Eindhoven Airport

Brabantbeelden en discourses omtrent de ontwikkeling van Eindhoven Airport

Masterthesis Geo - communicatie



Ronald Voogt

3228460

Begeleider: B. v. Gorp

Februari 2011 – Augustus 2011

Inleverdatum: 15-08-2011

Eindhoven Airport

Brabantbeelden en discourses omtrent de ontwikkeling van Eindhoven Airport

Masterthesis Geo - communicatie

Ronald Voogt

3228460

Begeleider: B. v. Gorp

Februari 2011 – Augustus 2011

Inleverdatum: 15-08-2011

**Inhoudsopgave**

Summary p. 4

Voorwoord p. 5

H1 Inleiding p. 6

H2 Regionale identiteit p. 12

H3 Welke Brabantbeelden bestaan er over Noord Brabant en wat is p. 18

hun betekenis?

H4 Welke discourses bestaan er in de ontwikkeling van regionale vliegvelden p. 26

H5 Methodologie p. 31

H6 Hoe kijken de actoren aan tegen de ontwikkelingen van Eindhoven Airport p. 40

 en welke Brabantbeelden gebruiken ze daarbij?

H7 Meest uitgedragen Brabantbeeld? p. 51

H8 Rol Brainport in toekomstvisies op Eindhoven Airport p. 54

H9 Conclusie p. 56

H10 Reflectie p. 59

H11 Literatuurlijst p. 61

**Summary**

Eindhoven Airport is a fast growing airport, since the 21ste century. Many organisations are involved in this development. This analysis is based on the images in the future of fifteen actors, about Eindhoven Airport. The main question of this research is: ‘What is the vision about the development of Eindhoven Airport and which Brabant images and discourses are used?’. The fifteen actors are: Eindhoven Airport, Dutch State, province Noord Brabant, communities: Eindhoven, Best, Son en Breugel, Nuenen, Geldrop-Mierlo, Waarle, Heeze-Leende, Veldhoven, Eersel, Oirschot en Laarbeek, Tafel van Alders and the Brabantse Milieufederatie.

For the analysis are five different images of Brabant involved: image of the dark rural area, economic emancipation image, antique image, progressive and modern image and the image of the 3 G’s. The dark rural area image is focust on Brabant as periphery. A poor region without identity. Economic emancipation is focust on the development of Brabant. They did like develop te area, like the other provinces of Holland. Antique image wants to save the identity, environment en nature of Brabant. This image does not like development. Progressive and modern image does like development. It is totally focust on development. Brabant must be the economic leading region all around the world. The last image is the image of the 3 G’s. The 3 G’s are standing for sociable, friendly and hospitable. This image is used in the tourism market, to make the region attractive for potential tourists.

These images are related to different discourses. The progressive en modern image is related to the economic and the future of regionale airports discourses. The antique image is related to the environment, conflict, noise pollution and planning discourse.

Content analysis is used during this research. Every actor has published documents. These documents are selected and found on the internet. The text is analysed and Brabant images en discourses are found.

Ten of the fifteen actors support the progressive and modern image. Only Brabantse Milieufederatie supports the antique image. This means that Eindhoven Airport will develop in the future. There are options, for Eindhoven Airport, to develop the airport. The advice of Tafel van Alders, to the Dutch state, gave these opportunities.

The Brabantse Milieuorganisatie wants to save the identity, living conditions, nature and landscape of the region. There are appointments, in the regionale overeenkomst, between all actors to save the nature, landschap and the living conditions.

**Voorwoord**

Dit verslag beschrijft een onderzoek naar de beeldvorming en de toekomstvisie, van actoren, over Eindhoven Airport en regio Eindhoven. Dit onderzoek is gedaan in het kader van het afronden van de masterfase van de studie Sociale Geografie en Planologie. De master heet Geo-communicatie. Deze studie is gevolgd aan de Universiteit van Utrecht.

Naast de kennis die wordt vergaard door het doen van een bronnenstudie en een analyse, leer je veel van de ervaring van het doen van een langdurig individueel onderzoek. De onderzoeker heeft er veel geleerd van het oplossen van problemen die er ontstonden. Bijvoorbeeld het moeilijk vinden van bronnen en het goed ontwikkelen van de analyse.

Via deze weg wil ik graag mijn begeleider en docent aan de Universiteit van Utrecht, mevrouw B. van Gorp, bedanken. Zij begeleidde mij bij het doen van dit onderzoek en stuurde mij aan waar nodig. Daarnaast gaf ze mij enkele tips over het zoeken van goede informatie voor mijn gedane bronnenstudie. Ook wil ik de medewerkers van de bibliotheek op de Uithof bedanken voor hun medewerking bij het beantwoorden van mijn vragen en het reserveren van boeken.

Ronald Voogt

Juli 2011

**H 1**

**Inleiding**

Eindhoven Airport is, na Schiphol, de grootste luchthaven van Nederland. De luchthaven is in de eenentwintigste eeuw hard gegroeid. Deze groei resulteerde in 2010 in 2.140.000 passagiers, verdeeld over een totaal van 18.000 vluchten(Eindhoven Airport, 2011 + NOS, 2010). Eindhoven Airport ziet zichzelf als de verbinding van regio Eindhoven met de rest van Europa, want het vliegveld zorgt voor een goede bereikbaarheid en een goede vestigingsplaats voor internationale bedrijven (Eindhoven Airport, 2011).

**1.1 Geschiedenis Eindhoven Airport**

Begin jaren ’30 van de 20ste eeuw werd er bekeken of het mogelijk was een vliegveld aan te leggen in Eindhoven. Gemeente Eindhoven selecteerde het voormalig heideveld, de Midden-Brabantse dekzandrug, waar sinds 1921 al een militair terrein was gevestigd, als plek voor het vliegveld. Dit gebied lag 6 km ten westen van het centrum van de stad (gemeente Eindhoven, 2011). De rol van het bedrijfsleven van Eindhoven was groot. Vooral Philips maakte zich sterk voor de aanleg van een vliegveld. Deze aanleg was een goede aanvulling op hun bedrijvigheid (Meijs, 2009). Het vliegveld werd 63 ha groot en het benodigde zand werd gehaald uit de afgraving van het Beatrixkanaal. Op 11 september 1932 werd het vliegveld in Eindhoven, genaamd Welschap, geopend en inwoners van Eindhoven en omgeving voelden zich in het zuiden gelukkig en aangesloten met de rest van het land (Bouwens, 1997, p. 160). Voor de opening werd een feest georganiseerd dat een week duurde. Van de aanwezigheid van het vliegveld werd ontwikkeling en succes verwacht, maar in de eerste jaren tot de Tweede Wereldoorlog was er weinig activiteit. In 1933 waren er, naast het recreatievliegen en vluchten van de Nationale Luchtvaartschool, 403 vliegbewegingen. Toen in 1935 de verbindingen met Twente en Groningen wegvielen, had vliegveld Welschap alleen nog verbindingen met Rotterdam en Brussel (Bouwens, 1997, p. 160).

De Tweede Wereldoorlog is van grote invloed geweest op de ontwikkeling van vliegveld Welschap. In 1939 werd het vliegveld namelijk in bezit genomen door de Nederlandse overheid, als onderdeel van de mobilisatie van Nederland. Het vliegveld kwam na de bezetting van Nederland in Duitse handen. De Duitsers breidden het vliegveld sterk uit: uiteindelijk bestond het uit 3 geplaveide startbanen, 130 opstellingsplaatsen en 53 grote hangars. Tijdens deze periode was er veel activiteit op het vliegveld. Op 18 september 1944 werd het vliegveld bevrijd door de geallieerden en werd de Nederlandse vlag weer gehesen (Ministerie van Defensie, 2009). De gedane Duitse uitbreidingen op vliegveld Welschap zijn in diezelfde oorlog nog vernietigd door Duitse en geallieerde bombardementen. Vliegveld Welschap heeft een belangrijke rol gespeeld in de wederopbouw van Nederland en verbond Brabant met Amsterdam en Maastricht. Het was een oplossing voor de kapotgeschoten rij- en railinfrastructuur. Door deze functie werd het gebruik van Eindhoven Airport omhoog geschroefd (Bouwens, 1997, p. 161-162).

Vanaf 1952 begon er een nieuwe periode voor vliegveld Welschap. De naam werd veranderd in Vliegbasis Eindhoven en de Nederlandse Luchtmacht ging vanaf dit jaar gebruik maken van het vliegveld. Dit ging in combinatie met het gebruik door de burgerluchtvaart. De Nederlandse Luchtmacht stationeerde enkele straaljagereenheden op Vliegbasis Eindhoven. Deze eenheden trainden en oefenden in het luchtruim boven regio Eindhoven voor uitzendingen (Ministerie van Defensie, 2009). In 1983 werd het vliegveld samengevoegd met vliegveld Gilze-Rijen. Efficiëntie en overlappende functies (stationeren van F-16’s) waren de redenen voor het samenvoegen. De vliegvelden kwamen nu onder één commando. Maar de samenvoeging was van korte duur. In 1995 werden de vliegvelden weer opgesplitst. De F-16’s waren verdwenen op vliegveld Gilze-Rijen en op vliegbasis Eindhoven ging men zich meer focussen op het luchttransport van de Nederlandse Luchtmacht (Ministerie van Defensie, 2009).

Naast de aanwezigheid van de Nederlandse Luchtmacht op vliegbasis Eindhoven, ging de burgerluchtvaart door met ontwikkelen. Een belangrijke ontwikkeling vond plaats in de jaren zestig. De introductie van het straalverkeersvliegtuig zorgde ervoor dat vliegtuigen tweemaal zo snel werden en meer konden vervoeren. Het vliegtuig werd het ideale vervoersmiddel naar vakantiebestemmingen, wat met de komst van chartervluchten leidde tot groeiende passagiersaantallen (Brendel, 2009; Bouwens, 1997, p. 162). Schiphol groeide zodanig dat het in de eerste twee decennia na de Tweede Wereldoorlog zijn passagiersaantal vertienvoudigde. Schiphol zou te groot worden om te fungeren in een drukbevolkte regio als Amsterdam. Daarom ontstond het idee om vluchten van Schiphol naar andere delen van Nederland te verplaatsen. In de jaren zeventig werd in politiek Den Haag gedebatteerd over de oprichting van een tweede grote nationale luchthaven om Schiphol te ontzien. Maar uiteindelijk werd besloten Schiphol te laten zoals het was en het op diezelfde plek verder te ontwikkelen. In de jaren negentig keerde deze discussie terug met de ideeën van een vliegveld in de Noordzee (Flyland), op de Maasvlakte en op de Markerwaard (Bouwens, 1997, p. 163; Ruimtelijke Planbureau, 2006, p. 13).

Figuur 2: Ligging Eindhoven Airport

Bron: Xead, 2011

De eerste ontwikkelingen van vliegveld Eindhoven door de komst van het straalverkeersvliegtuig begonnen in de jaren vijftig en zestig. Door deze ontwikkelingen begon Vliegbasis Eindhoven, afdeling Burgerluchtvaart, de aanwezigheid van de Nederlandse Luchtmacht steeds meer als een obstakel voor verdere ontwikkeling te zien. De accommodatie die er toen was, werd te klein om de burgerluchtvaart verder te ontwikkelen en te delen met de Nederlandse Luchtmacht. Enkele pogingen om de Nederlandse Luchtmacht naar een ander vliegveld te verplaatsen, mislukten. De reden was dat er geen andere bestemming werd gevonden voor een nieuwe militair vliegveld, voornamelijk door de te verwachten overlast. In 1984 kwam er echter een oplossing. Na veel discussie en overleg tussen provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, Philips en Stichting Vliegveld Welschap, werd Eindhoven Airport geopend, met een aparte aankomst- en vertrekhal. De burgerluchtvaart had haar eigen faciliteiten en deze leidden tot verdere ontwikkelingen en het aantrekken van tal van bedrijven richting regio Eindhoven. Eindhoven Airport staat in een goede verbinding met Eindhoven Centrum, de afstand is ongeveer tien kilometer (Bouwens, 1997, p. 163-164). Daarnaast was in 1984 de verlegde startbaan klaar voor gebruik. Door de ontwikkelingen die plaatsvonden, werd de overlast groter. Vooral in Eindhoven centrum kwamen er steeds meer klachten over het lawaai van overvliegende vliegtuigen. Om die reden werd in 1982 begonnen met het omleggen van de startbaan; de baan werd gedraaid. Deze baan was gereed in 1984 en vanaf toen konden vliegtuigen om het centrum van Eindhoven heen vliegen, waardoor de geluidsoverlast de kop in werd gedrukt (zie figuur 2) (Ministerie van Defensie, 2009). Na deze ontwikkelingen bleven de passagiersaantallen op Eindhoven Airport zeer gestaag stijgen, wat resulteerde in 200.000 passagiers in 1994 (DHV, 2011).

**1.2 Ontwikkeling 21ste eeuw Eindhoven Airport**

In 1994 had Eindhoven Airport slechts 200.000 passagiers. Vanaf het begin van de 21ste eeuw begon de groei. In 2000 waren er 337.553 passagiers, terwijl dit in 2008 al 1.629.893 passagiers waren, een groei van 382,9% (Eindhoven Airport, 2009). In 2010 waren er voor het eerst meer dan 2.00.0000 passagiers, namelijk 2.140.000. Dit is een groei van 25% ten opzichte van 2009 (1.712.000 passagiers.) Een grote winst voor Eindhoven Airport in 2010 was dat er toen op 32 bestemmingen werd gevlogen, terwijl dit in 2009 maar 23 bestemmingen waren. Voor 2011 verwacht Eindhoven Airport een groei van 15% in passagiersaantallen. Deze prognose zou neerkomen op 2.461.000 passagiers in 2011 (Eindhoven Airport III, 2011).

De stijging van het aantal passagiers is een gevolg van het grotere aanbod aan bestemmingen dat Eindhoven Airport te bieden heeft. Deze stijging in het aantal bestemmingen wordt veroorzaakt door de komst van low-cost carriers. Dit zijn luchtvaartmaatschappijen die er alles aan doen hun kosten zo laag mogelijk te houden en zodoende goedkope vluchten kunnen aanbieden. Voorbeelden van low-cost carriers die Eindhoven Airport als thuisbasis kozen zijn Ryanair, Wizz Air en Transavia.com (van Ijken, 2007). Deze maatschappijen vestigen zich op Eindhoven Airport en vliegen in het begin naar één of enkele bestemmingen. Maar in de loop der tijd zijn deze maatschappijen op meer bestemmingen gaan vliegen en zodoende zijn deze voor Eindhoven Airport een drijvende kracht voor ontwikkeling en het aantrekken van meer passagiers. Een tweede reden voor de groei van Eindhoven Airport is de verandering in industrie in het gebied. Voorheen was er in Eindhoven veel ‘maakindustrie’ (de productie van goederen). Onder aanvoering van Philips en ASML zijn innovatie, educatie, development, technologie en research echter steeds meer verweven in de regio. De internationale economische regio Eindhoven kreeg zo invulling. Deze markten maken veel gebruik van internationale netwerken en hierbij is vliegverkeer noodzakelijk. Deze ontwikkeling is gekoppeld aan het internationale economische Brabantbeeld. De laatste reden voor de groei hangt samen met het besluit om de Europese vliegmarkt vrij te geven. Maatschappijen zijn sindsdien in staat zelf uit te kiezen op welke bestemmingen zij willen vliegen. Daarmee is Eindhoven sterk gaan inzetten op ‘point-to- point-vluchten’. Hieronder wordt verstaan dat Eindhoven rechtstreeks naar de eindbestemming vliegt en niet, zoals bij Schiphol, naar een grote luchthaven in de buurt vliegt waar de passagiers moeten overstappen op een regionale vlucht naar de eindbestemming (Meijs, 2009).

Met deze ontwikkelingen is Eindhoven Airport, na Schiphol, de grootste luchthaven van Nederland. Door deze ontwikkelingen is Eindhoven Airport van groot belang voor de regio. Vanuit vele hoeken van Europa is Eindhoven eenvoudig te bereiken en dit trekt, in combinatie met de eerder beschreven opkomende economische activiteiten, internationale bedrijvigheid aan (Eindhoven Airport, 2010). Deze bedrijvigheid zal de werkgelegenheid en het regionaal product doen stijgen. In 2009 werd 17% van het nationaal product verdiend in regio Eindhoven (Meijs, 2009). Eindhoven Airport kan met haar bereikbaarheid en aantrekkelijkheid voor de regio een bijdrage leveren aan projecten die in regio Eindhoven in ontwikkeling zijn, BrabantStad en Brainport Eindhoven. Hierin kan de regio uitgroeien tot een concurrerende regio op internationaal vlak en zodoende kan ze een bijdrage leveren aan de internationale positie van Nederland en de nationale economie (Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, 2010).

Belangrijk is dat Eindhoven Airport haar vliegbestemmingen beter afstemt op de bestemmingen die vanuit het internationale zakelijke verkeer vanuit regio Eindhoven gewild zijn. De lijst op de volgende pagina bevat de bestemmingen die direct bereikbaar zijn vanaf Eindhoven Airport.

|  |
| --- |
| Alghero (Sardinia) |
| Alicante |
| Antalya |
| Arrecife (Lanzarote) |
| Bucharest |
| Budapest |
| Barcelona |
| Belgrado |
| Brindisi |
| Dublin |
| Faro |
| Gdansk |
| Girona (Barcelona) |
| Ibiza  |
| Innsbruck |

|  |  |
| --- | --- |
|  | Katowice |
|  | Las Palmas (Gran Canaria) |
|  | London City |
|  | London Stansted |
|  | Madrid |
|  | Malaga |
|  | MaltaMarseille  |
|  | Milan Bergamo |
|  | NiceOslo |
|  | Palma (Mallorca) |
|  | Pescara |
|  | Pisa |
|  |  |

|  |
| --- |
| Porto |
| Praag |
| Reus (Barcelona) |
| Rome |
| Salzburg |
| Sevilla |
| Sofia |
| Stockholm |
| Trapani (Siciliy) |
| Vilnius |
| Warschau |
| Wroclaw |

(Eindhoven Airport II,2011)

Eindhoven Airport ziet zichzelf als een belangrijk onderdeel van de regio Eindhoven, met het oog op de toekomst. Regio Eindhoven wil zich gaan ontwikkelen. Deze gewenste ontwikkeling richt zich op het aantrekken van internationale bedrijven en kenniswerkers, het generen van kwalitatief hoge educatie, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat en het ontwikkelen tot een economische regio op globaal niveau. Binnen dit regionale toekomstperspectief wordt regio Eindhoven ook wel ‘Brainport Eindhoven’ genoemd. Brainport Eindhoven is het ontwikkelingsideaal van de regio Eindhoven (SRE, 2011). Maar door welke partijen wordt een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport gesteund en wie keert zich er van af? Om een optimale ontwikkeling te kunnen bewerkstelligen zal iedereen er achter moeten staan. Bestaan er conflicten over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport en hoe zien de actoren hun omgeving?

Met de ontwikkeling van Eindhoven Airport hebben verschillende organisaties en omliggende gemeentes te maken. Voorbeelden van bestuurlijke actoren zijn de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, het Rijk en de stadsregio Eindhoven. Belangenorganisaties zijn milieuorganisaties. Al deze actoren hebben invloed op de van ontwikkeling van Eindhoven Airport, maar niet iedere actor heeft evenveel macht. In dit onderzoek worden de verschillende toekomstvisies van de actoren geanalyseerd. Het onderzoek richt zich op hoe (wensen) de actoren Eindhoven Airport (te) zien als onderdeel van hun omgeving en wat daarbij hun belangen zijn. Deze (toekomst)visie past binnen een Brabantbeeld en Brabantbeelden worden gebruikt voor het onderbouwen van de (toekomst)visie. Een Brabantbeeld is een typering voor de identiteit van Noord-Brabant. Het is de beeldvorming over de regio. Deze beelden zijn ontstaan vanaf de geschiedenis van de regio en ontwikkelen zich tot en met het heden.

Dit onderzoek is gedaan aan de hand van de volgende hoofdvraag:

**Wat is de visie en het toekomstbeeld van de betrokken actoren op de ontwikkeling van Eindhoven Airport en welke Brabantbeelden en discourses over regionale vliegvelden worden in het debat uitgedragen?**

De hoofdvraag is onderverdeeld is de volgende deelvragen:

* Welke beelden bestaan er over Noord Brabant?
* Welke discourses bestaan er over uitbreiding van regionale vliegvelden?
* Hoe kijken de actoren aan tegen de ontwikkelingen van Eindhoven Airport en welke Brabantbeelden gebruiken ze daarbij?
* Welk Brabantbeeld wordt het sterkst uitgedragen door de actoren?

Hoofdstuk twee vormt het theoretisch kader, waarin aandacht is voor regionale identiteit en de verschillende vormen van identiteit. Hoofdstuk drie beantwoordt geeft uitleg over de verschillende Brabantbeelden en beantwoordt daarmee deelvraag een. Hoofdstuk vier richt zich op de verschillende discourses omtrent de ontwikkeling van regionale vliegvelden en beantwoordt daarmee deelvraag twee.

Hoofdstuk vijf is het begin van de analyse van de documenten, per actor. Dit hoofdstuk geeft uitleg over de gemaakte keuzes en hoe de analyse is opgezet. Hoofdstuk zes geeft de resultaten weer van de documentenanalyse en beantwoordt deelvraag drie. Hoofdstuk zeven behandeld de laatste deelvraag en geeft de uitkomst van de documentenanalyse.

Hoofdstuk acht gaat over de rol van Brainport Eindhoven in de toekomstvisies op Eindhoven Airport. Hoofdstuk negen en tien vormen de conclusie van het onderzoek en de reflectie daarop. Hoofdstuk elf is de literatuurlijst.

**H 2**

**Regionale identiteit**

Het begrip regionale identiteit is een moeilijk af te bakenen begrip. Het begrip kan op meerdere manier opgevat worden en kent veel verwante begrippen. Er bestaat onderscheid tussen regionale identiteit in de zin van regionaal bewustzijn en in de zin van de identiteit van de regio (Kruit, 2004, p. 21 + Paasi, 2003).

**2.1 Regionaal bewustzijn vs. identiteit van de regio**

Regionaal bewustzijn gaat over het verbonden voelen met de regio, omdat je er deel van uitmaakt. De verbondenheid wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door het spreken van dezelfde taal of hetzelfde dialect. De verbondenheid onder een groep mensen kan echter ook ontstaan vanuit het feit dat mensen die zich niet aan regionale cultuur houden, worden buitengesloten. Zo voelen de mensen die niet worden buitengesloten zich verbonden; zij delen de regionale cultuur. Regionaal bewustzijn is een individueel aspect van de regionale identiteit. Iedereen bepaalt voor zichzelf of hij/zij zich verbonden voelt met zijn/haar omgeving en welke gebruiken, manieren en waarden en normen daar bij horen (Paasi, 2003).

