

**Advies Omwonendenpanel
over Verbetervoorstellen
Schipholbeleid**



Advies Omwonendenpanel over Verbetervoorstellen Schipholbeleid

30 november 2005

Voorwoord

De ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voeren gezamenlijk een evaluatie van het Schipholbeleid uit. De bewindslieden hebben hiertoe een gezamenlijk projectbureau ingericht. De evaluatie betreft de periode sinds de inwerkingtreding van de Schipholwet in februari 2003. Als onderdeel van deze evaluatie hebben overheden, belangenorganisaties, bedrijven en omwonenden verbetervoorstellen kunnen indienen. Hierop zijn 138 reacties binnengekomen met in totaal 682 verbetervoorstellen.

De ingediende voorstellen zullen worden beoordeeld door de beide ministeries. De voorstellen zijn openbaar. Eenieder kan hierop reageren in de richting van het projectbureau. De bewindslieden hebben de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) gevraagd om advies uit te brengen.

De bewindslieden hebben voorts het initiatief genomen om een omwonendenpanel te betrekken bij de beoordeling van de verbetervoorstellen. Het gaat daarbij om het verkrijgen van inzicht in de wijze waarop omwonenden van Schiphol vanuit hun leef- en belevingswereld aankijken tegen de verbetervoorstellen. Daarbij worden de deelnemers uitdrukkelijk aangesproken in hun kwaliteit van 'omwonende' en dus niet als vertegenwoordiger van hun gemeenschap of op grond van enige andere deskundigheid. De uitvoering van dit omwonendenpanel is aanbesteed en in handen gelegd van QA+ en Beleid in Context. De werving en selectie is uitgevoerd in samenwerking met Motivaction. Het panel bestaat uit 22 leden afkomstig uit de omgeving van Schiphol. De samenstelling van het omwonendenpanel is verantwoord in een zelfstandige rapportage, opgenomen in bijlage 1.

Het panel is driemaal bijeengekomen. Op 7 september 2005 is er een kennismakingsavond georganiseerd, waar de deelnemers zijn geïnformeerd over doel en achtergrond van het panel, de evaluatie en de verbetervoorstellen. Bij vertrek hebben zij de beschikking gekregen over de CD-ROM met alle verbetervoorstellen en over de eerste verkennende rapportage van onderzoeksbureau To70, getiteld 'Voorstellen voor verbetering, eerste verkenning'. Het verslag van deze kennismakingsavond is opgenomen in bijlage 2.

Op de avond van 28 september zijn de deelnemers opnieuw samengekomen voor een zogenaamde Orderingsbijeenkomst. Deze avond was bedoeld voor het bepalen van de inhoud van de adviesbijeenkomst. Gezien de grote hoeveelheid verbetervoorstellen, de vaak technische aard van deze voorstellen en de beschikbare discussietijd hebben de panelleden onderling besloten om de verbetervoorstellen zoveel mogelijk op thema geclusterd te bespreken. Bovendien hebben zij aangegeven dat zij zich bij de bespreking van de voorstellen over starten, landen en routegebruik willen concentreren op criteria

die zij van belang achten bij de toetsing door deskundigen. Het verslag van de Ordeningsbijeenkomst is opgenomen in bijlage 3.

Op vrijdag 4 en zaterdag 5 november hebben de leden van het omwonendenpanel twee dagen met elkaar van gedachten gewisseld over de voorstellen met de opdracht om tot een gemeenschappelijk gedragen en eenduidig advies te komen. Het door alle leden van het panel onderschreven advies is opgenomen op de volgende pagina's. Een vertegenwoordiger van de ministeries VenW en VROM en een vertegenwoordiger van de procescommissie zijn als toehoorder op de beide dagen aanwezig geweest. Van deze bijeenkomst is alleen een procesverslag gemaakt, omdat de deelnemers van mening zijn dat ten aanzien van de inhoudelijke opbrengst alleen hun gezamenlijk advies relevant is. Het procesverslag is opgenomen in bijlage 4. De uitkomsten van de adviesbijeenkomst zijn in samenwerking met de deelnemers door QA+ en Beleid in Context op schrift gezet, en vervolgens door het panel goedgekeurd.

Den Haag, 30 november 2005

QA+
Kees Le Blansch
Nanneke van der Heijden
Sander Lotze

Houten, 30 november 2005

Beleid in Context
Hans van Zijst

Advies van Omwonendenpanel over Verbetervoorstellen voor het Schiphol- beleid

Inleiding

Het omwonendenpanel bestaat uit 22 deelnemers die zich op verzoek van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als omwonenden van Schiphol hebben gebogen over de verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid. Wij hebben twee voorbereidingsavonden gehouden in september. Wij hebben op 4 en 5 november anderhalve dag met elkaar van gedachten gewisseld over de verbetervoorstellen.

Er zijn 682 verbetervoorstellen ingediend. Een groot aantal van deze verbetervoorstellen is erg technisch en/of complex van aard. We zijn geen experts op luchtvaartgebied en willen ook niet pretenderen dit te zijn. Wij zijn gevraagd advies uit te brengen in de hoedanigheid van omwonenden en hebben ons dan ook vanuit deze capaciteit over de verbetervoorstellen gebogen. Dat betekent ook dat we niet treden in technische discussies.

Tijdens de voorbereiding zijn we gezamenlijk tot de conclusie gekomen dat we de ministeries geen advies geven ten aanzien van ieder afzonderlijk verbetervoorstel. Het behandelen van ieder voorstel afzonderlijk vergt meer (voorbereidings)tijd dan beschikbaar was. Daarnaast vereist afzonderlijke behandeling meer kennis. Het verwerven van meer kennis plaatst ons vervolgens voor het dilemma dat hoe meer je als omwonende de diepte in gaat, hoe meer expertise je verkrijgt met als risico dat je niet meer als onbevangen omwonende een advies uit kunt brengen.

We hebben daarom besloten om op hoofdlijnen te adviseren en hebben ons in onze voorbereiding en tijdens de bijeenkomsten geconcentreerd op de hoofdlijnen van de verbetervoorstellen. Daarbij hebben wij vooral gebruik gemaakt van het To70 rapport 'Voorstellen voor verbetering, eerste verkenning' (september 2005). Onze advisering richt zich daarom primair op de clustering van verbetervoorstellen die door To70 in samenvattende stellingen zijn weergegeven. Elke stelling omvat een aantal verbetervoorstellen. Incidenteel hebben wij individuele verbetervoorstellen in onze discussies betrokken.

De uitkomsten van onze discussies hebben wij vastgelegd in voorliggend advies. Dit advies wordt door ons gemeenschappelijk gedragen.

Ongeacht wat er met de verbetervoorstellen wordt gedaan, willen we van harte aanbevelen dat wordt gezorgd voor goede communicatie. We denken

dat dit zal bijdragen aan het (creëren van) draagvlak. We hechten daarbij aan openheid en transparantie: maak duidelijk waarom een verbetervoorstel wel of niet geheel of gedeeltelijk wordt overgenomen en welke gevolgen dat heeft voor omwonenden.

Advies over de verbetervoorstellen inzake startend en landend verkeer, baan- en routegebruik

Tijdens de voorbereidende bijeenkomsten hebben we met elkaar geconcludeerd dat de verbetervoorstellen inzake startend en landend verkeer, baan- en routegebruik vooral technisch van aard zijn en optimalisatievraagstukken betreffen. Voor een juiste beoordeling – als het gaat om de realiteitswaarde en haalbaarheid van de voorstellen - en keuze is meer (technische) expertise vereist dan redelijkerwijs verwacht mag en kan worden van ons als omwonenden. Daarom hebben we besloten om over deze verbetervoorstellen geen inhoudelijk advies uit te brengen en de beoordeling en keuze over te laten aan technische, terzake kundige experts.

Wel hebben we voor deze voorstellen een aantal waarden benoemd die de experts volgens ons in acht moeten nemen bij hun afweging en beoordeling van de verbetervoorstellen. Deze waarden hebben we ook geprioriteerd.

Wat het omwonendenpanel betreft moeten experts de verbetervoorstellen met betrekking tot startend verkeer, landend verkeer, het baangebruik en routegebruik, vooral beoordelen op hun positieve gevolgen voor 1) Veiligheid 2a) Welzijn en 2b) Welvaart, en als bijkomende waarde 3) Vermindering ruimtebeslag. Hieronder lichten we deze waarden toe.

Veiligheid

Voor ons staat veiligheid unaniem op de eerste plaats. Hierover hebben we geen discussie hoeven te voeren.

Welzijn en Welvaart

Na veiligheid hechten we veel waarde aan welzijn enerzijds en welvaart anderzijds. Onder welzijn scharen we begrippen als gezondheid, milieu, (verminderen van) geluidsoverlast, luchtvervuiling, verontreiniging en voorspelbaarheid (van geluidsoverlast). We vinden ons welzijn erg belangrijk, waarbij we ons ervan bewust zijn dat wat eenieder als welzijn ervaart of beschouwt, een subjectief gegeven is. Aan de welvaart die we hebben, wordt ook een bijdrage geleverd door de aanwezigheid van Schiphol. Dit maakt dat we economische groei, de mainport en het behoud en eventueel de groei van de capaciteit (als aantal vliegbewegingen) ook erg belangrijk vinden.

We vinden zowel welzijn als welvaart erg belangrijk, en kunnen hiertussen nauwelijks een prioritering aanbrengen, temeer daar beide zaken onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Echter, als we ten aanzien van concrete verbetervoorstellen een afweging moeten maken, dan plaatsen we welzijn (met name gezondheid) boven welvaart.

Tijdens de discussie over welzijn en welvaart hebben we veel aandacht besteed aan het thema ‘vermindering van (geluids)overlast’. De vraag hierbij was of we kiezen voor concentratie van geluid (weinig mensen veel overlast) of spreiding over een groter gebied (veel mensen weinig overlast). In algemene termen van rechtvaardigheid komen we er niet uit. Enerzijds vindt een meerderheid het - gezien de beheersbaarheid, lokaliseerbaarheid, compenseerbaarheid, voorspelbaarheid en ook ruimtebeslag- beter dat zo weinig mogelijk omwonenden last hebben van (veel) geluid. Anderzijds vindt een deel van ons dat alle omwonenden zowel de lusten als de lasten moeten dragen en dat het acceptabeler is, ook gezien de flexibiliteit voor Schiphol, als meer mensen te maken krijgen met een leefbaar geluidsniveau.

Als het in concreto gaat om aanvliegeroutes (het stuk nadering tussen 30 km en 12 km afstand van Schiphol) en de keuze tussen een bredere strook (spreiding) of een smallere strook (concentratie), dan kiezen nog meer mensen van ons voor het zoveel mogelijk concentreren van het naderende landingsverkeer. Voor ons allen staat hierbij vast dat de voorspelbaarheid (kennis over het tijdstip en de frequentie van het geluid) een belangrijke zaak is.

Vermindering ruimtebeslag

Een bijkomend criterium dat we de technische experts bij hun beoordeling willen meegeven betreft de vermindering van het ruimtebeslag. Het criterium van het ruimtebeslag hangt enerzijds samen met het vraagstuk van concentratie versus spreiding, maar is ook een criterium met een afzonderlijk karakter. We hechten eraan dat in Nederland voldoende open ruimte beschikbaar blijft.

In het kader van het baan- en routegebruik hebben we afzonderlijk ook gesproken over de optie van het aanvliegen over zee. We vinden het belangrijk om, bij het naderen van Schiphol voor de landing, zo veel mogelijk te vliegen over onbewoonde gebieden en de woonkernen zo veel mogelijk te ontzien van geluidsoverlast/ hinder. Van ons uit gezien lijkt het een logische gedachte om het aanvliegen over zee in de overweging te betrekken en, indien technisch mogelijk, de voorkeur te geven boven andere aanvliegeroutes.

Verbetervoorstellen inzake normstelling en Ruimtelijke ordening

De verbetervoorstellen inzake normstelling en ruimtelijke ordening hebben we in één blok besproken. We hebben eerst gestemd over de verbetervoorstellen: voor – tegen – neutraal – weet niet (heb meer kennis nodig). Eventuele kennisvragen over de stellingen die behoorden tot de laatste categorie zijn voorgelegd aan de aanwezige experts. Vervolgens hebben we de verbetervoorstellen geprioriteerd door muntjes toe te delen aan de verschillende voorstellen. In ons advies over de verbetervoorstellen inzake normstelling en ruimtelijk ordening, hebben we deze weging meegenomen. Dit impliceert

dat we de verbetervoorstellen bespreken in volgorde van het belang dat we er aan hebben toegekend.¹

Aan een aantal verbetervoorstellen inzake normstelling en ruimtelijke ordening zijn we door tijdgebrek niet toegekomen. Dit vinden we erg jammer. Het betreffen verbetervoorstellen die, in volgorde van belang, lager op de lijst stonden, maar die we desalniettemin graag hadden besproken. We hebben wel over deze voorstellen gestemd, maar omdat we er nog niet over waren uitgediscussieerd, hebben we besloten ze niet op te nemen in het advies.

Normstelling

Cluster van verbetervoorstellen:

“Kom met een beter systeem van milieugrenzen qua luchtverontreiniging in de Wet Luchtvaart en beperk de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het vliegverkeer”

Aangezien het de gezondheid van alle omwonenden aangaat, en het het welzijn van ons allen betreft, vinden we het erg belangrijk dat er een beter systeem komt van milieugrenzen qua luchtverontreiniging in de Wet Luchtvaart en dat de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het vliegverkeer wordt beperkt. Door mee te liften op de nieuwste technologische ontwikkelingen kunnen we zorgen voor een systeem van milieugrenzen dat de beste waarborgen biedt, ook voor de toekomst.

Cluster van verbetervoorstellen:

“De berekeningen van de geluidbelasting moeten worden gevalideerd met gemeten waarden.”

We vinden het vooral belangrijk dat de vaststelling van de geluidbelasting en de handhaving van de normen plaatsvindt aan de hand van betrouwbare gegevens. Meten leent zich in dat geval minder voor manipulaties dan berekenen. Door geluidsbelasting te meten worden de cijfers objectieverbaar en dit vergroot ons vertrouwen in de cijfers. Metingen zijn daarnaast ook beter te communiceren. Doordat in het verleden gebruik is gemaakt van verkeerde aannames bij de berekening is wantrouwen ontstaan. In ieder geval zullen de berekeningen van de geluidbelasting (inclusief grondgeluid) tenminste moeten worden gevalideerd met gemeten waarden.

¹ Hierbij merken we, wellicht ten overvloede, op dat we de verbetervoorstellen hebben besproken aan de hand van de stellingen uit het To70 rapport, waarbij elke stelling een aantal verbetervoorstellen behelst.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Verminder de onveiligheid als gevolg van vliegverkeer in de omgeving van Schiphol”

Gezien het grote belang dat we hechten aan veiligheid, zijn we het unaniem eens met de voorstellen voor het verminderen van de onveiligheid als gevolg van vliegverkeer in de omgeving van Schiphol. Goede communicatie vanuit de overheid over dergelijke maatregelen zorgt ook voor vertrouwen in de overheid. De afgelopen jaren is er in de informatievoorziening rondom Schiphol het een en ander mis gegaan hetgeen heeft geleid tot een geloofwaardigheidsprobleem.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Actualiseer de ongevalkansen op Schiphol”

In het kader van bovengenoemde overweging hechten we tevens erg veel belang aan de verbetervoorstellen die ingaan op het actualiseren van de ongevalkansen op Schiphol. Ook hier spelen veiligheid, de objectiviteit (van controle), betrouwbaarheid en openbaarheid (communicatie) van gegevens een rol. Duidelijk is dat met het toenemen van vliegbewegingen het risico van ongevallen toeneemt.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Laat alleen stille vliegtuigen toe en maak vliegtuigen stiller”

We hechten ook veel waarde aan de voorstellen om alleen stille(re) vliegtuigen toe te laten en vliegtuigen stiller te maken, in het kader van openheid in communicatie en de voorspelbaarheid (voorspelbaar geluid is beter te accepteren). We realiseren ons hierbij dat beperkingen aan geluid de economische belangen van de luchthaven kunnen schaden. We verwachten dat in de loop der tijd, onder invloed van technologische ontwikkelingen, oudere, meer geluidsproducerende toestellen, uit de vloot zullen verdwijnen. Daarnaast weten we dat er al veel actie wordt ondernomen om vliegtuigen stiller te maken en geluidsproducerende vliegtuigen te weren. Dat neemt niet weg dat we het belangrijk vinden dat zo veel mogelijk moet worden geprobeerd om vooral stille vliegtuigen te laten starten en landen op Schiphol. Overigens bevreemdt het ons dat er geen grenswaarde is vastgesteld aan de geluidspieken (L_{max}) en aan het grondgeluid. Het zijn juist deze geluidspieken die leiden tot overlast.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Nader onderzoek naar het kwantificeren van hinderbeleving zodat men bij het sturen in de toekomst beter aan kan sluiten bij de daadwerkelijk beleefde hinder”.

We vinden dat onderzoek naar de kwantificeerbaarheid van hinderbeleving nuttige sturingsinformatie kan opleveren, mits het systematisch (door het op te nemen in het onderzoeksprogramma van het RIVM) en op een (wetenschappelijk) geldige manier gebeurt. Door de kwantificeerbaarheid van de hinderbeleving nader te onderzoeken laat je als Schiphol ook zien dat je het belangrijk vindt. We denken dat de communicatieve effecten ervan zeker niet moeten worden onderschat.

