Berichtgeving en percepties ten aanzien van de externe veiligheid van de luchtvaart

RAND Europe
oktober 1999
RE-99.013

Mirjam van het Loo
Sandy Bosman
Janneke Vader
Erik J. Frinking
James P. Kahan
Voorwoord

Schiphol Group heeft RAND Europe gevraagd onderzoek te doen naar de percepties van de omwonenden van luchthavens ten aanzien van de externe veiligheid van de luchtaart in het algemeen en Schiphol in het bijzonder. Schiphol Group is geïnteresseerd in de vraag welke positie de luchtaart inneemt in het zorgennpakket van omwonenden van Schiphol, respectivielijk welke factoren van invloed zijn op de percepties van luchtaartveiligheid. Het onderzoek maakt onderdeel uit van het Kwalitatief Veiligheidsonderzoek Schiphol, een uitvloeisel van de Evaluatie Monitoring Schiphol en Omgeving.

RAND Europe heeft acht focusgroepen georganiseerd waaraan inwoners van verschillende gemeenten deelnamen. De focusgroepen hebben plaatsgevonden in Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam-Buitenveldert, Bork, Bergschenhoek, Rhenen, Warmond/Oegstgeest en in de veiligheidszones rondom Schiphol. De deelnemers zijn onder andere gevraagd naar situaties waarin zij zich onveilig voelen, de oorzaken daarvan, de invloed die dit heeft op hun dagelijks leven en de mate waarin zij het aanvaardbaar vinden dat zij bepaalde risico’s lopen. Steeds werd nagegaan welke plaats externe aspecten van luchtaartveiligheid in het zorgennpakket innemen. Daarnaast heeft RAND Europe de berichtgeving over de luchtaartveiligheid geanalyseerd om inzicht te krijgen in de wijze waarop in de media over luchtaartveiligheid wordt bericht en hoe dat bij het publiek is overgekomen.

In dit rapport worden achtereenvolgens de achtergrond, de methodologie en de resultaten van het onderzoek beschreven. Het rapport wordt afgesloten met een aantal aanbevelingen voor Schiphol Group.

Voor meer informatie over dit onderzoek kan contact worden opgenomen met:

Lisa van Dorp
Amsterdam Airport Schiphol
Postbus 7501
1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL
tel: 020-601 45 18
fax: 020-601 46 11
email: dorp_l@schiphol.nl

Voor meer informatie over RAND Europe kan contact worden opgenomen met de directeur van RAND Europe:

Richard Fallon
RAND Europe
Newtonweg 1
2333 CP LEIDEN
tel: 071-524.51.51
fax: 071-524.51.91
email: info@randeurope.org
## Inhoudsopgave

<table>
<thead>
<tr>
<th>Hoofdstuk</th>
<th>Omschrijving</th>
<th>Pagina</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Hoofdstuk 1: Inleiding | 1. Achtergrond van het onderzoek  
1.2 Percepties ten aanzien van externe veiligheid  
1.3 Vraagstelling van het onderzoek  
1.4 Opbouw van het rapport | 1     |
| Hoofdstuk 2: Methoden van onderzoek | 2.1 Analyse van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid  
2.2 Focusgroepen  
2.3 De vragenlijst  
2.4 Kanttekeningen bij het onderzoek | 5     |
| Hoofdstuk 3: Berichtgeving over luchtvaartveiligheid | 3.1 Analyse van de berichtgeving door de luchtvaartsector  
3.2 Analyse van de berichtgeving in kranten en tijdschriften | 15    |
| Hoofdstuk 4: Resultaten per focusgroep | 4.1 Bijeenkomst Amstelveen  
4.2 Bijeenkomst Warmond/Oegstgeest  
4.3 Bijeenkomst Aalsmeer  
4.4. Bijeenkomst Rhenen  
4.5 Bijeenkomst Amsterdam-Buitenveldert  
4.6 Bijeenkomst Beek  
4.7 Bijeenkomst Bergschenhoek  
4.8 Bijeenkomst veiligheidszones rondom Schiphol | 37    |
Hoofdstuk 5: Analyse van de focusgroepen

5.1 Inleiding
5.2 Onveiligheidsgevoelens
5.3 Onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtvaart
5.4 Oorzaken van onveiligheidsgevoelens
5.5 Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?
5.6 Verantwoordelijkheid
5.7 Acceptatie van risico’s

Hoofdstuk 6: Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies
6.2 Aanbevelingen

Bijlage A: Kranten en tijdschriften

Bijlage B: De vragenlijst en de statistische verwerking van de data

Bijlage C: Protocol focusgroepen

Bijlage D: Uitnodigingsprotocol focusgroepen

Bijlage E: Uitnodigingsprotocol veiligheidszones
Dankwoord

Wij willen graag iedereen bedanken die heeft bijgedragen aan de uitvoering van deze studie. Een bijzonder woord van dank gaat uit naar de leden van de begeleidingscommissie van Schiphol Group met wie regelmatig is gediscussieerd over de opzet en uitvoering van het onderzoek. In het bijzonder noemen wij Joop van der Putten en Lisa van Dorp van de afdeling Corporate Quality Management, Frank Brouwer van de afdeling Airline and Handling Services en Marianne de Bie en Ingrid Pouw van de afdeling Corporate Communications.

Ook willen wij onze collega’s Alexander ter Kuile, Barbara van de Kerke en Bouke Veldman bedanken voor hun bijdrage aan het project. Verder willen wij de reviewer van het rapport, P.J.M. Stallen, bedanken voor zijn waardevolle commentaar op een eerdere versie van dit rapport.

Tenslotte is een bijzonder woord van dank op zijn plaats aan alle personen die aan de focusgroepen hebben deelgenomen. De discussies binnen de focusgroepen hebben voor ons waardevolle informatie opgeleverd en maakten het project voor ons uitermate interessant.
Definities

Derden: Derden zijn, binnen dit onderzoek, mensen die zich op de grond in de omgeving van een luchthaven bevinden en niet bezig zijn voor de luchtvaartsector.

Externe veiligheid: Vliegverkeer veroorzaakt risico’s voor derden in de directe omgeving van een luchthaven; zij kunnen de risico’s die zij lopen niet beïnvloeden en worden daar onvrijwillig aan blootgesteld. Deze situatie wordt ook wel eens aangeduid als third party risk.

Individueel risico: Het individueel risico (IR) is de kans (per jaar) dat een persoon (permanent verblijvend op één plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval. Deze kans wordt gepresenteerd in de vorm van zogenaamde IR-contouren (= individueel risicocontour) op een omgevingekaart. De volgende individueel risico-contouren worden gepresenteerd:
5x 10⁻³, 10⁻⁵, 10⁻⁶ en 10⁻⁷ (dat wil zeggen de kans van 1 op de 20.000, 1 op de 100.000, 1 op de miljoen en 1 op de 10 miljoen om als niet-inzittende te overlijden als gevolg van het neerstorten van een vliegtuig, ten gevolge van Schiphol-gebonden verkeer). Voor de betekenis van deze getallen is het goed te bedenken dat in Nederland de gemiddelde sterfklas (alle oorzaken) voor een mens rond het 14e levensjaar 10⁻⁴ (1 op 10.000) is.

Groepsrisico: Het groepsrisico is gedefinieerd als de kans (per jaar) dat een groep personen, permanent verblijvend op een plaats, overlijdt aan de gevolgen van één vliegtuigongeval. Slachtoffers onder de passagiers van het neergestorte vliegtuig en ongevallen op de luchthaven zelf worden daarbij buiten beschouwing gelaten. Het groepsrisico kan niet worden uitgedrukt in een contour.

Maatschappelijke ontrichting: Er is sprake van maatschappelijke ontrichting wanneer de ernst van een ongeval zodanig is dat het normaal maatschappelijk verkeer in een gebied van aanzienlijke omvang gedurende langere tijd geen doorgang kan vinden of ernstige hinder ondervindt.

Veiligheidszones: Aan de uiteinden van de banen worden externe veiligheidszones ingesteld, die gestileerd zijn op basis van de in de milieu-effectrapportage berekende 10⁻⁵ contour voor individueel risico voor het vijfbanenstelsel in 2015. Deze veiligheidszones worden onderscheiden in veiligheidszones in ruime zin en veiligheidszones in engere zin.

Veiligheidszone in ruime zin: In de veiligheidszone in ruime zin geldt een bouwverbod. Dit betekent dat er geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd en dat de vestiging van nieuwe bedrijven binnen deze zone niet is toegestaan. Bestaande bedrijven worden gehandhaafd mits er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare. In de nabijheid van aangegesloten woonbebouwing mogen geen nieuwe risicobronnen worden gevestigd en geen bestaande risicobronnen worden uitgebreid als het risico van calamiteiten voor omwonenden daadwerkelijk significant wordt verhoogd.

Veiligheidszone in engere zin: De veiligheidszone in engere zin wordt in eerste instantie gestileerd vastgesteld langs de lijn die overeenkomt met 50% van het maximum risico in de externe veiligheidszone in ruime zin, zoals berekend voor het vijfbanenstelsel in 2015.

Binnen de veiligheidszone in engere zin geldt een bouwverbod voor nieuwe woningen en worden bestaande woningen aan de woonbestemming onttrokken. De veiligheidszone in engere zin zal uiterlijk in 2015 bewonersvrij dienen te zijn. Vestiging van nieuwe bedrijven is in deze zone niet
toegestaan. Bestaande bedrijven kunnen worden gehandhaafd mits er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare.

**Vrijwaringszone:** Binnen de vrijwaringszone mogen in beginsel geen nieuwe woningen of andere milieugevoelige bestemmingen worden gerealiseerd voor zover niet reeds vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen.

Incidentele woningbouw zal slechts worden toegestaan wanneer daarvoor zwaarwegende argumenten aanwezig zijn, hetgeen het geval is bij gebondenheid aan bedrijfsvoering, bij vervangende nieuwbouw, bij functiewijziging van gebouwen in een woonbestemming en bij opvulling van kleine open gaten binnen aaneengesloten bebouwing.

Gemeenten en provincies worden verzocht selectief te zijn ten aanzien van de vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren in de vrijwaringszone en dit op te nemen in hun ruimtelijke plannen.
Gebruikte afkortingen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Acronym</th>
<th>Full Form</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DDA</td>
<td>Dutch Dakota Association</td>
</tr>
<tr>
<td>EEO</td>
<td>European Express Organisation</td>
</tr>
<tr>
<td>EMSO</td>
<td>Evaluatie Monitoring Schiphol en Omgeving</td>
</tr>
<tr>
<td>FAA</td>
<td>Federal Aviation Administration (V.S.)</td>
</tr>
<tr>
<td>GEUS</td>
<td>Actiegroep GEen Uitbreiding Schiphol</td>
</tr>
<tr>
<td>IAPA</td>
<td>International Airline Passenger Association</td>
</tr>
<tr>
<td>IATA</td>
<td>International Air Transport Association</td>
</tr>
<tr>
<td>IFALPA</td>
<td>International Federation of Air Line Pilots Associations</td>
</tr>
<tr>
<td>IVMS</td>
<td>Integraal Veiligheids Management Systeem (Schiphol)</td>
</tr>
<tr>
<td>JAA</td>
<td>Joint Aviation Authorities</td>
</tr>
<tr>
<td>KLM</td>
<td>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij</td>
</tr>
<tr>
<td>KLPD</td>
<td>Korps Landelijke Politiediensten</td>
</tr>
<tr>
<td>KVO Schiphol</td>
<td>Kwalitatief Veiligheids Onderzoek Schiphol</td>
</tr>
<tr>
<td>LVNL</td>
<td>Luchtverkeersleiding Nederland</td>
</tr>
<tr>
<td>NLR</td>
<td>Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium</td>
</tr>
<tr>
<td>PKB Schiphol</td>
<td>Planologische Kern Beslissing Schiphol</td>
</tr>
<tr>
<td>RIVM</td>
<td>Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu</td>
</tr>
<tr>
<td>RLD</td>
<td>Rijksluchtvaardienst</td>
</tr>
<tr>
<td>SWAB</td>
<td>Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert</td>
</tr>
<tr>
<td>TIACO</td>
<td>The International Air Cargo Association</td>
</tr>
<tr>
<td>TCAS</td>
<td>Traffic Alert and Collision Avoidance System</td>
</tr>
<tr>
<td>TNLI</td>
<td>Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur</td>
</tr>
<tr>
<td>VACS</td>
<td>Veiligheids Advies Commissie Schiphol</td>
</tr>
<tr>
<td>VNV</td>
<td>Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Samenvatting

Inleiding

Schiphol ligt in een dichtbevolkt gebied waarin volop gewoond, gewerkt en gereguleerd wordt. De aanwezigheid van een luchthaven in dit gebied heeft voordelen, maar brengt ook nadelen met zich mee. Voordelen zijn bijvoorbeeld dat Schiphol werkgelegenheid verschafft aan een groot aantal omwonenden van de luchthaven en dat omwonenden gemakkelijk toegang hebben tot (verre) bestemmingen. De aanwezigheid van een luchthaven brengt echter ook specifieke problemen met zich mee, zoals milieu-effecten in de vorm van geluidshinder, mogelijke effecten op de volksgezondheid en veiligheidsrisico’s. Dit kan leiden tot spanningen tussen de luchthaven en mensen die in de omgeving van de luchthaven wonen, werken of recreëren. Voor Schiphol Group is het dan ook van groot belang de relatie met haar omgeving zo goed mogelijk te beheren. Steeds moet worden gezocht naar een balans tussen de belangen van de luchthaven en de belangen van omwonenden. Voor Schiphol Group is het dan ook zeer belangrijk inzicht te hebben in de percepties van omwonenden van de luchthaven ten aanzien van de externe veiligheid1 van de luchvaart in het algemeen en de luchthaven in het bijzonder.

RAND Europe voert in opdracht van Schiphol Group een onderzoek uit om het inzicht in de percepties van omwonenden van luchthavens te vergroten. Dit onderzoek is onderdeel van het Kwalitatief Veiligheids Onderzoek Schiphol (KVO Schiphol), een uitvoerig van de Evaluatie en Monitoring Schiphol en Omgeving (EMSO). Het onderzoek past in de vijfjaarlijkse toets van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol.

Het doel van het onderzoek is tweeledig. Het eerste doel is het analyseren van de berichtgeving over luchtaartveiligheid. Deze analyse bestaat uit twee onderdelen. Ten eerste wordt onderzocht op welke wijze de belangrijkste actoren binnen de luchtaartsector (inclusief de Rijksluchtaartdienst) richting de Nederlandse bevolking over luchtaartveiligheid communiceren. Ten tweede wordt onderzocht hoe de berichtgeving over luchtaartveiligheid in kranten en tijdschriften in de afgelopen jaren is geweest.

Het tweede doel van het onderzoek is inzicht verwerven in de manier waarop omwonenden van luchthavens anno 1999 tegen de externe veiligheid van de luchvaart aankijken. In acht Nederlandse gemeenten wordt onderzocht wat de percepties ten aanzien van de externe veiligheid van luchtvverkeer zijn en welke plaats deze percepties innemen binnen de veiligheidsbeleving van de inwoners van die gemeenten. Onderzocht wordt onder andere wat de overeenkomsten en verschillen in percepties tussen inwoners van verschillende gemeenten zijn, wat de oorzaken van onveiligheidsgevoelens zijn en in welke mate de risico’s aanzienbaar worden gevonden.

1 De term externe veiligheid, zoals gebruikt in dit rapport, doelt ook op externe onveiligheid en externe veiligheidsrisico’s. Er is gekozen voor de term externe veiligheid, omdat dit een meer gangbaar begrip is.
Resultaten van de berichtgevingsanalyse

Berichtgeving door de luchtvaartsector

Uit gesprekken met de medewerkers van de belangrijkste actoren binnen de luchtvaartsector, is gebleken dat er momenteel door deze actoren meer open over luchtvaartveiligheid wordt gecommuniceerd dan enkele jaren geleden. Tevens is het voor het publiek gemakkelijker geworden om meer en duidelijker informatie over dit onderwerp te vinden. Informatie over luchtvaartveiligheid is bijvoorbeeld te vinden in de milieujaarverslagen en de Milieumonitor van Schiphol Group. Door het Loket Luchtvaartveiligheid van de Rijkssluchtdienst (RLD) wordt, op verzoek, informatie over de veiligheid van de luchtvaart verstrekt. In vergelijking met 1993 wordt momenteel dus beter voorzien in de informatiebehoeften van het publiek.

Berichtgeving in kranten en tijdschriften

Tevens is de berichtgeving in kranten en tijdschriften geanalyseerd. Er is bekeken wat, hoe vaak en naar aanleiding waarvan kranten over luchtvaartveiligheid publiceren. Er is onderzocht hoe de ontwikkeling van de berichtgeving over dit onderwerp verloopt en welke actoren een belangrijke rol spelen in de discussie omtrent luchtvaartveiligheid. De periode waarop de analyse betrekking heeft, loopt van januari 1993 tot en met april 1999. Het blijkt dat er na een ongeluk of incident een groot aantal berichten over de betreffende gebeurtenis in de media verschijnt. Vaak verdwijnt de aandacht van de media voor het ongeluk of incident binnen zeer korte tijd en neemt het aantal berichten erover af. De aandacht voor een ongeluk of incident kan later in de tijd nog opleven. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren als nieuwe informatie over de gebeurtenis bekend wordt, bijvoorbeeld door uitvoering van een onderzoek. In een enkel geval blijft een gebeurtenis voor langere tijd in het nieuws, zoals met de Bijlmerramp mede door de Bijlmerenquête het geval was.

Focusgroepen

Voor het perceptie-onderzoek zijn focusgroepen georganiseerd. Een focusgroep is een gestructureerde discussiebijeenkomst die erop gericht is de percepties van een bepaalde groep mensen ten aanzien van een bepaald onderwerp in kaart te brengen. De interactie binnen een focusgroep maakt dat een groot aantal onderwerpen aan de orde komt en dat duidelijk wordt in hoeverre consensus over bepaalde uitspraken bestaat. Door de vrijheid die er binnen de discussie heerst, hebben de deelnemers de mogelijkheid om de onderwerpen aan de orde te laten komen die in hun ogen het belangrijkst zijn.

In dit kader is getracht, na te gaan in hoeverre externe veiligheid ten aanzien van luchtvaart een wezenlijk bestanddeel van het zorgenpakket van de focusgroepdeelnemers vormt.

Eerst werd in de focusgroepen gevraagd welke situaties de deelnemers als onveilig beschouwden binnen hun woonplaats, hoe die onveiligheidsgevoelens veroorzaakt werden (bijvoorbeeld door eigen ervaringen of media) en of deze onveiligheidsgevoelens een belemmering vormden voor hun dagelijkse bezigheden. Vaak kwam ook de vraag ter sprake wie verantwoordelijk is voor maatregelen ten aanzien van de genoemde veiligheidsrisico’s.

Daarna werd ingegaan op het onderwerp externe veiligheid. Er werd aan de deelnemers gevraagd met welke soorten van externe veiligheid zij te maken hebben. Er werd gevraagd of deze genoemde voorbeelden vergelijkbaar zijn of dat de ene situatie meer risico met zich meebrengt dan de andere. Ook werd gesproken over de vraag of een vorm van externe veiligheid wel of niet als een risicofactor beschouwd wordt en of er werkelijk angst voor is. Als een vorm van externe
veiligheid werkelijk als een risico beschouwd werd, is gesproken over de aanvaardbaarheid ervan en over de factoren die bepalend zijn voor de mate waarin een bepaald risico wordt aanvaard. Waar mogelijk zijn resultaten uit de analyse van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid in de discussie betrokken.

Aan het eind van de bijeenkomst is de deelnemers gevraagd een vragenlijst in te vullen. Het doel van deze vragenlijst was het kwantificeren van de percepties van de deelnemers en inzicht verwerven in de vraag hoe de percepties ten aanzien van risicovolle situaties zich tot elkaar verhouden. In de vragenlijst werden twaalf uiteenlopende voorbeelden gegeven van externe veiligheidsrisico's. De deelnemers werd gevraagd deze risico's ten opzichte van elkaar te rangschikken.

Er zijn acht focusgroepen gehouden in acht verschillende gemeenten. Vijf daarvan in de nabije omgeving van Schiphol: Amstelveen, Amsterdam-Buitenveldert, Warmond/Oegstgeest, Aalsmeer en Hoofddorp (voor bewoners van de veiligheidszones rond Schiphol). Twee focusgroepen vonden in de buurt van regionale luchthavens plaats: Beek en Bergschenhoek. Een focusgroep werd gehouden in een plaats die niet in de nabijheid van een luchthaven lag. Deze plaats was Rhenen. Deze focusgroep was de zogenaamde controlegroep. Er is gekozen voor drie plaatsen die niet in de nabijheid van Schiphol liggen. Op die manier kan worden vergeleken of de percepties van omwonenden van Schiphol ten aanzien van luchtvaartveiligheid verschillen van die van omwonenden van andere luchthavens en van die van mensen die niet in de buurt van een luchthaven wonen.

**Resultaten van de focusgroepen**

De resultaten bestaan zowel uit kwalitatieve informatie afkomstig uit de focusgroepdiscussies, als kwantitatieve informatie afkomstig uit de vragenlijsten. Deze twee bronnen gaven een consistent beeld, zowel binnen als tussen de focusgroepbijeenkomsten.

*Soorten onveiligheidsgevoelens*

In de focusgroepen is over een zeer groot aantal verschillende soorten van onveilige situaties gesproken. Het blijkt dat de deelnemers zich het meeste zorgen maken over verkeersveiligheid en veiligheid op straat (geweld, criminaliteit, etc.). Na de introductie van het begrip externe veiligheid is luchtvaart in alle groepen als vorm van externe veiligheid besproken. Uit de focusgroepen blijkt dat de onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de externe aspecten van de luchtvaartveiligheid niet tot de belangrijkste elementen van het zorgenpakket van de deelnemers behoren. Wat betreft luchtvaart maakt een aantal deelnemers zich meer zorgen om de mogelijke gevolgen van uitstoot van vliegtuigen voor hun gezondheid dan om het neerstorten van een vliegtuig. Ook de resultaten van de vragenlijsten laten zien dat luchtvaartveiligheid niet tot de belangrijkste zorgen van de deelnemers behoort (in vergelijking met andere externe risico's).

*Oorzaken onveiligheidsgevoelens*

Er zijn veel verschillende oorzaken van onveiligheidsgevoelens. Het blijkt dat individuele kenmerken (leeftijd, geslacht, eigen ervaringen, etc.) belangrijke drijfveren zijn. Verder is ook meerdere malen genoemd dat berichtgeving in de media de perceptie van veiligheid beïnvloedt.

2 De deelnemers werd gevraagd voor elke gebeurtenis aan te geven (1) hoe groot de kans geacht wordt dat het iemand in Nederland overkomt, (2) dat het iemand binnen hun woonplaats overkomt, (3) hoeveel zorgen er over iedere gebeurtenis gemaakt wordt, (4) hoe onaanvaardbaar iedere gebeurtenis is.
Hoe meer aandacht voor een bepaald onderwerp in de media, hoe groter de invloed op de onveiligheidsgevoelens. Tevens spelen sociale, fysieke en institutionele omgeving een rol bij het onveilige voelen. Voorbeelden van de eerste zijn: hangjongeren en bevolkingssamenstelling. Voorbeelden van aspecten uit de fysieke omgeving zijn: overstekplaatsen, tunneljets, boschages, de nabijheid van Schiphol (of een ander vliegveld) of een chemische fabriek. Met institutionele omgeving wordt gedoeld op het functioneren van politie, brandweer en andere hulpverlenende diensten, overheidsbeleid en de werking van dit beleid en het bestaan en de werking van rampenplannen. Wat betreft luchtvaart spelen ook afwijkingen van normale patronen een rol. Vliegtuigen die van het normale vluchtpad afwijken, bijvoorbeeld lager vliegen dan normaal, kunnen tot gevoelens van onrust leiden.

**Beïnvloeding van gedrag door onveiligheidsgevoelens**

Het blijkt dat sommige deelnemers hun gedrag wel laten beïnvloeden door gevoelens van onveiligheid, maar niet ingrijpend. Externe veiligheid van luchtvaart beïnvloedt het gedrag van omwonen van luchthavens niet.

**Verantwoordelijkheid**

Uit de focusgroepen is duidelijk geworden dat de deelnemers vinden dat het de verantwoordelijkheid van de overheid is om gevaarlijke situaties te voorkomen of tegen te gaan. Het vertrouwen in de overheid om deze taak te vervullen is echter niet bij alle deelnemers groot. Verschillende deelnemers geven aan dat hun vertrouwen in de overheid in de afgelopen jaren is afgenomen. Ook blijkt dat veel deelnemers het erover eens zijn dat veel mensen hun eigen verantwoordelijkheden niet meer kennen en nemen. Tenslotte blijkt uit de reacties van deelnemers dat het vertrouwen in onderzoeksresultaten (bijvoorbeeld op het gebied van emissies) omtrent Schiphol niet groot is.

**Acceptatie van risico’s**

Wat betreft acceptatie van risico’s blijkt dat veel deelnemers niet over risico’s denken in termen van aanvaardbaarheid. Uit de resultaten van de vragenlijst blijkt dat de deelnemers de risico’s die luchtvaart met zich meebrengt redelijk acceptabel vinden. Als aspecten die bij kunnen dragen tot vermindering van gevoelens van onveiligheid zijn:

- Wijziging van het banenstelsel in de toekomst;
- Uitbreiding van Schiphol in de toekomst;
- Gezondheidsrisico’s;
- Onveilige vliegtuigen (oud en/of slecht onderhouden);
- Wijze waarop de Bijlmerramp door de overheid is afgehandeld.

Aspecten die bijdragen tot acceptatie van de luchtvaart:

- Historisch bestaansrecht van een luchthaven;
- Belang van de luchtvaart voor de economie (werkgelegenheid, etc.) in de regio of op nationaal niveau;
- Gemakkelijke toegang tot (vakantie)bestemmingen;
- Overvliegende vliegtuigen zijn fascinerend.
Conclusies en aanbevelingen

RAND Europe is op basis van de resultaten van het onderzoek tot de volgende conclusies gekomen:

- Omwonenden van Schiphol zijn zich bewust van de risico's op het gebied van externe veiligheid die de luchthaven met zich meebrengt. Onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de externe veiligheid van de luchtvaart zijn echter niet overheersend in het zorgenpakket van deze mensen. Dit geldt ook voor inwoners van de veiligheidszones rondom Schiphol.

- Over de externe veiligheid van de luchtvaart maken de omwonenden van regionale luchthavens zich niet minder, en mogelijk zelfs iets meer, zorgen dan omwonenden van Schiphol. Vooral in Beek nemen onveiligheidsgevoelens ten aanzien van Maastricht-Aachen Airport een belangrijke plaats in binnen het zorgenpakket van de omwonenden.

- Omwonenden van luchthavens maken zich meer zorgen over de milieu-effecten van luchtrechtverkeer, zoals geluidshinder en de mogelijke invloed van luchtverontreiniging op de volksgezondheid, dan over de externe veiligheid.

- Omwonenden van luchthavens vinden de huidige risico's gerelateerd aan luchtvaart in het algemeen acceptabel. Wijzigingen in de omstandigheden kunnen echter leiden tot een verminderde acceptatie van aan luchtvaart gerelateerde risico's in de toekomst.

- Belangrijke actoren binnen de overheid en de luchtvaartsector zijn in de afgelopen jaren een meer open communicatiebeleid gaan voeren ten aanzien van de veiligheid van Schiphol. Desondanks hadden de focusgroepdeelnemers kritiek op de communicatie van de overheid en de luchtvaartsector ten aanzien van aan luchtvaart gerelateerde onderwerpen.