De identiteit van de regio is het groepsgebonden aspect van de regionale identiteit, ofwel de geproduceerde identiteit vanuit de regio zelf. De identiteit van de regio maakt het onderscheid tussen desbetreffende regio en overige regio’s. Deze identiteit van de regio uit zich in de natuur, cultuur en de sociale gebruiken van de regio. Het is het resultaat van het doen, denken en handelen van individuen en groepen (Cornips, 2010). Voorbeelden zijn het spreken van dialect, het dragen van bepaalde kleding, het eten van bepaalt voedsel, het vieren van regionale evenementen en het in stand houden van gebruiken uit het gemeenschappelijke verleden (invented traditions). Door deze gebruiken onderscheidt de regio zich in de wetenschap, het beleid en de regionale promotie van andere regio’s (Bialasiewicz, 2002; Paasi, 2003). De actoren binnen regio Eindhoven onderscheiden de regio van andere regio’s, op globaal schaalniveau. De regio presenteert zich als toptechnologieregio, met een goede bereikbaarheid, en probeert deze regionale identiteit naar buiten toe uit te dragen.

**2.2 Vaststaand begrip of aan verandering onderhevig?**

Aan het begin van hoofdstuk twee is uitgelegd dat regionale identiteit op meerdere manieren uitgelegd kan worden. Maar er is een stroming die identiteit als een vaststaand begrip beschouwd. Deze manier van denken wordt de essentialistische denkwijze genoemd. Tot ongeveer de jaren tachtig van de twintigste eeuw bestond deze opvatting van regionale identiteit als een vaststaand, homogeen begrip. Identiteit is hoe de regio eruit ziet en wat het is (van der Vaart, 2003, p. 2). Het gaat dus over het uiterlijk van de regio. Het uiterlijk is een vaststaand feit en niet aan verandering onderhevig. Regionale identiteit is in deze opvatting een objectief begrip, iedereen die er naar kijkt ziet hetzelfde. Vanaf de jaren tachtig kreeg de constructivistische benadering meer aandacht. Binnen deze opvatting was er ruimte voor veranderingen en wisselende contexten, door veranderingen in sociale relaties en omstandigheden. Dit houdt in de praktijk in dat verschillende mensen verschillende identiteiten aan een gebied kunnen toekennen, op hetzelfde moment. Er is niet één regionale identiteit, van een gebied. Maar er kunnen meerdere regionale identiteiten naast elkaar bestaan, over hetzelfde gebied (van der Vaart, 2003, p. 2).

**2.3 Ontwikkelen van een regionale identiteit**

In paragraaf 2.2 is beschreven dat meerdere actoren, op hetzelfde moment, verschillende identiteiten aan een gebied kunnen toekennen. Deze verschillende visies bestaan naast elkaar. Toch zal een regio, bijvoorbeeld regio Eindhoven, naar de buitenwereld toe een identiteit uitstralen. Het ontwikkelingsdoel, voor de toekomst, van regio Eindhoven ‘Brainport Eindhoven’ maakt hier onderdeel vanuit. De regio wil zich presenteren als een internationale economische regio (SRE, 2011). Het beschrijven en ontwikkelen van een regionale identiteit is belangrijk in de vorming van een politieke en sociale eenheid (Antonsich, 2010). Het moet het gebied typeren en daarmee onderscheiden van andere gebieden. Een regionale identiteit geeft een betekenis aan een gebied (Simon, 2004, p. 21). Dat is ook het doel van het gebruik van een regionale identiteit. Deze identiteit wordt uitgestraald naar de buitenwereld om bekendheid te krijgen. Maar de regionale identiteit heeft vaak nog andere doelen binnen het gebied, zoals het bevorderen van de saamhorigheid onder de bevolking, het verhogen van de betrokkenheid van mensen bij het gebied of het bewaren van oude kernwaarden van het gebied (Kruit, 2004, p. 22). De identiteit van de regio dient zo samengesteld te zijn dat de actoren binnen het gebied, zoals de inwoners, het bedrijfsleven en de organisaties, zich ermee kunnen identificeren. Hoe meer iedereen binnen de regio achter de identiteit van de regio staat, hoe sterker deze wordt uitgedragen. De identiteit wordt naar buiten gebracht aan de hand van beelden. Beelden over de regio, waar de actoren zich mee kunnen identificeren (Paasi, 2003, p. 477).

De regionale identiteit is een boodschap van een gebied aan de buitenwereld. Het wordt vormgegeven door de actoren die in het gebied actief zijn, denk hierbij aan politici, media, ondernemers, bewoners en verschillende typen organisaties. Zij hebben een bepaald beeld van het gebied en stralen dat beeld uit naar de buitenwereld. Om die reden is regionale identiteit een sociaal product, een sociale constructie. Het wordt gemaakt en uitgezonden door sociale actoren (Simon, 2004, p. 22). Maar niet alle actoren hebben even veel invloed op de regionale identiteit. Sommige sociale actoren hebben meer invloed/macht en zodoende invloed op de regionale identiteit. De mate van invloed van een sociale actor op de regionale identiteit hangt samen met de mate van macht die de sociale actor bezit. Regionale identiteit wordt om die reden beschouwd als ‘acts of power’ (Simon, 2004, p. 22). Belangrijk bij de ontwikkeling van een regionale identiteit is de relatie tussen regionale identiteit en historie. De actoren maken gebruik van de beeldvorming en de culturele elementen van de regio die bekend zijn en in het verleden zijn ontwikkeld. Onderdelen voor de regionale identiteit uit het verleden zijn symbolen die gerelateerd worden aan het gebied, belangrijke gebeurtenissen uit het verleden en de rol die het gebied speelt op grotere schaal. De rol van een regio op grotere schaal is belangrijk om mee te nemen in de identiteit. De rol op grotere schaal wordt bijvoorbeeld door de Randstad gebruikt in haar identiteit die naar buiten toe uitdraagt: ‘Randstad, gateway to Europe’ (Rotterdam, 2010). Hiermee geeft de regio aan dat ze in verbinding staan met Europa.

Een regionale identiteit is onder te verdelen in verschillende elementen. Ten eerste is er het fysieke element (de locatie en de grenzen van het gebied), de territoriale vorm. Door de begrenzing van een gebied is er sprake van een wij-zij-tegenstelling. Hierbij gaat het om de ruimte waar de andere onderdelen van de regionale identiteit zich afspelen. Ten tweede is er het symbolische element. Het wij-zij-gevoel komt hier weer in terug. Bij het symbolisme staan alle regionale elementen centraal, zoals een vlag, een lied, tradities, symbolen en bouwwerken die belangrijk zijn en centraal staan in het gebied. Ten derde is er de sturing die de regio nodig heeft. Het institutionele element zorgt voor beleid, het behoud van identiteit en educatie. Organisaties en instanties zijn om die reden belangrijk voor het in stand houden van de regio. Ten vierde is er de functionele rol van de regio. Dit houdt in dat de regio als zodanig herkend wordt. De regio zit in het hoofd van de inwoners en ook buiten de regio, op grotere schaal, wordt er met de regio rekening gehouden (Paasi, 1991; Raagma, 2002, p. 4).

**2.4 Thick and thin identities**

Niet alle regionale identiteiten zijn op dezelfde wijze ontstaan. Er zijn dikke en dunne regionale identiteiten (thick en thin regional identities) (Terlouw, 2009). De regionale identiteit ontstaan vanuit het verleden, gevuld met centrale elementen van de regio, behoort tot een dikke regionale identiteit. Een inwoner van de regio is persoonlijk verbonden met deze identiteit. Maar er is nog een type regionale identiteit: de dunne regionale identiteit. Deze identiteitsvorm wordt vaak ontwikkeld door een vereniging, een organisatie of het bedrijfsleven. Deze identiteit komt voort uit een gezamenlijk probleem of samenwerkingsverband en is meer praktisch, vluchtig en netwerkgericht. Bij een dunne regionale identiteit hangt er vaak een doel aan vast. Als dit doel behaald is, zal de identiteit verdwijnen (Terlouw, 2009).

De dikke identiteit is sterk gericht op een gesloten ruimte, bijvoorbeeld nationaal, regionaal of lokaal niveau. De actoren binnen deze afgebakende ruimte herkennen zich in deze identiteit. Bij een dunne identiteit is dit niet nodig, want er is geen afgebakende ruimte. Aan de hand van een doel, is het duidelijke welke actoren zich wel in deze identiteit herkennen en welke actoren dat niet doen. Actoren die niets met het doel/project te maken hebben, zullen zich niet met deze identiteit bezig houden. Dit komt terug in het doel van de identiteit. Bij een dikke identiteit is er een breed doel. Iedereen, binnen de afgebakende ruimte, wordt aangesproken door de identiteit. Het is onderdeel van de cultuur die in de ruimte heerst. De identiteit is gebaseerd op het verleden en wil herinneringen en cultuurelementen bewaren. Een dergelijke grond waarop de identiteit gebouwd is, is er niet bij de dunne identiteit. Deze identiteit is slechts voor de enkele actoren van toepassing en is toekomstgericht. Omdat er geen fundament onder de identiteit ligt, verdwijnt deze als het doel behaald is (zie figuur 1) (Terlouw, 2009).

Tabel 1 : Verschillen tussen dikke en dunne regionale identiteit:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Aspect** | **Thick identity** | **Thin identity** |
| **Spatial form** | Closed | Open |
|  | Territorial | Network |
| **Organisation** | Institutionalised | Project |
| **Participants** | General population | Administrators and specific stakeholders |
| **Purpose** | Broad  | Single |
|  | Culture | Economy (a goal) |
| **Time** | Defensive | Offensive |
|  | Historical  | Future |
|  | Stable | Change |
|  | Old | New |
| **Scale**  | Local en national | Global |

**2.5 Identifying with, identifying against and not identifying**

Voor dit onderzoek worden vijf Brabantbeelden gebruikt (zie hoofdstuk 3). Bij deze Brabantbeelden gaat het om de manier waarop er tegen Brabant als regio wordt aangekeken. Deze identiteitstoekenning is onder te verdelen in drie manieren waarop gevoelens verbonden kunnen worden met een streekidentiteit. Deze drie manieren zijn ‘identifying with, ‘identifying against’ en ‘not identifying’ (Simon, 2004, p. 25-26).

‘Identifying with’ richt zich op de positieve elementen van een regio. Iemand voelt zich veilig en comfortabel binnen de regio. De regio wordt gezien als positief en als een regio met kwaliteiten. ‘Identifying against’ richt zich op het toekennen van negatieve identiteiten aan een regio. Dit kan veroorzaakt zijn door negatieve ervaringen met het gebied, het weg willen uit een regio. Centraal binnen deze manier van identiteitstoekenning is het verschil maken tussen ‘wij’ en ‘andere’ of tussen ‘thuis’ en ‘ver weg’. ‘Not identifying’ richt zich op het onbekend zijn van een regio. Er is geen interesse in de regio en de regio blijft ‘blanco’ voor de buitenwereld (Simon, 2004, p. 25-26).

**2.6 Vooruitstrevend en conservatief**

De Brabantbeelden, die ook in paragraaf 2.5 aangehaald worden, zijn onder te verdelen in vooruitstrevende- en conservatieve Brabantbeelden. Vooruitstrevende Brabantbeeld zijn gericht op ontwikkeling, vooruitgang en verandering. In deze context is de huidige situatie niet voldoende en dient er verandering plaats te vinden, in de vorm van ontwikkeling. Conservatieve beelden zijn het tegenovergestelde van vooruitstrevende beelden. Ontwikkelingen moeten worden afgeremd en de huidige situatie is voldoende en dient gekoesterd te worden. Ontwikkeling is niet wenselijk omdat het de identiteit en indeling van het gebied kan verloochenen. De regio moet blijven zoals deze is.

**2.7 Regio’s in opkomst**

In dit hoofdstuk is, tot op heden, aandacht besteedt aan regionale identiteit. Regionale identiteit is voor regio’s afgelopen decennia belangrijker geworden. Dit is veroorzaakt door een toenemende concurrentie tussen regio, onder invloed van de globalisatie. Door het globalisatieproces heeft het nationaal schaalniveau aan belang verloren en is het regionale schaalniveau belangrijker geworden. De reden hiervoor is dat door het globalisatieproces de nationale grenzen verdwijnen, mensen richten zich meer op het regionale schaalniveau (Zimmerbauer, 2009, p. 2). De nationale schaal was niet meer in staat de snel veranderde economie, technologie en sociale wereld te bevatten. De wereld verandert door globalisatie zo snel dat er een overzicht nodig is van de ontwikkelingen die gaande zijn in een gebied. Er was meer sturing nodig en op regionaal niveau heeft het bestuur een overzichtelijker beeld en is de afstand tussen het gebied, de inwoners en het bestuur kleiner. Zodoende trad decentralisatie op: taken vanuit het nationale niveau werden verplaatst naar regionaal niveau (Rose, 2005, p. 3). Regio’s concurreren met elkaar voor economische ontwikkeling, het aantrekken van bedrijven, het uitbreiden van het achterland en het optimaliseren van de infrastructuur. In deze ontwikkelingscampagne wordt regelmatig gebruikgemaakt van de regionale identiteit van het gebied. Door middel van het inzetten van de identiteit van het gebied verkoopt de regio zich aan de buitenwereld. Het doel hiervan is om een positief beeld op te roepen. Centrale elementen uit de regio komen terug in de regionale identiteit van het gebied (Hettne, 1999, p. 15).

**2.8 Positie binnen het onderzoek**

De identiteit van de regio is het groepsgebonden aspect van de regionale identiteit, ofwel de geproduceerde identiteit vanuit de regio zelf. Dit begrip is niet van toepassing op het onderzoek. Het onderzoek richt zich op de visie van individuele actoren op de rol van Eindhoven Airport in de regio en niet op de manier hoe een groep actoren de regio naar buiten toe uitdragen. De actoren die worden meegenomen in de analyse voelen zich in meer of mindere mate verbonden aan de regio. De ene actor kijkt vanuit een hoger schaalniveau (het Rijk) op de regio neer en de ander staat middenin de regio. Iedere actor binnen dit onderzoek bepaalt voor zichzelf in hoeverre hij/zij zich onderdeel voelt van de regio en hoe hij/zij de regio ziet. De visie van de actoren op de regio en de toekomst van de regio is onderwerp van dit onderzoek.

Binnen dit onderzoek wordt de constructivistische denkwijze aangehouden. Er worden meerdere actoren meegenomen in het onderzoek en al deze actoren kunnen een verschillende kijk op de regio hebben, op hetzelfde moment. Het onderzoeken van deze (toekomst)visies op Eindhoven Airport, binnen de regio Eindhoven, is een onderdeel van de analyse. Tijdens het analyseverslag van dit onderzoek zullen de actoren als individu geanalyseerd worden. Er zullen geen vergelijkingen getrokken worden met andere actoren. In de synthese van dit onderzoeksverslag zal er wel aandacht zijn voor de overeenkomsten en verschillen in de visies van de verschillende actoren. Ter sprake komt dan of de actoren dezelfde of verschillende visies hebben op Eindhoven Airport en of er sprake is van ‘acts of power’ tussen de verschillende actoren. Dat wil zeggen, heeft de ene actor met zijn/haar visie meer invloed in vergelijking met een andere actor. Daarnaast zullen de Brabantbeelden (zie hoofdstuk 4) onderverdeeld worden naar ‘thick’/‘thin’ identities, ‘identifying with/against’ of ‘not identifying’ en vooruitstrevend/conservatief.

**H 3 Bestaande Brabantbeelden**

In het vorige hoofdstuk is aandacht besteedt aan discourses. Als vervolg op de discourses, is dit hoofdstuk gericht op de verschillende Brabantbeelden. Brabantbeelden richten zich op een bepaalde periode uit het verleden van de regio Noord Brabant en geven weer hoe er tegen Brabant aangekeken wordt. Dit hoofdstuk beantwoordt de deelvraag: ‘Welke beelden bestaan er over Noord Brabant?’.

Maar naast tijd, zijn de Brabantbeelden op basis van meer facetten te onderscheiden. Denk hierbij aan conservatief – vooruitstrevend, identifying with – identifying against en dikke – dunne identiteit.

In de conclusie van dit onderzoek zullen de discourses en Brabantbeelden aan elkaar gerelateerd worden. Zijn er en wat zijn de relaties tussen de discourses en de Brabantbeelden.

De achttiende eeuw is gekozen als startpunt omdat Noord-Brabant toen bij de Staten-Generaal kwam. Die intrede kan gezien worden als het startpunt voor de ontwikkeling tot waar de provincie nu staat in Nederland (Eerenbeemt I, 1996).

**3.1 Achttiende en negentiende eeuw**

Brabant was in de ogen van de rest van Nederland een provincie ‘in het donkere zuiden’. De andere provincies zagen Brabant als onderontwikkeld, armoedig, gewelddadig en onbekend (Omroep Brabant, 2007). De provincie was onbekend voor de rest van Nederland, omdat er weinig geschreven werd over Brabant. Er waren nauwelijks dichters, schrijvers of journalisten die de identiteit van Brabant beschreven (Eerenbeemt I, 1996, p. 429-431). De provincie had ook vrijwel geen monumenten of bouwwerken waar men deze identiteit uit af kon leiden. Brabant stond vooral te boek als wingewest van Holland. Brabant werd door de noordelijke provincies in Nederland gezien als onderontwikkeld, omdat het percentage analfabeten in deze periode hoog was, hoger dan in andere Nederlandse provincies (Eerenbeemt I, 1996, p. 429-431). Iedereen was er arm, omdat er weinig goede banen waren. De goede banen die er waren, waren in handen van personen die niet uit Brabant afkomstig waren. Tot aan het einde van de negentiende eeuw hadden de meeste Brabantse gezinnen een klein agrarisch bedrijf; de plattelandscultuur heerste. De zandgronden van Brabant kende een lage opbrengst en zodoende was er nauwelijks welvaart. De Brabantse samenleving was tot het einde van de negentiende eeuw een plattelandssamenleving, waarin de natuur werd gezien als productienatuur: de natuur werd gebruikt om producten te produceren om geld te verdienen (Bijsterveld, 2009, p. 66; Jansen, 2005, p. 17). In de negentiend eeuw waren er enkele kleine steden in Brabant. In deze steden werd met nijverheid en kleine industrie geld verdiend. Deze steden waren Helmond, Tilburg, Eindhoven, Breda, Bergen op Zoom en ‘s-Hertogenbosch (Janssen, 2005, p. 36; Thuis in Brabant II, 2011).

De eerste personen die een poging ondernamen Brabant een identiteit te geven waren toeristen, uit andere provincies, die Brabant bezochten. Inwoners van andere provincies vroegen zich af wie die Brabanders nu zijn. Gevolg was dat inwoners van noordelijke provincies Brabant gingen bezoeken om zo een beeld te krijgen van de identiteit van Brabant. Maar bij deze eerste toeristische bezoeken werd het eerder geschapen beeld wederom bevestigd. Brabanders waren simpel, kinderlijk, onderontwikkeld en achterlijk. Brabanders waren volgzaam aan de mensen uit de andere provincies die de hogere functies bekleden en hadden het druk genoeg met het hoofd boven water te houden in de agrarische sector. Dit beeld over Brabant werd in andere provincies ook uitgedragen om de superioriteit, ten opzichte van het katholieke zuiden, van het protestantse noorden te benadrukken. Op het gebied van het geloof vonden inwoners van het protestantse noorden dat Brabant meer bij de Belgen hoorde, in plaats van bij de rest van Nederland (Eerenbeemt I, 1996, p. 432).

Het Brabantbeeld, dat verbonden is aan bovenstaande periode, is het beeld van het donkere zuiden: een onbekende plattelandsregio zonder duidelijke identiteit. De benaming, het donkere zuiden, is afgeleidt van het begrip ‘the dark continent’. Dit is de romantische benaming, gegeven door de Europeanen, voor Afrika. Het continent werd in de negentiende eeuw beschouwd als onbekend en onontdekt (whiteafrican, 2006). Deze kijk had de rest van Nederland, tot en met de negentiende eeuw, ook op Brabant. De regio werd gezien als onderontwikkeld door de aanwezigheid van veel analfabetisme, veel armoede en weinig economische ontwikkeling. Dit Brabantbeeld brengt veel negativisme over de provincie naar voren. Kernwoorden binnen dit Brabantbeeld zijn ‘onbekend’, ‘ontbrekende identiteit’, ‘armoede’ en ‘onderontwikkeld’. Dit Brabantbeeld omschrijft Brabant als de periferie van Nederland: het hoorde erbij maar de rest van het land had er eigenlijk niets aan.

Dit Brabantbeeld richt zich op de identiteitstoekenning van ‘not identifying’. Brabant was voor de rest van Nederland een onbekende regio. Er was nauwelijks interesse in Brabant en het gebied werd gezien als periferie. Er bestonden wel aannames binnen de overige provincies, over Brabant. De Brabanders waren dom en onderontwikkeld. Op basis van deze aannames is ‘identifying against’ ook van toepassing. Mensen keerden zich af van Brabant. Mede op basis van het geloof werd er een verschil gemaakt tussen ‘wij’ en ‘hun’ (protestanten vs. katholieken) (Simon, 2006, p. 25-26).

Dit Brabantbeeld richt zich op het negativisme, wat bestond rondom Brabant in de 18de en 19de eeuw. Brabantbeeld ‘de donkere plattelandsregio’ is een conservatief beeld. Er was geen enkele drang naar ontwikkeling en Brabant nam haar rol zoals die was.

Ondanks dat de buitenwereld geen identiteit toekende aan Brabant, schepte de plattelandscultuur toch een identiteit voor de Brabantse bevolking. Deze identiteit is een dikke identiteit. De identiteit is gebaseerd op het verleden van plattelandsregio en rol als wingewest van Holland. Vanuit het verleden staat de rol van Brabant en de aanwezigheid van de agrarische sector centraal binnen deze identiteit van Brabant.