Ruimtelijke Ordening

Cluster van verbetervoorstellen:

“Zorg voor duidelijke regelgeving”

We zijn het er unaniem over eens dat het heel erg belangrijk is dat er wordt gezorgd voor duidelijke regelgeving.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Vang de groei van de luchtvaart op Schiphol op en pas daarvoor de infrastructuur aan”

We adviseren positief over de voorstellen om de groei van de luchtvaart op Schiphol op te vangen en daarvoor de infrastructuur aan te passen. Dit in het kader van het waarborgen van de economische functie van de mainport, die behouden moet blijven. We vinden wel dat het opvangen van de groei moet plaatsvinden (en daarbij de aanpassingen in de infrastructuur – OV, wegennet, parkeerplaatsen etc) binnen de huidige normering. Daarbij beseffen we dat dit betekent dat de groei van Schiphol over een aantal jaren kan vastlopen.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Houd rekening met de verkeersaantrekkende werking van Schiphol”

In het kader van het belang van de mainportfunctie staan we positief tegenover de verbetervoorstellen om rekening te houden met de verkeersaantrekkende werking van Schiphol. De groei van de Schipholactiviteiten is prima, maar mag geen negatieve gevolgen hebben voor de mobiliteit en infrastructuur.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Er moeten aanvullende ruimtelijke beperkingen worden opgesteld en gemeenten moeten zich houden aan de huidige beperkingen”

We vinden het geen kwaad kunnen te benadrukken dat we het niet meer dan logisch vinden dat gemeenten zich houden aan de wetgeving en daarmee aan de huidige, gestelde beperkingen, op straffe van sancties. We vinden dat gemeenten de plicht hebben (toekomstige) omwonenden en andere belanghebbenden te informeren over de ruimtelijke beperkingen en hen deze kenbaar moeten maken.

Wanneer in de toekomst een nieuwe visie voor de mainport wordt ontwikkeld waaruit nieuwe ruimtelijke beperkingen voortvloeien, achten we aanvullende maatregelen noodzakelijk. Dit met het oog op het belang van voorspelbaarheid en zowel het kunnen anticiperen op als het realiseren van deze visie.

Verbetervoorstellen inzake Mainport strategie en Compensatie

Cluster van verbetervoorstellen:

“Kom met een toekomstvisie voor de mainport”

Op dit moment heeft Schiphol zelf wel een eigen visie, maar de overheid heeft alleen gefragmenteerde beleidsdocumenten die geen inhoudelijke stelling nemen. Met name de maatschappelijke aspecten (hinder) worden nu niet of nog onvoldoende benoemd. De belangrijkste voorwaarden waaraan de toekomstvisie ten aanzien van Schiphol moet voldoen:

- de toekomstvisie moet duidelijk zijn
- herkenbaar naar buiten worden gecommuniceerd
- verder gaan dan een aantal algemene aanbevelingen
- een integraal karakter hebben

We vinden het heel belangrijk dat er een toekomstvisie voor de mainport komt. Omwonenden, maar ook gemeenten, moeten weten waar ze aan toe zijn zodat ze zich kunnen beraden en anticiperen op toekomstig te nemen stappen en plannen (verhuisplannen maar ook bouw- en bestemmingsplannen en streekplannen).

Heldere en open communicatie over de toekomstvisie is wenselijk, temeer daar onze beeldvorming over Schiphol en de (betrouwbaarheid van) de overheid worden vertroebeld door geruchten over bijvoorbeeld een parallelle Kaagbaan en de integrale verplaatsing van Zwanenburg. Openheid en helderheid over de gang van zaken in de toekomst zorgen voor rust bij burgers en gemeenten. De rijksoverheid moet de regierol nemen en het voortouw nemen bij de toekomstvisie.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Focus meer op kwaliteit dan op kwantiteit”

We willen graag dat bij de groei van Schiphol de focus (meer) wordt gericht op de kwaliteit (van vliegbewegingen) dan op de kwantiteit. We laten het daarbij aan de sector over op welke manier zij dit – wel binnen het huidige kader - willen bereiken. We weten dat hieraan al veel wordt gedaan. We weten ook dat het huidige kader (normering) ervoor zorgt dat de groei van Schiphol binnen een aantal jaren zal vastlopen. Dat neemt niet weg dat de focus op de kwaliteit blijvend moet zijn en een continu proces is.

We vatten het begrip kwaliteit breed op, we verstaan hieronder economische kwaliteit (hoogwaardige activiteiten), maar ook de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden (schoon, stil, gezond).

Cluster van verbetervoorstellen:

“Maak dubbeldoelstelling waar: verdeel ‘milieuwinst’ tussen groeimogelijkheden voor de mainport en beperking van de overlast.”

Over dit verbetervoorstel hebben we lang en intensief gediscussieerd. Het was moeilijk om te balanceren tussen beide doelstellingen. De vraag die centraal stond was: hoe moet worden omgegaan met de milieuwinst. We zijn hierbij tot het advies gekomen dat ten aanzien van de bepaalde beschikbare geluidsruimte van Schiphol (“het emmertje”) ieder jaar opnieuw moet worden bekeken welke ruimte vrij is gekomen als gevolg van technologische innovaties. Schiphol mag deze ruimte aanwenden voor de groei van de capaciteit, zolang deze binnen de gestelde normering blijft. Schiphol moet daarnaast een deel aan de omgeving teruggeven. We vinden dat zowel het milieu als de economische groei er niet op achteruit mogen gaan.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Hanteer een ruimhartig isolatiebeleid en geef bewoners meer keuzevrijheid.”

We vinden dit een goed uitgangspunt. Wij vinden dat het isolatiebeleid momenteel niet altijd even redelijk is. Zo kan het voorkomen dat de ene kant van de straat wel in aanmerking komt voor isolatie, maar de andere kant niet. Dergelijke maatregelen zijn moeilijk ‘verkoopbaar’ en niet begrijpelijk voor omwonenden. Wel is duidelijk dat iedere grens die je trekt weer een nieuwe afbakening van het ‘isolatiebeleid’ met zich meebrengt. Het is daarom van belang dat het gevoerde isolatiebeleid logisch is en helder aan iedere omwonende moet worden gecommuniceerd. Daarnaast moet er een redelijkheidstoets komen zodat de “vreemde scheidslijnen” die door straten heen lopen kunnen worden voorkomen. Een interessant idee is om de marge van 15%, die vliegtuigen van hun route mogen afwijken, ook te hanteren voor de normering van het isolatiebeleid.

Wij vinden dat de betrokken burgers zelf mogen bepalen of, hoe en bij wie ze het gereserveerde budget besteden. Opmerkelijk is dat in het huidige beleid alleen de isolatie wordt vergoed en niet de bijkomende kosten die door de extra isolatie gemaakt moeten worden zoals bijvoorbeeld het verstevigen van bijvoorbeeld de fundering. Wat ons betreft zouden ook die kosten moeten worden vergoed. Dit behoort immers tot een “ruimhartig” isolatiebeleid.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Zorg voor de mogelijkheid tot bij-isolatie in gebieden waar de geluidsbelasting is toegenomen.”

We zijn het unaniem en zonder discussie met de verbetervoorstellen eens om een ruimhartig isolatiebeleid te hanteren en de bewoners meer keuzevrijheid te geven alsook om te zorgen voor de mogelijkheid tot bij-isolatie in gebieden waar de geluidbelasting is toegenomen.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Geef compensatie voor geleden schade”

We vinden het eerlijk en prettig dat mensen gecompenseerd worden voor de overlast die ze ondervinden en dat ze hierbij keuzevrijheid hebben om de compensatie en isolatie op hun eigen situatie toepasbaar te maken. De geleden schade moet worden gecompenseerd indien deze redelijkerwijs aanwijsbaar dan wel aantoonbaar is én het niet gaat om nieuwe schade die door de omwonenden is ‘opgezocht’. Er zijn verhalen bekend over ondernemers en burgers die zich willens en wetens vestigen op een plek waar ze last hebben van vliegtuigen. Voor dergelijke situaties van misbruik is compensatie uitdrukkelijk niet bedoeld.

Kortom de schade moet alleen worden gecompenseerd als het ‘redelijk’ is. Dit impliceert dat aan de compensatie een regeling wordt opgehangen waarin duidelijk wordt gemaakt wie, wanneer, onder welke omstandigheden waar recht op heeft.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Stel een fonds in ten behoeve van investeringen in algemene voorzieningen”

We zijn tegen het instellen van een fonds ten behoeve van investeringen in algemene voorzieningen. We achten het niet juist dat de taken van gemeenten en provincies door Schiphol zouden moeten worden gefinancierd. Aangezien er al een fonds bestaat, vinden we niet dat er een nieuw fonds in het leven moet worden geroepen.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Zorg voor een handhavingstelsel waarbij geluidsprestaties per vliegbeweging worden gemeten en waarbij de vervuiler betaalt.”

We scharen ons achter het principe dat ‘de vervuiler betaalt’. Dit principe geldt voor alle bedrijven, ook voor Schiphol en ook voor vliegmaatschappijen. Daarnaast verwachten we dat van het laten betalen een sturende werking uit gaat. En ook dat vinden we heel belangrijk.

Het huidige systeem is al gebaseerd op betalen naar hoeveelheid geproduceerd geluid. Die regeling kan worden verfijnd en aangepast zodat het systeem eerlijker wordt. We zijn echter tegen het idee om een tweede extra heffing op te leggen. Schiphol is geen cash-cow.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Er moet een ruimere verhuisfaciliteit komen voor de mensen die last hebben van Schiphol”

We kunnen ons vinden in een ruimere verhuisfaciliteit voor de mensen die last hebben van Schiphol. Als geluidsoverlast of onveiligheid zodanig zijn dat je dit mensen niet kunt aandoen, moet hen de mogelijkheid worden geboden te verhuizen. Daarbij kunnen we ons voorstellen dat de huidige sloopcontouren worden vergroot. We hebben begrepen dat Schiphol zelf ook voorstander is van deze verruiming.

Om misbruik van deze faciliteit te voorkomen, stellen we hierbij wel als voorwaarde dat deze geldt voor inwoners van een bepaald, tevoren afgekaard gebied. Op basis van objectieveerbare eenheden kunnen de normen voor het bepalen van dit gebied worden opgehoogd. Experts moeten hiervoor normen definiëren.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Geef lagere overheden opdracht om bewoners snel te helpen bij herhuisvesting; leg de verantwoordelijkheden van verschillende overheden goed vast; laat partijen bij elkaar komen.”

en

Cluster van verbetervoorstellen:

“Benoem duidelijke aanspreekpunten voor de burgers bij een isolatieproject”

In het kader van het belang dat we hechten aan goede communicatie en duidelijkheid kunnen we ons vinden in het benoemen van duidelijke aanspreekpunten voor de burger, bij voorkeur één loket voor het hele gebied waar bewoners terecht kunnen voor isolatieprojecten en herhuisvesting. We vinden dit overigens niet meer dan logisch.

In dit kader delen we de mening over de uitgangspunten dat de verantwoordelijkheden van verschillende overheden goed worden vastgelegd en dat partijen bij elkaar komen om te overleggen. We vragen ons wel af of het de lagere overheden moeten zijn die bewoners snel helpen bij herhuisvesting. In het kader van het gelijkheidsbeginsel en het belang van uniformering, kunnen we ons heel goed voorstellen dat deze functie wordt uitgevoerd door één loket of informatiepunt, zoals een centraal isolatie- en/of herhuisvestingpunt.

Verbetervoorstellen inzake Communicatie & Institutioneel en wettelijk kader

Communicatie

Cluster van verbetervoorstellen:

“Verstrek begrijpelijke milieu- en beleidsinformatie”

Wij hechten veel belang aan een open en heldere communicatie rondom Schiphol. Verbetervoorstellen die op dit belang inspelen, vinden wij belangrijk. Communicatie van begrijpelijke en objectieve informatie draagt bij aan het creëren van vertrouwen, aan de voorspelbaarheid en verwachtingenmanagement inzake de ontwikkelingen rond Schiphol, aan de transparantie van de besluitvorming rond Schiphol en aan het gevoel dat burgers serieus worden genomen. Dit impliceert overigens dat er ook sprake is van een heldere toekomstvisie voor de mainport en duidelijk beleid.

Het is van groot belang dat informatie voor burgers begrijpelijk is. Geruchten dienen te worden vervangen door feitelijke en objectieve informatie, bij voorkeur afkomstig van een onafhankelijk informatiepunt. De verbetervoorstellen inzake begrijpelijke milieu- en beleidsinformatie en inzake de klachtenregistratie verdienen dan ook serieuze beoordeling.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Pas het klachtenregistratiesysteem aan”

Het verbetervoorstel inzake de Klachtenregistratie vinden wij te beperkt. Het gaat niet alleen om registratie van een klacht, maar om de gehele keten van (uitgebreid) registreren > analyseren (doorvragen naar achtergrond) > door koppelen naar verantwoordelijke instanties > opvolgen > terugkoppelen naar de klager. Kortom, er moet niet zozeer sprake zijn van een klachtenregistratie, maar eerder van klachtenmanagement, een proces met een kop en een staart. Dit dient plaats te vinden bij en door een neutrale organisatie. Resultaat moet zijn dat klachten worden opgepakt als verbeterpunten, in plaats van als kritiek. Dit draagt bij aan het vertrouwen en aan het gevoel serieus genomen te worden door de overheid.

Institutioneel kader

Cluster van verbetervoorstellen:

“Oprichten van een kennisinstituut ter permanente vermindering van de overlast in de omgeving”

We zien het belang in van de continuïteit van het opbouwen van kennis, maar we achten de meerwaarde van een extra instituut, naast of boven de bestaande kennisinstituten, niet of nauwelijks aanwezig. Wij hebben geen behoefte aan een kenniscentrum als zodanig, maar veeleer aan een informatiepunt, een onafhankelijke organisatie die objectief antwoord kan geven op vragen van burgers met betrekking tot alle aspecten van Schiphol. Dat wil dus zeggen: meer dan alleen de ‘permanente vermindering van de overlast in de omgeving’. De technische wetenschappelijke kennis kan in principe bij de huidige instellingen blijven, mits deze kennis voldoende ter beschikking komt ten behoeve van dit informatiepunt.

Kortom, we vinden het belangrijk dat er (voor de burgers) een voorportaal is dat de bestaande kennis weet te ontsluiten. We zien hierbij een rol weggelegd voor een onafhankelijk informatiepunt, dat mogelijk de informatiefunctie weet te combineren met de klachtenregistratie en -afhandeling. Als dit informatiepunt de kennisuitwisseling bevordert en de krachten optimaliseert en bundelt, des te beter.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Instelling van een luchtruimschap met een kenniscentrum of een interdepartementale werkgroep om een sociaal aanvaarde luchtvaarteconomie te bereiken”

Ten aanzien van de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de besluitvorming over Schiphol kiezen wij voor het nationale niveau, omdat de problematiek van Schiphol een nationale aangelegenheid is en zowel gemeente- als provincie-overschrijdend is. Wij voelen daarom niet voor een extra bestuurslaag, zoals een luchtruimschap, maar wel voor een duidelijke regierol van het Rijk, mede gezien de ontwikkeling en realisatie van de toekomstvisie voor de mainport door het Rijk.

De regierol van de rijksoverheid bestaat uit het vaststellen van een kader en randvoorwaarden. Binnen dat kader moeten gemeenten en provincies wel eigen beslissingsbevoegdheden en verantwoordelijkheden hebben als het gaat om de invulling en uitvoering van beleid. Gemeenten en provincies staan dicht bij de partijen in de praktijk en kunnen daarom beter invulling geven aan het beleid en rekening houden met belangen van onder meer de omwonenden. Uiteraard is het laatste woord aan het Parlement.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Verbetering van Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)”

Wij voelen niet voor een versterking of verbetering van de CROS, mede omdat we, zoals hiervoor beargumenteerd, geen behoefte hebben aan een extra bestuurslaag. We kunnen ons veel meer vinden in het overhevelen van de taken van de CROS (registratie en management van klachten) naar een onafhankelijk informatiecentrum waarover we eerder spraken. We vinden het belangrijk dat de rollen op één bepaalde plek bij elkaar komen en stevig worden uitgevoerd, maar niet door de CROS, mede omdat we vinden dat de CROS momenteel niet goed functioneert.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Verbetering van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)”

Wij zien verbetering van het LVNL als een belangrijke bijdrage aan het Schipholbeleid. We denken daarbij met name aan een verbetering in de cultuur van LVNL, in het bijzonder aan meer aandacht voor het milieu. Uiteraard staat veiligheid voorop in het werk van de luchtverkeersleiders (wij zouden niet anders willen!), gevolgd door capaciteit, maar wij vinden milieubescherming (tegengaan overlast, luchtverontreiniging, aantasting volksgezondheid en hinderbeleving) ook een belangrijk aspect in de keuzes van routes. Wij zien mogelijkheden voor optimalisaties in routegebruik, die in de handen van luchtverkeersleiders liggen, ook al vergt dit wellicht meer verkeersleiders per dienst, en dus meer geld.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Overheid moet de regie over Schiphol in eigen hand nemen met als doel de overlast te verminderen”

De rijksoverheid heeft een belangrijke positie ten aanzien van Schiphol. Wij vinden dat de overheid de verantwoordelijkheid heeft om ervoor te zorgen dat Schiphol zich binnen de kaders ontwikkelt. De regierol van de rijksoverheid betreft de mainportvisie, de strategie, het kader en de randvoorwaarden daarbij maar niet de bedrijfsvoering voor Schiphol.