- De verantwoordelijkheid voor het bestrijden van externe veiligheidsrisico's ligt volgens de deelnemers aan de focusgroepen bij de overheid en grote organisaties. Zij geven echter aan dat er wel een rol is weggelegd voor 'gewone mensen' bij het aanpakken van andere onveilige situaties.

RAND Europe heeft twee categorieën aanbevelingen geformuleerd. De eerste categorie richt zich op de communicatie en relatie van Schiphol met haar omgeving en de tweede richt zich op aanvullend onderzoek dat nodig is om inzicht te verwerven in de percepties van omwonenden van Schiphol.

Communicatie en relatie van Schiphol Group met haar omgeving

- Omwonenden van Schiphol zijn geïnteresseerd in informatie over de externe veiligheid van de luchthaven en hebben het idee dat zij daar goed over geïnformeerd zijn. Zij hebben geen behoefte aan verdere uitbreiding van de berichtgeving over de externe veiligheid van de luchtvaart.

---

1 De aanbevelingen ten aanzien van communicatie zijn gericht op Schiphol Group. Deze aanbevelingen zijn in vele gevallen ook van toepassing op de andere actoren binnen de luchtvaartsector.
De omwonenden van Schiphol hebben behoefte aan meer informatie over de effecten van de luchtvaart op het milieu en de mogelijke effecten op de volksgezondheid.

De omwonenden van Schiphol hebben behoefte aan informatie over de toekomst van de luchtvaart en het beleid dat op dat gebied wordt ontwikkeld.

Het is voor Schiphol Group belangrijk aan mensen duidelijk te maken waar zij met specifieke vragen over de luchtvaart terecht kunnen.

Schiphol Group moet zich onderscheiden van andere actoren binnen de luchtvaartsector en zich vervolgens richten op het versterken van de vertrouwensrelatie met haar omgeving.

**Aanvullend onderzoek**

Het is van belang om de publieke perceptie te monitoren door deze op meerdere momenten in tijd te meten.

Het is belangrijk inzicht te verwerven in de wijze waarop het meest effectief kan worden gecommuniceerd met individuen en groeperingen die zich ernstige zorgen maken over de externe veiligheid van Schiphol.
Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Achtergrond van het onderzoek

Schiphol ligt in een dichtbevolkt gebied waarin volop gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. De aanwezigheid van een luchthaven in dit gebied heeft voordelen, maar brengt ook nadelen met zich mee. Voordelen zijn bijvoorbeeld dat Schiphol werkgelegenheid verschaf aan een groot aantal omwonenden van de luchthaven en dat omwonenden gemakkelijk toegang hebben tot (verre) bestemmingen. De aanwezigheid van een luchthaven brengt echter ook specifieke problemen met zich mee, zoals milieu-effecten in de vorm van geluidshinder, mogelijke effecten op de volksgezondheid en veiligheidsrisico’s. Dit kan leiden tot spanningen tussen de luchthaven en mensen die in de omgeving van de luchthaven wonen, werken of recreëren. Voor Schiphol Group is het dan ook van groot belang de relatie met haar omgeving zo goed mogelijk te beheren. Steeds moet worden gezocht naar een balans tussen de belangen van de luchthaven en de belangen van omwonenden. Voor Schiphol Group is het dan ook zeer belangrijk inzicht te hebben in de percepties van omwonenden van de luchthaven ten aanzien van de externe veiligheid1 van de luchvaart in het algemeen en de luchthaven in het bijzonder.

RAND Europe voert in opdracht van Schiphol Group een onderzoek uit om het inzicht in de percepties van omwonenden van luchthavens te vergroten. Dit onderzoek is onderdeel van het Kwalitatief Veiligheids Onderzoek Schiphol (KVO Schiphol), Actiepunt 15 van de Evaluatie Monitoring Schiphol en Omgeving (EMSO). Actiepunt 15 betreft een vijfjaarlijks onderzoek naar de veiligheid van het luchtverkeer op en rond de luchthaven Schiphol. Zoals de VACS (Veiligheids Advies Commissie Schiphol) het heeft geformuleerd: het KVO is een bouwsteen voor de maatschappelijke aanvaarding van de risico’s die gepaard gaan met de uitbreiding van Schiphol tot mainport. Daarom heeft de luchthaven ervoor gekozen om in het kader van het KVO de perceptie van de omgeving ten aanzien van de externe veiligheid van het vliegverkeer anno 1999 in kaart te brengen. Het onderzoek past in de vijfjaarlijkse toets van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol.

Het doel van het onderzoek is tweeledig. Het eerste doel is het analyseren van de berichtgeving over luchtaart veiligheid. Deze analyse bestaat uit twee onderdelen. Ten eerste wordt onderzocht op welke wijze de belangrijkste actoren binnen de luchtvaartsector (inclusief de Rijksluchtvaardienst) richting de Nederlandse bevolking over luchtaart veiligheid communiceren. Ten tweede wordt onderzocht hoe de berichtgeving over luchtaart veiligheid in kranten en tijdschriften in de afgelopen jaren is geweest.

Het tweede doel van het onderzoek is inzicht verwerven in de manier waarop omwonenden van luchthavens anno 1999 tegen de externe veiligheid van de luchvaart aankijken. In acht Nederlandse gemeenten wordt onderzocht wat de percepties ten aanzien van de externe veiligheid van luchtverkeer zijn en welke plaats deze percepties innemen binnen de veiligheidsbeleving van de inwoners van die gemeenten. Onderzocht wordt onder andere wat de overeenkomsten en verschillen in percepties tussen inwoners van verschillende gemeenten zijn, wat de oorzaken van onveiligheidsgevoelens zijn en in welke mate de risico’s aanvaardbaar worden gevonden.

1 De term externe veiligheid, zoals gebruikt in dit rapport, doelt ook op externe onveiligheid en externe veiligheidsrisico’s. Er is gekozen voor de term externe veiligheid, omdat dit een meer gangbaar begrip is.
Uiteindelijk wordt ook onderzocht wat de resultaten van het onderzoek betekenen voor het communicatiebeleid van Schiphol Group en de rest van de luchtvaaartssector.

1.2 Percepties ten aanzien van externe veiligheid

Percepties ten aanzien van de externe veiligheid van de luchthaven op Schiphol vormen de kern van dit onderzoek. Wanneer in dit rapport wordt gesproken over externe veiligheid, wordt gedoeld op de risico’s die het vliegvverkeer veroorzaakt voor derden in de omgeving van de luchthaven. Derden zijn mensen die zich op de grond in de omgeving van de luchthaven bevinden. De externe veiligheid van een luchthaven kan zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve termen worden uitgedrukt. Bij beoordeling van de externe veiligheid van een luchthaven in kwantitatieve termen gaat het om de berekening van de kans dat een vliegtuig binnen een bepaalde periode op een bepaalde plaats neerstort. Bij een kwalitatieve beoordeling gaat het om inzicht te verwerven in de risicobeleving van individuen, van bepaalde groepen of van de bevolking als geheel. Binnen dit onderzoek wordt alleen aandacht besteed aan de risicobeleving, dat wil zeggen aan de veiligheidsgevoelens van burgers (in dit geval omwonenden van luchthavens).

RAND Europe heeft acht focusgroepen georganiseerd om inzicht te verwerven in de veiligheidsgevoelens van mensen. Er zijn vijf focusgroepen in de directe omgeving van Schiphol gehouden en twee focusgroepen in de nabijheid van regionale luchthavens. Tenslotte is ook een focusgroep georganiseerd voor mensen die niet in de nabijheid van een luchthaven wonen. De focusgroepen richten zich op de percepties ten aanzien van veiligheid. Externe veiligheid van de luchthaven is hier een onderdeel van. Binnen deze algemene aanpak is zoveel mogelijk ingegaan op de externe veiligheid van de luchthaven.

Bij het onderzoek dat RAND Europe heeft gedaan naar de percepties van omwonenden van de luchthaven ten aanzien van externe veiligheid, wordt uitgebreid aandacht besteed aan de situaties waarin mensen zich onveilig voelen, de oorzaken van die onveiligheidsgevoelens, de invloed van deze onveiligheidsgevoelens op hun leven en de mate waarin mensen het aanvaardbaar vinden dat zij bepaalde risico’s lopen. Steeds is onderzocht welke plaats onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchthavn innemen in het zorgenpakket van omwonenden van luchthavens.

1.3 Vraagstelling van het onderzoek

Het onderzoek van RAND Europe bestaat uit een analyse van de berichtgeving over luchtvaaartsveiligheid en focusgroepen waarin de percepties van omwonenden van luchthavens ten aanzien van veiligheid worden onderzocht. In deze twee onderdelen van het onderzoek staan verschillende vragen centraal.
Bij de analyse van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid gaat het om de volgende vragen:

- Op welke wijze communiceren de belangrijkste actoren binnen de luchtvaartsector over luchtvaartveiligheid?
- Over welke onderwerpen gerelateerd aan luchtvaartveiligheid wordt in kranten en tijdschriften geschreven?
- Welke gebeurtenissen zijn van invloed op het verschijnen van artikelen over luchtvaartveiligheid in kranten en tijdschriften?
- Zijn er trends te ontdekken in de manier waarop de berichtgeving in kranten en tijdschriften over luchtvaartveiligheid zich ontwikkelt? En zo ja, wat zijn deze trends?
- Welke actoren spelen een belangrijke rol in de discussie over luchtvaartveiligheid?

In de focusgroepen is aandacht besteed aan de diverse onveiligheidsgevoelens van de deelnemers, het zogenaamde zorgenpakket, en de plaats die luchtvaartveiligheid binnen dat zorgenpakket inneemt. Er wordt dan ook een onderscheid gemaakt tussen algemene vragen en vragen die specifiek op luchtvaartveiligheid zijn gericht:

**Veiligheid in het zorgenpakket**

- In welke situaties voelen de deelnemers aan de focusgroepen zich onveilig?
- Wat zijn de oorzaken van deze onveiligheidsgevoelens?
- Wat is de invloed van onveiligheidsgevoelens op hun dagelijks leven?
- Wie is verantwoordelijk voor het ‘aanpakken’ van onveilige situaties?
- Hoe verhouden de diverse onveilige situaties zich tot elkaar?
- In hoeverre vinden mensen het aanvaardbaar dat zij bepaalde risico’s lopen? Welke factoren maken het meer of minder acceptabel dat zij een bepaald risico lopen?
- In hoeverre zijn er overeenkomsten en verschillen tussen de deelnemers aan verschillende focusgroepen in hun beleving van veiligheid?

**Luchtvaartveiligheid**

- Wat zijn de percepties van omwonenden van Schiphol en andere luchthavens ten aanzien van de externe veiligheid van deze luchthavens? In hoeverre voelen mensen zich bedreigd door de luchtvaart? Deze vragen werden niet rechtstreeks aan de deelnemers voorgelegd. Indien deze onderwerpen ter sprake kwamen, ging de gespreksleider hier verder op in.

Wanneer omwonenden aangeven zich onveilig te voelen als gevolg van aan luchtvaart gerelateerde risico’s, werden de volgende vragen gesteld:

- Wat veroorzaakt de gevoelens van onveiligheid over de luchtvaart?
- Wat is de invloed van onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtvaart op het dagelijks leven?
- Wie is verantwoordelijk voor het ‘aanpakken’ van onveilige situaties ten aanzien van de luchtvaart?
- Welke plaats nemen zorgen over de externe veiligheid van de luchthaven in binnen het ‘zorgenpakket’ (= geheel van onveiligheidsgevoelens) van omwonenden?
- In hoeverre vinden mensen de risico’s van de luchtvaart aanvaardbaar? Zo mogelijk wordt besproken welke factoren van invloed zijn op de mate waarin de risico’s van de luchtvaart aanvaardbaar wordt gevonden.
• In hoeverre zijn er verschillen tussen de focusgroepen in hun beleving van de externe veiligheid van Schiphol? Hoe verhouden de percepties van de omwonenden van Schiphol zich ten opzichte van de percepties van de omwonenden van andere Nederlandse luchthavens? Hoe verhouden de percepties van de omwonenden van Schiphol en andere luchthavens zich ten opzichte van de percepties van mensen die niet in de nabijheid van een luchthaven wonen? In hoeverre zijn er overeenkomsten of verschillen in de percepties van de verschillende groepen omwonenden van Schiphol?

Overkoepelende vragen met betrekking tot het gehele onderzoek zijn:

• Wat is de relatie tussen de percepties van omwonenden van Schiphol enerzijds en de berichtgeving over luchtvaartveiligheid anderzijds?
• Wat betekenen de resultaten van de analyse van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid en de focusgroepen voor het communicatiebeleid van Schiphol Group en andere actoren binnen de luchtvaartsector?

1.4 Opbouw van het rapport

In hoofdstuk twee wordt ingegaan op de methoden van onderzoek. In dat hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop de berichtgeving over luchtvaartveiligheid is geanalyseerd en op de opzet van de focusgroepen. Hoofdstuk drie omvat de resultaten van de analyse van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid. In hoofdstuk vier zijn de resultaten van de focusgroepen opgenomen. Per groep wordt besproken wat de belangrijkste bevindingen zijn. In hoofdstuk vijf worden de resultaten van de focusgroepen verder geanalyseerd aan de hand van een aantal thema’s. Daarbij komen ook de resultaten van de vragenlijst aan bod. In hoofdstuk zes wordt tenslotte ingegaan op de conclusies die uit het onderzoek kunnen worden getrokken en worden aanbevelingen voor Schiphol Group geformuleerd.
Hoofdstuk 2: Methoden van onderzoek

Binnen dit onderzoek zijn diverse methoden van onderzoek toegepast. Ten eerste is de berichtgeving over luchtvaartveiligheid geanalyseerd. Ten tweede is een aantal focusgroepen gehouden om inzicht te verwerven in de percepties van omwonenden van luchthavens ten aanzien van externe veiligheid. Als onderdeel van deze focusgroepen is een vragenlijst aan de deelnemers voorgelegd. Hieronder wordt respectievelijk op deze methoden van onderzoek ingegaan.

2.1 Analyse van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid

De analyse van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid bestaat uit twee delen. Het eerste deel van de analyse richt zich op de communicatie door belangrijke actoren binnen de luchtvaartsector. Actoren waarop wordt ingegaan, zijn Schiphol Group, KLM, de LVNL en de RLD. Het onderzoek richt zich met name op het communicatiebeleid van deze actoren op het gebied van luchtvaartveiligheid, de verschillende communicatiekanalen die zij gebruiken en de doelgroepen waarop de communicatie is gericht.

Het tweede deel van de analyse van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid bestaat uit een analyse van de berichtgeving in kranten en tijdschriften, die door RAND Europe is uitgevoerd. Daarbij komen, zoals in hoofdstuk 1 is beschreven, de volgende vragen aan de orde:

1. Welke onderwerpen staan centraal in de discussie over luchtvaartveiligheid?
2. Welke gebeurtenissen zijn van invloed op het verschijnen van artikelen over luchtvaartveiligheid in kranten en tijdschriften?
3. Zijn er trends te ontdekken in de manier waarop de discussie over luchtvaartveiligheid zich ontwikkelt? En zo ja, wat zijn deze trends?
4. Welke actoren spelen een belangrijke rol in de discussie over luchtvaartveiligheid?

De informatie die deze analyse heeft opgeleverd, is gebruikt als input bij het ontwikkelen van het protocol voor de focusgroepen en het samenstellen van de vragenlijst die tijdens de focusgroepen aan de deelnemers is voorgelegd.

In kranten en tijdschriften wordt veel over de luchtvaart gezegd en geschreven. Het analyseren van al deze informatie is onmogelijk. Daarom is het belangrijk de analyse af te bakenen. In de rest van deze paragraaf wordt ingegaan op de manier waarop dat is gebeurd.

- Afbakening van de periode: De analyse richt zich op de periode tussen januari 1993 en april 1999. Er is voor gekozen om januari 1993 als startpunt te nemen voor de analyse, omdat dit aansluit op de EMSO en de analyse van berichtgeving die door RAND Europe voor het jaar 1992 is verricht. De analyse eindigt in april 1999. Dit is de laatste maand waarover, op het moment van uitvoering van de analyse, informatie beschikbaar was.

---

Abakening van typen media: De analyse richt zich op Nederlandstalige kranten en tijdschriften waaruit artikelen zijn opgenomen in ‘Schiphol in de Pers’, de knipselkrant van Schiphol Group, en/of de ‘Knipselkrant - Editie Luchtvlaart’ van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een overzicht van de daarin opgenomen kranten en tijdschriften is te vinden in Bijlage A.

Idealiter zou binnen het onderzoek alle informatie over luchtvaartveiligheid die bij het publiek terecht komt, moeten worden geanalyseerd. Het gaat dan onder andere om televisie, radio, kranten, tijdschriften, internet en voorlichting op scholen. Binnen de tijd en het budget dat voor dit onderzoek beschikbaar was, was het echter niet mogelijk de berichtgeving in al deze typen media te analyseren. RAND Europe heeft gekozen voor het analyseren van de berichtgeving in kranten en tijdschriften. Een eerste reden daarvoor is dat informatie uit kranten en tijdschriften gemakkelijk voor onderzoek toegankelijk is. In de knipselkranten wordt informatie over luchtvaartveiligheid op een overzichtelijke wijze gerangschikt; het bestuderen van bijvoorbeeld televisieprogramma’s zou veel meer tijd kosten. Ten tweede geven kranten en tijdschriften een redelijk compleet beeld van hetgeen over luchtvaartveiligheid wordt gezegd en geschreven. Over de meeste onderwerpen die op bijvoorbeeld radio of televisie worden besproken, verschijnen ook artikelen in kranten of tijdschriften. Ook verschijnen in kranten bijvoorbeeld artikelen naar aanleiding van televisieprogramma’s op het gebied van luchtvaartveiligheid. Tenslotte heeft bijna iedereen toegang tot de informatie die in kranten of tijdschriften is gepubliceerd. Het Internet, bijvoorbeeld, is voor het grote publiek (nu nog) minder toegankelijk.


Abakening van de typen onderwerpen: Er kan een groot aantal uiteenlopende onderwerpen worden geïdentificeerd dat mogelijk van invloed is op de perceptie van burgers ten aanzien van luchtvaartveiligheid. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de hoeveelheid ongevallen en incidenten met vliegtuigen wereldwijd, de hoeveelheid ongevallen en incidenten met vliegtuigen in Nederland, discussies over de uitbreiding van Schiphol, technologische ontwikkelingen binnen de luchtvartsector, de geluidshinderproblematiek, het type vliegtuigen waarmee wordt gevlogen, de bijdrage van de luchtvartsector aan de economie, de cultuur van het bedrijfsleven in de luchtvartsector, etc. Al deze factoren zijn mogelijk van invloed op de percepties van burgers ten aanzien van luchtvaartveiligheid. Het is echter niet mogelijk een diepgaande analyse te doen van alle artikelen die op deze factoren betrekking hebben.

RAND Europe heeft ervoor gekozen alleen artikelen te analyseren waarin de veiligheid van de luchtvart centraal staat of waarin een directe relatie wordt gelegd tussen het beschreven incident of de beschreven problematiek en luchtvaartveiligheid. Op deze wijze vallen bijvoorbeeld artikelen die alleen over geluidshinder of de uitbreiding van Schiphol gaan, buiten de analyse. Artikelen over bijvoorbeeld de effecten van de uitbreiding van Schiphol op de externe veiligheid van de luchthaven of over de relatie tussen geluidshinder en onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtvart, vallen wel binnen de grenzen van de analyse.
Het doel van de analyse is te onderzoeken op welke wijze in de media wordt bericht over luchtvachtveiligheid, welke trends zijn te ontdekken in de berichtgeving door de luchtvachtsector en hoe de berichtgeving over luchtvachtveiligheid bij het publiek is overgekomen. Door de manier waarop het onderzoek is opgezet, is het niet mogelijk een directe relatie te leggen tussen berichtgeving in kranten en tijdschriften en de percepties van burgers. Wel is het mogelijk inzicht te verwerven in de relatie tussen onderwerpen waaraan in kranten en tijdschriften aandacht wordt besteed en veiligheidsgevoelens. De analyse zelf verschafte daar geen inzicht in; dat inzicht kan echter wel worden verworven met behulp van de focusgroepen. In deze groepen wordt gevraagd welke factoren van invloed zijn op de veiligheidsgevoelens van de burgers en welke rol de media daarin spelen.

2.2 Focusgroepen

Veiligheid is een subjectief begrip; mensen beleven de risico’s die aan verschillende activiteiten zijn verbonden ieder op hun eigen manier. RAND Europe heeft acht focusgroepen georganiseerd om inzicht te verwerven in de percepties van omwonenden van luchthavens ten aanzien van veiligheid in het algemeen en externe veiligheid van de luchtvlaart in het bijzonder. Hieronder wordt toegelicht wat onder focusgroepen wordt verstaan en op welke manier de focusgroepen binnen dit project zijn vormgegeven. Tot slot wordt ingegaan op de vragenlijst die als onderdeel van de focusgroepen aan de deelnemers is voorgelegd.

Wat zijn focusgroepen?

Wanneer de percepties van burgers een belangrijke rol spelen bij het ontwikkelen en uitvoeren van beleid, vormen focusgroepen een zeer geschikte methode om inzicht te verwerven in deze percepties. Focusgroepen zijn gestuctureerde discussiebijeenkomsten die erop gericht zijn de percepties van een bepaalde groep mensen ten aanzien van een bepaald onderwerp in kaart te brengen. De interactie binnen de focusgroep zorgt ervoor dat meer informatie naar voren komt dan door bijvoorbeeld interviews. De focusgroep maakt duidelijk waar consensus tussen de deelnemers bestaat en waarover de deelnemers van mening verschillen. Binnen een focusgroep kan een breed scala aan standpunten en opvattingen aan de orde komen. De interactie vindt plaats binnen een algemene structuur die door de gesprekshouders wordt uitgezet. De deelnemers krijgen echter de vrijheid onderwerpen ter sprake te brengen die relevant zijn met het oog op het onderwerp van discussie, maar waaraan bij het formuleren van het protocol door de onderzoekers niet is gedacht.

Focusgroepen die door RAND Europe worden georganiseerd bestaan in de regel uit ongeveer twaalf tot vijftien deelnemers en de discussie binnen de focusgroep neemt 90 tot 120 minuten in beslag. De keuze voor twaalf tot vijftien personen is gebaseerd op eerdere ervaringen van RAND Europe. In de praktijk is gebleken dat bij enkele groepen het gevaar bestaat dat onvoldoende interactie tussen de deelnemers ontstaat. Bij een te grote groep bestaat het gevaar dat niet elke deelnemer de kans krijgt zijn of haar opvattingen naar voren te brengen. Van groot belang is dat het gesprek binnen een informele en niet bedreigende omgeving plaatsvindt; een dergelijke omgeving maakt dat de deelnemers bereid zijn open over hun standpunten te spreken.

Focusgroepen zijn voornamelijk bedoeld om informatie te verzamelen voor kwalitatieve analyse. Het is echter ook mogelijk om binnen een focusgroep kwantitatieve informatie te verzamelen, bijvoorbeeld door de deelnemers vragenlijsten te laten invullen. Meestal vindt kwantitatieve gegevensverzameling in een apart onderdeel aan het einde van de bijeenkomst plaats.
Waarom focusgroepen voor dit onderzoek?

Voor de Nederlandse overheid, Schiphol Group en de rest van de luchtvaartsector is het bij het ontwikkelen en uitvoeren van beleid op het gebied van luchtvaart van groot belang rekening te houden met de percepties van de Nederlandse bevolking. Focusgroepen zijn een zeer geschikte methode om inzicht te verwerven in deze percepties. Ten eerste maakt de interactie binnen de focusgroep dat een groot aantal onderwerpen aan de orde kan komen en dat duidelijk wordt in hoeverre consensus bestaat tussen de deelnemers. Als deelnemers aan de focusgroep bijvoorbeeld bepaalde uitspraken doen over luchtvaartveiligheid kan onmiddellijk worden nagegaan of deze percepties worden gedeeld door de andere deelnemers, of dat mensen er verschillende meningen op na houden. Ten tweede is het mogelijk dat de interactie binnen de groep tot inzichten leidt, die zonder interactie tussen mensen niet tot stand zouden zijn gekomen. Ten derde bestaat in focusgroepen een grote mate van vrijheid. Het verloop van de discussie maakt duidelijk welke onderwerpen er 'leven' bij de deelnemers. De deelnemers krijgen dus de kans spontaan naar voren te brengen welke onveiligheidsgevoelens bij hen leven. Tenslotte maken focusgroepen het mogelijk, waar dat relevant is voor het onderzoek, diep op de onderwerpen die ter sprake komen in te gaan. Alhoewel de discussie in eerste instantie dus nauwelijks wordt gestuurd, zal de gespreksleider na verloop van tijd de discussie in de door hem/haar gewenste richting sturen en belangrijke onderwerpen verder uitdiepen.

Locaties voor de focusgroepen

RAND Europe heeft tussen 10 juni en 5 juli 1999 acht focusgroepen georganiseerd in verschillende gemeenten binnen Nederland. Schiphol Group en RAND Europe hebben in onderling overleg de locaties voor deze focusgroepen vastgesteld. Besloten is vijf groepen te organiseren in de nabijheid van Schiphol. Twee van de vijf groepen hebben plaatsgevonden in een stedelijke omgeving (Amsterdam-Buitenveldert en Amstelveen) en de overige drie groepen in een meer rurale omgeving. Er is bewust voor gekozen geen bijeenkomst in Amsterdam-Zuidoost te laten plaatsvinden met het oog op de Bijlmerramp. Naast de vijf groepen in de nabijheid van Schiphol zijn twee groepen in de nabijheid van een regionale luchthaven gehouden en is gekozen voor een controlegroep in een gemeente die relatief ver van een luchthaven ligt. Er is gekozen voor drie groepen in gemeenten die niet in de nabijheid van Schiphol liggen om te kunnen vergelijken of, en zo ja hoe, de percepties van omwonenden ten aanzien van luchtvaartveiligheid verschillen van die van omwonenden van andere luchthavens en van die van mensen die niet in de buurt van een luchthaven wonen.

De vijf focusgroepen met omwonenden van Schiphol hebben plaatsgevonden in:

- Aalsmeer (AA);
- Amstelveen (AV);
- Amsterdam-Buitenveldert (BV);
- Warmond/Oegstgeest (WO); en
- De veiligheidszones (VZ). Aan deze groep hebben zowel inwoners van de veiligheidszone inengere zin als inwoners van de veiligheidszone in ruime zin deelgenomen.

---


4 Aan het begin van dit rapport is een lijst met gebruikte definities opgenomen, waarin wordt beschreven wat precies onder veiligheidszones wordt verstaan.
De twee focusgroepen in de nabijheid van regionale luchthavens zijn gehouden in:
- Bergschenhoek (BG) nabij Rotterdam Airport; en
- Beek (BK) nabij Maastricht-Aachen Airport.

Voor de gemeente die niet in de nabijheid van een luchthaven ligt, werd gekozen voor:
- Rhenen (RH), een middelgrote gemeente in het midden van het land.

Het onderstaande kaartje maakt duidelijk waar de veiligheidszones in ruime (oranje) en engere zin (rood) liggen.

