

# Een onderzoek naar de perspectieven van omwonenden omtrent de geplande groei van Eindhoven Airport



C. Giesbers



# Een onderzoek naar de perspectieven van omwonenden omtrent de geplande groei van Eindhoven Airport

Door

C. Giesbers

ter vervulling van de eisen voor het behalen van de graad

**Bachelor of Science**  
in Technische Bestuurskunde

aan de Technische Universiteit Delft

Begeleider: Dr. ir. M. Kroesen  
2<sup>e</sup> Beoordelaar: Dr. J.A. Annema

Een online versie van deze scriptie is beschikbaar op <http://repository.tudelft.nl/>.



## Voorwoord

In het kader van de tweede fase van het vak TB351B Bachelorproject van de bacheloropleiding Technische Bestuurskunde aan de Technische Universiteit Delft is dit onderzoeksrapport geschreven. Het betreft een onderzoek naar de perspectieven van omwonenden van Eindhoven Airport. Aanleiding voor het kiezen van dit onderwerp is de ophef over de groei die de luchthaven de komende jaren op de planning heeft staan.

Voor het uitvoeren van het onderzoek is gebruik gemaakt van de Q-methodologie. Het rapport dat u voor zich heeft is een bondig verslag van het onderzoeksproces.

Graag wil ik allereerst mijn begeleider Maarten Kroesen bedanken voor de hulp tijdens het proces. Verder wil ik alle respondenten bedanken die de moeite hebben genomen om mij te helpen bij het invullen van de Q-studie. Graag zou ik de heer Bernard Gerard in het bijzonder willen bedanken voor het aandragen van geschikte respondenten.

*C. Giesbers  
Delft, juni 2016*

## Samenvatting

De tweede luchthaven van Nederland, Eindhoven Airport, heeft voor de komende jaren een groei gepland staan tot zo'n 43.000 vliegbewegingen per jaar in 2020. Momenteel heerst er ontevredenheid onder bewoners. Sommigen hebben het idee dat de luchthaven niet voldoende aandacht besteed aan de geluidsoverlast die dat oplevert voor de omgeving, anderen vinden dat er te weinig rekening wordt gehouden met de effecten die de groei heeft op het milieu. Om de geplande groei op een soepele manier te kunnen implementeren is draagvlak in de regio echter essentieel. Daarom is de volgende onderzoeksvraag ontworpen: *“Wat zijn de perspectieven van de omwonenden van Eindhoven Airport wat betreft haar toekomstplannen, luchtvaart in het algemeen en de effecten die de luchthaven heeft op de regio?”*

Doel van het beantwoorden van deze vraag is om erachter te komen welke perspectieven omwonenden erop nahouden en welke onderwerpen hen daadwerkelijk interesseren. Op basis van die informatie is het mogelijk om aanbevelingen te doen aan Eindhoven Airport over de manier waarop zij het draagvlak in de regio zou kunnen vergroten. Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden is de Q-methodologie gebruikt. Aan de hand van bestaande literatuur en gestructureerd door de Cultural Theory van Thompson et al. (1990) is een set met stellingen ontwikkeld die vervolgens door een aantal geselecteerde respondenten gesorteerd is. De groep respondenten betrof enerzijds mensen die zich actief inzetten voor de belangen van omwonenden van Eindhoven Airport, en anderzijds uitgesproken voorstanders van de groei van de luchthaven. Op basis van de resultaten van de Q-studie zijn er vier perspectieven ofwel houdingen aan het licht gekomen: de economische houding, de milieubewuste houding, de onverschillige houding en de idealistische houding. Onderling verschillen de perspectieven sterk. Binnen het eerste perspectief is men overduidelijk voorstander van de groei terwijl men binnen het tweede perspectief zich expliciet uitspreekt als tegenstander. Binnen het derde en vierde perspectief is men minder uitgesproken over de houding ten opzichte van de groei, ieder onder eigen voorwaarden.

Wat draagvlak betreft zit het binnen het eerste perspectief dus wel goed. Doel is echter om het draagvlak te vergroten. Om dit te kunnen doen zal Eindhoven Airport voldoende aandacht moeten besteden aan enerzijds het milieu en anderzijds aan de geluidsbelasting van de omgeving. Deze onderwerpen zijn door respectievelijk perspectief twee en perspectief vier aangedragen als zijnde leidend voor hun mening over Eindhoven Airport en haar toekomstplannen. Momenteel wordt er al aandacht besteed aan deze kwesties, meer dan buitenstaanders wellicht weten. Op basis daarvan kunnen drie aanbevelingen gedaan worden.

Ten eerste zou de luchthaven er goed aan zou doen om de communicatie naar omwonenden toe transparanter en persoonlijker te maken, om ervoor te zorgen dat de omwonenden weten op welke manieren Eindhoven Airport wel degelijk rekening met hen houdt.

Een tweede aanbeveling is om met de overheid in gesprek te gaan over waar er verbeteringen mogelijk zijn om te zorgen dat het vertrouwen in zowel Eindhoven Airport als overheidsinstanties te vergroten. Een belangrijk onderwerp hierin zou wederom de communicatie moeten zijn. Opties zijn bijvoorbeeld het openbaar maken van overleggen tussen overheidsinstanties en Eindhoven Airport of dat geïnteresseerden aanwezig kunnen zijn bij bepaalde vergadermomenten.

De derde aanbeveling heeft betrekking op het doen van onderzoek naar milieueffecten en geluidsoverlast. Momenteel wordt daar ook al onderzoek naar gedaan. Echter heeft men binnen perspectief twee het vertrouwen in Eindhoven Airport en de overheid als onderzoeksinstanties opgegeven. De aanbeveling is dat de luchthaven met derde partijen in zee moet gaan om onderzoek uit te laten voeren. Deze instantie moet volledig onafhankelijk zijn, en belangrijk is dat het gehele onderzoeksproces en de resultaten ervan openbaar zijn. Op deze manier is het mogelijk om vertrouwen te winnen van omwonenden, waardoor het draagvlak vergroot zou kunnen worden.

# Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	8
1.1 Het probleem en zijn context .....	8
1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen.....	8
1.3 Onderzoeksmethode .....	8
1.4 Structuur rapport .....	9
2. Methode.....	10
2.1 Q-methodologie in de praktijk.....	10
2.2 Stellingenconкурс.....	11
2.3 Cultural Theory .....	11
2.3.1 Egalitarisme.....	12
2.3.2 Hiërarchisme .....	12
2.3.3 Individualisme .....	12
2.3.4 Fatalisme .....	12
2.4 Selectie Q-set .....	13
2.5 Selectie P-set.....	13
3. Resultaten .....	14
3.1 Analyse proces .....	14
3.2 Principale Component analyse .....	14
3.3.1 Interpretatie factoren .....	16
3.3.2 Vergelijking van stellingen .....	18
3.3.3 Vergelijking van perspectieven.....	19
4. Conclusie en aanbevelingen .....	21
5. Reflectie .....	23
Literatuurlijst.....	24
Appendix A: Stellingen carousel .....	26
Appendix B: Beschrijving Cultural Theory.....	32
B.1 Motivatie keuze .....	32
B.2 Omschrijving theorie .....	32
Appendix C: Selectie Q-set.....	36
Appendix D: Analyse tabellen .....	38
Appendix E: Zwaartepunt Factoranalyse .....	42
E.1 Interpretatie factoren .....	46
E.2 Vergelijking van stellingen .....	47
E.3 Vergelijking van perspectieven .....	48

# 1. Inleiding

Voor Eindhoven Airport is het belangrijk om, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, in de komende jaren een groei van het aantal vliegbewegingen te accommoderen. In 2015 was het aantal vliegbewegingen ongeveer 30 duizend en de tweede luchthaven van Nederland moet uitbreiden tot 43.000 vliegbewegingen per jaar in 2020 (Eindhoven Airport, 2016). Om de geplande groei in de komende jaren op een soepele manier te laten verlopen, is draagvlak in de regio nodig.

## 1.1 Het probleem en zijn context

Reeds is geprobeerd draagvlak te stimuleren door het opzetten van de Alderstafel, waar verschillende belanghebbenden overlegd hebben over de randvoorwaarden waarbinnen de luchthaven zou mogen groeien. De deelnemers konden echter niet tot een collectief gedragen set van voorwaarden komen. Voornamelijk de Belangenorganisatie Omwonenden Welschap (BOW) en de vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten zijn tegen de manier waarop Eindhoven Airport de groei wil implementeren. Mede hierdoor heerst er momenteel onder de omwonenden van Eindhoven Airport ontevredenheid. Zij hebben het idee dat ze niet serieus genomen worden en het aantal klachten over geluidsoverlast is sinds het afsluiten van de Tafel van Alders enorm gestegen (Gerard, 2016; Kopinga & Scheppers, 2016; Eindhovens Dagblad, 2016).

Het probleem is dat het lastig blijkt om ervoor te zorgen dat omwonenden de geplande groei van de luchthaven steunen. Dit komt voornamelijk doordat de belangen van verschillende betrokkenen tegenstrijdig zijn. Het is goed mogelijk dat er binnen gemeenten verschil zit tussen wat bewoners belangrijk vinden. De vraag is dus hoe het komt dat er weinig draagvlak is. Vindt men de effecten op het milieu belangrijk? Of willen omwonenden beter ingelicht worden over de mogelijke risico's? Misschien is men het niet eens met de houding van Eindhoven Airport ten opzichte van de milieueffecten? Of vinden ze juist het geluid dat de vliegtuigen produceren vervelend? De beweegredenen voor het al dan niet steunen van de luchthaven zijn momenteel nog onduidelijk. Om hier meer inzicht in te krijgen is het nodig om de belangen van verschillende bewoners te onderzoeken. Belangrijke onderwerpen die hierin een rol spelen zijn de milieurisico's, de mening over de toekomstplannen van Eindhoven Airport en de visie op de geluidsoverlast.

## 1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

Momenteel is er niet voldoende draagvlak in de regio om de komende jaren op een soepele manier de groei van het aantal vliegbewegingen te kunnen accommoderen. Om dit draagvlak te kunnen vergroten, is het voor Eindhoven Airport belangrijk om inzicht te krijgen in de perspectieven die omwonenden erop nahouden met oog op de groeiplannen en de luchthaven in het algemeen. Op basis van die informatie kan Eindhoven Airport bijvoorbeeld besluiten over aan welke onderwerpen meer of minder aandacht besteed dient te worden. De onderzoeksvraag luidt daarom als volgt:

*“Wat zijn de perspectieven van de omwonenden van Eindhoven Airport wat betreft haar toekomstplannen, luchtvaart in het algemeen en de effecten die de luchthaven heeft op de regio?”*

Het doel van het beantwoorden van de vraag is inzicht krijgen in de perspectieven die verschillende omwonenden erop nahouden en daar op een gestructureerde manier samenhang in achterhalen. Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden zal er onderzoek gedaan moeten worden waarbij de mening van de omwonenden van het vliegveld gepeild wordt. In de volgende paragraaf staat uitgelegd aan de hand van welke methode dit gedaan wordt.

## 1.3 Onderzoeksmethode

De meest geschikte methode om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag is door middel van Q-methodologie. Deze methode is een basis voor een systematische studie van subjectiviteit (Brown, 1980). Het doel van de methode is het inzichtelijk maken van denkpatronen van een aantal geselecteerde respondenten. Door respondenten zorgvuldig uitgekozen stellingen te laten sorteren, kunnen verschillende perspectieven aan het licht worden gebracht (Kroesen & Cuppen, 2013). Omdat op basis van de Q-



methodologie de perspectieven van de omwonenden van Eindhoven Airport ten opzichte van de geplande groei onderzocht kunnen worden, is dit een geschikte methode om de onderzoeksvraag te beantwoorden.

Om tot een goede set van stellingen te komen wordt een concours gehouden om alle stellingen te verzamelen, waarna op een gestructureerde manier een selectie gemaakt wordt. Deze set bestaat uit 38 stellingen. Vervolgens sorteren 21 respondenten de stellingen volgens een quasi-normale verdeling. Deze zogenoemde Q-sorts worden met elkaar gecorreleerd en op basis van een factoranalyse komen de onderling gedeelde perspectieven aan het licht.

Door inzicht te geven in gedeelde perspectieven van omwonenden stelt dit onderzoek Eindhoven Airport in staat om erachter te komen welke punten men belangrijk acht. Op die manier kan de luchthaven extra aandacht besteden aan onderwerpen waar omwonenden geïnteresseerd in zijn. Wellicht kan Eindhoven Airport op basis van die informatie zelfs op een efficiëntere manier het draagvlak in de regio vergroten.

De studie wordt deels online en deels schriftelijk afgenomen. Mocht er extra uitleg nodig zijn dan kan er direct contact gezocht worden. Voor een Q-studie wordt gebruik gemaakt van een geselecteerde set respondenten. In deze set zijn de respondenten inwoner van de gemeente Eindhoven of een van de omliggende gemeenten. Idealiter worden er enerzijds voor- en tegenstanders en anderzijds publiek inactieve en publiek actieve personen opgenomen in het onderzoek. Dit zorgt ervoor dat de groep respondenten gevarieerd is, om te voorkomen dat er een eenzijdig beeld ontstaat. Als er bijvoorbeeld louter politiek actieve tegenstanders betrokken zouden worden in de Q studie, kunnen er lastig aanbevelingen gedaan worden op basis van het onderzoek.

## 1.4 Structuur rapport

Het onderzoeksrapport is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de gebruikte onderzoeksmethode besproken. In hoofdstuk 3 worden de resultaten onder de loep genomen en geïnterpreteerd. De conclusie staat in hoofdstuk 4 en het rapport wordt afgesloten met de reflectie, te vinden in hoofdstuk 5.

## 2. Methode

Om te onderzoeken welke perspectieven de omwonenden van Eindhoven Airport erop nahouden ten opzichte van de geplande groei, de manier van werken en de luchthaven in het algemeen, is er gekozen voor de Q-methodologie. Deze methode is geschikt omdat het een wetenschappelijk instrument is waarmee perspectieven ten opzichte van een bepaald onderwerp gedefinieerd kunnen worden. Het is een vrij robuuste methode om houdingen en subjectieve standpunten van individuen te ontdekken en structureren (Cross, 2005). Dit is precies wat het doel is van dit onderzoek, met Eindhoven Airport als centraal onderwerp. Door de perspectieven van omwonenden op een systematische manier te analyseren, kan inzicht verkregen worden in de structuur die achter deze perspectieven zit (Watts & Stenner, 2005; Brown, 1980; Van Exel & De Graaf, 2005).

In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 2.1 kort ingegaan op hoe de Q-methodologie in zijn werk gaat. In paragraaf 2.2 wordt het stellingenconкурс toegelicht. In paragraaf 2.3 staat een omschrijving van de Cultural Theory en in paragraaf 2.4 is beschreven hoe de selectie van stellingen in zijn werk ging. Vervolgens wordt in paragraaf 2.5 ingegaan op de selectie van respondenten.

### 2.1 Q-methodologie in de praktijk

De buiten de wetenschappelijke wereld vrij onbekende Q methodologie slaat de brug tussen kwalitatief en kwantitatief onderzoek (Sell & Brown, 1996). Met het gebruik van de methode komen de verschillende perspectieven van de respondenten aan het licht (Smith, 2001).

Allereerst worden respondenten naar algemene informatie gevraagd, zoals leeftijd, woonplaats en opleiding. Dan krijgen zij een lijst met zorgvuldig gekozen stellingen, de Q-set. De respondenten worden gevraagd de stellingen rustig te lezen en te bedenken met welke stellingen ze het eens dan wel oneens waren. De deelnemers worden vervolgens gevraagd om deze stellingen te sorteren, op basis van het sorteerschema zoals weergegeven in Figuur 2.1. Deze geforceerde indeling volgt een quasi-normale verdeling (Van Exel & De Graaf, 2005). Een door een respondent ingevuld sorteerschema heet een Q-sort. Deze verdeling is niet op basis van een absolute schaal maar vooral relatief. Het zou (in theorie) kunnen zijn dat men het eens is met alle stellingen. Dan kan er alsnog een verdeling gemaakt worden (Barry & Proops, 1999). Men wordt gedwongen zich aan de verdeling aan te houden, waardoor er goed nagedacht moet worden over het plaatsen van de stellingen. Er wordt bij de extremen (de keuzes bij '-4' en de keuzes bij '+4') dan ook gevraagd om een motivatie. De uiteindelijke Q-sort zegt iets over de onderlinge relaties tussen de stellingen (Kroesen & Bröer, 2009). Vervolgens worden deze Q-sorts gecorreleerd (Watts & Stenner, 2005). Dan wordt een factoranalyse gedaan en op basis van deze factoranalyse kunnen gedeelde perspectieven naar voren komen.

Helemaal mee oneens									Helemaal mee eens				
-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4					

Figuur 2.1 Sorteertabel. Aangepast overgenomen uit *Richtlijnen Q-methodologie bachelorproject* (p. 3) door M. Kroesen en E. Cuppen, 2013.

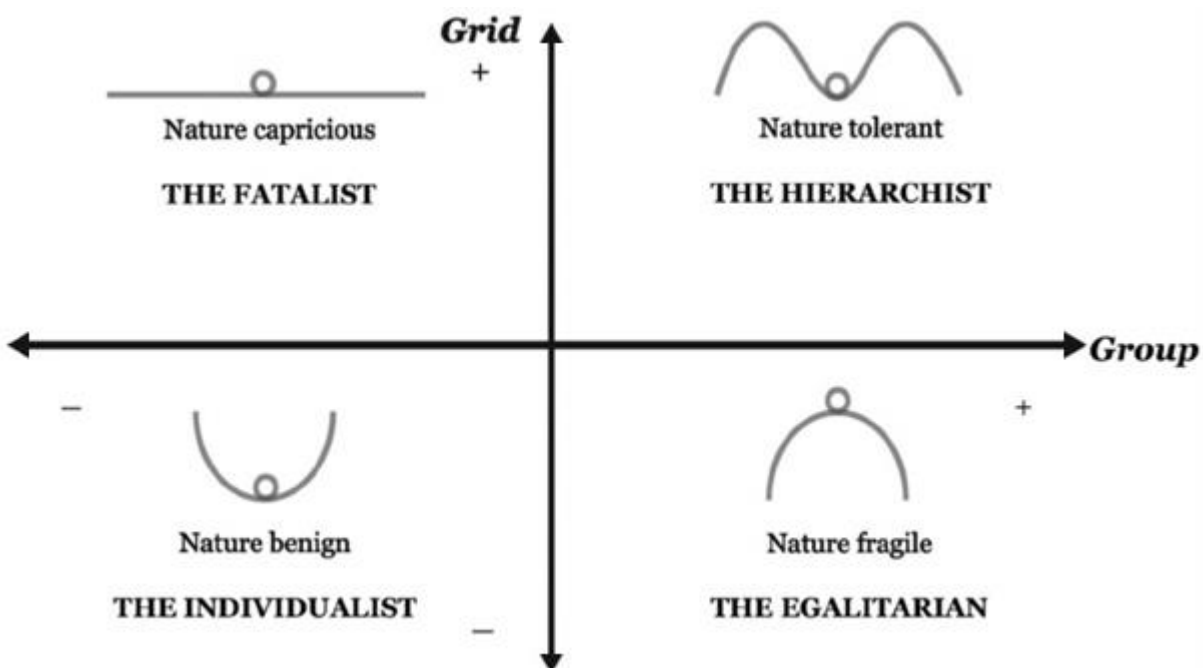
## 2.2 Stellingenconours

De stellingen die gebruikt zijn in het onderzoek gaan onder andere over mogelijke maatregelen die Eindhoven Airport kan treffen, de effecten die een luchthaven heeft op het milieu en de manier waarop de vluchtroutes uitgestippeld moeten worden. Zoveel mogelijk stellingen zullen met behulp van een concours uit bestaande literatuur gehaald worden, bijvoorbeeld uit het Advies Omwonendenpanel over Verbetervoorstellen Schipholbeleid en Geluid rondom luchthavens (Le Blansch et al., 2005; Gordijn et al., 2006). Andere literatuur betreft bijvoorbeeld een stuk over luchthavens in het buitenland, zoals het onderzoek van Schreckenbergh en Meis (2007). Ook bevat het concours deels eigen input en zijn er stellingen te vinden op bijvoorbeeld [www.de10gebodenvoorea.nl](http://www.de10gebodenvoorea.nl). Uitgebreide toelichting en het gehele concours is te vinden in Appendix A. Uiteindelijk bestond het concours uit een totaal van 156 stellingen.