Wettelijk kader

Cluster van verbetervoorstellen:

“Zorgvuldig wetgevend proces”

Het verbetervoorstel inzake een zorgvuldiger wetgevend proces zien wij vooral als een uiting van wantrouwen ten opzichte van de huidige rol van de

overheid in het Schipholdossier. Hierin kan een verandering op gang komen indien het rijk zorgvuldiger invulling geeft aan (de uitvoering van) haar regierol zoals ook eerder betoogd ten aanzien van de communicatie en de gewenste toekomstvisie op de Luchthaven Schiphol.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Mogelijk maken van experimenten”

Wij vinden het acceptabel dat er een wettelijke basis komt voor het uitvoeren van experimenten, mits deze basis met de juiste randvoorwaarden (zoals geen concessies aan veiligheid, milieu, hinder, goede communicatie, goede inspraak en verantwoording aan het parlement) is omkleed.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Opstellen door de sector van een meerjarig verbeterprogramma voor hinderbeperking met een jaarlijkse verantwoording”

Wij waarderen het verbetervoorstel inzake een meerjarig verbeterprogramma van de sector als een duidelijke kans voor de sector om een positieve bijdrage te leveren aan de vermindering van de hinder. Voorts zien wij mogelijkheden voor een rol van het informatiepunt.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Inzet en betrokkenheid Nederlandse overheid bij internationale ontwikkelingen en afspraken”

Wij gaan ervan uit dat de Nederlandse overheid zich vanzelfsprekend inzet voor en betrokken is bij internationale ontwikkelingen en afspraken, en vinden dit daarom geen verbetervoorstel.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Parlementaire enquête over Schipholbeleid vanaf 1990”

Wij hebben geen behoefte aan een parlementaire enquête over het Schipholbeleid, omdat we vinden dat hiervan geen positieve bijdrage uitgaat op de toekomst van Schiphol. Andere verbetervoorstellen zullen hieraan veel meer bijdragen dan een historische beschouwing over besluitvorming sinds 1990.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Expliciete erkenning in de wet van de nadelige gevolgen van vliegverkeer nu en in de toekomst”

De overgrote meerderheid van ons ziet geen meerwaarde in expliciete erkenning van de nadelige gevolgen van vliegverkeer in de wet- en regelgeving. De wetsgeschiedenis geeft op duidelijke wijze aan hoe de dubbeldoelstelling ten grondslag ligt aan de wetten die Schiphol beheersen. Eén van de omwonenden ziet wel een meerwaarde in een expliciete erkenning omdat dit principe burgers een houvast biedt.

Cluster van verbetervoorstellen:

“Wettelijk verankerde zorgplicht van de overheid om geluidsoverlast te voorkomen”

Evenmin loopt een meerderheid warm voor een zorgplicht van de overheid voor het voorkomen van geluidsoverlast. De zorgplicht van de overheid is het beperken van de geluidsoverlast conform het kader dat zij heeft geschapen met haar normstelling voor geluidsoverlast. Wel moet gepoogd worden om de geluidsoverlast zo veel mogelijk te beperken. Eén van de omwonenden ziet wel een meerwaarde in een expliciet wettelijk verankerde zorgplicht omdat dit principe burgers een wettelijk kader biedt.

Tot slot

Dit advies is het resultaat van een intensief groepsproces. We vinden het in positieve zin opmerkelijk dat we in anderhalve dag zo dicht bij elkaar zijn gekomen, hoewel we vanuit verschillende achtergronden en met andere meningen het debat zijn ingegaan.

Om geen afbreuk te doen aan de volle breedte van het advies, hebben we er bewust voor gekozen geen prioritering of top-5 aan te brengen.

Het advies dat u heeft gelezen, wordt door ons allen gedragen.

Bijlage 1: Samenstelling Omwonendenpanel over Verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid 1

Bijlage 2: Verslag Kennismakingsbijeenkomst omwonendenpanel over de Verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid 25

Bijlage 3: Verslag Ordeningsbijeenkomst omwonendenpanel over de verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid 29

Bijlage 4: Verslag Adviesbijeenkomst omwonendenpanel over de verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid 37

Bijlage 1: Samenstelling Omwonendenpanel over Verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid

1.1 Burgerpanel

1.1.1 Inleiding

Het Schipholbeleid wordt geëvalueerd. Doel van die evaluatie is na te gaan of de met het beleid beoogde bescherming aan de omwonenden van Schiphol wordt geboden, en of het huidige beleid voor Schiphol effectief is. Daarnaast worden ook mogelijke verbeteringen van het beleid verkend. Belanghebbenden zijn opgeroepen hun praktijkervaringen en voorstellen voor verbetering van het beleid in te brengen.

Een panel van omwonenden buigt zich vanaf september 2005 over deze ingebrachte verbetervoorstellen, en brengt hierover advies uit aan het kabinet. Dit gebeurt als onderdeel van een breder proces van maatschappelijke consultatie waarin meerdere groeperingen zich gevraagd of ongevraagd over de verbetervoorstellen zullen uitspreken. De Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben daarbij de behoefte zich ook een beeld te vormen van hoe omwonenden, als direct betrokken groep, tegen de verbetervoorstellen aankijken. Zodoende is dit omwonendenpanel in het leven geroepen.

1.1.2 Eisen aan de samenstelling van het panel

Om een goede gedachtewisseling binnen het omwonendenpanel tot stand te brengen met een afgewogen advies als resultaat, dient de samenstelling ervan zorgvuldig te gebeuren. In deze bijlage leggen we daarvan verantwoording af.

De vereiste zorgvuldigheid betreft drie zaken.

1. *De omvang:* de groep moet groot genoeg zijn om een diversiteit in opvattingen en achtergronden toe te laten, maar tegelijk zodanig overzichtelijk qua omvang zijn dat men door uitwisseling van zienswijzen en argumenten tot een eensluidend advies kan komen.
Zodoende is gekozen voor een omwonendenpanel van 20 mensen.
2. *De samenstelling:* qua achtergronden en opvattingen moet de groep een zo goed mogelijke afspiegeling vormen van de omwonenden van Schiphol.
- Zodoende is om te beginnen gekeken wat op een aantal relevante punten de achtergronden en opvattingen van alle omwonenden zijn, en is er naar gestreefd het panel op deze punten een afspiegeling te laten zijn.

Deze punten zijn deels sociaal-economisch, cultureel en politiek van aard (zoals leeftijdsopbouw, verdeling over de sexen, over opleidings- en inkomensniveaus en over politieke voorkeuren) en hebben deels betrekking op wat omwonenden met Schiphol te maken hebben (zoals bijvoorbeeld hun economische afhankelijkheid van Schiphol en of en hoe vaak ze overlastklachten hebben ingediend).

- Naast dat van afspiegeling sprake moet zijn, is het ook wenselijk dat de omwonenden in het panel voldoende gespreid afkomstig zijn van de verschillende typen geluidsbelaste buurgebieden en vanuit de verschillende windstreken (aangezien de invloed van Schiphol zich plaatselijk steeds anders doet gelden).

- Aanvullende eisen met betrekking tot leeftijd, Nederlandse taalvaardigheid en onafhankelijkheid moeten een vrije gedachteswisseling waarborgen. Die eisen zijn vastgelegd in zgn. 'competentie- en uitsluitingscriteria'.

- Het feit dat het om een 'omwonenden'-panel gaat, betekent dat het panel de zaken rondom het Schipholbeleid vanuit een omwonendenperspectief beziet; een perspectief dat in de eerste plaats bepaald wordt door ervaringsdeskundigheid met het nabuurschap van de luchthaven Schiphol. Dáárop zijn de mensen dan ook geworven en geselecteerd – en niet op welke andere soort van deskundigheid over Schiphol dan ook.

3. *Het wervingsproces*: de werving en selectie van panelleden dient, met bovengenoemde eisen en criteria in de hand, een neutraal proces te zijn. Zodoende is deze taak neergelegd bij een tweetal onafhankelijke bureaus (Motivaction, aangestuurd door QA⁺), met de eenduidige opdracht een panel samen te stellen dat aan bovengenoemde vereisten voldoet. De opdrachtgever is bij dit proces niet betrokken geweest.

1.1.3 Deze bijlage

In deze bijlage beschrijven we de samenstelling van het omwonendenpanel. In hoofdstuk 1.2 gaan we in op het proces van werving en selectie. In hoofdstuk 1.3 geven we weer hoe het resulterende omwonendenpanel qua achtergronden en opvattingen is samengesteld, en hoe dit zich verhoudt tot alle omwonenden van Schiphol.

1.2 Wervingsproces

1.2.1 Inleiding

De werving en selectie van deelnemers is uitgevoerd door bureau Motivaction, onder aansturing van QA+. Het proces bestond uit twee fasen:

- werving van gegadigden, dat wil zeggen: omwonenden die in principe geïnteresseerd zijn om zitting te nemen in het panel;
- selectie van panelleden uit de groep van gegadigden aan de hand van criteria en referentiewaarden.

In de onderstaande paragrafen beschrijven we deze fasen één voor één.

1.2.2 Werving van gegadigden

Uitnodiging webpanel

Voor de werving van gegadigden voor het burgerpanel is gebruik gemaakt van het webpanel van Motivaction. Dit is een panel dat bestaat uit 100.000 Nederlanders die regelmatig meedoen aan online onderzoek. Van deze mensen zijn al een heleboel gegevens bij Motivaction bekend, waaronder hun precieze woonplaats, demografische en sociaal-culturele kenmerken en hun 'Mentality milieus' (voor een toelichting: zie verderop en zie bijlage 1C).

In de maand juli 2005 heeft Motivaction 9000 mensen uit haar webpanel, die volgens onze definitie als 'omwonenden' zijn te beschouwen (zie het volgende hoofdstuk), per e-mail benaderd. Hen is met een neutrale tekst gevraagd om op een hyperlink te klikken om zodoende op een website te belanden alwaar men enige vragen te beantwoorden krijgt met betrekking tot Schiphol.

Eerste respons

Van de 9000 aangeschreven mensen hebben ongeveer 3000 mensen gereageerd op de oproep in de e-mail. Deze mensen hebben de aangegeven – verder niet publiekelijk toegankelijke – website bezocht alwaar een uitnodiging was te lezen voor eventuele deelname aan het Burgerpanel Verbetervoorstellen Schipholbeleid. Deze uitnodiging bestond uit een korte algemene introductietekst, gevolgd door een eerste keuzemoment. Mensen die in het geheel niet geïnteresseerd waren, konden dat daar al aangeven en werden doorgesluisd naar een exit-vragenlijst. Anderen, die aangaven in principe wel geïnteresseerd te zijn, kwamen terecht op een vervolgpagina met meer detailinformatie over deelname aan het panel. De tussenstap van dit eerste keuzemoment was ingebouwd om alleen de meer inhoudelijk geïnteresseerde potentiële gegadigden te informeren over het precieze tijdsbeslag van deelname aan het panel en de financiële vergoeding die daar tegenover staat, en zodoende een drempel op te werpen voor mensen die vanuit een strikt financiële kosten/baten-analyse tot deelname besluiten. In bijlage 1B is te zien hoe de website er uitzag.

Aan het einde van de uitgebreide toelichting werd lezers andermaal gevraagd naar hun interesse in deelname. Wie daar aangaf niet geïnteresseerd te zijn, kwam eveneens terecht bij de exit-vragenlijst. Wie ook op deze plaats aangaf wél geïnteresseerd te zijn, valt te beschouwen als 'gegadigde'.

De wel en niet gegadigden

Al met al kwamen uit de groep van 3000 respondenten 635 gegadigden naar voren. Aan de hand van de antwoorden op de exit-vragenlijst kan worden nagegaan waarom ongeveer 2400 mensen niet gegadigde zijn. In onderstaande tabel valt af te lezen wat de belangrijkste redenen waren die zij opgaven.

Tabel 1: Opgegeven redenen om niet aan het panel deel te nemen

1. Geen tijd	1.009
2. Onderwerp interesseert me niet	319
3. Deze opzet om mee te praten/adviseren spreekt me niet aan	232
4. Er wordt toch niets met mijn mening/advies gedaan	216
Anders, namelijk:	
5. Geen omwonende	278
6. Geen last	74
7. Onvoldoende kennis	52
8. Ziekte/ invalide	25
9. Buiten doelgroep	17
10. Niet in staat te komen	11
11. Overig	22
12. Weet niet/geen mening	163
Totaal	2.418

De 635 mensen die aangaven geïnteresseerd te zijn in deelname aan het panel, is vervolgens gevraagd een korte vragenlijst in te vullen. Deze vragen dienen om de nog ontbrekende gegevens aan te vullen aan de hand waarvan de selectie van de panelleden kan plaatsvinden.

1.2.3 Selectie panelleden

Toepassing uitsluitingscriteria

Als eerste stap om de panelleden te selecteren uit de 635 mensen die zichzelf als gegadigde hebben aangemeld, zijn de uitsluitingscriteria op deze groep toegepast. Dat leidde tot het afvallen van de volgende groepen gegadigden (zie tabel 2).

Tabel 2: Van deelname aan het burgerpanel uitgesloten groepen gegadigden

Werkzaam in bestuurlijke of politieke functie in gemeente of provincie	12
Actief als volksvertegenwoordiger	5
Vertegenwoordigende functie bij bewonersplatform dat zich bezighoudt met geluidsoverlast of uitbreiding van Schiphol	3
Zelf of in vereniging een verbetervoorstel voor het Schipholbeleid ingediend	10
Vanuit professionele hoedanigheid betrokken bij Schipholdebat	12

Als gevolg van uitsluiting van deze groepen mensen bleef een netto groep van 605 gegadigden over die in aanmerking kwamen voor deelname aan het burgerpanel.

De netto groep gegadigden – samenstelling

De aldus resterende groep van 605 gegadigden week qua samenstelling in een aantal opzichten aanzienlijk af van de doorsnee groep omwonenden van Schiphol.

Ze bestaat, vergeleken met de gehele populatie rondom Schiphol (zie volgend hoofdstuk), uit:

- méér jongeren tegenover minder mensen van middelbare leeftijd en veel minder mensen van 65 jaar en ouder;
- veel minder niet-westerse allochtonen;
- veel minder laag en middelbaar opgeleiden, tegenover veel meer hoog opgeleiden;
- méér mensen met een modaal inkomen tegenover minder mensen met een inkomen ruim beneden of ruim boven modaal;
- veel minder CDA-stemmers tegenover veel meer Groen Links- en SP-stemmers;
- veel minder niet-werkenden tegenover méér werkenden, werklozen en arbeidsongeschikten;
- méér mensen die lid zijn van een bewonersplatform of die een vergadering tegen vliegtuiglawaai hebben bijgewoond;
- méér mensen die direct of indirect economisch afhankelijk zijn van Schiphol.

Dit alles betekent dat een willekeurige greep uit deze groep zeker geen afspiegeling van de omwonenden van Schiphol zou hebben opgeleverd. Zorgvuldige selectie was zodoende geboden – en tegelijkertijd, wegens de ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen, een hier en daar ingewikkelde opgave.

De selectie van het panel

Hoewel het de bedoeling is om uiteindelijk met 20 omwonenden een advies over de verbetervoorstellen te gaan opstellen, is gaandeweg het wervingsproces besloten een groep van 22 plus 3 mensen te werven. Oorspronkelijk zou naast het burgerpanel van 20 mensen een ‘reservebank’ van 5 mensen gevormd worden, die kunnen inspringen in geval van onverhoopt vroegtijdig afvallen van kernpanelleden. De ervaring leert evenwel dat er veelal ook tijdens de rit mensen afhaken, bijvoorbeeld na de startbijeenkomst. Om dit op te vangen is gaande het wervingsproces besloten om het kernpanel uit te breiden naar 22 omwonenden, ofwel 10% omvangrijker dan het feitelijk beoogde panel. Daarnaast is er een ‘reservebank’ van 3 omwonenden, als mogelijke vervanging van deelnemers vanuit het kernpanel die zich al in een vroeg stadium terugtrekken.

Bij de feitelijke selectie is geprobeerd een groep samen te stellen van gelijke verhoudingen op allerhande kenmerken (zoals man/vrouw, stemgedrag op politieke partijen, et cetera) als binnen de groep omwonenden als geheel. Deze variabelen zijn daarbij los van elkaar bezien. Dat wil zeggen: er is zowel een vergelijkbare verhouding man/vrouw als een vergelijkbare verdeling qua stemgedrag bij de laatste Tweede Kamerverkiezingen nagestreefd, maar

niet ook nog eens vergelijkbare verhoudingen linkse mannen/linkse vrouwen en rechtse mannen/rechtse vrouwen. Deze ‘afzonderlijke behandeling van individuele kenmerken’ laat evenwel onverlet dat op zeker moment in het wervingsproces de criteria elkaar toch in de weg gaan zitten – in die zin dat pogingen om het panel te completeren met panelleden die op bepaalde kenmerken de variatie brengen die we zoeken (bijvoorbeeld: iemand die in een relatief zwaar geluidsbelast gebied woont) tot gevolg kunnen hebben dat op andere kenmerken disbalans ontstaat (bijvoorbeeld: nog weer een hoog opgeleid iemand met een relatief goed inkomen). Het is deze wisselwerking tussen criteria die het op zeker moment heel moeilijk hebben gemaakt om dicht bij de ideale panelsamenstelling te komen, en waardoor we op sommige punten uiteindelijk – om niet anders dan wervingstechnische redenen – toch van een feitelijke afspiegeling hebben moeten afwijken.