H  = Hoofddorp
A  = Aalsmeer
BV = Buitenveldert
AV = Amstelveen

Bron: Planologische Kernbeslissing
Rekrutering van deelnemers voor de focusgroepen

Bij het rekruteren van deelnemers voor de focusgroepen is getracht mensen bijeen te brengen die een representatieve afspiegeling van de inwoners van hun woonplaats vormen. Dit betekent dat mensen van verschillende leeftijd, geslacht, opleidingsniveau e.d. zijn benaderd. Een belangrijk criterium bij het benaderen van omwonenden van luchthavens was dat zoveel mogelijk mensen benaderd zijn die onder een aan- of uitvliegroute van een luchthaven wonen.

De rekrutering van de deelnemers voor de focusgroepen heeft op drie manieren plaatsgevonden. Ten eerste zijn deelnemers benaderd via maatschappelijke organisaties, zoals bijvoorbeeld bewonersverenigingen, vrouwnraden en kerkgemeenschappen. Via deze weg werden mensen benaderd die een actieve functie binnen hun gemeente vervullen en veel sociale contacten hebben. In de focusgroepen konden deze mensen niet alleen spreken over de manier waarop zijzelf veiligheid beleven, maar konden zij ook de percepties van een bredere groep mensen beschrijven. Ten tweede zijn de deelnemers benaderd door random te bellen. Met behulp van postcodes kon worden nagegaan of mensen onder de aan- en uitvliegroutes van een luchthaven wonen. Ten derde is een deel van de deelnemers gerekruiteerd via selectiebureau Els Bastiaans. Dit bureau heeft, aan de hand van een door RAND Europe samengesteld profiel, voor deelnemers gezorgd.

Voor het benaderen van deelnemers voor de focusgroep in de veiligheidszones is een andere methode gebruikt dan voor de andere zeven groepen. Schiphol Group heeft RAND Europe lijsten ter beschikking gesteld met de postcodes van bewoners van de veiligheidszone in engere en de veiligheidszone in ruime zin. Adressen binnen Aalsmeer zijn van de lijst verwijderd om te voorkomen dat mensen die voor de focusgroep in Aalsmeer werden benaderd nogmaals benaderd zouden worden. Vervolgens zijn de resterende mensen benaderd met het verzoek aan de focusgroep deel te nemen.

Bij het benaderen van mensen voor deelname aan de focusgroepen werd hen alleen verteld dat de discussie zich zou richten op veiligheidsgevoelens. Er werd niet vermeld dat het onderzoek met name gericht was op de externe veiligheid van de luchthavens. Ook werd niet vermeld dat Schiphol Group opdrachtgever van het onderzoek was. Dit is gedaan om mogelijke vooringenomenheid ten aanzien van luchthavens en Schiphol te voorkomen. Bij het rekruteren van mensen is gebruik gemaakt van het protocol, zoals opgenomen in Bijlage D. Het uitnodigingsprotocol voor mensen binnen de veiligheidszones is opgenomen in Bijlage E.

De resultaten van het rekruteringsproces

In Figuur 2.1 wordt een overzicht gegeven van de resultaten van het rekruteringsproces. In totaal zijn door RAND Europe 939 mensen telefonisch benaderd, waarvan er 410 een informatiebrief wilden ontvangen. Uiteindelijk hebben 87 van deze mensen daadwerkelijk aan de focusgroepen deelgenomen. Daarnaast zijn 26 deelnemers via een selectiebureau geworven. Van alle mensen die hebben toegezegd aan de focusgroep binnen hun gemeente deel te nemen, is bijna iedereen ook daadwerkelijk naar de bijeenkomst gekomen. Slechts één persoon is niet gekomen zonder zich af te melden. De respons bedroeg gemiddeld 9,3 procent, variërend van 4,4 procent in Amsterdam-Buitenveldert tot 15,7 procent in Rhenen.
Figuur 2.1: Het rekruteren van focusgroepdeelnemers door RAND Europe (RE)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gemeenten</th>
<th>Telefonisch benaderd door RE</th>
<th>Verstuurd informatie-brieven</th>
<th>Aanmeldingen bij RE</th>
<th>Gerekruteerd door RE</th>
<th>Hoogte van de respons</th>
<th>Aantal deelnemers</th>
<th>Mannen/Vrouwen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AV</td>
<td>161</td>
<td>55</td>
<td>12</td>
<td>12</td>
<td>7,5%</td>
<td>12</td>
<td>6/6</td>
</tr>
<tr>
<td>WO</td>
<td>145</td>
<td>69</td>
<td>15</td>
<td>16</td>
<td>11,0%</td>
<td>16</td>
<td>9/7</td>
</tr>
<tr>
<td>AA</td>
<td>143</td>
<td>67</td>
<td>17</td>
<td>16</td>
<td>11,2%</td>
<td>16</td>
<td>9/7</td>
</tr>
<tr>
<td>RH</td>
<td>121</td>
<td>68</td>
<td>16</td>
<td>19</td>
<td>15,7%</td>
<td>19</td>
<td>9/10</td>
</tr>
<tr>
<td>BV*</td>
<td>168</td>
<td>58</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
<td>4,2%</td>
<td>13</td>
<td>4/9</td>
</tr>
<tr>
<td>BK*</td>
<td>48</td>
<td>36</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>8,3%</td>
<td>15</td>
<td>9/6</td>
</tr>
<tr>
<td>BG*</td>
<td>53</td>
<td>32</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>15,1%</td>
<td>17</td>
<td>9/8</td>
</tr>
<tr>
<td>VZ</td>
<td>100</td>
<td>25</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>5,0%</td>
<td>5</td>
<td>2/3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Totaal</strong></td>
<td><strong>939</strong></td>
<td><strong>410</strong></td>
<td><strong>85</strong></td>
<td><strong>87</strong></td>
<td><strong>9,3%</strong></td>
<td><strong>113</strong></td>
<td><strong>57/56</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

* In deze gemeenten is gebruik gemaakt van een selectiebureau om een aantal deelnemers te rekruteren.

Het rekruteren van deelnemers via drie verschillende wegen, heeft geresulteerd in een diverse groep van deelnemers. De deelnemers binnen een focusgroep hadden gemeen dat zij binnen dezelfde gemeente woonachtig waren; de overige kenmerken varieerden. De lage respons zou hebben kunnen geleid tot groepen mensen die geen goede afspiegeling vormen van de gemeente die zij vertegenwoordigen. Onze indruk is echter dat dit niet het geval is en dat de resultaten de percepties van omwonenden van luchthavens goed weergeven. Dit heeft de volgende redenen:

- De percepties die in de focusgroepen naar voren zijn gekomen, zijn consistent met de bevindingen van een focusgroeponderzoek in 1993\(^5\), met de analyse van de berichtgeving in kranten en tijdschriften die in het kader van dit onderzoek is uitgevoerd en met andere studies waarin de houding van de Nederlandse bevolking ten aanzien van de luchthaven is bestudeerd.
- Veel deelnemers aan de bijeenkomsten spraken namens een grotere groep mensen; zij gingen in op de gevoelens van mensen die zij kennen. Op deze manier werd inzicht verworven in de percepties van een bredere groep mensen dan alleen de mensen die bij de focusgroepen aanwezig waren.
- De discussies in de verschillende focusgroepen verliepen op ongeveer dezelfde wijze. Er was niet of nauwelijks sprake van meningsverschillen binnen of tussen de groepen.

De opzet van de focusgroepen


In hoofdlijnen verliep de discussie via de volgende structuur: de gespreksleider begon met een korte beschrijving van de achtergrond en de opbouw van de bijeenkomst en introduceerde RAND Europe. Vervolgens werd de deelnemers gevraagd zich voor te stellen en aan te geven wat hun dagelijkse werkzaamheden zijn, hoe lang zij al in de betreffende gemeenten wonen en wat zij prettig en minder prettig vinden aan het wonen in die gemeente.

Na de voorstelronde werd gevraagd naar de situaties die de deelnemers binnen hun woonplaats als onveilig beschouwen. Ook werd gevraagd waar deze onveiligheidsgevoelens vandaan komen. De deelnemers werd gevraagd of deze onveiligheidsgevoelens werden opgewekt door eigen ervaringen, door ervaringen van familie of vrienden, of door berichten op televisie of in de krant. Als berichtgeving in de krant werd genoemd, werd ook gevraagd om welk type berichten het ging. Na de discussie over de verschillende situaties waarin mensen zich onveilig voelen en de oorzaken daarvan werd nagegaan in hoeverre deze onveiligheidsgevoelens van invloed zijn op het dagelijks leven van de deelnemers. Ook werd gevraagd in hoeverre de deelnemers vinden dat de overheid of andere organisaties verantwoordelijk zijn voor het beheersen van risico’s en in hoeverre zij vinden dat zij zelf een bijdrage kunnen leveren aan het beheersen van risico’s.

Na de brede discussie over veiligheid werd de discussie gestuurd in de richting van externe veiligheid. Uitgelegd werd dat het bij externe veiligheid om onvrijwillige blootstelling aan risico’s gaat; mensen hebben nauwelijks of geen invloed op het risico dat zij lopen. Deze definitie van externe veiligheid werd toegelicht aan de hand van een aantal voorbeelden. De deelnemers werd gevraagd aan welke typen onveiligheid zij het eerst denken wanneer het om externe veiligheid gaat. Vervolgens werd hen gevraagd deze situaties met elkaar te vergelijken. Er werd bijvoorbeeld gevraagd of de kans groter is slachtoffer te worden van de gevolgen van een ontstoffing in een chemische fabriek of geraakt te worden door een neerstortend vliegtuig.

Tot slot van de discussie werd de deelnemers gevraagd aan te geven in hoeverre de besproken (luchtvaart)risico’s aanvaardbaar zijn. Uitgelegd werd dat de mate waarin een risico aanvaardbaar is, wordt bepaald door een subjectieve afweging van de kans dat een bepaalde gebeurtenis plaatsvindt, de ernst van die gebeurtenis en de baten die een bepaalde activiteit mogelijk oplevert. Soms werd gevraagd welke factoren van invloed zijn op de mate waarin een risico aanvaardbaar is. Indien een onderwerp niet als een urgente risicofactor werd gezien, is ook niet over de acceptatie ervan gesproken. Acceptatie van risico’s van luchtvart is dan ook niet overal uitgebreid ter sprake gekomen.

Als laatste onderdeel van de bijeenkomst werd de deelnemers gevraagd een vragenlijst in te vullen. Meer informatie daarover is te vinden in de volgende paragraaf. Nadat de deelnemers de vragenlijst hadden ingevuld, werden zij hartelijk bedankt voor hun deelname en werd hen een CD- of boekenbon of geld aangeboden. Ook werd bekend gemaakt wie de opdrachtgever van het project was. Verder werd de deelnemers toegezegd dat zij het verslag van de bijeenkomst toegestuurd krijgen. Tenslotte kregen de deelnemers de kans aan te geven wat zij van de bijeenkomst vonden en wat een volgende keer eventueel beter zou kunnen worden gedaan. Alle deelnemers zullen tevens een eindrapport ontvangen.
Geheel naar de aard van focusgroepen werd langer over onderwerpen gesproken die de deelnemers belangrijk vonden dan over zaken die in de ogen van de respondenten niet of minder belangrijk waren. Indien luchtaart en luchtaartveiligheid niet als een bron van onveiligheid werden gezien, is dit onderwerp niet de gespreksleider ‘opgedrongen’. Hierdoor wordt verklaard dat luchtaart en luchtaartveiligheid niet overal evenveel aandacht kregen.

2.3 De vragenlijst

Naast de discussie binnen de focusgroep is aan het einde van elke bijeenkomst een schriftelijke vragenlijst door de deelnemers ingevuld. Doel van deze vragenlijst is het kwantificeren van de percepties die tijdens de discussie naar voren zijn gekomen. De vragenlijst maakt het mogelijk de percepties van de deelnemers ten aanzien van de in de vragenlijst beschreven gebeurtenissen te vergelijken. Een van de belangrijkste doelen van dit onderzoek was namelijk inzicht te verwerven in de vraag hoe de percepties van burgers ten aanzien van verschillende risicovolle situaties zich tot elkaar verhouden.

In de vragenlijst werd een aantal gebeurtenissen beschreven en werd de deelnemers gevraagd voor elk van deze gebeurtenissen aan te geven:

(1) Hoe groot zij de kans achten dat dit een willekeurige Nederlander overkomt;
(2) Hoe groot zij de kans achten dat dit een willekeurig persoon binnen hun woonplaats overkomt;
(3) Hoeveel zorgen zij zich over de verschillende gebeurtenissen maken; en
(4) Hoe aanvaardbaar zij de gebeurtenissen vinden.

Deze vragen werden beantwoord voor de volgende gebeurtenissen:

A. Een ontspoorde trein raakt de pijlers van een viaduct, waardoor het viaduct met de daarop rijdende auto’s instort;
B. Een fietser wordt doodgedreven door een dronken automobilist;
C. Een wandelaar wordt ‘s avonds op straat slachtoffer van zinloos geweld;
D. Een vrachtwagen die gevaarlijke stoffen vervoert explodeert en veroorzaakt een groot verkeersongeluk;
E. Een vliegtuig stort neer op een woonwijk;
F. Iemand wordt besmet met de legionella-bacterie en krijgt de veteranenziekte;
G. Een wandelaar wordt door de bliksem getroffen;
H. Iemand wordt tijdens zijn slaap vergiftigd door koolmonoxyde;
I. Een vrachtwagen raakt van de weg en rijdt een huis binnen;
J. Door een produktiefout komen giftige stoffen in voedingsmiddelen terecht. Deze worden vervolgens door de consument gegeten;
K. Er wordt in een huis ingebroken, waarbij elektronische apparatuur wordt gestolen;
L. Bij een ontploffing in een chemische fabriek komen gevaarlijke stoffen vrij die zich in de omgeving van de fabriek verspreiden.
Bij het analyseren van de vragenlijst zijn de gemiddelden voor elke gebeurtenis berekend en weergegeven op een schaal van 1 tot en met 10. Vervolgens zijn deze gemiddelden gebruikt om de gebeurtenissen ten opzichte van elkaar te rangschikken in volgorde van belangrijkheid. De vragenlijst en informatie over de statistische verwerking van de vragenlijst zijn te vinden in Bijlage B.

2.4 Kanttekeningen bij het onderzoek

Ondanks de zorg die door RAND Europe is besteed aan de opzet van het onderzoek heeft het onderzoek een aantal beperkingen.

Een eerste beperking is dat het onderzoek op een bepaald moment in de tijd is gehouden. Alle focusgroepen zijn gehouden tussen 10 juni en 5 juli 1999. Dit betekent dat het onderzoek inzicht verschaf in de percepties van mensen zoals zij op dat moment waren. Duidelijk wordt niet hoe de percepties van mensen in de loop der tijd veranderen. Zoals uit de focusgroepen valt af te leiden, worden de percepties van mensen beïnvloed door recente gebeurtenissen. In de periode voordat de focusgroepen werden gehouden, kreeg met name de parlementaire enquête Vliegramp Bijlmermeer veel aandacht. Dit is van invloed geweest op de percepties van de deelnemers; de parlementaire enquête is in de focusgroepen regelmatig ter sprake gekomen.

Een tweede beperking van het onderzoek zou kunnen liggen in de selectie van deelnemers voor de focusgroepen. Bij het uitnodigen van deelnemers werd hen alleen verteld dat de discussie zich zou toespitsen op onveiligheidsgevoelens; externe veiligheid van de luchtvaart is niet genoemd. De respons was vrij laag, dat wil zeggen dat slechts een klein deel van de benaderde personen daadwerkelijk bereid bleek te zijn aan de focusgroep deel te nemen. Een gevaar van een lage respons is dat dit zou kunnen leiden tot groepen mensen die geen goede afspiegeling vormen van de gemeente die zij vertegenwoordigen. Desondanks zijn er, zoals in paragraaf 2.2 is beschreven, redenen om aan te nemen dat in dit onderzoek een representatieve groep deelnemers bij elkaar is gebracht.
Hoofdstuk 3: Berichtgeving over luchtvaartveiligheid

3.1 Communicatie van de luchtvaartsector over externe veiligheid richting publiek

De berichtgeving door de luchtvaartsector

De luchtvaartsector bestaat uit een groot aantal actoren. Het is onmogelijk om binnen de grenzen van dit onderzoek in te gaan op de wijze waarop al deze actoren over luchtvaartveiligheid communiceren. Binnen het kader van dit onderzoek wordt dan ook alleen ingegaan op de actoren die de belangrijkste plaats innemen binnen de luchtvaartsector in Nederland. In overleg met Schiphol Group is besloten dat aandacht wordt besteed aan Schiphol Group zelf en aan de KLM, de LNVL en de Rijksluchtvaarddienst. Het onderzoek richt zich met name op het communicatiebeleid van deze actoren, de verschillende communicatiekanalen die hen ter beschikking staan en de doelgroepen waarop de communicatie is gericht.

Schiphol Group

De afdeling Corporate Communications van Schiphol Group is verantwoordelijk voor het verzorgen van zowel de interne als de externe communicatie van Schiphol Group. Corporate Communications is het officiële "spreekorgaan" van Schiphol Group naar buiten toe. Informatie wordt naar buiten gebracht door middel van onder andere persberichten, persconferenties en briefings, alsmede voorlichtingsbijeenkomsten voor gemeenten en omgeving. Verder verzorgt deze afdeling publikaties ten behoeve van de politieke en bestuurlijk-maatschappelijke omgeving en omwonenden. De belangrijkste issues die bij de externe communicatie aan de orde komen, zijn geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, vervuiling en gezondheid.

Maandelijks brengt Corporate Communications Schipholland uit, een externe uitgave met een oplage van 500.000. Deze huis-aan-huis verspreide krant is bestemd voor omwonenden en Schipholwerkers. Elke twee maanden verschijnt een nummer van Schiphol Nieuws, dat bestemd is voor Schipholwerkers. De oplage is 36.000. Ten derde geeft Schiphol Group eens per kwartaal de Milieu Monitor uit, met een oplage van 3.000. De doelgroep van de Milieu Monitor bestaat uit bestuurlijke en politieke relaties en de pers. Acht keer per jaar geeft Schiphol Group tevens een Management Letter uit bestemd voor het management van op Schiphol gevestigde bedrijven en bedrijven/organisaties die een relatie met de luchthaven hebben. De oplage van deze Management Letter is 3.000. Ook heeft Schiphol Group een bedrijfsblad. Dit blad heet De Week en is voor de werknemers van Schiphol Group. Verder laat de organisatie ongeveer 130 persberichten per jaar uitgaan en worden tenminste twee persconferenties per jaar georganiseerd. Naast bovengenoemde communicatiekanalen heeft Schiphol Group ook een uitgebreide internetsite, waarop veel informatie te vinden is (onder andere de persberichten). Ook is het mogelijk om de jaarverslagen van deze website te downloaden. Dit betreft onder andere het milieujaarverslag, waarin informatie ten aanzien van externe veiligheid is opgenomen. Verder geeft de luchthaven brochures uit voor verschillende doelgroepen (bedrijven, politiek, pers, omwonenden, etc.). Voor basisscholen en voortgezet onderwijs zijn speciale lespakketten samengesteld. Tot slot is het mogelijk om een bezoek te brengen aan het Bezoekerscentrum SchipholScoop. Hier is een permanente tentoonstelling over Schiphol aanwezig. Tevens kunnen bezoekers daar terecht met vragen over de luchtvae en de luchthaven. Alle publikaties van Schiphol en aan luchtvaa gerelateerde literatuur zijn hier aanwezig. Deze stukken kunnen ingezien en gekopieerd worden.
De meeste activiteiten van Schiphol Group op het gebied van externe communicaties zijn gericht op mensen die in de directe omgeving van Schiphol wonen of werken. Daarnaast worden activiteiten ondernomen die gericht zijn op de gehele Nederlandse bevolking.

KLM

Ook KLM heeft een afdeling Corporate Communications, die zowel verantwoordelijk is voor de interne als de externe communicatie van KLM. De luchtvaartmaatschappij communiceert op verschillende manieren met het publiek. De externe communicatie van KLM verloopt via persberichten, die tevens op de KLM-website worden geplaatst. Op deze website is veel informatie over de maatschappij te vinden. KLM richt zich met name via interne communicatie en trainingen op vliegveiligheid en technologische verbeteringen. KLM geeft twee tijdschriften uit voor haar klanten. Dit zijn de Holland Herald, met als doelgroep de passagiers van KLM en de Flying Dutchman, bestemd voor houders van een KLM Frequent Flyer kaart. KLM heeft tevens een dagelijks informatiebulletin, Wolkenrider Actueel, dat wordt verspreid onder het eigen personeel. De maandelijks uitgave van het tijdschrift de Wolkenrider is vooral bestemd voor het personeel van KLM, maar wordt ook verstuurd aan de pers.

Het financieel jaarverslag en het milieujaarverslag zijn vrij op te vragen bij KLM of te downloaden van internet. In het milieujaarverslag is een paragraaf gewijd aan het onderwerp externe veiligheid.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De externe communicatie inzake luchtvaartveiligheid van LVNL verloopt via verschillende kanalen. Vragen en klachten vallen onder de noemer publieksvoorzichting worden in principe beantwoord door de afdeling Corporate Communications. LVNL is 24 uur per dag via het algemene nummer bereikbaar. Indien de aard van de vragen of klachten daartoe aanleiding geeft, schakelen de telefonisten ook buiten kantooruren de voorlichter in. Indien zich bijzondere omstandigheden voordoen die aanleiding kunnen zijn voor vragen van het publiek zijn de telefonisten daarvan op de hoogte. Zij kunnen de eerste vragen opvangen, of de afdeling Corporate Communications inschakelen. Voor dringende zaken is altijd een voorlichter beschikbaar. De telefonisten zijn ook op de hoogte van bijzondere vluchten, die mogelijk aanleiding kunnen zijn voor vragen van het publiek en omwonenden, zoals metvluchten. Alle schriftelijke vragen worden beantwoord; meestal schriftelijk, maar ook mondelinge beantwoording door deskundigen komt voor. Indien relevant wordt bij de beantwoording van vragen ook gewezen op het Loket Luchtvaartveiligheid van de RLD en de klachtenlijn van de Commissie Geluidshinder Schiphol. Binnen de kaders van het Integrale Kwaliteitszorgsysteem wordt de klachtenafhandeling geregistreerd.

De afdeling Corporate Communications verzorgt tevens de voorlichting aan de media. Openheid is daarbij het uitgangspunt. Dit geldt ook voor incidenten. De afdeling geeft persberichten uit. Er wordt een actief mediametelefoon o.a. door het uitnodigen van journalisten voor bezoeken aan het verkeersleidingscentrum. LVNL heeft geen eigen medium dat extern wordt verspreid. Het personeelsmagazine wordt niet naar derden gestuurd. Waar mogelijk en relevant worden externe media van bijvoorbeeld Schiphol Group en de RLD gebruikt om de taken van LVNL te belichten.

LVNL is vertegenwoordigd in alle overlegstructuren van voorlichters uit de luchtvaartsector.
LVNL geeft een jaarverslag uit dat op verzoek wordt toegestuurd aan personen, die dat niet uit hoofde van hun functie ontvangen.

Een eigen *internetsite* is in ontwikkeling. Op de *site* van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat informatie over LVNL te vinden.

**Rijksluchtaartdienst (RLD)**

De RLD heeft verschillende communicatiekanalen via welke burgers informatie kunnen verkrijgen over luchtvaart. Zo heeft de RLD een plaats op de *website* van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hier zijn onder andere meldingen van incidenten te vinden en kan het jaarverslag gedownload worden. De *website* van Verkeer en Waterstaat heeft een email response formulier. Hierop kunnen vragen ingevuld worden. De *webmaster* zorgt ervoor dat de vraag bij de juiste persoon terecht komt en dat er tijdig antwoord terug gestuurd wordt. Ook op de *website* van TNL/ONL (Toekomst Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur/Ontwikkeling Nationale Luchthaven) is informatie over de RLD te vinden.

Er worden verschillende informatiebrochures uitgegeven over verschillende onderwerpen. Deze zijn opvraagbaar bij onder andere de afdeling voorlichting van de RLD.

Zo nu en dan worden er in lokale weekbladen rondom Schiphol advertenties geplaatst waarin vermeld staat waar de RLD-informatiefolders opgevraagd kunnen worden.

In 1997 is het Loket Luchtvaartveiligheid opgericht. Dit is een aanspreekpunt voor burgers waar ze met vragen over veiligheid terecht kunnen en waar onveilige situaties tien aanzien van luchtvaart gemeld kunnen worden. Hier wordt onderzoek naar de melding gedaan en binnen enkele dagen krijgen de aanmelders te horen of hun melding daadwerkelijk een onveilige situatie betrof, tevens wordt er uitleg over gegeven.

**Ontwikkelingen in de berichtgeving**

Eén van de aanbevelingen uit het onderzoek van RAND in 1993⁶ was dat Schiphol Group en andere actoren binnen de luchtvaartsector meer open moeten communiceren over issues die samenhangen met de externe veiligheid van het luchtverkeer. Nu, zes jaar later, kan worden geconcludeerd dat inderdaad vooruitgang op dit gebied is geboekt. Dit betreft zowel de communicatie binnen de luchtvaartsector als de communicatie richting het publiek. De communicatie binnen de luchtvaartsector is verbeterd doordat, op basis van aanbevelingen van RAND, een periodiek communicatie-overleg met voorlichters van de belangrijkste actoren binnen de luchtvaartsector in het leven is geroepen.

Voor het publiek is nu meer informatie over bepaalde onderwerpen beschikbaar dan in 1993 het geval was. Bovendien is deze informatie gemakkelijker te vinden. Zo is bijvoorbeeld in april 1997 het Loket Luchtvaartveiligheid geopend waar mensen onveilige situaties in de luchtvaart kunnen melden en waar zij ook met vragen over luchtvaartveiligheid terecht kunnen. Jaarlijks wordt dit loket door meer dan 1000 personen gebeld. Ook is bijvoorbeeld veel meer informatie beschikbaar gekomen via het internet. Zo publiceert V&W/RLD op haar *website* een overzicht

---

van incidenten die zich binnen de luchtaart voordoen. Ook Schiphol Group (onder andere in de Milieumonitor en het milieujaarverslag) is meer open gaan communiceren over incidenten.
Er kan worden geconcludeerd dat het publiek in 1999 over meer informatie op het gebied van de externe veiligheid van het luchtverkeer kan beschikken dan in 1993. Dit betekent echter niet noodzakelijk dat het publiek nu volledig tevreden is over de wijze waarop over de luchtaartveiligheid wordt gecommuniceerd. De focusgroepen moeten daar meer inzicht in verschaffen.

3.2 Analyse van de berichtgeving in kranten en tijdschriften

In de volgende paragrafen worden achtereenvolgens de volgende onderwerpen behandeld: de onderwerpen die centraal staan in de discussie over luchtaartveiligheid; de typen gebeurtenissen die van invloed zijn op het verschijnen van artikelen over luchtaartveiligheid in kranten en tijdschriften; trends in de manier waarop de discussie over luchtaartveiligheid zich ontwikkelt; en de actoren die een belangrijke rol spelen in de discussie over luchtaartveiligheid.