De selectie van de Q-set, ofwel de selectie van de stellingen uit het concours, kan op twee verschillende manieren gedaan worden. De deductieve manier houdt in dat er gebruik gemaakt wordt van een theoretisch kader. Via de inductieve manier gaat de onderzoeker zelf op zoek naar clusters in het concours om structuur aan te brengen op basis van de inhoud van de stellingen. De bedoeling is dan dat ieder cluster een gelijk aantal stellingen krijgt, zodat de representativiteit van de Q-set gewaarborgd wordt (Kroesen & Cuppen, 2013). Het clusteren van stellingen op basis van een theorie zorgt ervoor dat de onderzoeker geforceerd wordt te zoeken naar een Q-set die representatief is (Brown, 1980). Om dit waar te maken, is gekozen voor de deductieve manier van selecteren en dus is gezocht naar een theorie die houvast biedt in onderwerpen die bij vliegvelden een rol spelen. Belangrijk is bijvoorbeeld de houding ten opzichte van het milieu. Uiteindelijk is gekozen voor de Cultural Theory van Thompson, Ellis en Wildavsky (1990). In Appendix B staat een gedetailleerde toelichting op de keuze voor de Cultural Theory en daarin wordt ook diepgaand onderzoek naar de theorie beschreven. In de volgende paragraaf worden de belangrijkste ondervindingen uit de theorie naar voren gebracht.

## 2.3 Cultural Theory

Thompson et al. (1990) omschreven vier verschillende cultuurstromingen. In deze paragraaf worden de vier stromingen kort toegelicht. Thompson et al. (1990) legden in hun boek nadruk op de 'mythen der natuur'. Zij ontdekten dat er vier verschillende houdingen ten opzichte van de natuur en dus het milieu zijn. Deze vier houdingen zijn weergegeven in Figuur 2.2. Deze figuur vormt een goede basis om de stromingen verder toe te lichten. De houding ten opzichte van autoriteiten en de persoonlijke voorkeuren komen ook aan bod. Per stroming worden voorbeeldstellingen genoemd.



Figuur 2.2 Myths of Nature en de Cultural Theory (Thompson et al., 1990, p. 8; Thompson et al., 1990, p. 27)

Alle vier de cultuurstromingen komen een voor een aan bod. Op basis van deze cultuurstromingen wordt de Q-set geselecteerd. Daarom wordt er bondig besproken welke relevante kenmerken iedere stroming heeft en worden er enkele voorbeeldstellingen genoemd.

### 2.3.1 Egalitarisme

Egalitaristen streven onderlinge gelijkheid na. De egalitarist vindt regels niet nodig, want iedereen in de groep werkt gewoon mee en gedraagt zich zoals hij of zij zou moeten. Als er iets fout gaat, ligt de schuld bij de autoriteiten (Douglas, 1982; Thompson et al., 1990). De overheid mag alleen ingrijpen om de verschillen op economisch gebied te verkleinen (Wildavsky, 1987). Men vindt dat ieder individu voldoende aandacht moet besteden aan het milieu, want de natuur is erg kwetsbaar. (Poortinga et al., 2003; Thompson et al., 1990). Milieuproblemen kunnen louter opgelost worden door radicale veranderingen in het gedrag van mensen (Schwarz & Thompson, 1990; Steg & Sievers, 2000). Men heeft weinig interesse in economische groei en technische ontwikkelingen vormen een gevaar voor het milieu (Thompson et al., 1990).

Voorbeeldstellingen: “De vliegtuigen moeten zo landen en opstijgen, dat de geluidsbelasting gelijk verdeeld is over de omliggende gemeenten.” en “De negatieve effecten die een luchthaven heeft op het milieu zijn groter dan de positieve effecten die een luchthaven met zich mee brengt.”

### 2.3.2 Hiërarchisme

In het hiërarchisme is sprake van sterke groepsgrenzen. De autoriteiten zorgen voor orde en voor balans in het leven (Thompson et al., 1990; Douglas, 1982). Men zal altijd zijn eigen belang opgeven om de groep te kunnen dienen (Wildavsky, 1987). De natuur is vergevingsgezind maar ook kwetsbaar. Dit houdt in dat de verantwoordelijke organisatie de balans moet bewaren en regels moet opstellen om het milieu te beschermen (Thompson et al., 1990; Steg & Sievers, 2000). Wat betreft het nemen van risico's, economische groei en het milieu vertrouwen hiërarchisten op experts. Commentaar op het handelen van autoriteiten betekent het in twijfel trekken van die autoriteit (Thompson et al., 1990).

Voorbeeldstellingen: “De overheid moet erop toezien dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.” en “Eindhoven Airport moet onderzoek doen naar de geluidshinder die omwonenden ondervinden.”

### 2.3.3 Individualisme

De individualist wordt niet beperkt door groepsgrenzen of voorschriften (Douglas, 1982; Thompson et al., 1990). Idealiter is er sprake van zelfregulering. Zolang men geen last heeft van opgelegde regels, is enige autoriteit prima. (Wildavsky, 1987). Individualisten gaan uit van competitie wat betreft winstmaximalisatie: “if he doesn't get there first, somebody else will.” (Thompson et al., 1990, p. 8). Individualisten zien de welvaart graag groeien. Zij zien dan ook kansen in risicovolle opties en houden geen rekening met het milieu. De natuur is namelijk zeer vergevingsgezind en dus zijn natuurlijke bronnen vrijwel onuitputbaar (Thompson et al., 1990). Men maakt zich dan ook weinig zorgen over het milieu (Ellis & Thompson, 1997). Na verloop van tijd zal de balans zich toch wel weer herstellen (Poortinga et al., 2003; Thompson et al., 1990).

Voorbeeldstellingen: “Eindhoven Airport moet financieel bijdragen aan de isolatie van huizen in de regio.” en “Het is handig als Eindhoven Airport meer bestemmingen gaat toevoegen.”

### 2.3.4 Fatalisme

De fatalist wordt gestuurd van buitenaf en heeft weinig keuzevrijheid (Douglas, 1982; Thompson et al., 1990). De fatalist heeft het idee dat hij weinig kan veranderen aan de dingen die hem overkomen, en ziet het leven in feite als een soort loterij (Gaskell, 1995; Gaskell & Foster, 2006). Economische groei ziet hij dan ook graag gebeuren, maar hij heeft niet het idee dat hij welvarender kan worden door bijvoorbeeld harder te werken. Daarom neemt de fatalist ook geen risico's: “Wat zou het nut daarvan zijn? Ik kan er alleen maar slechter van worden, bovendien: wat niet weet wat niet deert.” (Thompson et al., 1990, p. 63). Men heeft geen specifieke visie wat betreft de natuur: de bal kan toch alle kanten op rollen. Het gebruik van natuurlijke bronnen is puur een loterij. Wat niet weet wat niet deert, dus men geeft weinig om het milieu en gedraagt zich daar ook naar. (Poortinga et al., 2003; Thompson et al., 1990).

Voorbeeldstellingen: “Ik vind het niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt want ik kan daar niet zoveel mee.” en “Als je niet op het vliegtuiggeluid let, hoor je het amper.”

## 2.4 Selectie Q-set

Allereerst zijn de stellingen die duidelijk tot een categorie behoorden op basis van de vier stromingen van de Cultural Theory (egalitarisme, hiërarchisme, individualisme en fatalisme) ingedeeld. Naast deze sortering is vervolgens getracht om op basis van drie onderwerpen te zorgen dat ieder aspect voldoende aan bod kwam. Deze drie onderwerpen zijn algemeen, natuur en voorkeuren. 'Algemeen' gaat over de perspectieven ten opzichte van autoriteit en de verhoudingen met andere personen. 'Natuur' betreft alle uitspraken over het milieu en brongebruik. Het derde onderwerp, 'voorkeuren', behelst in ieder geval stellingen over economische groei, de mate van egoïsme wat betreft bijvoorbeeld geluidsoverlast en de mening over stemmen en inspraak.

De stellingen zijn verder ingedeeld op de houding tegenover de groei die voor de komende jaren gepland staat: positief, neutraal en negatief. Uiteindelijk hadden iets meer uitspraken een negatieve toon dan een positieve toon. Dit hoeft geen probleem te zijn. Deze indeling is namelijk erg zwart-wit. Het kan bijvoorbeeld best zo zijn dat men de groei wel accepteert, maar onder andere voorwaarden dan momenteel het geval is. Dit is dus geen strak criterium, maar is wel gebruikt om de balans te bewaren.

Ten slotte zijn er nog twee algemene stellingen toegevoegd over de geluidshinder die de deelnemer ondervindt en of men zichzelf kenmerkt als voorstander van de groei van Eindhoven Airport. Dit brengt het totaal aantal stellingen op 38. Per stroming 9 uitspraken plus de twee algemene stellingen. In Appendix C staat een meer gedetailleerde toelichting van het selectieproces. Een lijst van alle stellingen en de sortering ervan is op te vragen bij de auteur van deze scriptie: [c.giesbers@student.tudelft.nl](mailto:c.giesbers@student.tudelft.nl).

De indeling op basis van de vier stromingen zou kunnen betekenen dat, na het uitvoeren van de analyse, de factoren ofwel perspectieven eveneens deze verdeling volgen. In de reflectie zal hier kort aandacht aan besteed worden.

## 2.5 Selectie P-set

De eerste eis waar de respondenten aan moeten voldoen is dat men een omwonende is van Eindhoven Airport, ofwel inwoner van een van de volgende gemeenten: Best, Eersel, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven, Bergeijk, Bladel, Heeze-Leende, Laarbeek, Sint-Oedenrode, Valkenswaard, Waalre, Nuenen en Geldrop-Mierlo. Simpelweg omdat het onderzoek focust op omwonenden van Eindhoven Airport is het niet relevant andere deelnemers aan te spreken.

Verder is het bij Q-methodologie zo dat er een beperkt aantal respondenten nodig is (Van Exel & De Graaf, 2005). Het aantal respondenten in de P-set is meestal kleiner dan het aantal stellingen in de Q-set (Brouwer, 1999). Daarvoor is het wel belangrijk dat er gezocht wordt naar respondenten van wie verwacht wordt dat zij een verschillend perspectief erop nahouden. "Normaal gesproken komt dat neer op zo'n vier tot vijf personen per perspectief" (Van Exel & De Graaf, 2005, p. 6).

Allereerst is op een systematische manier op zoek gegaan naar respondenten. De milieuactivist Bernard Gerard bleek bereid te zijn mee te werken. De verwachting was dat hij het milieu een belangrijke plek zou geven in zijn mening over Eindhoven Airport. Via de heer Gerard is de zogenaamde sneeuwbalmethode toegepast: hij heeft potentiële deelnemers aangedragen die een denkwijze als de zijne hebben. Via een medewerker van Eindhoven Airport is hetzelfde gebeurd, maar dan met de focus op personen waarvan verwacht werd dat men de economische voordelen belangrijk vindt. In dit onderzoek is dus getracht respondenten te laten deelnemen die een duidelijke mening hebben over Eindhoven Airport (Brown, 1980). Ten slotte zijn er ook respondenten betrokken waar geen verwachting over bestond wat betreft hun mening over de luchthaven. Enerzijds personen die ver van de vluchtroutes wonen en anderzijds personen die relatief dicht bij de vluchtroutes wonen.

Uiteindelijk zijn er 21 respondenten die hebben meegedaan. De p-set bestond uit 14 mannen, van wie er 5 politiek actief zijn (geweest). 8 respondenten waren op moment van invullen tussen de 20 en 25 jaar, 11 waren er ouder dan 50. De respondenten woonden in 8 verschillende gemeenten in de omgeving van Eindhoven Airport. Meer dan de helft gaf aan een WO opleiding te hebben gevolgd. Een deel van de respondenten heeft online een formulier ingevuld en dit voorzien van zijn of haar eigen commentaar. Een paar respondenten heeft met behulp van een groot legvel en kaartjes met stellingen hun uiteindelijke Q-sort gemaakt. Tijdens het gesprek is getracht hun mening zo goed mogelijk te noteren. Sommige respondenten geven aan dat zij graag anoniem willen blijven. Hier is uiteraard in het rapport rekening mee gehouden.

### 3. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de analyse besproken. De Q-sorts zijn geanalyseerd met behulp van de PQ-method software, versie 2.35, ontwikkeld en geüpdatet door Peter Schmolck in maart 2014. In paragraaf 3.1 wordt kort uitgelegd hoe de analyse in zijn werk gaat. Paragraaf 3.2 gaat in op de manier van analyseren volgens de Principale Component Analyse. In paragraaf 3.3 staan de resultaten van de analyse en de interpretatie ervan.

#### 3.1 Analyse proces

Allereerst worden de Q-sorts van alle respondenten met elkaar gecorreleerd. Deze matrix representeert de zogenaamde samenhang tussen de Q-sorts. Als twee Q-sorts correleren, dan hebben die twee respondenten een soortgelijk perspectief (Kroesen & Bröer, 2009). De correlatiematrix is te vinden in Appendix D, Tabel D.1. De correlaties zijn deels positief, deels negatief. Dit houdt in dat de meningen onderling verschillen.

Vervolgens wordt op twee manieren geanalyseerd, alvorens de factoren te gaan roteren. Ten eerste wordt de zwaartepunt factoranalyse van Brown (1980) toegepast. Brown raadt voor de ‘centroid factor analysis’ aan 7 factoren te extraheren. Verder is ook de Principale Componenten Analyse uitgevoerd. Om inhoudelijke redenen is gekozen om louter de Principale Componenten Analyse op te nemen in het hoofdrapport. De resultaten van deze analyse boden meer inzichten dan de resultaten van de zwaartepunt factoranalyse. De resultaten en interpretatie van de zwaartepunt factoranalyse zijn te vinden in Appendix E.

Vervolgens wordt op basis van het varimax principe gerooteerd. Er wordt dan gezocht naar een rotatie waarbij de verklaarde variantie maximaal is (Kaiser, 1959). Hierna is het volgens de algemene Q-methodologie richtlijnen het doel om op zoek te gaan naar unieke, gedeelde perspectieven. Dit houdt in dat de eigenwaarde van een factor groter dan 1 moet zijn, en dat er minimaal twee personen significant moeten laden (Kroesen & Bröer, 2009; Watts & Stenner, 2005). Volgens het principe van Watts en Stenner (2005) is de lading op een factor hoog genoeg bij een significantielevel van  $p < 0.01$  bij  $2.59 * \left(\frac{1}{\sqrt{n}}\right)$ , waarbij n het aantal stellingen is. Deze waarde is, bij  $n = 38$ , gelijk aan 0.42. Dit kan betekenen dat er een groot deel van de respondenten niet meegenomen zou worden. Het is mogelijk om deze waarde te verhogen om tot een meer bevredigende oplossing te komen (Watts & Stenner, 2005).

#### 3.2 Principale Component analyse

De zoektocht naar het aantal te extraheren factoren was een iteratief proces. Er zijn uiteindelijk 4 factoren meegenomen in de analyse. De originele significantiegrens van 0.42 is gehanteerd. Alle Q-sorts laadden hoog op niet meer dan 1 factor. De ongeroteerde factor matrix staat in Tabel D.2 in Appendix D. De gerooteerde componentmatrix is te vinden in Tabel D.3 in diezelfde appendix. De dikgedrukte getallen geven aan op welke factor een respondent laadt. In Tabel D.4 zijn, om overzichtelijkheid te waarborgen, de factorladingen gesorteerd op hoogte. Tabel D.5 bevat de z-scores per factor. Op basis van de rangschikking van deze scores zijn de stellingen per factor toebedeeld, alsof een hypothetische respondent 100% laadt op die factor. Deze vertaling is te zien in Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Z-scores vertaald naar factorscores (Principale Component)

Nr.	Stelling	F1	F2	F3	F4
1	Eindhoven Airport moet mij op de hoogte brengen van de plannen die zij hebben.	1	2	-3	1
2	Ik denk dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven.	3	-2	3	2
3	De negatieve effecten die een luchthaven heeft op het milieu zijn groter dan de positieve effecten die een luchthaven met zich mee brengt.	-3	2	-3	0
4	Ik vertrouw erop dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.	2	-2	-2	0
5	Het is handig als Eindhoven Airport meer bestemmingen gaat toevoegen.	4	-1	0	0
6	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er naartoe gaan.	-2	1	1	-4

7	Omwonenden zouden samen in opstand moeten komen tegen de macht die de overheid in de regio heeft.	-4	-1	-4	-1
8	Eindhoven Airport is goed voor de lokale economie, maar hoeft niet te groeien: daar heeft de regio namelijk niets aan.	-2	1	-1	-2
9	De overheid moet erop toezien dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.	0	4	3	4
10	De milieueffecten van een vliegveld doen er voor mij niet echt toe.	-1	-3	-2	-4
11	Ik denk dat Eindhoven Airport zich niets aan trekt van de bewoners in de omgeving.	-2	3	-4	-1
12	De vliegtuigen moeten zo landen en opstijgen, dat de geluidsbelasting gelijk verdeeld is over de omliggende gemeenten.	2	1	0	-1
13	Als Eindhoven Airport zo graag wil groeien dan zal het wel nodig zijn.	1	-3	0	1
14	Ik snap best dat zakenmensen zoveel vliegen, ook op korte afstanden.	2	-1	1	-3
15	Ik vind het belangrijk dat ik weet wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu.	-1	4	3	0
16	Ik vind het niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt want ik kan daar niet zoveel mee.	0	-3	-3	-2
17	Ik ondervind geluidhinder van Eindhoven Airport.	-4	0	-2	-2
18	Eindhoven Airport moet luchtvaartmaatschappijen met oude vliegtuigen die meer lawaai maken meer laten betalen.	2	3	-2	3
19	De vliegroutes moeten zo zijn dat ik er niet te veel last van heb.	-2	-1	-2	1
20	Als omwonende sta je machteloos tegen Eindhoven Airport.	-1	0	0	-1
21	Bij innovatieprojecten moet duidelijk zijn wat de positieve effecten zijn voor de capaciteit, en wat de negatieve effecten zijn voor het milieu.	1	1	4	4
22	Als het kon zou ik verhuizen naar een stillere omgeving.	-3	-1	-1	-3
23	Ik ben voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport.	3	-4	-1	2
24	Ik ben tevreden met de buurt waarin ik woon en zou dus niet snel verhuizen.	4	2	2	1
25	Als je niet op het vliegtuiggeluid let, hoor je het amper.	1	-2	-1	1
26	De overheid maakt niet waar wat ze beloven te doen om het vliegtuiggeluid te verminderen.	0	0	1	-1
27	De overheid moet Eindhoven Airport de mogelijkheid geven om te kunnen groeien.	3	-2	1	0
28	Eindhoven Airport is groot genoeg en moet geen toestemming krijgen om verder te groeien.	-3	3	4	-2
29	Als je niet tegen vliegtuiggeluid kan, moet je ergens anders gaan wonen.	1	-4	2	-1
30	Ik geloof dat Eindhoven Airport altijd wel zijn gang zal kunnen gaan.	-2	0	2	-2
31	Eindhoven Airport moet financieel bijdragen aan de isolatie van huizen in de regio.	0	2	-1	2
32	Het landen en opstijgen kan het beste over de dunst bevolkte gebieden.	1	1	2	2
33	Ik wil dat Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen die luchthaven heeft.	0	1	0	2
34	Ik wil weten wat de toekomstvisie van de luchthaven is en ik vind dat Eindhoven Airport daarover moet communiceren.	0	2	1	1
35	Eindhoven Airport moet onderzoek doen naar de geluidshinder die omwonenden ondervinden.	2	0	-1	3
36	Als je in de buurt van de vliegroutes woont heb je gewoon pech.	-1	-2	1	-3
37	De overheid moet zorgen dat Eindhoven Airport meer aandacht gaat besteden aan het milieu.	-1	0	2	3
38	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er niet naartoe gaan. Ze doen toch niks met mijn input.	-1	-1	-2	0

### 3.3.1 Interpretatie factoren

Op basis van de scores in Tabel 3.1 kunnen de vier factoren ofwel de vier perspectieven geïnterpreteerd worden. De extreme waarden, specifieke respondenten en typische plaatsingen in de hypothetische Q-sort worden besproken om tot een beschrijving van ieder perspectief te komen.