Het Brabantbeeld krijgt binnen dit onderzoek de volgende benaming: **de donkere plattelandsregio.**

**3.2 Ontwikkeling**

Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw wilde de inwoners van Noord-Brabant de provincie gaan ontwikkelen. Het gevoel om zich te willen meten met de rest van Nederland ontwikkelde zich (Eerenbeemt I, 1996, p. 432). Er werden kanalen gegraven en rijkswegen werden aangelegd. Daarnaast werden scholen gebouwd en de industriële revolutie begon in Brabant op gang te komen. Dit had tot gevolg dat steeds meer dorpen te maken kregen de aanwezigheid van een of enkele fabrieken. Deze initiatieven kwamen van overheidswege, maar vooral van particuliere zijde. De particulieren en bedrijven waren de initiatiefnemers van economische ontwikkelingen en riepen hierbij de hulp in van gemeenten (Eerenbeemt I, 1996, p. 432; Thuis in Brabant I, 2011). Door de ontwikkelingen in andere economische sectoren was de landbouw niet langer de enige bedrijfssector. De landbouw ontwikkelde zich ook met nieuwe uitvindingen zoals kunstmest en melkfabriek, waardoor de werkgelegenheid in de sector afnam (Janssen, 2005, p. 51). Vanaf de helft van negentiende eeuw kwamen sectoren als nijverheid en de dienstensector opzetten. Het economisch klimaat in Brabant was sterk verbeterd, mede door de uitbreidingen in infrastructuur en het aantrekken van bedrijven, die voorheen in andere provincies gevestigd waren. Maar door de verbeterde omstandigheden verhuisden bedrijven nu voor het eerst naar Brabant (Eerenbeemt I, 1996, p. 431-435). De economie ontwikkelde zich steeds meer en Noord-Brabant was bezig om de achterstand, die het had ten opzichte van de andere provincies, in te lopen. De economische ontwikkeling had, vanaf het einde van de negentiende eeuw, drie andere belangrijke effecten. Ten eerste werd de infrastructuur steeds verder ontwikkeld. Er werden steeds meer wegen aangelegd en mede hierdoor kon de economie zich ontwikkelen. Steden als Eindhoven, ‘s-Hertogenbosch, Helmand, Oss en Tilburg werden via wegen en daarna door rails verbonden en ontsloten. Steden die gunstig lagen ten opzichte van deze infrastructuur konden door die ligging ontwikkelen en trokken bedrijvigheid aan. Een voorbeeld daarvan is Oss. Het railnetwerk werd tevens op het netwerk van België aangesloten. Ten tweede werd de gezondheidszorg beter ontwikkeld. Ten derde werd het onderwijs ontwikkeld. Door de verbeterde wetgeving in Nederland, werden wetten ontwikkeld zoals: de onderwijswet van 1857 en het kinderwetje van Van Houten. De onderwijswet subsidieerde het openbaar onderwijs, waardoor dit voor iedereen toegankelijk was en het kinderwetje van Van Houten verbood arbeid voor kinderen onder twaalf jaar. Meer kinderen gingen naar school en drong het analfabetisme terug (Koninklijke Bibliotheek, 2011). Deze ontwikkeling was nodig omdat de economie zich steeds beter ontwikkelde. De eisen aan werknemers werden hoger en zodoende was scholing nodig. Het analfabetisme werd teruggedrongen. In het begin van de twintigste eeuw werd het agrarisch beeld van Noord-Brabant opzijgeschoven door de particulieren en gemeentes die zich inzetten voor ontwikkeling en deed beeld van economische emancipatie haar intrede (Eerenbeemt I, 1996, p. 436-445; Thuis in Brabant, 2011).

Noord-Brabant ging zich onder invloed van particulieren, bedrijven en gemeentebesturen langzaam ontwikkelen. Noord-Brabant wilde aansluiten bij de rest van Nederland en niet meer gezien worden als onderontwikkeld en achterlijk. Sociale, economische en culturele achterstanden moesten worden ingelopen (Bijsterveld, 2009, p. 67). Alle elementen binnen dit Brabantbeeld richten zich op deze ontwikkeling. Infrastructuur, onderwijs, gezondheidszorg en bedrijvigheid waren allemaal elementen die een rol speelden in de ontwikkeling van Brabant van donkere plattelandsregio tot economische regio. De ontwikkeling die centraal staat zorgt voor een vooruitstrevend beeld. Brabant wilde zich ontwikkelen tot op het niveau van haar omgeving. De ontwikkelingsdrang maakte van halverwege de 19de eeuw deel uit van de identiteit van Brabant. De ontwikkelingsdrang kan niet beschouwd worden als een ‘doel’, waar een dunne identiteit aan vast zit. De negentiende-eeuwse economische ontwikkelingen richt zich op meer dan enkele actoren, het richt zich op de hele provincie. Een provincie die zich wilde meten met haar omgeving en een groter aandeel wilde bewerkstelligen in de nationale economie.

Het ging deel uitmaken van de Brabantse cultuur, de plattelandscultuur moest deels plaats maken voor een vooruitstrevend beeld. Om die reden maakt het deel uit van de dikke Brabantse cultuur.

‘Identifying with’ is van toepassing op de ontwikkelingen bijbehorend dit Brabantbeeld. Men ging positiever naar Brabant kijken en mensen in Brabant hadden een doel en zagen vooruitgang. Negatieve gevoelens brokkelden af en maakte plaats voor ontwikkeling. Voorheen waren er nauwelijks niet-Brabanders in Brabant, nu verhuisden mensen naar de provincie. De economie bloeide op en werkgelegenheid ontwikkelden zich.

De nieuwe rol van Brabant, door de ontwikkelingen, komt terug in het **Brabantbeeld economische emancipatie.**

**3.3 Noord-Brabant in de periode 1900-1945**

In de twintigste eeuw kwam de volkskunde en het volkskarakter meer centraal te staan in Noord-Brabant. Brabanders vroegen zich steeds meer zaken af. Wie zijn wij? Wat is Brabant? De interesse die eerder al leefde bij inwoners van andere provincies, werd nu gedeeld door de Brabanders zelf. Centraal in de identiteit van Brabanders stonden gezelligheid, hulpvaardigheid en tevredenheid. Mensen waren blij met wat ze hadden, tevreden met weinig en hartelijk in de omgang. Daarnaast waren het agrarische landschap en de landbouw altijd aanwezig in de levens van de Brabanders. De identiteit is opgebouwd uit verschillende onderdelen. Deze onderdelen zijn: gedeeld geloof (katholicisme), gedeeld verleden, gedeelde taal en gedeelde cultuur. Hierbij is de periode van Brabant als arme plattelandsregio ook van belang geweest (Bijsterveld, 2009, p. 68).

Onder invloed van de economische ontwikkeling en industrialisatie wordt natuur en landschap opgeofferd, voor het aanleggen van infrastructuur, fabrieken en nieuwbouwwijken. Nieuwbouwwijken werden gebouwd in verband met suburbanisatie. Suburbanisatie was het gevolg van de drukker en voller wordende steden. (Janssen, 2005, p. 51). Alle ontwikkelingen veroorzaken een tegenstelling binnen Noord-Brabant. De ene groep van de bevolking wil vooruit, ontwikkelen en economisch uitbreiden. De andere groep wijst op het feit dat er veel landelijke grond verloren gaat en dat de eigen identiteit in gevaar komt. De eerste groep steunt het nieuwe Brabantbeeld: het economische en vooruitstrevende beeld. De laatste groep steunt het antieknostalgisch Brabantbeeld: het beeld van behouden en tegen grote ontwikkelingen. Want deze ontwikkelingen zouden het katholieke en rurale karakter van de provincie aantasten (Eerenbeemt II, 1996, p. 409). De gevoelens tegen ontwikkeling en voor het behoud van de Brabantse identiteit werden georganiseerd in groeperingen zoals Brabantia Nostra. Brabantia Nostra ontstond in 1935 als gevolg van de culturele en economische ontwikkeling en de wil het Brabantse karakter te behouden. Naast het geloof en het behoud van de agrarische sector, worden ook de karaktereigenschappen van Brabanders, gezellig, gemoedelijk en gastvrij, genoemd als redenen tegen verdere ontwikkelingen in Brabant. Brabanders gingen te veel op Hollanders lijken. Deze werden om die reden afgeschilderd als arrogant om het verschil tussen ‘wij’ en ‘zij’ te benadrukken. Brabanders moesten niet op Hollanders gaan lijken, maar hun identiteit koesteren.

Door de economische ontwikkeling breidden steden steeds verder uit en door toenemende bevolkingsaantallen werden steden uitgebreid met nieuwbouwwijken. Maar deze uitbreidingen hadden gevolgen voor de aanwezige natuur in de provincie. De omvang van de natuur slonk en de grenzen tussen de natuur en de stad vervaagde. Het altijd zo ‘groene’ Brabant stond onder druk. ‘Groen’ verdween uit de steden en mensen moesten de natuur opzoeken om er van te genieten, het werd vrijetijdsbesteding.

Aanhangers van **het antieknostalgisch Brabantbeeld** zijn voor behoud van Brabant zoals het was vóór de grote ontwikkelingen. Ze willen het risico op identiteitsverlies uitschakelen. Voorbeelden zijn: identiteitsverlies door het verloren gaan van het Brabants dialect door de toestroom van arbeiders uit andere provincies en opoffering natuur voor infrastructuur, nieuwbouw en fabrieken. In dit Brabantbeeld zitten de anti-Holland gevoelens. Deze anti-Holland gevoelens geven de tegenstelling weer tussen ‘wij’ en ‘anderen’. Het ‘identifying against’ principe is van toepassing op dit conservatieve Brabantbeeld, ‘othering’ komt terug in de ‘identifying against’ gedachte. Het Brabantbeeld is conservatief omdat het zich afzet tegen de ontwikkelingsdrang van een deel van de Brabanders. Het wil dat de regio uniek blijft en haar identiteit niet verloochend ten koste van economische ontwikkeling. De ontwikkeling dient gestopt te worden, om de dikke identiteit van het gebied in stand te houden. De identiteit die vanuit het verleden aan het gebied verbonden is, dient gekoesterd te worden.

**3.4 Noord-Brabant in 1945 en verder**

Na de Tweede wereldoorlog is er geen plek meer voor Brabantia Nostra. Artikelen en gedachtes over het achtergestelde Brabant trekken weinig aandacht meer. Dit Brabantbeeld is definitief geschiedenis. Het was tijd voor grensverleggend beeld, op nationale schaal. De in 1944 georganiseerde Benelux kreeg meer de aandacht en hier leek een belangrijke rol voor Brabant te zijn weggelegd. Brabant was de verbinding naar België. Het Brabantbeeld veranderde van een traditioneel−agrarisch beeld naar een modern−industrieel beeld (Eerenbeemt, 1996, p. 350−351).

De eerder beschreven ontwikkelingen bleven doorzetten. Er kwamen steeds meer scholen in Brabant en de infrastructuur werd uitgebreid. Zo werd het spoorwegennet geëlektrificeerd, en werden er waterwegen en autowegen aangelegd, uitgebreid of verbeterd. Daarnaast werd er veel gebouwd, onder meer woningen en panden voor bedrijven en fabrieken. Maar niet alleen op materieel gebied werd er ontwikkeld. Naast het organiseren van de Benelux drong de Atlantische visie steeds meer door in Brabant. Door de economische ontwikkeling werd Brabant aantrekkelijk voor internationale bedrijven. Nog steeds, ook tijdens deze ontwikkelingen, waren er stemmen die voor behoud van ´het Brabantse´ waren. Deze stemmen werden gecombineerd met het vooruitgangsdenken. Dit vooruitgangsdenken werd echt belangrijk in de jaren zestig. Alles draaide om economische en technologische ontwikkelingen, maar tijdens deze ontwikkelingen mochten de karaktereigenschappen van Brabant niet verloren gaan, zoals de gastvrijheid en het eenvoudige denken (Eerenbeemt, 1996, p. 352−353).

De ontwikkelingen gingen door in de jaren zestig, zeventig en tachtig. In deze periode begonnen veel gemeenten namelijk met het grondig renoveren van hun stad of gemeente. De infrastructuur werd grondig verbeterd met het oog op de ontsluiting en oude, traditionele woonwijken maakten plaats voor strakke nieuwbouwwijken. Daarnaast werden stadscentra gemoderniseerd ten koste van het oude stadsgezicht. Door verdere schaalvergroting en internationalisering trad er vervlakking en identiteitsverlies op (Janssen, 2005, p. 197). De Brabantse plattelandscultuur zakte verder weg en het verstedelijkt Brabantbeeld kwam verder opzetten (Janssen, 2005, p. 206). Door deze grote ontwikkelingen werd Brabant een leidende provincie, in plaats van een achterstandsprovincie (Eerenbeemt, 1996, p. 354−356).

In de jaren negentig en in de eenentwintigste eeuw is Brabant verder ontwikkeld, onder andere door het globaliseringproces. Noord−Brabant is een economische regio geworden in de afgelopen decennia; de economie speelt de hoofdrol. De Randstad is verlengd door de regio Noord−Brabant, waar economische regio’s zoals BrabantStad en Brainport Eindhoven gevolgen zijn van de economische ontwikkeling van de provincie Noord-Brabant (Brabant, 2011; Janssen, 2005, p. 197−199). Ook samenwerkingsverbanden over de grens zijn aan de orde van de dag, zoals met Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen. De huidige economische en technologische wereld is niet aan nationale grenzen gebonden (Brabant, 2011; Janssen, 2005, p. 197).

Bij dit Brabantbeeld staat centraal dat alles in het teken staat van ontwikkeling. BrabantStad en Brainport Eindhoven zijn goede voorbeelden van concepten die erop gericht zijn een regio of provincie te ontwikkelen en internationaal op de kaart te zetten. Het internationale schaalniveau maakt het verschil met het Brabantbeeld van economische emancipatie. Brabantbeeld van economische emancipatie richt zich op het nationale schaalniveau, Brabant ontwikkeling zoals de overige provincies binnen Nederland waren ontwikkeld. Het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld richt zich op het globale schaalniveau. Hierbij wil de regio de beste van Nederland zijn en is het sterk gericht om de concurrentie op globaal schaalniveau te verslaan. Het wil de concurrentie aangaan met alle regio’s wereldwijd. Steden groeien, verstedelijking ontstaat en stedelijke netwerken worden gevormd, in dit Brabantbeeld. De regio is in beweging, dynamisch en in ontwikkeling. Het blijft zich ontwikkelen en aantrekkelijk maken om op internationale schaal de concurrentie voor te blijven. Om die reden is het een vooruitstrevend Brabantbeeld. Het beeld is er op gericht de functie van de regio naar een hoger schaalniveau te tillen, hierbij staat ontwikkeling centraal.

Ontwikkelingsconcepten zoals BrabantStad en Brainport Eindhoven zijn er op gericht wereldwijd de concurrentie met andere regio’s aan te gaan. Binnen deze concepten spelen Eindhoven Airport en de grote steden van de provincie de grootste rol. Binnen de context van dit Brabant beeld wordt er een dikke identiteit aan gekoppeld. De centrale gedachte is dat heel Brabant zich inzet om de economische regio’s binnen de provincie te laten floreren. De toekomstplannen van ontwikkeling en wereldwijde concurrentie gaan deel uitmaken van de identiteit van de regio. In het geval er tegenstanders zijn, zal door die partij het antieknostalgisch Brabantbeeld gepromoot worden.

De regio wil ontwikkelen en de leef, woon- en werkomstandigheden optimaliseren. ‘Identifying with’ is van toepassing op dit Brabantbeeld. De regio ontwikkelt en/of bezit positieve kwaliteiten, die door partijen van binnen en buiten de regio worden waargenomen.

Dit Brabantbeeld heet het **vooruitstrevend en modern Brabantbeeld.**

**3.5 Toerisme**

Het oude Brabantbeeld is volledig verdwenen en leeft alleen voort in de historie en in de toeristenbranche. Dit oude Brabantbeeld richt zich op gezelligheid, tevredenheid, hulpvaardigheid, dialect, katholicisme en natuur en landschap, vanuit Brabant als plattelandsregio. In de toeristenbranche wordt de oude Brabantse cultuur nieuw leven in geblazen om de regio aantrekkelijk te maken en te onderscheiden van andere toeristische regio´s. Dit wordt gedaan door oude festiviteiten nieuw leven in te blazen en de geschiedenis van de regio te promoten, als toeristisch product (Eerenbeemt, 1996, p. 354−356). Een concreet voorbeeld van het ontwikkelen en promoten van het toerisme in Brabant, is het ontwikkelen van fiets− en wandelroutes door landschap− en natuurgebieden. Waar het landelijke en agrarische karakter van Brabant wordt aangeboden. Deze vorm van toerisme en recreatie wordt aangeboden onder de naam ´Natuurpoorten: startpunt van recreatie en toerisme´ en valt onder de categorie plattelandsontwikkeling (provincie Noord Brabant, 2011).

De Brabantse cultuur, zoals beschreven in de Brabantse identiteit, richt zich op de drie G’s: gemoedelijk, gastvrij en gezellig (Bijsterveld, 2009, p. 67). Dit beeld wordt gebruikt in de toeristische sector. De regio wordt gepromoot aan de hand van deze termen. Toerisme heeft zich in Noord Brabant ontwikkeld tot een belangrijke economische sector. In 2005 was de toeristische sector goed voor 96.100 arbeidsplaatsen en 35.600 indirecte arbeidsplaatsen (Sprangers, 2005). Aan de ene kant wordt het beeld gebruikt voor ontwikkeling van de toeristische markt, waardoor het een vooruitstrevend beeld is. Maar door gebruik van het beeld wordt het de oude identiteit bewaard en gekoesterd, om die reden wordt het beeld gebruikt in conservatieve zin. Maar omdat de gekoesterde en bewaarde identiteit van Brabant ook gebruikt wordt ten behoeve van de ontwikkeling van de toeristische markt, wordt het beschouwd als een vooruitstrevend beeld.

Aan **het Brabantbeeld van de drie G´s** is een dunne identiteit gekoppeld. Het Brabantbeeld heeft een bepaald doel. Dat doel is het promoten van de regio in de toeristische branche. Omdat het beeld in alleen op de toeristische markt actief is, wordt het slechts door enkele actoren voor hetzelfde doel gebruikt. De promotie van de regio in de toeristische branche roept positieve beelden op over de regio. Het doel is van dit beeld is, mensen benieuwt maken naar de regio. Er voor zorgen dat mensen, van buiten de provincie, de regio willen ontdekken. Om die reden is het principe van ´identifying with´ van toepassing.

**H4 Discourses over regionale vliegvelden**

Dit hoofdstuk besteedt aandacht aan de manier waarop er tegen de voor- en nadelen van de aanwezigheid van een luchthaven wordt aangekeken. De voor- en nadelen worden besproken aan de hand van discourses. Een discourse is een combinatie van argumenten om ergens tegen aan te kijken en een manier om er over praten. In het geval van de luchthavens worden met discourses de voor- en nadelen van de aanwezigheid van een luchthaven bedoeld. Verschillende actoren in de omgeving van een luchthaven, hebben verschillende belangen. Om die reden kan voor de ene actor een discourse negatief zijn, terwijl voor een andere actor de zelfde discourse positief is. Bijvoorbeeld het opofferen van natuur voor het aanleggen van een nieuwe start- en landingsbaan, is voor een natuurorganisatie negatief. Maar voor het bedrijfsleven kan dit nieuwe kansen bieden. Er is een relatie tussen de belangen van de actoren en de houding van de discourse. Dit hoofdstuk beantwoordt de deelvraag: ‘Welke discourses bestaan er over uitbreiding van regionale vliegvelden?’.

**4.1 Economische groei discourse**

De economische discourse richt zich grotendeels op het aantrekken van bedrijvigheid en kenniswerkers. Deze aantrekkingskracht wordt, door de aanwezigheid van de luchthaven, vergroot. De bereikbaarheid en het economisch klimaat ontwikkelen zich en om die reden wordt een regio aantrekkelijker als vestigingsplaats. De regio wordt toegankelijker. Voor grote, internationaal georiënteerde bedrijven is het ideaal om zich dicht bij een luchthaven te vestigen. Vervoer van handel of personen is essentieel in hun bedrijvigheid, omdat ze internationale contacten onderhouden (Gordijn, 2006, p. 19). Zodoende kan een goede bereikbaarheid de juiste voorzieningen creëren om bedrijven aan te trekken. De komst van bedrijvigheid kan de economische effecten, zoals toenemende werkgelegenheid, creëren (Didde, 2003; Luchthaven Lelystad, 2010). Een nieuwe trend in de eenentwintigste eeuw is de opkomst van thematische bedrijventerreinen. Deze verbeteren de voorzieningen voor bijbehorende bedrijven. Bij luchthavens gaat het om bedrijventerreinen waar overwegend bedrijven zich vestigen die afhankelijk zijn van de luchthaven of de bereikbaarheid als grootste pluspunt zien. Bij Eindhoven bestaat het bedrijventerrein Flight Forum, bij Maastricht Maintenance Boulevard en bij Rotterdam Airpark (Gordijn, 2009, p. 14).

Naast de verbetering in bereikbaarheid en vestigingsklimaat is de stijgende werkgelegenheid een belangrijk aspect van de aanwezigheid van een luchthaven. Zowel de directe als de indirecte werkgelegenheid zal stijgen als gevolg van de aanwezigheid van een luchthaven. De mate waarin deze stijgen is afhankelijk van het aantal vliegbewegingen, het aantal passagiers en de omvang van goederenvrachten (Veldman, 2004, p. 23-24). Directe werkgelegenheid is de werkgelegenheid voor de mensen die direct op de luchthaven werken. Denk hierbij aan banen bij verkeersleiding, douane, bagageafhandeling, onderhoud, veiligheid en horecavoorzieningen. Indirecte werkgelegenheid zijn de banen die werk hebben met de luchthaven als klant, bijvoorbeeld toeleveranciers van goederen en diensten. Het precieze effect van de aanwezigheid van een luchthaven wordt soms overschat, maar dat het een positief effect heeft, is duidelijk (Kamer van Koophandel, 2010). Naast directe en indirecte werkgelegenheid, bestaan er ook *induced effects.* Deze effecten omvatten de uitgaven die de werknemers van de luchthaven doen in de regio. Hoe meer bedrijven en organisaties zich in de regio vestigen, hoe meer werknemers er in de regio binnenkomen en hoe hoger de *induced effects* (en dus de uitgaven die gedaan worden binnen de regio) zijn (Van Wijk, 2009, p. 111).