'Onderwerpen die centraal staan in de berichtgeving over luchtaartveiligheid'

Zoals eerder is aangegeven, richt de analyse zich op artikelen in kranten en tijdschriften waarin externe veiligheid centraal staat of waarin een direct verband tussen de besproken gebeurtenis en externe veiligheid wordt gelegd. De analyse is uitgevoerd voor de periode januari 1993 tot en met april 1999. In deze periode kregen de volgende onderwerpen veel aandacht:

**Figuur 3.1: Onderwerpen gerelateerd aan luchtaartveiligheid, zoals beschreven in kranten en tijdschriften**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Onderwerp</th>
<th>Code</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vliegtuigongelukken - Blijmerramp</td>
<td>VO-B</td>
</tr>
<tr>
<td>Vliegtuigongelukken - Faro-ramp</td>
<td>VO-F</td>
</tr>
<tr>
<td>Vliegtuigongelukken - Hercules-ramp</td>
<td>VO-H</td>
</tr>
<tr>
<td>Vliegtuigongelukken - Dakota-ramp</td>
<td>VO-D</td>
</tr>
<tr>
<td>Incident - Transavia op Schiphol</td>
<td>I-T</td>
</tr>
<tr>
<td>Overige vliegtuigongelukken en incidenten</td>
<td>VO-O</td>
</tr>
<tr>
<td>Informatie over luchtaartveiligheid</td>
<td>IL</td>
</tr>
<tr>
<td>Openbaarheid van informatie over incidenten</td>
<td>OI</td>
</tr>
<tr>
<td>Veiligheid luchtaartmaatschappijen</td>
<td>VL</td>
</tr>
<tr>
<td>Concurrentie en arbeidsomstandigheden luchtaartsector</td>
<td>CAL</td>
</tr>
<tr>
<td>Technologische ontwikkelingen</td>
<td>TO</td>
</tr>
<tr>
<td>Maatregelen ter verhoging van externe veiligheid</td>
<td>MV</td>
</tr>
<tr>
<td>Risicoberekeningen luchtaart en relatieve risico's</td>
<td>RIS</td>
</tr>
<tr>
<td>Toekomst van de luchtaartsector</td>
<td>TL</td>
</tr>
<tr>
<td>Publieke perceptie</td>
<td>PP</td>
</tr>
<tr>
<td>Overigen</td>
<td>O</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*In Bijlage A is een overzicht opgenomen van de kranten en tijdschriften die deel uitmaken van de analyse.*
• Vliegtuigongevallen- en incidenten: Vliegtuigongevallen leiden in het algemeen tot een grote hoeveelheid artikelen in kranten en tijdschriften. Het grootste deel van deze artikelen is gericht zich op het ongeval zelf, de mogelijke oorzaken van het ongeval en de afwikkeling van het ongeluk. Aangezien het onderwerp vliegtuigongevallen- en incidenten een zeer groot aantal artikelen omvat, is dit onderwerp onderverdeeld in een aantal deelonderwerpen. Deze deelonderwerpen zijn gekozen omdat zij een relatief groot deel van de berichtgeving over vliegtuigongevallen en -incidenten uitmaken. Dit betreft voornamelijk ongelukken of incidenten binnen Nederland of met grote Nederlandse betrokkenheid, namelijk:


➢ Faro-ramp: Op 21 december 1992 verongelukte een DC-10 van Martinair bij Faro. Daarbij vielen 56 doden. Er was veel aandacht voor de afhandeling van de ramp bij Faro, waarbij veel aandacht werd besteed aan de oorzaak van de ramp, de schuldvraag en de schadevergoeding voor de nabestaanden.


➢ Incident Transavia op Schiphol: In de kerstnacht van 1997 raakte een Boeing 757 van Transavia van de landingsbaan op Schiphol. Dit incident leidde tot een discussie over de veiligheid van de landingsbanen op Schiphol bij harde wind in combinatie met het gevoerde beleid dat is gerelateerd aan geluidslager. De vraag was of bij de toewijzing van start- en landingsbanen op Schiphol het milieu of veiligheid voorop moet staan. Naar aanleiding van dit incident wordt Schiphol in 1998 door International Federation of Airline Pilots Association (IFALPA) op de zwarte lijst van onveilige luchthavens geplaatst.

➢ Overige ongevallen en incidenten: Naast de bovengenoemde vliegtuigongelukken hebben zich in de periode 1993-1999 nog andere ongelukken en incidenten voorgedaan. Deze vallen binnen deze categorie. Artikelen over noodlanding, bijna-botsingen, etc. zijn alleen artikelen in de analyse opgenomen als zij hebben geleden hebben tot een breder discussie over luchtvaartveiligheid. Korte artikelen die alleen een beschrijving van de incidenten vormen, zijn niet in de analyse opgenomen.

• **Openbaarheid van informatie over incidenten:** Een thema dat in de discussie over luchtvaartveiligheid naar voren komt, is de vraag of meer open over incidenten moet worden gecommuniceerd.

• **Veiligheid van specifieke luchtvaartmaatschappijen, specifieke typen vliegtuigen en specifieke landen:** Gerelateerd aan de discussie over de openbaarheid van informatie over incidenten, vindt een discussie plaats over de veiligheid van specifieke luchtvaartmaatschappijen. Deze discussie richt zich op de vraag of de veiligheidsgegevens van luchtvaartmaatschappijen bekend moeten worden gemaakt en of er een zwarte lijst met onbetrouwbare maatschappijen moet komen. Ook verschijnen artikelen over de veiligheid van bepaalde typen vliegtuigen, zoals bijvoorbeeld historische vliegtuigen en Iljoesjins. Aanleiding tot deze artikelen is een ongeluk of incident met dat type vliegtuig. Tenslotte wordt in artikelen in kranten en tijdschriften ook de veiligheid van de luchtvaart in bepaalde landen (of continenten) aan de kaak gesteld. Aandacht was er bijvoorbeeld voor Rusland, India en Afrika.

• **Concurrentie en arbeidsomstandigheden binnen de luchtvaartsector:** In de media wordt ingegaan op de vraag of de grote concurrentie binnen de luchtvaartsector ten koste gaat van de veiligheid van de luchtvaart. De maatschappijen worden gedwongen lage prijzen te vragen. Hierdoor zou minder geld kunnen worden besteed aan bijvoorbeeld het onderhoud van vliegtuigen en de opleiding van personeel. Ook wordt specifiek aandacht besteed aan de relatie tussen de arbeidsomstandigheden in de luchtvaartsector en de veiligheid van de luchtvaart. Belangrijke onderwerpen zijn de werk- en rusttijdenregeling voor piloten en de werkdruk bij luchtvaartmaatschappijen.

• **Technologische ontwikkelingen:** Met enige regelmaat verschijnen in de media artikelen over technologische ontwikkelingen die van invloed zijn op luchtvaartveiligheid. Dit gaat ten eerste om technologische ontwikkelingen binnen de luchtvaartsector. Zo wordt bijvoorbeeld melding gemaakt van verregaande automatisering van de cockpit, onderzoek naar de mogelijkheden tot het verbeteren van de *man-machine-interface*, de beschikbaarheid van een systeem dat de piloten waarschuwt als vliegtuigen elkaar te dicht naderen en veiliger brandstof. Ten tweede gaat het om technologische ontwikkelingen binnen andere sectoren die de luchtvaartveiligheid mogelijk beïnvloeden. Zo wordt bijvoorbeeld ingegaan op de risico’s van elektronica (o.a. mobiele telefoons) voor de luchtvaartveiligheid en de mogelijkheid dat illegale radio-uitzendingen de radiocommunicatie verstoren.

• **Maatregelen ter verhoging van de externe veiligheid van de luchtvaart:** In de media wordt uitgebreid ingegaan op maatregelen die genomen worden of genomen zouden moeten worden om de externe veiligheid van de luchtvaart te vergroten. Ten eerste gaat het om preventieve maatregelen die moeten voorkomen dat vliegtuigongelukken plaatsvinden. Ten tweede gaat het om maatregelen die ervoor moeten zorgen dat, ingeval van een ongeluk, de kans op doden op de grond zo klein mogelijk is.

• **Toekomst van de luchtvaartsector (inclusief uitbreiding van Schiphol):** In de media worden regelmatig uitspraken gedaan over de toekomst en groei van de luchtvaart in relatie tot luchtvaartveiligheid. Een onderwerp dat nauw aan de toekomst van de luchtvaart gerelateerd is, is de uitbreiding van Schiphol. De effecten van deze uitbreiding op luchtvaartveiligheid worden veel besproken. Zo wordt bijvoorbeeld ingegaan op het effect van uitbreiding van Schiphol met een vijfde parallelle baan op luchtvaartveiligheid.
- **Risicoberekeningen luchtvaart en relatieve risico's**: In de media wordt aandacht besteed aan de risico-inschattingen die door diverse organisaties (o.a. NLR, Tecnica en RIVM) ten aanzien van luchtvaartveiligheid worden gemaakt. De aandacht gaat vooral uit naar de vraag hoe groot de risico's zijn en in hoeverre de berekeningen correct zijn. Een belangrijk aandachts punt daarbij is het onderscheid tussen individueel en groepsrisico. In verschillende artikelen worden de risico's van luchtvaart vergeleken met de risico's die andere activiteiten met zich meebrengen. Soms worden hierbij de daadwerkelijke risico's vergeleken; soms ook worden de risiconormen die voor beide activiteiten gelden, vergeleken. In het eerste geval betreft het vaak een vergelijking van de risico's van autoverkeer met de risico's van luchtverkeer. In het tweede geval gaat het vaak om een vergelijking van de risiconormen die voor de luchtvaart gelden met de risiconormen die voor de chemische industrie gelden. Daarbij wordt veelal de vraag opgeworpen of voor de luchtvaart niet dezelfde normen zouden moeten gelden.

- **Publieke perceptie**: In artikelen in kranten en tijdschriften wordt regelmatig ingegaan op de publieke perceptie van burgers ten aanzien van luchtvaartveiligheid. Vaak is dit onderdeel van een breder artikel over luchtvaartveiligheid. Een enkele keer is het gehele artikel gewijd aan publieke percepties.

- **Overig**: Naast bovengenoemde onderwerpen wordt in kranten en tijdschriften een groot aantal uiteenlopende artikelen gepubliceerd dat direct of meer indirect van invloed is op luchtvaartveiligheid. Deze onderwerpen kunnen variëren van artikelen over ontsnapte eekhoornjes die de bedrading van vliegtuigen mogelijk zouden kunnen doorknagen tot artikelen over brokken ijs afkomstig van vliegtuigen die bij nietsvermoedende mensen in de tuin vallen en gevaarlijke situaties kunnen opleveren. Ook de invloed van geluidshinder op de veiligheidsbeleving van mensen ten aanzien van de luchtvaart komt ter sprake.

RAND Europe heeft alle artikelen in kranten en tijdschriften die zijn gerelateerd aan luchtvaartveiligheid gecategoriseerd, zodat per onderwerp kan worden nagegaan hoe de discussie over dat onderwerp zich heeft ontwikkeld. Voor een aantal van de artikelen die in kranten en tijdschriften zijn verschenen, was het niet mogelijk deze in één categorie onder te brengen, omdat in dat artikel meerdere onderwerpen werden besproken. In dat geval zijn deze artikelen meerdere keren in de analyse meegenomen. Dit is gebeurd bij ongeveer 10% van de artikelen.

Figuur 3.2 geeft voor de periode januari 1993 tot en met april 1999 per categorie een overzicht van het aantal verschenen artikelen in die categorie. Een belangrijke kanttekening daarbij is dat het feit dat de analyse is gericht op artikelen in de knipselkranten van Schiphol Group en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ertoe heeft geleid dat het onmogelijk was precies na te gaan hoeveel artikelen er over een bepaald onderwerp zijn verschenen. Dit heeft twee oorzaken: (1) in de loop der jaren heeft een toename plaatsgevonden van het aantal kranten en tijdschriften waaruit artikelen in de knipselkranten werden opgenomen, en (2) niet alle artikelen over luchtvaartveiligheid worden in de knipselkranten opgenomen. In ‘Schiphol in de Pers’ worden bijvoorbeeld niet alle artikelen opgenomen die over een bepaald onderwerp zijn verschenen, maar worden per onderwerp enkele artikelen geselecteerd. Deze selectie wordt gedaan door degenen die de knipselkrant samenvoegen. In de knipselkrant worden zowel artikelen opgenomen die een goede indruk geven van het geheel aan verschenen artikelen geven als artikelen waarin een afwijkende mening wordt verkondigd.
Figuur 3.2 geeft slechts een eerste indruk van de frequentie waarmee artikelen over de verschillende onderwerpen zijn verschenen. Een meer gedetailleerd beeld daarvan wordt gegeven bij de beschrijving van de afzonderlijke onderwerpen in de paragraaf ‘trends in de berichtgeving over luchtvaartveiligheid’. Een overzicht van de in Figuur 3.2 gebruikte coderingen is te vinden in Figuur 3.1.

**Figuur 3.2: Overzicht van de artikelen die over de geïdentificeerde onderwerpen zijn verschenen.**

*Januari t/m april 1999

**VO-O=Vliegtuigongelukken - Bijlerramp; VO-F=Vliegtuigongelukken - Faro-ramp; VO-H=Vliegtuigongelukken - Herculesramp; VO-D=Vliegtuigongelukken Dakota-ramp; I-T=Incident - Transavia; VO-O=Overige vliegtuigongelukken/incidenten; IL=Informatie over luchtvaartveiligheid; OI=Openbaarheid informatie over incidenten; VL=Veiligheid luchtvaartmaatschappijen; CAL=Concurrentie en arbeidsomstandigheden luchtvaartsector; TO=Technologische ontwikkelingen; MV=Maatregelen ter verhoging van externe veiligheid; RIS=Risicobe rekening luchtvaart en relatieve risico's; TL=Toekomst luchtvaartsector; PP=Publieke perceptie; O=Overigen
Gebeurtenissen die leiden tot aandacht voor luchtvaartveiligheid

RAND Europe heeft onderzocht welke gebeurtenissen leiden tot een meer dan gemiddelde aandacht voor luchtvaartveiligheid. Dit is gedaan door na te gaan wat de aanleiding was voor het verschijnen van artikelen over luchtvaartveiligheid. Daarbij gaat het met name om de gebeurtenissen in Figuur 3.1 Deze worden onder de figuur nader toegelicht.

Figuur 3.3: Gebeurtenissen die leiden tot aandacht voor luchtvaartveiligheid

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gebeurtenis</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ongevallen en incidenten</td>
</tr>
<tr>
<td>Beleid van internationale en nationale overheden</td>
</tr>
<tr>
<td>Onderzoeksrapporten van externe bureaus</td>
</tr>
<tr>
<td>Belangrijke actoren binnen de luchtvaartsector</td>
</tr>
<tr>
<td>Tijdegebonden artikelen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- **Ongevallen en incidenten:** De belangrijkste aanleiding voor het verschijnen van artikelen over luchtvaartveiligheid zijn ongelukken en incidenten die zich voordoen. Ongevallen en incidenten leiden tot een grote variëteit aan artikelen, zoals artikelen over:
  - het ongeval of het incident zelf (bijv. locatie, betrokken luchtvaartmaatschappij(en) en aantal doden/gewonden);
  - de mogelijke oorzaken van het ongeval of incident (bijv. technisch mankement, fout van bemanning, weersomstandigheden);
  - de hulpverlening na het ongeval of incident (bijv. reactietijd brandweer en ambulance en opvang nabestaanden);
  - de afwikkeling van het ongeval of incident (bijv. onderzoeksrapport over oorzaken, schadevergoeding voor slachtoffers en/of nabestaanden);
  - reacties van het publiek op het ongeval of incident (bijv. beschrijving van het gebeurde, angst voor nieuwe ongevallen); etc.

Een bepaald ongeval of incident geeft in meer of mindere mate aanleiding tot het verschijnen van artikelen die niet direct op dat ongeval of incident betrekking hebben, maar daar wel nauw mee samenhangen. Een voorbeeld daarvan is het verschijnen van overzichtsartikelen waarin grote luchtvaartongevallen worden beschreven. Een ander voorbeeld is het incident met de Transavia Boeing op Schiphol, dat leidde tot een groot aantal artikelen over de relatie tussen milieunormen en luchtvaartveiligheid.

Niet alle ongevallen en incidenten krijgen evenveel aandacht binnen de media. Er kon een aantal factoren worden aangewezen die van invloed zijn op de hoeveelheid aandacht die ongevallen en incidenten krijgen. Een eerste factor is de ernst van het ongeval of incident; hoe meer doden en gewonden er vallen, hoe meer aandacht het ongeval krijgt. Ongevallen krijgen in het algemeen dus meer aandacht dan incidenten. Een tweede factor is Nederlandse betrokkenheid; wanneer het ongeval in Nederland plaatsvindt, er een Nederlandse luchtvaartmaatschappij bij betrokken is of wanneer er zich Nederlanders onder de slachtoffers bevinden, krijgen ongevallen en incidenten meer media-aandacht.
• **Beleid van internationale en nationale overheden:** Zowel op internationaal als op nationaal niveau wordt beleid ten aanzien van de luchtvaartsector ontwikkeld en geïmplementeerd. Media-aandacht voor dit beleid ontstaat bijvoorbeeld bij:
  - Reacties van betrokken instanties op het aannemen van wetgeving. Een voorbeeld hiervan is de aanpassing van de EG werk- en rusttijdregeling voor pilooten. De vliegers hebben gewaarschuwd dat dit ten koste van de luchtvaartveiligheid kan gaan.
  - Het verschijnen van beleidsnota’s. Voorbeelden hiervan zijn het verschijnen van de Integrale Milieueffectrapportage (over de uitbreiding van Schiphol) en de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart.
  - Politieke en sociaal-maatschappelijke discussies over beleidsvoornemens. Een voorbeeld hiervan is de discussie over de uitbreiding van Schiphol. Deze heeft onder andere geleid tot aandacht voor de effecten van de aanleg van een vijfde parallèle baan op Schiphol op luchtvaartveiligheid.
  - Het invoeren van nieuw beleid of nieuwe maatregelen (vaak ten behoeve van publiek). Voorbeelden hiervan zijn de opening van het Loket Luchtvaartveiligheid en de instelling van een veiligheidsadviescommissie.

• **Onderzoeksrapporten van externe bureaus:** Er zijn diverse onderzoeksinstellingen en adviesbureaus die in opdracht van de Nederlandse overheid of andere actoren binnen de luchtvaartsector onderzoek doen en hebben gedaan naar de ontwikkelingen binnen de luchtvaartsector. Vaak wordt in deze rapporten ook aandacht besteed aan luchtvaartveiligheid of veiligheidsbelevenis ten aanzien van de luchtvaart. Het verschijnen van rapporten van bijvoorbeeld Tecnica, DHV, RAND, RIVM, NLR en Motivation heeft geleid tot media-aandacht voor luchtvaartveiligheid. Zo is bijvoorbeeld naar aanleiding van het verschijnen van een rapport van het NLR in de media uitgebreide aandacht besteed aan de risico’s van de luchtvaart. Een rapport van Motivation heeft geleid tot artikelen over het imago van Schiphol, met name ten aanzien van de veiligheid op Schiphol.

• **Belangrijke actoren binnen de luchtvaartsector:** Uitspraken van belangrijke actoren in de luchtvaartsector op het gebied van de luchtvaartveiligheid krijgen regelmatig media-aandacht. Daarbij kan het gaan om vliegtuigproducenten of directeuren van luchtvaartmaatschappijen, maar bijvoorbeeld ook om actiegroepen die op het gebied van de luchtvaart actief zijn. Aan het einde van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de actoren die een belangrijke rol spelen binnen de discussie over luchtvaartveiligheid. Hier worden slechts enkele voorbeelden genoemd. De voorzitter van de VNV heeft bijvoorbeeld aangegeven dat er mogelijk een verband bestaat tussen de prijs van een vliegticket en luchtvaartveiligheid. Een andere voorbeeld is dat een onderzoeker van de TU Delft heeft aangegeven dat absolute veiligheid van de luchtvaart in de toekomst mogelijk is.

• **Tijdbonden artikelen:** Tenslotte verschijnt er jaarlijks een aantal artikelen over luchtvaartveiligheid die verbonden zijn aan een bepaald moment. Zo verschijnen bijvoorbeeld aan het begin van het jaar artikelen die voor het daarop voorafgaande jaar aangeven hoeveel vliegtuigongelukken zijn gebeurd en hoe zich dat verhoudt tot andere jaren. Ook verschijnen bijvoorbeeld elk jaar in oktober artikelen naar aanleiding van de vliegramp in de Bijkmeermeer en de herdenking daarvan.
Trends in de discussie over luchtvaartveiligheid

RAND Europe veronderstelde bij aanvang van het onderzoek dat er een sterk verband zou bestaan tussen het aantal artikelen dat in een bepaald jaar over luchtvaartveiligheid verschijnt en de ernst van de ongevallen (uitgedrukt in aantal slachtoffers) die in dat jaar hebben plaatsgevonden. Om te onderzoeken of een dergelijk verband bestaat, is Figuur 3.5 opgenomen. Bestudering van Figuur 3.4 en Figuur 3.5 maakt duidelijk dat in 1996 zowel het aantal verschenen artikelen als het aantal slachtoffers wereldwijd ten gevolge van vliegongelukken een hoogtepunt heeft bereikt. Dit geldt trouwens ook voor het aantal slachtoffers dat in Nederland is gevallen.

Bestudering van de figuren maakt echter ook duidelijk dat het niet alleen de ernst van de vliegongelukken is die van invloed is op de omvang van de berichtgeving over luchtvaartveiligheid. Er blijkt namelijk geen volledig lineair verband te bestaan tussen berichtgeving en ernst van de ongevallen.

**Figuur 3.4: Trends in aantal artikelen dat over luchtvaartveiligheid is verschenen**

**Figuur 3.5: Totaal aantal slachtoffers wereldwijd a.g.v. vliegongelukken**

In de onderstaande paragrafen zal per onderwerp worden beschreven hoe de discussie over dat onderwerp zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld.

**Figuur 3.6: Vliegongelukken - Bijlerramp**

* januari t/m april 1999
De Bijlerramp vond plaats op 4 oktober 1992. Alle jaren na de ramp heeft deze ramp behoorlijk veel aandacht gekregen. In 1993 is in de media aandacht besteed aan een grote variëteit van onderwerpen die aan de ramp in de Bijlmermeer zijn gerelateerd. Aandacht kregen onder andere: verschillende meningen t.a.v. de oorzaak van de ramp, de lange duur van het onderzoek, de psychologische gevolgen van de ramp, de bodemvervuiling op de randplek, schadevergoeding voor de nabestaanden en de mogelijkheid dat er gevaarlijke stoffen in de Boeing zaten. In de periode 1994 tot en met 1998 was er beduidend minder media-aandacht voor de Bijlerramp dan in 1993. Toch verschijnen ook in deze periode nog met grote regelmaat artikelen over de ramp. De meeste aandacht ging daarbij uit naar de oorzaak van de ramp (met name aandacht voor de motorophanging), de maatregelen die worden genomen om een dergelijke ramp in de toekomst te voorkomen, de vrachtbrieven en de mogelijke effecten van de ramp op de gezondheid van hulpverleners en omstanders. In 1999 is sprake van een enorme toename in media-aandacht voor de Bijlerramp. Alleen al in de eerste vijf maanden van 1999 verschenen meer artikelen in kranten en tijdschriften dan in de daaropvolgende jaren. Veruit het grootste deel van deze artikelen betreft de parlementaire enquête die naar de Bijlerramp is ingesteld en daaraan gerelateerde artikelen.

Figuur 3.7: Vliegtuigongelukken - Faro-ramp

* januari t/m april 1999

Figuur 3.8: Vliegtuigongelukken - Hercules-ramp

[Diagram]

* januari t/m april 1999


Figuur 3.9: Vliegtuigongelukken - Dakota-ramp

[Diagram]

* januari t/m april 1999

Figuur 3.10: Incident Transavia op Schiphol


Figuur 3.11: Vliegtuigongelukken - Overige ongevallen en incidenten

De hoeveelheid aandacht die in de media wordt besteed aan vliegtuigongelukken hangt samen met het aantal en de ernst van de vliegtuigongelukken die gebeuren. Een vergelijking van het bovenstaande figuur met Figuur 3.5 onderstrept deze stelling. De media-aandacht voor ongelukken en incidenten in 1997 is wellicht iets hoger dan op basis van Figuur 3.5 zou mogen worden verwacht. Dit kan echter worden verklaard uit het feit dat een aantal van de artikelen die in 1997 zijn verschenen betrekking hadden op ongelukken die in 1996 plaatsvonden. Het aantal artikelen dat in 1996 over vliegtuigongelukken is verschenen is zeer groot. Vliegtuigongevallen die in dat jaar veel aandacht kregen, waren de ramp met de Boeing 747 van TWA bij Long Island, New York, de vliegramp nabij de hoofdstad van Zaire, de crash voor de Dominicaanse kust, de vliegramp in Zuid-Florida, de vliegramp in Sao Paulo en de vliegramp in India. Met name de ramp met het toestel van ValuJet in Zuid-Florida stond lange tijd in de belangstelling.
Figuur 3.12: Informatie over luchtvaartveiligheid in het algemeen

* Januari t/m april 1999


Figuur 3.13: Openbaarheid van informatie over incidenten

* Januari t/m april 1999

Een regelmatig terugkerend thema in de discussie over luchtvaartveiligheid is de vraag of het incidentenregister van de RLD openbaar zou moeten worden gemaakt. In 1993 pleitten de Volkskrant en de Actiegroep GEUS voor meer openheid. V&W/RLD bleek echter niet bereid het incidentenregister openbaar te maken. Wel werd een overzicht van probleemlandingen gepubliceerd. In 1996 en 1997 zijn het de Actiegroep GEUS en inwoners van de Haarlemmermeer die pleiten voor een (periodieke) incidentenrapportage. In de kranten wordt echter aangegeven dat V&W/RLD, maar ook andere actoren binnen de luchtvaartbranche (Schiphol Group, KLM), de gegevens bij voorkeur niet actief vrij willen geven aan het publiek uit vrees dat publikatie het verkrijgen van alle relevante informatie bemoeilijkt. Daarnaast wil men voorkomen dat onnodig grote ongerustheid onder het publiek ontstaat. In de loop der jaren wordt echter langzaam maar zeker wel meer informatie naar buiten gebracht. Ook wordt door V&W/RLD onderzocht of het mogelijk is in Europees verband veiligheidsgegevens van luchtvaartmaatschappijen openbaar te maken (dit onder andere naar aanleiding van het door de FAA bekend maken van veiligheidsgegevens van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen).
Figuur 3.14: Artikelen over veiligheid van specifieke luchtvaartmaatschappijen, specifieke typen vliegtuigen en specifieke landen

Veiligheid luchtvaartmaatschappijen, etc.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>50</td>
<td>40</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

* januari t/m april 1999


Figuur 3.15: Concurrentie en arbeidsomstandigheden in de luchtvaartsector

Concurrentie en arbeidsomstandigheden

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

* januari t/m april 1999
Enkele keren zijn artikelen in kranten en tijdschriften verschenen waarin werd aangegeven dat de concurrentie binnen de luchtaartsector ten koste van de veiligheid gaat. De ramp met een vliegtuig van een Turkse chartermaatschappij voor de Dominicaanse kust zorgde in 1996 voor de meest uitgebreide discussie over dit onderwerp. Ook verschijnen jaarlijks enkele artikelen over de arbeidsomstandigheden binnen de luchtaartsector. In 1998 bereikte deze aandacht een hoogtepunt toen door piloten van chartermaatschappijen (m.n. Transavia en Martinair) werd geklaagd dat hun werkdruk te hoog lag en dat dit de veiligheid van de luchtaart in gevaar brengt. In 1993 werden soortgelijke zorgen door piloten uitgesproken naar aanleiding van een nieuwe werk- en rusttijdenregeling voor piloten binnen de Europese Gemeenschap.