#### Perspectief 1. De economische houding: hoe groter de luchthaven, hoe beter!

Dit perspectief wordt gedeeld door 10 respondenten, de eigenwaarde is 7.17 en de factor verklaart daarmee 29% van de variantie. De gemiddelde leeftijd was 36 en de helft van de respondenten (5) is man.

Deze groep is tevreden met de buurt waarin zij woont (S24: 4) en zou dus absoluut niet willen verhuizen naar een stillere omgeving (S22: -3). Dit zou heel goed kunnen komen omdat zij geen geluidshinder ondervinden (S17: -4). “Ik hoor het vliegtuiggeluid niet eens op de plek waar ik woon. Meer bestemmingen en frequentere vluchten zou voor mij alleen maar mooi uitkomen. Het is erg praktisch om een vliegveld om de hoek te hebben.” (R9). Men zou het dan ook alleen maar fijn vinden als de luchthaven meer bestemmingen zou gaan toevoegen (S5: 4) en zij zijn voorstander van de groei (S23: 3). Zij zien de economische voordelen als een belangrijk aspect van Eindhoven Airport (S2: 3). Daarom vindt men ook dat de overheid Eindhoven Airport vooral de ruimte moet geven om te kunnen groeien (S27: 3, S28: -3). Zij zien in opstand komen tegen de overheid als onnodig (S7: -4), want “overleg is prima, maar opstand is overdreven” (R3) en bovendien “de macht is niet zo groot.” (R7).

In lijn met de focus op de positieve economische en praktische aspecten van een (groeierende) luchthaven in de buurt, heerst er enige onverschilligheid tegenover milieu- en geluidsaspecten. De negatieve effecten op het milieu zijn namelijk een stuk minder belangrijk dan de positieve effecten die een luchthaven met zich meebrengt (S3: -3). De milieueffecten van een vliegveld doen er voor hen niet echt toe (S10: -1) en men vindt het niet echt belangrijk om te weten wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu (S15: -1). Verder vindt men het dus ook niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt, omdat ze daar zelf niets mee kunnen (S16: 0) maar men vindt wel dat vliegtuiggeluid eerlijk verdeeld moet zijn over de omliggende gemeenten (S12: 2) en dat Eindhoven Airport dan ook onderzoek naar geluidsoverlast moet doen (S35: 2).

Wat de overheid doet maakt niet zoveel uit. De luchthaven kan prima zijn eigen plan trekken, het is niet de taak van de overheid om er bijvoorbeeld op toe te zien dat Eindhoven Airport meer aandacht besteedt aan het milieu (S37: -1) of dat men bij de luchthaven rekening houdt met de omwonenden (S9: 0). “Ik denk dat Eindhoven Airport zich wel degelijk bewust is van zijn omgeving.” (R8).

Kort gezegd kan Eindhoven Airport gewoon groeien, hoe meer bestemmingen hoe beter. De economische effecten zijn belangrijker dan de milieueffecten. De overheid speelt verder niet echt een grote rol, maar dat maakt niet uit.

#### Perspectief 2: De milieubewuste houding: het milieu verdient veel meer aandacht, en houdt eens rekening met omwonenden!

Op factor 2 laden 6 respondenten voldoende hoog, de eigenwaarde is 4.26 en de verklaarde variantie daardoor 19%. De gemiddelde leeftijd was 57 en 5 van de 6 respondenten zijn man. Alle respondenten die aangeven dat zij zich hebben ingezet voor kwesties rondom Eindhoven Airport (5), delen dit perspectief.

Men is binnen dit perspectief tegen de groei van Eindhoven Airport (S23: -4). Dit komt niet doordat men extreem veel geluidshinder ondervindt (S17: 0), maar voornamelijk doordat men vindt dat de luchthaven groot genoeg is (S28: 3). De regio heeft geen baat bij een groeiende luchthaven in Eindhoven (S2: -2).

“Uitbreiding leidt alleen maar tot nog meer vakantiebestemmingen, zonder economisch voordeel voor de regio” (R13). Sowieso vindt men dat er teveel focus ligt op de economische aspecten, de milieueffecten zijn voor hen belangrijker (S3: 2).

Precies daarom vindt deze groep het voornamelijk belangrijk om te weten wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu (S15: 4) en zij vindt de milieueffecten van een vliegveld in het algemeen erg belangrijk (S10: -3). Geluidseffecten spelen ook een grote rol. “Verdere aantasting woon- en leefklimaat in regio is onacceptabel” (R13). Men vindt dat je niet hoeft te verhuizen als je last hebt van het vliegtuiggeluid (S29: -4) maar is juist van mening dat de luchthaven jou tegemoet moet komen door bij te dragen aan het isoleren van huizen (S31: 2). “Een van de effectiefste middelen om het geluid te verminderen” (R17) is door het vliegen met oude vliegtuigen duurder te maken (S18: 3). Verder wil men dat



de geluidsoverlast gemeten wordt (S16: -3), maar men acht de luchthaven niet het geschikte orgaan om dat te doen (S35: 0).

Sowieso heeft men een sceptische houding tegenover de rol van Eindhoven Airport. Ze hebben het idee dat de luchthaven zich weinig tot niets aantrekt van de omwonenden (S11: 3). Daarom wil men dat de overheid erop toeziet dat er rekening gehouden wordt met de bewoners van de regio (S9: 4) en dat de overheid de luchthaven geen mogelijkheid moet geven om verder te groeien (S27: -2).

Kort gezegd is men om milieu- en geluidstechnische redenen tegen de verdere groei van Eindhoven Airport, is men het niet eens met de manier van werken van de luchthaven en heeft men eigenlijk ook weinig vertrouwen in de overheid: "Met prachtige volzinnen in dikke rapporten doet de overheid net alsof zij een oog heeft voor het terugdringen van de overlast, maar feitelijk heeft ook zij alleen oog voor de economische belangen en de luchtvaartlobby." (R15).

### Perspectief 3: De onverschillige houding: houdt een beetje rekening met het milieu dan is alles best

Dit perspectief wordt gedeeld door 2 respondenten. De eigenwaarde is 1.48 en de verklaarde variantie ongeveer 8%. Beide respondenten zijn man en de gemiddelde leeftijd was 35.

Binnen dit perspectief vindt men Eindhoven Airport groot genoeg (S28: 4). Men vindt het erg belangrijk dat er bij innovatieve projecten duidelijk is wat de effecten zijn op de capaciteit en op het milieu (S21:4). Alleen als "alle positieve en negatieve effecten worden beschreven met daarbij de effecten voor de omwonenden kan er duidelijkheid ontstaan. Daarnaast, als er meer bestemmingen worden toegevoegd, zal het op de wegen rondom Eindhoven Airport drukker worden. Hierdoor zal het voor Eindhoven misschien noodzakelijk zijn om eens de afslag richting Eindhoven Airport aan te pakken wat 's ochtends altijd file oplevert" (R18). Men heeft wel het idee dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven (S2: 3), maar het milieu is ook wel redelijk belangrijk (S10: -2). Om te kunnen inschatten waar verbeteringen nodig zijn, moet men dus weten wat de effecten zijn en wat nieuw beleid voor effect heeft op het milieu (S15: 3). Maar het is niet zo dat de negatieve effecten op het milieu zwaarder wegen dan de positieve effecten die een luchthaven met zich meebrengt (S3: -3). Over het algemeen staat men vrij onverschillig tegenover de acties van Eindhoven Airport, en zij hoeven niet op de hoogte gebracht worden van haar plannen (S1: -3).

Men heeft verder wel het idee dat Eindhoven Airport momenteel voldoende rekening houdt met de omwonenden (S11: -4). Echter moet de overheid er wel op toezien dat er rekening gehouden wordt met zowel de omwonenden (S9: 3), als het milieu (S37: 2). Opstand tegen de overheid is echter wel kansloos (S7: -4) want "opstand brengt niets goeds." (R18).

Kort gezegd is men niet sterk voor- of tegenstander van de groei van Eindhoven Airport, maar vindt men in principe de luchthaven wel groot genoeg. Groeien kan, maar dan moet er wel gecheckt worden wat de effecten daarvan zijn en hoe daarmee omgegaan wordt. Belangrijk om te vermelden is dat uit de interpretatie van de factorscores blijkt dat er enkele tegenstrijdigheden te ontdekken zijn. De houding ten opzichte van het milieu bijvoorbeeld is niet eenduidig. De invulling die men gegeven heeft aan stellingen over het milieu zijn inconsequent. Dit zou kunnen betekenen dat het onderwerp van de Q-studie deze respondenten niet echt interesseerde.

### Perspectief 4: De idealistische houding: groeien mag, maar onder controle van de overheid

Dit perspectief wordt gedeeld door 3 respondenten. De eigenwaarde is 1.09 en de verklaarde variantie ongeveer 11%. 2 respondenten zijn man en de gemiddelde leeftijd was 36.

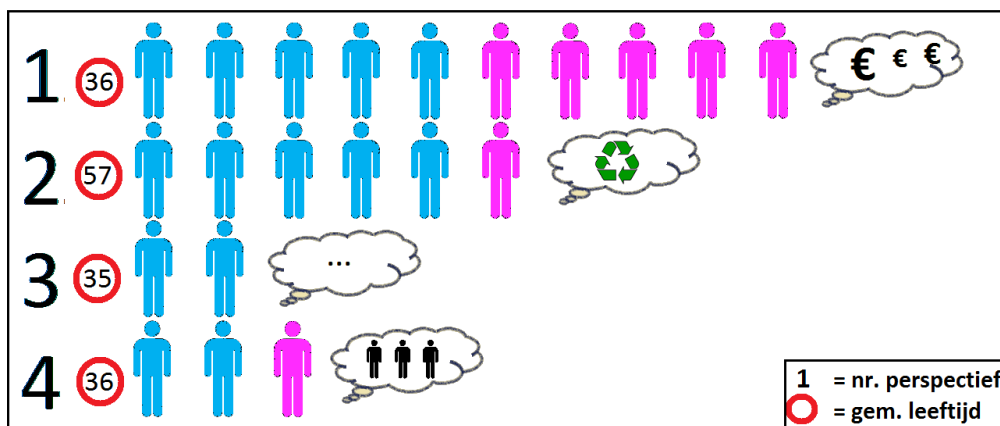
Men wil binnen deze visie bij innovatieprojecten weten wat nou precies de positieve effecten op de capaciteit en negatieve effecten op het milieu zijn (S21:4). Dit komt voornamelijk omdat men vindt dat groeien mogelijk moet zijn, maar dat dat wel gecontroleerd moet gaan. Men ziet de voordelen van een groeiende luchthaven voor de regio (S2: 2; S8: -2). Eindhoven Airport moet daarnaast luchtvaartmaatschappijen met oude vliegtuigen die meer lawaai maken, meer laten betalen (S35: 3). De milieueffecten doen er voor deze personen wel degelijk toe (S10: -4). Ook vindt men het onnodig dat zakenmensen op korte afstanden altijd vliegen, dat is immers erg slecht voor het milieu. "Dan kan je nog beter ergens anders gaan wonen en dan op de fiets naar je werk." (R1).

Binnen deze visie is men 'van het collectief'. Ook als men zelf geen overlast ondervindt, wil men dat er rekening gehouden wordt met andere omwonenden. Men is het er niet mee eens dat je gewoon pech hebt als je in de buurt van de vliegroutes woont (S36: -3). Men wil juist dat Eindhoven Airport omwonenden

de mogelijkheid biedt om mee te kunnen discussiëren over de plannen die zij heeft (S33: 2) en dat de luchthaven financieel een bijdrage levert aan de isolatie van huizen in de regio (S31: 2). Dit terwijl zij zelf geen of nauwelijks geluidsoverlast ondervinden (S17: -2) en niet zouden willen verhuizen naar een stillere omgeving (S22: -3)!

Wat binnen dit perspectief het meest opvalt, is dat men graag ziet dat de overheid een sterke, controlerende rol speelt of gaat spelen in het doen en laten van Eindhoven Airport. De overheid moet erop toezien dat de luchthaven rekening houdt met de omwonenden (S9: 4) en dat men eer aandacht gaat besteden aan het milieu (S37: 3). De overheid mag best toestemming geven om te groeien (S28: -2) en men ziet zichzelf gematigd als voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport (S23: 2), zolang er door experts gecontroleerd wordt en men onderzoek gaat doen naar de positieve en vooral ook de negatieve effecten die een luchthaven met zich mee brengt (S35: 3). De houding binnen dit perspectief is vrij idealistisch omdat men rekening houdt met anderen en men het volste vertrouwen heeft in autoriteiten.

In Figuur 3.1 is een grafische weergave te vinden van de verdeling van het aantal respondenten per perspectief, de man/vrouw verhouding, de gemiddelde leeftijd per perspectief. In de denkwolkjes staat het onderwerp dat binnen dat perspectief belangrijk wordt geacht.



Figuur 3.1 Grafische weergave perspectieven (Principale Component)

### 3.3.2 Vergelijking van stellingen

Ondanks dat de factoren verschillende visies uitdragen, zijn er stellingen waar men ongeveer dezelfde waarde aan toekent. De analyse hiervan geeft overeenkomsten tussen de perspectieven (Van Exel & De Graaf, 2005). Er zijn ook stellingen waar men het absoluut niet over eens is. Vergelijken is mogelijk door te kijken naar de hypothetische q-scores van de factoren.

#### Consensus

Wat onmiddellijk opvalt, is dat er op de extreme posities in ieder geval geen consensus bestaat. De waarden in Tabel 3.2 zijn geen van allen hoger dan 2 of kleiner dan -2. Dit houdt in dat men het niet met elkaar eens is op de punten waar men een sterke mening over heeft. De consensus bestaat vooral over stellingen waar men neutraal tegenover staat of waar men geen interesse in heeft. Het verschil zit voornamelijk in de onderliggende motieven.

Goede voorbeelden zijn stelling 33 en stelling 38. Ten eerste maakt het voor perspectief 1, 2 en 3 niet echt uit of Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt om mee te discussiëren over de plannen die de luchthaven heeft. Bij perspectief 1 vindt men het teveel moeite om hier aan mee te doen en respondenten binnen perspectief 2 en 3 hebben het idee dat er toch niets met input van omwonenden gedaan wordt. Perspectief 4 wijkt af, zij zou wel graag zien dat de luchthaven de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te denken. Dit komt omdat men vanuit het collectief denkt. Ten tweede zou men niet gauw zelf naar instemmingsavonden gaan, maar de beweegredenen daarvoor verschillen nogal. Respondenten met de economische houding (perspectief 1) vinden het vooral teveel moeite en ondervinden zelf toch geen overlast van het vliegveld. Degenen met een milieubewuste houding (perspectief 2) en de onverschillige houding (perspectief 3) hebben het idee dat het weinig zin heeft erheen te gaan. De idealist (perspectief 4) heeft juist het idee dat autoriteiten voldoende capabel zijn om tot een goede oplossing te komen.

Tabel 3.2 Consensus stellingen (Principale Component)

Nr.	Stelling	Q1	Q2	Q3	Q4
26	De overheid maakt niet waar wat ze beloven te doen om het vliegtuiggeluid te verminderen.	0	0	1	-1
32	Het landen en opstijgen kan het beste over de dunst bevolkte gebieden.	1	1	2	2
33	Ik wil dat Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen die luchthaven heeft.	0	1	0	2
34	Ik wil weten wat de toekomstvisie van de luchthaven is en ik vind dat Eindhoven Airport daarover moet communiceren.	0	2	1	1
38	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er niet naartoe gaan. Ze doen toch niets met mijn input.	-1	-1	-2	0

### Onenigheid

De stellingen waar de meeste onenigheid over bestaat zijn meestal kenmerkend voor de verschillende perspectieven. De belangrijkste 5 zijn weergegeven in Tabel 3.3.

Dat er onenigheid bestaat over het al dan niet voorstander zijn van de groei van Eindhoven Airport, moge duidelijk zijn. Verder zijn er op basis daarvan grote verschillen over hoe men denkt en vindt dat Eindhoven Airport met zijn omwonenden omgaat. Perspectief 1 en perspectief 3 zijn van mening dat de luchthaven wel degelijk rekening houdt met de omwonenden. Binnen perspectief 1 geven de meesten aan dat ze nauwelijks geluidshinder ondervinden van de luchthaven, en zij zien alleen maar voordelen bij een grote luchthaven in de buurt. Dit speelt waarschijnlijk een grote rol bij hun mening over de manier van omgang met de regio. Perspectief 3 is ervan overtuigd dat de luchthaven zoveel mogelijk rekening houdt met omwonenden: "Eindhoven Airport wil het vliegveld zo gunstig mogelijk maken voor zijn omgeving en zal met alle omstandigheden rekening houden." (R18). Aanhangers van perspectief 2 zijn juist overtuigd van het tegenovergestelde: zij hebben het idee dat de omgeving gepasseerd wordt als Eindhoven Airport plannen maakt. Deze manier van denken komt terug bij stelling 29. Zij vinden het juist bot en oneerlijk om te stellen dat je maar moet verhuizen als je last hebt van de luchthaven. Perspectief 4 deelt die mening enigszins, ondanks dat zij relatief weinig geluidshinder ondervinden. Dit komt waarschijnlijk omdat men het beste wil voor de omgeving, voor het collectief.

Ten slotte hebben alle perspectieven, op perspectief 2 na, het idee dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven. Perspectief 2 focust meer op de nadelen die groei met zich meebrengt voor het milieu en de overlast voor omwonenden.

Tabel 3.3 Onenigheid stellingen (Principale Component)

Nr.	Stelling	Q1	Q2	Q3	Q4
11	Ik denk dat Eindhoven Airport zich niets aan trekt van de bewoners in de omgeving.	-2	3	-4	-1
29	Als je niet tegen vliegtuiggeluid kan, moet je ergens anders gaan wonen.	1	-4	2	-1
2	Ik denk dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven.	3	-2	3	2
23	Ik ben voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport.	3	-4	-1	2
28	Eindhoven Airport is groot genoeg en moet geen toestemming krijgen om verder te groeien.	-3	3	4	-2

### 3.3.3 Vergelijking van perspectieven

Na analyse van de verschillende perspectieven is gebleken dat er op sommige plekken consensus bestaat, maar dat er vooral ook veel verschil is tussen de uitgesproken meningen van de respondenten. Bovendien is er soms sprake van lichte aversie onderling.

Een respondent met perspectief 1 denkt vooral vanuit eigenbelang. Men ziet het liefst de luchthaven nog veel meer bestemmingen toevoegen en nog veel vaker vliegen per dag. De andere 3 perspectieven hebben niet het beste voor met deze respondenten. Waar is de aandacht voor het milieu? (perspectief 2) Waarom wordt er geen rekening gehouden met omwonenden en denkt men louter aan zichzelf? (perspectief 4)

Respondenten met perspectief 2 hebben veel aandacht voor het milieu. Men vindt dat de luchthaven veel te weinig aandacht besteed aan het milieu, en wil graag dat daar verandering in komt. Ook is men het niet eens met het beleid van de luchthaven en is er ook geen vertrouwen in autoriteiten. De respondenten binnen perspectief 1 zullen vinden dat men niet moet overdrijven. Perspectief 4 ziet niet in waarom men niet gewoon wat meer vertrouwt op autoriteiten.

Binnen perspectief 3 is men een buitenstaander als het gaat om een mening over de plannen van de luchthaven. Er komt geen eenduidig beeld naar voren van wat men nou eigenlijk vindt. Hoogstwaarschijnlijk omdat het hen niet echt uitmaakt, en als ze het al uitmaakt kan men er zelf toch niets aan doen. Een respondent met perspectief 1 kan zich hier niet in vinden: je kan altijd ergens proberen verandering in te brengen, als je zelf maar hard genoeg werkt. De egalitarist vindt juist dat men zich hard moet maken en dat er wel iets te doen is tegen autoriteiten.

Iemand binnen perspectief 4 vertrouwt op experts en de overheid. Perspectief 2 snapt niet hoe je zo'n vertrouwen kan hebben in de autoriteiten. Ook met het oog op milieukwesties vertrouwt een respondent met deze visie op de overheid. De individualist ziet daar het nu niet van in, omdat de natuur volgens hen vergevingsgezind is. Waarom zou er dan onderzoek naar gedaan moeten worden?

