



Programma hinderbeperking

Internetconsultatie

Resultaten analyse van de online maatschappelijke consultatie van het programma met geluidshinderbeperkende maatregelen van Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland.

Noordwijk, 5 februari 2021

www.partnersenpropper.nl
www.opgavengestuurdwerken.nl

Colofon

Deze rapportage is opgesteld in opdracht van Royal Schiphol Group. De rapportage geeft zicht op de bevindingen uit de internetconsultatie aangaande het programma voor geluidshinderbeperkende maatregelen.

De rapportage is opgesteld door een onderzoeker van het bestuurskundig onderzoeks- en adviesbureau Partners+Pröpper: Ing. Peter Struik MBA, en een expert op het terrein van kunstmatige tekstintelligentie van het bureau Exocortex: Arno Gudden.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding en achtergrond	1
1.2	Doel en vraagstelling.....	2
1.3	Aanpak.....	3
2	Programma hinderbeperking	4
3	Profiel van de groep respondenten.....	7
4	Bevindingen.....	12
4.1	De meest aansprekende en interessante maatregelen voor respondenten	13
4.2	Verbetersuggesties van respondenten	16
4.2.1	Suggesties binnen de reikwijdte van het programma.....	16
4.2.2	Suggesties buiten de reikwijdte van het programma	17
5	Conclusies en aanbevelingen.....	18
5.1	Conclusies	18
5.2	Aanbevelingen	19
Bijlage 1:	Vragenlijst internetconsultatie	20
Bijlage 2:	Korte handleiding online dashboard	22
Bijlage 3:	Handreiking participatieproces	28

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

PERMANENTE ZOEKTOCHT NAAR BALANS

Royal Schiphol Group (Schiphol) is eigenaar en exploitant van onder andere Amsterdam Airport Schiphol. Deze luchtvaartonderneming heeft samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een belangrijke maatschappelijke opdracht. De luchthaven Schiphol is namelijk een belangrijke economische activiteit en draagt daarmee bij aan de welvaart van Nederland. De luchtvaart heeft echter ook een relatief grote invloed op de leefomgeving van mensen. Het is daarom permanent zoeken naar een juiste balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart en het tegelijkertijd behouden of juist vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving. Er worden daarbij bewuste afwegingen gemaakt tussen sociale, ecologische, commerciële en financiële belangen¹. Dat is een proces waar veel partijen en bijbehorende belangen bij betrokken zijn.

EEN DYNAMISCH PROGRAMMA VOOR GELUIDSHINDERREDUCTIE

Met oog op een goede balans tussen welvaart en welzijn investeren Schiphol en LVNL in de relatie met inwoners, overheden en belangenorganisaties. Daarbij is geluidshinderreductie een belangrijk onderwerp. Schiphol en LVNL zetten zich in om de geluidshinder door vliegverkeer in de brede omgeving van de luchthaven te beperken. Hiertoe voeren zij een gezamenlijk programma uit met maatregelen om geluidshinder door vliegverkeer af te laten nemen. Het programma hinderbeperking is te vinden op de website www.minderhinderschiphol.nl

Het programma hinderbeperking omvat vier thema's, met per thema een aantal geluidshinderbeperkende maatregelen. Voor een volledig overzicht van de thema's en de onderliggende maatregelen verwijzen we naar hoofdstuk 2 van dit rapport. Het programma is ook het antwoord op de vraag van minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat. Zij vroeg in haar brief van 5 juli 2019 om een 'uitvoeringsplan hinderreductie dat concrete en zichtbare maatregelen bevat'. Schiphol en LVNL ontwikkelden het programma op basis van suggesties en voorstellen van bewoners, bestuurders, het Regioforum van de Omgevingsraad Schiphol, de top 20 klachten bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), eigen expertise en innovaties in luchtvaarttechnieken en – systemen. De verwachting van Schiphol en LVNL is dat het programma een positief effect zal hebben op het terugdringen van geluidshinder, in zowel de binnen- als buitengebieden rond Schiphol. Schiphol en LVNL geven daarbij aan dat zij vastberaden zijn om door te gaan met het programma voor geluidshinderbeperkende maatregelen, wat het kabinet ook besluit over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Daarbij wordt altijd samenwerking gezocht met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat uiteindelijk verantwoordelijk is voor het luchtvaartbeleid in Nederland.

Schiphol en LVNL zien het programma als een dynamische agenda. Dat wil zeggen dat nieuwe inzichten en ideeën van inwoners², overheden en andere belanghebbenden opgenomen kunnen worden voor een verdere verkenning, uitwerking of realisatie. Schiphol en LVNL willen hierbij nadrukkelijk belanghebbenden uit de samenleving consulteren. Dit via een participatief traject,

¹ Bron: website van Royal Schiphol Group

² De onderzoekers van de voorliggende internetconsultatie gebruiken hier de term 'inwoners', in plaats van omwonenden. Dit omdat de internetconsultatie in principe open staat voor iedere inwoner van Nederland. Ook inwoners die niet om en nabij Schiphol wonen kunnen mogelijk goede suggesties of ideeën hebben voor het programma hinderbeperking.

waaronder een internetconsultatie. Het voorliggende rapport richt zich op de bevindingen uit deze internetconsultatie. Deze is gestart in maart 2020 en is afgesloten op 4 november 2020. De ontvangen feedback en suggesties worden door Schiphol en LVNL gebruikt om het programma hinderbeperking verder te verbeteren.

BEVINDINGEN UIT DE INTERNETCONSULTATIE

Het voorliggende rapport bevat de analyse van de respons uit de internetconsultatie, alsmede de conclusies en aanbevelingen die daaruit getrokken kunnen worden. De analyse is uitgevoerd door onderzoekers van het bestuurskundig onderzoeksbureau Partners+Pröpper. Schiphol en LVNL hebben hierbij uitdrukkelijk aan de onderzoekers gevraagd om dit vanuit de blik van een kritisch buitenstaander te doen, en te rapporteren vanuit een onafhankelijke positie. Het voorliggende rapport is daarvan het resultaat.

Het is verder aan Schiphol en LVNL om de bevindingen, conclusies en aanbevelingen uit dit rapport te beoordelen en te vertalen naar de doorontwikkeling van het programma hinderbeperking.

1.2 Doel en vraagstelling

Doelstelling

De internetconsultatie had als doel om een beeld te krijgen wat belanghebbenden vinden van de maatregelen van het programma hinderbeperking, zoals gepresenteerd op de website 'www.minderhinderschiphol'. Dit beeld moet als basis dienen voor eventuele bijstellingen en aanvullingen op het programma met geluidshinderbeperkende maatregelen.

Centrale vraagstelling

Is het pakket van geluidshinderbeperkende maatregelen volledig, sluit het aan op behoeften en eerder gedane suggesties? Zo nee wat zouden we nog moeten bijstellen en/of toevoegen?

Deelvragen

De centrale vraag is verder uitgewerkt in twee deelvragen:

- 1 Wat spreekt inwoners het meest aan in het huidige pakket aan maatregelen, welke specifieke maatregelen vinden inwoners het meest interessant?
- 2 Welke maatregelen of onderwerpen ontbreken nog volgens inwoners en wat zijn verbetersuggesties van inwoners voor het huidige pakket aan maatregelen?

Naast bovenstaande inhoudelijke deelvragen, die nodig zijn om de centrale vraag te beantwoorden, zijn tijdens de internetconsultatie ook vragen gesteld die belangrijke kenmerken en behoeften van respondenten in beeld brengen. Dit geeft zicht op het profiel van de groep respondenten met betrekking tot:

- De woonplaats van respondenten;
- De mate en het tijdstip waarop respondenten hinder ervaren;
- In hoeverre respondenten het pakket van maatregelen overzichtelijk en begrijpelijk vinden;
- In hoeverre respondenten eerder deelnamen aan bijeenkomsten, overlegorganen of opiniepeilingen over Schiphol en geluidshinder.
- Hoe respondenten het liefst worden geïnformeerd.

1.3 Aanpak

Afbakening

De internetconsultatie richt zich op het pakket van **geluidshinderbeperkende** maatregelen zoals vervat in het huidige programma van maatregelen.

Suggesties en opmerkingen van respondenten die niet gaan over geluidshinderbeperkende maatregelen, of buiten de invloeds- en handelingssfeer van Schiphol of LVNL treden, vallen buiten de reikwijdte van het programma zoals gepresenteerd op de website www.minderhinderschiphol.nl. Deze suggesties en opmerkingen zijn wel vastgelegd en bestudeerd, maar worden verder niet opgepakt in het programma hinderbeperking. Dat betekent niet dat deze niet waardevol of niet interessant zijn, maar de besluitvorming en/of uitvoering ervan ligt bij andere partijen dan Schiphol of LVNL.

Aanpak en onderzoeksverantwoording

De vragenlijst van de enquête van de internetconsultatie is uitgezet in de periode maart t/m 4 november jl. Het voorliggende rapport omvat een analyse van alle respons uit die periode. Belangrijke uitgangspunten van het consultatietraject zijn transparantie en toegankelijkheid voor alle belanghebbenden. Naast dit rapport wordt dan ook een online publieksversie van een dashboard beschikbaar gesteld. Dit online dashboard maakt naast de bevindingen ook alle ingediende teksten van respondenten van de enquête inzichtelijk.