**Figuur 3.16: Technologische ontwikkelingen**

![Diagram Technologie](image)

* januari t/m april 1999


**Figuur 3.17: Maatregelen ter verhoging van de externe veiligheid van de luchtaart**

![Diagram Veiligheidsmaatregelen](image)

* januari t/m april 1999
Op basis van bovenstaande figuur mag worden geconcludeerd dat jaarlijks vrij veel wordt bericht over maatregelen die genomen worden ter verhoging van de externe veiligheid. In 1995, een jaar waarin relatief weinig vliegtuigongelukken zijn gebeurd, werd ook relatief weinig aandacht aan dit onderwerp besteed. In 1996, een slecht jaar voor de luchtvaart, kregen veiligheidsmaatregelen veel aandacht. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen twee typen maatregelen. Het eerste type betreft maatregelen die gericht zijn op het voorkomen van vliegtuigongelukken. Deze maatregelen krijgen in de media veruit de meeste aandacht. Voorbeelden zijn het instellen van een veiligheidsadvisiecommissie op Schiphol, het implementeren van een integraal veiligheidsmanagementsysteem op Schiphol, verscherping van de controle op buitenlandse vliegtuigen, strengere eisen voor historische vliegtuigen en een betere training voor piloten. Ten tweede gaat het om maatregelen die ervoor moeten zorgen dat, ingeval een ongeluk, de kans op doden op de grond zo klein mogelijk is. De twee meest besproken voorbeelden hiervan zijn een discussie over het slopen van huizen binnen de veiligheidscontouren van Schiphol en een discussie over de vraag in hoeverre piloten in noodsituaties over bewoond gebied mogen vliegen.

Figuur 3.18: Toekomst van de luchtvaartsector (inclusief uitbreiding van Schiphol)

![Diagram](image)

* januari t/m april 1999

Elk jaar wordt in een aantal artikelen ingegaan op de toekomst van de luchtvaartsector. In 1993 was de aandacht binnen de media voor dit onderwerp het grootst. In het algemeen werd ervan uitgegaan dat de risico’s binnen de luchtvaartsector zullen toenemen als gevolg van de groei van de luchtvaart. Binnen Nederland zou de onveiligheid verder toenemen door verdere groei van het luchtverkeer op Schiphol. Er waren echter ook artikelen waarin werd aangegeven dat de risico’s van de luchtvaart niet toenemen, omdat de toename van risico’s als gevolg van groei van de luchtvaartsector wordt gecompenseerd door de invoering van nieuwe technologieën. In 1994 wordt bediscussieerd welk banenstelsel de beste oplossing is met het oog op veiligheid rond Schiphol en ook in 1997 verschijnt een aantal artikelen waarin wordt ingegaan op de relatie tussen groei van Schiphol en luchtvaartveiligheid. In 1998 verschijnen ook enkele artikelen waarin de veiligheid van een luchthaven in zee wordt bediscussieerd. Tenslotte zijn bijna elk jaar één of meerdere artikelen verschenen waarin wordt aangegeven dat de verwachting is dat, als de huidige trend zich voortzet, rond 2015 bijna wekelijks ergens ter wereld een vliegramp te verwachten is.

Er lijkt een verband te bestaan tussen het aantal artikelen dat verschijnt over de toekomst van de luchtvaartsector en politieke besluitvormingsmomenten. In 1993 en 1998 was de aandacht voor de toekomst van de luchtvaartsector in kranten en tijdschriften het grootst. Dit zijn ook de jaren waarin belangrijke politieke discussies rondom de luchtvaart zijn gehouden. In 1993 betrof dat
de vaststelling van de PKB Schiphol en in 1997/8 betrof dat de discussie rondom de toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur (TNL).

**Figuur 3.19: Risicoberekeningen en relatieve risico's luchtvaart**

![Graph showing relative risk of air travel]

* januari t/m april 1999

In 1993 bestond relatief veel aandacht voor de risico's van de luchtvaart op zich en de risico's van de luchtvaart ten opzichte van risico's in andere sectoren. Dat is te herleiden op het feit dat de discussie over de PKB Schiphol toen zijn hoogtepunt naderde. In 1993 is het vooral de Stichting Natuur en Milieu die benadrukt dat de veiligheidsnormen voor Schiphol te soepel zijn; deze normen zouden niet soepeler mogen zijn dan de normen die voor de chemische industrie gelden. Ook wordt veel aandacht besteed aan risicoberekeningen die door onderzoeksinstituten zijn uitgevoerd (o.a. Tecnica en NLR). Tenslotte wordt ingegaan op de IMER, die de effecten van alternatieve benenstelsels op de veiligheid rondom Schiphol beschrijft. In 1994 spelen dezelfde onderwerpen als in 1993. In 1997 wordt op basis van nieuwe gegevens (van het RIVM) de discussie over de berekening van risico's rondom Schiphol voortgezet. Enkele artikelen geven aan dat geconcludeerd kan worden dat de veiligheid voor omwonenden van Schiphol afneemt.

**Figuur 3.20: Publieke perceptie**

![Graph showing public perception]

* januari t/m april 1999

Elk jaar verschijnen in kranten en tijdschriften wel enkele artikelen waarin aandacht wordt besteed aan de publieke perceptie ten aanzien van luchtvaartveiligheid. In 1993 is een aantal artikelen verschenen die aangeven dat de publieke opinie over Schiphol in het algemeen positief is (85% van de geïnterviewden meent dat Schiphol Group er alles aan doet om veiligheid zo groot mogelijk te maken). Ook wordt beschreven dat de Bijlerramp nauwelijks invloed heeft gehad op het positieve imago van Schiphol. Elk jaar verschijnt echter ook een aantal artikelen waarin wordt aangegeven dat burgers zich zorgen maken over de veiligheid van de luchtvaart. In 1996 zijn bijvoorbeeld artikelen verschenen waarin wordt ingegaan op zorgen die omwonenden van
Belangrijke actoren in de discussie over luchtvaartveiligheid

Er is een groot aantal actoren dat een rol speelt in de discussie over de veiligheid van de luchtvaart. Verschillende actoren zijn actief bezig met verschillende aspecten van luchtvaartveiligheid. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de verschillende categorieën actoren die onderscheiden kunnen worden en op de onderwerpen waar deze actoren zich mee bezighouden. Bij het beschrijven van relevante onderwerpen wordt een relatie gelegd met de eerder beschreven onderwerpen en trends. Aandacht wordt zoveel mogelijk besteed aan de actoren die een actieve rol binnen de discussie over luchtvaartveiligheid spelen; een enkele keer wordt aandacht besteed aan actoren die onderwerp van discussie zijn, maar zelf niet actief aan de discussie deelnemen. Binnen elke categorie wordt aangegeven welke actoren in de periode 1993 t/m april 1999 de meest actieve rol hebben gespeeld.

**Figuur 3.21: Belangrijke groepen actoren**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Belangrijke groepen actoren</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Overheid en politieke partijen</td>
</tr>
<tr>
<td>Nationale en internationale luchtvaartorganisaties</td>
</tr>
<tr>
<td>Luchtvaartmaatschappijen</td>
</tr>
<tr>
<td>Luchthavens</td>
</tr>
<tr>
<td>Vliegtuigproducenten</td>
</tr>
<tr>
<td>Vliegers</td>
</tr>
<tr>
<td>Actiegroepen</td>
</tr>
<tr>
<td>Onderzoeksinstituten en adviesbureaus</td>
</tr>
<tr>
<td>Overigen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- **Overheid en politieke partijen:** Zowel op internationaal als op nationaal, provinciaal en lokaal niveau zijn ambtenaren en politici actief op het gebied van luchtvaartveiligheid.
  - Op internationaal niveau is het de Europese Commissie die veel media-aandacht kreeg. Deze aandacht was gericht op een nieuwe werk- en rusttijdenregeling voor piloten en maatregelen ten aanzien van vliegshows en historische vliegtuigen. Ook heeft een discussie plaatsgevonden over de mogelijkheden een Europese zwarte lijst van onveilige luchtvaartmaatschappijen op te stellen.
- Tenslotte spelen ook provinciale en lokale overheden een actieve rol in de discussie over luchtvaartveiligheid: zij komen met name op voor de belangen van hun inwoners. Zo hebben bijvoorbeeld de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, en Uitgeest hun zorg uitgesproken over de veiligheid op en rondom Schiphol.

- **Internationale en nationale luchtvaartorganisaties:** Er zijn een groot aantal organisaties op internationaal of nationaal niveau die zich onder andere met luchtvaartveiligheid bezighouden. Vooral de JAA, IFALPA, IATA, IAPA, en ICAO komen ter sprake. Ook de FAA (Verenigde Staten) is actief in de discussie over luchtvaartveiligheid. Binnen Nederland zijn de VNV en de Nederlandse Federatie voor Historische Vliegtuigen (in verband met het ongeval met de Dakota) de laatste jaren verschrievende malen in het nieuws geweest. Deze organisaties brengen diverse onderwerpen naar buiten, variërend van zorgen over de veiligheid van vrachtoestellen tot ondersteuning van het idee een Europese luchtvaartongevalenraad op te zetten.

- **Luchtvaartmaatschappijen:** Luchtvaartmaatschappijen spelen een belangrijke rol in de discussie over luchtvaartveiligheid. Luchtvaartmaatschappijen zijn vooral actief binnen de media als een van hun vliegtuigen bij een ongeluk of incident betrokken is geweest. Ook komen zij in het nieuws als er redenen zijn om te geloven dat een bepaalde maatschappij niet veilig is. Luchtvaartmaatschappijen die de afgelopen zes jaar in de Nederlandse kranten veel aandacht hebben gekregen in verband met vliegtuigongelukken, zijn TWA en de Dutch Dakota Association. Ook de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn in verschillende verbanden in het nieuws geweest. KLM kreeg daarbij als grootste Nederlandse maatschappij de meeste aandacht. In 1995 verscheen bijvoorbeeld een aantal artikelen waarin werd ingegaan op de kritiek die door de RLD werd geuit op het onderhoud bij KLM.

- **Luchthavens (inclusief LVNL):** Binnen Nederland zijn het vooral de luchthavens Schiphol, Beek en Eindhoven die aandacht krijgen. Een andere luchthaven die vaak in het nieuws geweest is, is Faro. Schiphol Group en andere luchthavens zoeken actief media-aandacht wanneer zij maatregelen hebben genomen om de veiligheid op de luchthaven te vergroten (bijvoorbeeld strenger toezicht op buitenlandse vliegtuigen die mogelijk in een slechte technische staat zijn, aanschaf nieuw brandweermateriaal en de invoering van een LVMS), wanneer zich een ongeluk of incident op de luchthaven heeft voorgedaan (bijvoorbeeld de rol van de LVNL Schiphol bij de Bijlerramp) en wanneer de veiligheid van de luchthaven ter discussie wordt gesteld (bijvoorbeeld nadat de IFALPA Schiphol op de zwarte lijst van onveilige luchthavens had geplaatst).

- **Vliegtuigproducenten:** Vliegtuigproducenten, zoals Boeing en Fokker, nemen actief deel aan de discussie over luchtvaartveiligheid. Onderwerpen die door vliegtuigproducenten spontaan naar buiten worden gebracht, zijn bijvoorbeeld technische verbeteringen in vliegtuigen en hun verwachtingen ten aanzien van de veiligheid van de luchtvaart in de toekomst. Ook nemen zij vaak deel in discussies naar aanleiding van een ongeluk of incident met een door hen geproduceerd vliegtuig.

- **Vliegers:** Piloten en pilotenorganisaties (bijvoorbeeld IFALPA en VNV) nemen een belangrijke plaats in in de discussie over luchtvaartveiligheid. Onderwerpen die vaak door piloten in het nieuws worden gebracht, zijn de arbeidsomstandigheden binnen de luchtvaart, de veiligheid van specifieke luchthavens (bijvoorbeeld toekenning van de zwarte ster aan Schiphol) of landen (bijvoorbeeld de gevaren van vliegen in Rusland) en beleid ten aanzien
van eventueel nieuw te bouwen luchthavens (bijvoorbeeld de veiligheid van een luchthaven in zee voor de Nederlandse kust).

- **Actiegroepen:** Binnen Nederland is een aantal actiegroepen actief op het gebied van de luchtvaartveiligheid. De actiefste groepen zijn de Stichting Natuur en Milieu, Milieudefensie, SWAB, GEUS, Werkgroep Vliegverkeer Bijklmermeer en het Platform Leefmilieu Schiphol. De Stichting Natuur en Milieu heeft met name actief deelgenomen in de discussie over de risico’s die Schiphol met zich meebrengt voor de omgeving. De overige actiegroepen richten zich op een breder scala van aan luchtvaart gerelateerde onderwerpen, waarvan externe veiligheid er een is.

- **Onderzoeksinstellingen:** Ook onderzoeksinstellingen spelen een belangrijke rol in de discussie over luchtvaartveiligheid. Vaak doen zij dit naar aanleiding van onderzoek dat zij op verzoek van anderen uitvoeren. Soms ook zoeken zij zelf actief publiciteit op. Veelbesproken onderwerpen in de afgelopen jaren zijn de risico’s van de luchtvaart (o.a. NLR, RAND, DHV, Tecnica en TNO), de toekomst van de luchtvaartsector (TU Delft), de publieke perceptie (Motivaction) en de gezondheidsklachten van mensen die in de nabijheid van de Bijklerramp zijn geweest (AMC).

- **Overigen:** Tenslotte is er nog een groot aantal andere organisaties die zo nu en dan deelnemen aan de discussie over luchtvaartveiligheid. Dit zijn onder andere reorganisaties (bijv. ANWB, ANVR), stichtingen met een bepaald belang (bijv. Antony Ruys Stichting) en verzekeringsmaatschappijen (bijv. Lloyds). Ook wordt in kranten en tijdschriften soms informatie van televisie gebruikt (o.a. CNN en Zembla).

**Conclusies ten aanzien van de berichtgeving in kranten en tijdschriften**

De analyse van artikelen in kranten en tijdschriften maakt duidelijk dat ongevallen en incidenten de voornaamste aanleiding tot berichtgeving over luchtvaartveiligheid vormen. Naarmate een ongeval of incident dichter bij huis plaatsvindt, dat wil zeggen op Nederlands grondgebied of bijvoorbeeld met een vliegtuig van en Nederlandse maatschappij in het buitenland, neemt de aandacht dat opgeval of incident krijgt toe. Gewoonlijk ebt deze aandacht voor een incident of ongeval vrij snel weg. Nieuwe informatie, bijvoorbeeld in de vorm onderzoeksresultaten of getuigenverklaringen, kan er voor zorgen dat een bepaald onderwerp langere tijd media-aandacht krijgt. Zowel bij de Faro-ramp als de Bijklerramp was dit het geval. In de loop der jaren kwamen steeds nieuwe ‘feiten’ ten aanzien van deze rampen boven tafel waardoor zij in de publieke belangstelling bleven staan.

Het verschijnen van artikelen over luchtvaartveiligheid in kranten en tijdschriften vindt echter niet alleen plaats naar aanleiding van ongevallen en incidenten. De analyse heeft duidelijk gemaakt dat ook politieke besluitvormingsmomenten van invloed zijn op het aantal artikelen dat verschijnt over luchtvaartveiligheid (met name de toekomst van de luchtvaart in Nederland). In 1993 en 1997/8, jaren waarin belangrijke discussies over de luchtvaart werden gevoerd (respectievelijk PKB Schiphol en TNLI), was het aantal artikelen dat is verschenen over de toekomst van de luchtvaartsector relatief groot.

Tenslotte heeft de analyse ook duidelijk gemaakt dat een zeer groot aantal actoren is betrokken bij berichtgeving over luchtvaartveiligheid. Het is onmogelijk vast te stellen welke acteur de grootste invloed heeft op de wijze waarop over luchtvaartveiligheid wordt gecommuniceerd. Het is dan ook zeer moeilijk voor één enkele acteur een duidelijke stempel op de discussie over luchtvaartveiligheid te drukken.
Hoofdstuk 4: Resultaten per focusgroep

In Hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van de resultaten van de acht focusgroepen. De tekst in dit hoofdstuk is gebaseerd op de perceptie van de deelnemers. Zo hebben de deelnemers bijvoorbeeld aangegeven wat in hun perceptie de mogelijke gevolgen van vliegverkeer op de volksgezondheid zijn. Deze uitspraken hoeven echter niet per definitie op waarheid gebaseerd te zijn.

De bespreking van de resultaten van de focusgroepen vindt plaats aan de hand van een aantal thema’s dat voor elke focusgroep wordt besproken. Deze thema’s sluiten aan bij de in Hoofdstuk 1 beschreven vraagstelling van het onderzoek. Per focusgroep worden de volgende thema’s behandeld:

1) **Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen**: Onder dit thema wordt om te beginnen kort besproken wat de deelnemers aan de focusgroepen prettig en minder prettig vinden aan het wonen binnen hun gemeente. Vervolgens wordt uitgebreid ingegaan op de onveilige situaties waarover de deelnemers aan de focusgroepen zich zorgen maken. Bij de bespreking van dit thema heeft de gespreksleider nog geen richting aan het gesprek gegeven en worden alle situaties besproken die spontaan bij mensen te binnen schieten. Dit kan zowel gaan om veiligheid in het algemeen als om externe veiligheid.

2) **Percepties ten aanzien van externe veiligheid**: Onder dit thema wordt besproken over welke situaties die onder het begrip externe veiligheid vallen de deelnemers zich zorgen maken. Soms betreft dit onderwerpen die reeds tijdens het eerste deel van de discussie zijn besproken. Soms ook betreft dit nieuwe onderwerpen die ter sprake komen nadat het begrip externe veiligheid door de gespreksleider is geïntroduceerd, dat wil zeggen dat het onderwerpen zijn die de deelnemers in eerste instantie niet te binnen schoten.

3) **Rangschikking van onveiligheidsgevoelens**: Onder dit thema wordt besproken hoe verschillende onveiligheidsgevoelens zich tot elkaar verhouden. Het gaat hier om de plaats die onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtvlaart innemen binnen het zorgenpakket van de deelnemers. Informatie hierover is zowel afkomstig uit de discussie binnen de groepen als uit de vragenlijsten die door de deelnemers zijn ingevuld. Na een beschrijving van de resultaten, volgt een tabel waarin wordt aangegeven hoe de verschillende in de vragenlijst beschreven gebeurtenissen zich volgens de deelnemers tot elkaar verhouden. De resultaten van de vragenlijst geven de percepties van de deelnemers aan de focusgroepen weer ten aanzien van respectievelijk:
- de kans dat een bepaalde gebeurtenis binnen Nederland plaatsvindt;
- de kans dat die gebeurtenis binnen hun eigen gemeente plaatsvindt;
- de mate waarin zij zich zorgen maken over dat risico; en
- de mate waarin zij dat risico onaanvaardbaar vinden.

Hoe hoger de gemiddelde score is, hoe groter de deelnemers de kans achten dat een bepaalde gebeurtenis plaatsvindt, hoe meer zorgen zij zich erover maken en hoe minder aanvaardbaar zij het vinden. Details over de statistische analyse zijn opgenomen in Bijlage B.

4) **Oorzaken van onveiligheidsgevoelens**: Bij de bespreking van de oorzaken van onveiligheidsgevoelens wordt uitgebreid ingegaan op de factoren die van invloed zijn op de mate waarin mensen zich onveilig voelen. Dit zijn bijvoorbeeld persoonlijke kenmerken van mensen, de sociale, fysieke en institutionele omgeving waarbinnen zij functioneren en maatschappelijke ontwikkelingen die zich om hen heen afspelen en de
informatie die hen via de media bereikt. Er wordt specifiek ingegaan op de oorzaken van gevoelens van onveiligheid ten aanzien van de luchtvaart.

5) *Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?*: Onder dit thema wordt aangegeven in hoeverre onveiligheidsgevoelens van invloed zijn op het dagelijks leven van de deelnemers aan de focusgroepen.

6) *Verantwoordelijkheid*: Onder dit thema wordt besproken welke organisaties of personen volgens de deelnemers aan de focusgroepen verantwoordelijk zijn voor preventie van ongelukken en vermindering van schade als zich toch een ramp voordoet.

7) *Acceptatie van risico's*: Tenslotte wordt onder dit thema besproken in hoeverre de deelnemers aan de focusgroepen het aanvaardbaar vinden dat zij bepaalde risico's lopen. Ook wordt, wanneer dit ter sprake is gekomen, kort ingegaan op de verschillende factoren die maken dat deelnemers het meer of minder aanvaardbaar vinden dat zij een bepaald risico lopen. Dit punt is niet in elke focusgroep even uitgebreid ter sprake gekomen omdat risico's niet overal even belangrijk werden geacht.
4.1 Bijeenkomst Amstelveen

Alle deelnemers wonen al lang (tussen de 10 en 45 jaar) in de gemeente Amstelveen, sommigen zelfs al hun hele leven. Er waren twaalf deelnemers aanwezig, waarvan zes mannen en zes vrouwen.

1) Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen

Het blijkt dat alle deelnemers Amstelveen een zeer prettige woonplaats vinden. De prettige kanten van het wonen in Amstelveen overtreffen ruim schoots de minder prettige kanten daarvan. Wanneer de deelnemers wordt gevraagd onveiligheidsgevoelens met betrekking tot wonen in Amstelveen naar voren te brengen, blijkt dat de deelnemers zich het meest zorgen maken over verkeersveiligheid (te hard rijden, onveilige oversteekplaatsen, slecht onderhouden straten, fietsers en brommers die op de stoep of in speeltuinen rijden, etc.) en criminaliteit (geweld op straat, woninginbraken, tasjesroof, etc.). De angst voor criminaliteit doet zich op diverse locaties binnen Amstelveen voor, maar in het bijzonder worden de sneltram en wandel- en fietstunneltjes genoemd. Vooral vrouwen en kinderen blijken de tunneltjes als gevaarlijk te ervaren.

Ook de luchtaard wordt door één van de deelnemers spontaan naar voren gebracht als bron van onveiligheidsgevoelens. Deze gevoelens van onveiligheid worden vooral veroorzaakt doordat vliegtuigen laag overvliegen. Aangegeven wordt dat de onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de externe veiligheid van de luchthaven zijn toegenomen, omdat onder inwoners van Amstelveen het besef bestaat dat de Bijlmerramp net zo goed in Amstelveen had kunnen plaatsvinden.

2) Percepties ten aanzien van externe veiligheid

Na introductie van het begrip externe veiligheid, wordt de externe veiligheid van het luchtverkeer door de deelnemers als eerste en belangrijkste bron van onveiligheidsgevoelens genoemd. De helft van de deelnemers neemt actief deel aan deze discussie en de indruk bestaat dat de overige deelnemers zich bij het besprokene aansluiten; zij laten geen ‘tegengeluiden’ horen. Door een aantal deelnemers wordt nogmaals opgemerkt dat de Bijlmerramp ook in Amstelveen had kunnen plaatsvinden. Eén van de deelnemers heeft de EL Al Boeing horen vallen. Opgeroepen wordt echter dat de onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de externe veiligheid van de luchthaven direct na de Bijlmerramp groot waren, maar inmiddels weer zijn afgenomen. Vlak na de ramp dachten sommige deelnemers als er een vliegtuig overkwam: “Oh daar gaat er weer één, als hij maar niet neerstort.” Na verloop van tijd schoot deze gedachte steeds minder vaak door het hoofd van de deelnemers bij het overvliegen van een toestel. Wat betreft het vliegverkeer wordt tenslotte opgemerkt dat in de toekomst waarschijnlijk minder vliegtuigen over Amstelveen zullen vliegen (door een wijziging van het banenstelsel), waardoor de verwachting is dat onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchthaven zullen afnemen.

Naast de externe veiligheid van het luchtverkeer komt ook de geluidsoverlast als gevolg van het vliegverkeer ter sprake. Geluidsoverlast wordt vooral veroorzaakt door vliegtuigen die laag overvliegen of de bocht afsnijden. Ook vliegtuigen die ’s nachts overkomen, worden vervelend gevonden. Om geluidsoverlast te voorkomen, moet men ramen en deuren gesloten houden. Dit is echter niet altijd prettig.
Naast de luchtaart, worden na introductie van het begrip externe veiligheid ook tankstations midden in woonwijken enkele malen als bron van onveiligheidsgevoelens genoemd. Tenslotte wordt kort ingegaan op de volgende vormen van externe veiligheid:

- Het voormalig reactorcentrum in Amsterdam;
- Chemische fabrieken, in het bijzonder de CINDU fabriek in Uithoorn;
- Dioxinevergiftiging;
- Bodemverontreiniging;
- Straling van mobiele telefoons;
- Kerosinepijpen die naar Schiphol lopen.

3) Rangschikking van onveiligheidsgevoelens

Uit de discussie binnen de focusgroep blijkt dat de deelnemers zich veruit het meeste zorgen maken over verkeersveiligheid en criminaliteit. Deze gevoelens van onveiligheid worden op enige afstand gevolgd door onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtaart. De discussie over de luchtaart barstte echter pas los na introductie van het begrip externe veiligheid. Als vierde worden tankstations in woonwijken als bron van onveiligheidsgevoelens genoemd.

Uit de vragenlijst blijkt dat de deelnemers zich van de beschreven risico’s het meest zorgen maken over woninginbraken, geweld op straat en giftige stoffen in voedingsmiddelen. Als vierde bron van onveiligheidsgevoelens wordt de externe veiligheid van de luchtaart genoemd. De deelnemers maken zich dus meer zorgen over de externe veiligheid van de luchtaart dan bijvoorbeeld over een ontploffing in een chemische fabriek en aangereden worden door een dronken automobilist. Opvallend is dat uit de vragenlijst blijkt dat mensen zich zorgen maken over fouten bij het produceren van voedingsmiddelen waardoor giftige stoffen in voeding terecht komen, maar dat dit onderwerp tijdens de discussie slechts kort besproken is.

De resultaten van zowel de focusgroepen als de vragenlijst maken duidelijk dat de externe veiligheid van de luchtaart in Amstelveen niet de belangrijkste bron van onveiligheidsgevoelens is. Meer zorgen maken de deelnemers zich over verkeersveiligheid en criminaliteit. Toch komt zowel uit de discussie als uit de vragenlijst naar voren dat de deelnemers zich zorgen maken over de externe veiligheid van de luchtaart. Ondanks het feit dat de vragenlijst duidelijk maakt dat de deelnemers de kans op het neerstorten van een vliegtuig in Amstelveen vrij laag inschatten (7e plaats), maken de deelnemers zich daar toch relatief veel zorgen over (4e plaats).

