praten de groepen over?

Na het identificeren van de groepen is statistisch getoetst of bepaalde woorden die aan een specifiek onderwerp te linken zijn significant meer worden gebruikt in specifieke groepen. Er is getoetst welke woorden veel voorkomen in de discussie. Dat levert onderstaand schema op:

Uitbreiding Schiphol	Overlast	Bouwen	Milieu	Geluid	Economie	Lelystad	Gezondheid
Groei	Hinder	Huizen	Klimaat	Lawaai	Economi*	Lelystad	Gezond
Uitbreid*	Last	Woning	Milieu	Nachtlucht	Winst		
Groot		Ketting-beding	Vervuiling	Geluid	Omzet		
Vlieg-beweging		Nieuwbouw	Fijnstof		Plafond		
Capaciteit		Bouwen	Duurzaam				
			Natuur				

Tabel 1: de woorden waarvan statistisch is getoetst of ze significant meer voorkomen in een bepaalde groep.

Hieronder wordt elke groep nader toegelicht.

Groep Rood: geluidsoverlast

Dit is de grootste groep en beslaat 20,94% van de gehele discussie (aantal berichten). Groep rood spreekt significant meer over de groene onderwerpen en significant minder over de rode onderwerpen. Uit een statistische analyse bleek bijvoorbeeld dat in deze groep significant meer (groen) werd gesproken over Schiphol in relatie tot geluidsoverlast en lawaai. Er werd bijvoorbeeld significant minder (rood) gesproken over de ontwikkelingen rondom Lelystad Airport. Zie verder de onderstaande tabel:

Uitbreiding Schiphol	Overlast	Bouwen	Milieu	Geluid	Economie	Lelystad	Gezond
Groei	Hinder	Huizen	Klimaat	Lawaai	Economi*	Lelystad	Gezond
Uitbreid*	Last	Woning	Milieu	Nachtlucht	Winst		
Groot		Ketting-beding	Vervuiling	Geluid	Omzet		
Vlieg-beweging		Nieuwbouw	Fijnstof		Plafond		
Capaciteit		Bouwen	Duurzaam				
			Natuur				

Groep Groen: gevolgen voor het klimaat

De tweede groep (15,48%) in de discussie scoort significant een stuk hoger op de woorden 'klimaat', 'milieu' en 'fijnstof', evenals op de woorden 'economie' en 'winst'. Uit een kwalitatieve analyse van het Twitterverkeer blijkt dat deze groep zich collectief afvraagt of de economische voordelen van Schiphol opwegen tegen de gevolgen voor het milieu en het klimaat. Groep groen spreekt significant meer over de groene onderwerpen en significant minder over de rode onderwerpen in de onderstaande tabel.

Uitbreiding Schiphol	Overlast	Bouwen	Milieu	Geluid	Economie	Lelystad	Gezondheid
Groei	Hinder	Huizen	Klimaat	Lawaai	Economi*	Lelystad	Gezond
Uitbreid*	Last	Woning	Milieu	Nachtlucht	Winst		
Groot		Ketting-beding	Vervuiling	Geluid	Omzet		
Vlieg-beweging		Nieuwbouw	Fijnstof		Plafond		
Capaciteit		Bouwen	Duurzaam				
			Natuur				

Groep Geel: gevolgen omgeving Lelystad

De derde groep (10,29%) twittert significant meer over de woorden 'Lelystad' en 'vliegbewegingen'. Uit een kwalitatieve analyse van de tweets in deze groep blijkt het onderwerp 'de gevolgen voor de omgeving van de opening van Lelystad Airport' centraal te staan. Zowel de gevolgen op het gebied van

geluidsoverlast als de gevolgen voor het milieu. Groep geel spreekt significant meer over de groene onderwerpen en significant minder over de rode onderwerpen in de onderstaande tabel.

Uitbreiding Schiphol	Overlast	Bouwen	Milieu	Geluid	Economie	Lelystad	Gezondheid
Groei	Hinder	Huizen	Klimaat	Lawaai	Economi*	Lelystad	Gezond
Uitbreid	Last	Woning	Milieu	Nachtvlicht	Winst		
Groot		Ketting-beding	Vervuiling	Geluid	Omzet		
Vlieg-beweging		Nieuwbouw	Fijnstof		Plafond		
Capaciteit		Bouwen	Duurzaam				
			Natuur				

Groep blauw: politiek

De vierde groep (7,9%) twittert significant meer over de woorden 'Klimaat' en 'Economie'. Uit een kwalitatieve analyse van de tweets in deze groep blijkt dat deze groep voornamelijk twittert over het onderwerp Schiphol in relatie tot politiek. Groep blauw spreekt significant meer over de groene onderwerpen en significant minder over de rode onderwerpen in de onderstaande tabel.

Uitbreiding Schiphol	Overlast	Bouwen	Milieu	Geluid	Economie	Lelystad	Gezondheid
Groei	Hinder	Huizen	Klimaat	Lawaai	Economi*	Lelystad	Gezond
Uitbreid*	Last	Woning	Milieu	Nachtvlicht	Winst		
Groot		Ketting-beding	Vervuiling	Geluid	Omzet		
Vlieg-beweging		Nieuwbouw	Fijnstof		Plafond		
Capaciteit		Bouwen	Duurzaam				
			Natuur				

Groep paars: kritiek besluitvorming rondom Schiphol

De vijfde groep (6,79%) twittert significant (iets) meer over 'huizen', 'natuur' en 'Lelystad'. Uit een kwalitatieve analyse van het twitterverkeer in deze groep blijkt dat deze groep voornamelijk twittert over de besluitvorming rondom Schiphol. Zij vinden dat beleidsmatige keuzes op een verkeerde manier worden gemaakt. Groep paars spreekt significant meer over de groene onderwerpen en significant minder over de rode onderwerpen in de onderstaande tabel.

Uitbreiding Schiphol	Overlast	Bouwen	Milieu	Geluid	Economie	Lelystad	Gezondheid
Groei	Hinder	Huizen	Klimaat	Lawaai	Economi*	Lelystad	Gezond
Uitbreid*	Last	Woning	Milieu	Nachtvlucht	Winst		
Groot		Ketting-beding	Vervuiling	Geluid	Omzet		
Vlieg-beweging		Nieuwbouw	Fijnstof		Plafond		
Capaciteit		Bouwen	Duurzaam				
			Natuur				

Groep lichtblauw: media-groep

De zesde groep (6,65%) wordt gedomineerd door landelijke nieuwsmedia, zoals de NOS, RTL-nieuws, de Volkskrant en NU.nl. Deze groep scoort significant hoger dan gemiddeld op een groot aantal onderwerpen. Uit een kwalitatieve analyse van het twitterverkeer blijkt dat deze groep voornamelijk bestaat uit mensen die reageren op de media. Groep lichtblauw spreekt significant meer over de groene onderwerpen en significant minder over de rode onderwerpen in de onderstaande tabel.

Uitbreiding Schiphol	Overlast	Bouwen	Milieu	Geluid	Economie	Lelystad	Gezondheid
Groei	Hinder	Huizen	Klimaat	Lawaai	Economi*	Lelystad	Gezond
Uitbreid*	Last	Woning	Milieu	Nachtlucht	Winst		
Groot		Ketting-beding	Vervuiling	Geluid	Omzet		
Vlieg-beweging		Nieuwbouw	Fijnstof		Plafond		
Capaciteit		Bouwen	Duurzaam				
			Natuur				

Groep wit: kritiek op alles (5,84%)

De zevende groep (5,84%) scoort significant lager op vrijwel alle onderwerpen waarop getoetst is. Uit een kwalitatieve analyse van het twitterverkeer blijkt dat deze groep niet structureel over één onderwerp praat, maar het structureel oneens is met alle onderwerpen. Deze groep uit veel kritiek en gebruikt hierbij stevig taalgebruik. Groep wit spreekt significant meer over de groene onderwerpen en significant minder over de rode onderwerpen in de onderstaande tabel.

Uitbreiding Schiphol	Overlast	Bouwen	Milieu	Geluid	Economie	Lelystad	Gezondheid
Groei	Hinder	Huizen	Klimaat	Lawaai	Economi*	Lelystad	Gezond
Uitbreid*	Last	Woning	Milieu	Nachtlucht	Winst		
Groot		Kettingbeding	Vervuiling	Geluid	Omzet		
Vliegbeweging		Nieuwbouw	Fijnstof		Plafond		
Capaciteit		Bouwen	Duurzaam				
			Natuur				

3. Online gesprekken met social media influencers

1000 influentials uit de omgevingsanalyse zijn uitgenodigd om mee te doen met een online gesprek over de toekomst van Schiphol. Deze uitnodigingen zijn verlopen via een tijdelijk Twitteraccount: onlinegesprekSchiphol @gsprkSchphl. De uitnodigingen zijn verstuurd in de periode 30 oktober tot 14 november 2018. In totaal zijn 335 tweets geplaatst. Influentials hebben de uitnodigingen 163 keer 'geretweet' en 30 keer 'geliked'. Dat heeft geleid tot 20.300 tweet impressies (aantal keren dat de zelf geplaatste tweets gezien zijn). 47 personen hebben zich aangemeld voor een sessie op 14 november of op 15 november 2018. 40 personen hebben daadwerkelijk meegedaan aan de online gesprekken.

Hieronder wordt eerst weergegeven hoe een online gesprek op basis van de Synthetron methode werkt. Vervolgens worden de resultaten van de twee gesprekken weergegeven.

3.1 Methode

De software van Synthetron is ontwikkeld om grote groepen in staat te stellen tegelijkertijd en anoniem te bepalen wat zij belangrijk vinden. De software plaatst iedere deelnemer bij binnenkomst in de dialoog in een groepje van 5 deelnemers. In dat groepje vindt de eerste discussie plaats. Alle deelnemers krijgen dezelfde vraag voorgelegd. De berichten die de 5 deelnemers schrijven verschijnen op hun scherm en de deelnemers in het groepje moeten door middel van stemmen aangeven in hoeverre ze het al dan niet eens zijn met elkaars bijdragen.

Als de meerderheid (4 van de 5) van een groepje het eens of oneens is met een bericht wordt dit bericht een zogenaamde 'synthetron'. Deze synthetron migreert naar andere groepjes, die vervolgens ook weer op deze synthetron moeten stemmen. Het systeem berekent continu hoeveel deelnemers op het bericht hebben gestemd en hoeveel deelnemers het er mee (on)eens zijn. Zolang de consensus hoog is, blijft het bericht migreren totdat uiteindelijk iedereen in de dialoog het bericht heeft gezien, of totdat de moderator overschakelt naar het volgende onderwerp. Elk groepje krijgt zo de gefilterde input van andere groepen voorgelegd.

Op deze manier worden meningen steeds geëvalueerd. In het wetenschappelijke '*white paper*' wordt dit met een Darwiniaanse 'struggle' vergeleken: (in de ogen van de deelnemers) kansrijke meningen migreren, kansarme opinies sterven al in de eerste groep of migreren alleen naar de volgende schil. Aan het einde van de dialoog is er een lijst per vraag met de synthetrons, van hoge naar lage steun gerangschikt.

