

Focusgroepen Luchtvaart



Juni 2018

Focusgroepen Luchtvaart

Inhoudsopgave

Colofon	3
Doel en opzet	4
Methodische verantwoording	5
Locaties focusgroepen	5
Samenstelling focusgroepen	5
Vorbereiding focusgroepen	6
Gespreksleiding en verslaglegging focusgroepen	6
Afronding	6
Belangrijkste indrukken:	7
Over het geheel.....	7
Economie en sociaal.....	8
Leefbaarheid, gezondheid en geluid	8
Klimaat	8
Spelregels	9
Synthese.....	9
Blok 1 Associatie	10
Vraag 1: Waar denkt u aan bij luchtvaart?.....	10
Vraag 2: Wat heeft u recent gehoord over luchtvaart in de media?	11
Vraag 3: Wat zijn de voordelen van vliegen?	11
Vraag 4: Wat zijn de nadelen van vliegen?	12
Vraag 6: Wie gaat over de luchtvaart in Nederland?	12
Blok 2 Thema's	14
<i>Subblok 1 Economie en Sociaal</i>	14
Vraag 1: Is Schiphol en vliegen belangrijk voor de NL? Brengt dat volgens u veel geld in het laatje voor de NL-economie? Denkt u dat het voor veel of weinig werkgelegenheid zorgt? Waarom denkt u dat?	14
Vraag 2: Kent u iemand die werkt op een vliegveld of voor een vliegmaatschappij? Vliegt u zelf wel eens? Wanneer voor het laatst? Hoe vaak per jaar?	14
Vraag 3: Wat is voor u positief aan vliegen, vliegtuigen en vliegvelden in NL?	15
<i>Subblok 2 Leefbaarheid</i>	15
Vraag 1: Wat merkt u van vliegtuigen en vliegvelden? Hoort u wel eens vliegtuigen overkomen?.....	15
Vraag 2: Heeft u wel eens last van geluidshinder? Wat merkt u er van? Wat voor soorten geluidshinder ervaart u? Wanneer is er volgens u sprake van ernstige overlast?	16
Vraag 3: Maakt u zich wel eens zorgen over uw veiligheid en gezondheid in relatie met luchtvaart?	17
Stelling: respondenten worden gevraagd om een individuele keuze te maken tussen verspreiden van geluidsoverlast of juist concentreren van geluidsoverlast. Nadat iedereen zich heeft uitgesproken is van ieder kort de onderliggende argumentatie gevraagd.....	18
<i>Subblok 3 Klimaat</i>	19
Vraag 1: Klimaatverandering: de kranten staan er bol van. Wat weet u ervan? Doet u zelf wat? Wat dan bijvoorbeeld?	19
Vraag 2: Heeft vliegen een positief of negatief effect op het opwarmen van de aarde? Wat denkt u?	20
Vraag 3: Heeft u een idee wat vliegvelden en vliegtuigmaatschappijen doen tegen het opwarmen van de aarde? Voorbeeld?	20

Vraag 4: Wat vindt u dat vliegvelden en vliegmaatschappijen zouden moeten doen om bij te dragen aan het beperken van opwarmen van de aarde/klimaatverandering? Heeft u suggesties? Wat zou volgens u de overheid moeten doen als het gaat om vliegen en klimaat?	21
<i>Subblok 4 Governance/spelregels</i>	22
Vraag 1: Wie neemt volgens u de echte beslissingen over vliegen en vliegvelden in NL?.....	22
Vraag 2: Wie bepaalt de spelregels voor de geluidsmetingen en andere kennisverzameling?	22
Vraag 3: Bent u wel eens naar uw mening gevraagd over vliegen en vliegvelden? Kent u iemand anders die wel eens gevraagd is? Vindt u dat de overheid nu mensen goed betreft bij beslissingen over vliegen en vliegvelden? Heeft u daar nog ideeën over of heeft u wellicht een advies?	23
Vraag 4: Wie vertrouwt u meer over beslissingen rond vliegen: de minister van IenW, Schiphol, de gemeenteraad, EasyJet, stichting natuur en milieu, bewonersgroepen, KLM, de Tweede Kamer, nog iemand anders ...?	23
Blok 3 Synthese	24
Vraag 1: Als u 2 dingen mag zeggen die moeten veranderen aan vliegen en vliegvelden in NL: wat zou u dan zeggen?	24
Vraag 2: Wat is volgens u belangrijker:	26
Vraag 3: Welk advies zou u aan de Minister willen geven over vliegen en vliegvelden in Nederland?	27

Colofon

Het onderzoek ‘focusgroepen luchtvaart’ is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie participatie. De focusgroepen zijn georganiseerd en begeleid door WesselinkVanZijst (Tom den Boer). WesselinkVanZijst is ook verantwoordelijk voor bijgevoegd eindrapport. De praktische organisatie (locaties, verslag, ondersteuning bij faciliteren) is gedaan door Advies Talent van TwijnstraGudde (Hans Verheijde en collega’s). Het werven van de deelnemers was de verantwoordelijkheid van Bureau Fris (Coen Dorrepaal).

Copyright 26 juni 2018 - Niets uit deze uitgave en niets uit de bijbehorende stukken en bijlages mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van directie Participatie (Min IenW) of WesselinkVanZijst worden gebruikt of verspreid.

Doel en opzet

Het Ministerie van IenW heeft gevraagd zes focusgroepen te organiseren, waarvan drie rond Lelystad en drie in de rest van Nederland. Het doel van de focusgroepen is inzicht geven in hoe men aankijkt tegen luchtvaart in het algemeen en de issues die een hoofdrol spelen in het maatschappelijke debat. De hoofdissues zijn geselecteerd op grond van een eerdere interne issue-analyse. De gedachte is om een onafhankelijke referentie op te bouwen over de maatschappelijke meningsvorming over de luchtvaart. De inzichten dienen als input voor het op te stellen participatieplan luchtvaart dat eind 2018 gereed moet zijn. Om de onafhankelijkheid van de input te borgen, is gewerkt met groepen met aselect geworven deelnemers, die vooraf niet wisten waarover het gesprek zou gaan, anders dan 'een gesprek over luchtvaart'. De informatie die dit oplevert, is aanvullend op de inzichten die voortkomen uit een hele reeks van andere bronnen, zoals een lopend Motivaction onderzoek, de ORS (omgevingsraad Schiphol), bestuurlijke gremia rond de verschillende luchtvaart dossiers, gesprekken en interviews met een brede range aan overige stakeholders. Uiteraard is ook informatie, die verzameld wordt door derden, een bron voor het op te stellen participatieplan, zoals het onderzoek van de Stentor over luchthaven Lelystad of informatie naar aanleiding van de belevingsvlucht Lelystad.

De opzet van het focusgroepen onderzoek was als volgt:

- Inleiding: bestond uit een korte toelichting van de gespreksleider, waarin vooral kort werd verteld dat het onderwerp van gesprek "luchtvaart" was en dat we dat gingen bespreken in drie blokken ("blok 1 is een korte brainstorm, blok twee zorgt voor een verdieping op enkele onderdelen, blok 3 is een afronding en heeft als doel verbinding te leggen"). Meer niet, behalve dat de gespreksleider helpt zorgen "dat we er een prettig open gesprek met elkaar hebben". Kort werd toegelicht dat we een camera lieten meelopen omdat de opdrachtgever niet alleen de woorden wil kennen, maar ook de emoties, de non-verbale kant wil zien omdat die veel extra informatie geven.
- Blok 1: eerst een vrije associatie om te bepalen wat bij deelnemers 'top of mind' was;
- Blok 2 wa vervolgens een thematische verdieping op de hoofdissues respectievelijk:
 - economische en sociale aspecten;
 - leefbaarheid (gezondheid en geluid);
 - klimaat;
 - governance (spelregels/wie beslist);
- Blok 3: afrondend blok met aandacht voor verbinding tussen voorgaande en zoeken naar concreet handelingsperspectief.
- Na afloop ("Dit was het. Dank jullie wel!") gaven we inzicht in de werkelijke opdrachtgever ("ministerie IenW") en hoe moeilijk het is om te komen tot een koers die maatschappelijk op breed draagvlak kan rekenen met alle tegenstrijdige belangen en de grote reeks dilemma's die er zijn. Deelnemers waren altijd zeer geëngageerd op dit punt en benieuwd naar het vervolg.

De thematische verdieping ging via een groepsgesprek, waarbij het de zorg van de gespreksleider was dat iedereen aan bod kwam en het niet ging om elkaar te overtuigen, maar om zoveel mogelijk de rijkdom aan meningen en inzichten en gevoelens van deelnemers op tafel te krijgen. De groep werd gestimuleerd samen verder te denken op elkaars input. Er was veel aandacht voor de veiligheid in het gesprek voor deelnemers om open te zijn over persoonlijke ervaringen en meningen. Sommige vragen werden gepresenteerd in de vorm van een stelling waar deelnemers dan individueel hun keuze werd gevraagd, gevolgd door een korte individuele toelichting om de onderliggende reden van de keuzes te begrijpen. Blok drie was geen groepsgesprek.

Eindrapportage

De voorliggende eindrapportage is het resultaat van een snelle organisatie met korte deadlines. Er is buitengewoon veel informatie verzameld in de korte tijd die beschikbaar is geweest. Tegelijk kan het zijn dat meer tijd voor analyse ook meer inzichten boven water had gebracht. Deze eindrapportage is uiteraard voor verantwoordelijkheid van WesselinkVanZijst, en is bedoeld als input voor het interne gesprek bij Min IenW over het vormgeven van participatie over de luchtvaart in Nederland.