In de volgende tabel worden de uitkomsten van de vragenlijst in tabelvorm weergegeven. De cijfers 1 tot en met 4 verwijzen naar de vragen in de vragenlijst; de letters A tot en met L naar de tawaal in de vragenlijst beschreven gebeurtenissen. De nadruk ligt tijdens het onderzoek op gebeurtenis E (een vliegtuig dat neerstort op een woonwijk) en de plaats die dit inneemt in het zorgenpakket van mensen.
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Gem</td>
<td>1.61</td>
<td>7.14</td>
<td>6.92</td>
<td>4.37</td>
<td>3.65</td>
<td>3.96</td>
<td>2.40</td>
<td>2.99</td>
<td>4.08</td>
<td>6.27</td>
<td>8.24</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SD</td>
<td>1.17</td>
<td>2.45</td>
<td>2.31</td>
<td>1.68</td>
<td>1.83</td>
<td>2.09</td>
<td>1.85</td>
<td>2.60</td>
<td>2.82</td>
<td>2.41</td>
<td>1.62</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Gem</td>
<td>1.01</td>
<td>6.43</td>
<td>5.57</td>
<td>3.91</td>
<td>4.28</td>
<td>2.92</td>
<td>2.28</td>
<td>3.24</td>
<td>4.35</td>
<td>5.50</td>
<td>7.93</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SD</td>
<td>0.62</td>
<td>2.37</td>
<td>2.99</td>
<td>1.43</td>
<td>2.95</td>
<td>1.46</td>
<td>1.27</td>
<td>2.58</td>
<td>1.81</td>
<td>2.85</td>
<td>1.46</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>9</td>
<td>7</td>
<td>10</td>
<td>11</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Gem</td>
<td>1.35</td>
<td>4.35</td>
<td>5.40</td>
<td>3.44</td>
<td>5.13</td>
<td>2.99</td>
<td>1.26</td>
<td>1.49</td>
<td>2.50</td>
<td>5.56</td>
<td>5.71</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SD</td>
<td>1.11</td>
<td>2.93</td>
<td>3.05</td>
<td>1.83</td>
<td>2.80</td>
<td>1.92</td>
<td>0.55</td>
<td>0.87</td>
<td>1.63</td>
<td>3.32</td>
<td>3.15</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>11</td>
<td>6</td>
<td>3</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Gem</td>
<td>2.57</td>
<td>6.43</td>
<td>6.61</td>
<td>4.74</td>
<td>6.19</td>
<td>5.49</td>
<td>2.40</td>
<td>3.03</td>
<td>3.40</td>
<td>6.89</td>
<td>5.62</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SD</td>
<td>3.10</td>
<td>3.20</td>
<td>3.77</td>
<td>3.49</td>
<td>3.63</td>
<td>3.47</td>
<td>3.16</td>
<td>3.04</td>
<td>2.82</td>
<td>2.82</td>
<td>3.22</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>11</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- De letters verwijzen naar de volgende gebeurtenissen: A=ontspoore trein, B=dronken automobilist rijdt flieker dood, C=zinloos geweld, D=explosie vrachtwagen met gevaarlijke stoffen, E=vliegtuig stort neer, F=beplanting legionella bacterie, G=blaksemen treffen wandelaar, H=koolmonoxide vergiftiging, I=vrachtwagen rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=inbraak, L=ontploffing chemische fabriek
- De vier cijfers in de linkerkolom verwijzen naar de vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich zorgen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaangenaam vinden.

4) Oorzaken van onveiligheidsgevoelens

De deelnemers aan de focusgroep in Amstelveen geven aan dat hun onveiligheidsgevoelens gedeeltelijk worden veroorzaakt door verhalen van bekenden en door berichtgeving in de media. Zij hebben zelf niet of nauwelijks vervelende ervaringen die tot onveiligheidsgevoelens leiden. De deelnemers merken op dat de media en de pers onveilige situaties vaak overslaan. Dit leidt tot een toename van angstgevoelens. Wanneer in de media een onjuiste voorstelling van de werkelijkheid wordt gegeven, kan dit ook leiden tot toenemende onveiligheidsgevoelens. De deelnemers geven aan dat zij het soms moeilijk vinden te bepalen wat zij wel en niet moeten geloven.

Uit de focusgroep is duidelijk gebleken dat de onveiligheidsgevoelens van mensen niet alleen worden beïnvloed door informatie waarover zij beschikken, maar ook door maatschappelijke ontwikkelingen die zij om zich heen zien gebeuren. Zo worden bijvoorbeeld de individualisering van de maatschappij en de daarmee gepaard gaande negatieve mentaliteitsverandering genoemd als achterliggende oorzaken van onveiligheidsgevoelens. Veel mensen nemen geen eigen verantwoordelijkheid meer en schuiven problemen op anderen af. Tenslotte leidt ook de versteviging van Amstelveen tot toenemende onveiligheidsgevoelens.

Wat betreft de externe veiligheid van Schiphol hebben de Bijlerramp en de Bijlmerenquête veel indruk gemaakt. Ook de berichtgeving over het incident met de Transavia Boeing die bij harde wind naast de landingsbaan terecht kwam, heeft indruk gemaakt. In het algemeen bevestigen de deelnemers goed geïnformeerd waren over zaken die te maken hebben met luchtvaartveiligheid. Ook eigen ervaringen spelen een rol bij de ontwikkeling van onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtvaart. Vooral vliegtuigen die laag overvliegen of de bocht afsnijden maken dat mensen zich minder veilig voelen. De luchtverontreiniging, zichtbaar in de vorm van zwarte aanslag op tuinmeubelen en op
de was, leidt tot vraagtekens ten aanzien van de mogelijke effecten die dit heeft op de volksgezondheid.

5) Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?

De eerste reactie van de deelnemers is dat hun gedrag niet wordt beïnvloed door gevoelens van onveiligheid. Toch wordt geconstateerd dat veel mensen, vooral ouderen, 's avonds niet meer over straat durven en de deur niet open durven te doen. Ook worden groepen jongeren die van school naar de sneltram lopen, ontwijken. Eén van de deelnemers heeft aangegeven dat zij overweegt te verhuizen in verband met de effecten die de slechte kwaliteit van de lucht in de Randstad heeft op het leven van haar zoon (astma en bronchitis). Zij legt geen direct verband tussen de aanwezigheid van Schiphol en de slechte kwaliteit van de lucht, maar geeft aan dat er meerdere bronnen zijn die de luchttvervuiling in de Randstad veroorzaken. Er is geen enkele deelnemer die aangeeft dat hij of zij in zijn dagelijks leven wordt beïnvloed door angst voor het nederstorten van een vliegtuig op Amstelveen.

6) Verantwoordelijkheid


7) Acceptatie van risico's

De externe veiligheid van Schiphol is niet de belangrijkste bron van zorgen van de deelnemers aan de focusgroep in Amstelveen. Er bestaat consensus onder de deelnemers dat de risico's die Schiphol met zich meebrengt aanvaardbaar zijn. Er wordt een aantal factoren genoemd dat daaraan bijdraagt. Ten eerste geven de deelnemers aan dat de luchthaven historisch bestaansrecht heeft, omdat de luchthaven er eerder was dan het huidige Amstelveen. De deelnemers merken op dat mensen die in Amstelveen zijn komen wonen toen de luchthaven al bestond, geen recht hebben over de luchthaven te klagen. Ten tweede wordt ingegaan op de economische belangen van de luchthaven. Er wordt opgemerkt dat veel mensen uit Amstelveen economisch (direct of indirect) afhankelijk zijn van de luchthaven. Door één van de deelnemers wordt opgemerkt dat een keuze tussen Schiphol en brood op de plank in het voordeel van Schiphol zou uitvallen. Ten derde wordt opgemerkt dat de meeste mensen ook gebruik maken van de luchthaven als zij op vakantie gaan. Mensen profiteren van de voordelen die de luchthaven voor hen oplevert.

De deelnemers vinden risico's aanvaardbaar wanneer duidelijk is dat de activiteiten die deze risico's met zich meebrengen in het algemeen belang zijn. Zij vinden het absoluut niet acceptabel wanneer individuele belangen een rol spelen bij het nemen van belangrijke beslissingen, zoals beslissingen over de aanleg van wegen.
4.2 Bijeenkomst Warmond/Oegstgeest

Bij de bijeenkomst in Oegstgeest waren in het totaal zestien deelnemers aanwezig, waarvan zeven mensen woonachtig waren in Oegstgeest en acht mensen in Warmond. Een deelnemer woonde in Leiden, vlakbij de grens met Oegstgeest. Er waren negen mannen en zeven vrouwen. Alle deelnemers woonden al lange tijd (tussen de 17 en 60 jaar) in Warmond of Oegstgeest.

1) Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen

Als prettige kanten van het wonen in Oegstgeest en Warmond worden de betrokkenheid van de inwoners, de mooie, groene omgeving en de landelijke, maar toch centrale ligging genoemd. Er zijn echter ook minder prettige kanten aan wonen in Oegstgeest en Warmond naar voren gekomen. Minder prettig vinden zij onveilige situaties op straat en in het verkeer, woninginbraken, het vliegverkeer, de woninguitbreiding (nieuwbouw), problemen met de jeugd en het feit dat iedereen elkaar kent.

Wanneer de deelnemers nadrukkelijk wordt gevraagd onveiligheidsgevoelens met betrekking tot wonen in Oegstgeest of Warmond naar voren te brengen, blijkt dat het gevoel van onveiligheid niet sterk leeft onder de bewoners van Oegstgeest en Warmond. De punten die worden genoemd zijn: verkeersveiligheid, veiligheid op straat, woninginbraken, recreatiegebieden die mogelijk criminaliteit met zich meebrengen en overlast van mensen die vanuit de kroeg naar huis toe gaan. Eén van de deelnemers geeft aan hinder te ondervinden van het vliegverkeer dat over zijn huis komt; het betreft dan met name geluidshinder. Als reactie daarop geven twee deelnemers, waarvan er één precies onder de vlustroute woont, expliciet aan dat vliegverkeer niet echt hinderlijk te vinden.

2) Percepties ten aanzien van externe veiligheid

Na introductie van het begrip externe veiligheid, blijkt dat de deelnemers zich niet echt zorgen maken over externe onveiligheid. De eerste bron van onveiligheidsgevoelens die wordt genoemd is de millenniumwisseling. Eén van de deelnemers maakt zich zorgen over de afstelling van de kerncentrales in de voormalige Sovjetunie. Dit blijkt echter geen vorm van onveiligheid te zijn waar veel deelnemers zich zorgen over maken.

Daarna komt het vliegverkeer enkele malen ter sprake als bron van gevoelens van onveiligheid. Er zijn vier deelnemers bij de discussie over het vliegverkeer betrokken. Enkele deelnemers geven aan dat het neerstorten van een vliegtuig zeer zelden voorkomt en voor hun weinig relevant is in het dagelijks leven, terwijl anderen van mening zijn dat het vliegverkeer in de toekOMST steeds meer een bedreiging zal gaan vormen. Er zal steeds meer gevlogen worden en een groot percentage van dat vliegverkeer zal over Leiden, Warmond en Oegstgeest komen. Bovendien wordt geopperd dat concurrentie in de luchtvaartsector ertoe leidt dat soms onvoldoende controle en onderhoud aan vliegtuigen plaatsvindt.

Vervolgens komen ook de volgende onderwerpen kort ter sprake:

- Legionella-bacterie
- Dioxine-kippen
- Het vervoer van chemische stoffen per trein
- De Sikkens (AkzoNobel) fabriek in Sassenheim
3) **Rangschikking van onveiligheidsgevoelens**

Uit de discussie tijdens de bijeenkomst kan worden geconcludeerd dat mensen zich vooral zorgen maken over veiligheid op straat, woninginbraken en verkeersveiligheid. Luchtvlaart is in mindere mate een bron van onveiligheidsgevoelens. De deelnemers vinden het moeilijk verschillende onveiligheidsgevoelens met elkaar te vergelijken; ze geven aan dat alle vormen van transport risico's met zich meebrengen.

De resultaten van de discussie binnen de focusgroep worden bevestigd door de resultaten van de vragenlijst. De vragenlijst maakt duidelijk dat mensen zich het meest zorgen maken over respectievelijk woninginbraken, doodgereden worden door een dronken automobilist, slachtoffer worden van zinloos geweld en de mogelijkheid dat giftige stoffen in voedingsmiddelen terecht komen. Na deze vier risico's komen zorgen over de externe veiligheid van de luchtvlaart naar voren. De kans dat een vliegtuig neerstort in Oegstgeest wordt door de deelnemers relatief laag ingeschat; van de twaalf beschreven gebeurtenissen neemt de kans op een vliegtuigongeluk de achtste plaats in.

In de onderstaande tabel worden de uitkomsten van de vragenlijst in tabelvorm weergegeven. De cijfers 1 tot en met 4 verwijzen naar de vragen in de vragenlijst; de letters A tot en met L naar de twaalf in de vragenlijst beschreven gebeurtenissen. De nadruk ligt tijdens het onderzoek op gebeurtenis E (een vliegtuig dat neerstort op een woonwijk) en de plaats die dit inneemt in het zorgenpakket van mensen.

**Tabel 4.2: Resultaten vragenlijst Warmond/Oegstgeest**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Gem</td>
<td>2.67</td>
<td>7.34</td>
<td>5.73</td>
<td>4.22</td>
<td>3.43</td>
<td>3.76</td>
<td>2.18</td>
<td>2.80</td>
<td>4.03</td>
<td>4.91</td>
<td>7.91</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>2.43</td>
<td>2.26</td>
<td>2.61</td>
<td>2.72</td>
<td>2.99</td>
<td>2.71</td>
<td>1.97</td>
<td>1.75</td>
<td>2.06</td>
<td>2.55</td>
<td>2.42</td>
<td>3.10</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>11</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Gem</td>
<td>1.96</td>
<td>6.34</td>
<td>4.38</td>
<td>4.19</td>
<td>4.14</td>
<td>3.71</td>
<td>2.07</td>
<td>2.30</td>
<td>4.50</td>
<td>4.67</td>
<td>8.19</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>2.19</td>
<td>2.49</td>
<td>2.74</td>
<td>3.02</td>
<td>3.00</td>
<td>2.93</td>
<td>1.76</td>
<td>1.60</td>
<td>2.08</td>
<td>2.36</td>
<td>2.00</td>
<td>3.35</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Gem</td>
<td>1.41</td>
<td>5.95</td>
<td>5.10</td>
<td>3.22</td>
<td>4.33</td>
<td>3.71</td>
<td>1.70</td>
<td>2.12</td>
<td>2.63</td>
<td>4.61</td>
<td>6.81</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>1.06</td>
<td>2.30</td>
<td>2.48</td>
<td>2.31</td>
<td>3.31</td>
<td>2.59</td>
<td>1.15</td>
<td>1.47</td>
<td>1.51</td>
<td>2.50</td>
<td>2.99</td>
<td>2.89</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
<td>7</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Gem</td>
<td>3.99</td>
<td>7.92</td>
<td>6.92</td>
<td>5.27</td>
<td>5.96</td>
<td>6.34</td>
<td>1.52</td>
<td>2.68</td>
<td>5.00</td>
<td>7.98</td>
<td>7.65</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>3.08</td>
<td>2.29</td>
<td>3.17</td>
<td>2.75</td>
<td>3.45</td>
<td>2.33</td>
<td>1.72</td>
<td>2.52</td>
<td>2.17</td>
<td>2.66</td>
<td>2.26</td>
<td>3.11</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>5</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>12</td>
<td>11</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- De letters verwijzen naar de volgende gebeurtenissen: A=ontsepoorde trein, B=dronken automobilist rijdt fietsers dood, C=zaalos geweld, D=explosie vrachtauto met gevaarlijke stoffen, E=vliegtuig stort neer, F=besmetting legionella bacterie, G=bliksem treft wandelaar, H=koolmonoxide vergiftiging, I=vrachtauto rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=inbraak, L=ontplofting chemische fabriek
- De vier cijfers in de linkerkolom verwijzen naar de vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich zorgen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaannemelijk vinden.

44
4) **Oorzaken van onveiligheidsgevoelens**

In eerste instantie geven de deelnemers aan dat mensen vooral angstig worden als ze zelf vervelende situaties hebben meegemaakt. Als voorbeeld wordt genoemd dat mensen zich onveilig voelen als zij door groepjes schreeuwende jongeren worden lastig gevallen. Ook de media dragen bij aan het creëren van onveiligheidsgevoelens. Opgemerkt wordt dat de media alleen maar laten zien wat er allemaal mis gaat in de wereld; zij geven een vertekend beeld van de werkelijkheid.

De deelnemers geven aan dat oorzaken van onveiligheidsgevoelens ook liggen in de institutionele omgeving. Ten eerste wordt in dit verband opgemerkt dat er in beide gemeenten onvoldoende politiebezetting is. Dit leidt er toe dat de politie niet adequaat kan optreden in het geval van klachten. Ten tweede wordt slecht gereageerd op problemen en gaat de overheid slecht met gevoelens van mensen om. In dit verband wordt met name kritiek geuit op de afhandeling van de Bijlerramp; de deelnemers vinden het vreemd dat er nog steeds vlietvliegen over de Bijlmer vliegen.

Tenslotte geeft een aantal deelnemers aan dat de mentaliteit van mensen in negatieve zin aan het veranderen is. Ook deze kennis geeft een gevoel van onveiligheid.

5) **Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?**

Een aantal deelnemers geeft aan dat men door eigen ervaringen of door verhalen van anderen bedachtzamer wordt en preventieve maatregelen neemt om zich bijvoorbeeld tegen inbraak te beschermen. Deze bedachtzaamheid heeft ook betrekking op onveiligheid op straat.

6) **Verantwoordelijkheid**

De deelnemers geven aan dat de verantwoordelijkheid voor het aannemen van onveilige situaties vooral bij de overheid ligt. Deze verantwoordelijkheid kan echter niet worden nagekomen door een tekort aan mankracht bij de politie, teveel wet- en regelgeving die gehandhaafd moet worden en discrepanties tussen nationaal en lokaal beleid. Ook toont de overheid onvoldoende respect voor de gevoelens van mensen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat er nog steeds vlietvliegen over de Bijlmer vliegen. Tenslotte merken de deelnemers ook op dat individuen ook verantwoordelijkheden dragen bij het creëren van een veilige samenleving. Individualisering en mentaliteitsverandering bij mensen maken dat dit steeds minder vaak het geval is.

7) **Acceptatie van risico’s**

De voorzitter heeft het onderwerp acceptatie van risico’s tijdens de bijeenkomst naar voren gebracht, maar daarover ontstond nauwelijks discussie. Het enige wat in de discussie duidelijk naar voren komt, is dat de deelnemers het niet aanvaardbaar vinden als individuele belangen meespelen bij het nemen van belangrijke beslissingen en als mensen in hun eigen belang zaken verzwijgen zoals, in de perceptie van de deelnemers, tijdens de afhandeling van de Bijlerramp is gebeurd.

Naar aanleiding van de vragenlijst kan worden geconcludeerd dat de deelnemers de risico’s van de luchtaart redelijk acceptabel vinden. Van de twaalf beschreven gebeurtenissen komt luchtaart op een zevende plaats terecht. Minder acceptabel vinden mensen bijvoorbeeld giftige stoffen in voeding, een dronken automobilist die een fietsers doodrijdt, woninginbraken en een ontploffing in een chemische fabriek.
4.3 Bijeenkomst Aalsmeer

Bij de bijeenkomst in Aalsmeer waren zestien deelnemers aanwezig, waarvan negen mannen en zeven vrouwen. De meeste deelnemers wonen al geruime tijd in de gemeente (tussen de 17 en 70 jaar).

1) Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen

Het merendeel van de deelnemers geeft aan prettig te wonen in Aalsmeer. Dit heeft te maken met voldoende werkgelegenheid en het feit dat er veel te doen is binnen de gemeente (Bloemencorso etc.), ook voor de jeugd. Ook de kleinschaligheid wordt gewaardeerd. Wanneer de deelnemers nadrukkelijk gevraagd wordt onveiligheidsgroeiens met betrekking tot wonen in Aalsmeer naar voren te brengen, blijken de deelnemers zich vooral zorgen te maken over verkeersveiligheid (o.a. vrachtauto’s op smalle wegen). Het gesprek keert een paar keer terug naar dit onderwerp. Verder worden genoemd: vandalisme, vernielzucht, woninginbraken en luchtvaart.

Tijdens de voorstelronde wordt de luchtvaart door vijf deelnemers genoemd; in de loop van het eerste deel van de discussie voegen zich daar nog eens vier mensen bij. In het algemeen bestaat de indruk dat mensen zich het meest zorgen maken over geluidshinder en vervuiling. Twee deelnemers geven expliciet aan dat het vliegverkeer geluidshinder en vervuiling oplevert, maar dat dit bij hen niet tot angstgevoelens leidt. Ook door andere deelnemers worden uitstoot van gassen en kerosinedampen als belangrijkste negatieve effecten van het vliegverkeer genoemd. Twee van de deelnemers geven expliciet aan dat zij bang zijn voor het neerstorten van een vliegtuig. Tenslotte klaagt één van de deelnemers over laag overkomende vliegtuigen waardoor een aantal van zijn dakpannen is gesneuveld.

2) Percepties ten aanzien van externe veiligheid

Na introductie van het begrip externe veiligheid werden door de deelnemers nogmaals luchtvaart en verkeersveiligheid genoemd. Ook komen kort giftige stoffen in voedingsmiddelen (als voorbeeld wordt Coca Cola genoemd) en de chemische industrie ter sprake.

Wat betreft de luchtvaart is men bang dat uitbreiding van Schiphol en de groei van het luchtverkeer tot meer geluidsoverlast en uitstoot van gassen in Aalsmeer zullen leiden, ook al zullen de meest vervuilende vliegtuigen, volgens de deelnemers, waarschijnlijk van Schiphol geweerd worden.

3) Rangschikking van onveiligheidseigen

De vragenlijst maakt duidelijk dat de deelnemers de kans dat een vliegtuig boven hun gemeente neerstort vrij klein achten (8e plaats van de twaalf beschreven gebeurtenissen). Zij maken zich wel zorgen over dit risico, maar niet in grote mate. Van de twaalf beschreven gebeurtenissen nemen zorgen over luchtvaartveiligheid een vijfde plaats in.

De deelnemers aan de focusgroep geven aan dat zij zich zorgen maken over verkeersveiligheid, vandalisme, woninginbraken en luchtvaart. Eén van de deelnemers merkt op dat zij meer angst heeft voor het verkeer dan dat zij bang is dat er een vliegtuig op haar huis neerstort. De resultaten van de vragenlijst komen hiermee overeen. Daarop hebben de deelnemers aangegeven dat zij zich het meest zorgen maken over woninginbraken, gevolgd door respectievelijk slachtoffer worden van zinloos geweld, dodgereden worden door dronken automobilist, giftige stoffen in voedingsmiddelen en de kans dat een vliegtuig neerstort op een woonwijk.
In de onderstaande tabel worden de uitkomsten van de vragenlijst in tabelvorm weergegeven. De cijfers 1 tot en met 4 verwijzen naar de vragen in de vragenlijst; de letters A tot en met L naar de twaalf in de vragenlijst beschreven gebeurtenissen. De nadruk ligt tijdens het onderzoek op gebeurtenis E (een vliegtuig dat neerstort op een woonwijk) en de plaats die dit inneemt in het zorgenpakket van mensen.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gem</th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>1.73</td>
<td>6.89</td>
<td>6.25</td>
<td>4.18</td>
<td>3.14</td>
<td>3.44</td>
<td>3.29</td>
<td>3.43</td>
<td>3.95</td>
<td>5.66</td>
<td>8.77</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>1.71</td>
<td>2.48</td>
<td>2.47</td>
<td>2.24</td>
<td>2.09</td>
<td>1.76</td>
<td>2.53</td>
<td>1.89</td>
<td>2.40</td>
<td>2.16</td>
<td>0.80</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>11</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>1.11</td>
<td>7.11</td>
<td>6.29</td>
<td>5.15</td>
<td>3.93</td>
<td>3.61</td>
<td>2.76</td>
<td>3.29</td>
<td>5.62</td>
<td>5.33</td>
<td>8.73</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>1.12</td>
<td>2.54</td>
<td>2.39</td>
<td>2.63</td>
<td>2.09</td>
<td>1.92</td>
<td>1.97</td>
<td>2.34</td>
<td>2.49</td>
<td>2.06</td>
<td>0.79</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>1.42</td>
<td>7.43</td>
<td>7.51</td>
<td>5.14</td>
<td>5.33</td>
<td>4.38</td>
<td>3.51</td>
<td>2.79</td>
<td>4.70</td>
<td>5.40</td>
<td>8.25</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>1.16</td>
<td>2.31</td>
<td>2.53</td>
<td>1.93</td>
<td>2.08</td>
<td>2.22</td>
<td>2.35</td>
<td>1.65</td>
<td>2.81</td>
<td>2.26</td>
<td>2.19</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>11</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>1.89</td>
<td>9.00</td>
<td>8.93</td>
<td>6.10</td>
<td>6.79</td>
<td>5.29</td>
<td>1.89</td>
<td>3.07</td>
<td>6.06</td>
<td>7.67</td>
<td>8.98</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>1.77</td>
<td>2.30</td>
<td>2.06</td>
<td>2.65</td>
<td>2.10</td>
<td>2.86</td>
<td>1.60</td>
<td>2.28</td>
<td>2.43</td>
<td>2.14</td>
<td>1.32</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

• De letters verwijzen naar de volgende gebeurtenissen: A=ontspoorde trein, B=dronken automobilist rijdt fietsers dood, C=zinloos geweld, D=explosie vrachtauto met gevaarlijke stoffen, E=vliegtuig stort neer, F=besmetting legionella bacterie, G=blazer treft wandelaar, H=koelmotoren vergiftings, I=vrachtauto rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=inbraak, L=ontploffend chemicafabriek

• De vier cijfers in de linkerkolom verwijzen naar de vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich zorgen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaanvaardbaar vinden.

4) Oorzaken van onveiligheidsgevoelens

Meerdere deelnemers geven aan dat beschrijvingen van geweld, ongelukken, incidenten, etc. die in de media aan bod komen zorgen voor een sterker gevoel van onveiligheid. Als voorbeelden worden de Bijlerramp en de Bijlmerenquête genoemd. Er wordt gesteld dat gevoelens van onveiligheid pas echt gaan spelen als daadwerkelijk een ongeluk of incident heeft plaatsgevonden. Ook eigen ervaringen hebben een grote invloed op het gevoel van veiligheid. Een deelnemer meldt dat recentelijk een aantal dakpannen is gesneden na eenee vliegtuig laag over zijn huis is gevlucht. Dit soort voorvallen vergroten het gevoel van onveiligheid. Gevoelens van onveiligheid worden ook vergroot doordat meer bekend is dan vroeger; er wordt veel onderzoek gedaan en eenzelfde ongeluk wordt verschillende malen in de media belicht. Dit laatste kan de beeldvorming vervormen.

Tenslotte wordt door meerdere deelnemers opgemerkt dat men onderzoeksrapporten van Schiphol niet vertrouwt. Er is teveel rumoer in de media dat deze onderzoeken onbetrouwbaar zouden zijn. Het komt volgens de deelnemers te vaak voor dat cijfers die bekend gemaakt zijn weer herroepen moeten worden. Ook worden uitkomsten volgens de deelnemers selectief naar buiten gebracht waarmee duidelijk bepaalde belangen gediend worden.
5) **Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?**

Het algemene beeld van de groep is dat mensen op hun hoede zijn. Zo geeft één van de deelnemers aan dat zij de laatste jaren niet meer aan iedereen vertelt dat ze op vakantie gaat, uit angst dat er in haar woning wordt ingebroken.

6) **Verantwoordelijkheid**

Een terugkerend thema in deze groep is de verslechterde mentaliteit van mensen. Zo wordt er bijvoorbeeld gewezen op ouders die hun kinderen naar school brengen en dan hun auto op de stoep parkeren. De deelnemers zijn van mening dat mensen wat meer eigen verantwoordelijkheid moeten nemen en hun mentaliteit moeten veranderen.

7) **Acceptatie van risico’s**

De deelnemers geven aan dat verschillende factoren een rol spelen bij de vraag of een risico acceptabel is. Aangegeven wordt dat economische belangen sterk meespelen bij de acceptatie van risico’s, zoals het vrachtverkeer over de weg en andere transportoverlast (bloemenveiling), de Cindu in Uithoorn en Schiphol. Er is echter wel een aantal deelnemers dat vindt dat de overheid meer geld uit zou moeten trekken om de risico’s die de luchtvaart met zich meebrengt te beperken. Zij vragen zich af of Schiphol niet zou moeten worden verplaatst naar een veiliger locatie. Er wordt echter gesteld dat weinig mensen daadwerkelijk zouden willen dat Schiphol verplaatst wordt, omdat veel inwoners van Aalsmeer bij Schiphol werkzaam of ervan afhankelijk zijn.