Gezien de aard van de data (open vragen, ongestructureerde tekst), is een kunstmatig-intelligentie platform voor tekstanalyse ingezet. Voordeel van de inzet van kunstmatige tekstintelligentie is dat de internetconsultatie daardoor is voorbereid op grote hoeveelheden (tekst)data. Met behulp van het systeem voor tekstanalyse zijn suggesties en opmerkingen van respondenten gecategoriseerd naar thema's en maatregelen. Dat is tussentijds, lopende de internetconsultatie, in verschillende tranches gedaan om zodoende de betrouwbaarheid van het systeem te controleren. Uiteindelijk zijn, na afsluiting van de internetconsultatie, alle suggesties en opmerkingen van respondenten nog eens handmatig nagelopen door Schiphol en LVNL op de juistheid waarmee het systeem deze heeft gecategoriseerd. Tijdens deze controle is door Schiphol en LVNL ook aangegeven welke antwoorden van respondenten binnen of buiten de reikwijdte van het programma hinderbeperking vielen.

De internetconsultatie is voorbereid voordat Nederland getroffen werd door het coronavirus COVID19, en uitgezet in de periode waarin de maatregelen van het kabinet een substantiële impact hadden, en nog steeds hebben, op de samenleving. Het vliegverkeer is in deze periode drastisch afgenomen. De vraag of dit van invloed is geweest op de resultaten van de internetconsultatie kan vanuit twee aspecten worden bekeken:

- > *Kwalitatief*: gelet op de inhoudelijke antwoorden van respondenten op de vragen uit de internetconsultatie merken de onderzoekers op dat respondenten zich hoogstwaarschijnlijk hierdoor niet hebben laten beïnvloeden.
- > *Kwantitatief*: er hebben 846 inwoners deelgenomen aan de enquête. Mogelijk had de respons hoger kunnen zijn in het geval inwoners nog steeds dezelfde mate van geluidsoverlast hadden ondervonden, zoals voor de coronacrisis COVID19. Dat is niet onderzocht omdat de internetconsultatie geen representatieve enquête of -steekproef is. Het gaat ook niet om 'de meeste stemmen gelden'. Het doel is om het programma met geluidshinderbeperkende maatregelen te verrijken. Daarbij kan één enkele goede en innovatieve suggestie van één persoon of een kleine groep inwoners zeer waardevol zijn.

2 Programma hinderbeperking

Alvorens de bevindingen uit de internetconsultatie te bespreken presenteren we in dit hoofdstuk voor de volledigheid het programma met de geluidshinderbeperkende maatregelen, zoals momenteel is gepresenteerd op de website www.minderhinderschiphol.nl. Het is belangrijk hier kennis van te nemen omdat dit programma met maatregelen de basis is waarop respondenten van de internetconsultatie hebben gereageerd. Dat programma omvat maatregelen op het gebied van vier thema's: baangebruik, vliegtuigtypes, overdag en 's nachts vliegen. Deze thema's zijn de vier pijlers van het programma hinderbeperking. In de onderstaande tabellen worden de doelen en maatregelen per thema verder toegelicht, daarna worden de thema's en maatregelen nog een keer gepresenteerd in een overzichtelijk schema.

A. Thema Baangebruik

DOEL

Banen die per saldo minder hinder veroorzaken zoveel als mogelijk gebruiken. De Polderbaan en de Kaagbaan leveren ten opzichte van de andere start- en landingsbanen relatief gezien minder geluidshinder op. Dit komt omdat in de omgeving van deze banen minder woningen staan. Daarom zijn dit de banen die Schiphol en LVNL bij voorkeur (moeten) inzetten voor het vliegverkeer. Dat doet Schiphol en LVNL door:

- Het aantal vliegtuigen per uur op deze banen vergroten, en daarmee het aantal vliegtuigen op de minder preferente banen (Aalsmeer-, Buitenveldert- en Zwanenburgbaan) beperken.
- Te stimuleren dat onder wisselende omstandigheden nog vaker en meer gebruik kan worden gemaakt van de meest gunstige baancombinaties voor de omgeving;
- Stabiele verkeersstromen te stimuleren waardoor het vliegverkeer meer voorspelbaar is en de voorkeursbanen efficiënter ingezet kunnen worden.

MAATREGELEN

De maatregelen die worden verkend, ontworpen of geïmplementeerd zijn:

- 1 Aanpassen vluchtschema's voor landen in de ochtend;
- 2 Efficiënter afstand houden voor landende vliegtuigen;
- 3 Langer parallel starten naar het noorden bij verminderd zicht;
- 4 Naderend vliegverkeer buiten het Nederlands luchtruim managen;
- 5 Op tijd gebaseerd afstand houden bij landingen;
- 6 Richttijd en -positie voor binnenvliegen Nederlands luchtruim;
- 7 Vliegtuigen mogen niet té vroeg vertrekken richting Schiphol;
- 8 Voorspelbaarheid vertrekkend vliegverkeer verbeteren;
- 9 Wijzigen enkele vliegplannen voor optimale inzet startbanen.

B. Thema Vliegtuigtypes

DOEL

De vloot waarmee luchtvaartmaatschappijen vliegen moet schoner en stiller worden. Dit gaat geleidelijk omdat een vliegtuig een behoorlijke investering is die je niet snel kunt afschrijven. Zo is KLM al enkele jaren bezig de Boeing 747-400 te vervangen door de stillere en schonere Boeing 787 Dreamliner, die tot 40% stiller dan de Boeing 747.

MAATREGELEN

De maatregelen die worden verkend, ontworpen of geïmplementeerd zijn:

- 1 Investeren in stillere vliegtuigen (vlootvernieuwing);
- 2 Strenger ontmoedigingsbeleid bepaalde vliegtuigtypes;
- 3 Verbod op lawaaiige vliegtuigen.

C. Thema Overdag vliegen

DOEL

Vliegtuigen volgen overdag bepaalde routes en trajecten om te stijgen vanaf de startbaan of te dalen naar de landingsbaan toe. Om hinder te beperken is het belangrijk de routes en trajecten in de buurt van woonkernen te optimaliseren. Ook het verbeteren van de voorspelbaarheid van het vliegverkeer is belangrijk. Als vliegtuigen op onverwachte plekken vliegen kan dat extra hinder veroorzaken. Schiphol en LVNL proberen daar rekening mee te houden door meer vaste vliegroutes toe te passen. Maar ook door vaste bochtstraaltechniek, hoger aanvliegen en gelijkmatig dalend naderen kan het vliegverkeer overdag en 's nachts meer voorspelbaar worden. Tegelijkertijd ontstaan er soms dilemma's:

- Wanneer je een vliegroute verlegt, verplaats je tevens de geluidshinder. Daarom willen Schiphol en LVNL dat alleen doen als dit voor veel mensen een duidelijke verbetering betekent;
- Door de maatregelen kan het zijn dat vliegtuigen een langere route moeten vliegen. Dit kan tot gevolg hebben dat er meer brandstof verbruikt wordt en dat dit meer uitstoot veroorzaakt.

MAATREGELEN

De maatregelen die worden verkend, ontworpen of geïmplementeerd zijn:

- 1 De bocht bij Uithoorn;
- 2 Hoger aanvliegen overdag;
- 3 Landen met gps-navigatie;
- 4 Nauwkeuriger vliegen langs Leimuider en Rijsenhout;
- 5 Onderzoek optimalisatie startroute bij Uithoorn en De Kwakel;
- 6 Startroutes bij Bodegraven, Nieuwkoop en Gouda optimaliseren;
- 7 Vaste naderingsroutes overdag.

D. Thema 's nachts vliegen

DOEL

Het doel is om hinder in de nacht zoveel als mogelijk te beperken door:

- In de nacht is er maar één startbaan en één landingsbaan in gebruik. Dit zijn meestal de Polderbaan en Kaagbaan. Naast deze banen mag ook de Zwanenburgbaan in en vanuit zuidelijke richting gebruikt worden. Starten vanaf de andere banen is 's nachts niet toegestaan, daar moet een ontheffing voor worden verleend. De overheid kan bij grote onderhoudswerkzaamheden vrijstelling verlenen voor gebruik van de andere banen. Daarnaast kunnen veiligheids-omstandigheden het noodzakelijk maken hiervan af te wijken. Zo mag er 's nachts op andere banen geland worden als de voorkeursbanen niet beschikbaar of bruikbaar zijn. De Schiphol-Oostbaan mag 's nachts niet gebruikt worden.
- In de periode tussen 23:00 en 06:00 uur geldt het 'nachtregime'. Er gelden dan andere vliegroutes en -procedures dan overdag. Om de hinder te beperken maken we gebruik van vaste naderingsroutes en gelijkmatig dalend naderen. In overleg met de Omgevingsraad Schiphol is afgesproken om het nachtregime flexibel in te laten gaan, afhankelijk van aanbod van verkeer. Ook is het nachtregime, afhankelijk van aanbod van verkeer. Dit betekent in de praktijk dat wanneer het mogelijk is, het nachtregime al om ca. 22.30 uur start en uiterlijk om ca. 06.30 uur stopt.