Bij de analyse worden drie verschillende soorten data gebruikt: de synthetrons, berichten die dat niet zijn geworden en bipotrons. Een synthetron is een mening waar in een groepje van 5 op een schaal van -1 (oneens) tot +1 (eens) een gemiddelde score tussen -0,8 tot -1 of +0,8 tot +1 wordt gescoord. Bipotrons zijn meningen waarop men bipolair stemt: zowel eens als oneens. Dat zijn nogal eens interessante meningen, want zij verdelen de groep en kunnen belangrijke discussiepunten zijn, die eerst opgelost moeten worden voordat je een onderwerp een stap verder kan brengen. Berichten die een gemiddelde score tussen de -0,8 en +0,8 behalen, migreren niet naar andere groepen en 'sterven' in de oorspronkelijke groep (maar zitten wel in de dataset en zijn beschikbaar voor de opdrachtgever).

De analyse van de data gaat in verschillende stappen:

Eerst worden alle synthetrons gerubriceerd in clusters van gelijksoortige inhoud. Deze clustering is geëvalueerd door een tweede onderzoeker.

De clusters worden beschreven en toegelicht aan de hand van (een selectie) van de synthetrons.

Omdat op elke synthetron is gestemd, is zichtbaar hoeveel deelnemers het al dan niet eens zijn met een bericht. De aantallen voor en tegen stemmen op de verschillende synthetrons in de cluster worden opgeteld en weergegeven in een grafiek. De grafiek geeft daarmee inzicht in het relatief belang van de clusters. De totale telling van het aantal stemmen voor en tegen in de grafieken is dus niet een absoluut aantal voor of tegenstemmers op een bepaalde mening, maar een samengesteld totaalcijfer van een cluster van meningen/synthetrons. Daarom kunnen de aantallen voor of tegenstemmers ook groter zijn dan het aantal deelnemers (de n).

Verder wordt gekeken, over de onderwerpen heen, hoe de consensus per vraag is. Als daar grote verschillen in zijn, wordt geanalyseerd wat er verder geschreven is. Hierbij wordt dan vooral gekeken naar de bipotrons.

Tenslotte wordt een samenvatting gemaakt. Deze bevat de belangrijkste thema's/ rode draden over de vragen heen en geeft vaak schematisch weer wat de uitkomsten met de hoogste steun zijn.

3.2 Resultaten: uitkomsten per vraag

Het volledige vragenscript dat is gebruikt tijdens de dialoog staat in bijlage 2. De resultaten worden hieronder per vraag weergegeven. Eerst worden de argumenten per thema weergegeven van de eerste groep (gesprek 14 november), daarna volgen de uitkomsten van groep 2 (gesprek 15 november). De beschrijvingen sluiten zo dicht mogelijk aan bij en maken gebruik van het woordgebruik van de deelnemers. Wanneer er bijvoorbeeld ‘buitenproportioneel’ staat, is dat een term die door de deelnemers is gebruikt en niet de mening van de onderzoekers. De beschrijvingen worden aangevuld met enkele voorbeelden van synthetrons die zijn gemaakt op het onderwerp en die hoge steun kregen in de groep. Op deze manier krijgt de lezer een goed beeld van het sentiment in de groep. Per vraag staat tenslotte een overzicht van het relatieve belang van de onderwerpen (zie de uitleg van de methode i Dit geeft weer welke onderwerpen de meeste energie en consensus in de groep genereren.

Prioriteitstelling thema's

Voordat de dialoog begon zijn de vijf thema's gepresenteerd die uit de online omgevingsanalyse naar voren zijn gekomen (zie bijlage: vragenscript). De dialoog startte vervolgens met de vraag welke van de thema's de deelnemers het meeste bezig houdt en waarom. Het thema overlast wordt het vaakst genoemd, gevolgd door milieu en gezondheid. De argumenten voor de keuzes zijn:

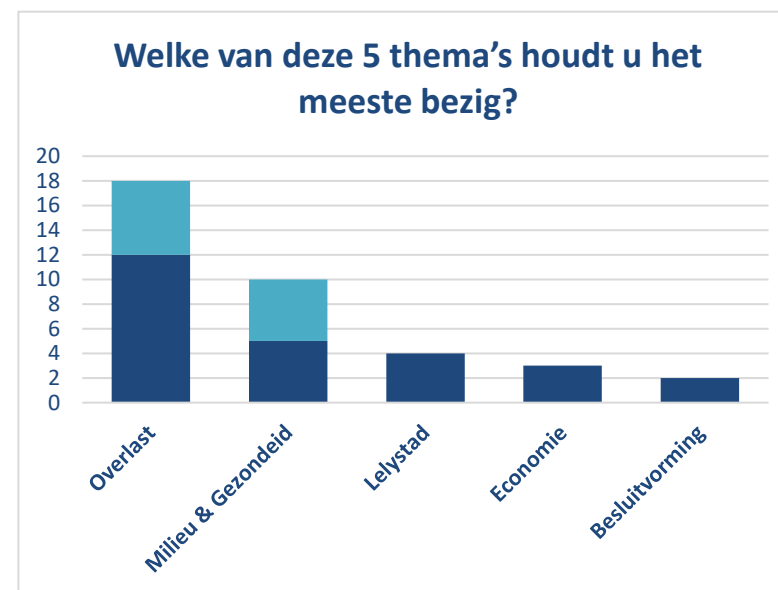
Het thema **overlast** wordt gekozen omdat deze het meest merkbaar is voor de deelnemers. Men spreekt van een enorme, gigantische, storende geluidshinder en vervuiling die de woonkwaliteit verziekt en waar men gek van wordt.

Groep 2 (lichtblauw in grafiek) voegt daar aan toe dat het voortdurende lawaai de laatste jaren buitenproportioneel is gestegen en dat overlast het meest tastbare thema is dat men ervaart.

Het thema **milieu & gezondheid** wordt gekozen omdat het klimaat erg onder druk staat, we maar één aarde hebben en de leefbaarheid voor toekomstige generaties ernstig in het gedrang komt. De kritische grens tussen nut en klimaatoverlast is al overschreden.

Groep 2 voegt toe dat met name luchtkwaliteit erg belangrijk is voor de gezondheid. Verder benadrukken zij ook dat het milieu van groot belang is voor ons allemaal en dat de economie tot nu toe steeds het belangrijkste is.

De keuze voor het thema **Lelystad** wordt niet toegelicht in de dialoog.



Het thema **economie** wordt gekozen, omdat er veel banen van Schiphol afhankelijk zijn. Deze argumentatie en keuze wordt een zogenaamde 'oneens' synthetron: de deelnemers stemmen het weg. Het thema **besluitvorming** wordt als belangrijkste gekozen omdat geen enkele partij verantwoordelijkheid neemt en iedere partij alleen maar voor zijn eigen belang gaat. Tenslotte is er veel steun voor het argument dat **alle thema's even belangrijk** zijn, omdat ze nauw met elkaar verweven zijn.

Kenmerkende synthetrans prioriteitstelling

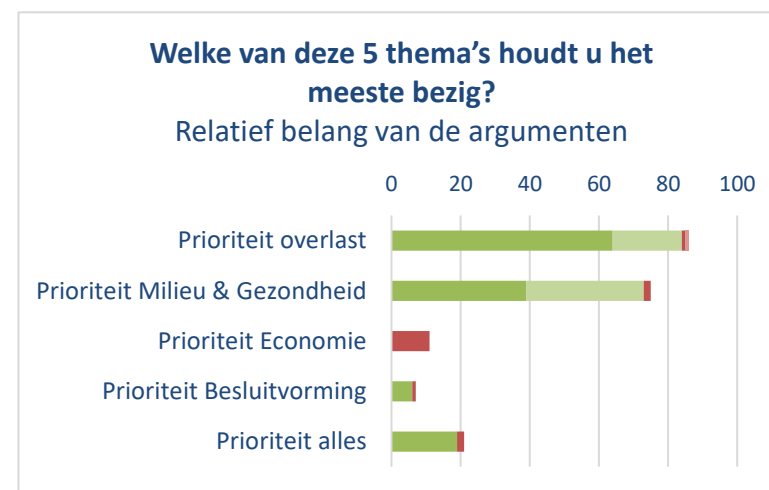
- *"ik kies thema 1 - geluidhinder is het meest merkbaar in mijn leefomgeving."*
- *"1 ik kies 1 want overlast in gebieden die formeel niet bestaat (buiten de officiële contouren) is enorm."*
- *"Ik kies Thema 1 Schiphol en Overlast want hier in Heiloo worden wij gek van de vliegtuigen die ontzettend laag overvliegen, en precies over de bebouwde kom zodat maximaal veel mensen er last van hebben."*
- *"Ik kies 1 omdat de overlast de laatste 4 jaren buitenproportioneel is gestegen. Inmiddels steeds meer overlast gerelateerde gezondheidsproblemen. Slaapverstoring, luchtweginfecties en stress door voortdurend lawaai."*
- *"Ik kies thema 2, want we hebben maar één aarde en de leefbaarheid, zeker voor volgende generaties, komt ernstig in het gedrag."*
- *"Ik kies thema 2 omdat daar luchtkwaliteit en klimaat in vallen. Luchtkwaliteit is van groot belang voor de gezondheid, en het klimaat is van immens groot belang voor ons aller toekomst."*
- *"Ik kies 5 omdat in de discussie geen enkele partij verantwoordelijkheid neemt. er heerst een verdeel en heers politiek. Elke partij gaat op voor de eigen achtertuin. de overheid dient hier een rol in te pakken."*
- *"Alle thema's zijn belangrijk omdat ze met elkaar verweven zijn, het punt is dat Schiphol al jaren voor overlast zorgt en Schiphol slechts door een beperkte groep gezien wordt als een enorm noodzakelijk iets voor Nederland. Voor die ideeën moet alles wijken."*

Relatief belang van de prioriteiten¹

De meeste argumenten en de hoogste consensus zijn te vinden bij beide dialogen op de thema's overlast en milieu & gezondheid als prioriteit.

De argumentatie van economie als prioriteit krijgt alleen maar stemmen tegen. (Groen is voor, rood is tegen)

¹ Zie voor een uitleg van het relatief de bijlage Methode Synthetron.



In de volgende hoofdstukken worden één voor één de verschillende thema's besproken. De opbouw is telkens: waar gaat het thema over volgens de deelnemers, wat zou er binnen het thema in de toekomst moeten veranderen en wie is daarvoor aan zet.

1. Overlast

Waar gaat het over (wat)?

Geluidsoverlast

Bij het thema overlast gaat het vooral om geluidsoverlast, lawaai, herrie. Harde geluiden dringen het huis binnen, gesprekken moeten worden onderbroken, je kan de tv niet verstaan, en soms rinkelen de glazen in de kast als er een vliegtuig overkomt. Langdurig en te vaak gedurende de hele dag is er lawaai.

Slaapproblemen

Door het lawaai kunnen mensen 's avonds niet in slaap komen, wordt 's nachts de slaap verstoord en worden ze 's ochtends te vroeg wakker. Slaapverstoring geeft stress en heeft een grote impact op de gezondheid.

Gebrek aan rust

Het aantal vliegbewegingen is zo hoog dat er geen stilte- en rustmomenten meer zijn. Soms komen er elke minuut grote vliegtuigen voorbij.

Stankoverlast

Dit wordt niet verder toegelicht.

Algemeen overlast: onevenredige, sterke overlast.

Groep 2 voegt er aan toe dat de piekuren op Schiphol steeds vroeger in de ochtend beginnen en steeds later in de avond eindigen. De sterkte van het geluid is soms 90 dB.

Wat moet er in de toekomst anders?

Minder vluchten: Er moeten minder vliegbewegingen komen. Een maximering van het aantal vluchten. 250.000 zakelijke vluchten op jaarbasis is genoeg.