De deelnemers geven aan dat zij vaak niet stilstaan bij de vraag of een bepaald risico acceptabel is. In het algemeen gaan commerciële belangen boven veiligheid. Pas als zich een ongeluk voordoet, gaan mensen zich afvragen of de activiteit die risico’s met zich meebrengt acceptabel is en is het vaak snel gedaan met de acceptatie.
4.4 Bijeenkomst Rhenen

Bij de bijeenkomst in Rhenen waren in het totaal negentien deelnemers aanwezig, waarvan negen mannen en tien vrouwen. Dit aantal was zo groot, doordat een aantal mensen aan de discussieavond wilde meedoen zonder een aanmeldingsformulier te hebben ingestuurd. Door de grote groep is relatief veel tijd besteed aan de voorstelronde, die dan ook langer duurde dan tijdens de andere bijeenkomsten. De meeste deelnemers wonen meer dan tien jaar in Rhenen (sommigen meer dan 30 jaar, anderen slechts één jaar).

1) Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen

De deelnemers noemen een aantal positieve aspecten van wonen in de gemeente Rhenen. Genoemd worden onder andere de bossen, het landelijke karakter, de rust, de natuur en de vriendelijke mensen. Aan de andere kant wordt ook genoemd dat er in de gemeente Rhenen weinig te beleven is. De deelnemers geven aan dat Rhenen en omgeving verder ook een aantal minder prettige kanten heeft. Allereerst noemt een groot aantal deelnemers onveiligheid in het verkeer. Deze onveiligheid heeft bijvoorbeeld betrekking op zeer drukke wegen die door de gemeente lopen, parkerende ouders in de buurt van scholen, vrachtwagen en fietsers die op de trottoirs rijden. Ook wordt veiligheid op straat binnen de gemeente door enkele deelnemers genoemd; zij geven aan zich enigszins onveilig te voelen door groeiende criminaliteit, diefstal, inbraak, etc. Verder geeft één van de deelnemers aan gehinderd te worden door overkomende vliegtuigen. Deze brengen geluidshinder met zich mee en ook bestaat het gevaar dat ze neerstorten. Geen enkele andere deelnemers sluit zich bij deze opmerking aan. Ook de straling van GSM-masten wordt door één van de deelnemers genoemd als bron van onveiligheidsgevoelens; deze straling kan tot ziekteverschijnselen leiden.

2) Percepties ten aanzien van externe veiligheid


3) Rangschikking van onveiligheidsgevoelens

Van de twaalf beschreven gebeurtenissen schatten de deelnemers in Rhenen de kans relatief zeer laag in dat een vliegtuig boven hun gemeente neerstort (elfde plaats). Ook uit de discussie is gebleken dat de deelnemers zich nauwelijks zorgen maken over een mogelijke crash. Dit wordt bevestigd door de vragenlijst, waarin de deelnemers ook aangeven zich relatief weinig zorgen te maken (tiende plaats) over het neerstorten van een vliegtuig. De kans op het neerstorten van een vliegtuig in Rhenen wordt lager ingeschat dan de kans op het neerstorten van een vliegtuig in een willekeurige andere plaats in Nederland (tiende plaats).

De deelnemers maken zich het meeste zorgen over verkeersonveiligheid en criminaliteit. De externe veiligheid van de luchthavens is in Rhenen geen issue. Dit wordt bevestigd door de resultaten van de vragenlijst. Relatief veel zorgen maakt men zich over zinloos geweld op straat, woninginbraken en doodgereden worden door een dronken automobilist.
### Tabel 4.4: Resultaten vragenlijst Rhenen

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Gem</td>
<td>2.09</td>
<td>7.83</td>
<td>6.43</td>
<td>5.85</td>
<td>3.18</td>
<td>3.32</td>
<td>2.98</td>
<td>4.68</td>
<td>5.08</td>
<td>5.76</td>
<td>8.25</td>
<td>4.87</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>2.56</td>
<td>2.21</td>
<td>2.75</td>
<td>2.62</td>
<td>2.86</td>
<td>2.87</td>
<td>2.49</td>
<td>2.35</td>
<td>2.47</td>
<td>2.66</td>
<td>2.20</td>
<td>2.35</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Gem</td>
<td>2.84</td>
<td>6.77</td>
<td>5.58</td>
<td>4.82</td>
<td>3.13</td>
<td>3.52</td>
<td>3.16</td>
<td>3.86</td>
<td>5.11</td>
<td>5.83</td>
<td>7.73</td>
<td>4.28</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>3.62</td>
<td>2.98</td>
<td>2.64</td>
<td>2.47</td>
<td>3.09</td>
<td>2.73</td>
<td>2.59</td>
<td>2.45</td>
<td>2.74</td>
<td>3.39</td>
<td>2.37</td>
<td>2.65</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>6</td>
<td>11</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Gem</td>
<td>1.71</td>
<td>5.53</td>
<td>6.41</td>
<td>4.21</td>
<td>2.39</td>
<td>3.41</td>
<td>2.64</td>
<td>2.13</td>
<td>4.23</td>
<td>4.97</td>
<td>5.56</td>
<td>3.98</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>2.10</td>
<td>3.09</td>
<td>2.88</td>
<td>2.83</td>
<td>2.89</td>
<td>2.98</td>
<td>2.34</td>
<td>1.41</td>
<td>2.89</td>
<td>2.99</td>
<td>3.02</td>
<td>2.50</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Gem</td>
<td>2.20</td>
<td>7.43</td>
<td>8.01</td>
<td>5.67</td>
<td>5.04</td>
<td>5.24</td>
<td>2.19</td>
<td>2.91</td>
<td>4.22</td>
<td>8.04</td>
<td>7.05</td>
<td>7.15</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>2.59</td>
<td>2.87</td>
<td>2.46</td>
<td>2.93</td>
<td>3.27</td>
<td>2.87</td>
<td>2.25</td>
<td>2.16</td>
<td>2.92</td>
<td>2.08</td>
<td>1.92</td>
<td>2.27</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>11</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- De letters verwijzen naar de volgende gebeurtenissen: A=ontspoorde trein, B=dronken automobilist rijdt fieter dood, C=zaadloos geweld, D=explosie vrachtwagen met gevaarlijke stoffen, E=vliegtuig stort neer, F=besmetting legionella bacterie, G=bliksem treft wandelaar, H=koolmonoxide vergiftiging, I=vrachtauto rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=braken, L=ontploffing chemische fabriek.
- De vier cijfers in de linkerkolom verwijzen naar de vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich zorgen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaannembaar vinden.

### 4) Oorzaken van onveiligheidsgevoelens

De invloed van berichtgeving in de media, maar ook bijvoorbeeld in films, op gevoelens van onveiligheid blijkt groot te zijn. Ook verhalen van vrienden over ongelukken en eigen ervaringen beïnvloeden het gevoel van onveiligheid. Eén van de deelnemers geeft het voorbeeld van parkeergarages. Doordat parkeergarages vaak in films overkomen als ongure locaties, blijkt het gevoel van onveiligheid in een parkeergarage vergroot te worden. Anderen herkennen dit. Naarmate een ongeluk dat in de media ter sprake is gekomen langer geleden is gebeurd, wordt de kans groter dat het angstgevoel langzaam verdwijnt.

Een ander aspect van onveiligheidsgevoelens rond berichtgeving heeft betrekking op het waarheidsgehalte van onderzoeksrapporten. Een aantal deelnemers geeft aan dat experts het vaak oneens zijn over belangrijke onderwerpen. De vraag is wie je nu moet geloven.

Ook onduidelijkheid over het wel of niet bestaan van werkende rampenplannen zorgt voor een sterk gevoel van onveiligheid.

Een laatste aspect dat door veel deelnemers naar voren is gebracht, heeft betrekking op het functioneren van de politie in Rhenen. Een veel gehoorde klacht is dat de politie niet serieus omgaat met klachten en aangiften. Zelfs bij ernstige zaken reageert de politie zelden adequaat. Dit veroorzaakt gevoelens van onveiligheid.

### 5) Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?

In het algemeen lijkt men het erover eens te zijn dat het goed is voorzorgsmaatregelen te nemen om je zoveel mogelijk te beschermen (op je hoede zijn), maar dit moet niet je leven gaan bepalen. Een ongeluk dat dicht bij huis gebeurt, voelt gevaarlijker aan dan een ongeluk verder weg.
6) **Verantwoordelijkheid**


Ook wordt kritiek geuit op het functioneren van de politie. Een aantal deelnemers geeft aan dat de politie haar verantwoordelijkheid niet neemt.

7) **Acceptatie van risico’s**

Wanneer de factoren ter sprake komen, die de acceptatie van veiligheidsrisico’s mogelijk kunnen beïnvloeden, worden door de deelnemers de volgende elementen genoemd. Allereerst geeft een deelnemer aan dat in het geval van overvliegende straaljagers haar acceptatie van de risico’s wordt beïnvloed door de reden van overvliegen. De laatste tijd vlogen veel straaljagers over, met bestemming Kosovo. Doordat deze deelnemer dit een belangrijke reden vond, merkte zij dat zij het overvliegen meer accepteerde dan in andere situaties. Een andere deelnemer is van mening dat economische belangen een grote invloed hebben op de acceptatie van veiligheidsrisico’s. Economische belangen maken echter niet alles acceptabel.
4.5 Bijeenkomst Amsterdam-Buitenveldert

Bij de bijeenkomst in Amsterdam-Buitenveldert waren dertien deelnemers aanwezig, vier mannen en negen vrouwen. De woonduur van de deelnemers in Amsterdam-Buitenveldert, verschilt nogal van elkaar (van een half jaar tot meer dan 35 jaar). Het merendeel woont hier echter al meer dan 20 jaar.

1) Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen

Als prettige aspecten van wonen in Amsterdam-Buitenveldert worden tijdens de bijeenkomst onder andere de rust, het dorpske karakter en de overzichtelijkheid genoemd. Een meerderheid van de deelnemers noemt de verkeerrssituatie in Amsterdam-Buitenveldert als bron van onveiligheid. Men is het er over eens dat er te hard gereden wordt en dat dit gevaarlijke situaties oplevert.

De deelnemers vinden Buitenveldert over het algemeen veilig. Er zijn weinig 'ongure types' op straat te vinden. Toch maakt een aantal deelnemers zich zorgen over onveiligheid op straat, bijvoorbeeld veroorzaakt door groepen jongeren op straat en tasjesdief. Sommige mensen vinden vliegtuigen interessant en hebben er geen last van; anderen voelen een zekere vorm van angst door overkomende toestellen.

Wat betreft de externe veiligheid van de luchtwacht wordt door vier mensen nadrukkelijk gewezen op de mogelijke effecten van de uitstoot van vliegtuigen, in verband met het milieu en de volksgezondheid. Mensen voelen zich soms ook wel onveilig door de laag overvliegende vliegtuigen. In dat geval is het vooral de geluidsoverlast, veroorzaakt door vliegtuigen, die een gevoel van onveiligheid met zich meebrengt. Twee van de deelnemers geven expliciet aan geen hinder van het luchtverkeer te ondervinden en geven aan het leek te vinden naar overkomende vliegtuigen te kijken.

2) Percepties ten aanzien van externe veiligheid

Na introductie van het begrip externe veiligheid, wordt de externe veiligheid van de luchtwacht opnieuw genoemd. Daarbij wordt vooral gedaan op de mogelijke effecten van de luchtwacht op milieu en gezondheid. Ook wordt nogmaals aangegeven dat vliegtuiglawaai van laag overkomende vliegtuigen tot gevoelens van onveiligheid leidt. Verder wordt opgemerkt dat onduidelijkheid omtrent het goed functioneren van rampenplannen tot onveiligheidsgvoelens kan leiden. Tenslotte werden ook een dijkdoorbraak en de chemische fabriek Cindu in Uithoorn genoemd.

3) Rangschikking van onveiligheidsgvoelens

De deelnemers aan de focusgroep in Amsterdam-Buitenveldert achten de kans dat een vliegtuig in Amsterdam-Buitenveldert neerstort niet echt groot in vergelijking met de meeste andere beschreven gebeurtenissen (achtste plaats), maar wel hoger dan de kans op het neerstorten van een vliegtuig op een willekeurige andere plaats binnen Nederland (twaalfde plaats). Zij maken zich echter nauwelijks zorgen over dit risico (elfde plaats).

In afnemende mate, maken de deelnemers aan de focusgroep in Amsterdam-Buitenveldert zich zorgen over verkeersveiligheid, criminaliteit en luchtwacht. De resultaten van de vragenlijst geven een enigszins ander beeld te zien. Het meeste zorgen baren volgens de vragenlijst woninginbraken, doodgereden worden door een dronken automobilist, giftige stoffen in
voedingsmiddelen en de explosie van een vrachtwagen met giftige stoffen. Luchtaart neemt
geen prominente plaats in binnen het totale zorgenpakket van de deelnemers. Uit de vragenlijst
blijkt dat de deelnemers zich meer zorgen maken over bijvoorbeeld besmetting met de legionella-
bacterie.

Tabel 4.5: Resultaten vragenlijst Amsterdam-Buitenveldert

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Gem</td>
<td>1.43</td>
<td>7.01</td>
<td>6.44</td>
<td>2.99</td>
<td>1.41</td>
<td>3.28</td>
<td>2.77</td>
<td>4.15</td>
<td>3.92</td>
<td>5.66</td>
<td>7.79</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SD</td>
<td>1.04</td>
<td>2.70</td>
<td>2.85</td>
<td>1.88</td>
<td>0.83</td>
<td>2.67</td>
<td>1.99</td>
<td>2.44</td>
<td>2.14</td>
<td>2.65</td>
<td>2.57</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Plaats</td>
<td>11</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>9</td>
<td>12</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Gem</td>
<td>0.98</td>
<td>6.08</td>
<td>4.57</td>
<td>3.64</td>
<td>3.79</td>
<td>2.93</td>
<td>2.70</td>
<td>4.07</td>
<td>5.31</td>
<td>6.92</td>
<td>3.94</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SD</td>
<td>0.59</td>
<td>3.19</td>
<td>2.99</td>
<td>2.67</td>
<td>2.48</td>
<td>2.62</td>
<td>2.58</td>
<td>2.53</td>
<td>2.76</td>
<td>2.77</td>
<td>2.77</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>10</td>
<td>11</td>
<td>5</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Gem</td>
<td>0.99</td>
<td>4.95</td>
<td>4.37</td>
<td>3.72</td>
<td>2.49</td>
<td>3.71</td>
<td>2.78</td>
<td>2.64</td>
<td>2.92</td>
<td>4.85</td>
<td>5.20</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SD</td>
<td>0.71</td>
<td>2.83</td>
<td>2.45</td>
<td>3.13</td>
<td>1.83</td>
<td>2.64</td>
<td>2.65</td>
<td>2.56</td>
<td>3.27</td>
<td>2.29</td>
<td>2.29</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
<td>11</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Gem</td>
<td>3.14</td>
<td>8.71</td>
<td>8.86</td>
<td>6.74</td>
<td>6.29</td>
<td>5.43</td>
<td>2.78</td>
<td>5.15</td>
<td>5.21</td>
<td>7.36</td>
<td>7.44</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SD</td>
<td>3.02</td>
<td>1.88</td>
<td>1.66</td>
<td>3.06</td>
<td>3.47</td>
<td>2.87</td>
<td>2.91</td>
<td>4.26</td>
<td>2.98</td>
<td>3.37</td>
<td>2.08</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Plaats</td>
<td>11</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>8</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- De letters verwijzen naar de volgende gebeurtenissen: A=ontspoede trein, B=dronken automobilist rijdt fietser dood, C=zinkloos geweld, D=explosie vrachtwagen met gevaarlijke stoffen, E=vliegertuig stort neer, F=besmetting legionella bacterie, G=blaksem treft wandelaar, H=koolstofoxide vergiftiging, I=vrachtwagen rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=infrauct, L=ontploffing chemische fabriek
- De vier cijfers in de linkerkolom verwijzen naar de vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich zorgen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaanvaardbaar vinden.

4) Oorzaken van onveiligheidsgevoelens

Uit de bijeenkomst is gebleken dat gevoelens van onveiligheid onder andere worden veroorzaakt
door vervelende ervaringen, maar vaker nog door berichtgeving in de media of verhalen van
vrienden en kennissen. Een aantal deelnemers is van mening dat uitgebreide berichtgeving over
ongelukken ook goede kanten heeft omdat mensen daardoor gewaarschuwd worden en zich in de
toeomst beter tegen gevaren kunnen beschermen.

Een andere reden voor een angstig gevoel is bijvoorbeeld te weinig of juist te veel politie op
straat. Een aantal deelnemers geeft aan dat er te weinig politie op straat is en dat er niet kordaat
geregeerd wordt bij aangifte.

Een groot aantal deelnemers heeft weinig vertrouwen in rapporten over lichtvervuiling en
risicoberekeningen van de luchtaart. Het lijkt niet uit te maken of de uitvoerder Schipholt, de
milieubeweging of bijvoorbeeld TNO is. Veel mensen zijn zeer geïnteresseerd in de 'echte'
cijfers.

5) Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?

De deelnemers geven aan dat onveiligheidsgevoelens hun gedrag soms beïnvloeden. Zo neemt
een aantal deelnemers voorzorgsmaatregelen tegen criminaliteit op straat. Portemonnaies worden
in diepe binnenzakken weggestopt, borschades worden gemeden en opzettelijk wordt casual
kleding aangetrokken als het centrum van Amsterdam wordt bezocht.
6) **Verantwoordelijkheid**

Uit de discussie komt naar voren dat de overheid verantwoordelijk is voor het oplossen van grote
problemen en dat burgers initiatieven moeten nemen als het gaat om de aanpak van kleinere
problemen. Ook komen rampenplannen ter sprake. Niet iedereen vertrouwt erop dat deze
rampenplannen ook werken. De overheid zou daar beter op moeten toezien.

7) **Acceptatie van risico’s**

In de discussie komt een aantal aspecten naar voren dat van invloed is op de mate waarin de
luchthaar acceptabel wordt gevonden. Ten eerste wordt aangegeven dat Schiphol historisch
bestaansrecht heeft. Schiphol was er al voordat veel mensen in Amsterdam-Buitenveldert gingen
wonen. Ten tweede profiteren mensen ook van een luchthaven in de buurt wanneer zij op
vakantie gaan (sommige deelnemers geven aan dat zij nooit met het vliegtuig op vakantie gaan).
Tenslotte zijn er ook twee deelnemers die aangeven dat zij het een prachtig gezicht vinden als
vliegtuigen over komen vliegen; zij hebben daar geen problemen mee.

De deelnemers laten blijken dat zij het huidige niveau van de luchthaar acceptabel vinden, maar
zetten wel vraagtekens bij verdere groei van de luchthaar. Ook vragen zij zich af of de overlast
niet wat beter verdeeld kan worden. Momenteel worden alle lasten afgewerkt op de omgeving
van Schiphol; de lasten zouden volgens twee van de deelnemers beter gespreid kunnen worden
door een deel van de luchthaven te verplaatsen.
4.6 Bijeenkomst Beek

Bij de bijeenkomst in Beek waren vijftien deelnemers aanwezig. Er waren negen mannen en zes vrouwen aanwezig. Sommige deelnemers woonden al erg lang in Beek (meer dan 50 jaar), enkele deelnemers wonen nog maar kort in deze gemeente.

1) Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen

Als positieve aspecten van wonen in Beek worden de volgende punten naar voren gebracht: het rustige, landelijke karakter, een ideale omgeving voor kinderen en de nabijheid van scholen. Uit de bijeenkomst in Beek komen de volgende bronnen van onveiligheid naar voren: Zowel de aanwezigheid van de chemische fabriek van DSM als de aanwezigheid van Maastricht-Aachen Airport zorgt voor aanzienlijke gevoelens van onveiligheid bij een groot gedeelte van de groep.

Bij DSM richten de onveiligheidsgevoelens zich vooral op stank, geluidsoverlast, ‘affakkelen’ en op de mogelijke gezondheidseffecten die de aanwezigheid van DSM voor omwonenden met zich mee brengt. Er is enige discussie binnen de groep over het veiligheidsbeleid dat DSM voert. Twee deelnemers zijn van mening dat DSM in de loop der jaren steeds veiliger is geworden. Men is het erover eens dat DSM veel aan veiligheidsbeleid heeft gedaan. Echter, als zich problemen voordoen, wordt alles ‘onder de pet gehouden’, totdat de politiek zich met de zaak bemoeit.

Gevoelens van onveiligheid rond Maastricht-Aachen Airport heersen bij een groot aantal mensen en hebben betrekking op het lawaai van overvliegende vliegtuigen en de uitstoot van vliegtuigen. Ook angst voor het neerstorten van een vliegtuig wordt door één van de deelnemers genoemd. Een aantal respondenten geeft aan dat de geluidsoverlast vervelender is dan de angst voor neerstorten. Er gaan geruchten over de slechte kwaliteit van de vliegtuigen die op Maastricht-Aachen Airport landen. Er zou sprake zijn van slecht onderhoud en te weinig controles. Een paar keer wordt de slechte financiële positie van de luchthaven genoemd. De financiële positie zorgt ervoor dat de gevoelens van onveiligheid worden aangewakkerd. Na de Bijlerramp bleek bovendien dat Maastricht-Aachen Airport niet beschikte over een rampenplan. Een deelnemer geeft aan dat hij meer vertrouwen heeft in Schiphol dan in Maastricht-Aachen Airport, terwijl Schiphol een veel grotere luchthaven is.

Door een aantal deelnemers wordt verkeersveiligheid als bron van onveiligheidsgevoelens genoemd, vooral omdat dit een onderwerp is dat mensen dagelijks bezighoudt. Tenslotte worden door de deelnemers kort woninginbraken en dioxinevergiftiging genoemd.

2) Percepties ten aanzien van externe veiligheid

Aangezien in het eerste deel van de discussie reeds uitgebreid werd ingegaan op externe veiligheid was het niet nodig tijdens de discussie externe veiligheid opnieuw te bediscussiëren.

3) Rangschikking van onveiligheidsgevoelens

Een belangrijk deel van de discussie binnen de focusgroep in Beek was gericht op de veiligheid en overlast (geluidshinder en stank) van DSM. De deelnemers maken zich zorgen over de veiligheid van DSM en over de mogelijke gevolgen van een ongeluk. Ook de vragenlijst maakt duidelijk dat de deelnemers zeer bezorgd zijn over een ongeluk in de chemische industrie binnen hun eigen gemeente. Een ontploffing in een chemische fabriek scoort hoog (tweede plaats) binnen hun zorgenpakket.
Op de vragenlijsten hebben de deelnemers aan de focusgroep in Beek aangegeven dat de kans dat een vliegtuig neerstort op Beek van de beschreven gebeurtenissen redelijk groot is (vierde plaats) en veel groter is dan de kans op nationaal niveau (negende plaats). De deelnemers maken zich daar dan ook relatief veel zorgen over (vierde plaats). De deelnemers uit Beek voelen zich relatief onveilig over het vliegverkeer ter plaatse. Dit wordt ook bevestigd door de discussie binnen de focusgroep.

Sommige deelnemers geven aan dat ze zich veiliger voelen met betrekking tot DSM dan tot de luchthaven. De deelnemers geven aan dat dit verschil in veiligheidsbeleving onder meer te maken heeft met het feit dat de luchthaven al jaren verliesgevend is, terwijl DSM een goedlopend bedrijf is. Dit wekt meer vertrouwen bij de bewoners. Bovendien heeft DSM een goede klachtenafhandelingsprocedure; er wordt serieus omgegaan met klachten vanuit de omgeving en men houdt de omwoners met enige regelmaat op de hoogte van DSM-aangelegenheden. Het vliegveld zou echter niet communiceren met de omgeving. Bovendien gaan de geruchten dat er zeer oude, slecht onderhouden toestellen landen op het vliegveld. Ook deze verhalen vergroten het gevoel van onveiligheid.

Er zijn echter ook deelnemers die zich onveiliger voelen ten aanzien van DSM dan ten aanzien van de luchthaven. De belangrijkste reden die daarvoor wordt gegeven zijn de gezondheidsrisico’s die de verschillende activiteiten met zich meebrengen; deze worden voor de chemische industrie groter ingeschat dan voor de luchtvaart.

In het dagelijks leven geeft men echter aan dat het gevoel van onveiligheid het grootst is met betrekking tot verkeer onveiligheid. Dit onderwerp wordt echter nauwelijks bediscussieerd.

---

**Tabel 4.6: Resultaten vragenlijst Beek**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Gem</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>2.83</td>
<td>2.79</td>
<td>2.09</td>
<td>2.36</td>
<td>3.03</td>
<td>1.88</td>
<td>2.42</td>
<td>2.59</td>
<td>2.11</td>
<td>2.16</td>
<td>2.78</td>
<td>2.76</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>11</td>
<td>7</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gem</td>
<td>1.81</td>
<td>5.57</td>
<td>4.09</td>
<td>4.19</td>
<td>5.10</td>
<td>3.62</td>
<td>2.79</td>
<td>3.29</td>
<td>3.66</td>
<td>3.80</td>
<td>7.80</td>
<td>6.14</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>1.52</td>
<td>2.16</td>
<td>2.21</td>
<td>1.92</td>
<td>3.01</td>
<td>2.01</td>
<td>1.76</td>
<td>2.66</td>
<td>1.71</td>
<td>1.77</td>
<td>2.27</td>
<td>2.72</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gem</td>
<td>1.81</td>
<td>5.57</td>
<td>4.09</td>
<td>4.19</td>
<td>5.10</td>
<td>3.62</td>
<td>2.79</td>
<td>3.29</td>
<td>3.66</td>
<td>3.80</td>
<td>7.80</td>
<td>6.14</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>1.52</td>
<td>2.16</td>
<td>2.21</td>
<td>1.92</td>
<td>3.01</td>
<td>2.01</td>
<td>1.76</td>
<td>2.66</td>
<td>1.71</td>
<td>1.77</td>
<td>2.27</td>
<td>2.72</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gem</td>
<td>3.36</td>
<td>8.41</td>
<td>8.52</td>
<td>5.03</td>
<td>5.98</td>
<td>5.23</td>
<td>2.19</td>
<td>3.05</td>
<td>4.79</td>
<td>6.12</td>
<td>6.82</td>
<td>7.09</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>2.46</td>
<td>2.09</td>
<td>1.91</td>
<td>2.62</td>
<td>3.02</td>
<td>2.55</td>
<td>2.41</td>
<td>2.34</td>
<td>3.28</td>
<td>3.30</td>
<td>2.44</td>
<td>3.17</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>12</td>
<td>11</td>
<td>9</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- De letters verwijzen naar de volgende gebeurtenissen: A=ontspoorde trein, B=dronken automobilist rijdt fietsers dood, C=zwembad geweld, D=explosie vrachtauto met gevaarlijke stoffen, E=vliegtuig stort neer, F=besmetting legionella bacterie, G=bliksem treft wandelaar, H=koolmonoxyde vergiftiging, I=vrachtauto rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=infra, L=ontploffing chemische fabriek
- De vier cijfers in de linkerkolom verwijzen naar de vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich zorgen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaannemelijk vinden.
4) **Oorzaken van onveiligheidsgevoelens**

Een meerderheid van de deelnemers geeft aan dat de media een grote invloed hebben op gevoelens van onveiligheid. Verhalen over vliegtuigongelukken en incidenten blijken zich snel over de gemeente Beek te verspreiden. Een van de deelnemers geeft aan bang te zijn geworden door de vele verhalen over inbraken. Een andere deelnemer meent dat als er meer informatie bekend zou zijn over DSM en het vliegveld, dit tot meer angstgevoelens bij de bewoners zou leiden. Ze is dan ook blij dat ze niet alles weet.