MAATREGELEN

De maatregelen die worden verkend, ontworpen of geïmplementeerd zijn:

- 1 Beperken nachtelijke starts Kaagbaan in noordoostelijke richting bij baanonderhoud
- 2 Beperken nachtelijke starts Zwanenburgbaan in zuidelijke richting bij kort baanonderhoud
- 3 De bocht bij Uitgeest
- 4 Geluidsarme nachtelijke startprocedure Zwanenburgbaan noord
- 5 Hoger aanvliegen Polderbaan in de nacht
- 6 Nachtelijke naderingsroute Polderbaan vanuit oostelijke richting
- 7 Vaste naderingsroute Zwanenburgbaan noord 's nachts
- 8 Vaste naderingsroutes Buitenveldertbaan 's nachts
- 9 Vaste naderingsroutes Zwanenburgbaan zuid 's nachts

Schiphol en LVNL zetten zich met steun van de luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk in om de geluidshinder door het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven te beperken en zo de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dat doen ze door maatregelen te nemen op het gebied van vier thema's: baangebruik, vliegtuigtipes, overdag en 's nachts vliegen.

Overdag vliegen

Baangebruik

Maatregelen

- De bocht bij Uithoorn
- Hoger aanvliegen overdag
- Landen met gps-navigatie
- Nauwkeuriger vliegen langs Leimuider en Rijsenhout
- Onderzoek optimalisatie startroute bij Uithoorn en De Kwakel
- Startroutes bij Bodegraven, Nieuwkoop en Gouda optimaliseren
- Vaste naderingsroutes overdag

Maatregelen

- Aanpassen vluchtschema's landen in de ochtend
- Efficiënter afstand houden landende vliegtuigen
- Langer parallel starten naar het noorden bij verminderd zicht
- Naderend vliegverkeer buiten het Nederlandse luchtruim managen
- Op tijd gebaseerd afstand houden bij landingen
- Richttijd en -positie voor binnenvliegen Nederlands luchtruim
- Vliegtuigen mogen niet te vroeg vertrekken richting Schiphol
- Voorspelbaarheid vertrekkend vliegverkeer verbeteren
- Wijzigen enkele vliegplannen voor optimale inzet startbanen

Programma
hinderbeperking
www.minderhinderschiphol.nl

Maatregelen

- Beperken starts Kaagbaan in noordoostelijke richting bij baanonderhoud
- Beperken nachtelijke starts Zwanenburgbaan in zuidelijke richting bij kort baanonderhoud
- De bocht bij Uitgeest
- Geluidsarme nachtelijke startprocedure Zwanenburgbaan-noord
- Hoger aanvliegen Polderbaan in de nacht
- Nachtelijke naderingsroute Polderbaan vanuit oostelijke richting
- Vaste naderingsroute Zwanenburgbaan-noord 's nachts
- Vaste naderingsroute Buitenveldebaan 's nachts
- Vaste naderingsroute Zwanenburgbaan-zuid 's nachts

Maatregelen

- Investeren in stillere vliegtuigen (vlootvernieuwing)
- Strenger ontmoedigingsbeleid bepaalde vliegtuigtipes
- Verbod op lawaaige vliegtuigen

's Nachts vliegen

Vliegtuigtipes

3 Profiel van de groep respondenten

In dit hoofdstuk beschrijven we een aantal relevante kenmerken van de groep respondenten. Dit op basis van de vragen die hierover gesteld zijn in de online enquête (zie bijlage 1 voor de vraagstelling):

- Postcode van de respondenten (vraag 1), en de mate waarin de respondenten hinder ervaren en het tijdstip waarop (vragen 2 en 3);
- Of respondenten vaker deelnemen of deelgenomen hebben aan bijeenkomsten, overlegorganen of opiniepeilingen over Schiphol en geluidshinder (vraag 4);
- De mening van respondenten over (a) of het pakket maatregelen overzichtelijk is gepresenteerd op de website minderhinderschiphol.nl en (b) of het pakket maatregelen voldoende begrijpelijk is weergegeven (vragen 5 en 6);
- Vragen en opmerkingen van respondenten over de website en hoe de respondenten het liefst op de hoogte gehouden willen worden van de ontwikkeling rond de hinderbeperkende maatregelen (vraag 12);

Waar wonen de respondenten?

846 respondenten hebben de online vragenlijst geheel of deels ingevuld. Zij wonen met name in de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht.

De respondenten wonen in 74 verschillende woonplaatsen en circa 70% van de respondenten is woonachtig in 12 woonplaatsen. De respons is dus geografisch geconcentreerd.

Uit de onderstaande tabel 3.1 blijkt dat 80% van de respondenten woonachtig zijn in 17 steden of dorpen. De respons is geografisch geconcentreerd, want 80% van de respondenten is woonachtig in 23% van de woonplaatsen. De geografische concentratie is nog hoger bij de helft van de respondenten. Ruim 50% van de respondenten is woonachtig in 6 steden of dorpen, dat is 8% van de woonplaatsen. Dit zijn Haarlemmermeer (104), Aalsmeer (96), Amsterdam (74), Uithoorn (60), Amstelveen (54) en De Ronde Venen (49).

De meest respondenten zijn woonachtig in de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht. Er zijn 9 respondenten woonachtig buiten deze provincies.



In de post 'Overig' van tabel 3.1 zitten gemeenten met 9 of minder respondenten. In deze post bevinden zich 19% van het totaal aantal respondenten. Van 13 respondenten is de woonplaats niet bekend.

Totaal aantal respondenten		846		
Aantal woonplaatsen		74		
Gemeente	Respondenten	Cumulatief	Aandeel Cumulatief	
Haarlemmermeer	104	104	12%	
Aalsmeer	96	200	24%	
Amsterdam	74	274	32%	
Uithoorn	60	334	39%	
Amstelveen	54	388	46%	
De Ronde Venen	49	437	52%	
Zaanstad	33	470	56%	
Gouda	32	502	59%	
Velsen	30	532	63%	
Nieuwkoop	29	561	66%	
Teylingen	29	590	70%	
Bergen	22	612	72%	
Haarlem	21	633	75%	
Alphen	12	645	76%	
Heemskerk	11	656	78%	
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	10	666	79%	
Heilo	10	676	80%	
Overig	157	833	98%	
Onbekend	13	846	100%	

Tabel 3.1: woonplaatsen van de respondenten.

Hoeveel hinder ervaren respondenten en wanneer?

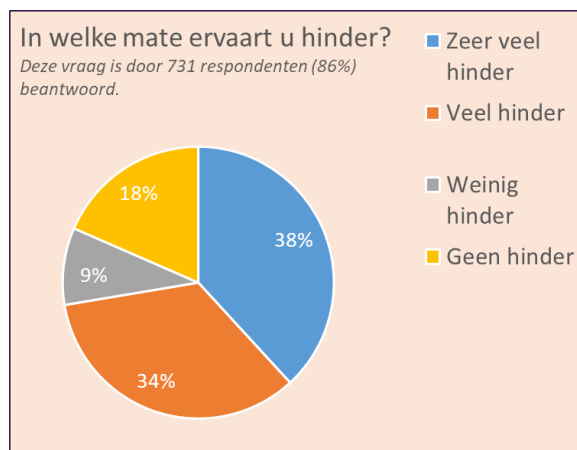
72% van de respondenten ervaart 'veel' tot 'zeer veel' hinder. De meeste in de ochtend, overdag en avond. In de nacht ervaren minder respondenten hinder.

Respondenten konden op een schaal van 0 tot 10 de mate van hinder aangeven.

In de grafiek hiernaast is de volgende schaal gehanteerd:

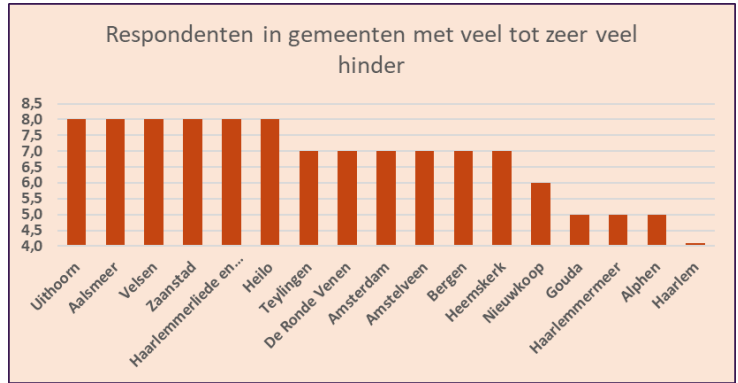
- > Zeer veel hinder: score 9-10;
- > Veel hinder: score 6-8;
- > Weinig hinder: score 2-5;
- > Geen hinder: score 0-1.

Volgens deze schaal ervaart 18% van de respondenten geen hinder. De rest ervaart wel hinder, variërend van weinig (9%), tot veel (34%) tot zeer veel (38%).



Zoals eerder vermeld is 80% van de respondenten woonachtig in 17 gemeenten.

De respondenten in deze gemeenten die 'zeer veel hinder' of 'veel hinder' ervaren zijn woonachtig in 13 verschillende gemeenten. Respondenten in vier gemeenten ervaren relatief weinig hinder (conform de door de onderzoekers gehanteerde schaal). Het gaat om de gemeenten Gouda, Haarlemmermeer, Alphen en Haarlem.