Vluchten moeten anders worden georganiseerd. Ten eerste kunnen de vliegtijden anders: niet meer in de vroege ochtend en late avond, geen nachtvluchten meer. Er kunnen langere pauzes tussen de piekuren worden ingepland. Er kunnen daarnaast betere vliegroutes worden gekozen. Ideeën die worden aangedragen zijn: niet meer laag aanvliegen, maar hoge aanvliegroutes en niet meer onnodig over de bebouwde kom, maar over weilanden en water.

Voor vliegen de werkelijke prijs betalen. Vliegen wordt minder aantrekkelijk als de werkelijke kostprijs betaald moet worden, inclusief vervuiling en overlast. De prijs van een ticket moet omhoog, het is te goedkoop. Dat kan door kerosine zwaarder te belasten.

De overlast zou door middel van metingen moeten worden vastgesteld, niet door berekeningen, zodat er eerlijke gegevens over hinder beschikbaar zijn. Alle overlast, zoals luchtvervuiling, geluidsoverlast, psychische gevolgen en slaapttekort, moet worden gemeten.

Normen stellen en handhaven. Er moet beter worden gehandhaafd wanneer er overtredingen zijn, bijvoorbeeld wanneer vliegtuigmaatschappijen niet precies volgens de routes vliegen. Boetes voor vliegtuigmaatschappijen of Schiphol.

De luchtvaart mag geen uitzondering op de normen zijn: Gelijke wetten en normen voor overlast door industrie, luchtvaart, verkeer etc.

Vliegtuigtechniek verbeteren. Vliegtuigen moeten stiller worden. Het effect van elektrisch vliegen wordt echter minimaal ingeschat.

Er moet een meldpunt voor overlast komen waar overlast eenvoudig kan worden gemeld (zoals bestaat in de USA). Het is nu nodeloos ingewikkeld.

Groep 2 legt de nadruk sterk op het verminderen van vluchten en het anders organiseren van vluchten. Nieuw genoemd in groep 2 (niet genoemd in groep 1) is het verbannen van vrachtluchten op Schiphol.

Wie is aan zet?

Men is het er over eens dat de overheid hier veel aan kan doen en de burgers moet beschermen. Groep 2 voegt hieraan toe dat de WHO nieuwe gezondheidsnormen heeft aangegeven voor geluidsoverlast die opgevolgd moeten worden. De overheid moet grenzen stellen en heeft een zorgplicht voor de inwoners van Nederland. De politiek moet de leiding nemen, maar die zal dat pas doen als de druk vanuit de bevolking verder oploopt.

Kenmerkende synthetrons overlast

Er zijn veel synthetrons gemaakt over dit onderwerp. We raden de lezer aan om de lijst met geclusterde synthetrons naast dit rapport te lezen om een echt goed beeld te krijgen van wat er leeft onder de deelnemers. We geven hier een aantal berichten weer die hoge steun in de dialoog krijgen:

- *“Het aantal vliegbewegingen is schrikbarend. Elke twee minuten of minder vliegt er een de lucht in of landt er een. Soms vliegen ze erg laag. Er zit geen rem meer op.”*
- *“Overlast ervaar ik alsnog sterker, omdat Schiphol ook nog eens onder en boven de wet lijkt te staan. Bij overschrijden limieten wordt 'anticiperend gehandhaafd'. Dat betekent niet handhaven.”*
- *“Ik vind het vervelend dat ik sinds dit jaar niet meer 8 uur ongestoord kan slapen. Verder vind ik het vervelend dat ik op zonnige dagen in weekeinden nauwelijks van mijn rust kan genieten doordat er soms twee uur lang om de minuut grote vliegtuigen voorbijkomen. Dat was vroeger niet zo.*
- *“s morgens vroeg wakker worden van vliegtuiglawaai. S-avonds niet kunnen slapen van vliegtuiglawaai. Overdag lange perioden van lawaai. Bijna nooit meer stilte en rust.”*
- *“Overlast zijn herrie en stank. Slaapverstoring, tv niet kunnen verstaan, gesprekken die worden onderbroken. Zowel binnens- als buitenshuis. Overlast is alles wat de situatie zonder vliegtuigen verstoort.”*
- *“Gelijke wetten en normen voor overlast door industrie, luchtvaart, verkeer etc. op basis van metingen ipv berekeningen.”*
- *“#anders de enige oplossing is minder vliegen, Schiphol zegt dat elektrische vliegtuigen stiller zijn maar dat is minimaal, je wordt continu voor de gek gehouden.”*
- *“#anders moet het volgende: later beginnen met vliegen, hoger vliegen, langere pauzes tussen de piekuren, betere vliegroutes niet over woonwijken, geen nachtvluchten, veel minder vliegen dus!”*

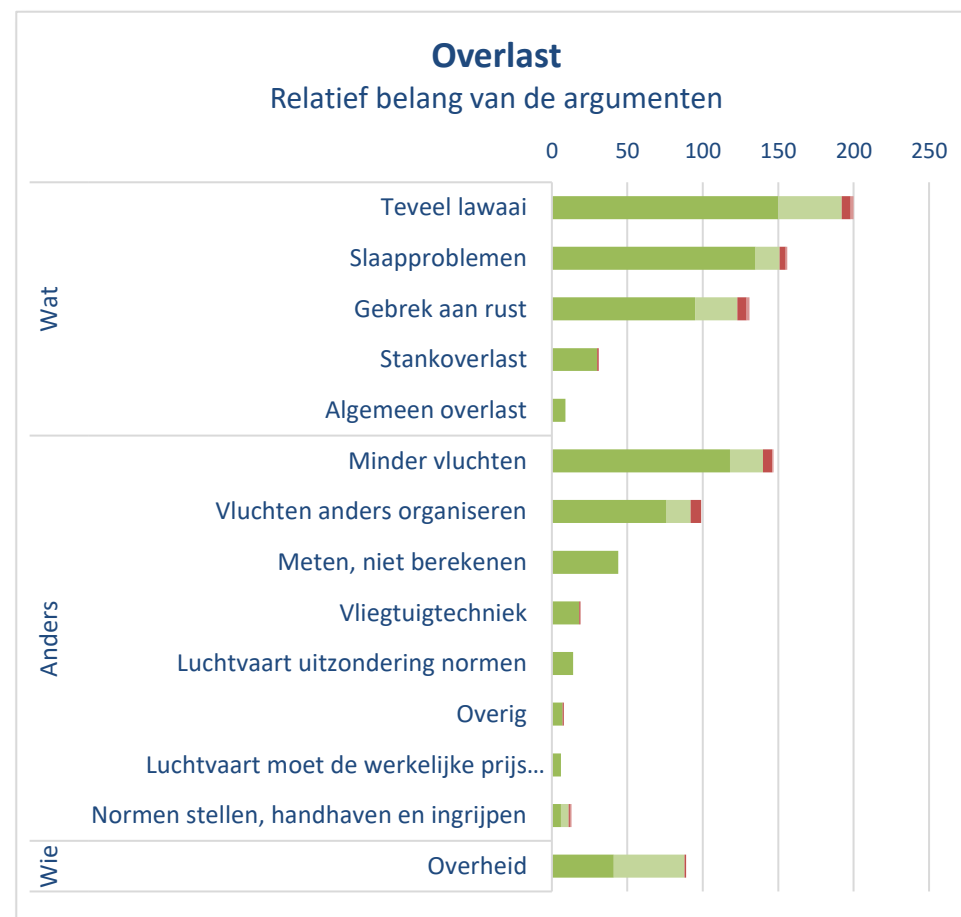
Relatief belang van de onderwerpen

De belangrijkste aspecten van overlast zijn lawaai, slaapproblemen en gebrek aan rust.

De belangrijkste oplossingsrichtingen zijn minder vluchten en de vluchten anders organiseren.

De overheid moet het initiatief en de leiding nemen om de overlast te verminderen.

(tabel: groen is voor, rood is tegen)



2. Milieu en gezondheid

Waar gaat het over (wat)?

De schadelijke gevolgen van luchtvaart op milieu en gezondheid. Luchtvaart heeft een grote impact op de gezondheid en het milieu. Voorbeelden die gegeven worden zijn: de gevolgen van overlast (zie thema 1) op de gezondheid, luchtverontreiniging met ultrafijnstof en zwarte aanslag in huis en tuin, de uitstoot van CO₂. Men vraagt zich af wat die effecten precies zijn, sommige beweren dat er meer kanker voorkomt, en men voelt dat de gezondheid in gevaar is (ziekmakende emissies).

Het grote belang van milieu en gezondheid. De aarde, de natuur, gezondheid en welzijn zijn zeer belangrijk. Die waarde wordt te weinig erkend. De leefbaarheid komt ernstig in het gedrang, zeker voor volgende generaties. Gezondheid moet altijd bovenaan staan.

De klimaatdoelen moeten worden gehaald.

Luchtvaart vormt een onterechte uitzondering op de normen. Niemand mag vermijdbaar geluid maken in een stiltegebied, vliegtuigen mogen het wel. Luchtvaart geeft veel verontreiniging, fijnstof, CO₂ en is vrijgesteld van de klimaateisen. Dat vindt men raar en belachelijk.

Een groot deel van het land wil graag goedkoop vliegen. Te veel goedkope vluchten verergeren het probleem.

In de dialoog van groep 2 wordt ook veel gesproken over de schadelijke gevolgen van de luchtvaart. Men noemt de klimaatontwrichting, de luchtverontreiniging door de kwalijke uitstoot van ultra fijnstof, en de uitstoot van CO₂.

Daarnaast wordt nadruk gelegd op de gezondheidseffecten: het gebrek aan rust en slaapproblemen door de overlast.

Wat moet er in de toekomst anders?

Een eerste oplossingsrichting gaat over het belang van klimaat, klimaatdoelen en normen die voor de luchtvaart gelden. Hier worden de volgende aspecten genoemd:

Het lange termijn belang van milieu, klimaat en gezondheid dient prioriteit te krijgen boven de belangen van Schiphol. Zonder gezonde mensen geen economie. Economische factoren mogen niet zwaarder worden meegewogen dan milieu, klimaat en gezondheid.

We zijn gebonden aan het halen van de klimaatdoelen. De klimaatdoelen kunnen niet worden gehaald als we op de huidige voet doorgaan. Om deze te halen moet ook Schiphol veranderen. De doelen moeten worden vastgelegd in wetgeving om te voorkomen dat het klimaatakkoord een tadeloze tijger is.

Om te weten wat de milieu en gezondheidseffecten zijn moet er gemeten worden door onafhankelijke partijen. Meet de overlast, voer ervaringsonderzoeken uit, bestudeer de effecten van fijnstof en geluid op kinderen.

De normen voor overlast moeten gelijk zijn voor iedere overlastgever. Luchtvaart moet in het klimaatakkoord van Parijs. Regelgeving mag niet langer erop gericht zijn om Schiphol te ontzien waar het gaat om dwingende maatregelen om hinder te beperken en natuur en milieuschade te verminderen. Daarnaast zijn de normen zijn te vrijblijvend en worden ze niet gehandhaafd.

Er is een aantal meer economische oplossingsrichtingen voorgesteld om het effect op milieu en gezondheid te verminderen:

Er wordt een veel te directe koppeling gemaakt tussen Schiphol en het belang voor de economie. Die gedachte vindt men achterhaald. Economische groei en werkgelegenheid worden 'valse voorwendselen' genoemd. Er moet een stop komen op de groei van Schiphol volgens de deelnemers.