## 4. Conclusie en aanbevelingen

Met behulp van de Q-methodologie is getracht antwoord te geven op de in hoofdstuk 1 opgestelde onderzoeksvraag:

*“Wat zijn de perspectieven van de omwonenden van Eindhoven Airport wat betreft haar toekomstplannen, luchtvaart in het algemeen en de effecten die de luchthaven heeft op de regio?”*

Uit het onderzoek is gebleken dat de belangen van de omwonenden verschillen en dat deze personen er dus ook verschillende perspectieven op nahouden. Belangrijk om te vermelden is dat de Q-sort een statische weergave is van de perspectieven die de respondenten erop nahouden (Watts & Stenner, 2005). Het betreft een momentopname. Het is heel goed mogelijk dat deze perspectieven dynamisch zijn en veranderen met de tijd. Op basis van de uitgevoerde Q-studie zijn er op dit moment de volgende vier perspectieven geïdentificeerd.

Allereerst de economische houding (perspectief 1). De economische voordelen van een groeiende luchthaven in de regio staan hierin centraal en men vindt het milieu en de geluidsoverlast voor omwonenden ondergeschikt aan de voordelen. Ten tweede de milieubewuste houding (perspectief 2). De respondenten binnen dit perspectief vinden de milieueffecten en de geluidsoverlast belangrijk en zien weinig voordeel voor de regio als Eindhoven Airport gaat uitbreiden. Perspectief 3 blijkt onverschillig te zijn ten opzichte van het groeien van de luchthaven. Ten slotte is er de idealistische houding (perspectief 4) waarin men het volste vertrouwen heeft in autoriteiten en experts, en men het beste voor heeft met alle omwonenden.

Er is gebleken dat er een duidelijke groep is die voorstander is van het doorzetten van de geplande groei. Het aantal bestemmingen en het aantal vluchten vanaf Eindhoven Airport kan wat hen betreft niet snel genoeg groeien. Wat draagvlak betreft zit het binnen perspectief 1 dus goed. Wat opvalt, is dat geen enkele van deze respondenten in de buurt van de huidige vliegroutes woont en dat men nauwelijks tot geen geluidsoverlast van de luchthaven ondervindt. Voor Eindhoven Airport is deze groep makkelijk om mee om te gaan: zij behoeven geen extra aandacht.

Wat betreft het vergroten van het draagvlak liggen de kansen dus voornamelijk bij de laatste drie perspectieven. Op basis van de onderwerpen die men binnen deze perspectieven belangrijk vindt is het mogelijk om een drietal aanbevelingen te doen.

Ten eerste hebben respondenten die aangeven dat zij het milieu erg belangrijk vinden (perspectief 2) het idee dat Eindhoven Airport absoluut geen rekening houdt met omwonenden. De houding van de luchthaven staat hen absoluut niet aan. Vandaar dat de luchthaven er waarschijnlijk goed aan zou doen om de communicatie naar deze mensen toe transparanter te maken, om ervoor te zorgen dat de omwonenden weten dat er wel degelijk rekening met hen wordt gehouden. Zoals een personeelslid van het Ministerie van Defensie op Eindhoven Airport bijvoorbeeld aangeeft, wordt er meer aan de geluidsproblematiek gewerkt dan dat buitenstaanders weten. De aanbeveling is dus om meer te communiceren met de omwonenden door hen te laten weten op welke manieren Eindhoven Airport wel degelijk rekening houdt met hen wat betreft geluidsoverlast.

Ten tweede geeft een aantal respondenten aan dat behalve Eindhoven Airport ook de overheid zich niet voldoende bekommert om de omwonenden en hen zelfs voor de gek zou houden. “Met prachtige volzinnen in dikke rapporten doet de overheid net alsof zij een oog heeft voor het terugdringen van de overlast, maar feitelijk heeft ook zij alleen oog voor de economische belangen en de luchtvaartlobby.” (R15). Een tweede aanbeveling is om met de overheid in gesprek te gaan over waar er verbeteringen mogelijk zijn op dit gebied. Een belangrijk onderwerp hierin zou wederom de communicatie moeten zijn. Zorg dat de overleggen tussen overheidsinstanties en Eindhoven Airport openbaar zijn. Zorg dat omwonenden bericht krijgen over gesprekken die er zijn (geweest) en dat geïnteresseerden aanwezig kunnen zijn bij bepaalde vergadermomenten. Probeer een open sfeer te creëren rondom de plannen.

De derde aanbeveling heeft betrekking op het doen van onderzoek naar milieueffecten en geluidsoverlast. Momenteel wordt daar ook al onderzoek naar gedaan. Echter heeft men binnen perspectief 2 het vertrouwen in Eindhoven Airport en de overheid als onderzoeksinstanties opgegeven. Respondenten

met perspectief 3 en 4 geven ook aan dat ze het belangrijk vinden dat er onderzoek gedaan wordt. Binnen perspectief 3 laat men zich niet uit over de uitvoerder van de onderzoeken, binnen perspectief 4 vertrouwt men in dat opzicht op de autoriteiten. De aanbeveling is dat de luchthaven met derde partijen in zee moet gaan om onderzoek uit te laten voeren. Deze instantie moet volledig onafhankelijk zijn, en belangrijk is dat het gehele onderzoeksproces en de resultaten openbaar zijn. Op deze manier is het mogelijk om vertrouwen te winnen van omwonenden, waardoor het draagvlak vergroot zou kunnen worden.

Voor vervolgonderzoek is het een optie om de Q-studie te combineren met traditionele kwantitatieve onderzoeken, om erachter te komen hoe de distributie van perspectieven is onder de bevolking van regio Eindhoven Airport. De verdeling op basis van de P-set in dit onderzoek is weergegeven in Figuur 3.1. Met behulp van klassieke vragenlijsten kan onderzocht worden in hoeverre deze verdeling opgaat voor de populatie. Op basis van deze resultaten zou Eindhoven Airport in de toekomst wellicht nog gericht beleid kunnen voeren.

## 5. Reflectie

Gedurende het opzetten van het onderzoek, de uitvoering ervan, de analyse van de resultaten en het interpreteren van die resultaten zijn er verschillende hordes genomen. Per onderwerp zal in dit hoofdstuk kort besproken worden wat er beter of anders gedaan had kunnen worden.

Allereerst is er een verbeterpunt bij het selecteren van de Q-set. De selectie van stellingen is gebaseerd op een sortering op basis van de Cultural Theory en op basis van drie hoofdonderwerpen. Het indelen van stellingen bij een van de vier stromingen is een erg harde indeling. In principe zou iets meer nuance hier op zijn plek zijn. Het kan namelijk best zijn dat een bepaalde stelling binnen verschillende stromingen past, maar dat de beweegredenen erachter anders zijn. Met behulp van de Q-methodologie wordt getracht om een compleet perspectief aan het licht te brengen, maar dan nog kan het zo zijn dat de harde indeling bij een van de vier stromingen een vertekend beeld. Hier moet dus voorzichtig mee omgegaan worden.

Ten tweede is er een belangrijk verbeterpunt voor de onderzoeksopzet. Voornamelijk wat betreft het selecteren van respondenten zijn er verbeterpunten. Van tevoren was de doelstelling om enerzijds tegenstanders en voorstanders en anderzijds politiek actieve en politiek inactieve respondenten in het onderzoek te betrekken. Uiteindelijk is, na analyse, gebleken dat alle politiek actieve respondenten gekenmerkt konden worden als tegenstanders van de huidige groeiplannen van Eindhoven Airport. Door de beperkte tijd die er staat voor het schrijven van de bachelor scriptie, was daar nu simpelweg weinig aan te doen. In een toekomstig onderzoek zou er meer tijd uitgetrokken kunnen worden voor het selecteren van respondenten, om te zorgen dat alle mogelijke perspectieven in het onderzoek worden meegenomen.

Ten derde kan het zo zijn dat sommige respondenten tijdens het onderzoek het idee hadden dat het voordelig zou zijn voor hen als ze een bepaalde verdeling opstelden. Zo kan het zijn dat respondenten die bijvoorbeeld vinden dat Eindhoven Airport te weinig aandacht besteed aan het milieu, dachten dat het wat zou opleveren om dit aan te dikken in hun Q-sort. Anderzijds zou het kunnen zijn dat respondenten die graag veel meer vluchten zien vertrekken vanaf Eindhoven Airport, precies het tegenovergestelde deden. Dit is geprobeerd te voorkomen door van tevoren aan te geven dat de resultaten niet doorgespeeld zouden worden naar de luchthaven. Alsnog kan het echter zo zijn dat een enkele respondent zo dacht.

Ten vierde werd er bij het analyseren van de resultaten ontdekt dat bij de zwaartepunt factoranalyse van Brown (1980) slechts twee factoren geëxtraheerd konden worden. Dit kan enerzijds veroorzaakt zijn door het relatief lage aantal respondenten. Het zou kunnen zijn dat bij een hoger aantal respondenten, er meer verschillende perspectieven aan het licht zouden zijn gekomen. Anderzijds kan het liggen aan een te lage mate van differentie tussen de perspectieven van betrokken respondenten. Wederom geldt dat als er meer tijd was geweest voor het onderzoek, dat dit probleem wellicht opgelost had kunnen worden.

Ten slotte is bij het interpreteren van de resultaten gebleken dat de vier stromingen zoals beschreven in Cultural Theory in de praktijk ook voorkomen. De vier bij de Principale Component analyse gevonden perspectieven komen in meer of mindere mate overeen met de door Thompson et al. (1990) omschreven cultuurstromingen. De koppelingen worden hier kort toegelicht.

Perspectief 1 komt sterk overeen met het individualisme. De individualist denkt voornamelijk uit eigenbelang. Hoe meer bestemmingen, hoe beter dus. Men ziet de natuur als onuitputtelijk, dus de effecten van een groeiende luchthaven op het milieu laat hen koud. Bovendien heeft de individualist weinig te maken met de overheid, zolang men maar geen last heeft van de regels.

Perspectief 2 past redelijk bij het egalitarisme. Men heeft weinig vertrouwen in de overheid en vindt dat deze teveel macht heeft. Sowieso moet men niks hebben van autoriteiten met veel macht. Er moet vooral met heel veel voorzichtigheid omgegaan worden met het milieu. De natuur is namelijk erg gevoelig en ieder tikje kan rampzalige gevolgen hebben.

Binnen perspectief 3 is er eigenlijk geen eenduidige visie op te maken. Dit zou erop kunnen wijzen dat het vooral respondenten met een fatalistische instelling betreft: het kan ze weinig schelen, want wat men zelf ook doet, het maakt toch niet uit. Deze koppeling is echter niet 1 op 1. Hiervoor lopen de scores op de kenmerkende uitspraken te ver uiteen.

Perspectief 4 past goed bij het hiërarchisme. De hiërarchist ziet de natuur en daarmee het milieu als iets waar met beleid mee omgegaan moet worden, en de overheid is een uitstekend orgaan om dit te reguleren. Men vertrouwt op experts wat betreft onderzoek naar bijvoorbeeld risico's en milieueffecten.

## Literatuurlijst

- Barry, J., & Proops, J. (1999). Seeking sustainability discourses with Q methodology. *Ecological Economics*, 28, 337–345.
- Belangenorganisatie Omwonenden Welschap (2015). Verdere groei van Eindhoven Airport, onder welke voorwaarden?. Geraadpleegd op 4 mei 2016, van <http://www.b-o-w.nl/>
- Blansch, Le, K., Heijden, Van Der, N., Lotze, S. & Zijst, Van, H. (2005, November 30). Advies Omwonendenpanel over Verbetervoorstellen Schipholbeleid. *Questions, Answers and More BV*, Den Haag.
- Brouwer, M. (1999). Q is accounting for tastes. *Journal of Advertising Research*, 39(2), 35-35.
- Brown, S. (1980). Political subjectivity: Applications of Q Methodology in Political Science. New Haven, CT: Yale University Press.
- Cross, R. M. (2005). Exploring attitudes: the case for Q methodology. *Health education research*, 20(2), 206-213.
- De 10 geboden van Eindhoven Airport (2015). De 10 geboden van Eindhoven Airport. Geraadpleegd op 4 mei 2016, van <http://www.de10gebodenvanea.nl/>
- Douglas, M. (1970). *Natural symbols: Explorations in cosmology*. Londen: Routledge.
- Douglas, M. (1982). Cultural Bias. *In the Active Voice*. 190-192; 201-203. Londen: Routledge
- Eindhoven Airport (2016). 2015 Jaarverslag van Eindhoven Airport. Geraadpleegd op 28 april 2016 van <https://www.eindhovenairport.nl/sites/eindhovenairport.nl/files/downloads/jaarverslag-ea-2015.pdf>
- Eindhovens Dagblad (2016, 14 april). Enorme stijging aantal klachten vliegtuighinder Eindhoven Airport moeilijk te verklaren. *Eindhovens Dagblad*, p. 4.
- Ellis, R. J. & Thompson, F. (1997). Culture and the environment in the Pacific North-West. *American Political Science Review*, 91(4), 885-897.
- Gaskell, E. C. (1995). *North and south*. Londen: Penguin.
- Gaskell, E. C., & Foster, S. (2006). *Mary Barton*. OUP Oxford.
- Gerard, B. J. M. (2016). *Informatiebijeenkomst over het vliegveld dd 13 februari 2016*. Geraadpleegd op 28 april 2016, van <http://www.bjmgerard.nl/?p=2463>
- Gordijn, H., Hornis, W. & Aykac, R. (2006). Geluid rondom luchthavens. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Holland, J. L. (1985). *Making vocational choices: A theory of vocational personalities and work environments*. Psychological Assessment Resources.
- Kaiser, H. F. (1959). Computer program for varimax rotation in factor analysis. *Educational and Psychological Measurement*.
- Kalleberg, A. L. (1966). The logic of comparison. *World Politics*, 19, 69-82.
- Kolvereid, L., & Moen, Ø. (1997). Entrepreneurship among business graduates: does a major in entrepreneurship make a difference?. *Journal of European industrial training*, 21(4), 154-160.
- Kopinga, K. & Scheffers, W. (2016, 13 februari). *2e fase groei Eindhoven Airport* [PowerPoint]. Geraadpleegd op 28 april 2016, van <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbXkZTEwZ2Vib2RlbnZvb3JlYXxneDozZjg1MjUyY2Y4MTA5YTY22>
- Kroesen, M. & Cuppen, E. (2013). Richtlijnen Q-methodologie Bachelorproject. Technische Bestuurskunde, TU Delft: Delft.
- Kroesen, M., & Bröer, C. (2009). Policy discourse, people's internal frames, and declared aircraft noise annoyance: An application of Q-methodology. *The Journal of the Acoustical Society of America*, 126(1), 195-207.
- Kroesen, M., Molin, E. J., & van Wee, B. (2008). Testing a theory of aircraft noise annoyance: A structural equation analysis. *The Journal of the Acoustical Society of America*, 123(6), 4250-4260.
- Poortinga, W., Steg, L. & Vlek, C. (2003). Myths of Nature and Environmental Management Strategies. *People, places and sustainability*, 16, 280.
- Prediger, D. J., & Vansickle, T. R. (1992). Locating occupations on Holland's hexagon: Beyond RIASEC. *Journal of Vocational Behavior*, 40(2), 111-128.
- Procescommissie Evaluatie Schipholbeleid (2006). Eindrapport en adviezen Evaluatie Schipholbeleid. Werkendam: Damen BV.



- Schreckenber, D., & Meis, M. (2007). Noise annoyance around an international airport planned to be extended. In *INTER-NOISE and NOISE-CON congress and conference proceedings, 2007(4)*, 3351-3360. Institute of Noise Control Engineering.
- Schwarz, M., & Thompson, M. (1990). *Divided we stand: Redefining politics, technology and social choice*. University of Pennsylvania Press.
- Sell, D. K., & Brown., S. R. (1984). Q methodology as a bridge between qualitative and quantitative research: Application to the analysis of attitude change in foreign study program participants. In J. L. V. H. A. Johnson (Ed.), *Qualitative research in education* (pp. 79-87). Kent, OH: Kent State University: Graduate School of Education Monograph Series.
- Smith, N. W. (2001). Current Systems in Psychology: History. *Theory, Research, and Applications*.
- Steg, L. & Sievers, I. (2000). Cultural theory and individual perceptions of environmental risks. *Environment and Behavior*, 33(1), 250-285.
- Thompson, M., Ellis, R., & Wildavsky, A. (1990). *Cultural theory*. Westview Press.
- Tranberg, M., Slane, S., & Ekeberg, S. E. (1993). The relation between interest congruence and satisfaction: A metaanalysis. *Journal of Vocational Behavior*, 42(3), 253-264.
- Watts, S., & Stenner, P. (2005). Doing Q methodology: theory, method and interpretation. *Qualitative Research in Psychology*, 2, 67-91.
- Wildavsky, A. (1987). Choosing preferences by constructing institutions: A cultural theory of preference formation. *American Political Science Review*, 81(01), 3-21.

## Appendix A: Stellingen carousel

Voordat een geschikte Q-set kan worden gekozen is het van belang alle binnen het kader vallende stellingen te verzamelen. Voor dit onderzoek zijn uit verschillende artikelen over luchtvaart bruikbare stellingen genoteerd. De website van de BOW ([www.de10gebodenvanea.nl](http://www.de10gebodenvanea.nl)) heeft als inspiratiebron gefungeerd. Verder is er op basis van een gesprek met een student Lucht- en Ruimtevaarttechniek een aantal stellingen toegevoegd. Een klein deel van het carousel betreft eigen input. In de lijst is telkens, na het aantal stellingen uit de betreffende bron, vermeld op welke manier de stellingen tot stand zijn gekomen en uit welke bron de stellingen komen.

	Stelling
U1	Luchtvaartmaatschappijen moeten stillere vliegtuigen aanschaffen.
U2	Eindhoven Airport moet luchtvaartmaatschappijen met oude vliegtuigen die meer lawaai maken meer laten betalen.
U3	Eindhoven Airport moet de landingsgelden 's nachts veel duurder maken dan de landingsgelden overdag.
U4	Eindhoven Airport moet 's nachts dicht.
U5	Eindhoven Airport moet hoge boetes krijgen als buiten de geplande, gunstigste vliegroutes wordt gevlogen.
U6	Eindhoven Airport moet financieel bijdragen aan de isolatie van huizen in de regio.
U7	Eindhoven Airport moet geld in het Leefbaarheidsfonds stoppen.
U8	Ik wil weten wat de geluidsbelasting bij mij in de buurt is.
U9	De geluidsbelasting moet gemeten worden en voor buurtbewoners beschikbaar zijn.
U10	Eindhoven Airport moet mij op de hoogte brengen van de plannen die zij hebben.
U11	Ik vind dat de Belangenorganisatie Omwonenden Welschap meer zeggenschap moet krijgen over beslissingen die de bewoners van de regio treffen.
U12	Ik vertrouw erop dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.
U13	Ik vind dat Eindhoven Airport te weinig communiceert met de omgeving.
U14	Eindhoven Airport moet de Contingent Descent Approach verplichten voor alle landingen, ook al gaat dit ten koste van de capaciteit van de luchthaven.
U15	Eindhoven Airport is goed voor de economie.
U16	Ik denk Eindhoven Airport de omgeving Eindhoven aantrekkelijk maakt.
U17	Ik vind het handig dat Eindhoven Airport in de buurt zit.
U18	Eindhoven Airport geeft veel geluidsoverlast.
U19	Ik heb last van het geluid dat Eindhoven Airport produceert.
U20	De negatieve effecten die een luchthaven heeft op het milieu moeten zwaarder meetellen dan de zogenaamde positieve effecten.

Stellingen U1 tot en met U20 zijn afkomstig uit Geluid rondom Luchthavens, geschreven door Gordijn et al. in 2006. In dit artikel wordt Schiphol vergeleken met andere luchthavens. De stellingen zijn niet letterlijk gekopieerd maar gebaseerd op het rapport. De stellingen zijn namelijk zo opgesteld dat ze gaan over Eindhoven Airport.