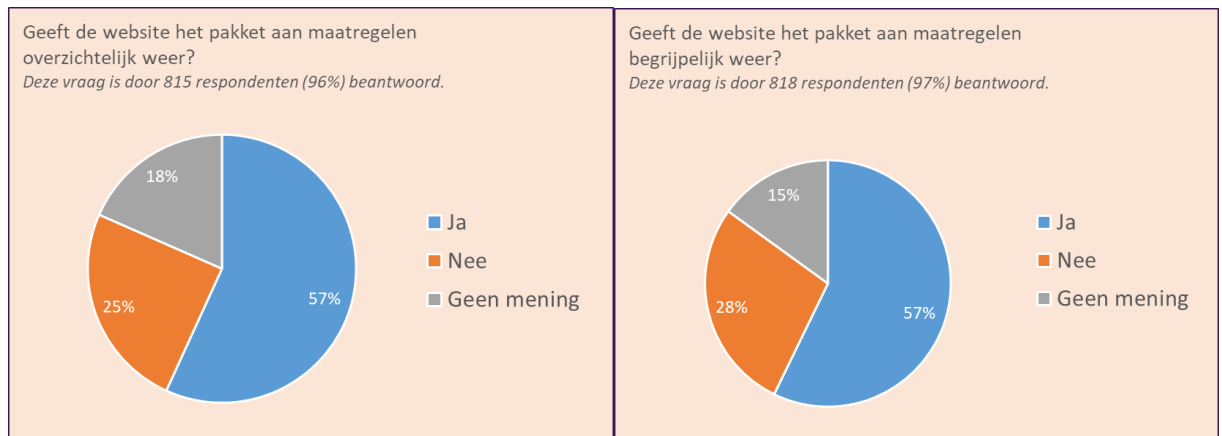
De meeste respondenten ervaren hinder in de ochtend, overdag en in de avond: 48% in de ochtend, 52% overdag en 54% in de avond. In de nacht ervaren minder respondenten hinder (34%).

Indien u hinder ervaart, op welk tijdstip ervaart u dit dan meestal? (Meerdere antwoorden waren mogelijk)		
Aantal respondenten: 846	Tijdvak	
Ochtend	06:00 - 07:00	48%
Overdag	07:00 - 18:00	52%
Avond	18:00 - 23:00	54%
Nacht	23:00 - 06:00	34%

Tabel 3.2: tijdstippen waarin hinder wordt ervaren.

Vinden respondenten het pakket van maatregelen overzichtelijk en begrijpelijk?

Ruim de helft van de respondenten (57%) vindt het pakket van maatregelen overzichtelijk en begrijpelijk weergegeven op de website. Ruwweg een kwart (25% - 28%) vindt dat niet.



Heeft u in de afgelopen jaren deelgenomen aan bijeenkomsten, overlegorganen of opiniepeilingen over Schiphol en geluidshinder?

Bijna de helft van de respondenten heeft nooit meegedaan aan bijeenkomsten, overlegorganen of opiniepeilingen. Deze groep ervaart relatief minder hinder van Schiphol.

Er wordt met website en de online vragenlijst ook een groep bereikt die relatief minder hinder ervaart van Schiphol én niet actief deelneemt aan bijeenkomsten. Tabel 3.4 laat zien dat van deze groep 24% geen hinder ervaart en 30% ervaart veel hinder. De groep die actief deelneemt aan bijeenkomsten (meer dan 5 keer) ervaart relatief veel hinder (69%), en een klein deel ervaart geen hinder (4%).

Heeft u in de afgelopen jaren deelgenomen aan bijeenkomsten, overlegorganen of opiniepeilingen over Schiphol en geluidshinder?		
Aantal respondenten	837	
	Aantal	Aandeel
Nooit	531	63%
1 tot 2 keer	165	20%
3 tot 5 keer	51	6%
Meer dan 5 keer	58	7%
Weet ik niet	32	5%

Tabel 3.3: mate waarin respondenten deelnemen aan bijeenkomsten, overlegorganen en opiniepeilingen.

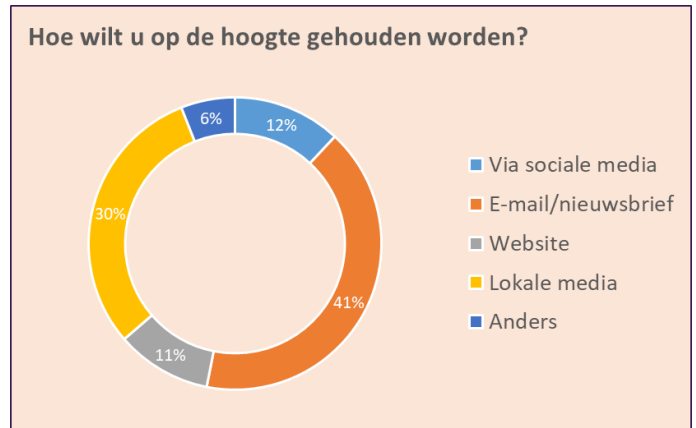
De mate waarin hinder wordt ervaren in relatie tot actieve deelname aan bijeenkomsten.						
Aantal respondenten	731		456		54	
	Alle respondenten		Nooit		Meer dan 5 keer	
Mate van hinder	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
Zeer veel hinder	279	38%	137	30%	37	69%
Veel hinder	250	34%	156	34%	13	24%
Weinig hinder	67	9%	54	12%	2	4%
Geen hinder	135	18%	109	24%	2	4%

Tabel 3.4: relatie tussen de mate waarin hinder wordt ervaren en actieve deelname aan bijeenkomsten.

Hoe willen respondenten het liefst worden geïnformeerd?

Veel respondenten willen het liefst via E-mail/nieuwsbrief en de lokale media op de hoogte gehouden worden over het programma hinderbeperkende maatregelen. Meer dan 70% van de respondenten kiest hiervoor.

De website heeft voor 11% van de respondenten de voorkeur en sociale media 12%.



4 Bevindingen

In dit hoofdstuk beantwoorden we de twee deelvragen. Deze deelvragen sluiten aan op de vragen 7 t/m 10 van de online enquête. De deelvragen worden hieronder direct beantwoord met kernbevindingen. In de paragrafen 4.1 en 4.2 van dit hoofdstuk worden de kernbevindingen meer in detail onderbouwd.

DEELVRAGEN

- 1 Wat spreekt inwoners het meest aan in het huidige pakket aan maatregelen, welke specifieke maatregelen vinden inwoners het meest interessant?
- 2 Welke maatregelen of onderwerpen ontbreken nog volgens inwoners en wat zijn verbetersuggesties van inwoners voor het huidige pakket aan maatregelen?

Kernbevinding deelvraag 1

Meer dan 80% van de genoemde maatregelen die respondenten aansprekend en interessant vinden gaan over twee thema's, namelijk Vliegtuigtypes en Overdag vliegen. 80% van deze maatregelen gaan over:

- Stille en schone vliegtuigen
- Hoger aanvliegen
- Aanpassen aanvliegroutes
- Ontzien van Uithoorn en/of Kwakel
- Aanpassen startroute
- Minder gebruik van de Aalsmeerbaan

Maatregelen binnen de thema's Baangebruik en 's Nachts vliegen, zoals nu opgenomen in het programma, blijken minder aan te sluiten op de verwachtingen of wensen van respondenten:

- Binnen het thema Baangebruik benoemen respondenten vaak specifieke banen zoals de Aalsmeerbaan, Kaagbaan, Zwanenburg- en Polderbaan. Daarbij pleiten de respondenten voor minder gebruik van deze banen. Dit terwijl maatregelen binnen het thema Baangebruik juist als doel hebben het meer inzetten van de primaire banen en daardoor het minder inzetten van de secundaire banen. Er kunnen meerdere redenen zijn voor deze tegenstelling, zie verder blz. 16 voor een toelichting daarop.
- Binnen het thema 's Nachts vliegen worden wel veel reacties gegeven, maar respondenten stellen daarbij maatregelen voor die niet binnen de reikwijdte van het programma vallen (bijvoorbeeld minder nachtvluchten). Het thema 's Nachts vliegen is dus voor respondenten wel van belang, maar behoeften sluiten niet aan op de inhoud van het programma.

Kernbevinding deelvraag 2

Respondenten doen 512 nieuwe suggesties die passen binnen de reikwijdte van het programma. De 512 nieuwe suggesties zijn door de experts ook verder bestudeerd en beoordeeld op potentieel. Daaruit zijn 40 kansrijke suggesties voortgekomen waarop verder in een aparte nota van antwoord van Schiphol en LVNL zal worden ingegaan. Daarbij zijn ook suggesties gedaan voor twee nieuwe thema's, te weten Grondgeluid en Participatieproces.

4.1 De meest aansprekende en interessante maatregelen voor respondenten

VOORAF

Binnen de thema's van het huidige programma hinderbeperking, zoals gepresenteerd op minderhinderschiphol.nl, vallen 28 verschillende maatregelen (zie hoofdstuk 2). Aan de respondenten is gevraagd wat zij vinden van deze maatregelen:

- 1 Wat spreekt je het meest aan in het pakket aan maatregelen op minderhinderschiphol.nl?
- 2 Welke specifieke maatregel(en) op minderhinderschiphol.nl vind je persoonlijk het interessantst?

De reacties van respondenten zijn geanalyseerd en de bevindingen zijn gecategoriseerd naar:

- 1 De vier thema's van het programma hinderbeperking:
 - Baangebruik.
 - Vliegtuigtypes;
 - Overdag vliegen;
 - 's nachts vliegen;
- 2 Het sentiment: positief of kritische reactie over het programma.