De vervuiler betaalt moet ook voor de luchtvaart het principe zijn. Luchtvaart moet de werkelijke prijs betalen inclusief overlast. Ideeën daarvoor zijn: kerosine belasten, vliegtaks, tickettaks, CO2-taks, fijnstofuitstoot belasten. Het kostenplaatje van het milieu en de gezondheid moet meegenomen worden. De prijs van een vliegticket zou daarop gebaseerd moeten zijn, zodat mensen weten hoe vervuילend het is. Onbelast vliegen kan niet meer.

Minder goedkope vluchten. Het vliegverkeer moet als een probleem worden gezien en niet als een verworvenheid voor 'Jan en alleman'.

Tenslotte worden er duurzame alternatieven aangedragen:

Denk in duurzame/toekomstbestendige oplossingen. We moeten anders naar de economie kijken, naar 'brede welvaart'. Rust, stilte en groen worden de belangrijkste vestigingsplaats factoren en stijgen in waarde.

Focus op alternatieven voor luchtverkeer. Veel vliegen ontmoedigen en ander openbaar vervoer stimuleren. Zorgen voor goede treinverbindingen en heldere ov-informatie. Stoppen met het ophalen van mensen die alleen maar overstappen op Schiphol. Een verbod op vluchten korter dan 400 km (dus niet meer naar Brussel, Düsseldorf, Parijs).

Stillere vliegtuigen, elektrisch (maar, zegt men: dat duurt te lang). Vliegtuigen die veel geluid maken niet meer toestaan op Schiphol.

Groep 2 legt in vergelijking met groep 1 meer nadruk op het verminderen van vluchten: stop de goedkope 'pretvluchten', stop de netwerk/hub functie van Schiphol voor mensen die alleen maar overstappen en verbied korte vluchten van bijvoorbeeld minder dan 400 kilometer. Verder pleiten de deelnemers ervoor om alleen maar de minst vervuilende toestellen toe te laten.

Wie is aan zet?

De **overheid**/ politiek is verantwoordelijk en aan zet. Ze hebben zich verbonden aan het halen van de klimaatdoelen. Zoals roken en ongezond eten en alcohol drinken ontmoedigd kunnen worden, zo kan ook veel vliegen worden ontmoedigd volgens de deelnemers.

De overheid moet opkomen voor iedereen die geen stem heeft. Schiphol is een 'not in my backyard' probleem: een groot deel van het land interesseert het niet dat het slecht is voor het milieu en voor de omwonenden. De overheid is de enige die voor de minderheid die overlast ervaart kan opkomen.

Men ziet ook dat vliegverkeer een vraagstuk is dat **internationaal** moet worden opgepakt.

Groep 2 ziet naast de overheid ook een rol weggelegd voor **Schiphol**.

Kenmerkende synthetrons milieu en gezondheid

- *"Economie is belangrijk, maar de balans is verstoord. Hinder wordt onderschat. Bewoners worden afgedaan als zeurders. Gezondheid en welzijn is van onschatbare waarde, maar die waarde wordt te weinig erkend."*
- *"Longartsen sturen brandbrief aan kabinet om luchtkwaliteit te verbeteren."*
- *"Niemand mag vermijdbaar geluid maken in een stiltegebied, vliegtuigen mogen het wel en zijn blijkbaar onvermijdbaar. Dat is erg raar."*
- *"Het vliegverkeer moet als een probleem worden gezien en niet als een verworvenheid voor Jan en alleman. Het geeft grote overlast en is zeer milieu verpestend. Internationaal zou dit vraagstuk moeten worden opgepakt."*
- *"Ik maak me zeer grote zorgen over de klimaatontwrichting die we nu al zien, recent in Italië en nu in Californië. Dit wordt alleen maar erger en met de groei van de luchtvaart is het dweilen met de kraan open."*
- *"#Anders: regelgeving mag niet langer erop gericht zijn om Schiphol te ontzien waar het gaat om dwingende maatregelen om hinder te beperken en natuur en milieuschade te verminderen. De overheid mag niet langer de andere kant op kijken m.b.t. Schiphol onder de valse voorwendselen van economische groei en werkgelegenheid."*
- *"#anders Er moet minder gevlogen worden, en zeker niet over heel Nederland. Er moeten stiltegebieden blijven. Natuur is van belang, waar dieren maar ook mensen rust vinden. En laagvliegen moet verboden zijn."*
- *"#anders: er moet gemeten en gehandhaafd worden door onafhankelijke partijen, al die berekende waardes dienen alleen de vervuilers."*
- *"#anders: milieu, klimaat en gezondheid dienen prioriteit te krijgen boven belangen Schiphol. Zonder gezonde mensen geen economie."*
- *"#anders: De overheid is aan zet. Zoals roken en ongezond eten en alcohol drinken ontmoedigd kunnen worden, kan ook veelvliegen worden ontmoedigd. Stimuleren openbaar vervoer, zorgen vo."*

Relatief belang van de onderwerpen

De belangrijkste aspecten bij het thema milieu en gezondheid zijn:

De ernstige schadelijke gevolgen van de luchtvaart op het milieu en de gezondheid

Het grote belang van milieu en gezondheid.

De belangrijkste oplossingsrichtingen zijn:

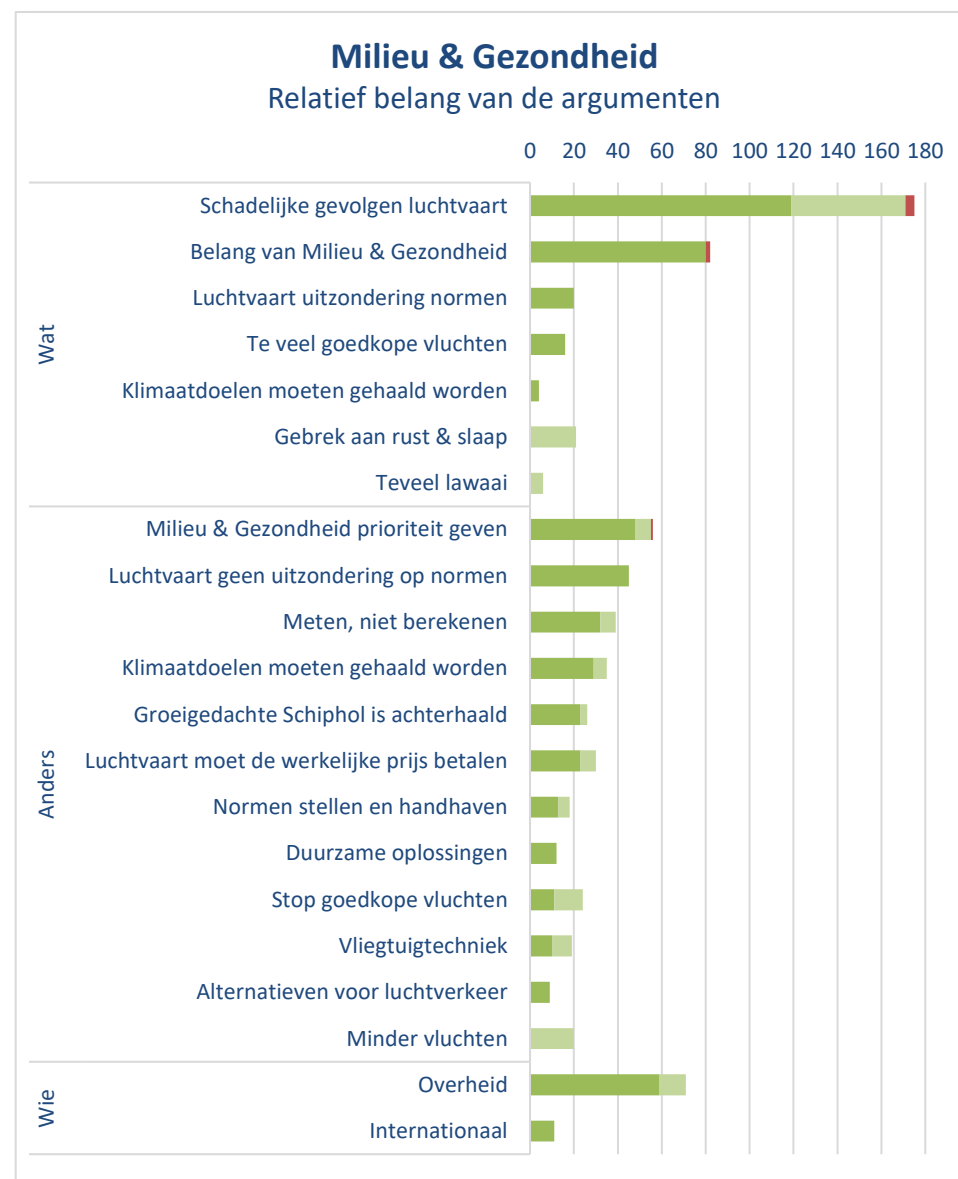
Ten eerste dat milieu en gezondheid meer prioriteit zou moeten krijgen. Luchtvaart is belangrijk in het halen van de klimaatdoelen.

De luchtvaart zou geen uitzondering mogen zijn op de milieunormen.

Om te weten wat de werkelijke effecten van de luchtvaart zijn moet objectief worden gemeten.

De overheid moet het initiatief en de leiding nemen bij dit thema. Ze heeft zich gecommitteerd tot het halen van de klimaatdoelen en de overheid moet zorgen voor die kleine minderheid van de burgers die overlast heeft.

(Tabel: groen is voor, rood is tegen)



3. Lelystad

Waar gaat het over (wat)?

Er is zeer hoge overeenstemming over de mening dat **Lelystad het probleem alleen maar vergroot en verplaatst**. Dit is het belangrijkste argument om Lelystad niet te openen. Lelystad geeft ruimte aan Schiphol om verder te groeien, het is een excuus om meer (goedkope) vluchten toe te staan. Geen enkele luchthaven zou volgens de deelnemers moeten uitbreiden. De argumenten waarmee ze dit onderbouwen: er is in de lucht geen ruimte meer en het leidt tot uitbreiding van het overlast probleem. De aanvliegroutes zijn te laag en gevaarlijk. Ze gaan over een groot deel van Nederland dat nu nog rustig is en dat belangrijke natuur en recreatie-gebieden bevat. In Lelystad wonen ook mensen die zich nog niet realiseren wat hen 'boven het hoofd hangt'. Men heeft daarnaast het gevoel dat de afspraken over Lelystad onder 'valse voorwendselen' zijn gemaakt. Er zijn rapporten achtergehouden voor de Tweede Kamer.

Groep 2 benadrukt dat Lelystad uit gaat van de groeigedachte van de luchtvaart, maar dat die achterhaald is. Groei is niet meer mogelijk en kwaliteit gaat boven kwantiteit.

Wat moet er in de toekomst anders?

Lelystad moet niet open is de belangrijkste conclusie van de deelnemers. Er moet een einde aan de groei van de luchtvaart komen, zelfs krimp, met name van het aantal goedkope vakantievluchten. Lelystad zou alleen voor museum en plezier luchtvaart open moeten zijn. De besluitvorming over Lelystad moet meer transparant zijn. Er mogen geen angst of oneerlijke argumenten worden gebruikt. Alle (milieu) effecten moeten in een volwaardige nieuwe MER worden bekeken.

Er is één synthetron met lage steun en ook tegen stemmen die suggereert dat Schiphol verplaatst moet worden naar zee.