U21	Het is handig om vlakbij Eindhoven Airport te wonen.
U22	Ik hoor vaak vliegtuigen.
U23	Ik ben bang dat het vliegtuiggeluid zal toenemen.
U24	Het geluid van vliegtuigen hoort bij de ontwikkelingen vandaag de dag.
U25	Als je niet tegen vliegtuiggeluid kan, moet je ergens anders gaan wonen.
U26	Het is acceptabel dat mensen in hun woning gestoord worden door vliegtuiggeluid.
U27	Het is acceptabel dat mensen soms een gesprek moeten onderbreken door vliegtuiggeluid.

<b>U28</b>	Ik erger me aan vliegtuiggeluid.
<b>U29</b>	Luchtvaart vormt een gevaar voor de volksgezondheid.
<b>U30</b>	De groei van Eindhoven Airport heeft een negatief effect op de kwaliteit van het leven van veel omwonenden.
<b>U31</b>	Ik kan het vliegtuiggeluid niet controleren en dat maakt me boos en geeft me een machteloos gevoel.
<b>U32</b>	Als je niet op het vliegtuiggeluid let, hoor je het amper.
<b>U33</b>	Ik kan iets tegen het geluid doen.
<b>U34</b>	Als het kon zou ik verhuizen naar een stillere omgeving.
<b>U35</b>	Ik ben bang dat er ooit een vliegtuig zal crashen bij mij in de buurt.
<b>U36</b>	Als omwonende sta je machteloos tegen Eindhoven Airport.
<b>U37</b>	Het helpt niet om te klagen over vliegtuiggeluid.
<b>U38</b>	Er is voldoende aandacht voor de omwonenden van Eindhoven Airport.
<b>U39</b>	Bewoners zouden zich samen in moeten zetten tegen het vliegtuiggeluid.
<b>U40</b>	Als mensen klagen over vliegtuiggeluid dan is dat vooral uit eigenbelang. Zij hebben niet in de gaten hoe belangrijk luchtvaart is voor Nederland.
<b>U41</b>	Er wordt teveel aandacht besteed aan een kleine groep klagers over Eindhoven Airport.
<b>U42</b>	Je kunt het overlastprobleem niet oplossen. Eindhoven Airport bestaat al heel lang en het is gewoon iets waar we mee om moeten gaan.
<b>U43</b>	Vliegen is te goedkoop.
<b>U44</b>	Er wordt meer technologie ontwikkeld om het vliegtuiggeluid te beperken.
<b>U45</b>	Eindhoven Airport maakt zijn eigen regels.
<b>U46</b>	Ik geloof dat Eindhoven Airport altijd wel zijn gang zal kunnen gaan.
<b>U47</b>	Eindhoven Airport doet genoeg om het vliegtuiggeluid te verminderen.
<b>U48</b>	De overheid doet genoeg om het vliegtuiggeluid te verminderen.
<b>U49</b>	De overheid maakt niet waar wat ze beloven te doen om het vliegtuiggeluid te verminderen.
<b>U50</b>	Het is goed dat milieuorganisaties en lokale actiegroepen zoals de Belangenorganisatie Omwonenden Welschap opstaan voor bewoners van de regio Eindhoven Airport.
<b>U51</b>	Ze breiden altijd eerst de luchthaven uit, en verhogen daarna de toegestane geluidslevels.
<b>U52</b>	Luchtvaart is belangrijk voor de werkgelegenheid.
<b>U53</b>	Geluidshinder door vliegtuigen is een belangrijk probleem.
<b>U54</b>	De luchtvaart vormt een bedreiging voor het milieu.
<b>U55</b>	De overheid moet streven naar het verminderen van geluidsoverlast.
<b>U56</b>	De overheid moet Eindhoven Airport de mogelijkheid geven om te kunnen groeien.
<b>U57</b>	Ik vind economische aspecten belangrijker dan het verminderen van geluidsoverlast.
<b>U58</b>	Eindhoven Airport is groot genoeg en moet geen toestemming krijgen om verder te groeien.
<b>U59</b>	Het tweezijdige doel van de overheid (meer groei van de luchtvaartsector maar niet meer geluidsoverlast) is mislukt. Ze kiezen uiteindelijk toch voor groei.
<b>U60</b>	Mensen hebben recht op stilte.
<b>U61</b>	Vliegtuiggeluid is zinloos.
<b>U62</b>	Ik denk dat het een goed idee is om af en toe een 'vliegtuig-vrije-zondag' in te stellen.
<b>U63</b>	Verder van Eindhoven Airport is vliegtuiggeluid niet echt een probleem.

Stellingen U21 tot en met U63 zijn afgeleid uit het onderzoek van Kroesen en Bröer in 2009. Dit onderzoek ging over Schiphol. De stellingen zijn allereerst letterlijk vertaald vanuit de Engelse lijst in het artikel en vervolgens geïnterpreteerd en aangepast aan Eindhoven Airport.

<b>U64</b>	De overheid moet zorgen dat Eindhoven Airport gaat samenwerken met omwonenden.
<b>U65</b>	Het systeem waarmee geluidsgrenzen bepaald worden moet objectief, helder en transparant zijn.

<b>U66</b>	Eindhoven Airport moet steun krijgen van de overheid.
<b>U67</b>	De luchtvaartsector moet een meer innovatieve houding aannemen.
<b>U68</b>	Bij innovatieprojecten moet duidelijk zijn wat de positieve effecten zijn voor de capaciteit, en wat de negatieve effecten zijn voor het milieu.
<b>U69</b>	De groei van Eindhoven Airport moet niet worden gerealiseerd door de geluidsgrenzen telkens aan te passen.
<b>U70</b>	Groei moet voortkomen uit innovatie.
<b>U71</b>	Ik wil dat Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen die luchthaven heeft.

De basis voor stellingen U64 tot en met U71 ligt in het eindrapport van de Procescommissie Evaluatie Schipholbeleid uit 2006. De relevante stellingen zijn geselecteerd en vervolgens aangepast naar de situatie bij Eindhoven Airport.

<b>U72</b>	Een extern bedrijf moet de geluidsbelasting rond Eindhoven Airport opmeten in plaats van Eindhoven Airport zelf.
<b>U73</b>	Eindhoven Airport moet alleen stille vliegtuigen toelaten.
<b>U74</b>	Eindhoven Airport moet onderzoek doen naar de geluidshinder die omwonenden ondervinden.
<b>U75</b>	Men moet meer rekening houden met de verkeer aantrekkende werking van Eindhoven Airport.
<b>U76</b>	Ik wil weten wat de toekomstvisie van de luchthaven is en ik vind dat Eindhoven Airport daarover moet communiceren.
<b>U77</b>	Eindhoven Airport moet meer focussen op de kwaliteit van vliegbewegingen dan op kwantiteit.
<b>U78</b>	Eindhoven Airport houdt voldoende rekening met de kwaliteit van de leefomgeving.
<b>U79</b>	Eindhoven Airport mag niet groeien ten koste van het milieu.
<b>U80</b>	Bewoners die in het geluidsoverlast-gebied wonen, moeten kunnen kiezen wanneer en door wie ze hun huis laten isoleren. Eindhoven Airport moet daar ruim in zijn en de kosten ervan geheel vergoeden.
<b>U81</b>	Er zijn personen die bewust in een overlastgebied gaan wonen en vervolgens schadevergoeding eisen. Dat vind ik echt niet kunnen en Eindhoven Airport moet daar niet voor opdraaien.
<b>U82</b>	Eindhoven Airport moet geen geld investeren in iets als een leefbaarheidsfonds waar dan bijvoorbeeld speeltuinen van aangelegd worden. Dit zijn taken voor de gemeenten.
<b>U83</b>	Een luchtvaartmaatschappij moet extra betalen voor een vliegtuig dat meer lawaai maakt, niet Eindhoven Airport.
<b>U84</b>	Eindhoven Airport moet mensen in een overlastgebied financieel steunen als zij willen verhuizen.
<b>U85</b>	Ik vind het belangrijk dat ik weet wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu.
<b>U86</b>	Een neutrale organisatie moet de klachten over Eindhoven Airport oppakken, dit is geen taak voor Eindhoven Airport zelf.
<b>U87</b>	Er moet een kenniscentrum opgericht worden ter permanente vermindering van de overlast in de omgeving van Eindhoven Airport.
<b>U88</b>	De Luchtverkeersleiding Nederland moet meer aandacht besteden aan het milieu, ook als dit meer geld kost.
<b>U89</b>	De overheid moet de regie over Eindhoven Airport in eigen hand nemen met als doel de vermindering van de overlast.
<b>U90</b>	De overheid heeft te veel invloed op Eindhoven Airport.
<b>U91</b>	Eindhoven Airport moet een meerjarig verbeterprogramma voor hinderbeperking uitbrengen, met jaarlijkse verantwoording.

Uitspraak U72 tot en met U91 zijn gebaseerd op het advies van het omwonendenpanel over de verbetervoorstellen voor Schiphol Airport. Dit advies is opgesteld onder leiding van Le Blansch et al. in 2005. Dit advies is gebaseerd op de ruim 650 verbetervoorstellen die in de maanden daarvoor waren ingediend

door Nederlandse burgers ten behoeve van het beleid van Schiphol. Enkele stellingen zijn hierboven opgenomen, wederom aangepast voor Eindhoven Airport.

<b>U92</b>	Schiphol, momenteel groot aandeelhouder, kan beter op de achtergrond blijven. Onze regio blijft zelf de baas op Eindhoven Airport.
<b>U93</b>	Eindhoven Airport zou zakelijk verkeer als belangrijker moeten markeren dan vakantievluchten.
<b>U94</b>	De belaste geluidsruimte voor de burgerluchtvaart moet zo klein mogelijk blijven.
<b>U95</b>	Vluchten in de vroege ochtend en de late avond in de weekenden zijn niet nodig.
<b>U96</b>	Nachtvluchten moeten verboden blijven.
<b>U97</b>	Milieueffecten van de groei van het luchtverkeer op Eindhoven Airport moeten op korte termijn volledig gecompenseerd worden.
<b>U98</b>	Binnen 10 jaar moet al het vliegverkeer op Eindhoven Airport klimaatneutraal zijn.
<b>U99</b>	Eindhoven Airport zou meer moeten uitdragen dat het een maatschappelijk doel dient.
<b>U100</b>	Eindhoven Airport moet vluchten van Schiphol overnemen.

U92 tot en met U100 zijn gevormd op basis van de 10 geboden van Eindhoven Airport, opgesteld na samenwerking tussen de Belangenvereniging Omwonenden Welschap, de Brabantse Milieufederatie, GroenLinks, CDA Veldhoven, SP en Trefpunt Groen Eindhoven.

<b>U101</b>	Er mogen na 23.00 uur geen vluchten gepland worden op Eindhoven Airport.
<b>U102</b>	Op zondag mag er niet voor 08.00 uur gevlogen worden.
<b>U103</b>	De boeteregeling voor late vluchten moet gehandhaafd worden.
<b>U104</b>	Eindhoven Airport mag wel groeien, maar dat moet wel vertraagd worden. In 5 jaar groeien tot 43000 vliegbewegingen is te snel.

Uitspraken U101 tot en met U104 zijn afkomstig uit een lijst die de Belangenvereniging Omwonenden Welschap in 2015 heeft opgesteld als randvoorwaarden. Deze lijst is te vinden op haar website, <http://www.b-o-w.nl/>.

<b>U105</b>	Ik ben gewend geraakt aan het geluid van vliegtuigen.
<b>U106</b>	Ik word wakker van het geluid van vliegtuigen.
<b>U107</b>	Ik ben gevoelig voor geluidsoverlast.
<b>U108</b>	Ik denk dat de geluidsoverlast flink gaat toenemen als Eindhoven Airport gaat uitbreiden.
<b>U109</b>	Ik denk dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven.
<b>U110</b>	Het moet kunnen dat Eindhoven Airport groeit.
<b>U111</b>	Ik heb het idee dat Eindhoven Airport haar best doet om het geluid van vliegtuigen in te perken.
<b>U112</b>	Eindhoven Airport maakt misbruik van haar macht.

Stelling U105 tot en met U112 zijn gebaseerd op een analyse over de hinder die mensen ondervinden van vliegtuiggeluid van Kroesen et al. in 2008. De stellingen zijn aangepast zodat ze bruikbaar waren voor dit onderzoek rondom Eindhoven Airport.

<b>U113</b>	Ik denk dat het goed is voor de infrastructuur in de regio als Eindhoven Airport gaat uitbreiden.
<b>U114</b>	Als Eindhoven Airport groeit, heb ik daar ook profijt van.
<b>U115</b>	Ik heb het idee dat de overheid iets geeft om de mensen die overlast ondervinden van Eindhoven Airport.
<b>U116</b>	Ik ben tevreden met de buurt waarin ik woon en zou dus niet snel verhuizen.
<b>U117</b>	Ik ben tevreden met het huis waarin ik nu woon.
<b>U118</b>	Ik ben tevreden met de infrastructuur in de buurt van Eindhoven Airport.

<b>U119</b>	Het is slecht voor mijn gezondheid als Eindhoven Airport meer vluchten per jaar gaat toelaten.
<b>U120</b>	Ik heb vertrouwen in de overheid.
<b>U121</b>	Ik denk dat de waarde van mijn huis erop achteruit gaat als Eindhoven Airport gaat uitbreiden.

Op het artikel van Schreckenbergh en Meis (2007) over de uitbreidingen van de luchthaven van Frankfurt zijn de stellingen U113 tot U121 geïnspireerd. De stellingen zijn zo goed mogelijk vertaald naar de situatie bij Eindhoven Airport.

<b>U122</b>	Ik kan toch niets aan doen aan de groei van de luchthaven, dus er zit niks anders op dan me er maar bij neerleggen.
<b>U123</b>	Sommige mensen in mijn buurt klagen over geluidsoverlast, maar ik vind dat maar overdreven.
<b>U124</b>	Het is handig als Eindhoven Airport meer bestemmingen gaat toevoegen.
<b>U125</b>	Eindhoven Airport is al groot genoeg.
<b>U126</b>	Ik heb geen vertrouwen in de overheid.
<b>U127</b>	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er naartoe gaan.
<b>U128</b>	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er niet naartoe gaan. Ze doen toch niks met mijn input.
<b>U129</b>	Omwonenden zouden samen in opstand moeten komen tegen de macht die de overheid in de regio heeft.
<b>U130</b>	Zolang het milieu er niet onder lijdt, mag Eindhoven Airport van mij best verder groeien.
<b>U131</b>	De overheid moet zorgen dat Eindhoven Airport meer aandacht gaat besteden aan het milieu.
<b>U132</b>	Eindhoven Airport is goed voor de lokale economie, maar hoeft niet te groeien: daar heeft de regio namelijk niets aan.
<b>U133</b>	De overheid moet erop toezien dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.
<b>U134</b>	De milieueffecten van een vliegveld doen er voor mij niet echt toe.
<b>U135</b>	Eindhoven Airport hoeft niet per se meer rekening te houden het milieu.
<b>U136</b>	Als Eindhoven Airport zo graag wil groeien dan zal het wel nodig zijn.
<b>U137</b>	Ik vind vliegen maar niks.
<b>U138</b>	Ik vind vliegtuigen interessant en het aantal mogelijkheden ermee is indrukwekkend.
<b>U139</b>	Vliegtuigen zijn goed voor de handel.
<b>U140</b>	Transport via vliegtuigen is zinvol: op die manier kan snel gereageerd worden op de vraag naar bepaalde producten.
<b>U141</b>	Het belangrijkste onderwerp van innovaties voor de luchtvaart zou het milieu moeten zijn.
<b>U142</b>	Het belangrijkste onderwerp van innovaties voor de luchtvaart zou het verminderen van geluidsproductie moeten zijn.
<b>U143</b>	Het is absurd dat er nog steeds mensen zijn die roepen dat de luchtvaart moet worden afgeschaft.
<b>U144</b>	Ik ga liever met de auto op vakantie dan met het vliegtuig.
<b>U145</b>	Ik snap best dat zakenmensen zoveel vliegen, ook op korte afstanden.
<b>U146</b>	Ik vind vliegen comfortabel: het brengt je vlot op je bestemming.
<b>U147</b>	De meeste vluchten zijn nog veel te duur nu.
<b>U148</b>	Eindhoven Airport zou moeten investeren in een snelle verbinding met Schiphol, Frankfurt en Brussel.
<b>U149</b>	Ik denk dat meer bedrijven zich hier zullen vestigen als Eindhoven Airport meer bestemmingen toevoegt.
<b>U150</b>	Als ondernemer zou ik me sneller op het Flight Forum vestigen dan bijvoorbeeld op Ekkersrijt.
<b>U151</b>	Eindhoven Airport zou van mij best af en toe 's nachts mogen vliegen, zo veel last heb ik er toch niet van.
<b>U152</b>	Mensen die klagen over overlast stellen zich aan.

<b>U153</b>	Ik snap niet dat er in Eindhoven geklaagd wordt: bij vliegvelden als Heathrow is de geluidsoverlast veel groter.
<b>U154</b>	Volgens mij heeft het niet zo veel zin om te stemmen.
<b>U155</b>	Ik denk niet dat Eindhoven Airport zich ook maar iets aan trekt van de bewoners in de omgeving.
<b>U156</b>	Ik vind het niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt want ik kan daar niet zoveel mee.

De laatste stellingen, U122 tot en met U156, zijn aan de hand van een gesprek met een student Lucht- en Ruimtevaarttechniek toegevoegd. Dit betreft dus ook deels eigen input. Dit brengt het totaal aantal stellingen op 156. Volgende stap is het selecteren van een representatieve Q-set. Uitgebreide toelichting daarop is te vinden in Appendix C.

## Appendix B: Beschrijving Cultural Theory

In hoofdstuk 2 is een beknopte samenvatting gegeven van de Cultural Theory. In deze appendix wordt eerst kort toegelicht waarom voor deze theorie gekozen is. Vervolgens wordt er dieper ingegaan op de theorie die Thompson, Ellis en Wildavsky (1990) ontwikkeld hebben.

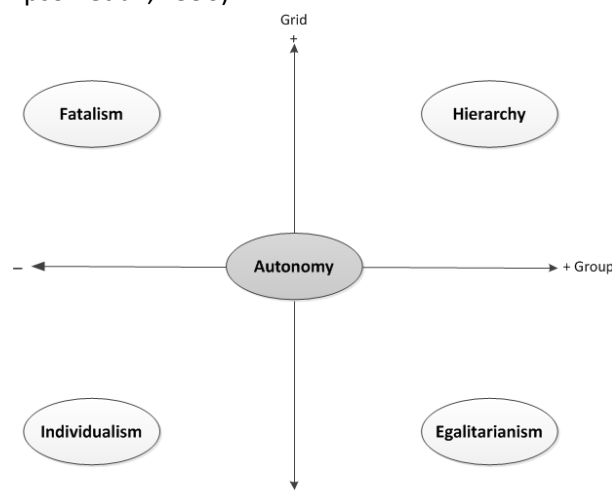
### B.1 Motivatie keuze

Al sinds jaar en dag wordt er door verschillende sociale wetenschappers getracht om personen in groepen in te delen op basis van bepaalde kenmerken. Een veelgebruikte theorie is die van Holland (1985) die zes typen persoonlijkheden beschrijft. Hij impliceert in zijn theorie dat het belangrijk is dat persoons op basis van persoonskenmerken ingedeeld worden. Dit maakt de theorie, zoals Tranberg et al. (1993) stelden, vrij statisch. Bovendien is de studie voornamelijk een studie die uitgaat van bestaande waarden en overtuigingen. De Cultural Theory gaat echter juist in op het waarom mensen willen wat ze willen en waarom mensen de wereld zien zoals ze doen in de centrale onderwerpen van maatschappelijk onderzoek (Kolvereid & Moen, 1997). De voornaamste reden dat er voor de Cultural Theory gekozen is, is dat er uitgebreid ingegaan wordt op de manier waarop men naar het milieu kijkt. Er wordt per stroming beschreven welke milieurisico's een individu ziet en hoe hij of zij daarmee omgaat. Omdat het milieu een belangrijke kwestie is in de discussies over de toekomstplannen van Eindhoven Airport, is de Cultural Theory uiterst geschikt om de selectie van de Q-set op te baseren.