Een deelredenering van deze discourse zijn de effecten van een luchthaven voor het toerisme. Het hebben van een regionale luchthaven biedt tevens mogelijkheden voor het toerisme. De toename in bereikbaarheid geeft de regio beter de mogelijkheid om toeristen vanuit het buitenland aan te trekken. Voor eilanden, bijvoorbeeld eilanden van Griekenland of Canarische Eilanden, is een luchthaven de bron voor hun huidige toeristische positie. Zonder een luchthaven waren de Canarische Eilanden nooit uitgegroeid tot de toeristische trekpleister die ze nu zijn. Maar ook de grote steden profiteren van de luchtvaart. Bij low-costvliegmaatschappijen kunnen mensen uit omliggende landen van Frankrijk en Engeland zeer goedkoop naar Londen en Parijs, terwijl die reis voorheen veel duurder was (Gordijn, 2006, p. 20).

De economische groei discourse hebben diverse positieve effecten op een regio (zie huidige paragraaf). Daarom kan je de economische groei discourse beschouwen als een ‘positieve’ discourse. Naast ‘positieve’, zijn er diverse ‘negatieve’ discourses. Bij deze discourses heeft de aanwezigheid van een luchthaven negatieve effecten op de regio.

**4.2 Conflict discourse**

De grootste luchthaven in Nederland is Schiphol Airport. Deze luchthaven is in het verleden regelmatig in het nieuws geweest in verband met geluidsoverlast. Deze overlast komt terug in krantenkoppen zoals: ‘Bewoners in actie tegen overlast en groei Schiphol’ (Schoter Courant, 2006). Maar met de huidige ontwikkelingen van Eindhoven Airport is de kans aanwezig dat deze luchthaven ook vaker om hetzelfde feit in het nieuws verschijnt. Ook Eindhoven Airport komt namelijk al negatief in het nieuws. Een voorbeeld van een krantenkop is: “*Overlast Eindhoven Airport neemt sterk toe”* (Eindhoven Kliknieuws, 2010). Veel mensen zien de luchtvaart als een makkelijke manier van vervoer, bijvoorbeeld naar een vakantiebestemming (Gordijn, 2006, p. 19). Maar voor mensen die wonen in de omgeving van een grote luchthaven is luchtvaart vaak een bron van irritatie en overlast. Overheden op verschillende niveaus begrijpen deze kritiek van omwonenden. Om die reden worden verschillende maatregelen genomen om deze overlast in te dammen, bijvoorbeeld door een maximum te stellen aan geluidsoverlast en door het veranderen van vliegroutes om bewoonde gebieden zoveel mogelijk te vermijden (Gordijn, 2006, p. 27). Daarnaast nemen regionale vliegvelden veel ruimte in, wat veelal ten koste gaat van de natuur en milieu binnen de regio. Dit levert regelmatig conflicten op tussen verschillende actoren, zoals bewoners, milieuorganisaties en verschillende overheden (Gordijn, 2005).

Daar tegenover staan echter de voordelen en effecten die regionale vliegvelden kunnen hebben voor de omgeving. Luchthavens creëren een betere bereikbaarheid, trekken bedrijvigheid aan en verbeteren de concurrentiepositie van de regio. Zodoende kan een regionale luchthaven belangrijk zijn voor de ontwikkeling van een regio (Gordijn, 2005).

**4.3 Geluidshinder discourse**

Bij de geluidshinder discourse staat herrie centraal. De herrie wordt veroorzaakt door opstijgende- en landende vliegtuigen. Omwonenden hebben dagelijks last van de geluidsoverlast, dat zich concentreert op de directe omgeving van de luchthaven. Geluidshinder heeft dus een sterke ruimtelijke component. Geluidshinder is bij luchthavens een factor die veel tegenstanders kan creëren (Geluidshinder, 2011). Voor de productie van vliegtuigen gelden strengere eisen dan tien jaar geleden. Motoren zijn stiller, maar deze afname in geluidshinder wordt vaak tenietgedaan door de toename in vliegbewegingen, zoals bij Eindhoven Airport nu ook het geval is. De ‘kwaliteit’ van de geluidshinder (hardheid) neemt af, maar de kwantiteit neemt toe. Daardoor blijft de herrie duidelijk merkbaar in de omgeving. Geluidshinder is daarmee een zeer complex probleem. Geluid is te meten, maar hinder is dat nauwelijks. Want bij dezelfde overlast kan de ene persoon dit als zeer hinderlijk ervaren, terwijl iemand anders er nauwelijks last van heeft. De perceptie van hinder verschilt per individu (Gordijn, 2005, p. 39).

Om de herrie, die de luchthaven veroorzaakt, binnen de perken te houden kunnen de volgende maatregelen toegepast worden. Ten eerste worden aan de productie van vliegtuigen strengere eisen gesteld. Ten tweede kunnen er afspraken gemaakt worden over de tijden waarop vliegtuigen landen. Ten derde kunnen aan vliegtuigmaatschappijen hogere tarieven worden gevraagd om in de avond, in de nacht of in het weekend te landen. Ten vierde kan er gekeken worden naar de vliegroutes (Gordijn, 2006, p. 27). Ten vijfde kan er bij nieuwbouw in de buurt van een luchthaven gezorgd worden voor extra isolatie in huis. Of een gemeente besluit juist om een woonwijk te slopen, puur ten behoeve van verdere groei van de luchthaven (Eindhovens Dagblad, 2010).

**4.4 Milieu discourse**

De milieu discourse richt zich op de aantasting van de omgeving, door de uitlaatgassen van de vliegtuigen. De geproduceerde uitlaatgassen, vooral bij opstijgen en landen, tasten de luchtkwaliteit in de omgeving aan. De verslechtering van de luchtkwaliteit heeft gevolgen voor de gezondheid van de inwoners van de regio. Maar de verslechterde luchtkwaliteit heeft niet alleen gevolgen voor de inwoners in de omgeving van de luchthaven, maar ook voor de natuur. De uitlaatgassen tasten de natuur en gewassen aan (Gordijn, 2005, p. 42).

Vliegtuigen zijn niet de enige bronnen die de luchtkwaliteit aantasten. Bij de ontwikkeling van een luchthaven hoort een toename in passagiers. Deze toename in passagiers zorgt voor een grotere stroom aan auto’s richting de luchthaven. Het wordt drukker in de regio, omdat de luchthaven meer passagiers aantrekt. Ook hierdoor zal de luchtkwaliteit aangetast worden. Wanneer de stijging in het aantal passagiers zeer sterk groeit, is er het risico dat de omgeving van de luchthaven dichtslibt. Er vormt zich zoveel verkeer rondom de luchthaven dat de infrastructuur het niet aan kan. Files zijn het gevolg en de uitstoot van uitlaatgassen en de aantasting van de natuur en gezondheid van omwonenden nemen toe (Gordijn, 2005, p 43).

Een ander belangrijk probleem wat luchtvaart met milieu verbindt, is de bijdrage van de luchtvaart aan het klimaat. Vliegtuigen stoten CO2 uit, wat bijdraagt aan het broeikaseffect. Maar niet alleen de uitstoot van CO2 is hierbij een probleem, want onderzocht is dat de invloed van luchtvaart op het broeikaseffect twee keer zoveel is dan alleen de CO2-uitstoot van vliegtuigen. Andere stoffen zoals NOx en het veroorzaken van condensatiesporen hebben hun invloed op het broeikaseffect (Didde, 2003, p. 18).

De aantasting van vliegverkeer voor de omgeving en het klimaat is de grootste reden dat milieuorganisaties een sterke weerstand bieden tegen het verder groeien van luchthavens zoals Schiphol en Eindhoven Airport. Ze verzetten zich tegen verdere ontwikkelingen en proberen de bijbehorende gemeente of provincie ervan te overtuigen wat de gevolgen zijn van deze ontwikkelingen. Deze gevolgen zijn: toename in geluidshinder, lokale luchtverontreiniging en bijdrage aan mondiale klimaatproblemen. Zij strijden voor luchtvaart die past in een duurzame wereld. Afname van geluidsoverlast, luchtverontreiniging (lokaal en mondiaal), vervanging van de luchtvaart door duurzame vervoersmiddelen (trein) en geconcentreerde vliegroutes (niet over milieu- en natuurgebieden) zijn hierbij belangrijke speerpunten (Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, 2011).

**4.5 Ruimtelijke ordening discourse**

De ruimtelijke ordening discourse richt zich op de ruimte die een luchthaven inneemt, binnen de regio. De ruimte die een luchthaven inneemt is verbonden met de mate van ontwikkeling van de luchthaven. Een luchthaven heeft vier gevolgen voor ruimtelijke ordening van een gebied, die centraal staan in deze discourse. Ten eerste neemt een luchthaven ruimte in, die gevuld wordt met start- en landingsbanen, hangars, aankomst- en vertrekhallen, parkeergelegenheden en overige voorzieningen. Ten tweede trekt een luchthaven, bij verdere ontwikkeling, bedrijven aan. Deze hebben allen een kantoor nodig en hierdoor stijgt de vraag naar voorzieningen. Denk bijvoorbeeld aan een goede infrastructuur en parkeergelegenheid. De aangetrokken bedrijvigheid vraagt dus ook veel ruimte. Een derde gevolg betreft de drukte van het vervoer van de mensen die gebruikmaken van de luchthaven. Hoe meer de luchthaven ontwikkelt, hoe meer passagiers en hoe meer verkeer rondom de luchthaven. Dit kan zorgen voor congestie in de regio. Drukte op knelpunten in de regio kan leiden tot grote drukte en files (Gordijn, 2009, p. 29; Ruimtelijk Planbureau, 2005, p. 45-46). Het laatste gevolg heeft betrekking op het ontstaan van geluid- en veiligheidszones. Dit zijn zones die woonwijken en bedrijventerreinen scheiden van de luchthaven. Deze zones worden niet gebruikt door de luchthaven, maar er mag ook niet gebouwd worden in verband met geluidsoverlast en veiligheid. Deze loze ruimtes zijn dus onbruikbaar. Dit gegeven levert beperkingen op voor het plaatsen van nieuwbouwprojecten in verband met deze zones. Nieuwbouw van woningen kan niet in de verkeerde zones gedaan worden, anders stijgt het aantal mensen dat overlast heeft van de luchthaven explosief (Ruimtelijk Planbureau, 2006, p. 89-90).

Bovenstaande vier gevolgen staan centraal binnen deze discourse. Dit levert veelal conflicten op tussen bewoners, milieuorganisaties en de gemeente. Bewoners zien hun leefomgeving volgebouwd worden met gebouwen en infrastructuur. Natuurorganisaties zien hun natuur en landschap opgeofferd worden ten behoeven van verdere stedelijke/economische ontwikkeling, rondom de luchthaven. De regio wordt zodoende onaantrekkelijk om in te wonen en ontwikkeld zich tot één groot economisch gebied, volgebouwd met bedrijventerreinen, kantoren, infrastructuur en veiligheid- en geluidszones. De regio wordt overvol en er is geen ruimte meer voor natuur, landschap of recreatiemogelijkheden.

**4.6 Toekomst regionale luchthaven discourse**

Deze discourse bestaat uit twee deeldiscourses. Deze twee deeldiscourses richten zich op de twee mogelijke rollen die regionale vliegvelden in de toekomst kunnen vervullen. De eerste deeldiscourse is de mainport discourse. Deze deeldiscourse richt zich op een kleine rol voor regionale vliegvelden in de toekomst. De grote rol van de toonaangevende luchthavens blijft en wordt niet aangetast. De grote luchthavens blijven de centra’s en verzorgen het grootste gedeelte van het vliegverkeer. Binnen Europa zijn de grote en toonaangevende luchthavens Schiphol, Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle (Gordijn, 2009, p. 15).

De tweede deeldiscourse richt zich spreiding van vluchten over de grote en regionale luchthavens. De rol van de grootste vliegvelden van Europa langzaam maar zeker uitgespeeld wat betreft groei. Heathrow, Frankfurt, Charles de Gaulle en ook Schiphol hebben hun maximum bijna bereikt. Zij kunnen niet veel meer groeien door de opgelegde geluidslimieten. Zodoende zal de groei zich verplaatsen richting regionale vliegvelden. Omdat de capaciteit wordt verplaatst naar regionale vliegvelden, worden bijvoorbeeld lijnvluchten naar populaire bestemmingen vanaf regionale vliegvelden aangeboden.

**H5** **Methodologie**

**5.1 Onderzoeksvraag**

Het doel van dit onderzoek is het vinden van discourses over de uitbreiding van vliegvelden en de Brabantbeelden die door betrokken actoren daarbij gebruikt worden. De beelden worden gehaald uit gepubliceerde documenten van deze actoren.

Het doel van dit onderzoek komt samen in de volgende deelvragen:

* Welke beelden bestaan er over Noord Brabant?
* Welke discourses bestaan er over uitbreiding van regionale vliegvelden?
* Hoe kijken de actoren aan tegen de ontwikkelingen van Eindhoven Airport en welke Brabantbeelden gebruiken ze daarbij?
* Welk Brabantbeeld wordt het sterkst uitgedragen door de actoren?

Deze deelvragen komen samen in de centrale onderzoeksvraag:

**Wat is de visie en het toekomstbeeld van de betrokken actoren op de ontwikkeling van Eindhoven Airport en welke Brabantbeelden en discourses over regionale vliegvelden worden in het debat uitgedragen?**

In voorgaande hoofdstukken zijn de verschillende discourses en Brabantbeelden besproken. Daarnaast is er aandacht besteedt aan de theorie betreffende (regionale) identiteit.

**5.2 Inhoudsanalyse**

Inhoudsanalyse is de onderzoeksmethode die geschikt is voor dit onderzoek. Inhoudsanalyse richt zich op het empirisch onderzoeken van ´mediamateriaal´. Zoals teksten, brochures, afbeeldingen, video’s, beleidstukken, dagboeken of museatentoonstellingen. Door middel van het tellen of turven van woorden/zinnen of alinea’s wordt een dergelijke analyse uitgevoerd (Bryman, 2008, p. 274; Van Gorp, 2005).

Er is gekozen voor inhoudsanalyse omdat deze methode aansluit op een onderzoek met betrekking op een structuurvisie, nota of bestemmingsplan. Andere onderzoeksmethoden voldoen niet. Interview en observatie zijn methodes waarbij mensen het onderzoeksobject zijn. Mensen worden gevraagd naar hun mening of er wordt gelet op hun gedrag. Dat is bij dit onderzoek niet aan de orde. Experiment is ook geen juiste keuze voor dit onderzoek. Er is geen behoefte en noodzaak voor het vinden van een causaal verband tussen twee onderzoekseenheden (Pleiter, 2006, p. 6-8).

Inhoudsanalyse bestaat er in twee vormen, kwalitatieve en kwantitatieve inhoudsanalyse.

Het doel van het onderzoek het vinden discourses en Brabantbeelden die door actoren gebruikt worden, bij de uitbreiding van Eindhoven Airport.

De kwantitatieve inhoudsanalyse richt zich meer op het tellen/turven van wat de onderzoeker zoekt in de tekst. Het gaat bij kwantitatieve inhoudsanalyse om het vinden van aantallen. Deze manier van inhoudsanalyse is meer objectief, in vergelijking met de kwalitatieve inhoudsanalyse. Een inhoudsanalyse is nooit honderd procent objectief. Omdat de onderzoeker altijd invloed heeft op de manier van analyseren, waardoor de analyse subjectief wordt (Pleiter, 2006).

De kwalitatieve inhoudsanalyse, is het type analyse dat gebruikt gaat worden voor dit onderzoek. Voor dit onderzoek wordt er in teksten gezocht naar manier van denken en argumentatie van actoren over de uitbreiding van Eindhoven, welke discourses en Brabantbeelden worden hierbij gebruikt? Om deze vraag te kunnen beantwoorden zal het antwoord worden gepresenteerd in ´vertellende vorm´. In woorden worden de deelvragen van dit onderzoek beantwoordt. Manier van denken en bijbehorende argumentatie is moeilijk te presenteren aan de hand van tellingen. Aan de hand van tellingen wordt alleen gepresenteerd hoe vaak een discourse of Brabantbeeld is aangehaald. Maar dat reden ´waarom´ een bepaalde discourse of Brabantbeeld is gebruikt, blijft achterwege (Pleiter, 2006).

**5.3 Operationalisering**

Bij dit onderzoek zullen documenten van actoren uit de regio Eindhoven geanalyseerd worden. Actoren die het beleid maken rondom Eindhoven Airport en actoren die de gevolgen van het beleid ondervinden, zijn geselecteerd. De volgende actoren zijn, rekening houdend met bovenstaande criteria, geselecteerd voor de analyse:

Tabel 2: Rol en macht actoren

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Actor** | **Rol** | **Macht** |
| Eindhoven Airport | Beleid maker | Groot |
| Het Rijk | Stimulerend + adviserend | Zeer groot |
| Provincie Noord Brabant | Beleid maker | Groot |
| Gemeente Eindhoven | Beleid maker | Groot |
| StadsregioEindhoven | Beleid maker | Groot |
| Brabantse Milieufederatie | Tegenstander | Gemiddeld |
| Tafel van Alders | Adviserend | Groot |
| Omliggende gemeente\* | Omstander | Gemiddeld |

\*gemeenten: Best, Son en Breugel, Nuenen, Geldrop-Mierlo, Waarle, Heeze-Leende, Veldhoven, Eersel, Oirschot en Laarbeek.

Gemeentes en provincies hebben veel vrijheid voor het indelen van hun eigen ruimte. Het Rijk heeft haar taken deels uit handen gegeven onder het motto van: ‘*decentraal waar het kan, centraal waar het moet’*. Zodoende hebben provincie Noord Brabant en gemeentebesturen binnen Brainport Eindhoven enige vrijheid in het indelen van hun ruimte. Omdat Eindhoven Airport binnen het stedelijk netwerk Brainport Eindhoven ligt, speelt het Rijk een adviserende + stimulerende rol. Het geeft veel macht en vrijheid aan lagere overheden, maar blijft de leiding houden (Het Rijk, 2011, p. 25-26).

Provincie Noord Brabant, StadsregioEindhoven (SRE) en gemeente Eindhoven werken nauw samen op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling. De drie actoren hebben samen al verscheidene documenten gepubliceerd, over de toekomstige plannen rondom Eindhoven Airport. Verschillende documenten van de drie actoren samen worden meegenomen in de analyse, zie onderstaande documentenlijst.

Brabant Milieufederatie is de enige natuurorganisatie die is meegenomen in deze analyse. Dit is gedaan omdat de Brabant Milieufederatie betreffende regio Eindhoven de belangen verdedigt van meerdere partijen. De volgende partijen vallen onder de vlag van de Brabantse Milieufederatie: Dienst Landelijk Milieu, Stichting Middengebied, Trefpunt Groen Eindhoven, KNNV Eindhoven, IVN−afdelingen Nuenen, Son en Breugel, Helmond, Laarbeek en Stichting Klankbord Aarle−Rixtel.

De tafel van Alders is het adviesorgaan voor Het Rijk. Eerder deed dit orgaan advies over de toekomstige mogelijkheden omtrent Schiphol Airport. Onlangs deed De Tafel van Alders, onder leiding van oud-minister Alders, advies over de toekomstige mogelijkheden van Eindhoven Airport. Om die reden heeft deze actor een adviserende rol (Alders advies Eindhoven, 2010). De macht van deze actor is aanzienlijk, aangezien zijn advies grotendeels letterlijk wordt overgenomen.

Omliggende gemeenten en natuurorganisaties worden minder nauw betrokken bij de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Deze actoren reageren meer op de genomen besluiten, in plaats van dat ze invloed hebben op de besluiten. In enkele commissies omtrent Eindhoven Airport zijn ze wel actief. Voornamelijk in de organen omtrent controle op geluidsoverlast, zoals het ontwikkelen van de regionale overeenkomst. Maar in het ontwikkelen van beleid is hun rol van minder grote omvang.

Van bovenstaande actoren (zie tabel 1) worden gepubliceerde documenten geanalyseerd. Deze documenten zijn nota’s, bestemmingsplannen of structuurvisies. Van enkele documenten is er maar één exemplaar. Van bestemmingsplannen en structuurvisies is de meeste recente versie meegenomen in de analyse, mits openbaar online beschikbaar.

De documenten gaan niet allemaal specifiek over Eindhoven Airport, documenten alleen gericht op Eindhoven Airport waren nauwelijks te vinden. Maar veel van de actoren hebben hun visie over Eindhoven Airport verwerkt in onderstaande documenten. Alle documenten zijn gevonden op de websites van desbetreffende actoren en tabel 2 vormt tevens de literatuurlijst voor de geanalyseerde documenten. Deze documenten zijn voor de duidelijkheid apart gehouden van de overige bronnen.

Tabel 3: Documentenlijst per actor en publicatiedatum

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Document** | **Actor** | **Onderwerp** | **Publicatiedatum** |
| Bestemmingsplan EA terminal, hotel, bedrijventerrein | Eindhoven Airport | Plannen uitbreiding EA met terminal, hotel en bedrijventerrein | 23-12-2010 |
| Informatie nieuwbouw Eindhoven Airport | Eindhoven Airport | Nieuwbouw en herinrichting EA | 21-03-2010 |
| Nota Ruimte | Het Rijk | Gebiedsgerichte en integrale ontwikkeling Nederland | 27-02-2006 |
| Luchtvaartnota  | Het Rijk | Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie | April 2009 |
| Structuurvisie ruimtelijke ordening | Provincie Noord Brabant | Gebiedsontwikkeling Brainport Oost | 05-04-2011 |
| Regionaal structuurplan regio Eindhoven | Provincie Noord Brabant + StadsregioEindhoven (SRE) | Kader en visie voor toekomstige ontwikkeling Brabant zuidoost | 08-03-2005 |
| Ruimtelijke economische visie Brain-airport | Provincie Noord Brabant + gemeente Eindhoven | Relatie tussen verkeersbehoefte en economische ontwikkeling | 07-06-2009 |
| De geniale Brainportlocatie | Provincie Noord Brabant, SRE, gemeente Eindhoven, Best, Veldhoven, Waalre, Son en Breugel | Gebiedsontwikkeling A2-zone | 10-03-2008 |
| Ontwikkelingsvisie A2-zone | Provincie Noord Brabant, SRE, gemeente Eindhoven, Best, Veldhoven, Waalre, Son en Breugel | Gebiedsontwikkeling A2-zone | 02-08-2006 |
| Brainport Avenue | SRE | Ontwikkelingsvisie Brainport Avenue | 07-09-2009 |
| Samenwerken in nieuw perspectief | SRE | Samenwerking actoren regio Eindhoven | 14-03-2011 |
| Regionale overeenkomst | Gemeente Eindhoven + omliggende gemeenten | Afspraken omtrent ontwikkeling EA | 18-10-2007 |
| Alders advies Eindhoven | De Tafel van Alders | Advies omtrent ontwikkeling EA, overnemen vluchten Schiphol | 22-06-2010 |
| Werkplan 2011 | Brabantse Milieufederatie | Introductie speerpunten beleid 2011 | 23-11-2010 |
| Economische ontwikkelingsvisie Best | Gemeente Best | Lokale economische vraagstukken | Mei 2006 |
| Structuurvisie Son en Breugel | Gemeente Son en Breugel | Toekomstig economische beleid | Juli 2009 |
| Structuurvisie Nuenen | Gemeente Nuenen | Toekomstig ontwikkelingsplan gemeente | 27-11-2009 |
| Structuurvisie Geldrop-Mierlo | Gemeente Geldrop-Mierlo | Toekomstig ruimtelijk beleid | December 2010 |
| Structuurplan Waalre | Gemeente Waalre | Toekomstig ruimtelijke ontwikkeling | 08-07-2003 |
| Ontwikkelprogramma ondernemend Heeze-Leende | Gemeente Heeze-Leende | Toekomstig economisch beleid | Maart 2007 |
| Veldhovense Brainportagenda | Gemeente Veldhoven | Toekomstige visie en rol binnen Brainport Eindhoven | 01-12-2009 |
| Structuurvisie Veldhoven | Gemeente Veldhoven | Toekomstige ruimtelijke ontwikkeling | 24-03-2009 |
| Structuurvisie Eersel | Gemeente Eersel | Toekomstig ruimtelijke ontwikkeling | 17-12-2002 |
| Structuurvisie Oirschot | Gemeente Oirschot | Toekomstvisie en aanpak gemeente | April 2011 |
| Structuurvisie Laarbeek | Gemeente Laarbeek | Ruimtelijk beleid gemeente tot 2020 | 16-09-2010 |

**5.4 Analyse**

In dit onderzoek zal de tekst van de geselecteerde documenten geanalyseerd worden. Foto’s en plaatsjes zijn nauwelijks aanwezig in deze documenten. Bij het analyseren van de teksten is het doel de toekomstvisie van de desbetreffende actor uit de tekst te halen. Hoe kijkt de actor tegen Eindhoven Airport aan? Wat is de mening over de huidige ontwikkelingen? En wat voor toekomstige rol ziet de actor voor Eindhoven Airport? Dit zijn vragen die bij de analyse gesteld worden en de antwoorden dienen gevonden te worden in de teksten van de geselecteerd documenten/websites.