Methodische verantwoording

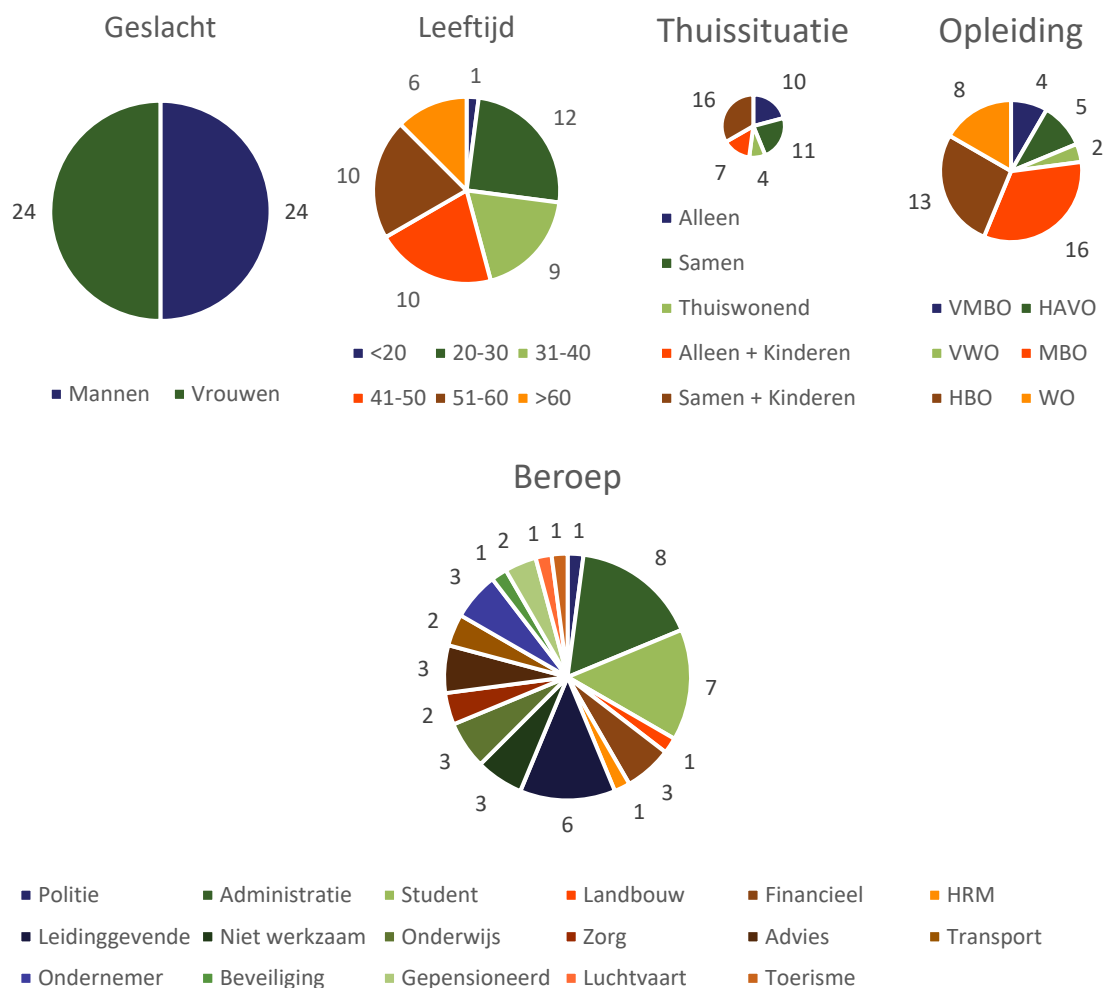
Locaties focusgroepen

In overleg is gekozen voor zes onderzoek locaties. Drie locaties in de omgeving van Schiphol. Eén locatie in Den Bosch. Eén locatie in Zwolle, Eén locatie in Ede/Wageningen. Als locatie voor de focusgroepen is gekozen voor laagdrempelige accommodaties. Uiteindelijk zijn de focusgroepen op de volgende locaties uitgevoerd:

- Amsterdam	Huis van de Wijk de Meeuw	dinsdag 5 juni
- Krommenie	Buurtcentrum de Pelikaan	woensdag 6 juni
- Hoofddorp	Sociaal cultureel centrum de nieuwe Silo	donderdag 7 juni
- Den Bosch	Wijkgebouw de Slinger	maandag 11 juni
- Zwolle	Buurthuis de Enk	woensdag 13 juni
- Ede	Buurthuis Meerpaal	donderdag 14 juni

Samenstelling focusgroepen

De deelnemers aan de focusgroepen zijn aselect geworven. Hiervoor is een gespecialiseerd wervingsbureau ingeschakeld. Dit bureau is gevraagd om per focusgroep 8 deelnemers te selecteren op verschillende criteria: geslacht, leeftijd, thuissituatie en opleidingsniveau. Zodat de groepen allemaal een samenstelling hebben die een brede vertegenwoordiging kent en daarmee zo goed mogelijk recht doet aan de reikwijdte aan belangen en meningen in Nederland. Het wervingsbureau heeft, zoals in figuur 1 zichtbaar is, uitstekend aan deze criteria voldaan.



Vorbereiding focusgroepen

In voorbereiding op de focusgroepen is in overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een script uitwerkt. Dit script bevat de structuur van het gesprek en de specifieke vragen. Het script volgt de opzet van de rapportage verderop in dit document.

Gespreksleiding en verslaglegging focusgroepen

Twee onderzoekers hebben telkens de focusgroepen begeleid. Tom den Boer (WesselinkVanZijst) is bij alle zes de focusgroepen de gesprekleider geweest. Ter ondersteuning is er bij de focusgroepen een verslaglegger aanwezig geweest (Advies Talent). Daarnaast zijn de focusgroepen integraal op film vastgelegd en is er een compilatie gemaakt voor interne gespreksvoering. Deze beelden zijn bij WesselinkVanZijst beschikbaar.

Over het algemeen kan gesteld worden dat deelnemers zin hadden in het onderwerp en dat het levendige focusgroepen zijn geweest. Het onderwerp leeft en dat leverde dynamische gesprekken op. Bij het doorlopen van het script bleek in enkele gevallen herhaling in vragen voor te komen. Hier is actief op ingespeeld door, waar nodig, koppelingen te leggen tussen vragen.

Afronding

Met de deelnemers aan de focusgroepen is afgesproken dat, indien er een openbaar verslag komt, dit nagestuurd wordt naar de deelnemers van de focusgroepen. En dat de deelnemers mogelijk niks krijgen als er geen openbaar verslag komt. Mensen hebben zeker interesse in de verslagen, maar er was begrip als dit intern blijft.

Aanbeveling

Het verdient zeker aanbeveling om het instrument focusgroepen vaker te gebruiken om met aselechte groepen mensen in gesprek te zijn over luchtvaart. Dat geeft een onafhankelijke referentie voor de minister om haar oordeel mede op te baseren, naast de vele bestaande gremia en overlegtafels. De zes focusgroepen die nu zijn georganiseerd, geven duidelijke beelden en sterke inzichten. Dit komt zeker door de intensiteit en diepte van het gesprek met relatief kleine groepen. Meer focusgroepen op meer plekken in het land kan de verzamelde inzichten verdiepen en de bewijsvoering versterken.

Belangrijkste indrukken:

Over het geheel

- Deelnemers hebben allemaal wel iets met luchtvaart, veelal uit persoonlijke ervaringen en ze vinden het allemaal een leuk onderwerp om hun mening over te geven.
- Vakantie en de beleving van zelf vliegen en alles dat daarmee samenhangt is het onderwerp dat het meeste bovenkomt als mensen associëren en praten over de luchtvaart/vliegen/vliegvelden (30-45% van de trefwoorden). Het gaat dan meestal over de positieve beleving (“vakantie”, ...) maar ook regelmatig over negatieve aspecten (wachtrijen, zoekraken van bagage, missen van aansluitingen, serviceniveau van luchtvaartmaatschappijen, etc.).
- Onverdeeld denken deelnemers dat luchtvaart (zeer) belangrijk is voor Nederland, zowel ‘de economie’, als de werkgelegenheid, als vestigingsfactor voor bedrijven, export en import van producten, transport van organen, e.d..
- Deelnemers zijn genuanceerd, breed georiënteerd. Men is mild in taal, men is non-verbaal wat uitgesprokener.
- De deelnemers hebben als groep goed zicht op wat er in de media langskomt. Zonder dat deelnemers nu speciaal gefocust zijn op luchtvaart krijgen ze behoorlijk goed mee wat er grosso modo gebeurt en weten ze als groep ook regelmatig te verrassen met kennis van allerlei details en gebeurtenissen.
- De deelnemers zien goed de verschillende kanten van luchtvaart/vliegen/luchthavens: zelf vliegen en geluidsoverlast, betekenis voor de economie, werkgelegenheid, maar ook klimaat en ultrafijnstof. Mensen geven ook aan dat er eigenlijk iets niet klopt als je goedkoper van Amsterdam naar Rome vliegt dan van huis op en neer naar Amsterdam rijdt om die vlucht te nemen.
- Vertrouwen in het ministerie IenW en in de rijksoverheid in het algemeen over luchtvaart is heel laag. Gemeenteraad en bewonersgroepen vertrouwt men meer dan landelijke overheden (dichterbij). Maar men stelt wel vraagtekens zich bij de rol van de gemeenteraad in het maatschappelijke debat. Landelijk heeft men nog het meest vertrouwen in de Tweede Kamer als controlerend orgaan die de belangen van de burger in het oog houdt.
- Deelnemers geven in alle groepen aan dat men denkt dat Europese of zelfs wereldwijde regelgeving de beslisruimte voor Nederland sterk inperkt.
- Alle focusgroepen veronderstellen de kans op belangenverstremming van de rijksoverheid en men noemt dan vaak dat ‘de staat’ eigenaar is van Schiphol en inkomsten verkrijgt die sturend kunnen zijn in de besluitvorming hetgeen voor de burger niet navolgbaar is.
- Mensen voelen zich niet serieus genomen. Besluiten staan al vast (denkt men). Zoals bij de belevingsvlucht: die ervoer men niet als een oprechte poging tot dialoog, als de start van een gesprek over doelen rond Lelystad, maar eerder als poging tot marketing voor Lelystad, om ‘uit te leggen’ dat de geluidsbelasting van Lelystad wel mee zou vallen. Het gevoel dat de overheid probeert je wel ‘mee te nemen’ maar niet werkelijk in dialoog gaat, maakt dat men de neiging heeft tot wantrouwen, tot afhaken of tot weerstand.
- Er is een stevige discrepantie bij de deelnemers ‘rond Schiphol’ tussen de objectieve overlast zoals die wordt beschreven (“elke 30 seconden een vliegtuig”, “het alarm van mijn scooter gaat telkens af als er een vliegtuig iets lager overkomt”, “ik kan niet in de tuin zitten, als ik vrienden op bezoek heb”) en de vaak stellig uitgesproken toevoeging “maar ik heb geen overlast”. Tegelijk geven de deelnemers rond Schiphol doorlopend ‘kleine’ signalen waarin men de facto zegt dat de grens bereikt is. Zonder nadruk, zonder pathos, een soort onderstroom die men bijna niet hardop uitspreekt. Deze twee waarnemingen geven de indruk dat er wellicht risico is op een kritische massa rond Schiphol die onverwacht snel kan omslaan wat betreft beleving en emotie over de koers van de overheid.
- Over het algemeen denken ‘de groepen’ niet dat de rijksoverheid (Min IenW wordt het meest genoemd) zelf de touwtjes in handen heeft. Eerder vermoed men macht bij “de lobby”, “de sector”. Ook Europa wordt vaak genoemd met de opmerking dat de internationale regels en internationale afspraken de Nederlandse keuzevrijheid sterk aan banden legt.
- Over verspreiden versus concentreren van geluidsoverlast zijn de meningen exact 50/50. Er is geen duidelijke trend. Opvallend is dat men bij Hoofddorp nog het sterkste kiest voor ‘concentreren’. Verder valt op dat de locaties buiten Schiphol (Zwolle, Ede en Den Bosch) in 50% van de gevallen kiest voor verspreiden en dat dat regelmatig wordt toegelicht met het argument “eerlijk verdelen van de overlast”. Daarnaast gaat het bij de keus voor concentreren of verspreiden over

- dat de luchtvaart bij verspreiden kan blijven uitbreiden (goed voor Nederland, goed voor economie en werkgelegenheid);
- dat mensen bij verspreiden dan minder ver hoeven te reizen naar een vliegveld;
- dat verspreiden van vliegbewegingen en uitbreiden van meer vliegvelden zorgt voor economische spin-off naar regio's buiten de randstad;
- Dat concentreren zorgt dat niet iedereen overlast heeft, dat er ook nog stille plekken zijn in Nederland waar geen vliegtuiglawaai is;
- Dat concentreren het beste is voor de bedrijven en de economie;
- Kortom, in de argumentatie lopen de beelden uiteen.