In het volgende hoofdstuk beschrijven we de resultaten van deze werving en selectie, en van de mate waarin we erin geslaagd zijn een voldoende gespreide afspiegeling van alle omwonenden binnen het panel te realiseren.

1.3 Samenstelling burgerpanel

1.3.1 Inleiding

Voor het selecteren van de panelleden zijn als gezegd de volgende typen criteria gehanteerd:

- het ‘omwonende’-criterium (het burgerpanel moet uit omwonenden van Schiphol bestaan)
- sociaal-economische, culturele en politieke criteria
- Schiphol-gerelateerde criteria
- competentie- en uitsluitingscriteria

Leidend motief bij de selectie was het streven het panel een afspiegeling te laten van alle omwonenden van Schiphol. Om dat te kunnen bewerkstelligen c.q. beoordelen is het nodig te weten hoe de ‘de bewoners van Schiphol’ feitelijk is samengesteld. Dit werkt als volgt: als we weten welk deel van de omwonenden van Schiphol man is en welk deel vrouw (nl. resp. 49% en 51%), dan noemen we de verhoudingsgetallen tussen deze twee groepen ‘referentiewaarden’. Deze referentiewaarden hebben we vervolgens ook gehanteerd voor de samenstelling van het panel (ofwel: de helft van het panel moet man zijn en andere helft vrouw).

Om die referentiewaarden te kunnen vaststellen, is het eerst nodig te bepalen wie we allemaal tot de groep ‘omwonenden van Schiphol’ rekenen. In de volgende paragraaf (1.3.2) gaan we daarop in. In paragraaf 1.3.3 beschrijven we hoe we de referentiewaarden hebben vastgesteld. In paragraaf 1.3.4 tot en met 1.3.6 geven we aan hoe de feitelijk gerealiseerde selectie zich verhoudt tot de referentiewaarden, met betrekking tot, achtereenvolgens, de sociaal-economische, culturele en politieke kenmerken; de Schiphol-gerelateerde kenmerken; en de gehanteerde competentie- en uitsluitingscriteria. Paragraaf

1.3.7 bevat tot slot conclusies over mate waarin de samenstelling van het panel heeft geleid tot een afspiegeling van de omwonenden van Schiphol.

1.3.2 Het criterium 'omwonende'

Alvorens met werven kon worden begonnen, is bepaald in welk gebied mensen konden worden benaderd. De vraag is: wie rekenen we tot 'de omwonenden' van Schiphol?

Onder 'omwonenden' verstaan we de mensen die onder de directe invloedssfeer van Schiphol vallen. Die invloed kan veelzijdig zijn, en variëren van de geluids- en visuele prikkels vanuit Schiphol en de gevolgen voor de infrastructuur en de verkeersdrukke die mensen om zich heen waarnemen, tot de economische effecten qua werkgelegenheid en qua waarde van grond en onroerende goederen waarop Schiphol in meerdere of mindere mate van invloed is. 'Omwonende' is aldus beschouwd een enger begrip dan bijvoorbeeld 'belanghebbende'; in wezen is eenieder die in Nederland woont, die wel eens vanaf Schiphol vliegt of wiens economische activiteiten verband houden met Schiphol belanghebbende – maar daarmee nog geen omwonende.

In eerste instantie was het idee om de meest gangbare gebiedsafbakening van 55 bij 56 kilometer waarbinnen mensen geacht worden binnen de invloedssfeer van Schiphol leven, te gebruiken. Dit gebied is globaal dezelfde als het gebied met een straal van 25 km rond Schiphol waar zich het RIVM onderzoek naar gezondheidseffecten van Schiphol afspeelt. Naast de indicatie die dit oplevert dat de mensen binnen dit gebied volgens het RIVM in potentie in de invloedssfeer van Schiphol leven, zou bijkomend voordeel van de keuze voor deze afbakening zijn dat de onderzoeksresultaten van het RIVM als referentiewaarden kunnen gelden.

Toch hebben we gemeend voor een andere afbakening te moeten kiezen. Sinds de ingebruikname van de polderbaan is namelijk het aantal klachten uit in het bijzonder het gebied ten noorden van Schiphol toegenomen. Om ook de noordelijke regio in voldoende mate bij de samenstelling van het panel te betrekken is besloten om gebruik te maken van het gebied dat het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) gebruikt voor de berekening van geluidsbelasting. De NLR gebruikt hier voor een gebied van 55 bij 71 km.

Hoe dit gebied er geografisch uit ziet, is weergegeven in de figuur die is opgenomen in bijlage 1A. Bij de werving is de plaatsbepaling gebeurd aan de hand van de 6-cijferige postcodes uit het gebied van 55 bij 71 km.

1.3.3 De referentiewaarden

Voor het vaststellen van de referentiewaarden is van een aantal bronnen gebruik gemaakt. Om te beginnen was een aantal referentiewaarden af te

leiden uit de gegevens van Motivaction over de bewoners in dit gebied. Het gaat daarbij met name om woonplaatsgerelateerde zaken (zoals urbanisatiegraad) en uiteraard om de Mentality milieus (zie verderop en bijlage 1C). Daarnaast is voor een aantal referentiewaarden gebruik gemaakt van gegevens van het CBS, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van de politieke voorkeur van mensen in het gebied.

Voor een aantal andere – en met name ook voor Schipholgerelateerde – gegevens, waren we aangewezen op de rapportage van het onderzoek van Breugelmans e.a.; *Gezondheid en beleving van de omgevingskwaliteit in de regio Schiphol: 2002*, RIVM, rapport 630100001/2004. Dit is het eerdergenoemde gezondheidskundig onderzoek van het RIVM, waarvoor als gezegd een gebied gebruikt is met een straal van 25 km rondom Schiphol. Dit onderzoek levert een aantal valide, actuele en soms ook unieke gegevens over achtergronden en opvattingen van omwonenden van Schiphol. Een beperking is evenwel dat de resulterende referentiewaarden betrekking hebben op een (weliswaar relatief groot) deelgebied van het gebied waar wij ons op richten. Wij menen desondanks dat het gebruik van deze cijfers verantwoord is. De cijfers leveren de best beschikbare benadering van de feitelijke situatie – werkelijke alternatieven ontbreken. Daar komt bij dat de te verwachten marginale verschillen met de feitelijke referentiewaarden maar in zeer beperkte mate in de samenstelling van het panel doorwerken.

1.3.4 Samenstelling op sociaal-economische, culturele en politieke kenmerken

In deze en de volgende paragrafen presenteren we de feitelijke samenstelling van het panel zoals die het resultaat is van eerder beschreven wervings- en selectieproces. We doen dat volgens een vast stramien. Steeds geven we achtereenvolgens per criterium weer hoe deze is geoperationaliseerd (geoperationaliseerd criterium; 1^e kolom), wat de kenmerken van de populatie in het betrokken gebied zijn op dit criterium (referentiewaarden; 2^e kolom), en wat op grond daarvan de ideale verdeling is binnen een panel van 22 deelnemers is (beoogde samenstelling; 3^e kolom). De vetgedrukte getallen in de 4^e kolom geven vervolgens de feitelijke samenstelling van het panel weer.

Wat sociaal-economische, culturele en politieke kenmerken betreft, is gestreefd naar afspiegeling op de volgende criteria:

- Leeftijd
- Geslacht
- Afkomst
- Opleiding
- Inkomen
- Mentality milieu²
- Politieke voorkeur
- Economische activiteit

² Zie bijlage 1C voor een nadere toelichting van het concept: “Mentality milieu”

1. Leeftijd

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
18 – 44 jaar	52%	11,4	14
45 – 64 jaar	31%	6,8	5
> 64 jaar	17%	3,7	3

2. Geslacht

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Man	49%	10,8	12
Vrouw	51%	11,2	10

3. Afkomst

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Niet –Westerse allochtoon	27%	5,9	3
Overige	73%	16,1	19

Hier geldt de definitie zoals die door het CBS wordt gehanteerd: “niet-westers' zijn allochtonen uit Turkije, Afrika, Latijns Amerika en Azië met uitzondering van Indonesië en Japan.” Het CBS beschouwt een persoon als allochtoon als ten minste één van diens ouders in het buitenland geboren is.

4. Opleiding

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Laag	9%	2,0	0
Midden	60%	13,2	11
Hoog	31%	6,8	11

Het opleidingsniveau is als volgt geoperationaliseerd:

- *Laag*: Lagere school niet afgemaakt, Lagere school, Basisonderwijs.
- *Midden*: Lager Beroepsonderwijs, Voorbereidend Beroepsonderwijs, MULO, ULO, MAVO, MMS, HAVO, Middelbaar Beroepsonderwijs (MBO), HBS, VWO, Gymnasium, Atheneum.
- *Hoog*: Hoger Beroepsonderwijs, Universiteit

5. Inkomen

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Beneden modaal	26%	5,7	4
Modaal – 2x modaal	61%	13,4	15
> 2x modaal	13%	2,9	3

6. Mentality milieu³

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: schatting Motivaction)</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Moderne Burgerij	20%	4,4	4
Opwaarts mobielen	14%	3,0	4
Postmaterialisten	12%	2,6	3
Nieuwe conservatieven	9%	1,9	3
Traditionele burgerij	15%	3,3	1
Kosmopolieten	14%	3,0	4
Postmoderne hedonisten	11%	2,4	1
Gemaksgeoriënteerden	6%	1,4	2

7. Politieke voorkeur

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: CBS)⁴</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
CDA	29.8%	6,6	3
VVD	24%	5,3	7
PvdA	21.7%	4,8	4
LPF	5.8%	1,3	1
D66	5.3%	1,2	1
Groenlinks	5%	1,1	3
SP	5%	1,1	1
Christen Unie	1%	0,2	0
SGP	0.8%	0,2	0
Niet gestemd			1
Anders			1

³ Zie bijlage 1C voor een nadere toelichting van het concept: “Mentality milieu”

⁴ De referentiewaarden zijn berekend aan de hand van de uitslagen van de Tweede Kamer verkiezingen 2003 (CBS) in gemeenten in een straal van 25 km rond Schiphol (RIVM onderzoeksgebied). Van de volgende gemeenten zijn de uitslagen niet meegenomen omdat ze ondertussen zijn opgegaan in grotere gemeenten; Loosdrecht, Nederhorst den Berg, 's Gravenland (alle onderdeel van Gemeente Wijdemeeren), Vleuten-de Meern (onderdeel van Gemeente Utrecht).

8. Economische activiteit

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)¹</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Werkend	68%	15,0	17
Niet werkend	21%	4,6	3
Werkloos / arbeidsongeschikt	11%	2,4	2

Economische activiteit is als volgt geoperationaliseerd:

- *Werkend*: personen met betaalde arbeid, personen die onderwijs volgen of studeren, personen die vrijwilligerswerk verrichten.
- *Niet werkend*: personen die fulltime huisvrouw of huisman zijn, personen die gepensioneerd zijn of vervroegd zijn uitgetreden (VUT)
- *Werklozen / arbeidsongeschikten*: personen die werkloos of werkzoekend zijn, personen die invalide of arbeidsongeschikt (WAO/AAW) zijn, personen in de ziektewet.

1.3.5 Samenstelling op Schiphol-gerelateerde kenmerken

Ook zijn bij de samenstelling een aantal criteria gehanteerd die specifiek te maken hebben met het onderwerp van de evaluatie – Schiphol en het Schipholbeleid. Gehanteerde criteria waarbij sprake moet zijn van afspiegeling, betreffen:

- Actieve/passieve betrokkenheid bewonersplatform
- Overlastklachten ingediend
- Urbanisatiegraad woonomgeving (aangezien het Schipholbeleid er o.m. op gericht is vliegtuigen met name over dunbevolkte gebieden te laten optrekken en dalen)
- Economische afhankelijkheid van Schiphol

Daarnaast zijn Schipholgerelateerde criteria gehanteerd die betrekking hebben op de locatie van de woonplaats ten opzichte van Schiphol. Bij deze criteria gold niet een afspiegelingsvereiste alswel een eis van voldoende spreiding. Deze criteria betreffen:

- Woonplaats ten opzichte van geluidscontouren
- Geografische spreiding t.o.v. Schiphol

Onderstaand geven we wederom per criterium de operationalisatie, de kenmerken van de populatie in het betrokken gebied, de ideaalverdeling en de feitelijke samenstelling van het panel weer.

Afspiegelingscriteria

9. Actieve – passieve betrokkenheid bij bewonersplatforms

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)¹</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Lid van bewonersplatform of vergadering bijgewoond tegen vliegtuiglawaai	1,5%	0,3	1
Geen lid van bewonersplatform, noch vergadering bijgewoond tegen vliegtuiglawaai	98,5%	21,7	21

10. Overlastklachten ingediend

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)¹</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Geklaagd	7,2%	1,6	1
Niet geklaagd	92,8%	20,4	21

11. Urbanisatiegraad

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: Motivaction)</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
'Buitengebied'	40%	8,8	10
'Niet buitengebied'	60%	13,2	12

'Buitengebied' bestaat uit de gebieden die door het CBS als 'niet', 'weinig' en 'matig stedelijk' worden benoemd. Het 'Niet-buitengebied' bestaat uit de 'sterk' en 'zeer sterk' stedelijke gebieden in de definitie van het CBS.⁵

12. Economische afhankelijkheid van Schiphol

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied (bron: RIVM)¹</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Direct economisch afhankelijk	4,0%	0,9	2
Indirect economisch afhankelijk	2,7%	0,6	1
Niet economisch afhankelijk	93,3%	20,5	19

⁵ De hier gehanteerde terminologie heeft geen verband met het onderscheid tussen binnen- en buitengebied zoals de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid die hanteert.

*Spreidingscriteria***13. Woonplaats t.o.v. geluidscontouren**

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied</i>	<i>Afspiegelingsverdeling panel van 22</i>	<i>Gehanteerde richtwaarden panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
< 20 Ke	92,8%	20,4	7	12
20 – 35 Ke	6,4%	1,4	7	8
> 35 Ke	0,8%	0,2	6	2

In het totale onderzoeksgebieden is het merendeel van de omwonenden afkomstig uit gebieden die nauwelijks of slechts in beperkte mate geluidsbelast zijn. In een panel dat hiervan een reële afspiegeling vormt, hebben nauwelijks tot geen omwonenden zitting die in de meer geluidsbelaste gebieden wonen. Zodoende is ervoor gekozen in dit opzicht een correctie aan te brengen, en een relatieve oververtegenwoordiging na te streven van mensen die binnen de 20 – 35 Ke en de > 35Ke zones wonen.

Bij de werving en selectie bleken de voorgehouden richtwaarden niet te realiseren te zijn. De populatie in de betreffende geluidzones is daarvoor eenvoudig te klein van omvang. In drie opzichten lijkt het doel om in het panel voldoende 'geluidsbelaste' omwonenden zitting te doen hebben, niettemin wel gerealiseerd te zijn.

1. Ook in het huidige panel is bij een verhouding van 12:8:2 sprake van oververtegenwoordiging van de geluidsbelaste gebieden
2. Wanneer we kijken naar de woonplaatsen van mensen die zich tot deelname bereid hebben verklaard, valt op dat deze voor het merendeel relatief dicht tegen de betreffende geluidscontouren aan wonen (zie bijlage 1A). Kennelijk heeft enige zelfselectie plaatsgevonden in de zin dat zich hoofdzakelijk mensen hebben aangemeld die zich ook nadrukkelijk omwonende, ofwel binnen de (geluids) invloedssfeer van Schiphol woonachtig achten.
3. Deze veronderstelling wordt gesteund door de hoeveelheid mensen die als reden om niet mee te willen doen in een open antwoordcategorie aangaven zichzelf niet als omwonende te beschouwen (zie tabel 1, pagina 4 van deze bijlage).

14. Geografische spreiding

<i>Operationeel criterium</i>	<i>Referentiewaarden in gebied</i>	<i>Ideaalverdeling panel van 22</i>	<i>Feitelijke verdeling binnen panel</i>
Noord	-	5,5	6
Zuid	-	5,5	4
Oost	-	5,5	5
West	-	5,5	7

De geografische spreiding is geoperationaliseerd aan de hand van een windroos met Schiphol als middelpunt. Deze is in de figuur in bijlage 1A ingete-

kend in de vorm van 2 diagonale lijnen. Het streven was erop gericht in elk van de 4 windroosgebieden een gelijk deel deelnemers te selecteren.

1.3.6 Gehanteerde competentie- en uitsluitingscriteria

Tot slot zijn criteria gehanteerd die enerzijds verband houden met de gewenste competenties van paneldeelnemers, en anderzijds met het voorkomen van disfunctionele vermenging van functies en belangen.

De gehanteerde competentiecriteria zijn:

- Ouder dan 18 jaar
- Beheersing van de Nederlandse taal

Gegadigden die hieraan niet voldeden, zijn niet geselecteerd.