Actoren geven tekst en uitleg over hun toekomstvisie op Eindhoven Airport. Tijdens de analyse staat centraal welke discourses en Brabantbeelden de actoren gebruiken voor het ondersteunen van deze visie.

De teksten uit de documenten geanalyseerd worden en waarde volle delen van de tekst worden verzameld in een overzichtstabel. Zo is exact te zien in welke documenten, welk hoofdstuk, bladzijde en onderwerp de informatie te vinden is. Bij het analyseren vraagt de onderzoeker zich af: Welke woorden worden veel gebruikt? Welke bedoelingen zitten er achter de besproken ideeën en welke discourses Brabantbeelden worden gebruikt? Aan de vijf Brabantbeelden die meegenomen worden in dit onderzoek zijn ‘te verwachten’ begrippen gekoppeld. Deze helpen de onderzoeker tijdens het analyseren van de documenten, de tekst te verbinden met desbetreffende Brabantbeelden. Tijdens het lezen zullen de antwoorden op eerder genoemde vragen en gevonden begrippen onderstreept worden.

**5.5 Relatie Brabantbeelden en discourses regionale vliegvelden**

De Brabantbeelden en discourses over regionale vliegvelden zijn in hoofdstuk drie en vier afzonderlijk van elkaar besproken. Dit wil niet zeggen dat er geen relaties bestaan tussen de Brabantbeelden en verschillende discourses.

In totaal zijn er zes verschillende discourses: economische, conflict, geluidshinder, milieu, ruimtelijke ordening en toekomst regionale vliegvelden discourse. De economische discourse en discourse over toekomst regionale vliegvelden zijn overwegend positief en bevatten geen kritiek op (ontwikkeling van) regionale vliegvelden. Deze twee discourses (economische en toekomst regionale vliegvelden) sluiten zich aan bij het modern en vooruitstrevend Brabantbeeld. De economische discourse richt zich op ontwikkeling van de regio, verbeteren van bereikbaarheid en aantrekken van internationale bedrijven. Dit zijn factoren die de ontwikkeling van een regio stimuleren en waar de ontwikkeling van de regionale luchthavens in mee gaat. De toekomst van regionale vliegvelden discourse sluit gedeeltelijk aan bij het modern en vooruitstrevend Brabantbeeld. Deze discourse bestaat uit twee deeldiscourses. De deeldiscourse spreiding van vluchten over grote en regionale vliegvelden sluit aan bij eerder genoemd Brabantbeeld. Dit omdat het de ontwikkeling van regionale vliegvelden bevordert en ruimte geeft voor de groei van bijvoorbeeld Eindhoven Airport.

De overige vier discourses zijn conflict, geluidshinder, milieu en ruimtelijke ordening discourse. Deze vier discourses zijn allemaal negatieve discourses. Ze benadrukken de negatieve gevolgen van een in ontwikkeling zijnde regionale luchthaven. Om die reden sluiten zij zich aan bij het antieknostalgisch Brabantbeeld. Dit beeld richt zich op het voorkomen van verandering, onder invloed van economische ontwikkeling. De identiteit en leefbaarheid van het gebied moet behouden blijven en natuur en landschap mogen niet opgeofferd worden ten behoeve van de aanleg van infrastructuur, kantoren en bedrijventerreinen. De onderwerpen van deze vier discourses vallen onder deze onderwerpen. De geluidshinder, milieu en ruimtelijke ordening discourse richten zich op de gevolgen van de ontwikkeling van regionale vliegvelden voor de omgeving. De natuur en de leefbaarheid voor de omgeving wordt aangetast. Mede door deze aantasting zijn conflicten tussen verschillende partijen, met verschillende belangen, het gevolg. Om die reden is de conflict discourse gerelateerd aan het antieknostalgisch Brabantbeeld.

**5.6 Operationalisering Brabantbeelden**

Brabantbeeld de donkere plattelandsregio:

Dit beeld is een negatief Brabantbeeld. Binnen dit beeld is de provincie Noord Brabant een arme provincie. Het heeft geen aanzien bij haar omgeving en er wordt nauwelijks rekening mee gehouden. Dit beeld draagt Brabant uit als achterland en periferie. Het bestaan van dit Brabantbeeld was verbonden met het bestaan van de plattelandscultuur. Toen in de tweede helft van de negentiende eeuw de eerste ontwikkelingen plaatsvonden in Brabant begon dit Brabantbeeld aan waarde te verliezen. Dit Brabantbeeld werd niet zo zeer door de inwoners van Brabant uitgedragen, maar meer door de overige Nederlandse provincies. Zij keken naar Brabant zoals hierboven beschreven. Zij waren degene die dit beeld op de provincie Brabant plakte. Het feit dat de bevolking van overige provincies dit Brabantbeeld gebruikten in hun beeld op Brabant, leidt tot ‘othering’. Door middel van het beeld van de buitenwereld werd er onderscheid gemaakt tussen de bevolking van Brabant en die van de overige provincies.

Begrippen die horen bij dit Brabantbeeld:

Rurale regio: identiteitloos, periferie, achtergestelde positie, agrarische regio

Armoede: onderontwikkeling, onaantrekkelijk, achterstand

Brabantbeeld economische emancipatie:

Brabant wil en kan zich meten met haar omgeving, dat staat centraal binnen dit Brabantbeeld. De provincie wilde niet meer het ‘zwarte schaap’ zijn, maar zich ontwikkelen tot op hetzelfde niveau als de rest van Nederland. Brabant emancipeerde zich en vooruitgang werd geboekt. De provincie wilde vooruit op sociaal, cultureel en economisch gebied, een rol spelen op nationale schaal. Dit Brabantbeeld ontstond in de tweede helft van de negentiende eeuw, in relatie met de bewerkstelliging van de eerste ontwikkelingen en investeringen binnen Brabant. Vanaf het moment dat dit Brabantbeeld op kwam zetten, verloor het Brabantbeeld ‘de donkere plattelandsregio’ aan waarde. Dit beeld werd, in tegenstelling tot het eerste Brabantbeeld, vanuit de provincie uitgedragen. Niet de omgeving, maar de provincie zelf stelde zich een doel. Dit doel was het inhalen van de achterstand op de overige provincies.

Begrippen die horen bij dit Brabantbeeld:

Omgeving: willen meten met de omgeving, gelijkwaardig

Ontwikkeling: inhalen achterstand, investeringen tegen armoede, weghalen onderontwikkeling, ontwikkeling onderwijs, gezondheidszorg en infrastructuur tot op niveau van de overige provincies

Identiteit: creëren identiteit, Brabant bekend maken

Antieknostalgisch Brabantbeeld:

Het antieknostalgisch Brabantbeeld richt zich op het behouden van Noord Brabant zoals het was, met haar identiteit en gebruiken vanuit het verleden. Met de steeds verdergaande ontwikkeling van de provincie waren aanhangers van dit beeld bang voor verlies van de Brabantse identiteit. Dit Brabantbeeld komt opzetten in de loop van de twintigste eeuw. Door steeds verder gaande ontwikkelingen wordt het echte Brabant opgeofferd en gaat identiteit verloren. Dit is waar verenigingen als ‘Brabantia Nostra’ tegen strijden. Noord Brabant moest blijven hoe het was. In eerste instantie wordt hier bedoeld: katholiek en ruraal. Maar door de toestroom van mensen van buiten de provincie kwam het katholieke onder druk te staan en door ontwikkelingen werd het rurale gebied opgeofferd, zoals ook beschreven in het hoofdstuk ‘Beeldvorming Noord-Brabant’. Dit Brabantbeeld is antimodern en antiurbaan en zet zich om die reden af tegen ontwikkelingen. De oude identiteit van de regio, katholiek en ruraal, moest bewaard blijven. Deze elementen mochten niet verdwijnen ten behoeve van bedrijfsterreinen, kantoren en de komst internationale bedrijven. Na de Tweede Wereldoorlog verdwijnt het antieknostalgisch Brabantbeeld snel. Nationale gevoelens voeren na deze oorlog de boventoon in Brabant.

De milieu, geluidsoverlast, ruimtelijke ordening en conflict discourses zijn gerelateerd aan dit Brabantbeeld. Deze discourses richten zich, net als dit beeld, op de negatieve gevolgen van de ontwikkeling van regionale vliegvelden, voor de omgeving. De regio moet zo min mogelijk aangetast worden door de ontwikkeling van een regionaal vliegveld.

Begrippen die horen bij dit Brabantbeeld:

Ruraal: behouden natuur/cultuur historisch landschap
verlies natuur/cultuur historisch landschap
flora en fauna, biodiversiteit, rust en ruimte, antiurbaan

Tegen ontwikkeling overlast, omwonenden, ruimtegebruik, tegen veranderingen, verlies,
regio: antimodern

Behoudend: behouden identiteit/dialect, Brabantse gewoontes, traditie, identiteit, beste gebruiken behouden, karakter

Vooruitstrevend - modern Brabantbeeld:

Dit beeld richt zich tevens op ontwikkeling, evenals het beeld van economische emancipatie Brabantbeeld. Maar het verschil is het feit dat bij dit Brabantbeeld de ontwikkeling is gericht op het voorbijstreven van andere gebieden. Bij het beeld van economische emancipatie wilde de provincie de achterstand op haar omgeving goedmaken en afkomen van het negatieve imago van armoede, onbekendheid en onderontwikkeling. Het Brabantbeeld richt zich daarnaast op een grotere schaal in vergelijking met het beeld van economische emancipatie. Dit beeld richt zich naast de nationale schaal, ook op het Europese en globale schaalniveau. Aantrekkelijkheid speelt een grote rol in dit beeld, de concurrentie voorbij streven en door het aantrekken van onder andere bedrijvigheid en investeringen grote ontwikkelingen doormaken. Concurrentie speelt om die reden bij dit Brabantbeeld een grote rol. Daarom past dit Brabantbeeld goed in de discourse van de laatste decennia. Deze discourse gaat over de toegenomen concurrentie tussen regio’s. In de inleiding is al vermeldt dat door het globaliseringproces het regionale niveau belangrijker is geworden. Het regionale schaalniveau is steeds meer het niveau waarop regio’s elkaars concurrenten zijn. Om bedrijvigheid en investeringen aan te trekken willen de regio’s zich zo goed mogelijk presenteren aan de buitenwereld.

De economische groei en toekomst van regionale vliegvelden discourses zijn gerelateerd aan dit Brabantbeeld. Ze streven allemaal de ontwikkeling van regionale vliegvelden na en worden, door de actoren, gebruikt in toekomstvisies die zich richten op ontwikkeling van Eindhoven Airport.

Begrippen die horen bij dit Brabantbeeld:

Bedrijfsleven: ontwikkeling bedrijventerreinen, netwerken, innovatie, clusters
aantrekken internationaal bedrijfsleven
aantrekken investeringen

Infrastructuur: uitbreiding wegennet, bereikbaarheid
uitbreiding spoorwegennet, hoogwaardig openbaar vervoer (HOV),

Internationale positie: samenwerken met andere regio’s
concurrentiepositie, marketing

Brabantbeeld de drie G’s:

De drie G’s staan voor: gemoedelijk, gastvrij en gezellig. Deze drie elementen vormen de kern van dit Brabantbeeld, dat overwegend wordt gebruikt in de toeristische sector. De provincie probeert met deze identiteit zich aantrekkelijk te maken en toeristen te trekken. De provincie moet zich aantrekkelijk maken, om de concurrentie van andere regio’s af te slaan. Dit doet de provincie omdat toerisme een belangrijke economische branche is in Noord Brabant die veel arbeidsplaatsen creëert. Het Brabantbeeld is een verwijzing en gevolg naar/van het antieknostalgisch Brabantbeeld. Deze drie G’s zijn al lange tijd typerend voor het Brabantse karakter en via deze weg wordt geprobeerd ze meer aandacht te geven, zodat ze niet verloren gaan. Begrippen die horen bij dit Brabantbeeld:

Identiteit: oude cultuur/identiteit gebruiken voor onderscheiden van andere regio’s
aantrekken toerisme, regio aantrekkelijk maken voor toeristen
gebruiken uit het verleden gebruiken voor vergroten aantrekkelijkheid

 goed imago, branding, promotie
aantrekkelijkheid regio, toerisme en recreatie

**H 6 Toekomstvisie actoren omtrent Eindhoven Airport**

In dit hoofdstuk wordt de volgende deelvraag behandeld: ‘Hoe kijken de actoren aan tegen de ontwikkelingen van Eindhoven Airport en welke Brabantbeelden gebruiken ze daarbij?.

Deelvraag drie richt zich op de houding van de verschillende actoren ten opzichte van de ontwikkelingen die gaande zijn binnen regio Eindhoven en Eindhoven Airport. Aan deze houding wordt het bijbehorende Brabantbeeld gekoppeld. In dit hoofdstuk zullen de verschillende actoren, wat betreft ontwikkelingsvisie, afzonderlijk besproken worden.

In hoofdstuk vijf zijn alle documenten, per actor, en bijbehorend onderwerp gepresenteerd (zie tabel 2). Onderstaande tabel is gebaseerd op eerdergenoemde tabel. Maar in onderstaande tabel is kort, per document, aangegeven wat er over Eindhoven Airport gezegd wordt. Dit wordt later in tekst verder uitgewerkt.

Tabel 4: Documentenlijst in relatie tot informatie over Eindhoven Airport

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Document** | **Actor** | **Over Eindhoven Airport** | **Pagina** |
| Bestemmingsplan EA terminal, hotel, bedrijventerrein | Eindhoven Airport | Uitbreiding door middel van nieuwe terminal en hotel. Uitbreiding mogelijkheden voor verdere ontwikkeling burgerluchtvaart. Aanleg bedrijventerrein, voor ontwikkeling relatie bedrijven en zakelijk vervoer | Heel document |
| Informatie nieuwbouw Eindhoven Airport | Eindhoven Airport | Ontwikkelingen om reismogelijkheden voor klant te optimaliseren en snelle groei passagiersaantallen op te kunnen vangen | Heel document |
| Nota Ruimte | Het Rijk | Eindhoven Airport internationaliseert Brainport Eindhoven. Spilfunctie voor de internationale rol die de regio heeft en verder ontwikkeld | P. 67 |
| Luchtvaartnota  | Het Rijk | Luchthaven van nationaal belang. Voor ontwikkeling Eindhoven Airport telt de koppeling met de ambities van Brainport Eindhoven. Economische kerngebieden vallen samen met de gebieden rondom de luchthavens in Nederland | P. 17, 22, 24, 36, 37, 54, 55, 58t/m 60, 63 t/m 84  |
| Structuurvisie ruimtelijke ordening | Provincie Noord Brabant | - | - |
| Regionaal structuurplan regio Eindhoven | Provincie Noord Brabant + StadsregioEindhoven (SRE) | Voor een optimaal investeringsklimaat is de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport cruciaal. Eindhoven Airport geeft ruimte aan internationale relaties | 39, 43, 49 t/m 65, 88 t/m 93, 128, 186, 266 |
|  Ruimtelijke economische visie Brain-airport | Provincie Noord Brabant + gemeente Eindhoven | Zakelijk verkeer kan Eindhoven Airport verder laten groeien, met nieuwe aantrekkelijke zakelijke bestemmingen | Heel document |
| De geniale Brainportlocatie | Provincie Noord Brabant, SRE, gemeente Eindhoven, Best, Veldhoven, Waalre, Son en Breugel | Eindhoven Airport is aan het uitgroeien tot een regionale luchthaven met internationale allure. De ontwikkeling van EA helpt ook Brainport Eindhoven. Eindhoven Airport zorgt voor goed vestigingsklimaat en goede uitstraling van de regio | P. 10, 18, 21, 22, 37, 39, 55, 89 |
| Ontwikkelingsvisie A2-zone | Provincie Noord Brabant, SRE, gemeente Eindhoven, Best, Veldhoven, Waalre, Son en Breugel | Eindhoven Airport is één van de toplocaties van Brainport Eindhoven. Eindhoven Airport ontwikkeld internatonale uitstraling en deze stimuleert de ontwikkeling van Brainport Eindhoven | P. 10 |
| Brainport Avenue | SRE | Eindhoven Airport verhoogt kwaliteit Eindhoven Airport. Zorgt voor goede bereikbaarheid | P. 15, 19, 27, 38, 41, 44 |
| Samenwerken in nieuw perspectief | SRE | Eindhoven Airport zorgt voor een goede ontsluiting | P. 22 |
| Regionale overeenkomst | Gemeente Eindhoven + omliggende gemeenten | Beheerste groei, met grote aandacht voor omgeving en duurzaamheid. | Heel document |
| Alders advies Eindhoven | De Tafel van Alders | Eindhoven Airport laten groeien met 25.000 vluchten. 10.000 vluchten tot 2015 en dan nog eens 15.000 vluchten tot 2020. Eindhoven Airport sleutelfactor voor verdere ontwikkeling Brainport Eindhoven | Heel document |
| Werkplan 2011 | Brabantse Milieufederatie | Stijging in aantal vluchten tast natuur en gezondheid omwonenden aan. Controlegroep GLOBE hun werk laten doen | P. 15 |
| Economische ontwikkelingsvisie Best | Gemeente Best | - | - |
| Structuurvisie Son en Breugel | Gemeente Son en Breugel | Geluidscontouren beïnvloeden mogelijkheden voor nieuwbouw | P. 66 |
| Structuurvisie Nuenen | Gemeente Nuenen | - | - |
| Structuurvisie Geldrop-Mierlo | Gemeente Geldrop-Mierlo | - | - |
| Structuurplan Waalre | Gemeente Waalre | - | - |
| Ontwikkelprogramma ondernemend Heeze-Leende | Gemeente Heeze-Leende | - | - |
| Structuurvisie Veldhoven | Gemeente Veldhoven | Aanwezigheid Eindhoven Airport vergroot internationale bereikbaarheid | P. 60, 64 |
| Structuurvisie Eersel | Gemeente Eersel | - | - |
| Structuurvisie Oirschot | Gemeente Oirschot | Eindhoven Airport vergroot regionale bereikbaarheid | - |
| Structuurvisie Laarbeek | Gemeente Laarbeek | - | - |

**6.1 Eindhoven Airport**

Eindhoven Airport wil de stijging in passagiersaantallen, van de afgelopen jaren, kunnen opvangen en verder ontwikkelen. Hiervoor heeft de luchthaven serieuze plannen gemaakt. De bouwplannen voor de bouw van een vertrekhal, kantoren, hotel en herinrichting van het terrein verraden de ambitie van Eindhoven Airport. De passagiers moeten optimaal bediend worden, stijgende passagiersaantallen moeten geaccommodeerd worden en met deze ontwikkelingen dient EA aantrekkelijk te zijn om gebruik van te maken. De luchthaven weet zich gesteund door de conclusies van het onderzoek van de Tafel van Alders en ziet zodoende mogelijkheden om zich verder te ontwikkelen. De luchthaven mag tot 2015 groeien met 10.000 vluchten. Indien er in 2015 aan alle afspraken, wat betreft omgeving en duurzaamheid, is voldoen dan mag de luchthaven tot 2020 nog eens met 15.000 vluchten groeien (Alders, 2010).

Eindhoven Airport wil met deze ontwikkeling niet aansluiten bij andere Europese regionale luchthavens, het wil direct de beste zijn. Eindhoven Airport wil in 2014 absolute koploper zijn op het gebied van duurzaamheid. Ontwikkeling en duurzaamheid gaan volgens Eindhoven Airport hand in hand en in de eerder genoemde bouwplannen is de duurzaamheid meegenomen. De rol van duurzaamheid komt terug in het beleid van Eindhoven Airport. De luchthaven wil ontwikkelen, maar niet koste van haar omgeving, het klimaat of de natuur. Afspraken over beperkende maatregelen wat betreft uitstoot, overlast en gebruik van de luchthaven zijn scherp vastgelegd in de Regionale overeenkomst. De reden waarom duurzaamheid hoog in het vaandel staat bij Eindhoven Airport is dat de ontwikkeling van de luchthaven dient aan te sluiten bij de groene innovatieve ambitie van de regio.

Faciliteiten voor een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport en de mogelijkheden voor een groei van 25.000 extra vluchten zorgen ervoor dat het vooruitstrevende en modern Brabantbeeld van toepassing is op Eindhoven Airport. Ondanks dat natuur, milieu, leefbaarheid van de omgeving en duurzaamheid hoog in het vaandel staan in het beleid van Eindhoven Airport, staat toch alles in het teken van vooruitgang, ontwikkeling en groei. Eindoven Airport richt zich namelijk niet op behoud van natuur of landschappen, het houdt er alleen rekening mee. Zodoende voldoet het niet aan het antieknostalgisch Brabantbeeld.