Maar mensen beargumenteren hun keuze en voelen zich tegelijk onzeker over de feiten.

- Mensen hebben weinig feitenkennis en zijn zich dat ook bewust. Ze verwoorden om die reden hun mening vaak met enige voorzichtigheid en nuance. Deelnemers ervaren in de maatschappelijke discussie een groot gebrek aan betrouwbare gegevens en feiten waar je op kan vertrouwen en dat zien mensen als een serieus probleem. "Wie moet je geloven?" Mensen willen kunnen vertrouwen op informatie en dat vertrouwen is nu heel laag. Deelnemers geven aan dat ze meer en beter toegankelijke informatie willen hebben. Het ervaren gebrek aan betrouwbare feiten zorgt volgens de deelnemers voor wantrouwen en leidt er toe dat mensen afhaken.
- Verschillende focusgroepen spreken expliciet de wens uit dat een onafhankelijke persoon of partij de maatschappelijke participatie leidt. Genoemd worden: ombudsman, onafhankelijke participatieleider,

Economie en sociaal

- Iedereen denkt dat de luchtvaart/Schiphol/vliegtuigmaatschappijen heel belangrijk zijn voor de economie en de werkgelegenheid. Punt. Geen discussie. Bijna geen enkele deelnemer heeft echte feiten paraat, maar brainstormend komt iedere groep wel tot het benoemen van 10-duizenden of zelfs 100-duizenden banen.
- In elke groep komt het sociale aspect van vliegen ("goedkoop") duidelijk aan bod. Men verwoordt dat onder meer in termen: "we kunnen niet meer anders" of "het is wel heel fijn dat je nu overal naartoe kan". Het is ook zo goedkoop dat men het bijna te goedkoop vindt. Men gelooft niet dat de prijs die men betaalt voor een vliegticket alle maatschappelijke kosten dekt. Men geeft aan dat het niet onacceptabel zou zijn als de prijs wat omhoog gaat, "als de inkomsten dan wel helemaal ten goede komen aan stillere en schonere vliegtuigen en betere maatregelen om de gevolgen van vliegen voor het klimaat tegen te gaan".

Leefbaarheid, gezondheid en geluid

- In de gesprekken gaat het meestal over geluidsoverlast. Fijnstof/ultrafijnstof komen vaker in tweede instantie boven. Daar heeft dan iemand een uitzending over gezien ("Zembla") waarna de rest dat koppelt aan zwart stof op de vensterbank en "...dat adem je dus de hele dag in".
- Mensen hebben over het algemeen meer zorgen over luchtkwaliteit, milieu en klimaat dan over geluid. Dat komt ook duidelijk naar voren uit de dilemma's waar mensen moeten kiezen: 'klimaatverandering aanpakken' krijgt de hoogste scores ten opzichte van 'geluidshinder aanpakken' en 'goedkoop vliegen'.
- Rond Schiphol is er wel de zorg dat men de grenzen blijft oprekken: steeds vroeger in de ochtend, steeds later in de nacht, steeds meer vliegtuigen per uur, de 'onbenutte ruimte' op een aanvliegroute beter uitnutten. Dat past in de ervaring die deelnemers hebben rond Schiphol van de laatste 10 jaar waarin ze juist deze trend, deze aanpak beschrijven. "Toen ik in Amstelveen kwam wonen, 20 jaar geleden, ..."
- Deelnemers zijn zich zeker bewust van de dilemma's: "ik vlieg en dus draag ik bij aan geluidsoverlast". Tegelijk, ongeveer de helft van de deelnemers vliegt ieder jaar, de andere helft vliegt niet ieder jaar. Omdat vliegen zo extreem goedkoop is, is het "bijna onmogelijk" om niet te vliegen. Deelnemers rond Schiphol bagatelliseren hun geluidsoverlast. De mensen buiten Schiphol (Ede, Zwolle, Den Bosch) ervaren eigenlijk geen geluidsoverlast maar zijn wel empathisch met mensen die geluidsoverlast hebben. Een enkeling zegt botweg: "dan moeten ze maar verhuizen".

Klimaat

- Feiten kennis is laag. Deelnemers hebben regelmatig geen clou van de impact van vliegen op klimaatverandering, of in relatie tot andere bronnen van CO2 e.d..
- Klimaatverandering is wel een veel gedeelde zorg van deelnemers. Deelnemers beschrijven dat ze zich een mier in de mierenhoop voelen, men toont of beschrijft een zekere machteloosheid om als persoon een

verschil te maken. Dat is iets waar deelnemers willen kunnen rekenen op de rijksoverheid, maar waar men tegelijk weinig vertrouwen heeft dat de overheid dit adequaat oppakt.

- Deelnemers zijn zich in grote meerderheid zeker bewust van het dilemma: ik vlieg dus ik draag bij aan klimaatverandering. Het compenseren van een vlucht door een boom te kopen van een paar euro doen veel deelnemers maar het roept wat cynisme op: “waar staat dat bos dan?”, “Ryanair en KLM planten hetzelfde bos twee keer”

Spelregels

- Deelnemers geven aan dat de overheid het meest de spelregels bepaalt, gevolgd door “de sector” of “de lobby”. Ook is de inschatting dat veel spelregels allang Europees of wereldwijd vastliggen.
- Op 3 deelnemers na is niemand ooit gevraagd naar zijn mening over luchtvaart. Twee deelnemers over Schiphol (“jaren geleden”) en één deelnemer door een actieve bewonersgroep (!). Als mensen naar hun mening wordt gevraagd gaat het om een evaluatie van hun vlucht of van een luchthaven, o.i.d..
- Men heeft niet het gevoel dat de overheid ‘burgers’ goed betreft en men heeft het gevoel dat dat veel beter zou kunnen. Luchtvaart is een onderwerp dat leeft.
- Deelnemers in veel groepen noemen het feit dat de minister “zonder met haar ogen te knippen” vasthoudt aan haar besluit over Lelystad, terwijl de feiten moesten worden herijkt onder druk van bewijs van ‘burgers’. Dit soort nieuwtjes leiden tot de gedachte dat feiten niet zo’n grote rol spelen in de besluitvorming, “dat het allang vaststaat, dat wij hooguit ‘mee mogen doen”.

Synthese

- Afgezien van de persoonlijke antwoorden, die verderop zijn opgenomen, is vooral het idee dat het ministerie hun antwoorden leest en daarin geïnteresseerd is een factor die mensen stimuleert tot antwoorden.
- De laatste vraag (wat wil je meegeven aan de minister? “...Beste Cora...”) heeft veel persoonlijke gedachtes opgeleverd die we niet willen samenvatten. Daarvoor is er een apart ‘boekje’ gemaakt als extra product bij deze rapportage om het beter in de schijnwerpers te zetten.

Vraag 2: Wat heeft u recent gehoord over luchtvaart in de media?

- De deelnemers zijn goed op de hoogte. Kunnen de onderwerpen die spelen in de media goed benoemen en hebben een brede blik (reizen, veiligheid, natuur, milieu gezondheid)
- Bijna alle de deelnemers hebben de belevingsvlucht opgemerkt, kunnen er wat over zeggen en vinden er iets van.
- Iedereen heeft wel iets meegekregen over de berichtgeving omtrent Lelystad.



Vraag 3: Wat zijn de voordelen van vliegen?

- Deelnemers associëren de voordelen van de luchtvaart in eerste instantie met hun persoonlijke ervaringen met vliegen (plezier, vakantie, snel, gemak);
- Ook zien deelnemers het belang voor de economie in. Dat staat voor hen buiten kijf



Vraag 4: Wat zijn de nadelen van vliegen?

- De nadelen die deelnemers noemen gaan in eerste instantie over de persoonlijke ervaringen in en rondom vliegtuigen/vliegreizen.
- Daarnaast staat luchtvervuiling en milieuvuiling met stip op 2.
- Ook hier valt het op dat de deelnemers een brede blik hebben. Van de CAO voor personeel tot luchtvervuiling. Van dierenwelzijn tot het comfort in het vliegtuig



Vraag 5: Wie hebben belang bij vliegen?

- Deelnemers hebben een brede blik op wie er belang heeft bij vliegen. Men noemt niet alleen luchthavens, de overheid en vliegtuigmaatschappijen maar heeft ook veel aandacht voor de spin-off rond vliegen en vliegvelden, zoals toerisme, bedrijfsleven. Ook reizigers zelf worden genoemd, vluchtelingen, hulporganisaties, etc..
- Elke groep is zich bewust dat de Nederlandse staat 'verdient' aan Schiphol en dat er dus sprake kan zijn van een 'dilemma' bij keuzes.



Vraag 6: Wie gaat over de luchtvaart in Nederland?

- Afgezien van het meer algemene beeld dat hierboven is genoemd:
- In Amsterdam worden woorden als 'belangengroepen', 'omwonenden' en 'wij' genoemd, wat duidt op dat ze zich actief betrokken voelen bij de luchtvaart in Nederland.
- In Den-Bosch, Amsterdam en Hoofddorp wordt iets gezegd over 'omwonenden'.

- In Ede beantwoordt men deze vraag alsof het heel ver bij henzelf vandaan ligt (internationaal, de overheid, de FAA voor Amerika).
- Krommenie denkt heel breed van groot (het rijk, de EU) naar middel (vakbonden, ministeries) naar klein (grondstewardessen, luchtverkeersleiding).
- In Hoofddorp lijkt men te denken dat luchtvaartmaatschappijen een 'flinke vinger in de pap hebben', door b.v. KLM, luchtvaartmaatschappijen, en directie van Schiphol.



Blok 2 | Thema's

Waar blok 1 eerste zich richten op eerste associaties gaat blok twee de thematische verdieping in. De thema's zijn: Economie en Sociaal, Leefbaarheid, Klimaat en Governance. Deze zijn in samenspraak met Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgesteld.

In blok twee verzorgt de gesprekleider een korte introductie per blok. Vervolgens bestaat ieder subblok uit verschillende vragen. Dit zijn voornamelijk open vragen, met enkele stellingen.

Subblok 1 | Economie en Sociaal

Vraag 1: Is Schiphol en vliegen belangrijk voor de NL? Brengt dat volgens u veel geld in het laatje voor de NL-economie? Denkt u dat het voor veel of weinig werkgelegenheid zorgt? Waarom denkt u dat?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Onverdeeld denken deelnemers dat luchtvaart (zeer) belangrijk is voor Nederland, zowel 'de economie', als de werkgelegenheid, als vestigingsfactor voor bedrijven, export en import van producten, transport van organen, e.d..