Omdat groep 2 de nadruk legt op het achterhaald zijn van de groeigedachte willen ook zij er eerst voor zorgen dat de luchtvaart niet meer groeit: krimp is de enige oplossing. Dat kan bewerkstelligd worden door vliegen duurder te maken (luchtvaart betaalt de werkelijke prijs), de goedkope pretvluchten te stoppen en een einde aan de netwerk/hub functie van Schiphol.

Wie is aan zet?

Bij dit thema moeten de **overheid en de Eerste/Tweede Kamer** ook weer hun verantwoording nemen. De Tweede Kamer moet een nieuwe MER eisen. Beide Kamers moeten het Luchthavenbesluit tegenhouden. Voor **Europa** is een rol weggelegd. Er moeten Europese afspraken worden gemaakt om de groei van de luchtvaart te beteugelen. De Europese Commissie is aan zet om de 'Verkeersverdelingsregel' af te schaffen. Tenslotte zijn ook de **burgers** zelf aan zet. Niet aan zet zijn Schiphol en de andere grootbedrijven.

Kenmerkende synthetrons Lelystad

- “Verplaatsen van het probleem is geen goede oplossing, Lelystad moet geschrappt worden “
- “Lelystad heeft geen eigen luchtruim, daarom moeten de vliegtuigen langdurig laag vliegen om onder de drukke oostelijk uitvliegroute van Schiphol door te vliegen. Dit gaat enorm veel overlast opleveren in grote delen van Oost-Nederland die nu nog relatief rustig zijn.”
- “Lelystad is excuus om meer vluchten te absorberen in Nederland. Niet doen. Maximering van het aantal vluchten op 250.000 voor Schiphol zakelijk is genoeg. De rest zijn pret vluchten, leert geen geld wel overlast op.”
- “Afspraken over LA zijn onder valse voorwendsels doorgedrukt. Rapport LVNL en To70 uit 2009 achtergehouden voor TK en Camiel Eurlings heeft ook een kunstje geflikt.”
- “#Anders: Lelystad moet niet open want dat verdubbelt de huidige overlast alleen maar. Want: Schiphol kan dan groeien terwijl de overlast en schade nu al veel te groot is.”
- “Lelystad betekent groei en die groei van de luchtvaart moet voorkomen worden. Lelystad moet overbodig worden en Schiphol kan krimpen als er kwaliteit wordt nagestreefd in plaats van kwantiteit. Pretvluchten moeten veel duurder worden (belasting, de vervuiler betaalt, accijns op kerosine).”
- “#Anders Geen groei van de luchtvaart maar krimp, geen angst zaaien of oneerlijke argumenten zoals werkgelegenheid of economische groei. Zie RLi rapport Mainports voorbij.”
- “De overheid en de burgers zijn aan zet, en niet Schiphol of andere grootbedrijven, er is al genoeg verpest.”

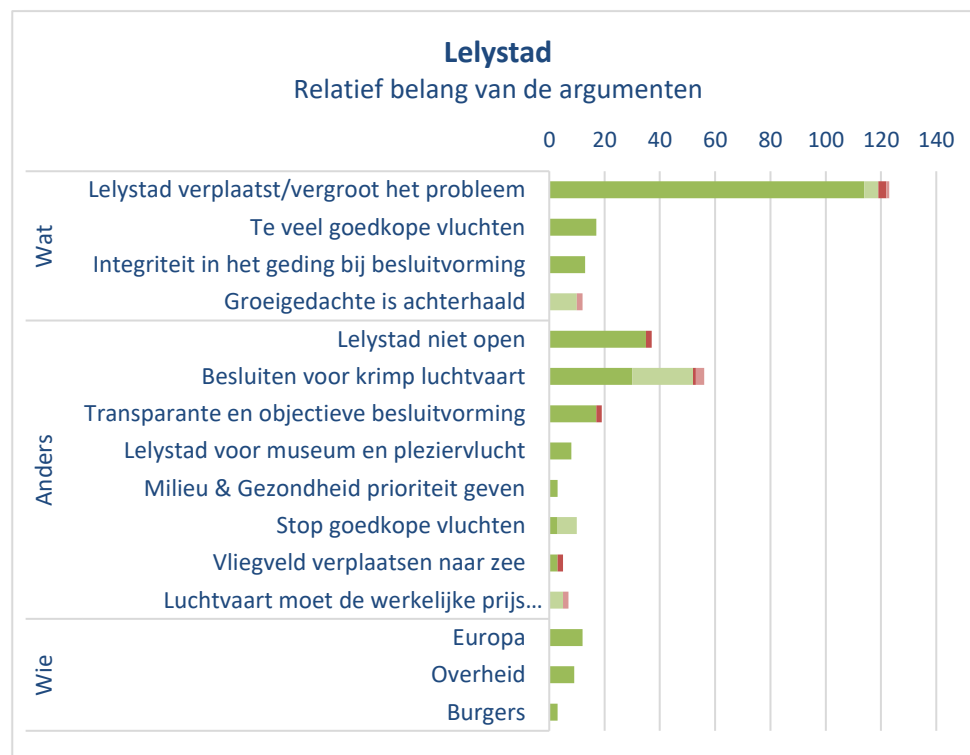
Relatief belang van de onderwerpen

De belangrijkste aspecten bij het thema Lelystad zijn:
Lelystad verplaatst en vergroot het probleem van Schiphol en de overlast alleen maar.

De belangrijkste oplossingsrichtingen zijn:
Lelystad niet openen.
Besluiten voor krimp van de luchtvaart.

Europese afspraken moeten worden gemaakt en de Nederlandse overheid moet initiatief en de leiding nemen.

(Tabel: groen is voor, rood is tegen)



4. Economische kansen

Waar gaat het over (wat)?

De belangrijkste boodschap bij dit thema is volgens groep 1 dat **Schiphol niet meer de motor van de economie** is. Het economische belang wordt overschat. Schiphol wordt slechts door een beperkte groep gezien als noodzakelijk voor de economie Nederland. De argumenten worden onderbouwd door het rapport 'Mainports voorbij 2016', het IPCC-klimaatrapport, het WHO geluidsrapport vliegtuigen en door te verwijzen naar landen die wel economisch welvarend zijn, maar geen grote vliegvelden hebben (Finland, Zweden, Denemarken). De netwerk/ hub functie van Schiphol wordt ook overgewaardeerd en de goedkope vakantievluchten dragen niet bij aan de economie.

Daarnaast wijst men erop dat het **traditionele economische denken niet meer toereikend** en niet meer van deze tijd is. Economische groei heeft veel negatieve neveneffecten en veroorzaakt dermate veel overlast, gezondheidsschade en milieuschade dat de balans is verstoord. Het belang van het grote geld gaat voor alles, maar de vraag is hoeveel gezondheidsrisico's we accepteren.

Groep 2 geeft daarnaast aan dat de groeigedachte in de luchtvaart achterhaald is. Schiphol hoeft niet te concurreren met Londen of Frankfurt, maar moet ervoor zorgen dat Nederland bereikbaar is. In deze dialoog wordt ook aangegeven dat de burger en het klimaat nadelige gevolgen ondervinden van de economie die voorgaat. Tenslotte komt in deze dialoog weer het feit naar voren dat metingen niet kloppen en goedkope pretvluchten niets bijdragen.

Wat moet er in de toekomst anders?

De belangrijkste oplossingsrichting is hier dat er in de toekomst niet meer traditioneel economisch, maar in **duurzame/toekomstbestendige oplossingen** moet worden gedacht. Er moet anders tegen toegevoegde waarde worden aangekeken. Waarde zou niet meer uitsluitend in monetaire termen moeten worden gemeten, maar ook in welbevinden, gezondheid, milieu. De niet-economische en lange termijn factoren moeten zwaarder worden meegewogen.

De **groeigedachte is achterhaald**: Schiphol is niet meer de motor van de economie, maar zachte vestigingsplaatsfactoren zijn veel belangrijker. De economische kansen voor Nederland liggen in volgens groep 1 vooral in de kenniseconomie, innovatie, IT en dienstverlening. Niet in logistiek en toerisme.

Men pleit voor een aantal economische maatregelen om een betere balans mogelijk te maken. Een focus op en **investering in duurzame alternatieven** voor luchtverkeer, zoals de trein. Het gebruik van Skype kan het zakelijke luchtverkeer terugdringen. Voor vliegen moet de luchtvaart de werkelijke prijs betalen/berekenen, inclusief de kosten van overlast voor milieu en gezondheid. De prijs van een ticket gaat dan omhoog wat de groei afremt. Verder moet de luchtvaart geen uitzondering op de heersende normen op het gebied van accijns en BTW meer zijn.

Groep 2 zit op dezelfde lijn als groep 1. De groeigedachte is achterhaald, minder en andere groei is mogelijk en nodig. Het leefklimaat moet op nummer 1 staan. Er moet meer in lange termijn duurzame oplossingen worden gedacht. Investeer in treinverkeer, start met eerlijke prijzen voor vliegtickets en stop met de waanzin van overstappers en het aantrekken van nog meer toeristen en vakantievluchten. Nederland moet eerder *brainport* dan *mainport* worden.

Wie is aan zet?

De **overheid** (waarbij door elkaar politiek, Tweede Kamer, provincie en gemeenten worden genoemd) is de meest genoemde partij die aan zet is, maar men is hier niet optimistisch over. Politici hebben niet voldoende verstand van de situatie en streven vooral economische kansen na. Er is een nieuwe visie op economische groei nodig van het kabinet. **Burgerinitiatieven** zouden een mooi begin kunnen zijn.

Kenmerkende synthetrons economische kansen

- *“Traditioneel is er altijd gezegd dat groei goed is, want het leidt tot meer inkomen en meer werk. Maar nu leven we in een tijd waarin we in de afgrond kijken vanwege de door ons veroorzaakte klimaatverandering. Daarom moeten we onze doelen bijstellen en zorgen dat wij en onze kinderen een leefbare toekomst hebben. Minder en andere groei is mogelijk en nodig.”*
- *“Schiphol heeft allang z'n economische plafond bereikt. Wat wil men: nog meer low-budget toeristen die Nederland overspoelen?”*
- *“Schiphol en de luchtvaart in Nederland hebben hun plafond (ook hun economische plafond) reeds bereikt. Het kan zo niet langer vanwege overlast en schade aan natuur, milieu en gezondheid.”*
- *“De economie kent het begrip “marginale meeropbrengst”. Wat Schiphol betreft kan dat zo uitgelegd worden dat groei meer overlast/ negatieve gevolgen heeft dan dat groei opbrengt.”*
- *“Economie is belangrijk, maar de balans is verstoord. Hinder wordt onderschat. Bewoners worden afgedaan als zeurders. Gezondheid en welzijn is van onschatbare waarde, maar die waarde wordt te weinig erkend.”*
- *#Anders We moeten stoppen met het idee dat groei het enige levensvatbare model is, want we wonen de wereld én elkaar op deze manier volledig uit.”*
- *“De rapporten stapelen zich op: IPCC-klimaatrapport, WHO geluidsrapport vliegtuigen, de Urgenda zaak en Royal Haskoning. Achter de norm welke gezondheidsrisico accepteren we. Als niet dat niet overtuigend is om te zeggen dat uitbreiding vanwege economische voordelen een utopie is dan weet ik het ook niet meer.*
- *# anders tegen toegevoegde waarde creëren aankijken: slimme dingen bedenken en maken niet plaatsgebonden en digitaal bereikbaar maken “*
- *“Economische kansen voor NL zijn kenniseconomie, innovatie, IT en dienstverlening, niet logistiek en toerisme.”*
- *“Kenniseconomie is de ontwikkeling, luchtvaart is dat niet.”*
- *De enige die aan zet kan zijn is de overheid, echter blijkt steeds maar weer dat veel omwonenden meer verstand van de materie hebben dan de politici.”*

Groep 2 trekt het wat breder en noemt specifiek de heer Benschop, die van het idee af moet dat groei noodzakelijk is. Burgers moeten helpen, kiezers moeten duurzaam stemmen. Europa moet in actie komen om tot een eerlijke beprijzing te komen. En tenslotte heeft de Omgevingsraad Schiphol, waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn, hierin een rol.