De gehanteerde uitsluitingscriteria zijn:

- Werkzaam in een politieke of bestuurlijke functie
- Vertegenwoordigende functie in bewonersplatform
- Actief als volksvertegenwoordiger
- Rijksambtenaar bij V&W of VROM (twee van de ministeries die direct betrokken zijn bij de evaluatie van Schiphol)
- Als professional betrokken bij het Schipholdebat (de beoordeling daarvan is aan de respondent zelf overgelaten)
- Zelf of in vereniging een verbetervoorstel ingediend.

Gegadigden die aan één of meer van deze criteria voldeden, zijn niet geselecteerd.

1.3.7 De samenstelling van het panel; conclusies

In het voorgaande is beschreven hoe langs een zorgvuldig vormgegeven proces van werving en selectie een panel is samengesteld van omwonenden van Schiphol dat zich vanaf september 2005 zal buigen over de verbetervoorstellen die in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid zijn ingebracht. Geprobeerd is om door brede werving en door selectie aan de hand van een scala van al dan niet Schiphol-gerelateerde afspiegelings-, spreidings-, competentie- en uitsluitingscriteria een groep omwonenden samen te stellen die middels een goede en vrije gedachtewisseling tot een afgewogen advies moet kunnen komen.

Geconstateerd is dat de werving een relatief grote groep gegadigden voor deelname aan het panel opleverde. Deze vormde op een aantal kenmerken evenwel geen doorsnee van de groep van alle omwonenden van Schiphol. Selectie aan de hand van 14 afspiegelings- en spreidingscriteria en 8 uitsluitingscriteria moest een panel opleveren dat wel zo'n doorsnee zou zijn. Hoewel deze criteria onafhankelijk van elkaar zijn toegepast, zijn zij elkaar op zeker moment wel ietwat in de weg gaan zitten.

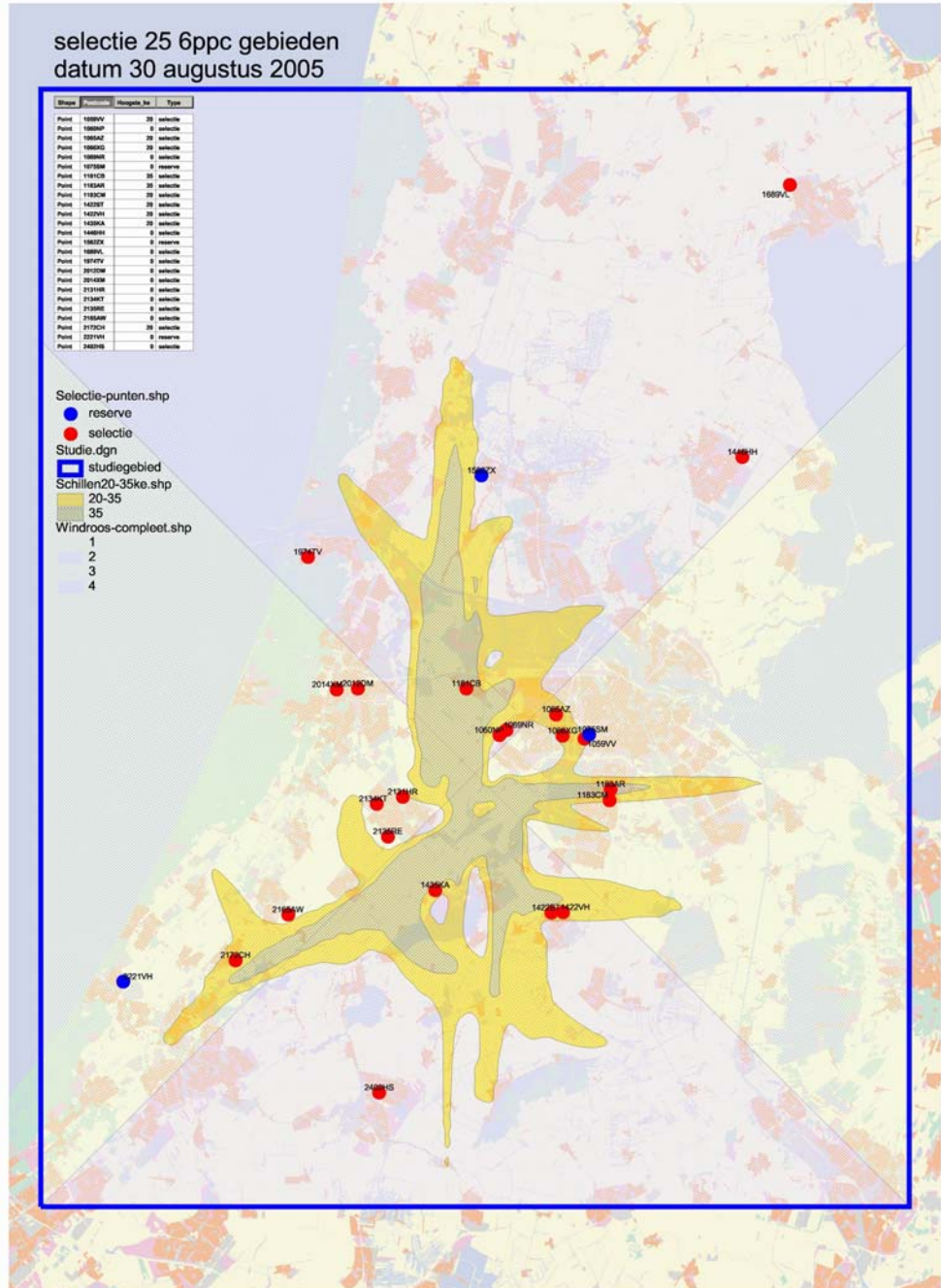
In deze bijlage is de uiteindelijke samenstelling van het panel gepresenteerd, die onder de omstandigheden de best haalbare benadering van een afspiegeling van alle omwonenden van Schiphol vormt. Uit deze feitelijke samenstelling blijkt:

- dat het panel een getrouwe afspiegeling van alle omwonenden van Schiphol vormt qua
 - o verdeling over de seksen,
 - o inkomensgroepen,
 - o Mentality milieus,
 - o verschillende vormen van economische activiteit,
 - o betrokkenheid bij bewonersplatforms,
 - o het al dan niet overlastklachten ten aanzien van Schiphol hebben ingediend,
 - o de urbanisatiegraad van de woonomgeving,
 - o de economische afhankelijkheid van Schiphol;
- dat de leden van het panel goed gespreid zijn qua
 - o woonplaats in meer of minder geluidsbelaste gebieden,
 - o geografische ligging van de woonplaats ten opzichte van Schiphol;
- dat sprake is van een lichte ondervertegenwoordiging van
 - o mensen van 45 jaar of ouder t.o.v. mensen jonger dan 45 jaar,
 - o niet-westerse allochtonen t.o.v. overigen,
 - o laagopgeleiden t.o.v. midden- en hoogopgeleiden,
 - o CDA-stemmers; naast een lichte oververtegenwoordiging van VVD- en Groen Links-stemmers.

Deze lichte onder- en oververtegenwoordigingen leiden in onze ogen slechts tot een beperkte onevenwichtigheid.

In het bovenstaande is zichtbaar gemaakt dat veel energie is gestoken in een zorgvuldige samenstelling van het omwonendenpanel. Dat heeft een omwonendenpanel opgeleverd dat een optimale afspiegeling vormt van de omwonenden van Schiphol. De groep is voldoende divers van samenstelling. Mogelijk versturende factoren zijn zoveel mogelijk uitgesloten. Het panel is hanteerbaar van omvang. Kortom: de groep is goed geschikt om via een open en argumentatief proces tot een afgewogen advies te komen over hoe omwonenden tegen verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid aankijken.

Bijlage 1A: Plot woonplaatsen deelnemers burgerpanel



Bijlage 1B: Websiteteksten voor werving panelleden**[S1] Uitnodiging**

De ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening Milieu (VROM) zijn op zoek naar:

20 omwonenden van Schiphol die willen werken aan een advies aan het kabinet over de verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid.

Deze advisering maakt deel uit van de evaluatie van het Schipholbeleid, die momenteel plaatsvindt op verzoek van de Eerste en Tweede Kamer.

De ministeries nodigen u van harte uit zich hiervoor aan te melden.**Achtergrond**

Het beleid voor Schiphol is sinds 2003 veranderd. Dat beleid is vastgelegd in de Schipholwet. Kern van de wet is dat de rijksoverheid grenzen stelt aan de negatieve effecten van Schiphol (geluidsoverlast, veiligheidsrisico's en luchtvervuiling). Daarbij geeft het rijk binnen die grenzen aan Schiphol de ruimte zich te ontwikkelen.

Het Schipholbeleid wordt geëvalueerd. Doel van de evaluatie van het Schipholbeleid is na te gaan of de beoogde bescherming aan de omwonenden van Schiphol wordt geboden, en of het huidige beleid voor Schiphol effectief is.

Advies over verbetervoorstellen

Onderdeel van de evaluatie was een open oproep aan eenieder die dat maar wilde om verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid in te dienen. Nu die verbetervoorstellen zijn ingediend, vragen de ministeries van V&W en VROM onder meer een groep omwonenden hierover een gezamenlijk advies aan het Kabinet uit te brengen. Hiertoe zal met 20 mensen in de regio Schiphol, die een zo goed mogelijke afspiegeling vormen van de omwonenden, een conferentie worden georganiseerd.

Bent u eventueel geïnteresseerd in deelname aan de conferentie "Verbetervoorstellen Schipholbeleid"?

- Ja
 Nee

verder

- [S2] U heeft aangegeven dat u eventueel geïnteresseerd bent in deelname aan de conferentie "Verbetervoorstellen Schipholbeleid". Hartelijk dank voor uw belangstelling. Hieronder treft u nadere informatie over deelname aan de conferentie.

De conferentie is gepland op vrijdag 4 november en zaterdagochtend 5 november. Voorbereidende bijeenkomsten vinden plaats op woensdagavond 7 september en woensdagavond 28 september. Deelname aan de conferentie vereist dat u genoemde data vrij houdt in uw agenda. Daarnaast zullen wij u vragen enig voorbereidend (huis)werk te verrichten. De totale tijdsbesteding bedraagt ongeveer 5 dagen. Voor uw inspanningen en tijdsinvesteringen ontvangt u een totale vergoeding van € 250,- plus reiskosten.

Voor een goed gesprek en een afgewogen advies, moet de groep van 20 deelnemers een zo goed mogelijke afspiegeling vormen van de bewoners uit de regio Schiphol. Daarom is aan Motivaction gevraagd een zorgvuldige selectie uit te voeren. Hiervoor heeft Motivaction een korte vragenlijst opgesteld. Als u wilt deelnemen en op bovengenoemde data beschikbaar bent, vragen wij u vriendelijk deze vragenlijst in te vullen. U kunt dit doen door op de link onderaan deze pagina te klikken. Het invullen duurt enige minuten.

Als Motivaction u als deelnemer selecteert, neemt een van de medewerkers contact met u op. Deelnemers ontvangen half augustus verdere informatie. Degenen die niet zijn geselecteerd ontvangen hierover bericht.

Bent u geïnteresseerd in de evaluatie van het Schipholbeleid of in de verbetervoorstellen, dan verwijzen wij u graag naar de website: www.evaluatieschiphol.nl. Op deze website vindt u alle informatie over de evaluatie.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

- Ja, ik wil deelnemen aan de conferentie
 Nee, ik wil niet deelnemen aan de conferentie

terug

verder

[S3] Wat is de reden dat u niet wilt deelnemen aan de conferentie?

- Geen tijd
- Onderwerp interesseert me niet
- Deze opzet om mee te praten/adviseren spreekt me niet aan
- Er wordt toch niets met mijn mening/advies gedaan
- Anders, namelijk:
- Weet niet/geen mening

Bent u geïnteresseerd in de evaluatie van het Schipholbeleid of in de verbetervoorstellen, dan verwijzen wij u graag naar de website: www.evaluatieschiphol.nl. Op deze website vindt u alle informatie over de evaluatie.

terug

verder

Bijlage 1C: Toelichting 'Mentality Milieus'

Het bureau Motivaction brengt de belevingswereld van burgers in kaart door middel van het zogenaamde Mentality-onderzoek. In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van het instrument van sociale milieus: segmenten met een vergelijkbaar waardenpatroon en 'kijk op het leven'.

Uit dit Mentality-onderzoek blijkt dat de Nederlandse samenleving bestaat uit een achttal consistente sociale milieus met overeenkomstige waarden en normen. Deze sociale milieus zijn niet gedefinieerd op basis van sociale klassen of socio-economische variabelen, maar op basis van persoonlijke opvattingen, waarden en normen die aan de levensstijl van mensen ten grondslag liggen. Elk milieu kent haar eigen leefstijl en consumptiepatroon. De waardenpatronen van elk sociaal milieu komen tot uiting in concreet gedrag, bijvoorbeeld op het gebied van voeding, media, politiek, mobiliteit, het geven aan goede doelen, financiën, wonen, houding ten opzichte van reclame, het gebruik van nieuwe technologieën, het kopen van specifieke producten en de loyaliteit aan merken.

De milieugroepen zijn intern homogeen en onderling sterk onderscheidend. In de afgelopen jaren heeft de methodiek van milieusegmentatie zich bewezen als praktisch inzetbaar op het gebied van marketing en communicatie. De milieu-segmentatie wordt intensief gebruikt door opdrachtgevers die actief zijn in alle sectoren van de consumentenmarkt. De indeling in sociale milieus wordt doorgaans ingezet voor vraagstukken op het gebied van strategische positionering, marktsegmentatie, advertentie-acquisitie, productontwikkeling en communicatie. Ook beschikt Motivaction over een in eigen beheer ontwikkelde 'levende database'. Dit is een on-linepanel met zo'n tienduizend respondenten die zijn ingedeeld in sociale milieus en die via internet regelmatig deelnemen aan marktonderzoek.

In Nederland worden de volgende sociale milieus onderscheiden:

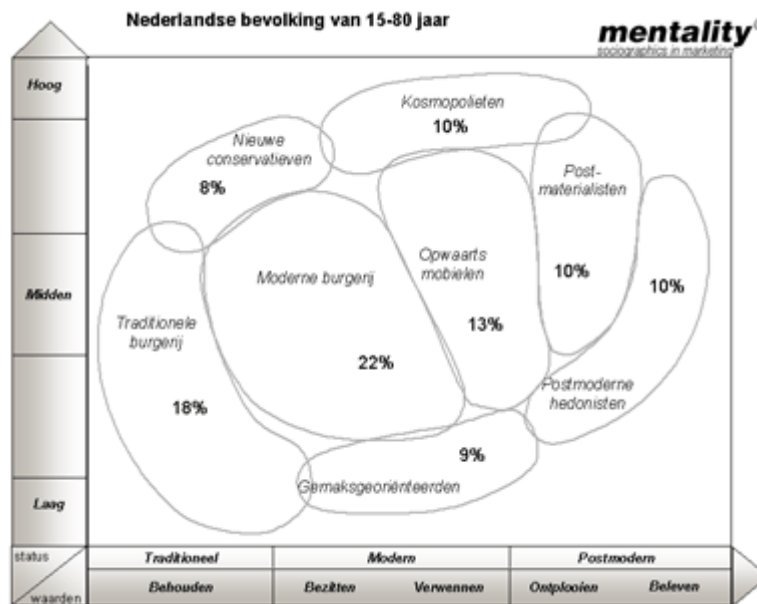
- Traditionele burgerij (18%)
- Gemaksgeoriënteerden (9%)
- Moderne burgerij (22%)
- Nieuwe conservatieven (8%)
- Kosmopolieten (10%)
- Opwaarts mobielen (13%)
- Postmaterialisten (10%)
- Postmoderne hedonisten (10%)

De verschillende sociale milieus met hun eigen karakteristieke waardeprofielen kunnen globaal worden ingedeeld aan de hand van drie waardeoriëntaties:

- een traditionele waardeoriëntatie gekenmerkt door de waarde 'behouden'
- een moderne waardeoriëntatie gekenmerkt door de waarden 'bezitten' en 'verwennen'

- een postmoderne waardeoriëntatie gekenmerkt door de waarden 'ontplooiën' en 'beleven'.

Deze drie waardeoriëntaties zijn bij de schematische weergave van de sociale milieus (zie onderstaand figuur) als uitgangspunt genomen en zijn bepalend voor de horizontale as van de milieu-index. De verticale as van de milieu-index is samengesteld op basis van de sociaal-economische status.



Traditionele burgerij

De moralistische, plichtsgetrouwe en op de status-quo gerichte burgerij die vasthoudt aan tradities en materiële bezittingen.

Gemaksgeoriënteerden

De impulsieve en passieve consument die in de eerste plaats streeft naar een onbezorgd, plezierig en comfortabel leven.

Moderne burgerij

De conformistische, statusgevoelige burgerij die het evenwicht zoekt tussen traditie en moderne waarden als consumeren en genieten.

Nieuwe conservatieven

De liberaal-conservatieve maatschappelijke bovenlaag die alle ruimte wil geven aan technologische ontwikkeling, maar zich verzet tegen sociale en culturele vernieuwing.