Wat zijn de belangrijkste onderwerpen

- Financiële voordelen voor Nederland en de Nederlandse overheid is belangrijk (maar mag niet ten koste gaan van alles, waarbij klimaat, gezondheid/fijnstof en geluid genoemd worden)
- Groot vliegveld is nodig om internationaal als land 'mee te doen'
- Veel werkgelegenheid
- Zakelijk is de luchtvaart enorm belangrijk

Wat zijn de belangrijkste quotes

- "Het brengt veel geld in het laatje" | Hoofddorp
- "Alle invoerrechten en andere belastingen zijn positief voor de Nederlandse overheid" | Zwolle
- "Het is heel belangrijk maar niet ten koste van alles" | Ede
- "Nederland kan niet zonder, de mensen niet, maar ook goederen moeten worden geëxporteerd, dat gaat anders niet snel genoeg" | Krommenie
- "Bijna elke Nederlander heeft wel eens gevlogen. Dat geeft het belang aan!" | Ede
- "Nodig om mee te doen in de wereld" | Den Bosch
- "Mensen gebruiken Amsterdam als hub en brengen daarmee ook een kort bezoek aan Nederland" | Hoofddorp
- "Schiphol zorgt voor werkgelegenheid, zowel op Schiphol als (ver) daarbuiten" | Amsterdam
- "Toelevering aan Schiphol levert 100.000 banen op. Denk aan vrachtverkeer, bus, tram etc" | Krommenie
- "Schiphol heeft een goede uitstraling en is voor veel mensen hun eerste indruk van Nederland: het is een visitekaart voor de zakelijke markt" | Amsterdam
- "Voor het hele bedrijfsleven is het belangrijk dat Nederland een goede aanvliegroute is voor buitenlandse bedrijven." | Zwolle
- "Er gaat ontzettend veel vrachtverkeer via de luchtvaart" | Zwolle

Vraag 2: Kent u iemand die werkt op een vliegveld of voor een vliegmaatschappij? Vliegt u zelf wel eens? Wanneer voor het laatst? Hoe vaak per jaar?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Ongeveer de helft van de deelnemers vliegt jaarlijks of meerdere keren per jaar. De andere helft vliegt niet jaarlijks en een enkeling praktisch niet.

Wat zijn de belangrijkste onderwerpen

- 7 van de 8 mensen in Hoofddorp kent iemand in zijn of haar omgeving die werkzaam is binnen de luchtvaart.
- In Amsterdam en Hoofddorp kent iedereen wel mensen die werken op Schiphol, bij een luchtvaartmaatschappij, etc.. Dat is zeker niet overal het geval. Buiten de regio Schiphol kent men begrijpelijkerwijs minder mensen die gerelateerd werk hebben.

Wat zijn de belangrijkste quotes

- “Een kennis van mij zit in de vliegtuigbouw. Hij verzorgt de inrichting van vliegtuigen.” | Zwolle
- “Ik ken veel mensen die in de luchtvaart werken: luchthaven beveiliging, piloten, mensen bij de douane, etc” | Krommenie
- “Iedereen kent wel iemand die binnen de luchtvaart werkzaam is” | Amsterdam

Vraag 3: Wat is voor u positief aan vliegen, vliegtuigen en vliegvelden in NL?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- De meeste groepen verwijzen naar de eerdere ‘associatie’ in blok 1 of herhalen min of meer wat men daar ook al gezegd heeft.

Wat zijn de belangrijkste onderwerpen

- Keuzemogelijkheid vliegvelden wordt gewaardeerd
- Luchthavens in Nederland functioneren goed en zijn netjes (ze hebben het goed elkaar)
- Bereikbaarheid van vliegvelden is goed
- Vliegen en vliegvelden bieden ook sociale voordelen (je ontmoet nieuwe mensen en culturen)
- Het is een goedkope manier van (ver) reizen

Wat zijn de belangrijkste quotes

- “Dat je de keuze voor verschillende vliegvelden hebt in Nederland en vlak over de grens” | Zwolle
- “Ten opzichte van andere landen is het in Nederland goed voor elkaar op de vliegvelden” | Zwolle
- “Altijd leuk om naar vliegvelden toe te gaan, rondkijken, shoppen etc” | Zwolle
- “Schiphol is heel innovatief” | Hoofddorp
- “De toegang tot vliegvelden is goed voor elkaar. Eindhoven is iets lastiger qua vervoer maar daar kan je goed parkeren”
- “Ik sta vanaf mijn huis in 12 minuten bij het pick up punt van Schiphol” | Hoofddorp
- “De reis is al onderdeel van de vakantie” | Den Bosch
- “Als ik op vakantie ga vind ik het heel fijn dat het zo snel kan” | Hoofddorp
- “Het is een veilige manier van reizen” | Hoofddorp
- “Vliegvelden werken verbindend. Mensen maken er een praatje met elkaar” | Hoofddorp
- “Het sociale aspect: je kan gemakkelijke verre contacten opzoeken” | Amsterdam
- “Luchthaven zijn ontmoetingsplaatsen van allerlei culturen” | Hoofddorp
- “Verre landen zijn toegankelijker” | Amsterdam
- “Voor geen geld zit je overal!” | Amsterdam
- “De techniek van het vliegen en het vliegveld is fascinerend” | Amsterdam

Subblok 2 | Leefbaarheid

Vraag 1: Wat merkt u van vliegtuigen en vliegvelden? Hoort u wel eens vliegtuigen overkomen?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- In Zwolle, Ede en Den Bosch merkt men logischerwijs hooguit wat van een lokaal militair vliegveld (“helikopters”) of een enkele ambulance helikopter.
- Rond Schiphol merkt men er heel veel van. Daarbij valt op dat men vrijwel allemaal het aspect ‘overlast’ (sterk) bagatelliseert: “Je went er aan”, “als ik 8 uur journaal kijk, moet ik elke minuut even mijn tv harder zetten als er een vliegtuig overkomt, maar dat vind ik niet erg”. Met name de discrepantie tussen de

objectieve overlast en hoe men dit ervaart is opvallend, vooral in combinatie met voortdurende ‘kleine’ opmerkingen over “...dat de grens nu wel bereikt is.”

Wat zijn de belangrijkste onderwerpen

- Geluidsoverlast is het meeste besproken onderwerp bij deze vraag.
- Fijnstof of ultrafijnstof komt in tweede instantie ook wel altijd boven.

Wat zijn de belangrijkste quotes

- “In Amstelveen gaat het op zondag maar door; het is soms een heel hard geluid; alsof er een vliegtuig neerstort” | Amsterdam
- “Bij het geluid van de stad valt geluidsoverlast van vliegtuig in het niet, terwijl in een stille naturomgeving je het veel beter hoort en het dus ook meer opvalt” | Amsterdam
- “Je raakt eraan gewend, familie en vrienden vragen wat voor geluid ze horen, maar zelf hoor ik het niet meer” | Amsterdam
- “Geluiden van vliegtuigen wendt voor de ene persoon wel en voor de ander niet” | Hoofddorp
- “Dat ademen we dus allemaal in, niet roken maar wel bij Schiphol wonen” | Amsterdam
- “Soms komen ze achterelkaar af, soms is het stil” | Krommenie
- “Ik vind ze stiller geworden, vroeger had je meer herrie” | Krommenie
- “Je merkt wel of het een vracht of passagiersvliegtuig is” | Krommenie
- “10 jaar geleden hoorde je nauwelijks vliegtuigen. Tegenwoordig word je er om 06:45uur wakker van!” | Hoofddorp
- “In de tuin zitten wordt door de geluidsoverlast echt onaantrekkelijk” | Hoofddorp
- “Als je in de zomer een raam openzet heb je erg veel geluidsoverlast” | Hoofddorp
- “We hebben hier meer last van vliegveld Volkell waar ze testvluchten uitvoeren” | Den Bosch
- “Ik heb naar de belevingsvlucht staan kijken. Als het er tien worden en een stuk lager gaan vliegen dan geeft het wel overlast. Dan weet ik niet of ik er heel blij mee ben. Ergens in mijn hoofd zit de vraag: hoe zit dat over tien jaar?” | Zwolle
- “Als ik naar het theater ga in het Amsterdamse Bos dan is de voorstelling soms lastig te volgen” | Zwolle
- “Je hoort hier helikopters en ook weleens straaljagers” | Den Bosch
- “Meer last van aanvliegroute van Beek” | Den Bosch
- “Als er een straaljager door de geluidsbarrière gaat staan de glazen in de kast te trillen” | Den Bosch
- “Ik merk helemaal niks van vliegen en vliegtuigen in Nederland” | Zwolle
- “Protestgroepen kan ik mij ook aan storen” | Zwolle
- “Als vliegtuigen afremmen dan hoor je dat goed” | Ede
- “Niet bij ieder vliegtuig vind ik het vervelend maar het valt op dat er meer boven je hoofd gebeurt. Het geeft een soort onrust” | Ede
- “In Amerongen zie je ze heel hoog voorbijkomen, ik vind dat eigenlijk wel heel mooi.” | Ede
- “De legerhelikopters hoor je heel nadrukkelijk” | Ede

Vraag 2: Heeft u wel eens last van geluidshinder? Wat merkt u er van? Wat voor soorten geluidshinder ervaart u? Wanneer is er volgens u sprake van ernstige overlast?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Afgezien wat al hierboven is genoemd: men benoemt de grens van hinder naar ernstige hinder (geluid) als “je niet meer kan slapen”, “als je er van wakker wordt”, “als je scooter alarm afgaat door laagvliegende vliegtuigen”, “als je niet meer in de tuin kan zitten en een gesprek kan voeren”. Zie hieronder de quotes.
- Uiteraard met de opvallende situatie dat men rond Schiphol de overlast bagatelliseert, men leeft er mee. En dat wat men rond Schiphol niet als overlast ervaart, men in Zwolle, Ede en Den Bosch juist als ‘ernstige geluidsoverlast’ zou definiëren.
- Iedere groep spreekt uit dat dit “uiteraard” sterk persoonsgebonden is.
- De groepen bespreken van alles over ‘soorten’ geluidshinder: hard geluid, of onregelmatig geluid, recreatie vliegtuigen versus commerciële vliegtuigen, etc..

Wat zijn de belangrijkste quotes

- “Grote vliegtuigen hoor je echt goed” | Amsterdam
- “Er is sprake van ernstige geluidsoverlast als er aan de lopende band geluid is” | Amsterdam

- “Er is sprake van ernstige geluidsoverlast als je trillingen voelt van de overvliegende vliegtuigen” Amsterdam
- “Soms schrik je er weleens van, hij raakt net niet mijn huis” | Krommenie
- “Als de Zwanenburgbaan op is en je hebt ramen en deuren open dan moet je wachten met doorpraten” | Krommenie
- “Ik vind het wel gek, kom op zeg, dat je niet eens kunt telefoneren” | Krommenie
- “Als het alarm van je scooter afgaat door overvliegende vliegtuigen is er sprake van ernstige geluidsoverlast” | Hoofddorp
- “Als je overweegt om te verhuizen door de geluidsoverlast is er sprake van ernstige geluidsoverlast” | Hoofddorp
- “Er is een bepaalde grens: mensen wonen langs spoor maar horen het niet meer. Maar aan continue geluid boven een bepaald decibel kan je niet wennen” | Den Bosch
- “Als er andere omgevingsgeluiden zijn, heeft het minder impact dan wanneer het verder rustig is” | Den Bosch
- “Als je tijdens een begrafenis of een andere plechtigheid geluidsoverlast hebt is dat heel hinderlijk” | Zwolle
- “Als je er hinder aan ondervindt dan gaat het ook op je gezondheid werken” Zwolle
- “Als het geluid maar doorgaat en ook in de nacht doorgaat” | Zwolle
- “Als ik bij mijn vader ben dan ben ik binnen 2 weken gewend aan het geluid van vliegtuigen” | Zwolle
- “Geluid van snelwegen vind ik hinderlijker dan van vliegtuigen. Het geruis van de snelwegen vind ik veel hinderlijker” | Ede
- “Bij Delen komen er kleine vliegtuigen over, die hoor je echt heel goed” | Ede
- “Als je de achterliggende rede van de geluidsoverlast snapt maakt dat het dragelijker” | Ede
- “Er is ernstige geluidsoverlast als je het geluid niet meer kunt wegfilteren met oordopjes” | Ede

Vraag 3: Maakt u zich wel eens zorgen over uw veiligheid en gezondheid in relatie met luchtvaart?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Veiligheid: bijna iedereen associeert veiligheid met het gevoel bij opstijgen en dalen en tijdens turbulenties, oftewel de kans op neerstorten.
- In tweede instantie komen ook aspecten als vliegen boven drukbevolkte gebieden in beeld en terrorisme.
- Iedere groep ‘weet’ dat vliegen statistisch één van de veiligste manieren is om je te verplaatsen, “veel veiliger dan autorijden”.
- Er zijn geen wezenlijke verschillen tussen regio Schiphol en daarbuiten.