Relatief belang van de onderwerpen

De belangrijkste aspecten bij het thema economische kansen:

Schiphol is niet (meer) de motor van de economie

Traditioneel economisch denken is niet meer toereikend,

de balans is verstoord door de negatieve gevolgen.

De belangrijkste oplossingsrichtingen:

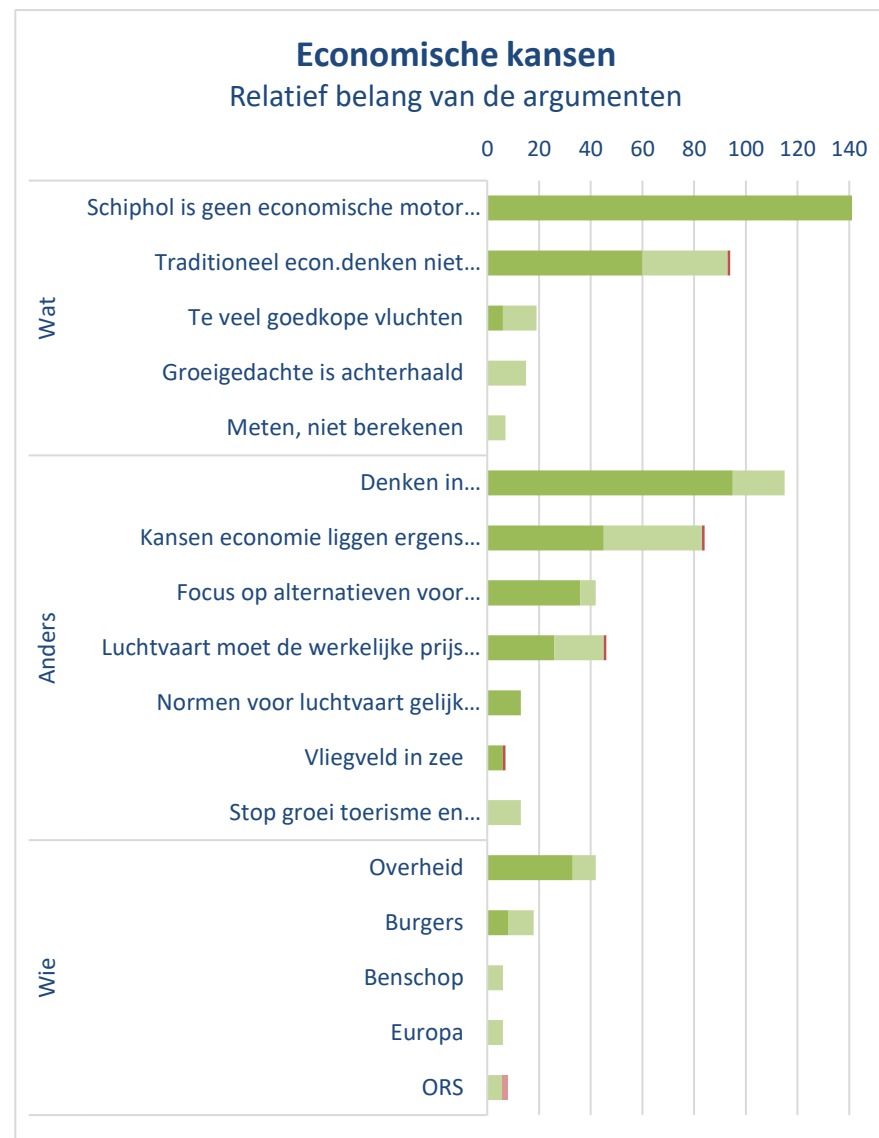
Denk meer in lange termijn, duurzame toekomstbestendige oplossingen.

Economische kansen liggen vooral bij de kenniseconomie,

niet bij infrastructuur.

De overheid moet het initiatief en de leiding ook weer bij dit thema nemen.

(Tabel: groen is voor, rood is tegen)



5. Besluitvormingsprocessen

Waar gaat het over (wat)?

Over de besluitvormingsprocessen ten aanzien van (de groei van) Schiphol zijn de deelnemers zeer kritisch. Besluitvorming is niet onafhankelijk en niet transparant, burgers worden niet serieus genomen, afspraken worden niet nagekomen en zelfs de integriteit wordt in twijfel getrokken.

De **besluitvorming is niet onafhankelijk**, er wordt te veel uitgegaan van het belang van Schiphol. De luchtvaartlobby lijkt het Ministerie in zijn greep te hebben. Er zijn nauwe onderlinge contacten, door aandeelhouderschap en bijvoorbeeld het uitwisselen van werknemers en ambtenaren. Besluiten lijken altijd in het voordeel van Schiphol uit te vallen en tot verdere groei te leiden.

Besluitvorming is niet transparant, langdurig en complex. Het is voor de gemiddelde burger niet te volgen. Er zijn ondoorzichtige afspraken, deelnemers spreken van een rookgordijn. Geen enkele partij neemt verantwoordelijkheid, er wordt jarenlang gepolderd.

De burger wordt niet serieus genomen in dit proces volgens groep 1. Inspraak wordt een wassen neus genoemd. Als ze al mee mogen praten zijn ze altijd in de minderheid. De meningen van grote groepen burgers zie je niet terug in de besluitvorming, er wordt te weinig mee gedaan. Bewoners worden afgedaan als zeurders. Zelfs de mening van experts en uitkomsten van rapporten worden opzijgeschoven.

Afspraken worden niet nagekomen, bijvoorbeeld het aantal stilte uren. Schiphol lijkt boven de wet te staan, limieten worden niet gehandhaafd. Er wordt berekend, en niet (objectief) gemeten.

Uiteindelijk lijken de deelnemers te vermoeden dat dit alles bewust wordt gedaan. Woorden als leugens, manipulaties, voor de gek gehouden worden, sjoemelrekenmodellen, uiterst misleidende informatieverstrekking, argumenten die niet kloppen, etc. geven aan dat men ernstig **twijfelt aan de integriteit van de besluitvorming**.

Bij groep 2 komen dezelfde aspecten terug. Relatief gezien wordt er in deze dialoog nog meer steun uitgesproken voor het gebrek aan integriteit in de besluitvorming dan bij groep 1. Men heeft het over 'in de maling genomen worden' en het gebrek aan eerlijke informatie. Het vertrouwen ontbreekt steeds meer.

Wat moet er in de toekomst anders?

De belangrijkste verbeteringen voor het besluitvormingsproces die worden aangedragen zijn dat Schiphol niet zou moeten deelnemen in de besluitvorming, de besluitvorming meer transparant moet zijn en de bevolking serieus genomen moet worden.

De objectiviteit van de inspraak zou gewaarborgd moeten worden door het creëren van een echt onafhankelijk adviesorgaan richting het Ministerie. Beslissingen kunnen niet meer alleen gebaseerd worden op redeneringen van Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. Schiphol en het betrokken

bedrijfsleven zouden geen partij mogen zijn bij de mening- en besluitvorming. Oftewel: **Schiphol moet buiten het overleg** over Schiphol worden gehouden. **Burgers moeten meer inspraak krijgen** en Schiphol en het kabinet moeten eindelijk gaan luisteren.

De objectiviteit zou verder gebaat zijn bij goed meten, minder berekenen, eerlijke gegevens over hinder en deskundigen raadplegen.

Naast de directe oplossingen voor het verbeteren van de besluitvorming, draagt men ook bij dit thema weer een aantal oplossingsrichtingen aan waarbij het **belang van milieu & gezondheid meer prioriteit** krijgt in de besluitvorming. Besluiten moeten toekomstbestendig worden, dat wil zeggen gebaseerd op duurzaamheid, milieu en het beperken van overlast. Men wil een krimp van het aantal vluchten. Meer handhavingpunten zijn gewenst.

Groep 2 legt een iets ander accent bij de oplossingen. In deze dialoog komen de volgende aspecten terug die we eerder bij de andere thema's zagen: Afspraken moeten worden nagekomen, om Parijs te halen moet het aantal vluchten wereldwijd dalen, stoppen met de uitzonderingsposities van de luchtvaart en de luchtvaart moet de werkelijke prijs invoeren inclusief de verborgen kosten van overlast, milieu en gezondheidsschade. Ook legt groep 2 nog iets meer nadruk op het belang van objectief meten en de volledigheid van de MER. Groep 2 vindt echter niet dat Schiphol niet mee mag doen in de besluitvorming.

Wie is aan zet?

De **overheid** is hier zeker aan zet. Schiphol moet in de discussie een stap terug doen. De overheid/politiek moet het echt anders gaan doen en zich betrouwbaar tonen. De Tweede Kamer/politieke partijen lijken te slapen maar moeten hier meer sturend in zijn.

De **burgers zelf** komen op dit thema als belangrijke actiep partij naar voren, meer dan bij de andere thema's. Volgens de deelnemers moet er meer burgerprotest komen. De journalistiek kan hier ook een goede rol in spelen (met programma's zoals Zembla).

De luchtvaart is een wereldwijd probleem dus er moeten ook internationaal samengewerkt worden, maar de Nederlandse overheid moet hier niet op wachten (Groep 2).

Kenmerkende synthetrons Besluitvormingsprocessen

- *"Besluitvorming over Schiphol is te veel uitgegaan van de aandeelhouders van Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen en veel te weinig van de mensen die dagelijks overlast ervaren van overvliegende vliegtuigen."*
- *"Het is vechten tegen de luchtvaartlobby die het ministerie in zijn greep lijkt te hebben, maar een kanteling is gaande, burgers dienen financieel ondersteund te worden door de overheid. Ze dragen veel kennis aan en hebben contacten met experts."*
- *"Besluiten zijn vreemd genoeg altijd in het voordeel van Schiphol."*
- *"Besluitvormingsprocessen zijn de afgelopen 30-50 jr m.b.t. Schiphol helemaal misgegaan. Inspraak wassen neus. Er wordt met sjoemelrekenmodellen gewerkt die altijd in het voordeel v.d. luchtvaart uitpakken. Bewoners zo ze al aan tafel zitten, zijn altijd in de minderheid. Schiphol en Ministerie I en W zijn één. Uitwisseling werknemers/ambtenaren. Het enige duidelijke aan besluitvorming tot nu toe is dat de uitkomst altijd is dat luchtvaart/Schiphol weer kan/mag groeien."*
- *"Momenteel wordt het proces gekenmerkt door een verdeel en heers politiek. Er is geen partij die de verantwoordelijkheid neemt. Men poldert wat aan. Tot eind 2020 is dat mooi maar voor de periode daarna zullen de partijen er niet uitkomen. Schiphol moet in de discussie een stap terug doen. De maatschappij/overheid dient te bepalen welke omvang noodzakelijk is."*
- *"De besluitvorming is voor een gemiddelde bewoner niet te volgen."*
"#anders de enige oplossing is minder vliegen, Schiphol zegt dat elektrische vliegtuigen stiller zijn maar dat is minimaal, je wordt continu voor de gek gehouden."
- *"De Overlast is gigantisch wanneer handelt Schiphol en Ministerie eindelijk eens ZONDER LEUGENS, MANIPULATIES?"*
- *"Het is belangrijk dat er nog veel meer burgerprotest komt, zodat de politiek en Schiphol eindelijk gaan luisteren."*

Relatief belang van de onderwerpen

De belangrijkste aspecten bij het thema besluitvormingsprocessen zijn:

De besluitvorming is niet onafhankelijk en niet transparant.