**6.2 Nationaal schaalniveau: het Rijk**

Eindhoven Airport is betiteld als ‘een luchthaven van nationaal belang’. Een belangrijk doel van het Rijk is het koppelen van de ontwikkeling van Eindhoven Airport aan de ontwikkeling van Brainport Eindhoven. Deze twee ontwikkelingen kunnen niet los van elkaar gezien worden, de reden daarvoor is dat Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport afhankelijk van elkaar zijn. Zonder een economische ontwikkeling van Brainport Eindhoven zou Eindhoven Airport niet kunnen groeien. Maar zonder de aanwezigheid van Eindhoven Airport was Brainport Eindhoven minder goed bereikbaar en zodoende minder aantrekkelijk voor bedrijven. In de nota ruimte wordt dit als volgt omschreven: *‘Na de Randstand is regio Zuidoost Brabant de meest internationaal georiënteerde regio van Nederland. Dit wordt versterkt door de Philip Hightech Campus in Eindhoven en de regionale luchthaven Eindhoven Airport*.’ (Het Rijk nota ruimte, 2006, p. 67).

Eindhoven Airport kan, in de ontwikkelingsvisie van het Rijk, belangrijk zijn voor de economische ambities van Nederland en daarnaast bijdragen aan de ruimtelijk - economische ontwikkeling van Brainport Eindhoven. Zodoende erkent het Rijk dat Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven verbonden en verweven zijn. *‘Zo zorgt de luchthaven Eindhoven - midden in het internationaal georiënteerde technologiecluster Brainport – ervoor dat de bedrijven in de Brainport direct verbonden zijn met de belangrijkste leveranciers- en afzetmarkten in Europa’* (Het Rijk luchtvaartnota, 2009, p. 24). De ruimtelijke - economische ontwikkeling van regio Eindhoven moet bewerkstelligd worden door het toevoegen van de juist point-to-point vluchten naar interessant (niet) zakelijke bestemmingen, dit komt voort uit het volgende citaat: ‘*Eindhoven en Lelystad als luchthavens van nationale betekenis, waar in elk geval tot en met 2020 ruimte wordt gemaakt om – passend bij het ruimtelijk - economisch profiel van die regio’s – zakelijk point-to-point verkeer en ander point-to-point verkeer te accommoderen’* (Het Rijk luchtvaartnota, 2009, p. 58).

De ontwikkeling van Eindhoven Airport wordt begeleid door een strikte visie in het kader van duurzaamheid. Eindhoven Airport wil zich in de toekomst sterker gaan profileren als duurzame luchthaven en wil hierin een leidende rol hebben in internationaal opzicht. Dit heeft gevolgen voor de mate van ontwikkeling. Zoals in hoofdstuk vijf beschreven is, gaat de ontwikkeling van Eindhoven Airport hand in hand met milieu, landschap en omgeving. Met het beperken van uitlaatgassen, geluidsoverlast en ruimtebeslag wordt geprobeerd duurzaamheid en economische ontwikkeling hand in hand te laten lopen. Deze duurzame ontwikkelingsvisie komt sterk naar voren in het volgende citaat: *‘De ontwikkeling van Eindhoven Airport sluit zoveel mogelijk aan bij de groene (technologische) innovatieve ambitie van de regio en Brainportdoelen’* (Rijk luchtvaartnota, 2009, p. 68).

Het doel van het Rijk voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport komt sterk terug in het feit dat de gehele regio Eindhoven opgewaardeerd wordt. Eindhoven en Helmond zijn de centrale steden in het gebied, maar ook de gemeentes daarom heen worden onderdeel van het stedelijk netwerk wat zich aan het ontwikkelen is. In de Nota Ruimte en de Luchtvaartnota wordt er louter over Eindhoven Airport gesproken in de context van ontwikkeling en vooruitgang. Dit duidt op het gebruik van de economische groei discourse in de beeldvorming van Het Rijk. Regio Eindhoven is een stedelijk netwerk, de ontwikkeling van dit netwerk kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Dit wordt door het Rijk als volgt omschreven: ‘*De gedefinieerde economische stedelijke netwerken vallen grotendeels samen met de regio’s rondom de luchthavens Rotterdam, Eindhoven, Amsterdam, Lelystad, Twente, Groningen en Maastricht’* (Het Rijk luchtvaartnota, 2009, p. 22). Voor Eindhoven Airport liggen er mogelijkheden voor ontwikkeling en om die reden is de deeldiscourse van spreiding van vluchten voor de toekomst van regionale luchthavens van belang in de toekomstvisie van Het Rijk. Aan de hand van het advies van de heer Alders zal de luchthaven verder ontwikkeld worden. Het Rijk heeft een voorkeur voor Eindhoven en Lelystad als regionale luchthavens, die vluchten gaan overnemen van Schiphol. Dit komt naar voren in het volgende citaat: ‘*Accommoderen van 70.000 vliegtuigbewegingen op luchthavens van nationale betekenis (Eindhoven en Lelystad)*’ (Het Rijk luchtvaartnota, 2009, p. 17). De ontwikkeling van Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven zijn beide van nationaal belang. Daarom krijgt Eindhoven Airport, na onderzoek van de heer Alders, de mogelijkheden om te groeien. In deze visie komt het ‘vooruitstrevend en modern Brabantbeeld’ sterk terug.

**6.3 Provinciaal & regionaal schaalniveau:
Provincie Noord Brabant, Stadsregio Eindhoven (SRE) & Gemeente Eindhoven**

Provincie Noord Brabant, SRE en gemeente Eindhoven zien de ontwikkeling van Eindhoven Airport in hetzelfde perspectief als de ontwikkeling van regio Eindhoven. Omdat de drie actoren dezelfde visie delen, hebben deze actoren enkele beleidsnota’s en ontwikkelingsplannen samen geschreven. De ontwikkeling van Eindhoven Airport wordt in internationaal perspectief geplaatst en in relatie met de ontwikkeling van regio Eindhoven. De ontwikkeling van Eindhoven Airport wordt als volgt betiteld: *‘het vliegveld kan uitgroeien tot een regionale luchthaven met internationale betekenis, dit is van groot belang voor de ontwikkeling van de Brainport’* (SRE, p. 39, 2006).

Het belang van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven is de grote bijdrage in de bereikbaarheid van de regio. Provincie Noord Brabant en SRE zien de regio Eindhoven in internationaal perspectief. Dat komt terug in het volgende citaat: *‘Eindhoven Airport ligt aan de westrand van de A2-zone, op 1500 meter van de aansluiting op de A2. Vanaf het vliegveld is de gehele A2-zone via de regionale banen binnen tien minuten te bereiken. Dagelijkse vluchten verbinden Eindhoven met Parijs, Marseille, Londen, Barcelona, Madrid, Rome, Milaan, Pisa en Dublin. Het aantal bestemmingen groeit. De zichtbaarheid en uitstraling van de luchthaven met de bijbehorende bedrijvigheid maakt dat de snelwegzone een meer internationale allure en dynamiek krijgt. Eindhoven Airport groeit uit tot een regionale luchthaven van internationale betekenis. Eén en ander is van belang voor de verdere ontwikkeling van Brainport’* (Provincie Noord Brabant; de geniale Brainportlocatie, 2008, p. 39).Internationale bedrijven en werknemers vestigen zich hier, dan is een vereiste dat de regio ook snel en gemakkelijk internationaal bereikbaar is. Provincie Noord Brabant, SRE en gemeente Eindhoven zien Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport als een twee-eenheid: Eindhoven Airport had zonder Brainport Eindhoven geen reden om te ontwikkelen, maar Brainport Eindhoven zou niet kunnen ontwikkelen zonder Eindhoven Airport.

Omdat de ontwikkelingsvisie en het toekomstbeeld van de Provincie Noord Brabant, SRE en gemeente Eindhoven sterk op ontwikkeling en internationalisering is gericht, is ook bij deze actoren het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld van toepassing. Eindhoven Airport speelt een belangrijke rol binnen deze ontwikkeling en dient op de voorgrond te staan, ‘*De ambitie is er om de aanwezigheid van Eindhoven Airport te etaleren langs de A2’ en Eindhoven Airport groeit momenteel uit tot een regionale luchthaven van internationale betekenis, hetgeen van belang is voor de uitstraling en verdere ontwikkeling van Brainport. Eindhoven Airport ligt in de directe nabijheid van alle toplocaties in de A2-zone, maximaal 10 minuten rijden.* (Provincie Noord Brabant; de geniale Brainportlocatie, 2008, p. 89 + SRE; ontwikkelingsvisie A2-zone, 2006, p. 10).

Elke ontwikkeling binnen de regio Eindhoven draagt bij aan de internationale ontwikkeling van het gebied. Zoals dit citaat bevestigd: ‘*Eindhoven Airport is voor de internationaal georiënteerde kenniseconomie van de regio en Zuid Nederland van grote betekenis als vervoerknoop en economische cluster’* (SRE; regionaal structuurplan, 2005, p. 266).Bij dit Brabantbeeld staat ontwikkeling centraal en maakt de discourse van economische groei deel uit van de toekomstvisie van deze partijen. De ontwikkeling van een stedelijk netwerk, waar één of meerdere centra groeien en de omgeving meegaat in de ontwikkeling.

**6.4 Gemeente Oirschot, Eersel, Best en Veldhoven in relatie met Eindhoven Airport**

Gemeenten hebben nauwelijks aandacht voor de ontwikkelingen omtrent Eindhoven Airport. Van alle tien meegenomen gemeenten, besteden slechts vijf gemeenten aandacht aan de luchthaven. Deze vijf gemeenten zijn Oirschot, Eersel, Best, Veldhoven en Son en Breugel. De eerste vier gemeenten ondertekenden de regionale overeenkomst. Deze vier gemeenten hebben, door het tekenen van de regionale overeenkomst, afspraken gemaakt over de mate van geluidsoverlast en openingstijden van de luchthaven. In deze overeenkomst zijn overlastbeperkende maatregelen opgenomen en dit heeft, bij de gemeenten, waarschijnlijk een positief effect gehad op hun houding ten opzichte van Eindhoven Airport. Want ze zijn niet tegen de ontwikkeling van de luchthaven. Hun wens is alleen dat: *‘het evenwicht tussen de economische en milieuaspecten van het burgermedegebruik op de luchthaven behouden blijft en er grenzen worden gesteld aan de groei van de burgermedegebruik in relatie tot het woon-, werk- en leefklimaat in de directe omgeving van de luchthaven Eindhoven’* (Gemeente Veldhoven, Oirschot, Eersel en Best; regionale overeenkomst, 2007, p. 2)*.* De gemeenten kennen het belang van de regionale ontwikkeling. Dit komt terug in het volgende citaten: ´*De Nota Ruimte (VROM) waarin aan Zuidoost-Brabant de status wordt verleend van. Brainport. en de nota .Gebiedsgerichte Economische Perspectieven. (EZ), waarin staat dat de regio Eindhoven in tien jaar tijd zich moet kunnen meten met de technologische topregio’s in de wereld. De aanwezigheid van een luchthaven met regelmatige vluchten naar een breed aanbod van bestemmingen wordt daarbij als een belangrijke voorwaarde gezien. Nieuwe zakelijke bestemmingen en de connectiviteit met Europese economische kernregio.s dienen daarom in de ontwikkeling van de luchthaven Eindhoven prioriteit krijgen´* (Gemeente Veldhoven, Oirschot, Eersel en Best; regionale overeenkomst, 2007, p. 2) en *‘De ontwikkeling van de burgerluchtvaart wordt als een van de speerpunten in een optimaal investering- en vestigingsklimaat gezien. Snelle verbindingen tussen de belangrijkste Europese topregio’s zijn voor de verdere ontwikkeling een noodzaak. De aanwezigheid van een regionale luchthaven met een groot aantal internationale verbindingen wordt daarom gezien als belangrijke voorwaarde voor de optimale ontwikkeling van de regio zuidoost Nederland. Eindhoven Airport heeft de potentie om op korte termijn uit te groeien tot een regionale luchthaven van belang.’* (Gemeente Veldhoven, 2009, p. 60).

De gemeente Oirschot, Eersel, Best en Veldhoven beseffen dat de regionale ontwikkeling van nationaal belang is. Ze zetten zich niet af tegen deze ontwikkeling. Alleen willen de vier gemeenten, door het teken van de regionale overeenkomst, de belangen van haar inwoners beschermen. Omdat gemeente Oirschot, Eersel, Best en Veldhoven de regionale ontwikkelingsdrang ondersteunen komt in hun visie het ´vooruitstrevend en modern Brabantbeeld´ terug.

De enige gemeente die in haar structuurvisie een afwachtende houding aanneemt is gemeente Son en Breugel. Deze afwachtende houding komt voort uit de angst voor de gevolgen van de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Hierin neemt de gemeente de belangen van haar inwoners mee, *´Hoe zit het met de kwaliteit van leven onder de aanvliegroute van Eindhoven Airport, zeker als een deel van de vluchten van Schiphol wordt overgeheveld?*´(Gemeente Son en Breugel, 2009, p. 66). Gemeente Son en Breugel wil de belangen van haar inwoners beschermen. Want op basis van de economische situatie, van de gemeente, heeft Son en Breugel baat bij ontwikkeling van Eindhoven Airport. Binnen de gemeente zijn veel internationale bedrijven gevestigd. ´*Son heeft vandaag de dag vrij veel industrie. Enkele grote bedrijven zijn het destructiebedrijf Rendac en het bedrijf Betonson dat grote betonnen elementen vervaardigt. Het ligt aan het Wilhelminakanaal, waarover de grondstoffen worden aangevoerd. Tussen het Wilhelminakanaal en de noordelijke randweg van Eindhoven ligt Ekkersrijt, een groot bedrijventerrein. Hier bevindt zich onder meer het beursgenoteerde bedrijf Neways electronics, dat professionele elektronische schakelingen ontwerpt, produceert en bijbehorende dienstverlening levert. Van belang is verder het Science Park Eindhoven dat op het grondgebied van Son is gelegen en deel uitmaakt van het bedrijventerrein Ekkersrijt. Het herbergt een aantal bedrijven die hoogwaardig technologische producten vervaardigen. Ook ondernemingen in de ICT- en telecommunicatiesectoren zijn hier gevestigd´* (Gemeente Son en Breugel, 2009, p. 20). Ondanks dat gemeente Son en Breugel de regionale overeenkomst niet hebben ondertekend, zal het wel baat hebben bij de gemaakte afspraken. Voor de toekomst van de economische belangen is Son en Breugel voorstander van verdere ontwikkeling rondom Eindhoven Airport en dus van het ´modern en vooruitstrevend Brabantbeeld´. Alleen zal het zich afvragen wat de gevolgen voor de inwoners, wonend onder de aanvliegroutes, zijn.

**6.5 Organisatieniveau: Brabantse milieufederatie**

De ontwikkeling van Eindhoven Airport is voor de Brabantse Milieufederatie een doorn in het oog. Dat blijkt uit het volgende citaat:´ *De CO2 uitstoot in Brabant heeft onder andere een directe relatie met het aantal vluchten vanuit Eindhoven Airport. Een toename van het aantal vluchten zoals de heer Alders heeft bepleit (Alderstafel 2010) leidt bovendien tot extra gezondheidsklachten en grotere risico’s voor de bevolking en natuur. De BMF voert werkzaamheden uit voor het overlegorgaan GLOBE´* (Brabantse milieufederatie, 2010, p. 15).

Deze ontwikkeling van luchthaven Eindhoven kan grote gevolgen hebben voor de natuur, landschap, leefbaarheid omwonenden en de rust binnen de regio. Het punt waar de milieuorganisaties zich het meest zorgen over maken is de uitstoot van CO2 en de gevolgen voor het woon- en leefmilieu. Het standpunt van de milieuorganisaties wat betreft de ontwikkeling van Eindhoven Airport is: ‘*vliegen, liever niet, maar als het vliegverkeer toch toeneemt, moet de klimaatschade gecompenseerd worden’.* De eerst drie woorden ‘vliegen, liever niet’, suggereren dat het vliegverkeer moet worden vervangen door een ander type van verkeer. Het BMF pleit zodoende voor een optimale aansluiting op het Europese netwerk van de Hogesnelheidstreinen, zo kunnen andere stedelijke netwerken op een duurzame manier bereikt worden.

Milieuorganisaties zijn niet per definitie tegen ontwikkelingen van Eindhoven Airport. Alleen willen ze aantasting van natuur, landschap, rust en ruimte en leefbaarheid uitsluiten. De Brabantse Milieufederatie is de enige actor die de discourses van geluidsoverlast, ruimtelijke ordening en milieu gebruikt in haar toekomstvisie. In het kader van ontwikkeling willen ze de toekomstvisie van Eindhoven Airport niet blokkeren, alleen proberen ze duurzame oplossingen te zoeken. Het proberen te behouden natuur en landschap zoeken van oplossingen voor ontwikkelingen wat betreft aanleg infrastructuur en bedrijventerreinen past in het beeld van het antieknostalgisch Brabantbeeld. Het verlies van aantrekkelijke delen van het Brabantse land, die al lang bestaan is onbespreekbaar en dat is waarvoor de milieuorganisaties strijden.

**6.6 De tafel van Alders**

De groei die Eindhoven Airport kan maken bedraagt 10.000 vluchten tot 2015. In 2015 wordt gecontroleerd of Eindhoven Airport zich aan de gemaakte afspraken heeft gehouden. Deze afspraken gaan ten eerste over een aantal hinderbeperkende maatregelen die genomen dienen te zijn. Ten tweede moet 75% van de vliegbewegingen in dienst zijn van Brainport Eindhoven. Ten derde moeten duurzaamheid en leefbaarheid een belangrijke rol krijgen in deze ontwikkeling. Hierbij gaat het om CO2-neutraal vliegen, duurzame ontsluiting en de gezondheid van de regio. Ten vierde dient de landmacht een deel van de militaire gebruiksruimte in te leveren ten behoeve voor de groei van Eindhoven Airport (Alders, 2010). Als aan bovenstaande regelingen en afspraken wordt voldoen, mag Eindhoven Airport in de periode van 2015 tot 2020 met 15.000 extra vliegbewegingen groeien. Deze groei is noodzakelijk omdat in Nederland in de toekomst een groei van 580.000 vliegbewegingen per jaar wordt verwacht. Schiphol heeft een plafond van 510.000 vliegbewegingen en dus blijven er 70.000 vliegbewegingen over voor Eindhoven Airport en Lelystad Airport (Alders, 2010).

In die visie van De Tafel van Alders ligt er voor Eindhoven Airport een belangrijke taak weggelegd. Hij verbindt de ontwikkeling van Brainport Eindhoven sterk met de ontwikkeling van Eindhoven Airport, dit komt terug in het volgende citaat: *´De regio Eindhoven heeft vanaf de start van het proces benadrukt dat het vraagstuk van de ontwikkeling van de luchthaven geplaatst moet worden in de context van de ruimtelijk‐economische ontwikkeling en ambitie van de Brainportregio. Als algemeen uitgangspunt is geformuleerd dat de omvang, aard van de bestemmingen en het tempo van de ontwikkeling op de regionale luchthaven in relatie dienen te staan tot de behoefte van de regio´* (Tafel van Alders, 2010, p. 4).

Eindhoven Airport wordt aangemerkt als sleutelfactor voor de verdere ontwikkeling van Brainport. In de visie van de heer Alders is het van belang dat de regio voorziet in haar eigen verkeersbehoefte. Deze verkeersbehoefte is internationaal georiënteerd en groeit bij verdere ontwikkeling van de regio. Zodoende moet Eindhoven Airport in verbinding staan met de juiste (vooral zakelijk georiënteerde) bestemmingen. Het voldoen in eigen verkeersbehoefte staat centraal in het volgende citaat: *‘De brainportambities voor Eindhoven/Zuidoost‐Brabant als toonaangevende kennis‐ en innovatieregio in Europa geven de regio een internationaal profiel met een bovengemiddelde internationale vervoersbehoefte. De ontwikkeling van de luchthaven wordt geplaatst in deze context. Uitgangspunt is dat de luchthaven, voor zover economisch mogelijk, voorziet in de eigen vervoersbehoefte en daarmee bijdraagt aan de versterking van de regionale economie. In de ruimtelijk‐economische analyse is de regionale vervoersbehoefte voor zakelijk luchtverkeer in 2020 ingeschat op ruim 500.000 passagiers (naast ruim 3 miljoen leisurepassagiers). In totaal ligt er in 2020 een regionale vervoersbehoefte vliegverkeer) van 3,5 miljoen passagiersbewegingen’* (Tafel van Alders, 2010, p. 7).

Ook in de ogen van de heer Alders is de ontwikkeling tot volledig duurzame luchthaven van belang voor de uitstraling van Eindhoven Airport en de gehele Brainport Eindhoven. Hij ziet deze ontwikkeling, aan de hand van het succes van de ontwikkeling van Brainport Eindhoven, tot een goed eind gebracht worden. Het is mogelijk om Eindhoven Airport te transformeren tot groenste luchthaven van Europa, omdat de gehele Brainport een ‘groene ambitie’ heeft. ‘*Het in de Luchtvaartnota (april 2009) besloten kabinetsvoornemen tot uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport wordt daarin verbonden aan de groene, (technologisch) innovatieve ambitie van Brainport. Daarmee bestaat er nu een kans voor de Brainportcommunity (bedrijven, kennisinstellingen en overheden) om Eindhoven Airport te transformeren naar de ‐ in termen van innovatie ‐ groenste burgerluchthaven van Europa’,* dit citaat bevestigd de wens naar een groene luchthaven(Tafel van Alders, 2010, p. 6).

De negatieve effecten van de ontwikkeling van Eindhoven Airport voor de omgeving, geluidsoverlast en afname van de leefbaarheid in het gebied moeten volgens de heer Alders niet zwaarder wegen als de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Het volgende citaat laat dit duidelijk zien: ‘*De negatieve effecten van geluidhinder wegen* *maatschappelijk-economisch gezien niet op tegen de (regionaal) economische voordelen en bereikbaarheidsvoordelen.’* De Tafel van Alders is met dit citaat de eerste actor die duidelijke de lokale belangen opzij zet ten behoeve van de economische ontwikkeling op regionaal/nationaal schaalniveau. Het is niet het geval dat hij totaal geen rekening houdt met de omgeving. Hij adviseert voor verdere ontwikkeling ook alleen te werken met stille vliegtuigen en aparte aanvliegroutes. Maar desondanks stelt hij dat de lokale omgeving, die overlast ervaart, dit moet accepteren in het voordeel de economisch-maatschappelijke ontwikkeling op hogere schaal.