Wat zijn de belangrijkste onderwerpen

- Veiligheid wordt in elke groep kort benoemd en dan in termen van “als je in het vliegtuig zit, denk je er wel aan”
- Gezondheid wordt met name gekoppeld aan fijnstof. Sommigen weten van ultrafijnstof. In iedere groep heeft iemand er recent wel eens wat over gezien op televisie, of gelezen in de krant. Het is een onderwerp waar mensen zich zorgen over maken en dat tegelijkertijd buiten hun invloedssfeer valt.
- Geluid wordt ook altijd genoemd in relatie tot gezondheid, bijvoorbeeld dat geluid effect heeft op je gezondheid als je slechter slaapt.

Wat zijn de belangrijkste quotes

- “Soms heb ik een zwarte nevel op de ramen. Dan vraag ik mij af waar het vandaan komt? Banden, vliegtuigen, Sahara-zand?” | Amsterdam
- “Als ik onder een overvliegende vliegtuig doorrij hou ik wel eens mijn adem in. Ik heb wel het idee dat je minder last hebt qua gezondheid als je er verder vandaan zit, dan wanneer je er recht onderdoor rijdt/woont” | Amsterdam
- De metingen zijn niet altijd eerlijk, de meetinstantie geeft meetpunten niet altijd vrij, je weet niet wanneer er gemeten wordt en of het goed gemeten wordt” | Krommenie
- “Fijnstof van vliegtuigen is niet goed” | Krommenie
- “Op sommige dagen denk je aan de gevolgen van luchtvaart op je gezondheid, maar je kan niet elke dag stilstaan bij de risico’s” | Hoofddorp

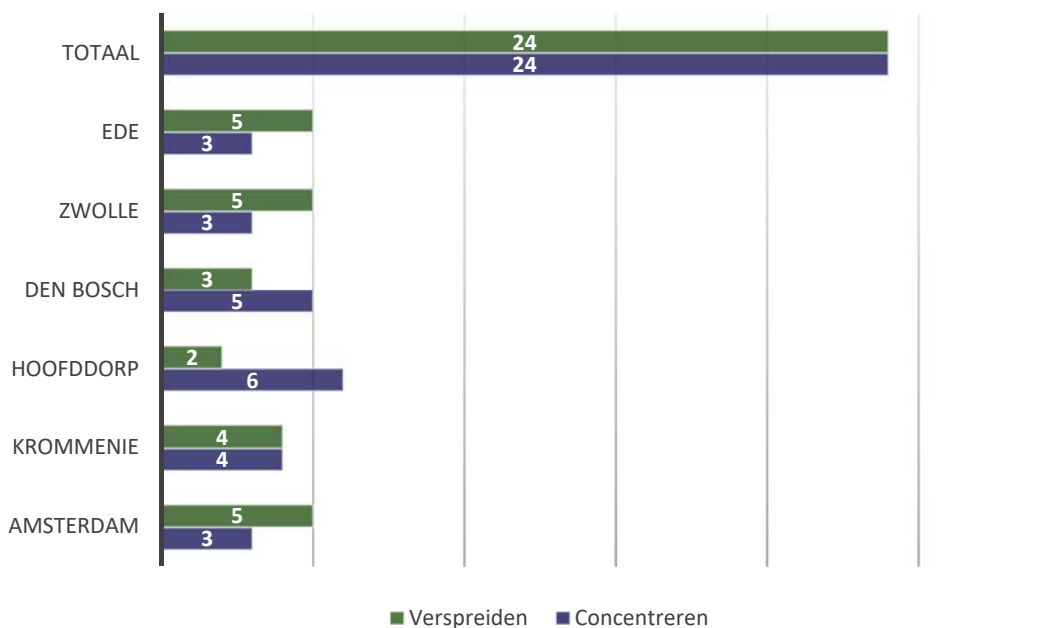
- “Van geluidsoverlast kan je gehoorbeschadiging krijgen. Ik heb dat zelf ook gehad” | Hoofddorp
- “Alleen als ik vlieg maak ik mij zorgen over veiligheid” | Den Bosch
- “Vergeleken met andere dingen maak ik mij niet het eerst zorgen over vliegverkeer” | Zwolle
- “Over de luchtkwaliteit maak ik mij wel zorgen. Al die containerschepen en vliegtuigen lijken me de meest schadelijke dingen”
- “Ik maak mij zorgen over de invloed van vliegen op het milieu en dan voor mijn kinderen en kleinkinderen” | Ede
- “Ik vraag mij wel steeds vaker af wat gezonder is. De lucht in mijn his of buiten mijn huis” | Ede
- “Ik maak mij wel zorgen over wat nou precies de gevolgen zijn van fijnstof (ik woon vlak bij de A1)” | Ede
-

Stelling: respondenten worden gevraagd om een individuele keuze te maken tussen verspreiden van geluidsoverlast of juist concentreren van geluidsoverlast. Nadat iedereen zich heeft uitgesproken is van ieder kort de onderliggende argumentatie gevraagd.

Wat zijn de belangrijkste conclusies

- Voorstanders van verspreiden zijn exact een even grote groep als voorstanders van concentreren.
- De argumenten voor deze keus geven beter inzicht. Zie bij algehele indrukken boven aan het rapport voor de belangrijkste bevindingen.
- Opvallend genoeg is het niet zo dat men rond Schiphol vooral kiest voor verspreiden en ‘buiten Schiphol’ vooral kiest voor concentreren. Sterker nog: in Hoofddorp kiest men met voorrang voor concentreren (!). Puur eigen belang staat blijkbaar niet perse voorop bij deze keus en dat matcht met de argumenten die deelnemers meegeven (zie de quotes hieronder). Er zijn veel empathische argumenten die mensen bij hun keus noemen.

Uitwerking van de uitslag in een figuur



Belangrijkste quotes

Concentreren

- “Als je er niet wil zijn kan je het ontwijken” | Ede
- “Al de problemen met geluidsoverlast en fijnstof kan je rond de centrale luchthaven concentreren” | Ede
- “De overheid kan zich concentreren op de plek waar het gebeurt” | Zwolle
- “Zo min mogelijk mensen belasten met de geluidsoverlast” | Zwolle
- “Ik denk dat je anders geen stiltegebieden meer hebt” | Zwolle
- “Gebied rondom Schiphol vrij maken van huizen, dan is er voldoende plek” | Den Bosch
- “Het is efficiënter om de luchtvaart te centreren” | Hoofddorp

- “Als je het verspreid kan de luchtvaart zich verder ontwikkelen. Om dat tegen te gaan zou ik het liever centreren en daarmee de groei tegengaan” | Hoofddorp
- “Als je het verspreid verschuif je het probleem” | Krommenie

Verspreiden

- “Werkgelegenheid verspreiden” | Ede
- “De voordelen van een vluchthaven (sociaal en economisch) eerlijk verspreiden” | Zwolle
- “Mooi dichtbij! Op de fiets naar het vliegveld” | Zwolle
- “Je verdeelt de lasten over meerdere vliegvelden. Dat is voor mijn gevoel eerlijker” | Zwolle
- “We moeten de overlast verdelen, anders wordt het alleen bij Schiphol erger” | Den Bosch
- “Schiphol zit aan de randen van haar groei. Daarom moeten we elders uitbreiden” | Amsterdam

Subblok 3 | Klimaat

Vraag 1: Klimaatverandering: de kranten staan er bol van. Wat weet u ervan? Doet u zelf wat? Wat dan bijvoorbeeld?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Bijna niemand komt veel verder dan led-lampen, afvalscheiden, vaker te fietsen en dergelijke. Een enkeling heeft een warmtepomp of zonnepanelen. Een uitzondering kiest er bewust voor minder of “niet meer” te vliegen, de trein te pakken of met de auto op vakantie te gaan.
- Hierin zitten geen wezenlijke verschillen tussen regio Schiphol en daarbuiten.
- Men toont een zekere machteloosheid om als individu een verschil te maken. Een enkeling daagt dat uit, maar over het algemeen spreken de groepen zich uit voor een overheid die echte verantwoordelijkheid neemt.

Wat zijn de belangrijkste quotes

- “Ik betaal extra voor een greenseat in het vliegtuig” | Amsterdam
- “Er wordt gewerkt aan vliegtuigen die niet op kerosine vliegen maar op milieuvriendelijke brandstoffen” | Amsterdam
- “Ik doe aan afvalscheiding” | Amsterdam
- “Ik ga vaak met de fiets of met het ov, ook naar het buitenland” | Krommenie
- “Ik neem mijn eigen broodtrommel mee in plaats van plasticzakjes” | Krommenie
- “Ik let op met wat ik eet, bijna geen vlees meer” | Krommenie
- “Ik let op waar ik mijn voedsel koop. Dat moet ecologisch verantwoord zijn” | Krommenie
- “Ik probeer zuiniger te rijden in de auto” | Hoofddorp
- “Ik zet de kachel lager in de winter” | Hoofddorp
- “Ik heb een energiezuinig huis gekocht” | Hoofddorp
- “Ik heb gekozen voor groene energie” | Hoofddorp
- “Ik heb zonnepanelen op mijn dak” | Hoofddorp
- “Ik heb ledverlichting” | Hoofddorp
- “Ik ben er niet actief mee bezig. Ik zie veel in het nieuws. Ik let wel op mijn energieverbruik maar alleen om kosten te besparen” | Den Bosch
- “Klimaatverandering is een autonome golfbeweging. Het risico verminderen is goed maar het is de vraag of het helpt?” | Den Bosch
- “Ik geloof dat men zeg dat ze er wat aan willen doen, maar ik zie geen daden” | Den Bosch
- “Je wordt langzamerhand gedwongen om het te doen. Je kan alleen nog maar ledlampen kopen” | Zwolle
- “Klimaatverandering merk je wel in het weer” | Zwolle
- “Ik vraag mij af wat je er als individu aan kan doen” | Zwolle
- “Ik heb niet het idee dat mijn bijdrage het verschil maakt” | Zwolle
- “De bombardementen in het buitenland zijn ook niet bevorderlijk” | Zwolle
- “Ik doe wel benieuwd wat je er als individu aan kan doen” | Zwolle
- “Lampen en plasticzakjes vind ik gerommel in de marge. Als ik hoor dat producten als palmolie heel schadelijk is dan probeer ik daar wel op te letten. Bij de grootverbruikers valt meer te halen” | Zwolle
- “Gas vrij maken kost heel veel geld. Dan denk ik meer aan mij portemonnee” | Ede

- “Ik probeer zo min mogelijk te vliegen” | Ede
- “Waarom zou ik in mijn auto minder gaan rijden als er nog met extreem vervuilende scooters gereden mag worden” | Ede

Vraag 2: Heeft vliegen een positief of negatief effect op het opwarmen van de aarde? Wat denkt u?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Eigenlijk weten de meeste deelnemers dat niet heel goed, men ontbeert goede feiten. Een flink deel geeft aan dat het natuurlijk niet goed is voor het klimaat.
- Maar men denkt over het algemeen dat je milieuvriendelijker bent met een groot vliegtuig met 180 mensen dan als diezelfde mensen dezelfde afstand per auto zouden rijden.