Zoals Prediger en Vansickle (1992) beschreven is het voor een multidimensionale omgeving, anders dan Holland dat deed, passender om personen in te delen aan de hand van 2 dimensies. In hun onderzoek zijn dimensies aangedragen die gebruikt kunnen worden bij het onderzoeken van de keuzes die mensen maken in hun carrière (Kolvereid & Moen, 1997). Eerder stelde ook Arthur Kalleberg dat het classificeren van objecten in een bepaald domein op basis van vaste criteria er niet in slaagt om een exclusieve en uitputtende set van klassen te vormen voor dat domein (Kalleberg, 1966, p. 73). De Cultural Theory baseert zich op twee dimensies, naar de grid-group typologie van Mary Douglas (1982). De eerste dimensie beschrijft de mate waarin men beperkt wordt door van buitenaf opgelegde voorschriften, de tweede dimensie geeft de mate waarin een individu is opgenomen in een groep.

### B.2 Omschrijving theorie

De grid-group typologie van Mary Douglas, waarop de Cultural Theory gebaseerd is, staat afgebeeld in Figuur B.1. De eerste dimensie, *grid*, gaat over de mate waarin het leven van een individu wordt beperkt door van buitenaf opgelegde voorschriften. Hoe hoger de waarde van 'grid', hoe groter de reikwijdte van de voorschriften is en hoe meer bindend de bepalingen zijn. Hierdoor zal steeds minder van het leven van het individu beschikbaar zijn voor individuele onderhandeling. De tweede dimensie, *group*, geeft de mate waarin een individu opgenomen is in gesloten eenheden. Hoe hoger de waarde van 'group', hoe strakker de controle over toelating tot de groep worden. Daarmee worden ook de drempels tussen leden en niet-leden hoger. Op deze manier zijn steeds meer van de individuele keuzes afhankelijk van de groep waarin men zich bevindt (Douglas, 1970; Thompson et al., 1990).



Figuur B.1 Cultural Theory (Thompson et al., 1990, p. 8)



In dit raamwerk staat vast dat individuen gemanipuleerd worden en dat zij anderen proberen te manipuleren. Dit is in principe een vorm van macht. Het verschilt per categorie wie er het recht heeft om macht uit te oefenen. Erg belangrijk is dat het ook mogelijk is dat sociale controle de meeste macht uitoefent. Op basis van de dimensies van Douglas is het mogelijk om in iedere kwadrant van de verdeling een groep te ontwikkelen. Dit is wat Thompson et al. deden in het boek *Cultural Theory* en deze verdeling vormt de basis voor de selectie van de Q-set. Zij beschreven uiteindelijk vijf culturen. De vijfde categorie, die niet wordt gebruikt bij het selecteren van de stellingen, is de zogenaamde 'hermit'. Binnen deze cultuur houden individuen zich afzijdig van iedere andere cultuur. Zij sluiten zich af van de buitenwereld (Thompson et al., 1990). Dit soort personen is niet of nauwelijks bereikbaar en de kans dat dit soort personen mee zal werken aan het onderzoek is dan ook verwaarloosbaar. Vandaar dat er gekozen is om de vier oorspronkelijke categorieën te gebruiken.

De vier cultuurstromingen en bijbehorende kenmerken worden een voor een besproken. Allereerst het egalitarisme, vervolgens het hiërarchisme, daarna het individualisme en ten slotte in het fatalisme. Per paragraaf zal eerst een algemene introductie gegeven worden, waarna ingegaan wordt op de kijk op de natuur en daarmee het milieu (myths of nature), de bijbehorende managementstrategie en uiteindelijk op de voorkeuren die men erop nahoudt. In het boek van Thompson et al. komen zes onderwerpen aan bod met betrekking tot voorkeuren. In dit hoofdstuk worden alleen kort de voor dit onderzoek relevante conclusies op dat gebied besproken.

### Egalitarisme

Het egalitarisme kenmerkt zich doordat individuen zich vrijwillig verbinden aan een groep waar sterke groeps grenzen gelden. Zij verwerpen gezag. Regels zijn niet nodig, vinden zij, want iedereen in de groep werkt gewoon mee en gedraagt zich zoals hij of zij zou moeten. De individuen binnen de groep lijken op elkaar, waardoor de relaties in de groep eigenlijk dubbelzinnig zijn. Juist omdat er niemand het recht heeft om macht uit te oefenen, is het lastig om interne conflicten op te lossen. Egalitaristen zullen dus vaak proberen om de verschillen tussen mensen te verkleinen, en op veel gebieden gelijkheid nastreven. Denk hierbij aan het gelijktrekken van inkomens voor mannen en vrouwen of het verminderen van de afstand tussen burger en overheid. Volgens het egalitarisme is het mogelijk om transacties te maximaliseren zolang men zich als groep gescheiden houdt van wat er in de buitenwereld gebeurt. Belangrijk is hierbij om ieder groepslid met de andere te verbinden (Douglas, 1982; Thompson et al., 1990).

Egalitaristen gaan ervan uit dat de natuur efemeer is, wat betekent dat de wereld onvergeeflijk is en dat ieder klein tikje kan leiden tot het instorten ervan. Anders gezegd vindt men dat er voorzichtig omgegaan moet worden met de natuur en dat de verantwoordelijke instituties zich daar ook naar moeten gedragen. Er moet dan voldoende aandacht besteed worden aan het milieu (Poortinga et al., 2003). Milieuproblemen kunnen louter opgelost worden door radicale veranderingen in het gedrag van mensen (Schwarz & Thompson, 1990; Steg & Sievers, 2000). Om dat te kunnen bewerkstelligen, moet de mens dus samenwerken en zijn behoeften naar beneden aanpassen (Thompson et al., 1990). De managementstrategie is daarop gebaseerd: "You can manage your needs but not your resources" (Thompson et al., 1990, p. 42). De mens kan weinig doen, behalve het gebruik van bronnen controleren en inperken. Om dit te laten slagen, is het belangrijk dat er samengewerkt wordt (Thompson et al., 1990).

De voorkeuren van de egalitarist komen voort uit hun manier van leven. Externe krachten krijgen de schuld als er iets fout gaat, en men pleit voor een transparant systeem (Schwarz & Thompson, 1990). Ze hebben weinig interesse in economische groei en zien ook technische ontwikkelingen eigenlijk alleen maar als bedreiging (Thompson et al., 1990). De overheid mag ingrijpen, maar alleen om onderlinge verschillen te verkleinen op economisch gebied. Egalitaristen kunnen zich absoluut niet identificeren met fatalisten (Wildavsky, 1987).

### Hiërarchisme

In het hiërarchisme is sprake van sterke groeps grenzen. De vele voorschriften waaraan men verbonden is zijn gevarieerd en uitgebreid. De verschillen tussen personen worden gerechtvaardigd op grond van de visie dat verschillende rollen voor verschillende personen de mogelijkheid bieden om in harmonie samen te leven (Thompson et al., 1990; Wildavsky, 1987; Douglas, 1982). De autoriteiten zorgen voor orde en voor balans in het leven. De afstand tussen bijvoorbeeld overheid en gewone burger wordt geaccepteerd. Hiërarchisten slijpen hun transacties zo dat ze precies in hun beeld passen, en op die manier is het mogelijk om transacties

te maximaliseren (Schwarz & Thompson, 1990). Om te kunnen handelen wordt contact gezocht met andere groepen, maar wordt wel in de gaten gehouden dat er voldoende binnen de eigen groep gehandeld wordt (Thompson et al., 1990). Men zal verder altijd zijn eigen belang opgeven om de groep te kunnen dienen (Wildavsky, 1987).

“Hiërarchisten volgen de Nature Perverse/Tolerant myth” (Thompson et al., 1990, p. 28). Dit houdt in dat de wereld vergevingsgezind maar ook kwetsbaar is. Dit houdt in dat de verantwoordelijke organisatie de balans moet bewaren en regels moet opstellen om zekerheid te waarborgen (Thompson et al., 1990; Steg & Sievers, 2000). Voorspelbaarheid en zekerheid staan centraal op dat gebied. Het milieu wordt in het achterhoofd gehouden bij het ontwerpen van de managementstrategie, maar staat niet op nummer 1 (Poortinga et al., 2003). “You can manage your resources but not your needs.” (Thompson et al., 1990, p. 42). De behoeften van mensen worden opgelegd door hogere rangen in de hiërarchie. Het is mogelijk om bronnen toe te voegen of te vergroten om aan je behoeften te kunnen voldoen, maar ook deze bronnen worden vaak gecontroleerd en gereguleerd.

Hiërarchisten staan erom bekend dat ze goed zijn in het wegmoffelen van verantwoordelijkheden naar verschillende instituten als er iets fout gaat (Schwarz & Thompson, 1990). Onderzoek mag niet gedaan worden en de schuld wordt afgeschoven. Volgens deze cultuur is het belangrijk om collectief te offeren zodat men in de toekomst beter af is. Wat betreft het nemen van risico's en het creëren van economische groei vertrouwen hiërarchisten op experts. Doel is om zo risico's te kunnen controleren. Commentaar op het handelen van autoriteiten betekent het in twijfel trekken van die autoriteit. Ten slotte vinden hiërarchisten het belangrijk dat men gaat stemmen bij verkiezingen (Thompson et al., 1990).

### Individualisme

De individualist wordt niet beperkt door groepsgrenzen of voorschriften. Zij is daardoor relatief vrij van controle, maar zal meestal nog steeds proberen macht uit te oefenen op anderen. Het succes van het individu wordt vaak gemeten aan de hand van het aantal volgers dat men heeft (Douglas, 1982; Thompson et al., 1990). Individualisten hechten meer waarde aan de verschillen dan aan de overeenkomsten tussen elkaar. Idealiter is er sprake van zelfregulering, om zo de behoefte aan autoriteit in te perken. Zolang men geen last heeft van opgelegde regels is enige autoriteit prima, als transacties maar gedaan kunnen worden. (Wildavsky, 1987). Individualisten gaan uit van competitie wat betreft winstmaximalisatie: “if he doesn't get there first, somebody else will.” (Thompson et al., 1990, p. 8). Ze zijn dan ook louter geïnteresseerd in kennis waar men iets mee kan, in de resultaten die het oplevert (Schwarz & Thompson, 1990).

De natuur is zeer vergevingsgezind en dus vrijwel onuitputbaar. De verantwoordelijke instituties kunnen dan ook een laissez-faire houding aannemen, de wereld blijft toch wel in balans. Dit wordt ook wel de ‘Nature Benign’ genoemd. Men maakt zich dan ook weinig zorgen over het milieu (Ellis & Thompsom, 1997; Poortinga et al, 2003). De managementstrategie is gebaseerd op: “You can manage both you needs and your resources.” (Thompson et al., 1990, p. 42). Ieder kan zelfstandig kiezen en zijn bronnen en behoeften naar beneden of boven aan passen (Thompson et al., 1990).

Persoonlijk falen schrijven individualisten toe aan pech of gewoonweg zelf niet voldoende capabel zijn. Iemand die klaagt daarover zal het volgende te horen krijgen: “Je hebt je kans gehad, en je krijgt een nieuwe kans als je hard werkt.” (Thompson et al., 1990, p. 60). Individualisten zien de welvaart graag groeien. Zij zien dan ook kansen in risicovolle opties. Op de lange termijn zal het zich toch wel oplossen, daar is men van overtuigd. Stemmen vinden individualisten niet van belang. Als het teveel moeite kost, dan gaat men niet stemmen. Het verkleinen van de drempel om te stemmen zou dan kunnen helpen (Thompson et al., 1990).

### Fatalisme

De fatalist wordt beperkt door voorschriften en regels, maar is uitgesloten van een groep. Ze worden gestuurd van buitenaf. Ze hebben weinig keuzevrijheid, maar zitten niet in de groep die de beslissingen voor hen maakt (Douglas, 1982; Thompson et al., 1990). De fatalist heeft het idee dat hij weinig kan veranderen aan de dingen die hem overkomen, en ziet het leven in feite als een soort loterij (Gaskell, 1995; Gaskell & Foster, 2006). Als het hem voor de wind gaat ligt dat niet aan zijn harde werken en zijn strategie is dus ook voornamelijk gebaseerd op overleven (Thompson et al., 1990). Fatalisten zullen zich nooit hard maken voor politieke kwesties, want wat zij willen gaat toch nooit gebeuren (Wildavsky, 1987).

Voor de fatalist is de natuur 'capricious', ofwel grillig. Men heeft geen specifieke visie wat betreft de natuur: de bal kan toch alle kanten op rollen. Het enige wat de verantwoordelijke institutie doet is omgaan met de negatieve dingen die gebeuren. Net als de natuur zijn de mensen in de omgeving van de fatalist onvoorspelbaar. Daarom vertrouwt hij ze ook niet. Het gebruik van natuurlijke bronnen is puur een loterij. Wat niet weet wat niet deert, dus men geeft weinig om het milieu en gedraagt zich daar ook naar. Er is daarom ook geen management strategie (Poortinga et al., 2003; Thompson et al., 1990). "You can manage neither your needs nor your resources." (Thompson et al., 1990, p. 42).

Omdat veel van de gebeurtenissen aankomen op geluk of pech, krijgt het lot de schuld als er iets fout gaat in het leven van de fatalist. Economische groei ziet hij dan ook graag gebeuren, maar hij heeft niet het idee dat hij welvarender kan worden door bijvoorbeeld harder te werken. Daarom neemt de fatalist ook geen risico's: "Wat zou het nut daarvan zijn? Ik kan er alleen maar slechter van worden, en bovendien: wat niet weet wat niet deert." (Thompson et al., 1990, p. 63). Stemmen is zinloos in zijn ogen, want het maakt toch niet uit wie er wint. De enige reden om te stemmen is om te kijken of men kan gokken op wie de winnaar wordt (Thompson et al., 1990).

Alle cultuurstromingen zijn kort samengevat in Tabel B.1. Op basis van deze 3 thema's worden stellingen geselecteerd die uiteindelijk in de Q-set komen.

Tabel B.1 Samenvatting cultuurstromingen Cultural Theory

	<b>Egalitarisme (+ group, - grid)</b>	<b>Hiërarchisme (+ group, + grid)</b>	<b>Individualisme (- group, - grid)</b>	<b>Fatalisme (- group, + grid)</b>
<b>Algemeen (A)</b>				
<b>Autoriteit</b>	Uit den boze	Nodig voor balans, orde en harmonie	Liever niet, alleen waar het echt nodig is	Valt toch niets aan te doen, dus maar mee leven
<b>Transacties maximaliseren</b>	Binnen de eigen groep, door iedereen te verbinden	Soms met andere groepen, eigen belang < groepsbelang	Competitieverricht (als ik het niet doe doet mijn buurman het wel)	Er valt weinig invloed uit te oefenen daarop
<b>Wereld (W)</b>				
<b>Natuur en Milieu</b>	Voorzichtig mee zijn	Balans moet bewaard worden	Laissez-faire want blijft toch wel in balans	Is onvoorspelbaar, dus risico's zoveel mogelijk voorkomen
<b>Managen</b>	Behoeften, niet je bronnen	Bronnen, niet je behoeften	Je behoeften en je bronnen	Niet je bronnen, niet je behoeften
<b>Voorkeuren (V)</b>				
<b>Schuld ligt bij</b>	Het systeem, ongewenste autoriteiten	Onduidelijk, wordt vaak weggemoffeld	Zelf niet capabel genoeg zijn of pech	Pure pech, het lot
<b>Economische groei</b>	Liever niet, zorgt voor ongelijkheid	Als we er collectief beter van worden	Is belangrijk	Fijn, maar komt niet door hard werken
<b>Risico's</b>	Zijn gevaarlijk	Prima, zolang experts instemmen	Zijn kansen	Zijn nutteloos
<b>Stemmen</b>	Is slecht: autoriteit krijgt dan macht	Is belangrijk	Kost soms teveel moeite, soms niet	Heeft geen effect

## Appendix C: Selectie Q-set

De volgende stap betrof het verdelen van de uitspraken per cultuurstroming. Een deel van de stellingen (25) kon niet eenduidig ingedeeld worden aan de hand van de theorie. Deze stellingen zijn dan ook in de verdere analyse niet meegenomen. Vervolgens is, aan de hand van de indeling zoals in Tabel B.1, getracht om per categorie de meest overtuigende stellingen per onderwerp (Algemeen, Wereld en Voorkeuren) te selecteren. Deze selectie is te vinden in Tabel C.1.

Tabel C.1 Selectie stellingen per categorie per onderwerp

	Egalitarisme	Hiërarchisme	Individualisme	Fatalisme
<b>Algemeen (A)</b>	U2 U3 U49 U92 U112 (5)	U12 U64 U120 U133 (4)	U56 U109 U110 (3)	U31 U36 U46 U126 (4)
<b>Wereld (W)</b>	U20 U116 U130 (3)	U34 U65 U87 U131 (4)	U78 U134 U135 U145 (4)	U122 U155 U156 (3)
<b>Voorkeuren (V)</b>	U11 U51 U58 U59 U85 U90 U129 U132 U157 (9)	U7 U68 U70 U71 U74 U76 U111 U159 (8)	U6 U10 U16 U40 U67 U113 U124 U127 U158 (9)	U24 U25 U32 U37 U41 U105 U128 U136 U160 (9)
<b>Totaal</b>	17	16	16	16

Ten slotte was het zaak om te zorgen dat de uiteindelijke Q-set iedere cultuurstroming met evenveel stellingen zou representeren, en dat ieder onderwerp voldoende vertegenwoordigd zou zijn. De uiteindelijke Q-set is weergegeven in Tabel C.2. Kolom 1 bevat het nummer van de uitspraak zoals gegeven tijdens het carrousel. De tweede kolom gaat over de cultuurstroming: E staat voor Egalitarisme, H voor Hiërarchisme, I voor Individualisme en F voor Fatalisme. In de derde kolom is het onderwerp van de stelling weergegeven: A staat voor Algemeen, W voor Wereld en V voor Voorkeuren. Aan de Q-set zijn nog 2 algemene stellingen toegevoegd (U161 en U162).

Tabel C.2 De Q-set, met 38 stellingen

Nr.	Cultuur	Onderwerp	Stelling
U116	E	W	Ik ben tevreden met de buurt waarin ik woon en zou dus niet snel verhuizen.
U129	E	V	Omwonenden zouden samen in opstand moeten komen tegen de macht die de overheid in de regio heeft.
U132	E	V	Eindhoven Airport is goed voor de lokale economie, maar hoeft niet te groeien: daar heeft de regio namelijk niets aan.
U2	E	A	Eindhoven Airport moet luchtvaartmaatschappijen met oude vliegtuigen die meer lawaai maken meer laten betalen.
U20	E	W	De negatieve effecten die een luchthaven heeft op het milieu zijn groter dan de positieve effecten die een luchthaven met zich mee brengt.
U49	E	A	De overheid maakt niet waar wat ze beloven te doen om het vliegtuiggeluid te verminderen.
U58	E	V	Eindhoven Airport is groot genoeg en moet geen toestemming krijgen om verder te groeien.
U85	E	V	Ik vind het belangrijk dat ik weet wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu.
U157	E	V	De vliegtuigen moeten zo landen en opstijgen, dat de geluidsbelasting gelijk verdeeld is over de omliggende gemeenten.
U12	H	A	Ik vertrouw erop dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.
U131	H	W	De overheid moet zorgen dat Eindhoven Airport meer aandacht gaat besteden aan het milieu.