Er wordt onvoldoende naar de burgers geluisterd, ze worden niet serieus genomen.

De besluitvorming is niet integer.

De belangrijkste oplossingsrichtingen zijn:

Neem de burgers serieus en luister naar ze.

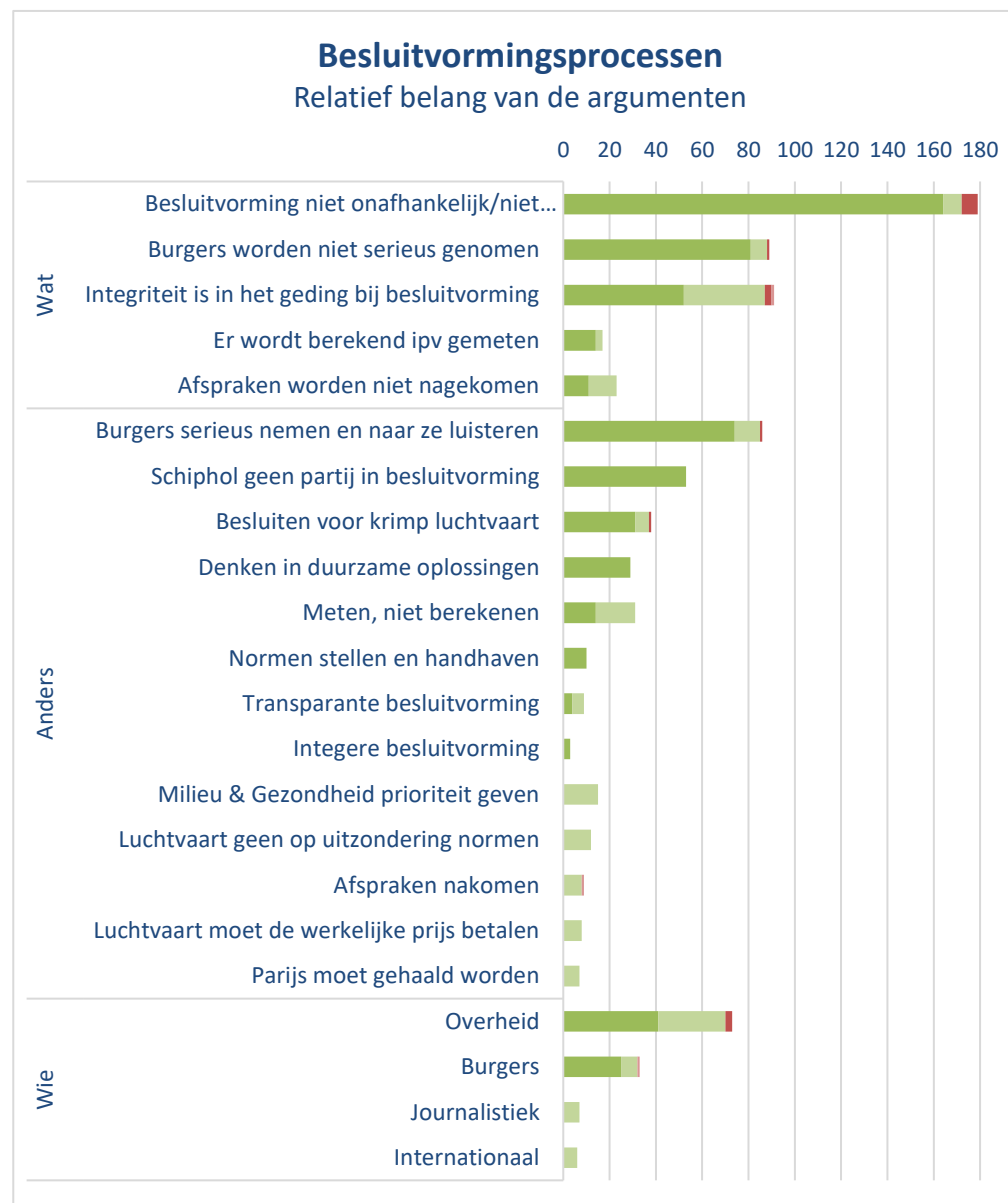
Laat Schiphol niet zelf deelnemen aan de besluitvorming.

De luchtvaart moet krimpen.

Denk meer in duurzame lange termijn oplossingen.

De overheid moet het initiatief en de leiding nemen, maar ook voor de burgers zelf is een belangrijke rol weggelegd.

(tabel: groen is voor, rood is tegen)



6. Het laatste advies

Aan het einde van de dialogen is ter afsluiting gevraagd: Wat heeft u gemist in de dialoog en wat is uw laatste advies aan de Omgevingsraad Schiphol? De uitkomsten van deze laatste vraag vertoont veel overlap met hetgeen dat is besproken in de hoofdstukken hierboven. Ze worden hier daarom kort weergegeven. Bij de uitkomst van wat er is gemist worden alleen de nieuwe onderwerpen weergegeven, de andere onderwerpen zijn verwerkt in de thema's hierboven.

De belangrijkste eindadviezen zijn:

Besluit voor een krimp van de luchtvaart.

Neem de burgers serieus, luister naar ze.

Geef prioriteit aan milieu en gezondheid.

Er zijn een paar nieuwe (gemiste) onderwerpen naar voren gekomen:

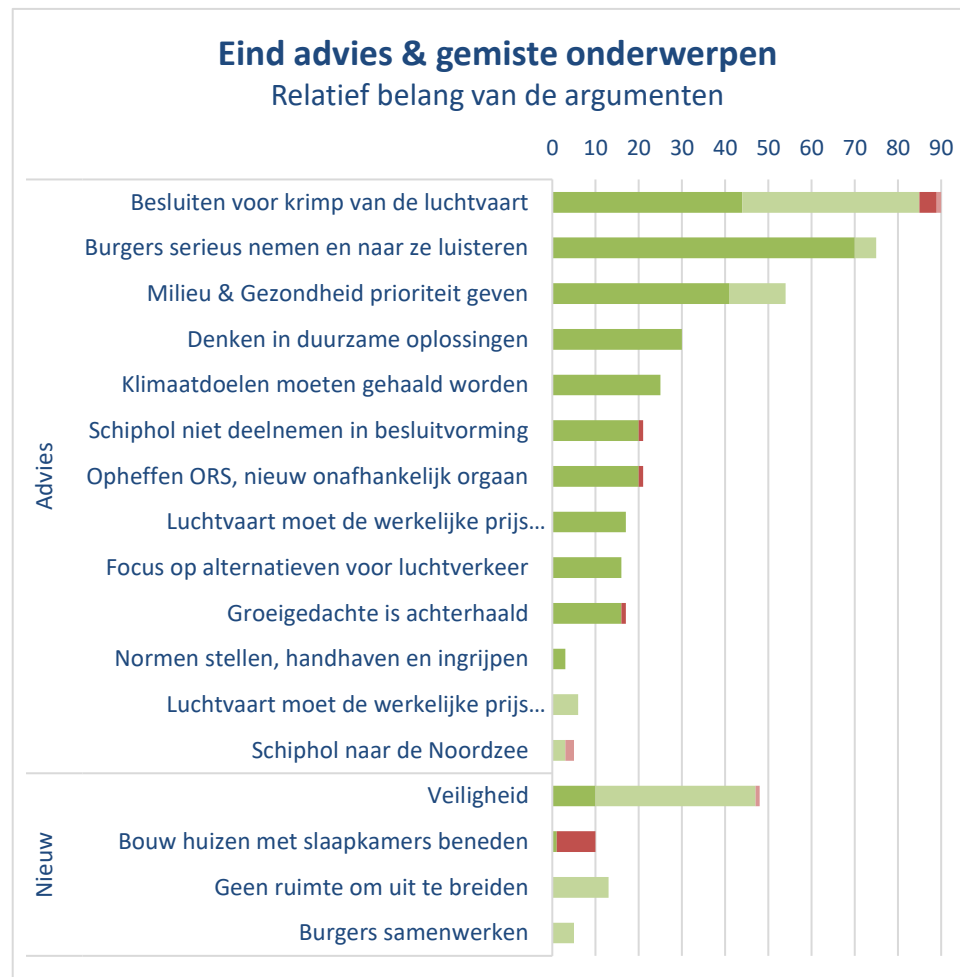
Het aspect van veiligheid. Dit aspect weegt even zwaar als de gezondheidsbelangen en hoger dan de economische aspecten van de luchtvaart. Het gevaar voor omwonenden, third party risk, wordt onderschat.

Er is gebrek aan ruimte. Uitbreiden op locatie is niet meer mogelijk, noch het bijbouwen van huizen.

Het idee dat huizen anders gebouwd gaan worden met de slaapkamers beneden wordt een 'oneens' synthetron.

Burgers kunnen samenwerken met bewoners bij andere luchthavens.

(Tabel: groen is voor, rood is tegen)



7. Belangrijkste aspecten en oplossingsrichtingen over alle vragen heen

Gebleken is dat er veel herhaling van beschrijvingen en oplossingsrichtingen zijn over de verschillende thema's en beide dialogen heen.

Dit zijn de top 10 'Wat' en 'Anders' clusters in rangorde van totaalaantal stemmen voor alle synthetrons in de betreffende cluster.

Bij de betekenis van de thema's en de prioriteit komt persoonlijk overlast door lawaai als sterkste naar voren. Bij wat er in de toekomst anders moet het duurzame denken de belangrijkste, op de voet gevolgd door het verminderen van het aantal fysieke vluchtbewegingen (algemeen en voor Schiphol in het bijzonder).