Kosmopolieten

De open en kritische wereldburgers die postmoderne waarden als ontplooiën en beleven integreren met moderne waarden als maatschappelijk succes, materialisme en genieten.

Opwaarts mobilen

De carrièregerichte individualisten met een uitgesproken fascinatie voor sociale status, nieuwe technologie, risico en spanning.

Postmaterialisten

De maatschappijkritische idealisten die zichzelf willen ontplooiën, stelling nemen tegen sociaal onrecht en opkomen voor het milieu.

Postmoderne hedonisten

De pioniers van de beleveniscultuur, waarin experiment en het breken met morele en sociale conventies doelen op zichzelf zijn geworden.

Bijlage 2: Verslag Kennismakingsbijeenkomst omwonendenpanel over de Verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid

7 september 2005 Carlton Square Hotel, Haarlem

Aanwezig:

- 19 omwonenden van Schiphol die deelnemen aan het panel (1 persoon heeft zich i.v.m. ziekte afgemeld, 2 deelnemers zijn niet komen opdagen)⁶
- 4 begeleiders van het omwonendenpanel: Hans van Zijst (Beleid in Context), Kees Le Blansch, Sander Lotze en Nanneke van der Heijden (QA+)
- 1 vertegenwoordiger van door Verkeer en Waterstaat en VROM ingestelde projectgroep Omwonendenpanel verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid, Harm van der Wal (toehoorder)

Vooraf

Op woensdagavond 7 september heeft de Kennismakingsbijeenkomst plaatsgevonden van het omwonendenpanel over de verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid. De bijeenkomst had plaats in het Carlton Square Hotel te Haarlem. Aldaar heeft iedereen bij binnenkomst een informatiemap ontvangen waarin een namenlijst van de deelnemers, een nieuwsbrief Schipholbeleid, pen, schrijfblok en de folder 'Feiten & cijfers, economie & milieu Schiphol'. Na een gezamenlijk diner in het restaurant van het hotel is de kennismakingsbijeenkomst formeel van start gegaan.

Als aftrap van de kennismakingsbijeenkomst heeft Hans van Zijst de begeleiders van het omwonendenpanel voorgesteld. Hij is zelf werkzaam bij "Beleid in context" en werkt in dit project samen met Kees Le Blansch, Nanneke van der Heijden (contactpersoon voor het panel) en Sander Lotze, allen werkzaam bij QA+. Daarnaast is Harm van der Wal, namens Verkeer en Waterstaat en VROM, aanwezig als toehoorder. Uitdrukkelijk is gezegd dat hij in het omwonendenpanel geen rol heeft.

⁶ Voor de twee deelnemers die zonder kennisgeving niet zijn komen opdagen, zullen vervangers worden geregeld. Met de 3 panelleden die 7 september niet aanwezig waren, zal op 13 september een kennismakingsbijeenkomst plaatsvinden.

Samenstelling van het panel

Kees Le Blansch stelt iedereen aan elkaar voor. Hij legt uit hoe het panel is samengesteld. Zoals we bij elkaar zitten, vormen we een ‘doorsnee’ en afspiegeling van de hele groep omwonenden van Schiphol (in een gebied van 55 bij 71 km. rond Schiphol).

Voorafgaand aan de werving is nagegaan wat op een aantal punten (sociaal-economisch, cultureel en politiek) de achtergronden en opvattingen van de groep omwonenden zijn. Zo is er nagegaan hoeveel mannen en vrouwen er in het gebied wonen, de leeftijdsopbouw, de inkomensniveaus en politieke voorkeuren. Daarnaast is ook gekeken naar de spreiding over de verschillende typen geluidsbelaste gebieden en windstreken. Ook is nagegaan in welke mate omwonenden klachten hebben ingediend over Schiphol, economisch afhankelijk zijn de mainport en lid zijn van een bewonersplatform. Op basis van de hiervan afgeleide criteria en referentiewaarden heeft bureau Motivac-tion vervolgens de deelnemers geselecteerd. Het omwonendenpanel zal bestaan uit 22 deelnemers.⁷

Het panel is dus zodanig samengesteld dat het een zo goed mogelijke afspiegeling vormt van de mensen die rondom Schiphol wonen. Een rondje langs de deelnemers maakt enerzijds duidelijk dat de aanwezigen zich met elkaar verbonden voelen als omwonenden van Schiphol. Anderzijds blijkt dat de deelnemers in andere opzichten weer van elkaar verschillen. Zo zijn sommige economisch betrokken bij Schiphol en anderen niet. Een aantal burgers heeft wel overlast van vliegtuigen maar anderen weer niet. Ook de afstand van de eigen woning ten opzichte van Schiphol verschilt. Voor sommige is Schiphol een goed buurman (“want ik werk daar” of “het is handig om snel naar internationale klanten toe te gaan”) en voor anderen vooral een lastige en lawaaiige buurman (“mijn woonplezier is sinds de in gebruikneming van de vijfde baan sterk verminderd”). Kortom het omwonendenpanel is een gemêleerde groep mensen, die enthousiast zijn om met elkaar een advies te mogen formuleren over een onderwerp dat hen allen op een of andere manier ten harte gaat, namelijk Schiphol(beleid).

De kaart met vliegtuigbewegingen die aan de wand is opgehangen, geeft direct aanleiding tot twee vragen die de deelnemers graag beantwoord zouden willen zien. Ten eerste is iedereen benieuwd naar een kaart van de omgeving waarin de neerslag/ vervuiling door bijvoorbeeld kerosine wordt gevisualiseerd. Een groot aantal deelnemers is ook benieuwd naar de actuele veiligheidsgegevens. Is de kans op een ongeluk groter geworden nu er ook meer vliegtuigen dalen en landen? En hoe groot is die kans dan? Harm van der Wal zegt toe dat hij deze vragen zal beantwoorden.

⁷ Zie vorige voetnoot.

Evaluatie van de Schipholwet

Na de kennismaking van de deelnemers met elkaar en met de begeleiders vertelt Hans van Zijst meer over de rol en de positie van het omwonendenpanel binnen de gehele evaluatie van de Schipholwet.

Kort samengevat is de achtergrond van het panel als volgt. Tot 1 juli 2005 mocht iedereen in Nederland verbetervoorstellen over het Schipholbeleid indienen bij het Ministerie van V&W. Alle verbetervoorstellen zijn vervolgens door bureau To70 geclusterd en op thema geordend. Tevens heeft het bureau globaal aangegeven in hoeverre de verbetervoorstellen haalbaar zijn. Het doel van het omwonendenpanel is uiteindelijk om: “een eenduidig, gemeenschappelijk gedragen en bruikbaar advies over de verbetervoorstellen met betrekking tot het Schipholbeleid te geven aan de ministeries van V&W en VROM”.

Praktische vragen en informatie over Schiphol

De volgende bijeenkomst van het omwonendenpanel is op 28 september. Die avond is bedoeld om gezamenlijk te bepalen waar het panel nu precies haar advies over wil geven. Tot die tijd is de opdracht aan het panel vooral om het rapport met verbetervoorstellen door te lezen. In de week van 12 september zal een brief aan de deelnemers worden gestuurd. Daarin zal worden gevraagd om aan te geven aan welke informatie behoefte is. Alle wensen zullen via de brief worden geïnventariseerd, zodat de begeleiders de deelnemers van het panel zo goed als mogelijk kunnen ondersteunen in de informatiebehoefte.

Verder wordt nog gevraagd of de verbetervoorstellen vertrouwelijk zijn? Nee, ze zijn zelfs voor iedereen te bekijken op www.evaluatieschiphol.nl. Het zou eventueel kunnen voorkomen dat bepaalde belangenorganisaties graag eens met de deelnemers zouden willen spreken. Dat is op zich geen enkel probleem, als daar behoefte aan is kan er ook een bijeenkomst worden georganiseerd tussen (een aantal leden van) het panel en een of enkele van deze organisaties. Overigens worden de namen van het omwonendenpanel niet in de openbaarheid gebracht.

Tenslotte is er nog een korte discussie over de adviesrol van de deelnemers. Ga je nu vooral vanuit jezelf adviseren of moet je ook de belangen van de samenleving in het oog houden? Het antwoord is dat de ministeries aan de paneldeelnemers advies vragen juist omdat zij omwonenden zijn van Schiphol en als zodanig bepaalde ervaringen hebben mét Schiphol en belangen hebben bij Schiphol. Daarbij lijkt het bijna vanzelfsprekend dat je bij het adviseren zowel uitgaat van je eigen ervaringen, wensen en belangen, maar daarbij ook de wensen, ervaringen en belangen van je burens, familieleden en buurgoten mee zult wegen.

Uitreiking verbetervoorstellen

De kennismakingsbijeenkomst eindigt met het overhandigen van het document met verbetervoorstellen. Mevrouw Gabriella Bekman, plv. Directeur-Generaal Transport en Luchtvaart, ministerie Verkeer en Waterstaat, houdt een korte inleiding op de verwachtingen van de opdrachtgevers van het omwonendenpanel. Ze vermeldt uitdrukkelijk aan de deelnemers dat aan slechts drie instanties advies is gevraagd over de verbetervoorstellen; de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS), de Veiligheidsadviescommissie Schiphol (VACS) en het omwonendenpanel. Ze drukt de panelleden op het hart te beseffen dat het overhandigen van een advies aan de ministeries niet per definitie betekent dat de ministeries de adviezen één op één zullen overnemen, maar zeker wel in de overweging zullen meenemen. Ze wenst de deelnemers succes bij het adviseren over de verbetervoorstellen en hoopt over ruim 2 maanden het advies in handen te mogen nemen.

Bijlage 3: Verslag Ordeningsbijeenkomst omwonendenpanel over de verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid

28 september 2005 Carlton Square Hotel, Haarlem

Inleiding

Op woensdagavond 28 september is het omwonendenpanel voor de verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid voor de tweede maal bijeengekomen in het Carlton Square Hotel te Haarlem. Het doel van de avond was om gezamenlijk te bepalen hoe en over welke verbetervoorstellen het panel 4 en 5 november haar advies gaat uitbrengen.

Welkom

Hans van Zijst wijst tijdens zijn opening op een aantal nieuwe gezichten in de zaal. Zij nemen de plaats in van een tweetal personen die zich hebben afgemeld voor het panel. Tevens introduceert hij drie aanwezige experts die zijn uitgenodigd om eventuele vragen van het panel over (de rapportage van de) verbetervoorstellen te beantwoorden. Jeroen Gosse is projectleider van de Schiphol evaluatie bij het ministerie V&W. Rijk Zuurmond werkt ook bij het ministerie en zal later een presentatie houden van vliegtuigbewegingen. Aedo Hoekstra is directeur van To70 en opsteller van het rapport "Evaluatie Schipholbeleid – voorstellen voor verbetering, eerste verkenning".

Eerste reacties

De deelnemers hebben de afgelopen weken het rapport met de verbetervoorstellen kunnen doornemen en eventueel de CD-rom met de originele voorstellen. Kees Le Blansch vraagt aan de leden van het omwonendenpanel om kort aan te geven wat ze van de voorstellen vonden en of het al is gelukt om een mening te vormen.

Veelgehoorde reacties zijn:

- Het is veel papier, het kost even tijd om er doorheen te komen, al met al een hele klus. Daar staat tegenover dat het rapport helder geschreven is en daarom over het geheel genomen goed begrijpelijk is. De plaatjes in het rapport helpen bij het begrijpelijk maken van de meer technische voorstellen.
- Soms is het lastig om een oordeel te vormen over voorstellen waarvan wordt gezegd dat nader onderzoek vereist is voordat bureau To70 hier over kan oordelen. Hoe kun je als omwonende daar nu over oordelen?

- Sommige technische voorstellen zijn wel lastig. Wat is bijvoorbeeld een CDA? Een verklarende woordenlijst zou moeten worden opgenomen
- Soms is het lastig om een oordeel te geven over voorstellen omdat ze elkaar tegenspreken of tegenwerken.
- Sommige conclusies van To70 lijken niet helemaal objectief. Er staat soms dat voorstellen niet haalbaar zijn, maar het is niet duidelijk waarom dat zo is. Het lijkt daarom niet verstandig om je al te veel te laten leiden door de conclusies.
- Een enkele keer staat er dat partijen uit het veld waarschijnlijk niet zullen meewerken aan het betreffende voorstel en het daarom niet haalbaar is. Je zou ook kunnen bedenken dat het wel haalbaar is, maar dat het doel zou moeten zijn om de betreffende partijen zo ver te krijgen dat ze meewerken!
- Er staan weinig voorstellen bij die gericht zijn op de toekomst
- Opvallend is dat niet uit iedere bekende probleemzone rondom Schiphol een voorstel is ingediend.
- Ook opvallend is dat veel gemeentes en organisaties gedetailleerde voorstellen hebben ingediend, terwijl individuele burgers eerder 'simpele' voorstellen hebben ingediend.
- Een aantal deelnemers is zelf al op zoek gegaan naar informatie in zijn of haar omgeving. Er zijn piloten bevestigd, iemand heeft het rapport van de evaluatie van vliegveld Charles de Gaulle opgevraagd en er is iemand naar een burgerbijeenkomst gegaan waar ook de staatssecretaris van V&W aanwezig was.
- Al met al: de voorstellen zijn erg divers, maar een aantal van de leden heeft al wel een mening kunnen vormen.

Opmerkingen met betrekking tot de CD-rom:

- Omdat het doornemen van het rapport veel tijd in beslag heeft genomen, is niet iedereen toegekomen aan het bekijken van de CD-rom. Sommigen hebben de CD-rom bewust niet bekeken, omdat het geheel daarmee alleen maar onoverzichtelijker zou worden.
- Ongeveer 1/3 van de deelnemers heeft de CD-rom wel bekeken. Soms om eens te kijken welke voorstellen er uit een bepaalde regio afkomstig zijn, soms om meer details te zien bij een bepaald gedeelte uit een rapport. Weer anderen zijn willekeurig door de originele voorstellen heen gaan bladeren.
- Uit de CD-rom blijkt volgens één van de deelnemers dat er in het verleden veel beloofd is, ook bijvoorbeeld aan gemeenten, maar dat daar niet altijd iets van terecht is gekomen.

Interessante thema's, belangrijke waarden:

- Een aantal deelnemers heeft de voorstellen vooral bekeken vanuit het eigen perspectief, wat betekent dit voor mij en mijn omgeving?
- Anderen hebben meer specifiek naar de voorstellen gekeken en bedacht wat de gevolgen zouden zijn voor de gezondheid (wat komt er uit een vliegtuig?), de veiligheid, en de werkgelegenheid/ economie (mainport).

- Sommige deelnemers hebben vooral interesse in de voorstellen die met geluid te maken hebben. Ook daar zit een gezondheidsaspect aan vast. Er is recent een onderzoek gepubliceerd waarin staat dat kinderen die in de buurt van Schiphol wonen, meer concentratieproblemen en moeilijkheden op school hebben dan kinderen uit de rest van Nederland.

Bij een aantal mensen zijn er ook vragen blijven hangen bij het doorlezen van het document:

- Bestaat er zoiets als een APK voor vliegtuigen?
- Zijn er Europese normen over veiligheid en geluid?
- Wat zijn eigenlijk de toekomst plannen met Schiphol?
- Een vergelijking met andere luchthavens zou mooi zijn. Hoe doen andere luchthavens in het buitenland het eigenlijk?
- Er is een voorstel over het aanvliegen over zee; kan dat en waarom is dat wel of niet een goed idee?
- Bij veel technische voorstellen lijkt het er op dat ze niet uitvoerbaar zijn omdat de luchtverkeersleiding er niet mee om kan gaan. Hoe zit dat precies?

Informatiebehoefte

Na het uitspreken van de eerste indrukken introduceert Jeroen Gosse het document "Schiphol en U" dat aan het einde van de avond aan de paneldeelnemers zal worden uitgedeeld. In het document staat een aantal feiten en cijfers die betrekking hebben op de 4 regio's rondom schiphol. Dit document kan wellicht een aantal vragen van de deelnemers beantwoorden. Jeroen Gosse hoort graag op- en aanmerkingen op het document, zodat het ministerie hiermee rekening kan houden bij een volgende druk. Daarnaast vertelt Jeroen Gosse dat hij onder de indruk is van de eerste reacties van de deelnemers.

Rijk Zuurmond geeft aansluitend een computerpresentatie waarin te zien is hoe de vliegbewegingen rondom Schiphol zich gedurende een gemiddelde dag ontwikkelen. Naar aanleiding hiervan worden er vragen gesteld over o.a. geluidsquota's, (er is o.a. een geluidsquotum voor het totaal aan geluid voor het gehele jaar) en baangebruik. (de 5 banen worden nooit tegelijk gebruikt in verband met de wind en de veiligheid -niet alle banen liggen parallel aan elkaar. Daarnaast is één van de banen te kort voor de meeste naderende vliegtuigen.)

Vervolgens neemt Nanneke van der Heijden het woord. Er zijn in totaal 8 mensen geweest die de brief over de informatiebehoefte hebben geretourneerd. De deadline is verstreken, maar dat neemt niet weg dat iedereen nog steeds vragen kan stellen per mail, brief of telefoon. De eerste antwoorden zullen begin volgende week op een website worden geplaatst. Iedereen krijgt hierover bericht.