<b>U133</b>	H	A	De overheid moet erop toezien dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.
<b>U34</b>	H	W	Als het kon zou ik verhuizen naar een stillere omgeving.
<b>U68</b>	H	V	Bij innovatieprojecten moet duidelijk zijn wat de positieve effecten zijn voor de capaciteit, en wat de negatieve effecten zijn voor het milieu.
<b>U71</b>	H	V	Ik wil dat Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen die luchthaven heeft.
<b>U74</b>	H	V	Eindhoven Airport moet onderzoek doen naar de geluidshinder die omwonenden ondervinden.
<b>U76</b>	H	V	Ik wil weten wat de toekomstvisie van de luchthaven is en ik vind dat Eindhoven Airport daarover moet communiceren.
<b>U159</b>	H	V	Het landen en opstijgen kan het beste over de dunst bevolkte gebieden.
<b>U10</b>	I	V	Eindhoven Airport moet mij op de hoogte brengen van de plannen die zij hebben.
<b>U109</b>	I	A	Ik denk dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven.
<b>U124</b>	I	V	Het is handig als Eindhoven Airport meer bestemmingen gaat toevoegen.
<b>U127</b>	I	V	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er naartoe gaan.
<b>U134</b>	I	W	De milieueffecten van een vliegveld doen er voor mij niet echt toe.
<b>U145</b>	I	W	Ik snap best dat zakenmensen zoveel vliegen, ook op korte afstanden.
<b>U56</b>	I	A	De overheid moet Eindhoven Airport de mogelijkheid geven om te kunnen groeien.
<b>U6</b>	I	V	Eindhoven Airport moet financieel bijdragen aan de isolatie van huizen in de regio.
<b>U158</b>	I	V	De vliegroutes moeten zo zijn dat ik er niet te veel last van heb.
<b>U128</b>	F	V	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er niet naartoe gaan. Ze doen toch niets met mijn input.
<b>U136</b>	F	V	Als Eindhoven Airport zo graag wil groeien dan zal het wel nodig zijn.
<b>U155</b>	F	W	Ik denk dat Eindhoven Airport zich niets aan trekt van de bewoners in de omgeving.
<b>U156</b>	F	W	Ik vind het niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt want ik kan daar niet zoveel mee.
<b>U25</b>	F	V	Als je niet tegen vliegtuiggeluid kan, moet je ergens anders gaan wonen.
<b>U32</b>	F	V	Als je niet op het vliegtuiggeluid let, hoor je het amper.
<b>U36</b>	F	A	Als omwonende sta je machteloos tegen Eindhoven Airport.
<b>U46</b>	F	A	Ik geloof dat Eindhoven Airport altijd wel zijn gang zal kunnen gaan.
<b>U160</b>	F	V	Als je in de buurt van de vliegroutes woont heb je gewoon pech.
<b>U161</b>	-	-	Ik ondervind geluidhinder van Eindhoven Airport.
<b>U162</b>	-	-	Ik ben voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport.

## Appendix D: Analyse tabellen

Tabel D.1 Correlatiematrix

Sort	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	X	12	21	22	26	26	19	42	15	28	53	24	32	18	5	62	35	19	9	10	31
2	12	X	17	-10	1	9	4	25	-11	15	23	45	49	-5	48	26	59	-4	11	41	35
3	21	17	X	61	56	46	61	46	51	53	18	-12	-7	37	-9	32	-11	20	12	-25	37
4	22	-10	61	X	49	64	60	58	67	66	19	-32	-9	50	-16	28	-22	35	14	-32	31
5	26	1	56	49	X	59	67	42	58	49	24	-6	-16	38	-32	39	-18	41	26	-31	52
6	26	9	46	64	59	X	63	71	60	59	30	-25	-1	42	-32	28	-11	34	17	-34	49
7	19	4	61	60	67	63	X	52	71	60	24	-11	-4	58	-32	39	-28	40	11	-25	46
8	42	25	46	58	42	71	52	X	52	74	37	-16	5	52	-16	52	1	45	15	-20	61
9	15	-11	51	67	58	60	71	52	X	61	22	-29	-21	55	-40	24	-32	26	-9	-46	44
10	28	15	53	66	49	59	60	74	61	X	31	-28	-11	72	-14	54	-13	41	18	-33	60
11	53	23	18	19	24	30	24	37	22	31	X	6	19	23	22	47	22	2	-4	5	35
12	24	45	-12	-32	-6	-25	-11	-16	-29	-28	6	X	55	-34	35	23	59	-15	1	67	3
13	32	49	-7	-9	-16	-1	-4	5	-21	-11	19	55	X	-9	56	31	68	12	13	65	9
14	18	-5	37	50	38	42	58	52	55	72	23	-34	-9	X	-14	30	-25	41	6	-30	38
15	5	48	-9	-16	-32	-32	-32	-16	-40	-14	22	35	56	-14	X	23	60	-16	2	49	-19
16	62	26	32	28	39	28	39	52	24	54	47	23	31	30	23	X	24	44	18	9	61
17	35	59	-11	-22	-18	-11	-28	1	-32	-13	22	59	68	-25	60	24	X	-5	25	54	-1
18	19	-4	20	35	41	34	40	45	26	41	2	-15	12	41	-16	44	-5	X	54	-14	46
19	9	11	12	14	26	17	11	15	-9	18	-4	1	13	6	2	18	25	54	X	6	10
20	10	41	-25	-32	-31	-34	-25	-20	-46	-33	5	67	65	-30	49	9	54	-14	6	X	-6
21	31	35	37	31	52	49	46	61	44	60	35	3	9	38	-19	61	-1	46	10	-6	X

NB: een X in de tabel representeert het getal 100. Dit is gedaan om de tabel overzichtelijker te maken. Uiteraard heeft correleert iedere Q-sort volledig met zichzelf.

Tabel D.2 Ongeroteerde factor matrix (Principale Component)

<b>P</b>	<b>F1</b>	<b>F2</b>	<b>F3</b>	<b>F4</b>	<b>F5</b>	<b>F6</b>	<b>F7</b>	<b>F8</b>
<b>1</b>	0.3643	0.5228	-0.1863	-0.5188	-0.2125	-0.2972	-0.0271	0.0676
<b>2</b>	0.0250	0.7139	-0.0832	0.4218	0.1277	0.3165	-0.3098	-0.0551
<b>3</b>	0.6695	0.0625	-0.0979	0.4047	0.0062	-0.2648	-0.0552	-0.3326
<b>4</b>	0.7683	-0.0798	-0.0326	0.1647	0.2176	-0.3497	0.1088	0.1188
<b>5</b>	0.7444	0.0052	0.1192	0.1343	-0.3991	-0.1418	-0.0748	-0.2274
<b>6</b>	0.7864	0.0237	-0.0205	0.1277	-0.0309	-0.0979	-0.2707	0.3880
<b>7</b>	0.8098	-0.0085	-0.0197	0.2576	-0.1882	-0.0621	0.2649	-0.0042
<b>8</b>	0.7925	0.2366	-0.0406	-0.0765	0.1506	0.1483	-0.1816	0.2538
<b>9</b>	0.7880	-0.2087	-0.2242	0.1655	-0.0896	-0.0497	0.1430	0.1337
<b>10</b>	0.8503	0.0855	-0.0341	-0.0083	0.2872	0.1645	-0.0014	-0.0773
<b>11</b>	0.3664	0.4360	-0.4556	-0.3700	0.0333	-0.1240	-0.1681	-0.0939
<b>12</b>	-0.3148	0.6825	-0.0299	0.2011	-0.4620	-0.0066	0.1619	-0.0169
<b>13</b>	-0.1415	0.8098	0.0681	0.0950	0.0652	-0.0825	0.2523	0.3116
<b>14</b>	0.7027	-0.0678	-0.0314	-0.0728	0.3468	0.1587	0.3627	-0.0070
<b>15</b>	-0.3439	0.6402	-0.1217	0.0865	0.4998	-0.1219	0.1094	-0.2653
<b>16</b>	0.5369	0.5887	-0.0110	-0.3230	-0.0818	0.0924	0.1399	-0.2851
<b>17</b>	-0.2543	0.8193	0.0640	0.0387	0.0943	-0.1599	-0.2100	0.1068
<b>18</b>	0.5461	0.1300	0.6708	-0.2186	0.0292	0.1228	0.1885	0.0289
<b>19</b>	0.1963	0.2314	0.8205	-0.0237	0.0843	-0.2363	-0.2320	-0.0989
<b>20</b>	-0.4413	0.6689	0.0572	0.1495	-0.1091	0.0453	0.2894	0.1296
<b>21</b>	0.6725	0.3097	0.0137	-0.0360	-0.2219	0.5177	-0.1038	-0.0551
<b>Eigenwaarde</b>	7.1742	4.2586	1.4800	1.1490	1.0913	0.9033	0.8232	0.7226
<b>Verklaarde variantie (%)</b>	34	20	7	5	5	4	4	3

Tabel D.3 Geroteerde componentmatrix (Principale Component)

P	Factor 1	Factor 2	Factor 3	Factor 4
1	0.1452	0.1797	0.0861	<b>0.8057</b>
2	0.2462	<b>0.7947</b>	-0.0540	0.0063
3	<b>0.7868</b>	0.0566	-0.0335	-0.0456
4	<b>0.7584</b>	-0.1871	0.0771	0.0939
5	<b>0.7123</b>	-0.1186	0.2349	0.0989
6	<b>0.7621</b>	-0.1136	0.1156	0.1691
7	<b>0.8376</b>	-0.0973	0.0888	0.0605
8	<b>0.6913</b>	-0.0047	0.1732	0.4284
9	<b>0.7899</b>	-0.3051	-0.1197	0.1046
10	<b>0.7648</b>	-0.1263	0.1537	0.3270
11	0.2348	0.1616	-0.2123	<b>0.7366</b>
12	-0.1601	<b>0.7603</b>	-0.0303	0.0404
13	-0.0549	<b>0.7912</b>	0.1389	0.2032
14	<b>0.5975</b>	-0.2534	0.1168	0.2642
15	-0.2283	<b>0.6855</b>	-0.1051	0.1318
16	0.3695	0.2729	0.2552	<b>0.6805</b>
17	-0.1793	<b>0.8042</b>	0.1256	0.2165
18	0.3320	-0.1018	<b>0.8092</b>	0.1932
19	0.0926	0.1454	<b>0.8546</b>	-0.0761
20	-0.3051	<b>0.7573</b>	0.0353	0.0073
21	<b>0.5993</b>	0.1041	0.2029	0.3721
<b>Eigen- waarde</b>	7.1742	4.2586	1.4800	1.0913
<b>Verklaarde variantie (%)</b>	29	19	8	11
<b>Aantal</b>	10	6	2	3

Tabel D.4 Geroteerde componentmatrix - gesorteerd (Principale Component)

P	Factor 1	Factor 2	Factor 3	Factor 4
7	0.8376			
9	0.7899			
3	0.7868			
10	0.7648			
6	0.7621			
4	0.7584			
5	0.7123			
8	0.6913			
21	0.5993			
14	0.5975			
17		0.8042		
2		0.7947		
13		0.7912		
12		0.7603		
20		0.7573		
15		0.6855		
19			0.8546	
18			0.8092	
1				0.8057
11				0.7366
16				0.6805

Tabel D.5 Z-scores per factor (Principale Component)

Nr.	Stelling	Z1	Z2	Z3	Z4
1	Eindhoven Airport moet mij op de hoogte brengen van de plannen die zij hebben.	0.321	0.742	-1.668	0.555
2	Ik denk dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven.	1.590	-1.292	1.364	0.974
3	De negatieve effecten die een luchthaven heeft op het milieu zijn groter dan de positieve effecten die een luchthaven met zich mee brengt.	-1.126	0.892	-1.668	0.110
4	Ik vertrouw erop dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.	0.554	-0.880	-0.913	0.048
5	Het is handig als Eindhoven Airport meer bestemmingen gaat toevoegen.	2.084	-0.008	0.292	0.162
6	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er naartoe gaan.	-1.110	0.704	0.609	-1.702
7	Omwonenden zouden samen in opstand moeten komen tegen de macht die de overheid in de regio heeft.	-1.956	-0.055	-1.814	-0.099



<b>8</b>	Eindhoven Airport is goed voor de lokale economie. maar hoeft niet te groeien: daar heeft de regio namelijk niets aan.	-1.122	0.715	-0.451	-0.728
<b>9</b>	De overheid moet erop toezien dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.	0.122	1.543	1.138	1.629
<b>10</b>	De milieueffecten van een vliegveld doen er voor mij niet echt toe.	-0.542	-1.671	-0.834	-2.085
<b>11</b>	Ik denk dat Eindhoven Airport zich niets aan trekt van de bewoners in de omgeving.	-0.732	1.048	-1.814	-0.309
<b>12</b>	De vliegtuigen moeten zo landen en opstijgen. dat de geluidsbelasting gelijk verdeeld is over de omliggende gemeenten.	0.805	0.666	0.079	-0.184
<b>13</b>	Als Eindhoven Airport zo graag wil groeien dan zal het wel nodig zijn.	0.301	-1.538	0.079	0.173
<b>14</b>	Ik snap best dat zakenmensen zoveel vliegen. ook op korte afstanden.	1.077	-0.088	0.304	-1.603
<b>15</b>	Ik vind het belangrijk dat ik weet wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu.	-0.508	1.448	1.138	0.026
<b>16</b>	Ik vind het niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt want ik kan daar niet zoveel mee.	0.262	-1.496	-1.059	-1.147
<b>17</b>	Ik ondervind geluidhinder van Eindhoven Airport.	-1.828	0.320	-0.834	-0.838
<b>18</b>	Eindhoven Airport moet luchtvaartmaatschappijen met oude vliegtuigen die meer lawaai maken meer laten betalen.	0.546	1.331	-0.980	1.530
<b>19</b>	De vliegroutes moeten zo zijn dat ik er niet te veel last van heb.	-0.594	0.012	-0.980	0.246
<b>20</b>	Als omwonende sta je machteloos tegen Eindhoven Airport.	-0.420	0.133	-0.067	-0.717
<b>21</b>	Bij innovatieprojecten moet duidelijk zijn wat de positieve effecten zijn voor de capaciteit. en wat de negatieve effecten zijn voor het milieu.	0.535	0.446	2.119	1.949
<b>22</b>	Als het kon zou ik verhuizen naar een stillere omgeving.	-1.817	-0.870	-0.755	-1.320
<b>23</b>	Ik ben voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport.	1.324	-1.953	-0.079	0.827
<b>24</b>	Ik ben tevreden met de buurt waarin ik woon en zou dus niet snel verhuizen.	1.875	0.734	0.755	0.246
<b>25</b>	Als je niet op het vliegtuiggeluid let. hoor je het amper.	0.470	-1.161	-0.079	0.320
<b>26</b>	De overheid maakt niet waar wat ze beloven te doen om het vliegtuiggeluid te verminderen.	-0.212	0.202	0.609	-0.210
<b>27</b>	De overheid moet Eindhoven Airport de mogelijkheid geven om te kunnen groeien.	1.180	-1.269	0.530	-0.037
<b>28</b>	Eindhoven Airport is groot genoeg en moet geen toestemming krijgen om verder te groeien.	-1.569	1.046	1.893	-0.864
<b>29</b>	Als je niet tegen vliegtuiggeluid kan. moet je ergens anders gaan wonen.	0.532	-1.677	1.059	-0.482
<b>30</b>	Ik geloof dat Eindhoven Airport altijd wel zijn gang zal kunnen gaan.	-0.686	0.229	0.834	-1.210
<b>31</b>	Eindhoven Airport moet financieel bijdragen aan de isolatie van huizen in de regio.	0.056	1.002	-0.304	0.666
<b>32</b>	Het landen en opstijgen kan het beste over de dunst bevolkte gebieden.	0.429	0.587	0.980	0.790
<b>33</b>	Ik wil dat Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen die luchthaven heeft.	0.231	0.697	0.000	1.000
<b>34</b>	Ik wil weten wat de toekomstvisie van de luchthaven is en ik vind dat Eindhoven Airport daarover moet communiceren.	0.297	0.737	0.451	0.654
<b>35</b>	Eindhoven Airport moet onderzoek doen naar de geluidshinder die omwonenden ondervinden.	0.677	0.402	-0.225	1.530
<b>36</b>	Als je in de buurt van de vliegroutes woont heb je gewoon pech.	-0.244	-1.331	0.451	-1.393
<b>37</b>	De overheid moet zorgen dat Eindhoven Airport meer aandacht gaat besteden aan het milieu.	-0.409	0.176	0.676	1.394
<b>38</b>	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er niet naartoe gaan. Ze doen toch niets met mijn input.	-0.394	-0.523	-0.834	0.099

## Appendix E: Zwaartepunt Factoranalyse

Naast de in hoofdstuk 3 omschreven principale component analyse, is ook de zwaartepunt factoranalyse toegepast. In deze appendix wordt de analyse besproken. Uiteindelijk is om inhoudelijke redenen gekozen om louter de principale component analyse op te nemen in het hoofdrapport.

De ongeroteerde componentmatrix van de zwaartepunt factoranalyse is te vinden in Tabel E.1.

Tabel E.1 Ongeroteerde factor matrix (Zwaartepunt factor)

P	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
1	0.5488	0.2192	0.0123	0.1967	0.2887	0.1078	-0.1739
2	0.4177	0.4559	0.0758	-0.1978	-0.1711	0.0466	0.3132
3	0.5481	-0.3289	0.0632	-0.1152	0.0636	0.0108	0.0953
4	0.5441	-0.5180	0.1501	0.0429	0.0324	0.0034	0.2111
5	0.5720	-0.4403	0.1093	-0.2047	0.0245	0.0277	-0.2507
6	0.6069	-0.4550	0.1165	-0.0471	0.0509	0.0029	0.1202
7	0.6304	-0.4846	0.1317	-0.3132	0.0927	0.0778	-0.0066
8	0.7533	-0.2722	0.0452	0.1087	0.0805	0.0173	0.1124
9	0.4481	-0.6092	0.2085	-0.1229	0.3420	0.1082	0.0944
10	0.7093	-0.4401	0.1094	0.2418	0.0852	0.0585	0.1172
11	0.4948	0.1618	0.0049	0.0777	0.4157	0.1588	0.0292
12	0.1135	0.6766	0.1911	-0.3936	-0.0278	0.1176	-0.2215
13	0.3574	0.6778	0.1919	-0.0263	-0.2395	0.0422	0.0574
14	0.4774	-0.4509	0.1144	0.1965	0.0601	0.0380	0.0541
15	0.0631	0.6788	0.1926	0.2184	-0.0318	0.0430	0.3266
16	0.7718	0.1615	0.0053	0.1809	0.0769	0.0350	-0.3186
17	0.2538	0.7573	0.2502	0.0680	-0.2031	0.0358	0.1235
18	0.4814	-0.2803	0.0473	0.1849	-0.3470	0.1302	-0.3898
19	0.2697	-0.0014	0.0000	0.1226	-0.4826	0.2211	-0.1710
20	0.0109	0.7230	0.2238	-0.1462	-0.1881	0.0388	-0.0553
21	0.6833	-0.1381	0.0144	-0.1044	0.0658	0.0096	-0.0993
<b>Eigenwaarde</b>	5.4855	4.7345	0.3715	0.6874	0.9360	0.1503	0.7683
<b>Verklaarde variantie (%)</b>	26	23	2	3	4	1	4

Na een iteratief proces op zoek naar het aantal te extraheren factoren, zijn uiteindelijk 2 factoren meegenomen in de analyse. De significantiegrens is opgehoogd tot 0.503, volgens de methode van Watts en Stenner (2005) en zijn er 3 respondenten niet meegenomen (p1, p11 en p19). De geroteerde componentmatrix is te vinden in Tabel E.2. Hierin zijn de Q-sorts van de respondenten die niet zijn meegenomen aangegeven met rood. De dikgedrukte getallen geven aan op welke factor een respondent laadt. In Tabel E.3 zijn, om overzichtelijkheid te waarborgen, de factorladingen gesorteerd op hoogte. Tabel E.4 bevat de z-scores per factor. Op basis van de rangschikking van deze scores zijn in Tabel E.5 de stellingen per factor toebedeeld, alsof een hypothetische respondent 100% laadt op die factor.