Wat zijn de belangrijkste onderwerpen

- Gebrek aan kennis over de feiten
- Machteloosheid er iets aan te doen

Wat zijn de belangrijkste quotes

- “Vliegen zal ongetwijfeld een negatieve invloed hebben op het klimaat” | Amsterdam
- “We weten het fijne er niet van, maar het lijkt niet goed te zijn” | Amsterdam
- “Negatief!” | Krommenie
- “Vliegen draagt negatief bij aan de opwarming van de aarde” | Hoofddorp
- “Ik weet niet wat voor aantoonbaar effect het heeft” | Zwolle
- “Ik denk dat een vliegtuig wel enorm veel uitstoot. Als er meer bijkomen dan betekent dat ook veel meer uitstoot. Dat heeft invloed op het klimaat” | Zwolle
- “Bij auto’s zie je ontwikkelingen richting duurzaamheid. Dat zie ik in de luchtvaart helemaal niet” | Zwolle
- “Je kan je ecologische voetafdruk berekenen en daar bleek uit dat vliegen echt veel uitmaakt” | Zwolle
- “Relatief denk ik dat het niet meer uitstoot dan een auto” | Ede

Vraag 3: Heeft u een idee wat vliegvelden en vliegtuigmaatschappijen doen tegen het opwarmen van de aarde? Voorbeeld?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- “Afval scheiding”, “zonnepanelen op het dak”, “boom planten ter compensatie als je dat zelf betaalt”
- Men heeft groot gebrek aan informatie en noemt letterlijk de teksten die luchtvaart maatschappijen daarover uitgeven.
- Enkele groepen hebben duidelijk een niet heel hoge pet op van wat luchtvaartmaatschappijen doen. Met als overtuiging dat het ze alleen maar gaat om geld te verdienen. Andere groepen hebben het idee dat ze best wel wat doen, zoals de Dreamliner, zonder dat men precies kan benoemen welk verschil het maakt.

Wat zijn de belangrijkste quotes

- “Het is meer een inspanning voor het imago dan dat het echt verschil maakt” | Amsterdam
- “De ontwikkeling van vliegtuigen is beneden peil, er is niet veel aandacht voor het milieuvriendelijker maken van de kisten” | Amsterdam
- “Er worden biobrandstoffen ontwikkeld” | Krommenie
- “Ik denk dat het wel meevalt hoeveel ze doen, de focus ligt op geld verdienen. Als ze meer kunnen verdienen kiezen ze voor het geld en niet voor het milieu” | Krommenie
- “Er worden nieuwe vliegtuigen ingezet die soms wel 20% zuiniger zijn” | Hoofddorp
- “Je kan bij een vliegtuigmaatschappij je footprint afkopen, een soort compensatieregeling” | Hoofddorp
- “De luchtvaart doet veel aan afvalscheiding” | Hoofddorp
- “Minder vracht meenemen zodat je lichter bent” | Zwolle
- “Ik denk wel dat de afgelopen jaren het verbruik is teruggebracht” | Zwolle
- “Ze kopen stukken oerbos om de CO2-uitstoot te compenseren | Ede
- “Er worden waarschijnlijk wel strenge eisen gesteld door bijvoorbeeld Brussel” | Ede

- “Ik heb het gevoel dat het vanuit de overheid gereguleerd moet worden. Anders krijg je het niet voor elkaar” | Ede

Vraag 4: Wat vindt u dat vliegvelden en vliegmaatschappijen zouden moeten doen om bij te dragen aan het beperken van opwarmen van de aarde/klimaatverandering? Heeft u suggesties? Wat zou volgens u de overheid moeten doen als het gaat om vliegen en klimaat?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Alle groepen vinden dat vliegvelden en vliegmaatschappijen een belangrijke rol hebben om maatregelen te nemen.
- De quotes hieronder spreken voor zich.

Wat zijn de belangrijkste quotes

Wat moeten vliegtuigmaatschappijen doen?

- “Meer investeren in innovatieve groene luchtvaarttechnologie” | Amsterdam
- “Ik denk dat ze doen wat ze kunnen doen” | Krommenie
- “Ze moeten zuinigere vliegtuigen maken” | Krommenie
- “Vliegmaatschappijen moeten het maximale doen tegen klimaatverandering” | Hoofddorp
- “Vliegtuigbouwer moeten meer geld besteden aan de doorontwikkeling van technologie” | Hoofddorp
- “Bagage moet duurder worden” | Hoofddorp
- “Vliegtuigmaatschappijen moeten transparanter maken wat ze doen en daardoor bewustzijn creëren” | Zwolle
- “Communiceren over wat ze aan het uitvinden zijn en wat ze doen met bijvoorbeeld CO2 compensatie” | Ede
- “Groene vluchten aanbieden, die duurder zijn. Dan kunnen mensen kiezen of ze een zo groen mogelijk willen vliegen” | Ede
- “Luchtvaartmaatschappijen kunnen zich op het spoor gaan begeven en daar gaan concurreren” | Ede

Wat moet de overheid doen?

- “Het zou geen keuze van het individu moeten zijn om een groene stoel te hebben of bomen te planten, maar de standaard” | Amsterdam
- “Het vliegverkeer aan banden leggen” | Krommenie
- “Er moeten milieuzones in de lucht komen” | Krommenie
- “Een landingsverbod voor vieze maatschappijen invoeren” | Krommenie
- “Een vliegtax invoeren gebaseerd op een soort kilometerheffing” | Krommenie
- “De trein goedkoper maken” | Krommenie
- “De overheid om technologische vooruitgang versnellen” | Hoofddorp
- “De overheid moet de verdere groei van luchtvaart stoppen” | Hoofddorp
- “De overheid moet milieueisen stellen aan vliegtuigen zodat vervuilende vliegtuigen geweerd kunnen worden” | Hoofddorp
- “De accijns verhogen en de extra inkomsten besteden aan de verduurzaming van de luchtvaart” | Den Bosch
- “De overheid moet goede alternatieve goedkoper maken. Het is idioot dat het goedkoper is om naar Rome te gaan dan naar Amsterdam” | Zwolle
- “Ik vraag mij af wat wij als Nederland kunnen bijdrage tussen hele grote landen die er een potje van maken. Ik vraag mij af of we dat als Nederland alleen kunnen doen?” | Zwolle
- “De goedkope tickets aan banden leggen” | Ede
- “Goed gedrag belonen” | Ede

Wat kan je zelf doen?

- “Actievoeren!” | Amsterdam
- “Minder vaak op vakantie gaan” | Krommenie
- “Minder bestellen bij Ebay” | Ede
- “Meer lokale producten kopen” | Ede
- “Andere stimuleren om minder te vliegen” | Ede

Subblok 4 | Governance/spelregels

Vraag 1: Wie neemt volgens u de echte beslissingen over vliegen en vliegvelden in NL?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

...

Wat zijn de belangrijkste onderwerpen

...

Wat zijn de belangrijkste quotes

...



Vraag 2: Wie bepaalt de spelregels voor de geluidsmetingen en andere kennisverzameling?

Normen van metingen worden bijgesteld

Schiphol

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Belangrijk om betrouwbare cijfers te hebben

Een bureau met een belang

Geen goed onderzoek door te grote belangen

Vraag 3: Bent u wel eens naar uw mening gevraagd over vliegen en vliegvelden? Kent u iemand anders die wel eens gevraagd is? Vindt u dat de overheid nu mensen goed betreft bij beslissingen over vliegen en vliegvelden? Heeft u daar nog ideeën over of heeft u wellicht een advies?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Ongeacht waar men woont: bijna niemand is ooit naar zijn mening gevraagd over luchtvaart, vliegen of vliegvelden in Nederland, afgezien van evaluaties na een vlucht of bij een overstap op een vliegveld.
- Men is niet over het algemeen van mening dat de overheid mensen/belanghebbenden goed betreft. Een enkeling noemt de ORS als voorbeeld van wat wel gebeurt.
- Men heeft zeker inzicht in de complexiteit en de dilemma's, maar trekt dat ook door naar de overheid. Men heeft het gevoel dat "de overheid op schoot zit bij de sector", of dat de minister van financiën een belangrijke rol heeft in de besluitvorming achter de schermen.

Wat zijn de belangrijkste quotes

- "Ik heb wel eens een enquête gehad over Schiphol, over hoeveel last ik ervan had" | Krommenie
- "Te regering en heel Schiphol is te machtig, als jij met je huisje in de weg woont en ze willen een terminal bouwen dan doen ze het toch wel" | Krommenie
- "Er zijn actiegroepen, dat vind ik goed! Je moet er zelf tegen op staan" | Krommenie
- "Een referendum zou kunnen, maar ze vragen iedereen om te komen er volgens doen ze niks met de uitkomst" | Krommenie
- "Ik ben weleens naar mijn ervaringen gevraagd door een luchtvaartmaatschappij" | Hoofddorp
- "Ik heb op Schiphol wel eens een enquête ingevuld over onder andere geluidsoverlast" | Hoofddorp
- "Ik ken iemand die betrokken was bij een inspraakraad, hij is er mee gestopt omdat ze niks bereikte" | Hoofddorp
- "Ik heb nog nooit iets in de bus gehad terwijl ik er vlak naast woon!" | Hoofddorp
- "Ik heb wel eens met de Schiphol klaaglijn gebeld. Dan krijg je een vriendelijk meneer aan de telefoon maar er wordt niks met je klacht gedaan" | Hoofddorp
- "Het moet duidelijk worden wat de buurt vindt. Daar is een snelle verbinding met de buurt voor nodig" | Hoofddorp
- "Ik weet niet hoe besluitvorming gaat en wie ze raadplegen" | Den Bosch
- "Ik zou het fijn vinden als ze om mijn mening vragen, maar hun eigen beslissing wordt toch doorgedramd" | Den Bosch
- "Ik ben aan de deur bevestigd door iemand met een vragenlijst. Die belde aan en heeft vragen gesteld naar aanleiding van de belevingsvlucht." | Zwolle
- "Ik ben zelf nooit om mijn mening gevraagd en ik ken ook niemand bij wie dat wel is gedaan" | Zwolle
- "Ik vind dat ze dat totaal niet doen. Het referendum is ook een stille dood gestorven" | Ede
- "Beslissingen zijn al gemaakt door de overheid" | Ede

Vraag 4: Wie vertrouwt u meer over beslissingen rond vliegen: de minister van IenW, Schiphol, de gemeenteraad, EasyJet, stichting natuur en milieu, bewonersgroepen, KLM, de Tweede Kamer, nog iemand anders ...?