De aan respondenten gestelde vragen zijn open vragen. Respondenten konden dus vormvrij antwoord geven in een tekstveld. De onderzoekers hebben vervolgens de afzonderlijke zinnen van de antwoorden van de respondenten geanalyseerd. De reden hiervan is dat de door respondenten geschreven stukken tekst meerdere thema's of maatregelen kunnen bevatten. In dat geval zijn zinnen met verschillende thema's of maatregelen van elkaar gescheiden en apart geteld. Zodoende is elke zin geteld als een afzonderlijk antwoord op de vraag. In de hierna volgende tabellen worden de door respondenten genoemde thema's en maatregelen daarom ook uitgedrukt als percentage van het aantal gegeven antwoorden, in plaats van een percentage van het aantal respondenten.

BEVINDINGEN RONDOM THEMA'S EN MAATREGELLEN

Maatregelen die passen bij de thema's 'overdag vliegen' en 'vliegtuigtypes' worden door respondenten het meest genoemd, dit zijn respectievelijk 48% en 37% van de genoemde maatregelen. Zie de onderstaande tabel.

Welke maatregelen spreken u het meest aan?			
Aantal antwoorden gerelateerd aan een thema uit het programma		564	
Thema	Aantal	Aandeel	
Baangebruik	54	10%	
Vliegtuigtypes	208	37%	
Overdag vliegen	273	48%	
s nachts vliegen	29	5%	

Tabel 4.1: genoemde maatregelen met relatie naar een thema

De door respondenten genoemde aansprekende of interessante maatregelen presenteren we in de onderstaande tabel 4.2. Deze tabel omvat alle genoemde maatregelen, zonder deze te verbinden met de verschillende thema's. Uit de tabel blijkt dat 80% van de maatregelen die worden genoemd gaan over:

- Stille en schone vliegtuigen
- Hoger aanvliegen
- Aanpassen aanvliegroutes
- Ontzien van Uithoorn en/of Kwakel
- Aanpassen startroute
- Minder gebruik van de Aalsmeerbaan

In tabel 4.2 wordt ook een deel van de maatregelen onder de post 'Overig' gecategoriseerd. Dit zijn antwoorden van respondenten die niet helder aangesloten konden worden op de maatregelen van het huidige programma, in veel gevallen omdat deze zeer algemeen zijn geformuleerd.

Maatregelen genoemd door respondenten, alle thema's geselecteerd			
Aantal maatregelen genoemd		537	
Maatregelen	Aantal	Aandeel	Aandeel cumulatief
Stille en schone vliegtuigen	197	37%	37%
Hoger aanvliegen	127	24%	60%
Aanpassen aanvliegroutes	46	9%	69%
Ontzien Uithoorn en/of Kwakel	29	5%	74%
Aanpassen startroute	20	4%	78%
Minder gebruik Aalsmeerbaan	15	3%	81%
Aanpassen vliegroutes	10	2%	83%
Efficiënter gebruik preferente banen	10	2%	85%
Vermijden woonkernen	10	2%	86%
Nachtvluchten	7	1%	88%
Vaste vliegroutes	7	1%	89%
Aanpassen routes	2	0%	89%
Aanvliegroutes	3	1%	90%
Intensiever gebruik Polderbaan	2	0%	90%
Strakker vliegen	2	0%	91%
Vliegverkeer meer voorspelbaar	2	0%	91%
Vrachtvliegen	2	0%	91%
Handhaving	1	0%	92%
Minder gebruik Polderbaan	1	0%	92%
Ontzien Buitenveldertbaan	1	0%	92%
Ontzien Castricum, Limmen, Heiloo en Uitgeest	1	0%	92%
Vermindering nachtelijke starts Kaagbaan	1	0%	92%
Overig	41	8%	100%

Tabel 4.2: genoemde maatregelen met relatie naar het programma.

Zoomen we in op maatregelen die worden genoemd per thema dan vallen de volgende zaken op:

- 1 **Thema Baangebruik:** respondenten benoemen hier specifieke banen zoals de Aalsmeerbaan, Kaagbaan, Zwanenburg- en Polderbaan. In alle gevallen pleiten de respondenten voor minder gebruik van deze banen. Dit terwijl maatregelen binnen het thema Baangebruik juist als doel hebben het meer inzetten van de primaire banen zoals de Kaagbaan en Polderbaan, en daardoor het minder inzetten van de secundaire banen Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan. Er kunnen meerdere redenen zijn voor deze tegenstelling:
 - > Wellicht zijn respondenten niet bekend met het beleid rondom primaire en secundaire start- en landingsbanen;
 - > Mogelijk zijn respondenten wel bekend met het beleid, maar het niet eens met dat beleid;
 - > Als laatste doorgronden respondenten niet zozeer de (min of meer technisch geformuleerde) maatregelen, maar nemen het uiteindelijke effect voor hun eigen woonomgeving als uitgangspunt.
- 2 **Thema Vliegtuigtypes:** respondenten benoemen hier in nagenoeg alle gevallen de inzet van stillere en schonere vliegtuigen (195 antwoorden).
- 3 **Thema Overdag vliegen:** het overgrote deel van de antwoorden van respondenten gaan hier over hoger vliegen (127 antwoorden), het aanpassen van aanvliegroutes (46 antwoorden) en startroutes (20 antwoorden). Het vermijden van woonkernen wordt ook benoemd, specifiek met betrekking tot Uithoorn en De Kwakel (39 antwoorden).
- 4 **Thema 's Nachts vliegen:** rondom dit thema wordt hoger vliegen als een aansprekende maatregel genoemd (127 antwoorden). Ook rondom dit thema worden, net zoals bij baangebruik, specifieke banen genoemd: voorkeur voor aanvliegroutes of beperking van gebruik van de Polderbaan, Zwanenburglaan en Kaagbaan. Binnen het thema 's Nachts vliegen worden veel reacties gegeven, maar respondenten stellen daarbij maatregelen voor die niet binnen de reikwijdte van het programma vallen (bijvoorbeeld minder nachtvluchten).

SENTIMENT

Respondenten geven ook in hun antwoorden een sentiment weer, naast een inhoudelijke reflectie op het programma van maatregelen. Dat sentiment is in 64% van de antwoorden kritisch, in 31% positief en in 4% wordt een vraag gesteld.

- Kritisch: "Wij willen in de buurt ook wel eens lekker buiten zitten"
- Positief: "Super dat er maatregelen komen om de geluidshinder aan te pakken"
- Vraag: "Ik wil graag uitleg over het vliegverkeer Aalsmeerbaan"

Sentiment in antwoorden van respondenten.		
Aantal antwoorden	813	
Sentiment	Aantal	Aandeel
Kritisch	523	64%
Positief	256	31%
Overig (vragen)	34	4%

Tabel 4.3: sentiment van respondenten

4.2 Verbetersuggesties van respondenten

Er zijn uit de open antwoorden van respondenten op de internetconsultatie in totaal 1.381 (delen van) zinnen te onderscheiden die een suggestie bevatten voor verbetering van het programma hinderbeperking. De suggesties zijn door experts van Schiphol en LVNL bestudeerd en onderverdeeld in:

- Suggesties binnen de reikwijdte van het programma: 512 suggesties.
- Suggesties buiten de reikwijdte van het programma: 869 suggesties.

4.2.1 Suggesties binnen de reikwijdte van het programma

De 512 nieuwe suggesties, die vallen binnen de reikwijdte van het programma, zijn door de experts van Schiphol en LVNL gecategoriseerd naar verschillende thema's en onderliggende onderwerpen, zie de onderstaande tabel 4.4. De 512 nieuwe suggesties zijn door de experts ook verder bestudeerd en beoordeeld op potentieel. Daaruit zijn 40 kansrijke suggesties voortgekomen waarop verder in een aparte nota van antwoord van Schiphol en LVNL zal worden ingegaan. Dat laten we in dit rapport verder buiten beschouwing. Hierbij zal ook worden ingegaan op twee nieuwe thema's die zijn voortgekomen uit de suggesties van respondenten, namelijk Grondgeluid en Participatieproces.

Heeft u verbetersuggesties voor het huidige pakket van maatregelen of welke ontbreken nog?		
Maatregelen genoemd		512
Thema/onderwerp	Aantal	Aandeel
Nieuwe suggesties		
Overdag vliegen		
Startroute & procedure	195	38%
Naderingsroute & procedure	126	25%
Baangebruik		
Baangebruik	52	10%
Vliegtuigtypes		
Vloot & verkeersmix	9	2%
s Nachts vliegen		
Nachtvluchten	5	1%
Grondgeluid		
Grondgeluid	18	4%
Participatieproces		
Inzicht in effecten & evaluatie	31	6%
Communicatie & participatie	76	15%

Tabel 4.4: nieuwe suggesties van respondenten gecategoriseerd langs thema's.

4.2.2 Suggesties buiten de reikwijdte van het programma

Er zijn door respondenten ook suggesties gegeven die niet passen binnen de reikwijdte van het programma geluidshinderbepenkende maatregelen. Zoals eerder toegelicht in hoofdstuk 1 vallen deze buiten de invloeds- en handelings sfeer van Schiphol of LVNL. De besluitvorming en/of uitvoering ervan ligt dan grotendeels bij andere partijen, bijvoorbeeld bij de rijksoverheid die kaders en wet- en regelgeving stelt. Denk aan suggesties zoals:

- “Zorg in plaats van groei voor krimp”;
- “Verplaats het vliegveld naar zee”;
- “Werk aan snelle treinverbindingen zodat vluchten tot 1.000km kunnen stoppen”

In totaal vallen 812 suggesties van respondenten buiten de reikwijdte van het programma. Deze suggesties zijn wel allemaal doorgenomen en opgenomen in de separate nota van antwoord van Schiphol en LVNL. Ook zijn deze suggesties om redenen van transparantie opgenomen in de onderliggende database van dit onderzoek en zullen ook zichtbaar zijn in de online publieksversie van het dashboard, zoals genoemd in hoofdstuk 1.