De Tafel van Alders is door het Rijk gevraagd onderzoek te doen naar de overname van vluchten van Schiphol voor Eindhoven Airport. In zijn onderzoeksverslag verbindt de heer Alders de ontwikkeling van Brainport Eindhoven sterk met de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Daarmee benadrukt en gebruikt de Tafel van Alders de deeldiscourse van de spreiding van vluchten over grote en regionale luchthavens. Daarnaast stelt hij dat de ontwikkeling van Eindhoven Airport de voorkeur verdient boven de leefbaarheid in de directe omgeving van de luchthaven, wat betreft geluidsoverlast. Hinderbeperkende maatregelen maken deel uit van zijn advies, maar eventuele stijging in geluidsoverlast dient geen excuus te zijn om van de ontwikkeling van Eindhoven Airport af te zien. Het advies richt zich in zijn geheel op ontwikkeling van Eindhoven Airport en de bijbehorende stimulerende rol daarvan voor de ontwikkeling van Brainport Eindhoven. Economische groei is een belangrijke reden voor het ontwikkelen van Eindhoven Airport en daarom gebruikt de Tafel van Alders de economische groei discourse in haar beeldvorming op de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Zodoende is het vooruitstreven en modern Brabantbeeld het beeld waarin de toekomstvisie van de heer Alders past. Zowel voor Eindhoven Airport als voor Brainport Eindhoven is het toekomstbeeld dat de Tafel van Alders formuleert in haar eindadvies gericht op economische-maatschappelijke ontwikkeling, vooruitgang en ontplooiing.

**H7 Meest uitgedragen Brabantbeelden**

**7.1 Meest uitgedragen beeld**

Tijdens de analyse is gebruikt gemaakt van vijf Brabantbeelden. Voor de duidelijkheid worden ze hier herhaald. Het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld, antieknostalgisch Brabantbeeld, Brabantbeeld de 3 G’s, beeld van economische emancipatie en het Brabantbeeld de donkere plattelandsregio (zie hoofdstuk drie).

Dit hoofdstuk beantwoord deelvraag vier: ‘Deelvraag 4: Welk Brabantbeeld wordt het sterkst uitgedragen door de actoren?’.

Aan iedere geanalyseerde actor is in hoofdstuk zeven een Brabantbeeld toegekend. Hieronder een overzicht:

Tabel 5: Overzicht actoren + bijbehorende Brabantbeelden

|  |  |
| --- | --- |
| **Actor** | **Brabantbeeld** |
| Eindhoven Airport | Vooruitstrevend en modern beeld |
| Het Rijk | Vooruitstrevend en modern beeld |
| Provincie Noord Brabant + SRE + Gemeente Eindhoven | Vooruitstrevend en modern beeld |
| Gemeente Eersel | Vooruitstrevend en modern beeld |
| Gemeente Heeze-Leende | - |
| Gemeente Waalre | - |
| Gemeente Geldrop-Mierlo | - |
| Gemeente Nuenen | - |
| Gemeente Son en Breugel | Vooruitstrevend en modern beeld |
| Gemeente Laarbeek | - |
| Gemeente Oirschot | Vooruitstrevend en modern beeld |
| Gemeente Best | Vooruitstrevend en modern beeld |
| Gemeente Veldhoven | Vooruitstrevend en modern beeld |
| Milieuorganisaties | Antiek nostalgisch beeld |
| Tafel van Alders | Vooruitstrevend en modern beeld |

Tabel 6: Meest gebruikt Brabantbeeld

|  |  |
| --- | --- |
| **Brabantbeeld** | **Aantal maal gebruikt** |
| Vooruitstrevend en modern Brabantbeeld | 9 |
| Antiek nostalgisch Brabantbeeld | 1 |
| Brabantbeeld 3 G’s | 0 |
| Brabantbeeld van economische emancipatie | 0 |
| Brabantbeeld de donkere plattelandsregio | 0 |

**7.2 Synthese**

In totaal zijn er vijftien visies, van vijftien verschillende actoren, geanalyseerd tijdens de analyse. Van deze vijftien actoren schonken vijf actoren (gemeente Heeze-Leende, Geldrop-Mierlo, Nuenen, Waalre en Laarbeek) geen aandacht aan Eindhoven Airport. De overige tien actoren deden dit wel en negen maal werd het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld gebruikt in de toekomstvisie van desbetreffende actor.

De zienswijze van Eindhoven Airport, Het Rijk, provincie Noord Brabant, SRE, Tafel van Alders en gemeente Eindhoven, Oirschot, Veldhoven, Best, Son en Breugel en Eersel sluiten goed op elkaar aan. Al deze actoren maken gebruik van het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld. Ze zien de voordelen in van de ontwikkeling van Eindhoven Airport en het regionale belang van deze ontwikkeling.

De enige actor die zich niet identificeert met het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld is de Brabantse Milieufederatie. Zij gebruiken het antieknostalgisch Brabantbeeld in hun visie rondom Eindhoven Airport. Ze willen geen ongewenste gevolgen, voor de omgeving van de luchthaven, bij een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Ze wijzen op de gevolgen voor de omwoners en omliggende natuur. Ze wensen dat de situatie blijft zoals deze is, om een toename in schade aan omgeving en natuur te voorkomen. Om toch enigszins mee te gaan in de ontwikkeling, zijn ze akkoord gegaan met de regionale overeenkomst. Hierin zijn de volgende dingen afgesproken, waardoor de Brabantse Milieufederatie kan leven met de ontwikkeling van Eindhoven Airport. In de overeenkomst staan afspraken betreffende openingstijden (doordeweeks en in het weekend), vliegtijden, maximale geluidshinder, geluidmeetpalen en routebewakingssystemen. Geluidsposten zijn geluidmeetpalen die in de omgeving van Eindhoven Airport staan en constant de sterkte van het geluid meten. Bij overschrijding van de afgesproken geluidssterkte per plaats kan er worden gesignaleerd of er sprake is van overlast. Het routebewakingssysteem is een systeem waarin de vastgelegde vliegroutes staan geprogrammeerd. Vliegtuigen die buiten de afgesproken vliegroutes vliegen, en dus voor extra overlast zorgen, kunnen zo gesignaleerd worden.

De afspraken die in de regionale overeenkomst staan, worden gecontroleerd door GLOBE. GLOBE is een commissie, bestaande uit alle actoren die deze overeenkomst hebben getekend, die controleert of de gedane afspraken worden nageleefd (Eindhoven Airport, 2000). Daarnaast bestaat er nog de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM). De COVM bestaat uit vertegenwoordigers en burgers die door verschillende gemeentes, Eindhoven, Best, Eersel, Oirschot en Veldhoven, zijn aangewezen. Daarnaast hebben Eindhoven Airport, luchtvaartmaatschappijen, Brabantse Milieufederatie en ministers van VROM en Defensie ook een plaats in de COVM. Deze commissie ziet erop toe dat de geluidssterkte binnen de perken blijft, brengt advies uit aan de staatssecretaris van Defensie naar aanleiding van klachten, verstrekt informatie en geeft voorlichting ten aanzien van geluidsaspecten van Eindhoven Airport en het overleggen en bespreken van voorschriften en regels over de geluidshinder en externe veiligheid (Eindhovens Dagblad, 2010 ; Eindhoven Airport, 2009).

Eindhoven Airport, de gemeente Eindhoven, Oirschot, Veldhoven, Best en Eersel, SRE, Provincie Noord Brabant en de Brabantse Milieufederatie hebben de regionale overeenkomst getekend. Het zijn daarnaast de vijf gemeenten die Eindhoven Airport omringen en als enige, samen met Son en Breugel, iets over Eindhoven Airport vermelden in hun structuurvisie (zie tabel …). Bovenstaande vier gemeenten en Eindhoven hebben met Eindhoven Airport afspraken gemaakt over de mate van geluidsoverlast en openingstijden van de luchthaven. In deze overeenkomst zijn overlastbeperkende maatregelen opgenomen en dit heeft, bij de gemeenten, waarschijnlijk een positief effect gehad op hun houding ten opzichte van Eindhoven Airport. Gemeente Son en Breugel ziet de ontwikkelingen omtrent Eindhoven Airport positief, als het gaat in het perspectief van de aanwezige industrie en internationale bedrijven. Maar de gemeente is benieuwd naar de gevolgen voor de omgeving, als Eindhoven Airport gaat groeien met 25.000 vluchten. Gemeenten zien Eindhoven Airport juist als pluspunt voor de regio. Zoals ook provincie Noord Brabant, Tafel van Alders, het Rijk en het SRE vinden, draagt Eindhoven Airport sterk bij aan de ontwikkeling van Brainport Eindhoven. Een regio die in internationaal opzicht aantrekkelijk wil zijn en internationale bedrijven wil aantrekken met contacten op mondiaal niveau, moet ook internationaal goed bereikbaar zijn. Het standpunt van provincie Noord Brabant, Tafel van Alders, het Rijk en het SRE lijkt ook gesteund te worden door omliggende gemeenten. Dit wil niet zeggen dat ze zich niet afvragen wat de gevolgen zijn van de ontwikkeling van Eindhoven Airport, maar door de duidelijke afspraken uit de regionale overeenkomst hebben de gemeenten altijd een overeenkomst waar ze op terug kunnen vallen als de overlast te groot is.

**H8 Rol Brainport in toekomstvisie op Eindhoven Airport**

**8.1 Brainport Eindhoven**

Tijdens de analyse is aandacht besteedt aan de visie van de actoren op de ontwikkeling van Eindhoven Airport (zie hoofdstuk 7). Wat op viel tijdens deze analyse is dat de ontwikkeling van Eindhoven Airport vrijwel altijd in relatie wordt gezien met de ontwikkeling van Brainport Eindhoven. Brainport Eindhoven is onderdeel van Brabantstad, Dit is het stedelijk netwerk dat begeleid wordt door het Rijk en bestaat uit ’s-Hertogenbosch, Tilburg, Breda, Eindhoven en Helmond. Binnen Brabantstad zijn er drie economische kerngebieden: Zuidoost Brabant (Brainport Eindhoven), A2-zone in oost Brabant en A16-A4 (Tilburg) in west Brabant (Het Rijk, 2006).

De term Brainport Eindhoven is in hoofdstuk zeven ook enkele malen voorbij gekomen. Het concept Brainport Eindhoven richt zich op de regionale ontwikkeling van het gebied Eindhoven – Helmond. Het Rijk, provincie Noord Brabant, gemeente Eindhoven en SRE zijn van mening dat de regio Eindhoven – Helmond (Brainport Eindhoven), binnen het project Brabantstad, moet uitgroeien tot een internationale toptechnologie regio die concurreert met alle in ontwikkeling zijnde regio’s wereldwijd. Om dit belang kracht bij te zetten heeft de provincie er doelen aan gekoppeld. In 2020 wil de provincie dat de zuidoost regio van Noord Brabant in de top 3 toptechnologie regio’s van Europa staat en in de top 10 van de wereld (Provincie Noord Brabant, 2005). De doelen, van de eerder genoemde actoren, zijn het ontwikkelen van een ideaal en aantrekkelijk economisch klimaat, het aantrekken van internationale bedrijven en bovenal een bijdrage leveren aan de Nederlandse economie. In 2020 moet de bijdrage aan de Nederlandse economie toegenomen zijn tot 136 miljard, in plaats van 40 miljard in 2010.

**8.2 Rol Eindhoven Airport**

Eindhoven Airport wordt door de beleid makende actoren beschouwd als ‘de poort naar Brainport Eindhoven’, in internationaal perspectief. Het zorgt voor internationale aansluiting en bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond. Om die reden krijgt Eindhoven Airport een prominente plaats binnen de regionale ontwikkelingen. De ontwikkeling van Eindhoven Airport is een verbetering van de bestaande infrastructuur en bereikbaarheid van Brainport Eindhoven. De heer Alders en Het Rijk stellen zelfs dat zonder de ontwikkeling van Eindhoven Airport, Brainport Eindhoven zich ook niet kan ontwikkelen. Internationale bedrijvigheid is al aanwezig binnen Brainport Eindhoven en zal in de toekomst nog meer aangetrokken worden. Omdat deze buitenlandse bedrijven afhankelijk zijn van een hoofdkantoor in het land van herkomst of buitenlandse klanten hebben, moet het gebied internationaal bereikbaar zijn (Alders, 2010 + Het Rijk, 2006). Het grote voordeel van Eindhoven Airport is dat het zeer dicht bij de economische kerngebieden ligt. De afstanden tussen Eindhoven Airport en economische kerngebieden kunnen eventueel zelfs met de fiets worden afgelegd. Voor veel bedrijven is de aanwezigheid van een internationale luchthaven heel belangrijk als er gekeken wordt naar een vestigingslocatie (Provincie Noord Brabant, 2009).

Duurzaamheid speelt een grote rol in de toekomstplannen omtrent Brainport Eindhoven. Om de duurzame toekomst van Brainport Eindhoven kracht bij te zetten, richt Eindhoven Airport zich sterk op duurzaamheid. Eindhoven Airport wil de duurzaamste luchthaven van Europa worden, de luchthaven wil in 2020 CO2-neutraal zijn. Dit moet onder andere bewerkstelligd worden door energiebesparing, inkoop en productie van duurzame energie en reductie van de CO2-uitstoot, het duurzaam inkopen van materieel en milieumanagement. Deze bijdrage aan een duurzame ontwikkeling van Brainport creëert draagvlak voor verdere ontwikkeling Eindhoven Airport en geeft de luchthaven en de regio internationale bekendheid als het lukt in 2020, als de eerste of een van de eerste luchthavens binnen Europa, compleet CO2-neutraal te zijn (Gemeente Eindhoven 2007).

Onderdeel van deze duurzame doelstelling zijn de ‘tien geboden van Eindhoven Airport’. Eindhoven Airport is in samenwerking met haar omgeving op zoek gegaan naar oplossingen voor het, duurzaam en in relatie met haar omgeving, kunnen ontwikkelen van de luchthaven. Dit is voor Eindhoven Airport van belang om, door de samenwerking met haar omgeving, draagvlak te kunnen creëren voor haar ontwikkeling. Door duidelijke afspraken te maken met gemeenten, omwonenden en milieuorganisaties is de situatie helder en weet Eindhoven Airport in hoeverre het kan ontwikkelen en welke opties het heeft binnen deze ontwikkeling. Eindhoven Airport moet in dienst blijven produceren voor haar omgeving, wordt gecontroleerd door Globe en zakelijk vliegverkeer heeft de voorkeur boven de vakantievluchten. Zakelijk verkeer draagt namelijk bij aan de ontwikkeling van de regio (SP Eindhoven, 2009). De tien geboden zijn:

1) Schiphol blijft op de achtergrond. Onze regio blijft zelf de baas op Eindhoven Airport.

2) De bestaande regionale overeenkomst blijft onverkort van kracht tot er een nieuwe is.

3) GLOBE blijft borg staan voor de uitvoering van de bestaande en een nieuwe Regionale Overeenkomst.

4) Het vliegveld wordt selectief gebruikt: eerst komt zakelijk verkeer aan de beurt, dan pas vakantievluchten.

5) De geluidsruimte voor de burgerluchtvaart blijft zo ver mogelijk onder de 4,74 km2.

6) De geluidsruimte voor de burgerluchtvaart en het militaire verkeer samen blijft onder de 8,0 km2 .

7) Het geluid wordt daadwerkelijk gemeten door een onafhankelijke instantie.

8) Vluchten in de vroege ochtend en de late avond op zaterdag en zondag zijn niet nodig voor een zakelijk vliegveld. Nachtvluchten blijven verboden.

9) De milieueffecten van de groei van het luchtverkeer op Eindhoven Airport worden op korte termijn volledig gecompenseerd. Binnen 10 jaar wordt alle vliegverkeer naar en van Eindhoven Airport klimaatneutraal.

10) Eindhoven Airport dient op de eerste plaats een maatschappelijk doel, zoals bij een Nutsbedrijf

(SP Eindhoven, 2009)

**H 9 Conclusie**

Dit onderzoek richt zich op het analyseren van bestaande toekomstvisies, van verschillende actoren, op de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Belangrijk binnen de analyse is het gebruik van Brabantbeelden en discourses omtrent ontwikkeling van regionale vliegvelden, in deze toekomstvisies. De hoofdvraag die centraal staat binnen dit onderzoek is: ‘Wat is de visie en het toekomstbeeld van de betrokken actoren op de ontwikkeling van Eindhoven Airport en welke Brabantbeelden en discourses over regionale vliegvelden worden in het debat uitgedragen?’.

De eerste deelvraag van het onderzoek luidt: ‘Welke Brabantbeelden bestaan er over Noord Brabant en wat is hun betekenis?’. Voor dit onderzoek is gebruikt gemaakt van vijf Brabantbeelden, zoals afgeleid uit de literatuur. De vijf Brabantbeelden zijn: de donkere plattelandsregio, beeld van economische emancipatie, antieknostalgisch beeld, vooruitstrevend en modern beeld en beeld van de 3 G’s. Brabant als de donkere plattelandsregio richt zich op Brabant als onderontwikkelde regio. De provincie lag ooit in de periferie van Nederland en was een gebied zonder duidelijke identiteit. Het beeld van economische emancipatie richt zich op de ontwikkeling van Brabantbeeld om op hetzelfde niveau te komen als haar omgeving. Brabant was onderontwikkeld, wilde zich gaan meten met haar omgeving en afrekenen met het negatieve beeld van de donkere plattelandsregio. Het antieknostalgisch Brabantbeeld gaat over het behouden van identiteit, natuur en landschap in plaats van alles opofferen voor ontwikkeling. De negatieve gevolgen van de economische emancipatie moesten worden voorkomen en de Brabantse identiteit moest gekoesterd worden. Vooruitstrevend en modern Brabantbeeld is het beeld van Brabant in ontwikkeling. De provincie wil de beste zijn en wil zich ontwikkelen op internationaal schaal. Het Brabantbeeld de 3 G’s richt zich op de aantrekkelijkheid van Brabant in relatie met toerisme. De 3 G’s staan voor gemoedelijk, gastvrij en gezellig. De provincie maakt zich aantrekkelijk om toeristen aan te trekken. Brabantbeeld de 3 G’s bewaart de oude Brabantse identiteit en gebruikt deze op de toeristische markt. Het beeld is een reactie op het verloren gaan van de Brabantse identiteit, door de economische ontwikkelingen van het modern en vooruitstrevend Brabantbeeld.

Deelvraag twee luidt: ‘Welke discourses bestaan er over uitbreiding van vliegvelden?’. Zes discourses zijn der onderscheiden. Economische groei, conflict, geluidshinder, milieu, ruimtelijke ordening en toekomst regionale vliegvelden discourse. Deze discourses staan in relatie met de Brabantbeelden. De economische groei en toekomst regionale vliegvelden discourses staan in relatie met het modern en vooruitstrevend Brabantbeeld. Deze discourses zijn, net als het moderne en vooruitstrevend Brabantbeeld, gericht op de ontwikkeling van regionale luchthavens. Bij de toekomst van regionale vliegvelden discourses is alleen de deeldiscourse van spreiding van vluchten over grote en regionale luchthavens van belang.

De betrokken actoren binnen dit onderzoek zijn: Eindhoven Airport, Het Rijk, Provincie Noord-Brabant, StadsRegio Eindhoven (SRE), gemeenten Eindhoven, Best, Son en Breugel, Nuenen, Geldrop-Mierlo, Waarle, Heeze-Leende, Veldhoven, Eersel, Oirschot en Laarbeek, Tafel van Alders en de Brabantse Milieufederatie. Met de diversiteit, die bestaat tussen de actoren, is de ontwikkeling van Eindhoven Airport vanuit verschillende kanten bekeken. Met het analyseren van deze toekomstvisies wordt de volgende deelvraag beantwoordt: ‘Hoe kijken de actoren aan tegen de ontwikkelingen van Eindhoven Airport en welke Brabantbeelden gebruiken ze daarbij?’. Alle actoren, behalve de Brabantse Milieufederatie, sluiten zich aan bij het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld. Eindhoven Airport wil de faciliteiten uitbreiden en zich ontwikkelen tot de meest duurzame luchthaven van Europa. Er liggen plannen voor de aanleg van een hotel, nieuwe terminal, kantoren en nieuwe vertrekhal. De luchthaven krijgt de ruimte om zich te ontwikkelen. In opdracht van Het Rijk deed Tafel van Alders onderzoek naar de groeimogelijkheden van de luchthaven. Zijn advies luidt:’Eindhoven Airport is in staat om met 25.000 vluchten te groeien tot 2020. Tot 2015 zal Eindhoven Airport groeien met 10.000 vluchten. Als er voldaan is aan de afspraken, van de regionale overeenkomst, krijgt de luchthaven de ruimte om tot 2020 nog eens met 15.000 vluchten te groeien’. Daarnaast stelt de Tafel van Alders in zijn rapport over de uitbreiding van Eindhoven Airport, dat de ontwikkeling van Brainport Eindhoven alleen mogelijk is door de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Naast de Tafel van Alders, leggen ook Het Rijk, provincie Noord Brabant, SRE, gemeente Eindhoven, Oirschot en Veldhoven de verbinding tussen de ontwikkeling van Eindhoven Airport en die van Brainport Eindhoven. Eindhoven Airport is de sleutel voor succes en onmisbaar voor Brainport Eindhoven. De regio moet internationaal goed bereikbaar zijn, dit is belangrijk omdat veel internationale bedrijven gevestigd zijn binnen regio Eindhoven. Deze bedrijven moeten goed in verbinding staan met klanten, contacten en hoofdkantoren in andere landen. Eindhoven Airport wordt gezien als een onmisbare schakel voor ontwikkeling van de Brainportregio.

De enige partij die zich niet aansluit met de drang naar ontwikkeling is de Brabantse Milieufederatie. Deze partij maakt gebruik van het antieknostalgisch Brabantbeeld in haar toekomstvisie op de luchthaven. De organisatie wijst op de gevolgen voor de identiteit van het gebied, de leefbaarheid van het gebied en op de risico’s voor de natuur en landschap in de omgeving van de luchthaven. De Brabantse Milieufederatie vindt de ontwikkeling van Eindhoven Airport niet wenselijk. In overleg met nationale, regionale en lokale partijen is besloten om de ontwikkeling van Eindhoven Airport streng in de gaten te houden, wat betreft CO2uitstoot en gevolgen voor de omgeving. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt in de regionale overeenkomst, waardoor de belangen van de Brabantse Milieufederatie enigszins worden behartigd.

