



## UvA-DARE (Digital Academic Repository)

### Denkbeelden over mainport en milieu

Kroesen, M.; Bröer, C.

**Publication date**  
2009

**Published in**  
Geluidnieuws : Webtijdschrift over Geluid en Trillingen

[Link to publication](#)

#### **Citation for published version (APA):**

Kroesen, M., & Bröer, C. (2009). Denkbeelden over mainport en milieu. *Geluidnieuws : Webtijdschrift over Geluid en Trillingen*, 2009(11).  
<http://www.geluidnieuws.nl/2009/nov2009/kroesen.html>

#### **General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

#### **Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

## Denkbeelden rond begrip mainport en milieu

Maarten Kroesen (TU Delft) en Christian Bröer (UvA), 23 oktober 2009

Het beleid voor geluidsoverlast van de luchthaven Schiphol gaat uit van collectieve belangen: 'mainport' (de groei van Schiphol als deel van de nationale economie) en 'milieu' (geluidsnormen voor de hele bevolking). Deze collectieve benadering is niet van toepassing op elke vorm van geluidsoverlast in Nederland. Voor burengeluid geldt bijvoorbeeld een meer op de situatie en de betrokkenen afgestemd beleid (zie bijvoorbeeld de 'handreiking Burenlawaaï' van VROM). En in het buitenland, Zwitserland bijvoorbeeld, houden beleidsmakers soms meer rekening met lokale verschillen. Kortom, Nederland kent een vrij specifiek beleid voor geluidsoverlast van Schiphol. Dit beleid heeft zijn weerslag op de beleving van omwonenden rond Schiphol. Kwalitatief onderzoek van Christian Bröer heeft laten zien dat omwonenden op beleidsconcepten terugvallen wanneer zij vliegtuiggeluid beoordelen.

### Denkbeelden van mensen

Geluidhinder hangt in Nederland sterk samen met de denkbeelden die mensen vormen rondom de collectieve belangen 'mainport' en 'milieu'. Met behulp van de zogeheten Q-methode hebben wij de kwalitatieve analyse van Bröer statistisch getoetst. De centrale vragen van dit onderzoek waren:

1. drukken omwonenden zich inderdaad uit in de politieke belangen 'mainport' en 'milieu'?
2. En, zo ja, hoe gaan ze om met de spanning die deze conceptualisatie met zich meebrengt?

De resultaten worden hieronder samengevat.

De Q-methode maakt het mogelijk om samenhangende denkbeelden te identificeren. Ons onderzoek, gehouden in 2008, heeft vijf denkbeelden van omwonenden rond Schiphol in kaart gebracht. De eerste drie denkbeelden (A, B en C) leunen sterk op de beleidsconcepten 'mainport' en 'milieu'.

- Denkbeeld A, '**Lang leve de luchtvaart**', benadrukt de economische baten van de luchtvaart ('Schiphol is een motor van de economie') en is onverschillig tegenover de kosten voor het milieu. In dit denkbeeld zijn mensen het eens met de stelling dat de luchtvaart bij deze moderne tijd hoort. Mensen voelen zich niet gehinderd door geluid.
- Denkbeeld B, '**Luchtvaart: een ecologische bedreiging**', laat een tegenovergesteld beeld zien en benadrukt dat vliegtuiggeluid een belangrijk milieuprobleem is. Mensen hebben het gevoel dat geluid opgedrongen wordt en staan wantrouwend tegenover de overheid en Schiphol. Toch gaan mensen in dit denkbeeld gedeeltelijk mee in de redenering dat de Schiphol belangrijk is voor de werkgelegenheid. Al met al, wordt in dit denkbeeld een redelijke mate van hinder gelegitimeerd.
- In denkbeeld C, '**Luchtvaart en omgeving: een oplosbaar probleem**', worden zowel de economische baten en, zij het in iets mindere mate, de negatieve milieueffecten van de luchtvaart benadrukt. De spanning wordt opgelost een sterke voorkeur voor verplaatsing van de luchthaven naar de Noordzee. Mensen in dit denkbeeld voelen zich niet bijzonder gehinderd door vliegtuiggeluid.

Denkbeelden D en E berusten niet op de beleidsconcepten van 'mainport' en 'milieu'.

- Mensen in denkbeeld D, '**Geluid is geen probleem**', voelen zich, in tegenstelling tot alle andere denkbeelden, niet regelmatig gestoord door het geluid van vliegtuigen. Het is waarschijnlijk dat er om deze reden, binnen dit denkbeeld, geen waarderingsproces in werking is getreden.
- Denkbeeld E, '**Luchtvaart: een lokaal probleem**', staat ook onverschillig tegenover de geaggregeerde politieke claims. In dit denkbeeld wordt vliegtuiggeluid als een lokaal probleem ervaren. Zo bestaat binnen dit denkbeeld een sterke voorkeur voor de lokale oplossing; verhuizen naar een rustigere omgeving. In lijn met denkbeeld B, ondervindt men in dit denkbeeld ook een redelijke mate van hinder.