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt de centrale vraag beantwoord:

Is het pakket van hinderbeperkende maatregelen volledig, sluit het aan op behoeften en eerder gedane suggesties? Zo nee wat zouden we nog moeten bijstellen en/of toevoegen?

Ook worden aanbevelingen gedaan voor het participatietraject rond de uitvoering van het programma.

5.1 Conclusies

Het hangt af van het thema in hoeverre het pakket aan maatregelen aansluit op behoeften van respondenten.

Maatregelen die passen bij de thema's 'Overdag vliegen' en 'Vliegtuigtypes' spreken de respondenten het meeste aan. De maatregelen die respondenten het meest aanspreken binnen de thema's 'Overdag vliegen' en 'Vliegtuigtypes' gaan over:

- Stille en schone vliegtuigen
- Hoger aanvliegen
- Aanpassen aanvliegroutes
- Ontzien van Uithoorn en/of Kwakel
- Aanpassen startroute
- Minder gebruik van de Aalsmeerbaan

Maatregelen binnen de thema's Baangebruik en 's Nachts vliegen, zoals nu opgenomen in het programma, blijken minder aan te sluiten op de verwachtingen of wensen van respondenten:

- Binnen het thema Baangebruik benoemen respondenten vaak specifieke banen zoals de Aalsmeerbaan, Kaagbaan, Zwanenburg- en Polderbaan. Daarbij pleiten de respondenten voor minder gebruik van deze banen. Dit terwijl maatregelen binnen het thema Baangebruik juist als doel hebben het meer inzetten van de primaire banen en daardoor het minder inzetten van de secundaire banen. Er kunnen meerdere redenen zijn voor deze tegenstelling, denk aan:
 - > Wellicht zijn respondenten niet bekend met het beleid rondom primaire en secundaire start- en landingsbanen;
 - > Mogelijk zijn respondenten wel bekend met het beleid, maar het niet eens met dat beleid;
 - > Als laatste doorgronden respondenten niet zozeer de (min of meer technisch geformuleerde) maatregelen, maar nemen het uiteindelijke effect voor hun eigen woonomgeving als uitgangspunt.
- Binnen het thema 's Nachts vliegen worden wel veel reacties gegeven, maar respondenten stellen daarbij maatregelen voor die niet binnen de reikwijdte van het programma vallen (bijvoorbeeld minder nachtvluchten). Het thema 's Nachts vliegen is dus voor respondenten wel van belang, maar behoeften sluiten niet aan op de inhoud van het programma.

Het laatste punt is in onze ogen ook een belangrijke factor. Veel maatregelen van het programma zijn namelijk meer logistiek en technisch van aard zoals het aanpassen vluchtschema's, efficiënter afstand houden, et cetera. Inwoners van steden en dorpen zijn juist meer geïnteresseerd in de betekenis daarvan voor hun leefomgeving. Vandaar dat de antwoorden van respondenten in veel gevallen ook gericht is op het gebruik van specifieke banen en routes langs of over hun woonplaats.

5.2 Aanbevelingen

De stap om de samenleving online te consulteren over het programma hinderbeperking is zeer zinvol geweest. Het biedt inzicht in hoeverre het huidige programma aansluit op behoeften van inwoners, wat het oorspronkelijke doel was van de consultatie. Er is echter meer, want het biedt ook leerpunten over het proces van participatie. Het biedt namelijk inzichten hoe dat proces verder kan worden verbeterd. We doen dan ook hieronder aanbevelingen die gaan over de inhoud én over het proces. Voor het proces voegen we tevens in bijlage 5 een beknopte handreiking toe.

Vier kernaanbevelingen aan Schiphol en LVNL:

- 1 Herijk de thema's, in het bijzonder het thema Baangebruik, door technische- en logistieke maatregelen veel meer met verwachte effecten voor inwoners van verschillende regio's of steden en dorpen te verbinden. Overbrug hiermee de systeemwereld van Schiphol en LVNL met de leefwereld van inwoners. Zie de technische- en logistieke maatregelen als middelen en uitvoeringsdoelen voor Schiphol en LVNL. Voor inwoners gaat het uiteindelijk om het maatschappelijk effect, namelijk minder geluidshinder.
- 2 Preciseer vooraf scherper wat de kernopgave is en hoe deze is afgebakend. Wat valt wel of niet binnen de reikwijdte van het programma. Dat voorkomt dat suggesties die buiten de reikwijdte vallen de boventoon gaan voeren en het programma op zichzelf niet verder brengen. Preciseer hierna ook scherper wat het doel is van de online consultatie en wat de verwachte meerwaarde zou moeten zijn van de inbreng van participanten.

Een belangrijk aspect bij deze afbakening is ook hoe om te gaan met belangentegenstellingen. Welke belangentegenstellingen kunnen worden overbrugd binnen het programma hinderbeperking en welke niet?, en vallen daarbij buiten de invloedssfeer van het programma. Een eerste stap hierbij is om suggesties altijd te voorzien van een beschrijving van effecten van de suggesties op anderen. Hiermee worden eventuele belangentegenstellingen tenminste zichtbaar. Het verminderen van vliegbewegingen rondom een specifieke baan heeft immers mogelijk gevolgen voor het aantal vliegbewegingen op andere banen, en daarmee effect op de mate van geluidsoverlast van inwoners in andere dorpen en steden.

- 3 Overweeg het toevoegen van de thema's Grondgeluid en Participatieproces.
- 4 Heb oog voor een aantal kernvoorwaarden voor interactief werken met inwoners (zie ook bijlage 3):
 - > *Openheid*: dit kan grotendeels worden ingevuld door (tussentijdse) resultaten online te ontsluiten voor inwoners, alsmede een doorkijk te geven voor het vervolg van het participatieproces. Gezien de voorkeur van respondenten is het ook verstandig tussentijds te informeren via e-mail, nieuwsbrieven en lokale media.
 - > *Duidelijkheid*: preciseer de kernopgave, doelen van participatie en inkadering van het vraagstuk.
 - > *Constructieve relatie*: ga een relatie aan met die partijen die zich herkennen in de doelen en de inkadering. Standpunten, buiten de inkadering van het programma hinderbeperking, zijn op zichzelf geheel legitiem. De desbetreffende inwoners of belangengroepen hebben hiervoor echter andere (effectievere) mogelijkheden om invloed uit te kunnen oefenen.
 - > *Voldoende expertise, tijd en geld*: participatie rondom een complex vraagstuk, zoals de invloed van vliegen op de leefomgeving van mensen, vraagt om een behoorlijke investering in kennis, tijd en geld.

Bijlage 1: Vragenlijst internetconsultatie

De internetconsultatie bestaat uit een vragenlijst met 12 vragen die door respondenten online kunnen worden beantwoord. Hierbij worden de onderstaande vragen gesteld. Het zijn gesloten en open vragen. Open vragen worden gesteld over het inhoudelijke pakket van maatregelen.

1. Wat is je postcode?

2. In welke mate ervaar je hinder door vliegtuiggeluid?

◇ 0 = geen, 10 = heel veel.

3. Indien je hinder door vliegtuiggeluid ervaart: op welke tijdstippen ervaar je dit dan meestal? Je mag meerdere antwoorden selecteren

- 's Ochtends vroeg (06.00-07.00 uur)
- Overdag (07.00-18.00 uur)
- In de avond (18.00-23.00 uur)
- 's Nachts (23.00-06.00uur)
- Ik ervaar weinig tot geen hinder

4. Heb je in de afgelopen jaren deelgenomen aan bijeenkomsten, overlegorganen of opiniepeilingen over Schiphol en geluidshinder?

- Ja, 1 of 2 keer
- Ja, 3 tot 5 keer
- Ja, meer dan 5 keer
- Nee, nooit
- Weet ik niet (meer)

5. Geeft de website wat jou betreft het pakket aan maatregelen voldoende overzichtelijk weer?

- Ja
- Nee
- Geen mening

6. Geeft deze website wat jou betreft het pakket aan maatregelen voldoende begrijpelijk weer?

- Ja
- Nee
- Geen mening

7. Wat spreekt je het meest aan in het pakket aan maatregelen op minderhinderschiphol.nl?

Tekstveld voor
respondent.

8. Heb je nog concrete verbeteringsuggesties voor het huidige pakket aan maatregelen?

Tekstveld voor
respondent.

9. Welke specifieke maatregel(en) op minderhinderschiphol.nl vind je persoonlijk het interessantst?

Tekstveld voor
respondent.

10. Zijn er maatregelen of onderwerpen die volgens jou nog ontbreken?

Ja, namelijk

Tekstveld voor
respondent.

- Nee
- Geen mening

11. Heb je verder nog vragen of opmerkingen over de website minderhinderschiphol.nl?

Tekstveld voor
respondent.

12. Hoe wil je het liefst op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen rond de hinderbeperkende maatregelen?