Benoemen van “centrale waarden”

Het panel wordt opgesplitst in 4 groepen die praten over de waarden die panelleden belangrijk vinden voor de beoordeling van de verbetervoorstellen. Met andere woorden, waarom spreken sommige voorstellen meer aan dan andere? Met de uitkomsten van deze discussie gaan we verder op 4 en 5 november.

Wat vinden de omwonenden belangrijk:

Groep I	Groep II
<ul style="list-style-type: none"> • Geluidsoverlast • Gezondheidsrisico's (kanker) • Milieu / luchtverontreiniging • Smerige omgeving • Werkgelegenheid • Veiligheid • Zo weinig mogelijk getroffen • Pijngrens • Eerlijk delen • Goedkoop vliegen • Vliegactiviteiten = economische activiteiten • 'Onhaalbaarheid' financieel 	<ul style="list-style-type: none"> • Logica • Minimalisatie van lasten (zo min mogelijk last voor zo klein mogelijke groep) • Lange termijnoplossingen • Handhaving en sancties • Leefbaarheid van omgeving: <ul style="list-style-type: none"> ○ lucht ○ risico's ○ geluid • Gezondheid • Economische ontwikkeling • Beheersbaarheid (v. veiligheidsrisico's) • Ruimte
Groep III	Groep IV
<ul style="list-style-type: none"> • Veiligheid • Mainportfunctie (in ruime zin) • Gezondheid • Communicatie • Last (overlast) / beleving • Wat te doen met milieu vs. ruimte 	<ul style="list-style-type: none"> • Effecten korte termijn realiseerbaar • Eerlijke communicatie (wat mag wel en wat mag niet): hoe ga je met omwonenden om • Veiligheid is belangrijker dan lawaai • Lawaai (dicht bij de bron minder last) • Mainport (hoe ver ga je?) • Landen en opstijgen procedure (hinder in brede zin) • Gezondheid (welzijn) • Afwijkende normering Schiphol (met twee maten meten)

Lagerhuisdebat

Het volgende programmaonderdeel is een Lagerhuisdebat, dat door Kees Le Blansch wordt geleid. Er komen 4 stellingen aan bod. Bij iedere stelling mogen de deelnemers aan één van de twee kanten gaan zitten om hun positie (voor of tegen) kenbaar te maken. Mensen die niet willen kiezen, gaan aan de zijkant staan.

Stelling 1: “Vlieg steiler aan tot de eindnadering”

Er zijn 3 mensen voor, 2 tegen en de rest maakt geen keuze omdat ze het gewoon niet weten. Het argument van de voorstanders is dat er minder geluidsoverlast is omdat de vliegtuigen langer op grotere hoogte vliegen. De tegenstanders zijn echter bang dat de situatie onveiliger wordt. Want, zo legt één van de experts uit, de snelheid van de naderende vliegtuigen moet gelijk zijn en dat is bij steiler aanvliegen moeilijker te controleren.

Een van de deelnemers heeft van een piloot gehoord dat het wel mee valt met het veiligheidsprobleem. De meeste (moderne) vliegtuigen kunnen met behulp van de flappen de snelheid prima regelen. Een andere voorstander beargumenteert dat als er veel vliegtuigen aankomen het misschien wel onveiliger wordt, maar de oplossing dan juist zou moeten zijn om minder vliegtuigen toe te laten. Het lawaai zal per saldo dus zeker afnemen.

De overgrote meerderheid staat aan de zijkant omdat ze bewust geen keuze willen of kunnen maken en vinden dat de gevolgen eerst door experts zouden moeten worden onderzocht. Een discussie van “pseudo-deskundigen” binnen het panel, voegt hier, volgens hen, niets aan toe. Overigens is iedereen voor een hoge mate van veiligheid en zo weinig mogelijk geluidsoverlast.

Stelling 2: “Geluidsbelasting moet men meten in plaats van berekenen”

Tweederde van de aanwezigen vindt dat er moet worden gemeten, omdat daarmee de onafhankelijkheid van de gegevens wordt gewaarborgd. Een klein aantal panelleden is voor berekenen, omdat in principe alle gegevens (geluidsproductie vliegtuig) bekend zijn en betrouwbaarheid van gegevens is erg belangrijk. De groep aan de zijkant wijst op de subjectiviteit van geluid: wat de een als overlast ervaart, hoeft een ander nog niet als (over)last te ervaren.

Stelling 3: “Laat een deel van de groei door regionale luchthavens opvangen”

Een paar mensen zijn tegen, omdat de overlast dan zou worden verspreid over Nederland. Het probleem wordt daarmee minder beheersbaar. En het is waarschijnlijk dat Schiphol dan toch zijn maximale capaciteit gaat benutten waardoor lawaai en gezondheidsproblemen per saldo niet afnemen. Er zijn ook enkele voorstanders die vooral de verplaatsing van problemen zien als een voordeel. Daarnaast zou het ook een economische impuls kunnen betekenen voor de andere regio's.

De meeste deelnemers maken bewust geen keuze ten aanzien van deze stelling. Hun redenering is dat er inderdaad minder overlast zal ontstaan rondom Schiphol, maar dat op andere plaatsen de overlast juist toeneemt, zodat de problemen per saldo niet worden opgelost.

Stelling 4: *“Wettelijk verankerde zorgplicht van de overheid om geluidsoverlast te voorkomen”*

Er is een handvol voorstanders. Zij vinden dat de zorgplicht een taak is die je van een beschaafde overheid mag verwachten. De meerderheid van de deelnemers is echter tegen deze stelling, omdat het voorkomen van overlast nu eenmaal niet mogelijk is. Een van de aanwezige geeft daarom aan dat in de stelling in plaats van “voorkomen” dan ook eigenlijk “beperken” zou moeten staan. Met deze nuancering slinkt de groep voorstanders en groeit het aantal teenstanders. Hier geldt wederom, dat de ideeën over wat nu wel en niet geluidsoverlast is, per individu verschillen. De overheid zou de grens tussen last en overlast moeten bepalen.

Orderingsdiscussie; hoe en over wat gaat het omwonendenpanel 4 en 5 november adviseren?

Na het Lagerhuisdebat vraagt Hans van Zijst de deelnemers wat de ervaringen van deze avond nu betekenen voor de adviesbijeenkomst op 4 en 5 november. Welke voorstellen wil het panel wél en welke juist niet behandelen? Hoe gaat het panel adviseren? En welke informatie (en/of deskundigheid) heeft het panel daarbij nodig?

Het panel deelt het idee dat er keuzes moeten worden gemaakt. De clusters “Startend verkeer”, “landend verkeer” en “Baan- en routegebruik” (de technische voorstellen) wil het panel in ieder geval niet in detail gaan behandelen. Het gaat hier steeds om optimalisatie-vraagstukken die vooral door technische experts op o.a. uitvoerbaarheid en uitwerking moeten worden beoordeeld. Wel wil het panel een aantal criteria opstellen waarmee bij de technische beoordeling rekening moet worden gehouden. Bij de criteria gaat het veelal over waarden: die het panel belangrijk acht. Zo vindt bijvoorbeeld iedereen dat verbetervoorstellen alleen mogen worden uitgevoerd als ze veilig zijn.

Voor de overige clusters “Normstelling”, “Ruimtelijke Ordening”, “Mainport strategie”, “Compensatie”, “Communicatie” (vooral ook tussen organisaties) en het “Institutioneel en wettelijk kader”(o.a. onafhankelijke informatievoorziening) geldt dat ze allemaal zo belangrijk zijn dat ze, aan de hand van de clustering van het rapport van To70 zullen worden besproken op 4 en 5 november. Dit geldt overigens ook voor de thema’s “spreiden versus concentreren van overlast” (paragraaf 4.2) en het “aanvliegen over zee”.

Als het rapport als leidraad zal worden gehanteerd mis je wel de nuance die uit alle afzonderlijke voorstellen spreekt. Daarom krijgt iedere deelnemer de originele verbetervoorstellen thuisgestuurd. De deelnemers krijgen 2 weken de tijd om, indien gewenst, door de voorstellen heen te bladeren. Zodoende kunnen de nuances worden terug gevonden. Mochten er voorstellen tussen zitten die één van de deelnemers ook op detailniveau wil behandelen dan moet dit aan Nanneke van der Heijden van QA+ worden gemeld, Zij zal dit

terugkoppelen aan alle panelleden waarna allen zullen besluiten of en hoe daar op 4 en 5 november rekening mee te houden.

Conclusies

- Voor de technische voorstellen (hoofdstukken 2 t/m 4 uit het rapport) wil het omwonendenpanel criteria opstellen waaraan de voorstellen moeten voldoen.
- Voor alle overige voorstellen (hoofdstukken 5 t/m 10) geldt dat ze inhoudelijk aan de hand van de clustering van het rapport zullen worden behandeld.
- Iedereen krijgt 2 weken de tijd om door de originele voorstellen op papier heen te bladeren. Mochten er voorstellen tussen zitten die men in detail wil behandelen, dan kunnen deze worden doorgegeven aan QA+.

Bijlage 4: Verslag Adviesbijeenkomst omwonendenpanel over de verbeter- voorstellen voor het Schipholbeleid

4 en 5 november 2005 Carlton Square Hotel, Haarlem

Dag 1

Inleiding

Op vrijdag 4 november kwamen 22 panelleden bijeen in het Carlton Square hotel te Haarlem voor de tweedaagse adviesbijeenkomst van het omwonendenpanel verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid. Het doel van de bijeenkomst was het opstellen van een gemeenschappelijk gedragen en eenduidig advies. Vier facilitatoren waren aanwezig (Hans van Zijst, Kees Le Blansch, Sander Lotze en Nanneke van der Heijden) om hen in de organisatie te ondersteunen en in het proces te begeleiden. Verder waren aanwezig Harm van der Wal namens de ministerie van V&W en VROM en Jan Nekkers, secretaris van de Procescommissie.

Gedurende de gehele dag is Ruud Ummels van bureau To70 beschikbaar geweest om antwoord te geven op vragen over de (rapportage van de) verbetervoorstellen. Daarnaast hebben vijf experts elkaar gedurende de dag afgewisseld, Jan Klaver (VROM), Joop van Engelen (NLR), Danny Houthuijs (RIVM), Jan Veldhuis, (SEO) en Marc van Zandvoort (V&W).

Aftrap

Allereerst hebben de 14 panelleden (die de avond tevoren aanwezig waren bij excursie naar Schiphol die bestond uit een geluidsmeting door TNO en een bezoek aan de luchtverkeersleiding) de anderen deelgenoot gemaakt van hun ervaringen. Daarna heeft één van de panelleden een toelichting gegeven op de e-mail die hij op 3 november naar de overige panelleden heeft gestuurd. Dit bericht bevatte een voorstel voor het afzonderlijk behandelen van een aantal oorspronkelijke verbetervoorstellen (van de CD-rom). De organisatie heeft deze verbetervoorstellen voor alle paneldeelnemers uitgeprint en gebundeld. De panelleden hebben besloten deze voorstellen niet individueel te behandelen, onder meer vanwege het gebrek aan tijd om deze door te kunnen lezen.

Vervolgens is een aantal logistieke zaken en zaken rondom de organisatie van het groepsproces besproken. De panelleden hebben een aantal procesafspraken gemaakt. Allereerst hebben ze gekozen voor een onafhankelijke en externe voorzitter (afwisselend Hans van Zijst en Kees Le Blansch), om zo

zelf de aandacht te kunnen houden bij het debat en de formulering van het advies. Het panel heeft tevens aangegeven het op prijs te stellen als de aanwezige facilitatoren het opstellen van het advies voor hun rekening zou willen nemen. Er hebben per blok verbetervoorstellen 2 á 3 panelleden meegekeken met de notulisten. Op die manier is ervoor gezorgd dat het advies in wording overeenkwam met de uitkomsten van de discussie. Tenslotte is afgesproken dat een eerste versie van het advies de volgende dag tijdens het ontbijt aan alle panelleden zal worden voorgelegd.

Afgesproken is dat er geen inhoudelijk verslag van de bijeenkomst wordt gemaakt. De opbrengsten van deze adviesbijeenkomst bestaan uit het advies, een procesverslag.

Naar aanleiding van de ordeningsbijeenkomst van 28 september hebben de facilitatoren een agendavoorstel aan de deelnemers toegestuurd. De panelleden hebben dit voorstel overgenomen. Conform het agendavoorstel zijn gedurende de eerste dag alle (geclusterde) verbetervoorstellen in vier discussieblokken besproken. De tweede dag is gebruikt om discussiepunten uit de discussiëren, resterende verbetervoorstellen en losse eindjes te bespreken, het advies voor te bereiden, de presentatie ervan voor te bereiden en het advies te overhandigen aan de heer Hans van der Vlist, DG Milieu van het ministerie van VROM, als vertegenwoordiger van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. Doordat de overhandiging van het conceptadvies op zaterdag eerder zou plaatsvinden dan was gepland, is afgesproken ná de overhandiging nog een aantal losse eindjes te behandelen.

De discussieblokken kenden steeds dezelfde opzet. De groepsdiscussie vond plaats aan de hand van de volgende drie vragen:

- Begrijpen we het? (kennis)
- Wat vinden we ervan? (stellingname)
- Kunnen we het eens worden? (advies)

Het eerste deel van het discussieblok gaf gelegenheid tot het stellen van vragen aan de aanwezige experts, zodat de deelnemers hun begrip van de stellingen konden verhelderen. Vervolgens werd aan de deelnemers gevraagd stelling te nemen waarna eventuele discussies werden omgesmeed tot een advies dat ieders goedkeuring kon wegdragen.

Discussieblok 1 Startend en landend verkeer, baan- en routegebruik

Gedurende ruim 2 uur hebben de panelleden met elkaar gediscussieerd over de verbetervoorstellen voor startend en landend verkeer, baan- en routegebruik. Daarbij hebben ze afzonderlijk ook gesproken over het verbetervoorstel 'aanvliegen over zee'. Tijdens de voorbereidende bijeenkomsten hadden de paneeldeelneemers met elkaar geconcludeerd dat de verbetervoorstellen uit blok 1 met name technische voorstellen zijn, die optimalisatievraagstukken betreffen en die hun ervaringsdeskundigheid te boven gaan. Daarom hadden ze besloten over deze verbetervoorstellen geen inhoudelijk advies uit te

brenge. In tegenstelling tot de andere blokken, ging het in dit blok daarom om het benoemen en prioriteren van een aantal waarden die experts vervolgens bij de afweging en beoordeling van de verbetervoorstellen in acht moesten nemen.

Tijdens een brainstormsessie kregen de deelnemers de gelegenheid een lijstje op te stellen van waarden en criteria die zij zelf belangrijk vonden in relatie met de thema's starten, landen, baan- en routegebruik. Vervolgens zijn alle waarden op flappen geschreven en op de muur geplakt. Daarna heeft onder leiding van Kees Le Blansch een plenaire discussie plaatsgevonden over de vraag of iedereen zich kon vinden in de genoemde waarden om vervolgens deze waarden te prioriteren. De prioritering bleek een hevig debat op te leveren dat niet helemaal binnen de gestelde tijd kon worden afgerond. De resterende discussiepunten zijn overgeheveld naar de tweede dag.

Discussieblok 2 Ruimtelijke ordening en Normstelling

Na de lunch was het tijd voor de verbetervoorstellen inzake ruimtelijke ordening en normstelling. In totaal ging het hier om 23 clusters van verbetervoorstellen. Plenair is allereerst gestemd over de geclusterde verbetervoorstellen. Met behulp van stemkaarten (voor, tegen, neutraal of onthouding van stem) zijn alle meningen geturfd en genoteerd. Vervolgens konden degenen die zich van stemming onthielden, omdat ze de stelling niet voldoende begrepen, hun vraag voorleggen aan de aanwezige experts. Daarna is de deelnemers gevraagd naar het belang dat ze aan de verschillende verbetervoorstellen toekennen, door 23 muntjes (virtueel) te verdelen over 23 clusters van verbetervoorstellen. De muntjes zijn vervolgens per stelling (cluster van verbetervoorstellen) opgeteld en eveneens in de computer genoteerd. Aldus ontstond een overzicht van stemverhouding in combinatie met het gewicht dat de groep aan de stelling toekende. De stellingen zijn vervolgens in volgorde van belang besproken onder leiding van Hans van Zijst. In dit discussieblok bleek de tijd onvoldoende te zijn om over alle verbetervoorstellen te bediscussiëren.

Discussieblok 3 Mainport strategie en Compensatie

De panelleden besloten dat het, na gedurende twee blokken plenair te hebben gediscussieerd, voor de afwisseling en dynamiek goed zou zijn om het panel op te splitsen in twee groepen. De bedoeling was dat beide groepen zich over alle (clusters van) verbetervoorstellen van blok 3 zouden buigen. Voordat de deelnemers uiteen gingen, is geïnventariseerd of en zo ja welke van de te behandelen stellingen (de clusters van verbetervoorstellen) onduidelijk waren en vragen opriepen. Deze vragen zijn vervolgens beantwoord door de aanwezige experts. Vervolgens hebben de twee deelgroepen de verbetervoorstellen besproken in aanwezigheid van een voorzitter en een notulist. Daarnaast zijn de experts om en om bij deelgroepen aanwezig geweest, om eventuele vragen van de omwonenden te kunnen beantwoorden.