Het Brabantbeeld dat door de geanalyseerde actoren het sterkst wordt uitgedragen is het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld, hieraan gerelateerd zijn de economische en toekomst van regionale luchthavens discourses. Dit is het antwoord op de vierde en laatste deelvraag: ‘Welk Brabantbeeld wordt het sterkst uitgedragen door de actoren?’. Opvallende uitkomsten van dit onderzoek zijn dat negen van de tien actoren, die een visie hebben op Eindhoven Airport, het modern en vooruitstrevend Brabantbeeld gebruiken. Slechts één actor, Brabantse Milieufederatie, richt zich op behoud van de regio en zet zich af van de economische ontwikkelingen. Daarnaast gebruiken alle actoren maximaal één Brabantbeeld in hun toekomstvisie op Eindhoven Airport. Geen enkele maal zijn er twee Brabantbeelden uit een visie van een actor gehaald. Met name te totale afwezigheid van het Brabantbeeld de 3 G’s is opvallend te noemen. Ondanks dat Eindhoven Airport zich ontwikkeld en zijn verbindingen met andere Europese steden vergroot heeft afgelopen jaren, heeft het zakelijk vliegverkeer absoluut de voorkeur in Eindhoven. Over toerisme wordt door alle geanalyseerde actoren niet gesproken en lijkt weinig toekomst te hebben binnen de regio.

De verschillende gebruikte Brabantbeelden tijdens de analyse (modern en vooruitstrevend beeld en antieknostalgisch beeld) zijn geen reden voor een conflict tussen de Brabantse Milieufederatie en de overige actoren. De belangen van de natuurorganisatie zijn gehoord in de regionale overeenkomst, die gesloten is tussen alle belanghebbenden. Met de afspraken in de regionale overeenkomst is de aandacht voor omwonenden, milieu en natuur gegarandeerd.

Als de uitkomsten van de analyse worden bekeken is het de overmacht van het vooruitstrevend en moderne Brabantbeeld wat het meest opvalt. Deze uitkomst kan betekenen dat alles in de toekomst, over Eindhoven Airport, in het teken zal staan van ontwikkeling. Deze ontwikkeling kan niet los worden gezien van de regionale ontwikkeling van Brainport Eindhoven. De regionale ontwikkeling en de ontwikkeling van Eindhoven Airport kunnen niet los van elkaar worden gezien, wat ook door verschillende actoren in hun toekomstvisie wordt benadrukt en bevestigd. Regio Eindhoven heeft grootste plannen voor de toekomst. Plannen die zich richten op internationale en economische ontwikkeling. De regio wil als stedelijk netwerk toonaangevend worden op mondiaal schaalniveau en hierbij is de aanwezigheid en ontwikkeling van Eindhoven Airport van cruciaal belang. De luchthaven verbindt de regio met alle grote steden binnen Europa. Als regio Eindhoven – Helmond (Brainport Eindhoven) zich wil blijven ontwikkelen, zal ook Eindhoven Airport de ruimte moeten krijgen om dit te blijven doen. Anders lopen de regionale ontwikkelingsmogelijkheden gevaar, als deze gestagneerd worden door de beperkte groeimogelijkheden van Eindhoven Airport.

**H10 Reflectie**

In februari 2011 is begonnen met het schrijven van deze masterthesis. Het vinden van een geschikt onderwerp was geen enkele probleem. Het is eigenlijk een soort vervolg op mijn bachelorthesis. Die ging over de uitbreiding van, de grootste luchthaven van Nederland, Schiphol. Deze masterthesis gaat over, de tweede luchthaven van Nederland, Eindhoven Airport. Dit onderwerp is gekozen op basis van interesse. Naar mijn inzicht is het belangrijk om echt interesse te hebben in je onderzoeksonderwerp. Aangezien je er een lange tijd mee bezig bent, is het belangrijk dat je er plezier in blijft houden.

De opzet van een onderzoek, van de omgang van een thesis, is voor mij lastig. Het zoeken naar de juiste manier van analyseren, het formuleren van de juiste onderzoeksvragen en het vinden van de goede literatuur kost veel tijd. De deelvragen zijn in de loop van het onderzoek regelmatig aangepast en gewijzigd. Toen de fase van analyseren was aangebroken had ik plezier in het doen van dit onderzoek. De stukken die gelezen zijn voor dit onderzoek hebben mijn interesse. Natuurlijk is er een verschil tussen recreatief lezen en analyserend lezen, maar de teksten bekoorden mijn interesse.

De combinatie van het doen van dit onderzoek en het lopen van mijn afstudeerstage, bij de provincie Noord Brabant, veroorzaakte enkele problemen. Het onderwerp van mijn stage richtte zich ook op de regio Eindhoven. Alleen ging het hier over de aanleg van twee autowegen. Toch kwamen enkele onderwerpen, met name de grote aandacht voor Brainport Eindhoven, in deze masterthesis terecht. De rol van Eindhoven Airport werd kleiner in het onderzoek, terwijl Eindhoven Airport vooraf het onderwerp van de analyse zou zijn en dit was nog steeds de bedoeling. Na dat ik de masterthesis voor het eerst had ingeleverd, kreeg ik ook als feedback dat Brainport Eindhoven een veel te grote rol had gekregen binnen dit onderzoek. De verbeterperiode is, naar mijn mening, goed verlopen. Het samenvoegen van hoofdstukken, het inkrimpen van teksten en het concreter maken van analyseuitkomsten zijn handelingen die ik nog niet vaak eerder gedaan heb. Het feit dat ik na het verbeteren een beter gevoel over de thesis heb, lijkt mij een goed teken. Vooral de, herstelde, rol van Eindhoven Airport in het onderzoek is een positieve ontwikkeling.

Voor het doen van nieuw onderzoek naar dit onderwerp heb ik drie aanbevelingen. Ten eerste lijken mij de toekomstvisies en de beeldvorming van bewoners van regio Eindhoven interessant. In dit onderzoek zijn enkel organisaties meegenomen. Maar wat vinden de omwonenden zelf van alle ontwikkelingen en welke Brabantbeelden en discourses gebruiken ze daarbij? Omdat in dit onderzoek alleen organisaties zijn meegenomen, is het een feit dat er nauwelijks partijen zijn geanalyseerd die daadwerkelijk in de region wonen en leven. Het vooruitstrevend en modern Brabantbeeld en de economische groei en toekomst regionale luchthavens discourses hebben in dit onderzoek de overhand. Maar deze overmacht zou eventueel minder zijn als de bevolking bij het onderzoek betrokken wordt.

Ten tweede het betrekken van het mondiale schaalniveau, lijkt mij een interessant optie om het onderzoek uit te breiden. Eindhoven Airport heeft alleen Europese bestemmingen. Als de regio grootste ontwikkelingen gaat maken en een aantrekkelijke regio wordt op mondiaal schaalniveau, zullen er eventueel ook meer bedrijven van andere continenten naar Eindhoven komen. Om deze ontwikkelingen bij te kunnen benen, zal Eindhoven Airport ook op mondiaal schaalniveau bereikbaar moeten zijn. Anders neemt de bereikbaarheid van de region af en dus de aantrekkelijkheid. Een onderzoek naar het mondiale schaalniveau, lijkt een interessante optie en geeft een voorspelling van de rol van Eindhoven Airport in een toekomst waar region Eindhoven wereldwijd macht heeft.

Ten derde kan het doen van interviews met de geanalyseerde actoren winst opleveren. Voor dit onderzoek zijn er documenten geanalyseerd. Hierdoor kan de onderzoeker geen feedback geven en vragen stellen aan de desbetreffende organisatie. Dit is bij een interview wel mogelijk, hierdoor kan de onderzoeker meer te weten komen. Daarnaast kan het voorkomen dat in een gesprek de standpunten en doelstellingen van een actor beter geplaatst kunnen worden door de onderzoeker. Tekst op papier komt op een bepaalde manier over. Maar door middel van een gesprek kan het voorkomen dat bijvoorbeeld provincie Noord Brabant het antieknostalgisch Brabantbeeld wel degelijk belangrijk vindt. Terwijl dit in de geanalyseerde documenten helemaal niet naar voren komt.

**H 11**

**Literatuur**

Antonsich, M. (2010), Exploring the correspondence between regional forms of governance and regional identity: The case of Western Europe. 2010 17: 261 European Urban and Regional Studies. University of Birmingham.

Baarda, D. B., M.P.M. de Goede (2006), Basisboek Methoden en Technieken. Groningen/Houten: Wolters-Noordhoff bv.

Barnes, T. J. (2001), Retheorizing Economic geography: From the Quantitative Revolution to the ‘Cultural Turn. Department of Geography, University of British Columbia. Oxford: Blackwell Publishers.

Bialasiewicz, L. (2002), Upper Silesia: Rebirth of a Regional Identity in Poland. Regional

& Federal Studies 12, pp. 111-132.

Bijsterveld., A-J. (2009), Maakbaar erfgoed: perspectieven op regionale geschiedenis, cultureel erfgoed en identiteit in Noord-Brabant. Tilburg: Drukkerij Gianotten. pp. 5-65.

Binnenlands Bestuur (2011), Bereikbaarheid zuidoost vleugel Brabantstad. <http://www.binnenlandsbestuur.nl/Uploads%5CTridion%5Ctcm25-976109-BB-Kaartje-Eindhoven.gif> [geciteerd 20-06-2011].

Bouwens, B. e.a. (1997), Lijnen door het Brabantse land. Zwolle: Waanders Uitgevers.

Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (B.O.W.) (2011), oproep aan Tweede Kamer en ministers. [http://www.b-o-w.nl/938-Oproep+aan+Tweede+Kamer+en+ministers](http://www.b-o-w.nl/938-Oproep%2Baan%2BTweede%2BKamer%2Ben%2Bministers) [geciteerd 15-03-2011].

Brendel, M. (2009), Aviodrome wil historisch vliegtuig aanschaffen. <http://www.technischweekblad.nl/aviodrome-wil-historisch-straalvliegtuig.79171.lynkx> [geciteerd 07-03-2011].

Brenner, N. (2004), New State Spaces, urband governance and the rescaling of statehood. Oxford: Oxford University Press.

Bryman, A. (2008), Social Research Methods. Oxford: Oxford University Press. Third Edition. pp. 274-293.

Cornips, L., I. Strengs. (2010), Regionale identiteit, beleving van wie we zijn. Onderzoeksgroep Taalvariatie en Etnologie van het Meertens Instituut.

DHV advies- en ingenieursbureau (2011), Terminal Eindhoven Airport. http://.dhv.nl/Projects/2010/TERMINAL-EINDHOVEN-AIRPORT [geciteerd 22-02-2011].Didde, R. (2003), De regionale luchtvaart der volkeren. De 12 provinciale Milieufederaties in samenwerking met Stichting Natuur en Milieu

Digitale Stad Eindhoven (DSE) (2005), Samenwerkingsverband regio Eindhoven en Kenniswijk. <http://www.dse.nl/node/view/171> [geciteerd 16-06-2011].

Eerenbeemt I., H. F. J. M. (1996), Geschiedenis van Noord-Brabant, deel 1: 1796-1890 Traditie en modernisering. Amsterdam/Meppel: Boom. pp. 429-435.

Eerenbeemt II., H. F. J. M. (1996), Geschiedenis van Noord-Brabant, deel 2: 1890-1945 Emancipatie en industrialisering. Amsterdam/Meppel: Boom. pp. 397-418.

Eerenbeemt III., H. F. J. M. (1996), Geschiedenis van Noord-Brabant, deel 3: 1945-1996 Dynamiek en expansie. Amsterdam/Meppel: Boom. pp. 350-356.

Eindhoven Airport (2009), over Eindhoven Airport: omgeving+ milieu. <http://www.eindhovenairport.nl/content/omgeving> + http://www.eindhovenairport.nl/content/milieuzorgsysteem [geciteerd 18-02-2011].

Eindhoven Airport (2010), Management samenvatting: Business case Eindhoven Airport. <http://www.alderstafel.nl/filelib/file/Aldersadvies%20Eindhoven%20-%20Bijlage%20D%20/bijlage_D3_Management_samenvatting_business_case.pdf> [geciteerd 30-03-2011].

Eindhoven Airport (2011), Over Eindhoven Airport. <http://www.eindhovenairport.nl/content/over-eindhoven-airport> [geciteerd 14-03-2011].

Eindhoven Airport II (2011), Bestemmingen Eindhoven Airport. <http://www.eindhovenairport.nl/content/directe-bestemmingen> [geciteerd 26-03-2011].

Eindhoven Airport III (2011), Eindhoven Airport sluit 2010 af met 25% groei. <http://www.eindhovenairport.nl/content/nieuwsarchief-0> [geciteerd 18-02-2011].

Eindshovens Dagblad (2010), Airport treft maatregelen tegen geluidshinder. <http://www.ed.nl/specials/airport/7525622/Airport-treft-maatregelen-tegen-geluidshinder.ece> [geciteerd 21-02-2011].

Eindhovens Dagblad (2011), Steun voor groei Eindhoven Airport. <http://www.ed.nl/regio/eindhovenstad/8110168/Steun-voor-groei-Eindhoven-Airport.ece> [geciteerd 25-02-2011].

Eindhoven Kliknieuws (2010), Overlast Eindhoven Airport neemt sterkt toe. <http://www.eindhovenkliknieuws.nl> [geciteerd 20-02-2011].

Geluidshinder (2011), Geluidshinder: bureau voor geluid- en hinderbestrijding. <http://www.geluidshinder.nl> [geciteerd 15-03-2011].

Gemeente Eindhoven (2009), Nota bedrijventerreinen gemeente Eindhoven ‘Profilering en samenwerking’. Nijmegen: Buck Consultants International i.s.m. TCN Concepts

Gemeente Eindhoven (2011), Eindhoven Airport terminal en hotel, ruimtelijke plannen. <http://www.eindhoven.nl/ruimtelijkeplannen/plannen/NL.IMRO.0772.80018-/NL.IMRO.0772.80018-0201/t_NL.IMRO.0772.80018-0201_2.1.html> [geciteerd 27-03-2011].

Gemeente Oirschot (2011), Raadsinformatiebrief Eindhoven Airport. <http://www.oirschot.nl/index.php?simaction=content&mediumid=19&onderdeel=bri&stukid=17113> [geciteerd 30-03-2011].

Gemeente Waalre (2011), Brainport Eindhoven slimst regio van de wereld. <http://www.waalre.nl/index.php?simaction=content&pagid=8&stukid=33849&mediumid=1> [geciteerd 28-06-2011].

Gordijn, H. e. a. (2005), verkenning regionale luchthavens. Ruimtelijk Planbureau. Rotterdam: NAi Uitgevers.
Gordijn, H., W. Hornis, R. Aykac (2006), Geluid rondom luchthavens. Rotterdam: NAi Uitgevers.

Gordijn, H., W. Hornis, L. van Wissen (2009), Regionale luchthavens en economie. Ruimtelijke Planbureau. Rotterdam: De Maasstad.

Gorp, B., van, T. Béneker, R. van der. Vaart (2005), Inhoudsanalyse, een handleiding. Master Geografie & Communicatie.

Ijken, G., van (2007), Eindhoven Airport: groei met restrictie. <http://www.nd.nl/artikelen/2007/juli/16/eindhoven-airport-groei-met-restrictie> [geciteerd: 12-03-2011].

Janssen, J. (2005), Vooruit denken en verwijlen, de (re)constructie van het plattelandschap in Zuidoost-Brabant (1920-2000). Veldhoven: Extrapoint.

Janssen, J. (2006), Vooruit denken en verwijlen. Amersfoort: Drukkerij Wilco.

Lekkerkerker, J. (2010), Meedenken met het nieuwe kabinet. <http://ruimtevolk.nl/blog/meedenken-met-het-nieuwe-kabinet/>. [geciteerd 17-06-2011].
Luchthaven Lelystad (2011), Luchthaven Lelystad Info. luchthavenlelystad.info [geciteerd 25-02-2011].

Kruit, J., I. E. Salverda, K. Hendriks. (2004), Regionale identiteit van natuur en landschap

Een verkenning van een containerbegrip en de bruikbaarheid als sturingsinstrument. Wageningen: Alterra.

Meijs, J. E., (2009), Eindhoven Airport neemt een hoge vlucht. <http://www.petervansteen.nl/html/topic_00000000-0000-0000-0000-000000000000_21C114B0-17AB-465A-9154-DCC0DCCB60E1_0.htm> [geciteerd 03-03-2011].

Ministerie van Defensie (2009), het ontstaan van vliegbasis Eindhoven. <http://www.defensie.nl/luchtmacht/luchtmachtbases/eindhoven/historie/ontstaan_vliegbasis_eindhoven> [geciteerd 18-02-2011].

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2010), verzoek tot aanzien van regionale luchthavens lelystad – Eindhoven en de nationale capaciteitsvraag van luchtvaart. [www.ministerievanverkeerenwaterstaat.nl](http://www.ministerievanverkeerenwaterstaat.nl) [geciteerd 15-03-2011].

Ministerie van VROM (2009), Brainport/A2-zone. <http://www.project.vrom.nl/project.asp?code_prjt=10762&code_prgm=32> [geciteerd 23-02-2011].

Omroep Brabant (2007), 18de eeuw: Burgers en Bataven. <http://www.omroepbrabant.nl/?news/93202312/18e+eeuw+burgers+en+bataven.aspx> [01-03-2011].

Paasi, A. (1991), Deconstructing regions: notes on the scales of spatial life. Environment

and Planning A 23, pp. 239-256.

Paasi, A. (2003), Region and place: regional identity in question. Progress in Human

Geography 27, pp. 475-485.
Pater, B. de, P. Groote, K. Terlouw (2005), Denken over regio’s. Bussum: Coutinho.

Tweede herziene druk.

Pleiter, A. R. J. (2006), Proefschrift: typen en logica van kwalitatieve inhoudsanalyse in de communicatiewetenschap. Radboud Universiteit Nijmegen. Ubbergen: Tandem Felix.

Provincie Noord – Brabant (1998), Mobiel blijven: Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan. Tilburg: Pabo Prestige bv.

Provincie Noord Brabant, gemeente Eindhoven (2009), Ruimtelijke-economische visie Brainport-Airport Eindhoven. Rotterdam: Ecorys.

Raagma, G. (2002), Regional Identity in Regional Development and Planning. European Planning Studies, Vol. 10, No. 1.

Raak, C. van, (2011), Frank Valkenier en de verdere geschiedenis van de Brandon Pers. <http://www.cubra.nl/brandonpers/welcome.htm> [geciteerd 29-04-2011].

Rijksoverheid (2006), Nota Ruimte. <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening/nota-ruimte>. [geciteerd 13-06-2011].

Rotterdam (2011), Rotterdam, gateway to Europe. <http://www.rotterdam.nl/rotterdamgateway2europe> [geciteerd 22-03-2011].
RTL-nieuws (2011), Regio voor groei Eindhoven Airport. [http://www.rtl.nl/(/actueel/rtlnieuws/binnenland/)/components/actueel/rtlnieuws/2010/11\_november/19/binnenland/regio-voor-groei-eindhoven-airport.xml](http://www.rtl.nl/%28/actueel/rtlnieuws/binnenland/%29/components/actueel/rtlnieuws/2010/11_november/19/binnenland/regio-voor-groei-eindhoven-airport.xml) [geciteerd 27-02-2011].

Ruimtelijk Planbureau (2006), De toekomst van Schiphol. Veenman Drukkers, Rotterdam.

Simon, C. (2004), ruimte voor identiteit, de productie en reproductie van streekidentiteiten in Nederland. Enschede: Febodruk bv.

SP – afdeling Eindhoven (2009), De tien geboden van Eindhoven Airport. <http://eindhoven.sp.nl/images/manifest_de_tien_geboden_van_eindhoven_airport.pdf> [geciteerd 15-06-2011].

Sprangers, I. (2007), Toerisme en vrijetijdsbesteding leveren banen op. <http://www.midpointbrabant.nl/Portals/0/docs/1209037127.pdf> [geciteerd 02-03-2011].

Stads Regio Eindhoven (SRE) (2011),

Tafel van Alders (2011), Alders advies Eindhoven. <http://www.alderstafel.nl/eindhoven/actueel/> [geciteerd 23-02-2011].

Terlouw, K. (2009), Rescaling regional identities: communicating thick and thin regional identities. Studies in Ethnicity and Nationalism 9. Urban and Regional research centre, Department of Human Geography & Planning, Utrecht University, Netherlands

Thuis in Brabant I (2011), Industrie. <http://www.thuisinbrabant.nl/geschiedenis/dorpen-en-gehuchten/verstedelijking-van-dorpen/industrie> [geciteerd 01-03-2011].

Thuis in Brabant II (2011), Steden 1800-1845. <http://www.thuisinbrabant.nl/geschiedenis/vlekken-en-steden/steden-1800-1945> [geciteerd 01-03-2011].

Veldman, B. e.a. (2004), Regionale luchthavens in Nederland. Een raamwerk voor het bepalen van het maatschappelijk belang van regionale luchthavens in Nederland. RAND Europe. [www.rand.org](http://www.rand.org) [geciteerd 26-03-2011].
Verzetsmuseum Amsterdam (2011), Tweede Wereldoorlog: bevrijd Nederland 1944. [http://www.verzetsmuseum.org/tweedewereldoorlog/nl/achtergrond/achtergrond,bevrijding/nederland\_1944](http://www.verzetsmuseum.org/tweedewereldoorlog/nl/achtergrond/achtergrond%2Cbevrijding/nederland_1944) [geciteerd 27-03-2011].

Voogt, R. (2010), Onderzoeksverslag bachelorthesis: hoe berichten Nederlandse kranten over de groei van Schiphol en hoe is de beeldvorming van die berichtgeving. Universiteit Utrecht: Sociale Geografie & Planologie.

Wijk, M., van (2007), Airports as Cityports in the City-region. Utrecht: Labor Grafimedia b.v.

Wylie, J. (2007), Landscape. Oxon: Routledge.

Xead (2011), Wat je wilt weten over Eindhoven Airport. <http://www.xead.nl/1-informatie-over-eindhoven-airport> [citeerd 25-03-2011].

Zurhake, S. (2008), Eindhoven Airport wil groeien, maar zonder herrie. <http://vorige.nrc.nl/binnenland/article2008402.ece/Eindhoven_wil_groeien%252C_maar_zonder_herrie> [geciteerd: 20-02-2011].