- Via de lokale media
- Via een e-mailnieuwsbrief
- Via social media (Twitter, Facebook, LinkedIn)
- Via de websites van Schiphol en LVNL
- Anders

Bijlage 2: Korte handleiding online dashboard

Doel van het dashboard

Het doel van het dashboard is tweeledig:

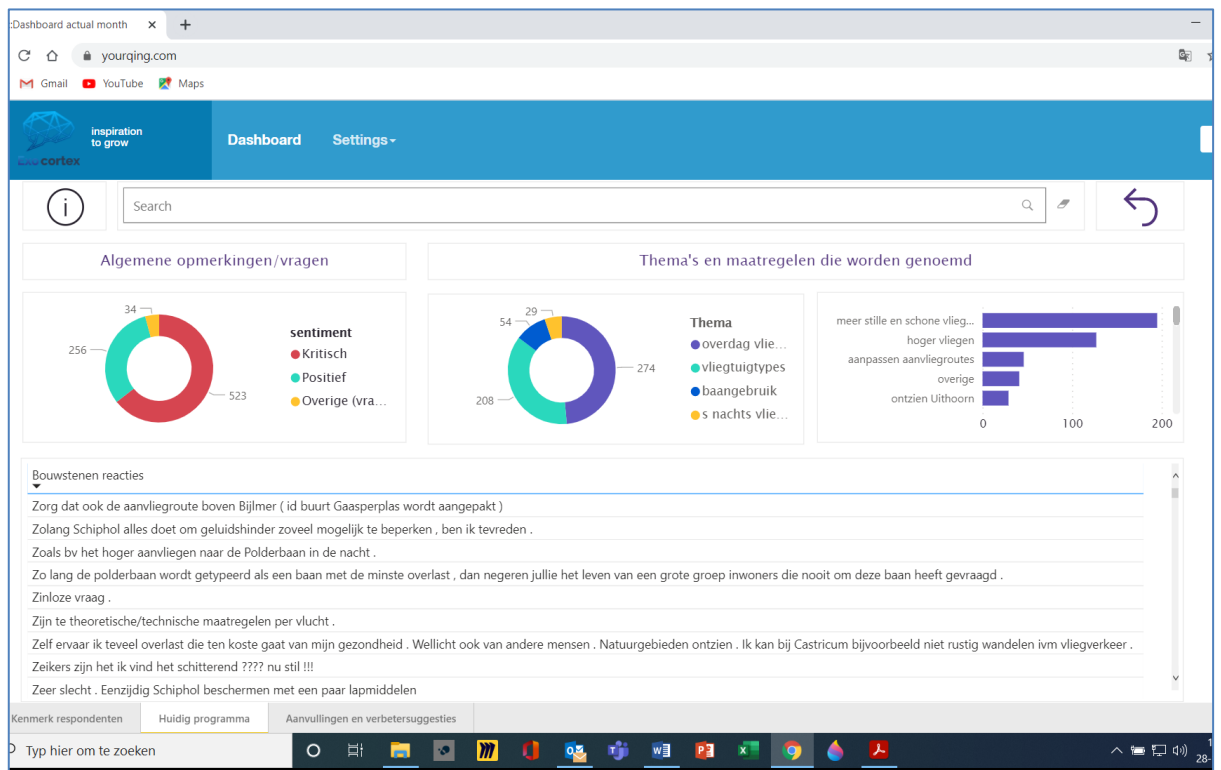
- 1 Het is een hulpmiddel bij het analyseren van antwoorden van respondenten;
- 2 Het faciliteert een transparant en open proces met participanten;

Structuur dashboard

Het dashboard bestaat uit 3 pagina's:

- 1 **Het huidige programma:** de reacties van respondenten op de thema's en maatregelen van het huidige programma hinderbeperkende maatregelen.
- 2 **Aanvullingen en verbetersuggesties:** suggesties van respondenten met betrekking tot het programma.
- 3 **Kenmerken van respondenten:** inwoners die de vragenlijst hebben ingevuld.

Pagina Huidige programma



Grafieken en tabellen

Op de pagina worden drie grafieken weergegeven. Van links naar rechts van de profielpagina lichten we dit hieronder toe.

Sentiment: antwoorden van respondenten kunnen een algemeen sentiment weergeven, zonder dat wordt ingegaan op een specifiek thema of maatregel uit het programma. Zij zijn in dat geval kritisch, positief of stellen een vraag. De grafiek toont het aantal antwoorden van respondenten dat een sentiment bevat.

Thema: de grafiek toont het aantal antwoorden van respondenten per thema van het huidige programma hinderbeperkende maatregelen

Onderwerpen: de grafiek toont de onderwerpen die de respondenten benoemen in hun antwoord. Tevens is het aantal antwoorden per genoemde onderwerp zichtbaar.

Filtering

Het is mogelijk om op een specifiek item te filteren. Dat kan door op dat specifieke item te klikken. Het filter wordt ongedaan gemaakt door nogmaals op het desbetreffende item te klikken of rechtsboven op de reset knop (geklulde pijl naar links.).

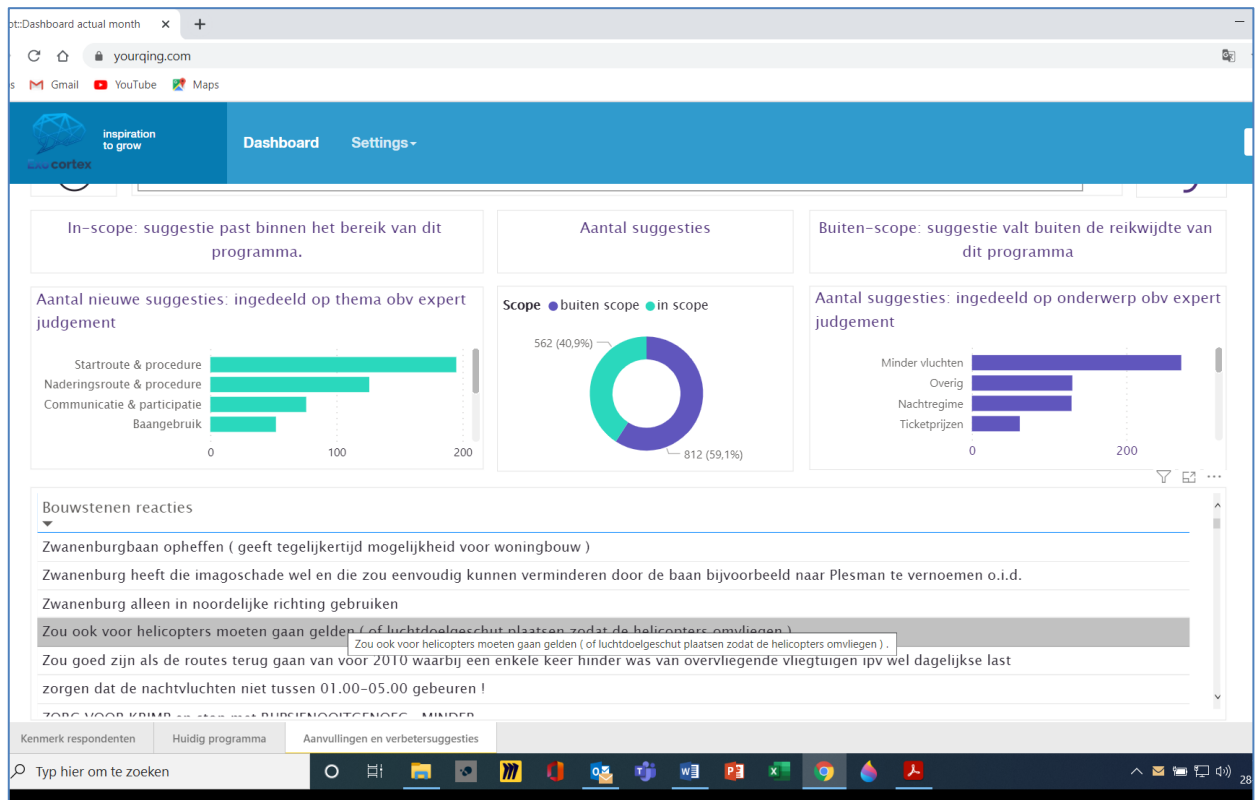
Onderwaterscherm

De aan respondenten gestelde vragen zijn open vragen. Respondenten konden dus vormvrij antwoord geven in een tekstveld. De antwoorden van respondenten zijn in afzonderlijke zinnen geknipt. De reden hiervan is dat de door respondenten geschreven stukken tekst meerdere thema's

of maatregelen kunnen bevatten. In dat geval zijn zinnen met verschillende thema's of maatregelen van elkaar gescheiden.

Elke zin van het antwoord van elke respondent is zichtbaar in het onderste scherm. Dit scherm toont alle zinnen. In het geval van het aanbrengen van een filter, worden enkel de zinnen getoond die vallen onder dat filter.

Pagina Aanvullingen en verbetersuggesties



Grafieken en tabellen

Op de pagina worden drie grafieken weergegeven. Van links naar rechts van de profielpagina lichten we dit hieronder toe.

Nieuwe suggesties, op basis van een expertoordeel in-scope: de grafiek toont het aantal antwoorden die, naar oordeel van experts van Schiphol en LVNL, binnen de reikwijdte vallen van het programma hinderbepalende maatregelen én nieuwe aanvullende suggesties zijn op dat programma. De experts hebben deze suggesties gecategoriseerd naar verschillende onderwerpen die worden getoond in de grafiek.