De uitkomsten van de twee discussies zijn later op de dag door de notulisten samengevoegd, onder het toezicht van een paneldeelnemer uit elke deelgroep. De stellingen waar beide deelgroepen een andere mening over hadden geformuleerd en waarover vooralsnog geen consensus bestond zijn de volgende dag alsnog plenair behandeld.

Discussieblok 4 Communicatie & Institutioneel en wettelijk kader

Na een korte pauze is de namiddag gebruikt voor het vierde en laatste discussieblok over verbetervoorstellen inzake communicatie en het institutioneel en wettelijk kader. De opzet van dit discussieblok was dezelfde als van het derde blok. Eerst is plenair geïnventariseerd of er vragen waren aan de experts met betrekking tot de stellingen. Vervolgens is het omwonendenpanel in twee deelgroepen uiteengegaan om de verbetervoorstellen te bespreken. De deeldiscussies kenden verschillende uitkomsten – een groep wist consensus te bereiken over alle voorstellen terwijl de andere groep slechts vier van de veertien stellingen heeft kunnen voorzien van een advies. De hele groep heeft vervolgens plenair consensus weten te bereiken over de eerste vier verbetervoorstellen en heeft besloten voor de overige tien verbetervoorstellen de adviezen van de ene deelgroep integraal op te nemen in het conceptadvies.

De eerste dag eindigde met een korte terugblik. De deelnemers concludeerden met elkaar dat er hard is gewerkt en dat veel stellingen intensief zijn bediscussieerd. Daarnaast heeft de eerste dag een mooie opbrengst in de vorm van een eerste conceptadvies opgeleverd. Duidelijk was ook dat de panelleden een behoorlijke werkvoorraad voor de volgende dag hadden geparkeerd.

Na een gezellige borrel en een welverdiend diner zijn de notulisten met een aantal paneldeelnemers diezelfde avond nog aan de slag gegaan. Tot in de vroege uren is gewerkt aan het opstellen van de eerste versie van het conceptadvies.

Dag 2

Aftrap

Tijdens het ontbijt hebben de deelnemers kennis kunnen nemen van de eerste versie van het conceptadvies. Daarna is om 09.00 de aftrap gegeven voor de tweede dag. Namens de Procescommissie was deze dag Dave Hendriks, vice-secretaris van de Procescommissie aanwezig.

De aftrap betond uit het gezamenlijk vaststellen van het programma van deze tweede dag van het omwonendenpanel. Het voorstel van de facilitatoren hiertoe is door de panelleden overgenomen. Op de agenda voor deze dag stonden onder meer het afronden van een aantal discussiepunten van de vorige dag inzake de prioritering van de waarden, het behandelen van resterende stellingen (clusters van verbetervoorstellen) uit de discussieblokken 3, 4 en 2 en het voorbereiden en presenteren van het gemeenschappelijk gedragen en bruikbare advies.

Voor de voorbereiding en presentatie van het advies aan dhr. Hans van der Vlist hebben zich drie panelleden beschikbaar gesteld. Afsproken is dat twee van hen de presentatie voor hun rekening zouden nemen. De uitkomsten van de discussies die tijdens de afwezigheid van het drietal waren gevoerd, zouden met deze drie personen worden teruggekoppeld.

Afronden discussies

Gedurende het eerste deel van de ochtend zijn de panelleden aan de slag gegaan om lopende discussies af te ronden en onbehandelde stellingen alsnog te behandelen. Onder leiding van Kees Le Blansch en Hans van Zijst hebben de deelnemers de waarden weten te prioriteren en overeenstemming weten te bereiken over de discussiepunten tussen de deelgroepen inzake verbetervoorstellen uit de discussieblokken 3 en 4. Met name over dubbel-doelstelling en de verdeling van de milieuwinst hebben de panelleden flink gediscussieerd.

Presentatie

Nadat drie panelleden samen met twee facilitatoren de (PowerPoint-) presentatie van het advies hebben voorbereid en in elkaar gezet, vond om 13:00 uur de presentatie ervan plaats door twee deelnemers. Hiervoor was dhr. Hans van der Vlist, DG Milieu van het ministerie van VROM uitgenodigd als vertegenwoordiger van de ministeries van Verkeer en Water en VROM.

Dhr. Hans van der Vlist heeft vervolgens een reactie gegeven op het advies van de omwonenden van Schiphol over de verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid. Allereerst heeft hij dank uitgesproken voor de heldere presentatie van het advies. Hij heeft toegezegd dat het advies in elk geval zal

worden meegenomen in de beleidsontwikkeling en dat het, samen de andere adviezen en stukken inzake de Schipholevaluatie, wordt gestuurd naar de Tweede Kamer. De ervaringen met het omwonendenpanel zullen tevens worden gebruikt voor het programma “Beleid met Burgers”, van het ministerie van VROM.

Vervolgens heeft dhr. Hans van der Vlist een aantal inhoudelijke reacties gegeven:

- Waar uit de presentatie bleek dat de waarde “veiligheid” op de eerste plaats staat, is het goed om te beseffen dat er meerdere vormen van veiligheid zijn. De aanbeveling van dhr. Hans van der Vlist was om zo expliciet aan te geven wat wordt bedoeld met veiligheid: is dat externe veiligheid of heeft het betrekking op groepsrisico's of persoonsgebonden/plaatsgebonden risico's.
- Er is gesproken over het behoud van welzijn. Dat is een heikel punt dat zeker een rol zal spelen in het verdere debat rondom Schiphol. Tot nu toe laat de evaluatie zien dat Schiphol binnen de normering is gebleven, maar er zijn tegelijkertijd ook minder vliegbewegingen gemaakt dan was gedacht. Je kunt nagaan dat dit gaat een keer gaat knellen en dan wordt de vraag relevant: “waar kies je voor”.
- Het is duidelijk dat omwonenden het belangrijk vinden dat er helder wordt gecommuniceerd en dat ruimhartig wordt gecompenseerd.
- Ook is de discussie rondom concentratie versus spreiding van geluid aan de orde gekomen in het advies. De vraag hierbij is hoe je met nieuwe gehinderden omgaat. En wat doe je dan met de compensatie?
- Ten aanzien van het onderwerp normstellingen is duidelijk dat het omwonendenpanel kiest voor transparantie en duidelijkheid en in dat kader ook voor meten in plaats van berekenen. De discussie rondom meten en berekenen staat overigens niet los van het punt groepsrisico versus persoonsgebonden risico.
- Er is ten aanzien van de dubbeldoelstelling gezegd dat er “iets” ruimte moet zijn voor milieuwinst. Dat zal nog een lastige discussie worden.
- Ook hebben de panelleden hun advies gegeven over het nationale kader en normstelling en regionale en lokale beleidsuitvoering. In feite impliceert dit dat het panel het eens is met de manier waarop de bestuurlijke verhoudingen op dit moment zijn geregeld.

Tot slot heeft dhr. Hans van der Vlist te kennen gegeven dat hoe concreter, hoe beter en meer bruikbaar het advies zal zijn. Het formuleren van een top 5 van aanbevelingen zou daarbij erg bruikbaar zijn.

Afronding

Na de presentatie van het advies en de reactie van de DG milieu hierop is de balans opgemaakt van de werkvoorraad. Enkele discussiepunten stonden nog open en een aantal stellingen waren nog niet behandeld. Daarnaast zou mogelijk een top-5 kunnen worden geformuleerd. Conform de agenda was aan

het einde van de bijeenkomst ruimte gereserveerd voor de evaluatie en het maken van vervolgspraken.

Het omwonendenpanel heeft al snel besloten geen top 5 te formuleren aangezien dat niet in verhouding zou staan met alle energie die de deelnemers in het advies hebben gestoken. De panelleden zijn van mening dat alle adviezen aandacht verdienen, temeer daar deze met zorg en grote zorgvuldigheid zijn geformuleerd. Vervolgens hebben de panelleden nog een aantal losse eindjes met elkaar weten te verbinden. Voor een aantal stellingen was echter geen tijd meer. Besloten is om deze niet in het advies te laten belanden.

Evaluatieronde

Aan alle deelnemers van het omwonendenpanel is gevraagd hoe ze de afgelopen dagen hebben ervaren en hoe ze aankijken tegen het advies (hebben ze ook het gevoel dat het hun advies is). Tijdens de evaluatieronde hebben de deelnemers de volgende reacties gegeven:

- “Het waren erg inspannende dagen, er is veel gepraat. Goed dat de begeleiding een aantal taken op zich heeft genomen (voorzitten van gesprekken en schrijven van het advies). Het is prettig om je mening te kunnen herkennen. Het advies wat er nu ligt is zeker ook mijn advies.
- Mij viel op dat 22 mensen met een verschillende achtergrond en andere meningen uiteindelijk in anderhalve dag toch erg dicht bij elkaar zijn gekomen. Erg intensieve dagen. Er is veel werk in het voortraject gaan zitten, maar dat was het zeker wel waard. Ik hoop dat er veel mee wordt gedaan, gezien de tijd en inspanning die we erin hebben gestoken.
- Erg leuk en interessant om mee te maken. Het advies is zeker ook voor het overgrote gedeelte mijn advies. Natuurlijk moet je altijd wat water bij de wijn doen, maar ik ben tevreden. Het is een goed en bruikbaar advies en ik ben er positief over.
- Ik vond het behoorlijk zwaar. Ik hoop dat het een bruikbaar advies is en dat er wat mee wordt gedaan. Ik ben wel erg benieuwd naar de terugkoppeling.
- Het was een intensieve bijeenkomst. Goed om te zien dat iedereen zo respectvol met elkaars mening is omgegaan, dit was erg prettig in het groepsproces. Ik wil graag nog even melden dat we geen top 5 hebben opgenomen in het advies omdat dat afbreuk zou doen aan de volle breedte van ons advies en de inspanning die we hebben gedaan. Na het aanhoren van dhr. van der Vlist heb ik er weinig vertrouwen in dat er in het vervolotraject nog iets gaat gebeuren met ons advies. Burgerpanel is een werkvorm die in de toekomst meer zou moeten worden ingezet. Ik heb 2 fantastische dagen gehad.
- Ik sta volledig achter het advies. Ik ben een beetje teleurgesteld in de reactie van de DG. We hebben geen top 5 gemaakt omdat daarmee zou worden meegewerkt aan het reduceren van het advies. Het was leuk en leerzaam.
- De bijeenkomst was erg nuttig en leuk. Ik heb er absoluut geen spijt van dat ik heb meegedaan. Het is zeker ook mijn advies.

- Ik vond het inspirerende dagen. Het is goed om te zien dat het poldermodel bestaat nog. Bedankt voor de goede facilitatie. Ik sta in grote lijnen achter het advies en heb er wel vertrouwen in dat er wat mee gebeurt.
- Ik sluit me aan bij eerdere opmerkingen. Ik vind het wel een gemiste kans dat we niet toch nog een top 5 hebben gemaakt. Ik zie dat niet als een afbreuk van ons advies maar meer als een extra hulpmiddel voor de DG zodat het makkelijker wordt om nog meer met ons advies te doen. Wel vertrouwen dat er iets met het advies zal worden gedaan.
- Het waren leuke en interessante dagen. Het proces is goed voorbereid en georganiseerd. Mij viel verder op dat iedereen scherp was tot aan het einde. Iedereen was erg betrokken. Sommige deelnemers hebben zelfs 's avonds laat gewerkt aan het advies. Het niveau van de discussies was erg hoog. Er was respect voor alle meningen.
- Iedereen heeft z'n zegje kunnen doen. Fijn dat iedereen gemotiveerd was. De mededeling van de DG dat er in deze groep geen omwonenden zitten die 'echt' last hebben van vliegtuigen klopt niet. Er zitten wel degelijk mensen die last hebben van Schiphol en we zijn dan ook wel degelijk representatief.
- Ik vind het erg knap van de organisatie dat ze er uiteindelijk in geslaagd zijn om 22 mensen tot 1 advies te laten komen. Ik ben wel teleurgesteld over de opmerking van dhr. van der Vlist "we nemen het mee". We hebben er veel energie in gestoken. Het waren zware dagen, maar wel erg leuk.
- Het was leuk en leerzaam, en heeft veel energie gekost. Wat betreft de opmerking dat ons advies wordt meegenomen, moeten we wel realistisch blijven. Besluitvorming is nu eenmaal complex. Er zijn zoveel groepen die wat mogen zeggen en advies mogen geven. Wat dat betreft is de benoeming van de DG terecht. Ik ga er wel vanuit dat het advies gewoon wordt meegenomen, maar je moet de invloed er van ook niet overschatten. Complimenten voor de facilitatoren; zij hebben zich gedurende het proces telkens onafhankelijk opgesteld.
- Ik heb het gevoel dat alles wat er gezegd moest worden ook is gezegd. Mijn mening is goed verwoord in het advies. Het doormaken van een groepsproces was voor mij een positieve ervaring.
- Net als alle anderen vond ik het intensieve dagen. Ik heb een goed gevoel over de dagen, ook omdat de groep zich erg betrokken voelde bij het advies. Zo'n panel is een werkvorm waar ministeries veel aan hebben. Daar zou in de toekomst veel meer gebruik van moeten worden gemaakt. Ik sta helemaal achter het advies.
- Ik heb het gevoel dat een burgerpanel de kortste lijn is van burgers naar de departementen. Alles is eruit gekomen. Ik vond het ook leuk om met argumenten te stoeien.
- Hans en Kees hebben zich niet manipulatief opgesteld in de begeleiding van het panel, maar "democratische" en nuttige sturing gegeven. Ik heb het gevoel dat er een vruchtbaar advies ligt waar ik een goed gevoel aan over houd. We zijn samen een goed team.

- Mijn complimenten voor het panel en zeker ook voor de twee omwonenden die de presentatie hebben gehouden. Het is zeker mijn advies geworden.
- Het waren intensieve dagen. Het is jammer dat we blok 2 niet helemaal hebben kunnen behandelen misschien is daar nog iets aan te doen. Daarnaast vond ik het jammer dat de DG zo lauw reageerde. Dit leidt tot sterke twijfels over wat er met het advies gaat gebeuren. Ik kan me vinden in het advies.
- Er ligt een genuanceerd advies. Dit advies van de omwonenden heeft zeker een meerwaarde, omdat het nu eens niet van belangengroepering afkomstig is. Ik vind dat er veel aandacht voor moet zijn in de politiek, want wij zijn een doorsnee van de omwonenden. Ik vind het panel een goede werkvorm die hopelijk ook op waarde wordt geschat. En dan nog even t.a.v. de top 5, tja een beetje jammer dat dat achteraf wordt gezegd.
- De organisatie heeft voortreffelijk werk geleverd. Mijn complimenten ook voor Harm. Hij heeft zich erg neutraal opgesteld, niet met de inhoud bemoeid en alleen af en toe wat feitelijke informatie gegeven. De opmerking over representativiteit van de DG is wel jammer. We zijn juist een groep die met zorg is samengesteld en hebben dus een afgewogen advies geformuleerd. Ik hoop dat het advies niet misbruikt zal worden door belangengroeperingen. Achteraf blijf ik met het gevoel zitten dat er misschien toch meer tijd nodig was geweest om de onderliggende voorstellen meer te betrekken bij de advisering. We hadden bijvoorbeeld nog met een indiener kunnen gaan praten. Want ondanks ons goede advies verlies je nuance als je alleen op de hoofdpunten concentreert. Ik kan er zeker mee leven. Het is een goed afgewogen advies waar ik me in kan vinden.”

Vervolgafspraken

Tot slot wordt een aantal vervolgafspraken gemaakt. Overeenkomstig het traject van het omwonendenpanel volgt nog een bijeenkomst waarin de beleidsterugkoppeling plaatsvindt van het advies: wat is er precies mee gedaan. De verwachting is dat deze bijeenkomst in april 2006 zal plaatsvinden.

Met de panelleden is vervolgens afgesproken dat ze een week na de bijeenkomst de volledige (tweede) conceptversie van het advies ontvangen. Daarbij wordt hen gevraagd de tekst te bekijken en, indien nodig, te corrigeren. Vooral moet worden gezien of de tekst de juiste weergave is van de aanbevelingen, conclusies en compromissen die de afgelopen dagen zijn geformuleerd. Mocht een van de omwonenden vinden dat een bepaalde tekstpassage niet klopt of onvoldoende is genuanceerd, dan kan hij dit melden. Wijzigingen worden doorgevoerd, mits het principiële wijzigingen in de tekst betreffen. Deze zullen eerst weer aan iedereen ter goedkeuring worden voorgelegd.

Aan het einde van twee intensieve maar zeer vruchtbare dagen bedanken de facilitatoren de deelnemers hartelijk voor hun inzet en energie. Het is een

gezamenlijk gedragen advies geworden en we kijken uit naar de terugkoppeling bijeenkomst volgend jaar.

Colofon

Auteurs:

Advies: Alle leden van het omwonendenpanel
Overig: Kees Le Blansch (QA+)
Nanneke van der Heijden
Sander Lotze
Hans van Zijst (Beleid in Context)

Onderzoek en Adviesgroep
Questions, Answers and More B.V.
Surinamestraat 4
2585 GJ Den Haag
Telefoon: 070-302 5830
Fax: 070-302 5839
E-mail: qaplus@qaplus.nl
KvK 28083351

Questions Answers and More
Surinamestraat 4
2585 GJ Den Haag

T +31 (0)70 302 58 30
F +31 (0)70 302 58 39
www.qaplus.nl