Omdat 86% van de deelnemers in de steekproef zich in één van de eerste drie politieke denkbeelden (A, B of C) bevond, wordt de conclusie ondersteund dat het Schipholbeleid een belangrijke bron is in de vorming van denk- en waarderingskaders voor vliegtuiggeluid. Het beleid voorziet mensen in de noodzakelijke (sociale) context om zich gehinderd te voelen door geluid. Het valt verder op dat 'mainport' en 'milieu' niet even sterk terugkomen in de denkbeelden. Wie vooral hecht aan 'mainport' voelt zich nauwelijks genoodzaakt om ook milieubelangen te onderschrijven. Omgekeerd is het wel zo dat de aanhangers van het denkbeeld 'milieu' tot op zekere hoogte meegaan met de redenering dat economische baten van Schiphol van groot belang zijn. Dit kan zo geïnterpreteerd worden dat 'mainport' het dominante denkbeeld is. We zien ook dat de eerste drie denkbeelden ieder hun eigen oplossing hebben gevonden om de spanning tussen mainport en milieu op te lossen. Denkbeeld A lost de spanning op door de milieueffecten van luchtvaart onder te waarden. Denkbeeld B, dat milieu boven economie plaatst, maar beide belangen ondersteunt, voegt andere cognities en gevoelens toe om de spanning op te lossen: wantrouwen tegenover de overheid en gevoelens van machteloosheid. De overheid maakt de belofte van minder geluid niet waar en kan daarom niet vertrouwd worden. Denkbeeld C plaatst economie boven milieu, maar ondersteunt wederom beide belangen. Hier wordt de spanning opgelost door hoop te vestigen op een mogelijke toekomstige oplossing: verplaatsing van de luchthaven naar zee.

### Beleid vormt de beleving

Al met al, kan geconcludeerd worden dat omwonenden de mainport-milieu conceptualisatie van de centrale overheid overgenomen hebben. Ze worstelen echter wel sterk met de spanning die deze conceptualisatie met zich meebrengt. Anders dan het beleid suggereert is lang niet iedereen het ermee eens dat gelijktijdige ontwikkeling van 'mainport' en 'milieu' haalbaar is. In sommige gevallen (denkbeeld B) leidt dit tot wantrouwen richting de overheid en Schiphol. De conceptualisatie spreekt dus veel mensen sterk aan, maar biedt geen oplossing voor de zelf opgeworpen tegenstrijdigheid mainport-milieu. Het beleid vormt dus de beleving van omwonenden en heeft tegelijkertijd weinig legitimiteit. De verklaring hiervoor is, dat mensen het beleid op verschillende manieren in hun denkbeelden verwerken.

### Richting verbetering

Hoe zouden we hier nu verbetering in kunnen brengen? Met andere woorden, hoe kan een sociale context worden geschapen waarin omwonenden het geluidsbeleid wel kunnen en zullen vertrouwen?

Een oplossing is eerder al eens door de Leidse hoogleraar Stallen ingebracht in de Schipholddiscussie. Volgens hem moeten we niet blijven praten in de collectieve en abstracte belangen mainport en milieu. De abstracte grootheden 'mainport' en 'milieu' kunnen haast alleen maar botsen. Meer ruimte voor de één lijkt minder ruimte voor de ander te betekenen. Om dit te doorbreken, aldus Stallen, moeten we ons richten op lokale belangen en voorkeuren. In plaats van zich uit te drukken in de collectieve en abstracte concepten van de nationale overheid, moeten burgers, luchtvaartsector en lokale overheden leren om hun belangen specifiek te definiëren. Pas dan ontstaat er ruimte voor de lokale actoren om zich aan elkaars specifieke verlangens aan te passen. Daardoor, aldus de verwachting van Stallen, kan een vertrouwensrelatie ontstaan tussen luchthaven, rijk en omwonenden. Uiteindelijk kan dan hetzelfde vliegtuiggeluid een stuk minder hinderlijk worden.

To70 en de Technische Universiteit Delft werken op dit moment aan een spelsimulatie om deze gedachtegang te onderzoeken. Door de spelcondities te variëren kunnen twee concrete verwachtingen getoetst worden:

1. onder de conditie waarin alleen collectieve (geaggregeerde) belangen vertegenwoordigd zijn in het besluitvormingsproces, zal er sprake zijn van polarisatie, stagnatie en wantrouwen (en dus meer geluidhinder) en
2. onder de conditie waarin zowel collectieve als ook individuele (situatiespecifieke) belangen vertegenwoordigd zijn in het besluitvormingsproces, zal er sprake zijn van ontwikkeling, creativiteit en vertrouwen (en dus minder geluidhinder).

De resultaten van dit onderzoek zullen eind volgend jaar beschikbaar zijn.

*Zie ook: Artikel in JASA Luchtvaartnieuws.nl*

[home...](#)