Scope: de grafiek toont het aantal antwoorden die suggesties bevatten die binnen of buiten de reikwijdte van het huidige programma hinderbepalende maatregelen vallen.

Suggesties buiten scope: de grafiek toont het aantal antwoorden die suggesties bevatten die buiten de reikwijdte van het huidige programma hinderbepalende maatregelen vallen. De experts van Schiphol en LVNL hebben deze suggesties gecategoriseerd naar verschillende onderwerpen die worden getoond in de grafiek.

Filtering

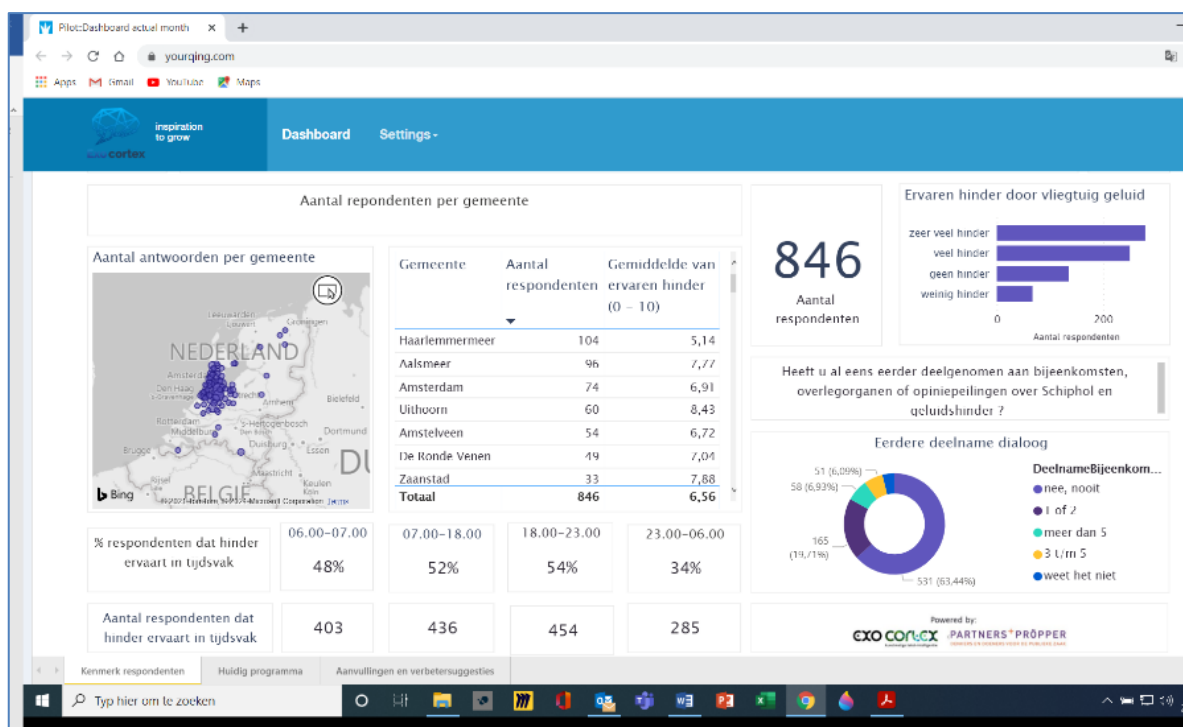
Het is mogelijk om op een specifiek item te filteren. Dat kan door op dat specifieke item te klikken. Het filter wordt ongedaan gemaakt door nogmaals op het desbetreffende item te klikken of rechtsboven op de reset knop (gekrulde pijl naar links.).

Onderwaterscherm

De aan respondenten gestelde vragen zijn open vragen. Respondenten konden dus vormvrij antwoord geven in een tekstveld. De antwoorden van respondenten zijn in afzonderlijke zinnen geknipt. De reden hiervan is dat de door respondenten geschreven stukken tekst meerdere thema's of maatregelen kunnen bevatten. In dat geval zijn zinnen met verschillende thema's of maatregelen van elkaar gescheiden.

Elke zin van het antwoord van elke respondent is zichtbaar in het onderste scherm. Dit scherm toont alle zinnen. In het geval van het aanbrengen van een filter, worden enkel de zinnen getoond die vallen onder dat filter.

Pagina Kenmerken van respondenten



Grafieken en tabellen

Op de profielpagina wordt een kaart en verschillende grafieken en tabellen weergegeven. Van links naar rechts van de profielpagina lichten we dit hieronder toe.

Kaart en tabel aantal antwoorden per gemeente: de kaart presenteert het aantal respondenten met een verdeling naar gemeenten, op basis van de postcode van respondenten. Dit wordt ook in de tabel daarnaast weergegeven met tevens de mate waarin respondenten uit een gemeente hinder ervaren. Dat laatste uitgedrukt in een gemiddeld cijfer, dat is gebaseerd op de antwoorden van respondenten. In de vragenlijst kunnen respondenten de mate waarin zij hinder ervaren duiden met een cijfer:

- 0 t/m 1 = geen hinder
- 2 t/m 5 = weinig hinder
- 6 t/m 8 = veel hinder
- 9 t/m 10 = zeer veel hinder

Aantal respondenten dat hinder ervaart per tijdsvak: het tijdsvak waarin respondenten aangeven hinder te ervaren: in absolute getallen en relatief. In de vragenlijst kunnen respondenten meerdere tijdsvakken selecteren.

Aantal respondenten: het aantal inwoners die een vragenlijst hebben ingevuld.

Eerdere deelname dialoog: de mate waarin respondenten eerder hebben deelgenomen aan bijeenkomsten, overlegorganen of opiniepeilingen over Schiphol en geluidshinder.

Filtering

Het is mogelijk om op een specifiek item te filteren. Bijvoorbeeld op een specifieke gemeente, de groep respondenten die veel hinder ervaart et cetera. Dat kan door op dat specifieke item te klikken. Het filter wordt ongedaan gemaakt door nogmaals op het desbetreffende item te klikken of rechtsboven op de reset knop (de gekrulde pijl naar links.).

Bijlage 3: Handreiking participatieproces

Beknopte handreiking inrichten van een participatieproces

Inhoudelijke opgave

1. Wat is de kernopgave? Hoe is deze afgebakend: wat hoort er wel niet onder?
2. Wat zijn kansen en barrières voor realisatie. Denk aan financieel, juridisch, maatschappelijk, politiek, bestuurlijk et cetera.

Actoren

1. Opvattingen, belangen en ambities.
2. Betekenis voor kansen en barrières kernopgave.

Keuzemenu: procesdoelen

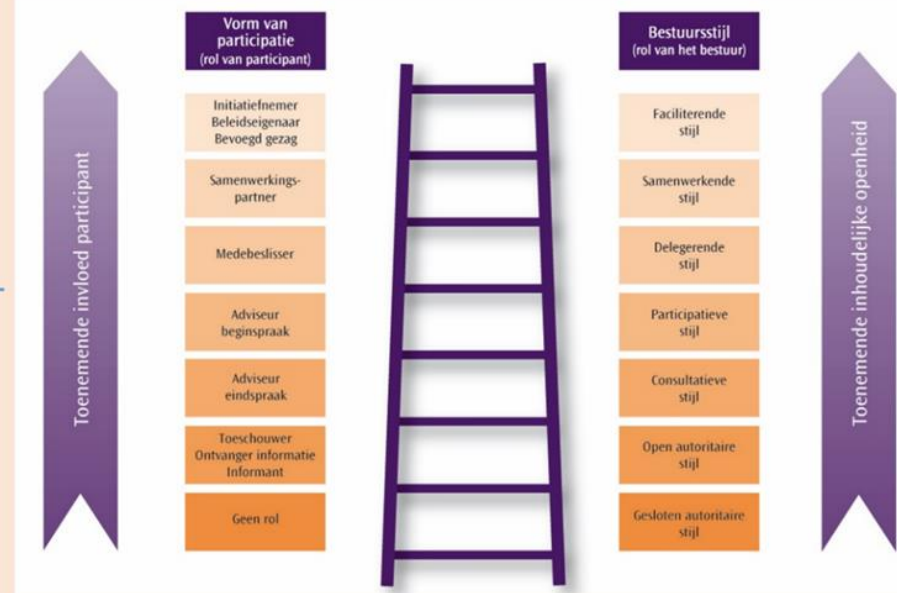
1. Inhoudelijke verrijking
2. Hoger ambitieniveau
3. Beter samenwerken
4. Begrip en wederzijds vertrouwen
5. Draagvlak voor beleid
6. Verkorten tijdsduur, versnellen proces
7. Verantwoordelijkheid maatschappelijke partijen groter
8. Meer invloed voor externe partijen
9. Beter inspelen op wat leeft in de samenleving
10. Verbeteren interne organisatie
11. Imagoverbetering

Kernvoorwaarden voor interactief werken

1. Openheid: beleidsruimte en bereidheid invloed te delen
2. Duidelijkheid: rolverdeling en uitgangssituatie is helder, partijen praten met één mond
3. Meerwaarde van participatie
4. Constructieve relatie
5. Geschikte problematiek: voldoende belangrijk, hanteerbaar, openbaar
6. Voldoende expertise, tijd en geld

PARTNERS+PRÖPPER

Participatievorm en bestuursstijl



© Partners+Pröpper