Het is in alle focus groepen heel duidelijk dat vertrouwen in de overheid of willekeurig welke andere partij (heel) laag is. Dit kan bij een enkeling nog wel verschillen, maar dit is wel het grotere beeld. Als men toch iemand noemt die men vertrouwt dan is het min of meer als volgt in volgorde van steeds minder vertrouwen: (1) gemeente; (2) bewonersgroepen; (3) mss de tweede kamer; (4) en voor de rest was het erg verdeeld/persoonlijk in de antwoorden. Met als hoofdconclusie dat men bar weinig vertrouwen heeft in de landelijke overheid en dat ook onderbouwt met gegevens uit de krant of uit de eigen werkelijkheid. Maar ook milieuorganisaties worden genoemd als betrouwbaar ("want die staan duidelijk ergens voor") of "niemand" en er was zelfs één iemand die juist de luchtvaartmaatschappijen betrouwbaar vind omdat het tenminste duidelijk is wat hun doel is ("geld verdienen").

Blok 3 | Synthese

Vraag 1: Als u 2 dingen mag zeggen die moeten veranderen aan vliegen en vliegvelden in NL: wat zou u dan zeggen?

Analyse | belangrijkste conclusies en verschillen

- Veel gaat over persoonlijke beleving
- Overigens over natuur, vervuiling, klimaat
- Geen wezenlijke verschillen tussen Schiphol en de rest (Zwolle, Ede, Den Bosch)
- Hieronder is letterlijk uitgetypt wat mensen individueel hebben opgeschreven als antwoord.

AMSTERDAM

- | | |
|---|---|
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Milieuvriendelijker maken ▪ Goedkoper, kortere wachttijden / rij qua incheck / vluchten |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereikbaarheid, vervuiling ▪ Kosten om erheen te gaan |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gespreide vliegvelden ▪ Capaciteit huidige vliegvelden vergroten ▪ Minder strenge veiligheidsregels ▪ Alleen nog betaalde maaltijden aan boord, er wordt heel veel weggegooid |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Compensatie voor de aangetaste natuur; compensatie in € voor mensen in de buurt v/d uitbreiding |
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vluchten met zo weinig mogelijk overlast voor omwonenden qua milieuvervuiling en geluidsoverlast ▪ Iets meer verspreiding van vliegvelden ▪ Milieubesparende maatregelen die niet alleen ten laste van de consument komen |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Efficiënter; vervoer ernaartoe; concurrentie over spoor |
| 7 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdeling over meer regio's; kortere wachttijden; verdeling van de afmetingen van vliegtuigen ▪ Voor Schiphol – doortrekken van de metro |
| 8 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Milieubewuster: concreet laten zien aan de consument wat er gaat gebeuren en op welk termijn; maar niet duurder maken om te kunnen vliegen! ▪ Minder verschil in prijzen per vlucht als het gaat om vliegen naar dezelfde bestemming |

KROMMENIE

- | | |
|---|--|
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gezonder maken voor het milieu. Ecologisch verantwoord vliegen. Innovatieve bedrijven stimuleren ▪ Minder geconcentreerd aanvoeren van mensen/passagiers op 1 plek |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Luchthaven op zee ▪ Verspreiden ▪ Geen vervuilende vliegtuigen meer toelaten |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Meer denken aan milieu omtrent vliegen ▪ Verspreiden om drukte te minimaliseren |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vliegen duurder maken. Minder vliegen dit helpt het milieu. Vervolgens investeren in schonere vliegtuigen etc. ▪ Stop op groei Schiphol -> ev. Uitwijken naar Lelystad of luchthaven op zee. |
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schoner milieu ▪ Kortere wachttijden |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Milieuvriendelijker vliegen stimuleren ▪ Belasting (accijns) heffen over kerosine ▪ Drukke qua vliegbewegingen in het luchtruim verminderen |
| 7 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Een luchthaven afgelegen bijvoorbeeld op zee |

- De belasting op de brandstof
- 8
- Innovatief zijn t.a.v. milieuontwikkeling
 - Toestroom beter

HOOFDDORP

- 1
- Weg met de drukte op Schiphol
 - Verdelen vluchten over Nederland
- 2
- Milieubewuster
 - Zoek meer de ruimte op (bijvoorbeeld op een waterplatform)
- 3
- Minder geluidsoverlast
 - Meer verspreiding
- 4
- Schoner
 - Efficiënter
- 5
- Reizigersstroom beter laten inpassen
 - Meer comfort
- 6
- Drukke op Schiphol
 - Groener vliegen
- 7
- Meer vliegverkeer
 - Geluidsoverlast beperken
- 8
- Geluidsoverlast
 - Fijnstof

DEN BOSCH

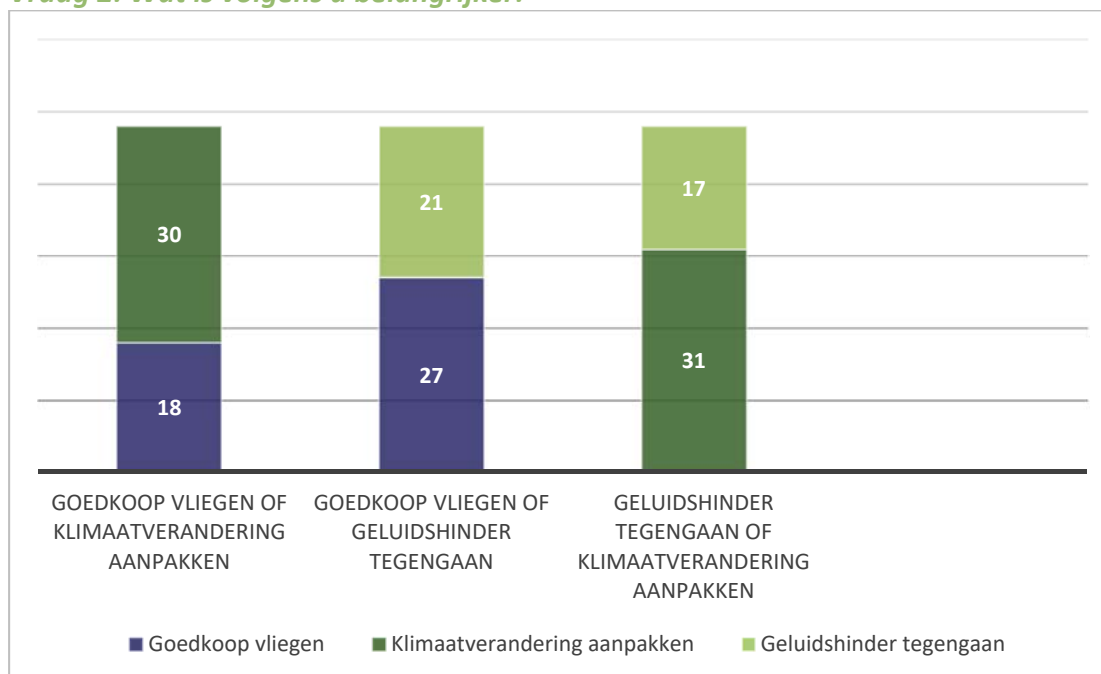
- 1
- Prijzen kerosine omhoog, daar BTW en accijns opleggen
 - minder vluchten
- 2
- Veiligheid boven economisch belang.
 - Afspraak = afspraak, vliegen = vliegen.
- 3
- Geen halflege vliegtuigen laten vliegen
 - Geen nieuwe huizen in omgeving van vliegvelden
- 4
- Snellere doorstroom
 - Betere bereikbaarheid; beperking overlast
- 5
- Belangen van het volk meenemen in de beslissingen
 - innoveren
- 6
- Minder milieuvervuiling (op welke manier dan ook)
 - Minder 'gevoel van massawerk' (drukke, minder comfort)
- 7
- Locatie die minder overlast geeft aan burgers/omwonenden
 - Stoppen met meer burgerluchtvaart vliegvelden openen. NL is te klein voor meer.
- 8
- Meer beenruimte (dus minder passagiers per vliegtuig)
 - Niet verder uitbreiden

ZWOLLE

- 1
- "Een betere/logischere verhouding tussen kosten van een vliegticket en alternatieven (trein, auto etc)"
 - "Meer investeringen in duurzame technologie van vliegtuigen"
- 2
- "Ga van low budget naar Doe maar normaal #milieu"
 - "Zorg dat de "gewone" burger er geen last van heeft #geluid"
- 3
- "Meer transparantie omtrent milieu/doorontwikkeling vliegtuigen"
 - "Stoppen met de prijsvechters"
 - "Alternatieve aantrekkelijker maken"
- 4
- "Minder druk"
 - "Overzichtelijker"
- 5
- "Snellere controle door de douane/paspoortcontrole"
 - "Minder toeslag op je koffer bestalen"

6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Niet zo vroeg van tevoren aanwezig moeten zijn” ▪ “Minder uitstoot voor het klimaat” ▪ “Transparantie naar de klanten over verbetering van het klimaat”
7	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Snelheid van het hele proces. Minder wachten en sneller op bestemming” ▪ “Comfort moet beter”
8	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “De toegankelijkheid goedkoper om er te komen” ▪ “De parkeergarages goedkoper” ▪ “Leuker maken voor kinderen op vliegvelden”
EDE	
1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Betere transparantie over de duurzaamheidsontwikkelingen die gaande zijn” ▪ “Logischere prijzen (belasting op kerosine en überhaupt duurder i.v.m. de hoge uitstoot)”
2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Tickets een eerlijke prijs geven” ▪ “Consumenten beter voorlichten over keuzes/gevolgen van vliegen” ▪ “Treinen concurrerender maken”
3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Betere regulatie van drukte” ▪ “Betere bereikbaarheid/parkeervoorzieningen”
4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Wachttijden” ▪ “Geluidsoverlast”
5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Hogere prijs op (korte) vluchten” ▪ “Minder wachttijden”
6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Minder groots inzetten (we hoeven niet de grootste van de wereld te zijn)” ▪ “Er is een limiet in de groei mogelijkheden”
7	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Duurdere tickets” ▪ “Kleine vliegvelden uitbreiden” ▪ “Schiphol niet uitbreiden”
8	<ul style="list-style-type: none"> ▪ “Minder uitstoot en minder korte vluchten” ▪ “Vliegvelden concentreren”

Vraag 2: Wat is volgens u belangrijker:



AMSTERDAM:

- Goedkoop vliegen 3 | klimaatverandering 5
- Goedkoop vliegen 4 | geluidshinder 4

- Klimaatverandering 5 | geluidshinder 3

KROMMENIE:

- Goedkoop vliegen 0 | Klimaatverandering aanpakken 8
- Goedkoop vliegen 3 | Geluidshinder 5
- Klimaatverandering 7 | Geluidshinder 1

HOOFDDORP

- Goedkoop vliegen 6 | Klimaatverandering 2
- Goedkoop vliegen 6 | Geluidshinder 2
- Klimaatverandering 3 | Geluidshinder 5

ZWOLLE

- Goedkoop vliegen 4 | Klimaatverandering 4
- Goedkoop vliegen 6 | geluidshinder 2
- Klimaatverandering 5 | geluidshinder 3

DEN BOSCH

- Goedkoop vliegen 2 | Klimaatverandering 6
- Goedkoop vliegen 5 | Geluidshinder 3
- Klimaatverandering 5 | Geluidshinder 3

EDE

- Goedkoop vliegen 3 | Klimaatverandering 5
- Goedkoop vliegen 3 | Geluidshinder 5
- Klimaatverandering 6 | Geluidshinder 2

Vraag 3: Welk advies zou u aan de Minister willen geven over vliegen en vliegvelden in Nederland?