Top 10 'Wat'		Totaal stemmen geheel eens
Overlast	Teveel lawaai	198
	Slaapproblemen	158
	Gebrek aan rust	137
Besluitvorming	Besluitvorming niet onafhankelijk en niet transparant	172
	Integriteit in het geding bij besluitvorming	103
	Burgers worden niet serieus genomen, niet naar geluisterd	88
Belang milieu & gezondh.	Schadelijke gevolgen van de luchtvaart	171
	Lelystad verplaatst/vergroot het probleem	107
Economie	Traditioneel economisch denken niet meer toereikend	93
	Schiphol is geen economische motor (meer)	157

Top 10 'Anders'		Totaal stemmen geheel eens
Milieu & gez.	Denken in duurzame oplossingen	167
	Milieu & Gezondheid prioriteit geven	124
Minder vlieg-bewegingen	Besluiten voor krimp van de luchtvaart	162
	Minder vluchten op Schiphol	160
	Vluchten anders organiseren	101
Besluitvorming	Burgers serieus nemen en naar ze luisteren	160
	Metten, niet berekenen	114
	Schiphol mag niet deelnemen in de besluitvorming	73
Economie	Groeigedachte is achterhaald	116
	Luchtvaart moet de werkelijke prijs betalen inclusief kosten overlast	111

Bijlage 1: Synthetron script voor online gesprekken

nr	Duur (cumu- latief)	Onderwerp	Vraag of toelichting
0	4 min (4)	Intro voor 1 ^e vraag:	Welkom bij het online gesprek van de Omgevingsraad Schiphol. Wij zijn Jeanette Kalthof en Leo Dijkema en wij begeleiden samen dit gesprek. Aanleiding en doel De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Omgevingsraad Schiphol om advies gevraagd over de ontwikkeling van Schiphol in de periode 2020 tot 2030. Zij heeft de Omgevingsraad ook gevraagd een brede maatschappelijke consultatie op te zetten. Dit online gesprek maakt onderdeel uit van de consultatie. De Omgevingsraad betreft de uitkomsten van dit online gesprek in haar advies aan de minister U bent vanavond in gesprek met mensen die het afgelopen jaar actief zijn geweest in de discussie op twitter over de toekomst van Schiphol. Wat moet u doen? Geef zo specifiek en uitgebreid mogelijk uw mening en ideeën. Beoordeel ook de mening en ideeën van de andere deelnemers aan dit gesprek. De dialoog is anoniem: niemand kan zien wie wat heeft geschreven. Tijdens het gesprek krijgt u tips en aanwijzingen voor de software. Het kan zijn dat u tijdens de sessie nog vragen hebt. Mail uw vraag dan naar support@synthetron.com en u krijgt meteen antwoord. We wensen u een nuttig en prettig gesprek! Introductie vraag 1

			De ontwikkeling van Schiphol wordt op twitter besproken. Hierbij lijken 5 thema's dominant in de discussies. Deze thema's lichten we eerst kort toe. Daarna gaan we u vragen welk thema u het meeste bezig houdt, en waarom. Thema 1: Op twitter wordt gesproken over Schiphol in relatie tot het thema overlast. Het gaat bijvoorbeeld over hinder en last in combinatie met lawaai en geluid (1). Thema 2: Op twitter vraagt men zich af of de groei van de economie en groei van de luchtvaart opwegen tegen de gevolgen voor het milieu en de gezondheid. Het gaat bijvoorbeeld over het klimaat, de natuur en fijnstof (2). Thema 3: Op twitter wordt gesproken over Schiphol en de gevolgen van Lelystad Airport voor de omgeving. Het gaat bijvoorbeeld over vliegbewegingen en de huizen in de omgeving Lelystad (3). Thema 4: Op twitter wordt gesproken over Schiphol, de economische kansen en het plafond hieraan. Het gaat bijvoorbeeld over de politieke keuzes die worden gemaakt (4). Thema 5: Op twitter wordt gesproken over Schiphol en besluitvormingsprocessen. Het gaat over de manier waarop beleid tot stand komt (5). Als u uit deze 5 thema's het thema moet kiezen dat u het meeste bezig houdt, welke is dat dan? En waarom? Hier gaat de eerste vraag over. Denk vast na over uw antwoord.
1	8 min (12 min)	Prioriteit thema's	Poll: Welke van deze 5 thema's houdt u het meeste bezig? Schaal: 1. Overlast – 2. Milieu en gezondheid – 3. Lelystad – 4. Economie – 5. Besluitvorming We herhalen nog één keer de thema's voor u: 1. Schiphol in relatie tot het thema overlast. Het gaat bijvoorbeeld over hinder en last in combinatie met lawaai en geluid. 2. Schiphol en de gevolgen voor het milieu en de gezondheid. Het gaat bijvoorbeeld over het klimaat, de natuur en fijnstof. 3. Schiphol en de gevolgen van Lelystad Airport voor de omgeving. Het gaat bijvoorbeeld over vliegbewegingen en de huizen in de omgeving Lelystad. 4. Schiphol en de economische kansen en het plafond hieraan. Het gaat bijvoorbeeld over de politieke keuzes die worden gemaakt. 5. Schiphol en besluitvormingsprocessen. Het gaat over de manier waarop beleid tot stand komt.

			Licht uw antwoord alstublieft toe. Waarom vindt u dat? Begin uw zin met: Ik kies, want Training berichten U kunt nu uw mening invoeren in het blok onder aan uw scherm en op verstuur of enter klikken. Schrijf alstublieft elk punt in een afzonderlijk bericht. Zo kunnen de andere deelnemers het punt voor punt beoordelen. --- We vragen u om op alle berichten te stemmen. Zo weten we aan het einde van de dialoog waar jullie het over eens zijn, en waar niet. Om op een mening te stemmen, van oneens tot eens, versleept u het blauwe blokje met uw muis naar rechts. --- U kunt ook op een specifiek bericht reageren. Dat doet u zo: klik de mening aan, schrijf uw reactie in het invoerblok en druk op verstuur. Hij komt met een '+' ervoor in het scherm. Klik op de '+' en u ziet de achterliggende berichten van een reactie. --- Als een mening dik gedrukt wordt, zijn anderen het hier geheel mee eens, of geheel mee oneens. Wij noemen dat een 'synthetron'. In de tab samenvatting kunt u zien welke synthetrons er zijn gemaakt. --- Introductie vraag 2 In de volgende vragen willen we met u de thema's verder uitdiepen. We willen goed begrijpen welke argumenten er een rol spelen, wat het voor u betekent en hoe uw toekomstbeeld er ten aanzien van het thema er uit ziet. We herhalen eerst de thema's kort en vragen dan uw mening hierover. We beginnen met thema 1. 'Schiphol, in relatie tot het thema overlast. Het gaat bij dit thema bijvoorbeeld over hinder en last en in combinatie met lawaai en geluid.' Kunt u uitleggen waar het hier volgens u precies om gaat? Wat betekent het voor u?
2	10 min (22 min)	Thema 1	Hoofdvraag: Kunt u uitleggen waar het bij het thema overlast volgens u precies om gaat? Licht uw antwoord alstublieft uitgebreid toe. Wat betekent dit thema volgens u? Geef ook voorbeelden. Waarom vindt u dat? Verdiepingsvragen:

			a. Wat zou u willen dat er binnen het thema overlast in de toekomst verandert en waarom? Begin uw zin met #anders....., want..... b. Wie is daarvoor aan zet? Wie moet het initiatief en de leiding hiervoor nemen? Introductie vraag 3 We gaan nu thema 2 bespreken. We herhalen thema 2 nog even voor u: De vraag of de groei van de economie en groei van de luchtvaart opweegt tegen de gevolgen voor het milieu en de gezondheid. Het gaat bij dit thema bijvoorbeeld over het klimaat, de natuur en fijnstof. Kunt u uitleggen waar het hier volgens u precies om gaat? Wat betekent het voor u?
3	10 min (32 min)	Thema 2	Hoofdvraag: Kunt u uitleggen waar het bij het thema milieu en gezondheid volgens u precies om gaat? Licht uw antwoord alstublieft uitgebreid toe. Wat betekent dit thema voor u? Geef ook voorbeelden. Waarom vindt u dat? Verdiepingsvragen: a. Wat zou u willen dat er binnen het thema milieu en gezondheid in de toekomst verandert en waarom? Begin uw zin met #anders....., want..... b. Wie is daarvoor aan zet? Wie moet het initiatief en de leiding hiervoor nemen? Introductie vraag 4 We gaan in de volgende vraag thema 3 bespreken. We herhalen thema 3 voor u: Schiphol en de gevolgen van Lelystad Airport voor de omgeving. Het gaat bij dit thema bijvoorbeeld over vliegbewegingen en de huizen in de omgeving Lelystad. Kunt u uitleggen waar het hier volgens u precies om gaat? Wat betekent het voor u?
4	10 min (42 min)	Thema 3	Hoofdvraag: Kunt u uitleggen waar het bij het thema de gevolgen van Lelystad volgens u precies om gaat? Licht uw antwoord alstublieft uitgebreid toe. Wat betekent dit thema voor u? Geef ook voorbeelden. Waarom vindt u dat? Verdiepingsvragen: a. Wat zou u willen dat er ten aanzien van het thema Lelystad in de toekomst verandert en waarom? Begin uw zin met #anders....., want..... b. Wie is daarvoor aan zet? Wie moet het initiatief en de leiding hiervoor nemen?

			Introductie vraag 5 We gaan in de volgende vraag thema 4 bespreken. We herhalen thema 4 weer voor u: Schiphol, de economische kansen en het plafond hieraan. Het gaat bij dit thema bijvoorbeeld over de politieke keuzes die worden gemaakt. Kunt u uitleggen waar het hier volgens u precies om gaat? Wat betekent het voor u?
5	10 min (52 min)	Thema 4	Hoofdvraag: Kunt u uitleggen waar het bij het thema ‘economische kansen’ volgens u precies om gaat? Licht uw antwoord alstublieft uitgebreid toe. Wat betekent dit thema voor u? Geef ook voorbeelden. Waarom vindt u dat? Verdiepingsvragen: a. Wat zou u willen dat er binnen het thema ‘economische kansen’ in de toekomst verandert en waarom? Begin uw zin met #anders....., want..... b. Wie is daarvoor aan zet? Wie moet het initiatief en de leiding hiervoor nemen? ■ Introductie vraag 6 We gaan in de volgende vraag thema 5 bespreken. We herhalen thema 5 weer even: Schiphol en besluitvormingsprocessen. Het gaat bij dit thema over de manier waarop beleid tot stand komt. Kunt u uitleggen waar het hier volgens u precies om gaat? Wat betekent het voor u?
6	10 min (62 min)	Thema 5	Hoofdvraag: Kunt u uitleggen waar het bij het thema ‘besluitvormingsprocessen’ volgens u precies om gaat? Licht uw antwoord alstublieft uitgebreid toe. Wat betekent dit thema voor u? Geef ook voorbeelden. Waarom vindt u dat? Verdiepingsvragen: c. Wat zou u willen dat er binnen het thema besluitvormingsprocessen in de toekomst verandert en waarom? Begin uw zin met #anders....., want..... d. Wie is daarvoor aan zet? Wie moet het initiatief en de leiding hiervoor nemen? Introductie vraag 7 We gaan nu naar het laatste onderdeel van de dialoog. Neem even de tijd om terug te denken aan wat u allemaal heeft gelezen en geschreven. We hebben de 5 verschillende thema’s één voor één verkend en verdiept. Is het beeld over Schiphol nu compleet? Of zijn er nog zaken die niet aan de orde zijn geweest, maar die wel belangrijk zijn volgens u? Dan kunt u ze in de volgende vraag noemen.
7	8	Gemist	Hoofdvraag: We hebben de 5 thema’s verkend en verdiept. Is het beeld nu compleet over Schiphol of zijn er nog zaken die niet aan de orde zijn geweest maar die wel belangrijk zijn volgens u? Noem ze dan nu.

	(70 min)		Introductie vraag 8 We gaan naar de laatste vraag. Wat is uw laatste advies aan de Omgevingsraad Schiphol?
8	8 min (78 min)	Slotvraag - conclusie Afsluiten en bedanken	Hoofdvraag: Wat is uw laatste advies aan de Omgevingsraad Schiphol? Begin uw zin met: #Mijnadvies:..... Hartelijk bedanken voor uw bijdrage. De resultaten van dit gesprek worden in een verslag weergegeven. Namen van deelnemers worden niet gegeven. De Omgevingsraad Schiphol betreft de bevindingen van het online gesprek bij haar advies aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het verslag wordt gepubliceerd op www.omgevingsraadschiphol.nl. We wensen u nog een fijne avond!

Contactgegevens:

Leo Birza, leo@leobirza.nl, 06-53893424

Sander Dorst, Orange Otters, sander@orangeotters.nl, 06-36302180

Leo Dijkema, Synthetron, leo.dijkema@synthetron.com, 06-42812284