Tabel E.2 Geroteerde componentmatrix (Zwaartepunt factor)

P	Factor 1	Factor 2
1	0.3834	0.4497
2	0.1571	0.5980
3	0.6383	-0.0356
4	0.7227	-0.2048
5	0.7113	-0.1231
6	0.7491	-0.1198
7	0.7836	-0.1350
8	0.7933	0.1102
9	0.6804	-0.3302
10	0.8327	-0.0589
11	0.3624	0.3737
12	-0.2149	0.6515
13	0.0004	0.7663
14	0.6325	-0.1765
15	-0.2605	0.6300
16	0.6077	0.5026
17	-0.1283	0.7883
18	0.5566	-0.0237
19	0.2393	0.1245
20	-0.3273	0.6448
21	0.6690	0.1962
<b>Eigenwaarde</b>	5.4855	4.7345
<b>Verklaarde variantie (%)</b>	31	18
<b>Aantal respondenten</b>	12	6

Tabel E.3 Geroteerde componentmatrix - gesorteerd (Zwaartepunt factor)

P	Factor 1	Factor 2
10	0.8327	
8	0.7933	
7	0.7836	
6	0.7491	
4	0.7227	
5	0.7113	
9	0.6804	
21	0.6690	
3	0.6383	
14	0.6325	
16	0.6077	
18	0.5566	
17		0.7883
13		0.7663
12		0.6515
20		0.6448
15		0.6300
2		0.5980

Tabel E.4 Z-scores per factor (Zwaartepunt factor)

Nr.	Stelling	Z1	Z2
1	Eindhoven Airport moet mij op de hoogte brengen van de plannen die zij hebben.	0.242	0.720
2	Ik denk dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven.	1.537	-1.228
3	De negatieve effecten die een luchthaven heeft op het milieu zijn groter dan de positieve effecten die een luchthaven met zich mee brengt.	-1.150	0.893
4	Ik vertrouw erop dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.	0.510	-0.997
5	Het is handig als Eindhoven Airport meer bestemmingen gaat toevoegen.	2.041	-0.016
6	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er naartoe gaan.	-0.906	0.581
7	Omwonenden zouden samen in opstand moeten komen tegen de macht die de overheid in de regio heeft.	-1.894	-0.091
8	Eindhoven Airport is goed voor de lokale economie, maar hoeft niet te groeien: daar heeft de regio namelijk niets aan.	-1.289	0.818
9	De overheid moet erop toezien dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.	0.397	1.525

10	De milieueffecten van een vliegveld doen er voor mij niet echt toe.	-0.570	-1.616
11	Ik denk dat Eindhoven Airport zich niets aan trekt van de bewoners in de omgeving.	-1.097	0.959
12	De vliegtuigen moeten zo landen en opstijgen. dat de geluidsbelasting gelijk verdeeld is over de omliggende gemeenten.	0.671	0.384
13	Als Eindhoven Airport zo graag wil groeien dan zal het wel nodig zijn.	0.153	-1.431
14	Ik snap best dat zakenmensen zoveel vliegen. ook op korte afstanden.	0.820	-0.128
15	Ik vind het belangrijk dat ik weet wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu.	-0.371	1.498
16	Ik vind het niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt want ik kan daar niet zoveel mee.	0.055	-1.439
17	Ik ondervind geluidhinder van Eindhoven Airport.	-1.730	0.338
18	Eindhoven Airport moet luchtvaartmaatschappijen met oude vliegtuigen die meer lawaai maken meer laten betalen.	0.596	1.479
19	De vliegroutes moeten zo zijn dat ik er niet te veel last van heb.	-0.699	-0.111
20	Als omwonende sta je machteloos tegen Eindhoven Airport.	-0.625	0.183
21	Bij innovatieprojecten moet duidelijk zijn wat de positieve effecten zijn voor de capaciteit. en wat de negatieve effecten zijn voor het milieu.	0.862	0.482
22	Als het kon zou ik verhuizen naar een stillere omgeving.	-1.829	-0.874
23	Ik ben voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport.	1.404	-1.968
24	Ik ben tevreden met de buurt waarin ik woon en zou dus niet snel verhuizen.	1.877	0.672
25	Als je niet op het vliegtuiggeluid let. hoor je het amper.	0.103	-1.106
26	De overheid maakt niet waar wat ze beloven te doen om het vliegtuiggeluid te verminderen.	-0.249	0.221
27	De overheid moet Eindhoven Airport de mogelijkheid geven om te kunnen groeien.	1.153	-1.374
28	Eindhoven Airport is groot genoeg en moet geen toestemming krijgen om verder te groeien.	-1.502	1.172
29	Als je niet tegen vliegtuiggeluid kan. moet je ergens anders gaan wonen.	0.378	-1.726
30	Ik geloof dat Eindhoven Airport altijd wel zijn gang zal kunnen gaan.	-0.750	0.266
31	Eindhoven Airport moet financieel bijdragen aan de isolatie van huizen in de regio.	0.108	1.017
32	Het landen en opstijgen kan het beste over de dunst bevolkte gebieden.	0.777	0.503
33	Ik wil dat Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen die luchthaven heeft.	0.472	0.563
34	Ik wil weten wat de toekomstvisie van de luchthaven is en ik vind dat Eindhoven Airport daarover moet communiceren.	0.339	0.782
35	Eindhoven Airport moet onderzoek doen naar de geluidshinder die omwonenden ondervinden.	0.695	0.485
36	Als je in de buurt van de vliegroutes woont heb je gewoon pech.	-0.096	-1.299
37	De overheid moet zorgen dat Eindhoven Airport meer aandacht gaat besteden aan het milieu.	-0.023	0.370
38	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er niet naartoe gaan. Ze doen toch niets met mijn input.	-0.410	-0.506

Tabel E.5 Z-scores vertaald naar factorscores (Zwaartepunt factor)

Nr.	Stelling	F1	F2
1	Eindhoven Airport moet mij op de hoogte brengen van de plannen die zij hebben.	0	2
2	Ik denk dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven.	3	-2
3	De negatieve effecten die een luchthaven heeft op het milieu zijn groter dan de positieve effecten die een luchthaven met zich mee brengt.	-2	2
4	Ik vertrouw erop dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.	1	-2
5	Het is handig als Eindhoven Airport meer bestemmingen gaat toevoegen.	4	-1
6	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er naartoe gaan.	-2	1
7	Omwonenden zouden samen in opstand moeten komen tegen de macht die de overheid in de regio heeft.	-4	-1
8	Eindhoven Airport is goed voor de lokale economie, maar hoeft niet te groeien: daar heeft de regio namelijk niets aan.	-3	2
9	De overheid moet erop toezien dat Eindhoven Airport rekening houdt met de omwonenden.	1	4
10	De milieueffecten van een vliegveld doen er voor mij niet echt toe.	-1	-3
11	Ik denk dat Eindhoven Airport zich niets aan trekt van de bewoners in de omgeving.	-2	2
12	De vliegtuigen moeten zo landen en opstijgen, dat de geluidsbelasting gelijk verdeeld is over de omliggende gemeenten.	2	0
13	Als Eindhoven Airport zo graag wil groeien dan zal het wel nodig zijn.	0	-3
14	Ik snap best dat zakenmensen zoveel vliegen, ook op korte afstanden.	2	-1
15	Ik vind het belangrijk dat ik weet wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu.	-1	4
16	Ik vind het niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt want ik kan daar niet zoveel mee.	0	-3
17	Ik ondervind geluidhinder van Eindhoven Airport.	-3	0
18	Eindhoven Airport moet luchtvaartmaatschappijen met oude vliegtuigen die meer lawaai maken meer laten betalen.	1	3
19	De vliegroutes moeten zo zijn dat ik er niet te veel last van heb.	-2	-1
20	Als omwonende sta je machteloos tegen Eindhoven Airport.	-1	0
21	Bij innovatieprojecten moet duidelijk zijn wat de positieve effecten zijn voor de capaciteit, en wat de negatieve effecten zijn voor het milieu.	2	1
22	Als het kon zou ik verhuizen naar een stillere omgeving.	-4	-1
23	Ik ben voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport.	3	-4
24	Ik ben tevreden met de buurt waarin ik woon en zou dus niet snel verhuizen.	4	1
25	Als je niet op het vliegtuiggeluid let, hoor je het amper.	0	-2
26	De overheid maakt niet waar wat ze beloven te doen om het vliegtuiggeluid te verminderen.	-1	0
27	De overheid moet Eindhoven Airport de mogelijkheid geven om te kunnen groeien.	3	-2
28	Eindhoven Airport is groot genoeg en moet geen toestemming krijgen om verder te groeien.	-3	3
29	Als je niet tegen vliegtuiggeluid kan, moet je ergens anders gaan wonen.	1	-4
30	Ik geloof dat Eindhoven Airport altijd wel zijn gang zal kunnen gaan.	-2	0
31	Eindhoven Airport moet financieel bijdragen aan de isolatie van huizen in de regio.	0	3
32	Het landen en opstijgen kan het beste over de dunst bevolkte gebieden.	2	1

33	Ik wil dat Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen die luchthaven heeft.	1	1
34	Ik wil weten wat de toekomstvisie van de luchthaven is en ik vind dat Eindhoven Airport daarover moet communiceren.	1	2
35	Eindhoven Airport moet onderzoek doen naar de geluidshinder die omwonenden ondervinden.	2	1
36	Als je in de buurt van de vliegroutes woont heb je gewoon pech.	-1	-2
37	De overheid moet zorgen dat Eindhoven Airport meer aandacht gaat besteden aan het milieu.	0	0
38	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er niet naartoe gaan. Ze doen toch niets met mijn input.	-1	-1

## E.1 Interpretatie factoren

Op basis van de scores in Tabel E.5 kunnen de factoren ofwel de perspectieven geïnterpreteerd worden. De extreme waarden zijn meestal typerend voor een bepaald perspectief en deze zullen daarom aangehaald worden. Verder zal er gekeken worden naar wat voor respondenten hoog laden op een bepaalde factor en wat hun motivaties zijn achter hun extreme waarden. Typische plaatsingen in de hypothetische Q-sort zullen ook besproken worden om zo tot een pakkende omschrijving van een bepaald perspectief te komen. De verwachting is dat een perspectief positief staat tegenover Eindhoven Airport en haar plannen, en dat het andere perspectief meer aandacht wil voor milieu- en geluidsoverlast.

### Perspectief 1: De economische houding: hoe groter de luchthaven, hoe beter!

Op factor 1 laden 12 respondenten voldoende hoog, de factor verklaart daarom 31% van de variantie van de correlatiematrix en de eigenwaarde is 5.49. De gemiddelde leeftijd was 37 en een kleine meerderheid van de respondenten (7) is man.

Deze groep is tevreden met de buurt waarin zij woont (S24: 4; lees: stelling 24, score 4) en zou dus absoluut niet willen verhuizen naar een stillere omgeving (S22: -4). Dit zou heel goed kunnen komen omdat zij nauwelijks geluidshinder ondervinden (S17: -3). "Mijn woonplaats ligt dicht bij Eindhoven Airport en dat is erg handig, maar ik ondervind minimale overlast." (R10). Men zou het dan ook alleen maar fijn vinden als de luchthaven meer bestemmingen zou gaan toevoegen (S5: 4) en zij zijn voorstander van de groei (S23: 3). Zij zien de economische aspecten als een belangrijk voordeel van Eindhoven Airport (S2: 3; S8: -3). Daarom vindt men ook dat de overheid Eindhoven Airport vooral de ruimte moet geven om te kunnen groeien (S27: 3, S28: -3). Zij zien in opstand komen tegen de overheid als onnodig (S7: -4), als een slecht initiatief (R10) en "de macht is niet zo groot, dus in opstand komen is ook een beetje overdreven." (R7).

In lijn met de focus op de positieve economische en praktische aspecten van een (groeierende) luchthaven in de buurt, heerst er enige onverschilligheid tegenover milieu- en geluidsaspecten. De milieueffecten van een vliegveld doen er voor hen niet echt toe (S10: -1) en men vindt het niet echt belangrijk om te weten wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu (S15: -1). Verder vindt men het dus ook niet echt belangrijk dat de geluidsoverlast gemeten wordt, omdat ze daar zelf niets mee kunnen (S16: 0) maar men vindt wel dat de vliegtuigen over de dunst bevolkte gebieden (S32:2) of gelijk verdeeld moet zijn (S12: 2) en dat Eindhoven Airport daar dan ook onderzoek naar moet doen (S35: 2).

Wat de overheid doet maakt niet zoveel uit. De luchthaven kan prima zijn eigen plan trekken, het is niet de taak van de overheid om er bijvoorbeeld op toe te zien dat Eindhoven Airport meer aandacht besteed aan het milieu (S37:0) of dat men bij de luchthaven rekening houdt met de omwonenden (S9: 0). "Ik denk dat Eindhoven Airport zich wel degelijk bewust is van zijn omgeving." (R8).

Kort gezegd kan Eindhoven Airport gewoon groeien, hoe meer bestemmingen hoe beter. De economische effecten zijn belangrijker dan de milieueffecten. De overheid speelt verder niet echt een grote rol, maar dat maakt niet uit.

### Perspectief 2: De milieubewuste houding: het milieu verdient veel meer aandacht, en houdt eens rekening met omwonenden!

Op factor 2 laden 6 respondenten voldoende hoog, de eigenwaarde is 4.73 en de verklaarde variantie daardoor 18%. De gemiddelde leeftijd was 57 en 5 van de 6 respondenten zijn man. Alle respondenten die aangeven dat zij zich hebben ingezet voor kwesties rondom Eindhoven Airport (5), delen dit perspectief.

Men is binnen dit perspectief tegen de groei van Eindhoven Airport (S23: -4). Dit komt niet doordat men veel geluidhinder ondervindt (S17: 0), maar voornamelijk doordat men vindt dat de luchthaven groot genoeg is (S28: 2). Eindhoven Airport heeft op zich een positief effect op de lokale economie (S8: 2), maar de regio heeft geen baat bij een groeiende luchthaven in Eindhoven (S2: -2). “Uitbreiding leidt alleen maar tot nog meer vakantiebestemmingen, zonder economisch voordeel voor de regio” (R13). Sowieso vindt men dat er teveel focus ligt op de economische aspecten, de milieueffecten zijn voor hen belangrijker (S3: 2).

Precies daarom vindt deze groep het voornamelijk belangrijk om te weten wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu (S15: 4) en zij vindt de milieueffecten van een vliegveld in het algemeen erg belangrijk (S10: -3). Geluidseffecten spelen ook een grote rol. “Verdere aantasting woon- en leefklimaat in regio is onacceptabel” (R13). Men vindt dat je niet hoeft te verhuizen als je last hebt van het vliegtuiggeluid (S29: -4) maar is juist van mening dat de luchthaven jou tegemoet moet komen door bij te dragen aan het isoleren van huizen (S31: 3). “Een van de effectiefste middelen om het geluid te verminderen” (R17) is door het vliegen met oude vliegtuigen duurder te maken (S18: 3). Verder wil men dat de geluidsoverlast gemeten wordt (S16: -3), maar niet door de luchthaven zelf (S35: 1).

Sowieso heeft men een sceptische houding tegenover de rol van Eindhoven Airport. Ze hebben het idee dat de luchthaven zich weinig aantrekt van de omwonenden (S11: 2). Daarom wil men dat de overheid erop toeziet dat er rekening gehouden wordt met de bewoners van de regio (S9: 4) en dat de overheid de luchthaven geen mogelijkheid moet geven om verder te groeien (S27: -2).

Kort gezegd is men om milieu- en geluidstechnische redenen tegen de verdere groei van Eindhoven Airport, is men het niet eens met de manier van werken van de luchthaven en is het deels aan de overheid om daar iets aan te doen.

## E.2 Vergelijking van stellingen

Ondanks dat de factoren verschillende visies uitdragen, zijn er stellingen waar men ongeveer dezelfde waarde aan toekent. De analyse hiervan geeft overeenkomsten tussen de perspectieven (Van Exel & De Graaf, 2005). Logischerwijs zijn er ook stellingen waar men het totaal niet over eens is. Vergelijken is mogelijk door te kijken naar de hypothetische q-scores per stelling per factor, en de grootte van de verschillen daartussen. In de tabellen in deze paragraaf zijn louter de belangrijkste overeenkomstige en verschillende stellingen benoemd.

### Consensus

Zoals te zien in Tabel E.6, zijn er enkele stellingen waarover consensus bestaat. Men is vrij onverschillig over of Eindhoven Airport al dan niet de mogelijkheid moet bieden aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen. Bij perspectief 1 komt dit waarschijnlijk vooral door het feit dat het hen niet interesseert. Bij perspectief 2 heeft men het idee dat het toch geen zin heeft omdat Eindhoven Airport toch niet gaat luisteren. Hetzelfde geldt voor stelling 38.

Binnen beide perspectieven is men van mening dat er onderzoek gedaan moet worden naar de geluidsoverlast. Echter is men binnen factor 2 kritisch over Eindhoven Airport, terwijl “het absoluut belangrijk is dat er harde cijfers zijn met betrekking tot de geluidsoverlast. Alleen hiermee kan worden aangetoond wat de ernst is en dat EA wel degelijk overlast geeft” (R2).

Tabel E.6 Consensus stellingen (Zwaartepunt factor)

Nr.	Stelling	Q1	Q2
33	Ik wil dat Eindhoven Airport de mogelijkheid biedt aan omwonenden om mee te kunnen discussiëren over de plannen die luchthaven heeft.	1	1
38	Als Eindhoven Airport instemmingsavonden zou organiseren zou ik er niet naartoe gaan. Ze doen toch niks met mijn input.	-1	-1
35	Eindhoven Airport moet onderzoek doen naar de geluidshinder die omwonenden ondervinden.	2	1
32	Het landen en opstijgen kan het beste over de dunst bevolkte gebieden.	2	1

## Onenigheid

De stellingen waar de meeste onenigheid over bestaat zijn meestal kenmerkend voor de verschillende perspectieven. Dit zijn er echter erg veel. De belangrijkste zijn weergegeven in Tabel E.7. Allereerst zijn de aanhangers van perspectief 1 uitgesproken voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport, terwijl men binnen factor 2 tegenstander is. Dit verschil zit hem voornamelijk in de kijk op economische en milieu kwesties. De groep van factor 1 ziet de economische voordelen van de groei van Eindhoven Airport, terwijl men binnen perspectief 2 juist vindt het juist belangrijk om te weten wat de effecten zijn op het milieu. Daarom bestaat er ook veel onenigheid over of Eindhoven Airport al dan niet toestemming moet krijgen om verder te groeien.

Tabel E.7 Onenigheid stellingen (Zwaartepunt factor)

Nr.	Stelling	Q1	Q2
23	Ik ben voorstander van het uitbreiden van Eindhoven Airport.	3	-4
2	Ik denk dat de regio baat heeft bij een groeiende luchthaven in Eindhoven.	3	-2
28	Eindhoven Airport is groot genoeg en moet geen toestemming krijgen om verder te groeien.	-3	3
15	Ik vind het belangrijk dat ik weet wat het effect is van het beleid van Eindhoven Airport op het milieu.	-1	4

## E.3 Vergelijking van perspectieven

De vergelijking van perspectieven is kort en bondig. De perspectieven staan haaks op elkaar. Binnen factor 1 geeft men aan niet veel om het milieu te geven, terwijl factor 2 juist meer aandacht voor het milieu wil. Perspectief 1 draagt duidelijk uit dat zij voorstander zijn van de uitbreiding van de airport en dat men vooral meer bestemmingen moet gaan toevoegen. Respondenten die laadden op factor 2 zijn juist tegen de uitbreiding. Zij zijn van mening dat de overheid geen toestemming moet geven. Bovendien staat men binnen perspectief 2 zeer sceptisch tegenover de manier van handelen van Eindhoven Airport, en is men van mening dat de overheid eindelijk eens in moet gaan grijpen. Respondenten van factor 1 vinden dat de overheid zich niet hoeft te bemoeien met de gang van zaken, en ook heeft men het idee dat Eindhoven Airport voldoende rekening houdt met haar omwonenden. Binnen perspectief 2 denkt men daar juist weer heel anders over. De volgende quotes geven mooi weer hoe de perspectieven haaks op elkaar staan. Wat enerzijds opvallend en anderzijds logisch is, is dat alle respondenten die zich actief hebben ingezet of inzetten voor de belangen van omwonenden van Eindhoven Airport, perspectief 2 delen.

Perspectief 1:

*“Het vliegveld is vlakbij mijn woonplaats, ik heb nog nooit last gehad van geluidsoverlast van vliegtuigen, dus ideaal als er vanaf Eindhoven naar veel meer bestemmingen gevlogen wordt.”*

– Stephan Hiel, 20 jaar, student, Waalre

Perspectief 2:

*“De praktijk van de afgelopen jaren heeft bewezen dat EA (met 95% van de aandelen in handen van de overheid) zich niets aan de omwonenden gelegen laat liggen. Een normale onderneming wordt aangesproken op een evenwicht tussen haar ondernemingsbelangen en haar maatschappelijke omgeving. EA gedraagt zich continu als “rupsje nooitgenoeg” en “alleen op de wereld”. Alleen de centen en de bewegingsvrijheid van Eindhoven Airport tellen en zijn van belang, de omwonenden doen niet ter zake.”*

– Anonieme respondent, 62 jaar, actief betrokken bij verschillende belangenorganisaties, Best