AMSTERDAM

1	Beste Cora, Om de prijzen te verlagen en dat geld te investeren in het milieu en klimaatverandering
2	Beste Cora, Probeer meer subsidies te geven voor groene technologieën
3	Beste Cora, Stop de uitbreiding op Schiphol; verspreid de vliegbewegingen
4	Beste Cora, Meer geld naar veilig vliegen (terrorisme voorkomen enz.) voordat er wordt uitgebreid; compenseren voor de natuur
5	Beste Cora, Graag rekening houden met het milieu, en geluid, zonder dat de consument er alleen voor opdraait
6	Beste Cora, Lelystad optimaliseren in echt alle faciliteiten
7	Beste Cora, Vliegveld op zee of Maasvlakte
8	Beste Cora, Kleine veranderingen maken, stap voor stap, concreet en doel duidelijk en ook daadwerkelijk de verandering aantonen zodat ieder op de hoogte is van elk gemaakt stapje / verandering die wij als individu hieraan kunnen bedragen

KROMMENIE

1	Beste Cora, Probeer meer geld te stoppen in ecologisch verantwoord vliegen. En belasting heffen op kerosine en dit te proberen te verkopen aan Brussel.
2	Beste Cora, Luchthaven op zee
3	Beste Cora, Ga eens bij een groepsdiscussie zitten
4	Beste Cora,

Start zo snel mogelijk onderzoek naar luchthaven in zee. Luchtvaart blijft groeien en schiphol ingesloten! Dit biedt allerlei mogelijkheden om te innoveren zonder schade aan milieu in de randstad (Amsterdam en omgeving).
Verbieden 'vieze' vliegtuigen en lawaaimakers!

- 5 Beste Cora,
Zorg dat we bij Europa blijven (werkgelegenheid en klimaat).
- 6 Beste Cora,
U kunt het beste het aantal vliegbewegingen maximaliseren. Ook moet u accijns gaan heffen over kerosine. Stimuleer andere vervoersmogelijkheden en creëer een groter budget voor innovaties in de luchtvaartsector.
- 7 Beste Cora,
Het minderen van vliegbewegingen en een vliegveld boven zee dat het land/steden minder last zouden hebben van de uitlaat gassen.
- 8 Beste Cora,
Ik zou het fijn vinden als de toestroom naar Schiphol verbeterd. En dat de vluchten die niet innoveren- qua milieuvriendelijkheid- je mogelijk kunt weren.

HOOFDDORP

- 1 Beste Cora, Ik zou graag duidelijk grenzen willen aan vluchttijden (niet vroeg op de dag vliegen). Ook zou ik schonere motoren afdwingen van de luchtvaartindustrie. Vakantievluchten moeten vertrekken vanaf Lelystad/Eindhoven.
- 2 Beste Cora, Wilt u ervoor gaan zorgen dat de geluidsoverlast van Schiphol in Zwanenburg wordt verminderd?
- 3 Beste Cora, Vliegbewegingen over meerdere vliegvelden verdelen.
- 4 Beste Cora, Vliegen zo veilig mogelijk maken. Test maatschappijen en hun regels hier vaker op. Op de vliegvelden moet passagiers zelf beter gescreend worden op bijvoorbeeld drank en drugs. Vliegvelden zullen verder moeten uitbreiden. Veel minder stress voor passagiers, grotere omzet voor vliegmaatschappijen.
- 5 Beste Cora, Geen uitbreidingen, investeren in concurrerende infrastructuur zoals treinen.
- 6 Beste Cora, Maak het geconcentreerd, niet alles verspreiden, oog voor het milieu bijven houden.
- 7 Beste Cora, Blijf het niet al teveel uitbreiden. Ergens houdt het op.
- 8 Beste Cora, Zoek meer de ruimte op voor de uitbreiding van de luchtvaartindustrie in plaats van ten kosten van groen en in dichtbevolkte gebieden. Denk bijvoorbeeld aan een luchthaven op zee.

DEN BOSCH

- 1 Beste Cora,
Overweeg geleidelijk sluiting Schiphol en een start maken van een vliegveld in zee
- 2 Beste Cora,
Stel een onafhankelijk persoon aan (zonder belangen) in geval van multi-problemen met meerdere belangenbehartigers. Zouden de vliegtuigen van en naar Lelystad niet via het IJsselmeer kunnen vliegen? Tussen Enkhuizen en Urk, tussen Andijk en Stavoren, tussen Den Oever en Harlingen
- 3 Beste Cora,
Probeer vliegen zo milieuvriendelijk mogelijk en zo min mogelijk belastend te maken voor omwonenden
- 4 Beste Cora,
Zorg dat vliegen veilig blijft (voorschriften m.b.t. onderhoud, vliegroutes, controles e.d.); zorg dat vliegen betaalbaar blijft; zorg dat er voldoende innovatie komt; Dank!
- 5 Beste Cora,
Beslissingen nemen in het volksbelang en niet alleen economisch belang. Wees eerlijk en rechtvaardig bij je beslissingen.
- 6 Beste Cora,
Ik zou meer willen veranderen en doen tegen de klimaatverandering, gebruik daarbij de stem van het volk; die zit vol goede ideeën om een gezondere toekomst voor iedereen tegemoet te gaan. Leg dit bijv. voor aan hogescholen/ universiteiten, zij hebben een frisse blik op de situatie.
- 7 Beste Cora,
Neem niet enkel besluit dat nu past. Kies voor lange termijn oplossing en ga één vliegveld voor NL maken buiten bewoond gebied.
- 8 Beste Cora,
Schiphol niet uitbreiden en vliegvelden in zee bouwen

ZWOLLE

- 1 Beste Cora, Ik zou graag zien dat vliegen niet gesubsidieerd wordt en dat er een rem komt op goedkoop toerisme (airBnB etc) naar Nederland. Dat vervuilt namelijk behoorlijk. Misschien dat beide zelfs Europees te regelen zijn. Investeer svp ook in andere vorm van vervoer. Met vriendelijke groet.
- 2 Beste Cora, Doe maar gewoon, kom uit je cocon, laat je adviseren door niet alleen het bedrijfsleven. Zorg dat je een totaalbeeld hebt en durf ook een mening te hebben. Vertel die mening ook aan mij (!) en nog belangrijker, vertel waarom of waarom niet (#weeseerlijk). Doe wat je belooft en zeg wat je doet.
- 3 Beste Cora, Betrek het volk bij de keuzes/opties/groei/mogelijkheden omtrent luchtvaart. Daarom moet men zich meer bewust worden van de alternatieve mogelijkheden om te reizen naar (verre) locaties, zowel vakantie als zakelijk.
- 4 Beste Cora, Ik zou het fijn vinden als je arme gezinnen een gratis vakantie aanbiedt.
- 5 Beste Cora, Graag zou ik willen dan Enschede weer openging. Dat was altijd goed om vanaf te vliegen. Voor de nachtvluchten is het vaak moeilijk om naar Amsterdam te gaan met de treinen.
- 6 Beste Cora, Luister en verdiep je in een eerlijke overeenkomst, en stel mensen niet teleur. Zorg dat je iedereen recht in de ogen kan kijken., en deel je mening met ALLE belanghebbende! Denk aan ons mooie land voor de toekomst en formuleer je antwoorden.
- 7 Beste Cora, Maak mensen bewust van de negatieve effecten van vliegen. Zorg ervoor dat vliegtuigmaatschappijen en bouwers sneller aan de slag gaan met klimaatverbeterende aanpassingen. Dit geldt ook voor vliegvelden. Maak ze verplicht zelfvoorzienend te zijn. Stimuleer dit. Combineer energiebesparende maatregelen Thuis met korting op een vliegticket. De snelste en effectieve manier is de vliegtax omhoog.
- 8 Beste Cora, Ik wil graag dat je meer naar het volk luistert en niet doet wat er op een papiertje staat. Zo kan je meer mensen tevreden houden, en maak vliegvelden leuker voor kinderen en de jeugd.

EDE

- 1 Beste Cora, Ik zou het super vinden als er meer gewerkt wordt aan het bieden van alternatieven voor korte vluchten (bv. Binnen Europa). Er wordt al veel gewerkt aan hogesnelheidstreinen, maar dat lijkt weinig succes te hebben. Dus dan zou het misschien fijn zijn als daar meer budget voor vrijgesteld kan worden. Minder vliegen vind ik namelijk super belangrijk i.v.m. de klimaatvernaderingen, maar een sterk alternatief is nodig! Succes!! Groetjes, Vera
- 2 Beste Cora, Ik zou graag willen dat consumenten eerlijk worden voorgelicht over de gevolgen van vliegen. Ook welke producten via het vliegtuig in onze winkels belanden. Consumenten kan vaak niet goed keuzen. Het moet met regelgeving t.a.v. klimaat beheerst worden. Ook als daardoor vliegen duurder wordt. We wennen er wel aan!
- 3 Beste Cora, Ik wil graag kortere wachttijden op Schiphol. Bijvoorbeeld door meer te vliegen binnen Europa vanaf andere luchthavens in Nederland. Kijk ook een naar concurrerende partijen per spoor.
- 4 Beste Cora, Laat de burger kiezen in een referendum over de uitbreiding van Schiphol/Lelystad. Geef een compleet beeld en leg de alternatieven voor. Wat kost de uitbreiding en wat levert het op en wat zijn de alternatieven (bv Trein, monorail voor korte afstanden). Kijk ook eens naar privatisering van Schiphol.
- 5 Beste Cora, Ik zou willen vragen om een betere verhouding tussen afstanden en kosten van vluchten, om zo de gevolgen voor klimaatverandering tegen te kunnen gaan.
- 6 Beste Cora, waarom in vredesnaam die uitbreiding naar Lelystad? Hou het lokaal als Zestienhoven omdat in dat gebied de onrust "normaal" is. Helemaal beter is om het helemaal af te blazen omdat de expansiedrift niet oneindig moet zijn. Nederland is te klein voor zoveel vliegverkeer/luchthavens. Investeer liever in betere rail infrastructuur.
- 7 Beste Cora, Ik wil graag dat vliegen ontmoedigd wordt en er een duidelijk plan komt om de komende 20 jaar de klimaatproblematiek, waarbij vliegen een belangrijke rol speelt, grondig aan te pakken. De vliegprijzen moeten omhoog. De toekomst van onze kinderen en kleinkinderen staat op het spel. Dus: ze die stip op de horizon. Betere lange treinverbinding kan hierbij helpen. Hartelijke groet, Henk. Advies: praat eens met Marianne Thieme!
- 8 Beste Cora, Graag wil ik aandacht voor de vervuiling van het vliegverkeer alsmede de geluidshinder rondom vliegvelden. Ik begrijp dat vliegen niet meer weg te denken is uit onze maatschappij. Echter vind ik het zorgelijk dat het aantal goedkope vluchten op korte routes enorm toeneemt.