Vier mensen noemen de Bijlmerramp en de recentelijke Bijlmerenquête als bron van onveiligheidsgevoelens. Ook wordt berichtgeving in de media over inferieure vliegtuigen die op Beek landen als bron van onveiligheidsgevoelens genoemd.

Berichtgeving kan ervoor zorgen dat men meer op zijn hoede is als zich onveilige situaties voordoen. Eén van de deelnemers is echter van mening dat de media ervoor zorgen dat niemand meer durft in te grijpen wanneer er problemen op straat zijn; velen vrezen voor hun eigen leven.

Het wordt door de meeste deelnemers gewaardeer dat DSM één keer per jaar een open dag organiseert voor de omwonenden. Persberichten worden wel door DSM naar buiten gebracht, maar de deelnemers geven aan dat het vliegveld in de regel geen informatie geeft aan de omwonenden. Dit wordt als storend ervaren. Een laatste veroorzaker van onveiligheidsgevoelens in Beek is het gebrek aan politie en brandweerdiensten.

5) **Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?**

Er wordt gesteld dat oudere bewoners van Beek 's avonds de deur niet meer uit durven. De deelnemers geven aan dat verhalen over zinloos geweld ertoe leiden dat mensen in de toekomst wel drie keer nadenken voordat ze ingrijpen wanneer zich problemen op straat voordoen. Mensen zijn veel te bang dat henzelf iets overkomt.

6) **Verantwoordelijkheid**

Er is weinig vertrouwen in de groep dat de overheid in staat zou zijn DSM te controleren. Er wordt gezegd dat de overheid (provincie, gemeente) de middelen en de kennis niet heeft om goede controles uit te voeren. Ook de controle op Maastricht-Aachen Airport is onvoldoende. Op de luchthaven landen regelmatig slecht onderhouden vliegtuigen. Er is echter geen onafhankelijke instantie die structureel controles uitvoert; dit wordt voornamelijk gedaan door de luchtvaartmaatschappijen zelf. De deelnemers vragen zich af of die wel betrouwbaar zijn.

Vervolgens komen rampenplannen ter sprake. Deelnemers geven aan dat na de Bijlmerramp is gebleken dat Maastricht-Aachen Airport geen goed werkend rampenplan heeft. Ook zijn de rampenplannen van DSM en de luchthaven niet geïntegreerd. Bewoners zijn hier niet gerust op.

Een deelnemer geeft aan dat als zich een ongeluk of incident voordoet, direct door de autoriteiten wordt geroepen dat het 'geen gevaar voor de volksgezondheid zal opleveren'. Dit wordt zelfs gezegd als nog niets over de feiten bekend is. Anderen herkennen deze opstelling van de overheid.
7) Acceptatie van risico’s

De deelnemers plaatsen vraagteken bij de aanvaardbaarheid van de risico’s die Maastricht-Aachen Airport met zich meebrengt. Een deelnemer stelt dat de mogelijke, negatieve effecten op de gezondheid die de luchthaven met zich meebrengt, niet opwegen tegen de economische voordelen van de luchthaven. Een factor die bijdraagt aan de acceptatie van de luchthaven is dat deze werkgelegenheid oplevert. Aan de andere kant wordt er gezegd dat acceptatie afhankelijk is van de opbrengsten. De luchthaven heeft tot nu toe alleen maar geld gekost. Dit komt de acceptatie niet ten goede. De deelnemers zijn van mening dat op Maastricht-Aachen Airport slecht onderhouden vliegtuigen mogen landen. Dat brengt onacceptabele veiligheidsrisico’s met zich mee.
4.7 Bijeenkomst Bergschenhoek

Bij de bijeenkomst in Bergschenhoek waren zeventien deelnemers aanwezig. Er namen negen mannen en acht vrouwen deel aan de discussie. De deelnemers woonden tussen de 3 en 69 jaar in Bergschenhoek, maar de meeste deelnemers wonen al meer dan 20 jaar in de gemeente Bergschenhoek.

1) Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen

Uit de voorstelronde blijkt dat alle deelnemers zich redelijk tot zeer veilig voelen in Bergschenhoek. De meeste mensen wonen zeer prettig in dit dorp. Als voordelen worden genoemd een rustige en veilige omgeving, veel recreatiemogelijkheden en een ligging nabij Rotterdam en Den Haag. Tegenover deze prettige aspecten van wonen in Bergschenhoek staat echter ook een aantal minder prettige kanten.

De deelnemers maken zich zorgen over veiligheid op straat, veiligheid in de recreatiegebieden en verkeersveiligheid. Ook het vliegverkeer van Rotterdam Airport komt een aantal keer spontaan ter sprake als zijnde een bron van onveiligheid. Genoemd werd onder andere geluidsoverlast; een aantal mensen is van mening dat er bijzonder lawaaiige vliegtuigen op Rotterdam Airport landen en opstijgen. Dit zou kunnen wijzen op verouderde en daarmee onveiliger toestellen. Eén van de deelnemers merkte op dat Rotterdam Airport wel het vuilnisvat van Schiphol lijkt. Een ander vertelt over een noodlanding van vele jaren terug, die veel indruk heeft gemaakt. Een laatste onderwerp dat in verband wordt gebracht met luchtaartenveiligheid is de uitstoot van vliegtuigen. Veel mensen voelen zich daar onveilig over omdat zij bang zijn voor hun gezondheid. Een van de deelnemers geeft echter ook expliciet aan onder de aanvliegroute van Rotterdam Airport te wonen, maar dit niet vreemd te vinden.

2) Percepties ten aanzien van externe veiligheid


3) Rangschikking van onveiligheidsgroeven

De kans dat een vliegtuig op Bergschenhoek neerstort, wordt door de deelnemers aan de focusgroep relatief hoog ingeschat (een vijfde plaats van de twaalf beschreven gebeurtenissen). Deze kans wordt hoger ingeschat dan de kans dat een vliegtuig op een willekeurige andere plaats in Nederland neerstort (negende plaats). De deelnemers maken zich daar ook veel zorgen (vijfde plaats) in vergelijking met de andere gemeenten. Deze score betekent dat de deelnemers zich relatief onveilig voelen vanwege het nabijgelegen Rotterdam Airport.

De deelnemers aan de focusgroep in Bergschenhoek geven aan zich echter met name zorgen te maken over vliegverkeer, onveiligheid in recreatiegebieden en verkeersveiligheid. Dit wordt bevestigd door de resultaten van de vragenlijst. Daaruit blijkt dat men zich in Bergschenhoek in afnemende mate zorgen maakt over doodgereden worden door een dronken automobilist, slachtoffer worden van zinloos geweld, woninginbraken, giftige stoffen die in voedingsmiddelen
terecht komen en het neerstorten van een vliegtuig op een woonwijk. Woninginbraken en giftige stoffen die in voedingsmiddelen terecht komen, zijn in de discussie niet ter sprake gekomen.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabel 4.7: Resultaten vragenlijst Bergschenhoek</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>----</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

- De letters verwijzen naar de volgende gebeurtenissen: A=ontspoede trein, B=gedronken automobilist rijdt fietsers dood, C=zwolens geweld, D=explosie vrachtwagen met giftige stoffen, E=vliegtuig stort neer, F=besmetting legionella bacterie, G=kleutert teef wandelaar, H=koelmateriaal vergiftiging, I=vrachtwagen rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=ontvlakking chemische fabriek.
- De vier cijfers in de linkerkolom verwijzen naar de vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich zorgen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaanvaardbaar vinden.

4) Oorzaken van onveiligheidsgevoelens

De deelnemers geven aan dat hun onveiligheidsgevoelens worden beïnvloed door de verhalen die zij horen. Zo zou in Bergschenhoek relatief veel kanker voorkomen. Dit zet mensen toch aan het denken en creëert een gevoel van onveiligheid.

Sommige deelnemers vinden de overheid een zeer betrouwbare informatiebron, anderen niet. Een van de deelnemers is ervan overtuigd dat veel mensen het vertrouwen in de overheid sinds de Bijlmerenquête hebben verloren. Een andere deelnemer geeft aan dat mensen door berichtgeving in de krant meer gaan nadenken over veiligheid, maar er niet echt bang wordt van worden. Er wordt aangegeven dat goede voorlichting angst kan wegnemen of verminderen.

Tenslotte zorgt kennis over het feit dat er te weinig politie, brandweer en ambulances in de buurt zijn voor gevoelens van onzekerheid. Regelmatig duurt het zeer lang voordat hulp ter plaatse is.

5) Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?

In het algemeen kan gesteld worden dat bewoners op hun huide zijn. In tegenstelling tot vroeger gaat tegenwoordig de deur op slot. Sommige deelnemers maken 's nachts het bos met de fiets. Een deelnemer gaat er zelfs niet met de auto doorheen. Iemand geeft aan dat hij regelmatig klachten doorbreekt over te lawaaiig, laag overvliegende vliegtuigen. Hij is alert en is bang dat Rotterdam Airport het vuilnisvat van Schiphol wordt. Hij is van mening dat klagen mogelijk effect zal hebben.
6) Verantwoordelijkheid

Men is het er over eens dat de overheid verantwoordelijk is voor goede, eerlijke berichtgeving. Het vertrouwen in de overheid is sinds de Bijlmerenquête flink aangetast.

7) Acceptatie van risico’s

Verplaatsing of verandering van het banenstelsel van Rotterdam Airport, waardoor aanvliegroutes veranderen, wordt in Bergschenhoek als onacceptabel gezien. De huidige vorm (banenstelsel) en hoeveelheid geluidsoverlast wordt geaccepteerd, een verandering daarin niet. Eén deelnemer geeft aan dat het vliegveld eerder bestond dan bepaalde woonwijken en dat de mensen in die wijken geen recht hebben tot klagen. Deze mensen wisten immers dat er een vliegveld staat en zijn daar toch komen wonen. Acceptatie heeft volgens deze deelnemer dus ook met bestaansgeschiedenis te maken. Iedereen is het er over eens dat het onacceptabel is dat er mensen lastig worden gevallen in het bos en in de recreatiegebieden.
4.8 Veiligheidszones rondom Schiphol


1) Percepties ten aanzien van veiligheid in het algemeen

Als plezierige kanten van hun woonplaats worden door de deelnemers de relatief lage huizenprijzen, het mooie uitzicht en het nabijgelegen water genoemd. Wanneer de deelnemers wordt gevraagd opnrettige kanten van wonen in de veiligheidszones op te noemen, komen de volgende punten ter sprake: Allereerst is iedereen het er over eens dat het erg slecht gesteld is met de verkeersveiligheid. Er wordt veel te hard gereden. Een paar keer wordt direct verwezen naar de Fokkerweg. Soms duurt het wel tien minuten voor deze weg kan worden overgestoken. Bovendien zijn de deelnemers vrij pessimistisch over criminaliteit in Nederland, terwijl de angst voor crimineel gedrag bij hen in de buurt zeer klein is. Men is over het algemeen van mening dat de wereld in dat opzicht steeds onveiliger wordt. Verder wordt ook de luchtvaart aangeduid als bron van onveiligheid. Onveiligheidsgevoelens worden vooral opgeroepen door oude toestellen die veel lawaai maken. Tenslotte geeft één deelnemer aan dat zij niet met de camper over grote wegen in bijvoorbeeld Frankrijk durft te rijden uit angst voor roofovervallen.

Wat betreft de onveiligheidsgevoelens met betrekking tot de luchtvaart worden de volgende situaties genoemd:

- Laag overvliegende vliegtuigen (vooral van KLM; dit leidt meer tot irritatie dan tot gevoelens van onveiligheid aangezien de deelnemers de indruk hebben dat KLM een veilige luchtvaartmaatschappij is) leiden tot een ongemakkelijk gevoel. Dit komt doordat laag overkomende toestellen worden geassocieerd met afwijkingen van het normale vluchtpad, wat veroorzaakt zou kunnen worden doordat er iets mis is;
- Men ruikt de uitstoot van vliegtuigen en ziet zwarte aanslag op tuinmeubelen. Dit veroorzaakt onveiligheidsgevoelens ten aanzien van mogelijke gevolgen van deze uitstoot voor de gezondheid;
- Blootstelling van loodsmedewerkers aan straling afkomstig van de neergestorte El Al Boeing.
- Tenslotte geven de deelnemers aan hinder te ondervinden van de brandweeroefening die regelmatig op Schiphol wordt gehouden. De oefening veroorzaakt veel stank en leidt niet direct tot onveiligheidsgevoelens. Een van de deelnemers geeft aan regelmatig over de oefening geklaagd te hebben. Met deze klachten is tot zijn ergernis echter nooit iets gedaan.

2) Percepties ten aanzien van externe veiligheid

Na introductie van het begrip externe veiligheid door de gesprekspartner komt wederom de luchtvaart ter sprake. Opnieuw wordt aangegeven dat onveiligheidsgevoelens met name worden veroorzaakt door oude vliegtuigen van dubieuze maatschappijen. De deelnemers hebben echter de indruk dat steeds minder met dergelijke vliegtuigen wordt gevlogen en dat vliegtuigen veiliger zijn geworden. Ook wordt ingegaan op de veiligheid van voedsel (en dioxine in het bijzonder) en meeroken.
3) **Rangschikking van onveiligheidsgevoelens**

De kans dat een vlietstug ergens binnen de veiligheidszones neerstort, wordt door de deelnemers op een zevende plaats gezet, hoger dan in de rest van Nederland (tiende plaats). De zevende plaats geeft echter wel aan dat zij de kans niet erg hoog inschatten. Ook de bezorgdheid over een mogelijke crash neemt de zevende plaats in. Deze score geeft aan dat luchtvaartveiligheid geen zeer prominente plaats inneemt in het zorgenpakket van bewoners van de veiligheidszones.

Twee deelnemers zijn het meest bezorgd over onveilig, genetisch gemanipuleerd voedsel. Hoewel vlietstugten vele keren per dag over de huizen van de deelnemers heen vliegen, maakt men zich daar niet echt druk om. Wel wordt tijdens de bijeenkomst duidelijk dat de deelnemers zich ergeren aan KLM-toestellen, die volgens hem veel lager overkomen dan toestellen van andere maatschappijen.

De resultaten van de vragenlijst bevestigen dat deelnemers zich weinig zorgen maken over de externe veiligheid van de luchtvlaart. Zorgen maken zij vooral over giftige stoffen die in levensmiddelen terecht komen, slachtoffers worden van zinloos geweld, aangereden worden door een dronken automobilist, een woninginbraak en besmetting met de legionella-bacterie. Het neerstorten van een vlietstug op een woonwijk en een explosie van een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen komen pas daarna.

### Tabel 4.8: Resultaten vragenlijst veiligheidszones

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1 Gem</td>
<td>1.70</td>
<td>7.88</td>
<td>7.72</td>
<td>4.72</td>
<td>2.85</td>
<td>4.10</td>
<td>2.33</td>
<td>3.23</td>
<td>4.10</td>
<td>8.23</td>
<td>8.23</td>
<td>7.13</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>0.83</td>
<td>2.52</td>
<td>1.39</td>
<td>2.71</td>
<td>1.33</td>
<td>2.20</td>
<td>1.90</td>
<td>1.50</td>
<td>3.49</td>
<td>1.90</td>
<td>2.23</td>
<td>1.56</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td>11</td>
<td>9</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>2 Gem</td>
<td>1.23</td>
<td>7.88</td>
<td>8.40</td>
<td>5.38</td>
<td>4.56</td>
<td>3.84</td>
<td>2.28</td>
<td>3.58</td>
<td>4.14</td>
<td>7.86</td>
<td>6.98</td>
<td>7.30</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>0.67</td>
<td>3.02</td>
<td>0.93</td>
<td>3.35</td>
<td>3.70</td>
<td>2.17</td>
<td>1.65</td>
<td>1.52</td>
<td>3.03</td>
<td>2.03</td>
<td>2.30</td>
<td>1.89</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>3 Gem</td>
<td>1.05</td>
<td>7.63</td>
<td>9.13</td>
<td>5.00</td>
<td>5.00</td>
<td>6.08</td>
<td>2.50</td>
<td>3.05</td>
<td>3.75</td>
<td>9.13</td>
<td>6.72</td>
<td>5.42</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>0.40</td>
<td>3.51</td>
<td>0.88</td>
<td>2.82</td>
<td>3.26</td>
<td>2.63</td>
<td>2.37</td>
<td>1.24</td>
<td>3.14</td>
<td>1.05</td>
<td>2.13</td>
<td>2.52</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
<td>5</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>4 Gem</td>
<td>1.23</td>
<td>8.03</td>
<td>8.40</td>
<td>5.88</td>
<td>6.43</td>
<td>8.03</td>
<td>1.95</td>
<td>3.93</td>
<td>4.63</td>
<td>8.58</td>
<td>6.80</td>
<td>7.33</td>
</tr>
<tr>
<td>SD</td>
<td>0.67</td>
<td>3.95</td>
<td>3.20</td>
<td>3.43</td>
<td>3.28</td>
<td>1.50</td>
<td>2.50</td>
<td>1.90</td>
<td>2.23</td>
<td>1.76</td>
<td>3.11</td>
<td>4.43</td>
</tr>
<tr>
<td>Plaats</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>3</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- De letters verwijzen naar de volgende gebeurtenissen: A=ontpoptorde trein, B=dronken automobilist rijdt fietser dood, C=zinloos geweld, D=explosie vrachtwagen met gevaarlijke stoffen, E=vlietstug stort neer, F=besmetting legionella-bacterie, G=buikzaam treft wandelaar, H=koolmonoxyde vergiftiging, I=vrachtwagen rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=inhale, L=ontpopping chemische fabriek.
- De vier cijfers in de linkerkolom verwijzen naar de vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich zorgen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaanvaardbaar vinden.

4) **Oorzaken van onveiligheidsgevoelens**

Deelnemers uit de veiligheidszones zijn goed op de hoogte van de gebeurtenissen rond de luchthaven. Mensen voelen zich onveilig wanneer ze zelf ware ervaringen hebben gehad. Een voorbeeld hiervan is de uitstoot van vlietstugten. Hoewel niet veel bekend is over de gevolgen van deze uitstoot, zien de deelnemers elke paar dagen de zwarte aanslag op de tuinmeubelen. Deze directe confrontatie met vervuiling en de onbekendheid met de mogelijke gevolgen daarvan geeft een zeer onveilig gevoel.
Ook verhalen van vrienden en kennissen blijken behoorlijke invloed te hebben op gevoelens van onveiligheid. Zo noemde een deelnemer een verhaal van een sollicitante, die op gesprek ging en nooit meer is teruggekomen. Deze deelnemer is sindsdien nooit meer alleen gaan solliciteren.

De deelnemers geven aan dat ze bijzonder slecht worden geïnformeerd door Schiphol Group en de betreffende overheidsinstanties. Er wordt een aantal keer aangegeven dat de overheid geen details geeft over hetgeen er precies gaat gebeuren met de woningen in de veiligheidszones. Dit leidt tot onzekerheid. De bewoners gaven aan dat de gemeente regelmatig informatie-avonden (bijvoorbeeld over de aanleg van een nieuwe weg) organiseert, waar uiteindelijk zelden echt duidelijkheid wordt verschaf.

5) Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?

Gedrag van deelnemers in de veiligheidszones wordt beïnvloed door gevoelens van onveiligheid, hoewel een aantal deelnemers aangeeft zelden bang te zijn. Toch zijn de deelnemers het erover eens dat je wel voorzorgsmaatregelen moet treffen of bepaalde situaties moet vermijden om te voorkomen dat je slachtoffer wordt van criminaliteit of onveilige verkeerssituaties. Eén deelnemer vertelt dat ze anderhalf kilometer omrijdt om veilig te kunnen oversteken. De deelnemers zetten geen dure spullen in de tuin die de aandacht van inbrekers trekken en alle ramen, hoe klein ook, worden dichtgedaan. Het aanschaffen van een mobiele telefoon wordt ook beschouwd als voorzorgsmaatregel. Men voelt zich veiliger met een telefoon op zak.

6) Verantwoordelijkheid

De slechte coördinatie tussen verschillende bestuurslagen met betrekking tot onderwerpen die direct te maken hebben met de veiligheidszones wordt een aantal keren genoemd. Bovendien wordt een aantal keer opgemerkt dat Schiphol en de verantwoordelijke overheden zeer weinig informatie en duidelijkheid verschaffen aan bewoners in de veiligheidszones, bijvoorbeeld over bestemmingsplannen en ontheffingsprocedures.

7) Acceptatie van risico’s

Twee deelnemers geven aan dat ze het risico van een vliegtuig dat neerstort gewoon moet accepteren, dat hoort er bij als je vlak bij een luchthaven woont. Eén van de deelnemers geeft aan verontwaardigd te zijn dat zij voor 2015 haar huis moet verlaten. Zij vindt het niet acceptabel dat de overheid haar kan dwingen haar huis te verkopen, terwijl zij het risico dat zij loopt dat er een vliegtuig op haar huis neerstort accepteert. Zij geeft aan dat de overheid haar toch ook niet kan garanderen dat haar elders niets overkomt. Ook vindt zij het vreemd dat zij uit haar huis moet, terwijl bedrijven wel gewoon mogen blijven staan.

De deelnemers vinden het aanvaardbaar dat een ramp als de Bijlerramp zich voordoet, maar vinden de wijze waarop de Bijlerramp is afgehandeld volstrekt niet aanvaardbaar. Zij zouden het onaanvaardbaar vinden als er mensen in de hangar aan uranium blootgesteld zouden zijn en als er zaken in de doofpot zouden zijn gestopt.

In tegenstelling tot het risico’s van de luchtvaart, vinden de deelnemers niet acceptabel wat mensen elkaar aandoen. Hierbij wordt gedoeld op geweld, criminaliteit, etc.
Hoofdstuk 5: Analyse van de focusgroepen

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de verschillende focusgroepen met elkaar vergeleken. Nagegaan wordt in hoeverre er overeenkomsten en verschillen zijn in de manier waarop deelnemers aan de verschillende focusgroepen veiligheid beleven. Er wordt specifiek aandacht besteed aan de vraag in hoeverre er verschillen zijn tussen de focusgroepen in hun beleving van de externe veiligheid van Schiphol. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen percepties van omwonenden van Schiphol en omwonenden van de regionale luchthavens. Ook wordt een onderscheid gemaakt tussen de percepties van omwonenden van luchthavens en van mensen die niet in de nabijheid van een luchthaven wonen. Tenslotte wordt gekeken of er verschillen bestaan tussen de gemeenten die in de nabijheid van Schiphol liggen.

Bij de beantwoording van de bovenstaande vragen wordt zowel gebruik gemaakt van informatie afkomstig uit de discussies van de focusgroepen als van de resultaten van de vragenlijst. Figuur 5.1 geeft een overzicht van de resultaten van de vragenlijst. In Figuur 5.1 worden de in de vragenlijst beschreven gebeurtenissen gerangschikt naar de kans dat de gebeurtenis plaatsvindt, de mate waarin mensen zich daar zorgen over maken en de aanvaardbaarheid van de risico’s. Deze risico’s zijn geordend van de grootste naar de kleinste kans, van de meeste naar de minste zorgen en van het minst naar het meest aanvaardbaar.

Figuur 5.1 maakt het mogelijk vergelijkingen te maken tussen de percepties van deelnemers aan verschillende focusgroepen. Het figuur geeft een overzicht van de rangorde die door de deelnemers in de verschillende gebeurtenissen is aangebracht. In de thema’s die in dit hoofdstuk worden beschreven, wordt in meer detail op de resultaten van de vragenlijst ingegaan. Daarbij wordt specifiek ingegaan op de plaats die luchtaartveiligheid inneemt in het geheel van beschreven gebeurtenissen.

Thema’s die binnen dit hoofdstuk aan de orde komen, zijn respectievelijk onveiligheidsgevoelens in het algemeen, onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtaart, oorzaken van onveiligheidsgevoelens, de invloed van onveiligheidsgevoelens op het dagelijks leven, de verantwoordelijkheid van verschillende organisaties bij het bestrijden van onveilige situaties en de acceptatie van risico’s.
Figuur 5.1: Overzicht van de percepties van de deelnemers aan de focusgroepen ten aanzien van de in de vragenlijst beschreven gebeurtenissen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vragen</th>
<th>Groep</th>
<th>1</th>
<th>2</th>
<th>3</th>
<th>4</th>
<th>5</th>
<th>6</th>
<th>7</th>
<th>8</th>
<th>9</th>
<th>10</th>
<th>11</th>
<th>12</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>AV</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>L</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>E</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AA</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>L</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>E</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BV</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>L</td>
<td>H</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>D</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
<td>E</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>WO</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>L</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>E</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>VZ</td>
<td>J</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>L</td>
<td>D</td>
<td>F</td>
<td>I</td>
<td>H</td>
<td>E</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BK</td>
<td>K</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>L</td>
<td>J</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>E</td>
<td>G</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BG</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>F</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>L</td>
<td>E</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>RH</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>D</td>
<td>J</td>
<td>I</td>
<td>L</td>
<td>H</td>
<td>F</td>
<td>E</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td><strong>Totaal</strong></td>
<td><strong>K</strong></td>
<td><strong>B</strong></td>
<td><strong>C</strong></td>
<td><strong>J</strong></td>
<td><strong>L</strong></td>
<td><strong>I</strong></td>
<td><strong>E</strong></td>
<td><strong>H</strong></td>
<td><strong>D</strong></td>
<td><strong>F</strong></td>
<td><strong>G</strong></td>
<td><strong>A</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>AV</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>L</td>
<td>I</td>
<td>E</td>
<td>H</td>
<td>D</td>
<td>F</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AA</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>I</td>
<td>J</td>
<td>D</td>
<td>L</td>
<td>E</td>
<td>F</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BV</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>J</td>
<td>C</td>
<td>I</td>
<td>L</td>
<td>F</td>
<td>E</td>
<td>D</td>
<td>G</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>WO</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>L</td>
<td>J</td>
<td>I</td>
<td>C</td>
<td>D</td>
<td>E</td>
<td>F</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>VZ</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>J</td>
<td>L</td>
<td>K</td>
<td>D</td>
<td>E</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BK</td>
<td>K</td>
<td>L</td>
<td>B</td>
<td>E</td>
<td>D</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BG</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>E</td>
<td>F</td>
<td>G</td>
<td>I</td>
<td>D</td>
<td>H</td>
<td>L</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>RH</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>J</td>
<td>C</td>
<td>I</td>
<td>D</td>
<td>L</td>
<td>H</td>
<td>F</td>
<td>G</td>
<td>E</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td><strong>Totaal</strong></td>
<td><strong>K</strong></td>
<td><strong>B</strong></td>
<td><strong>C</strong></td>
<td><strong>J</strong></td>
<td><strong>I</strong></td>
<td><strong>D</strong></td>
<td><strong>L</strong></td>
<td><strong>E</strong></td>
<td><strong>H</strong></td>
<td><strong>F</strong></td>
<td><strong>G</strong></td>
<td><strong>A</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>AV</td>
<td>K</td>
<td>J</td>
<td>C</td>
<td>E</td>
<td>L</td>
<td>B</td>
<td>D</td>
<td>F</td>
<td>I</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AA</td>
<td>K</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>J</td>
<td>E</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>L</td>
<td>G</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BV</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>J</td>
<td>C</td>
<td>L</td>
<td>F</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>G</td>
<td>H</td>
<td>E</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>WO</td>
<td>K</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>E</td>
<td>L</td>
<td>F</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>VZ</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>B</td>
<td>K</td>
<td>F</td>
<td>L</td>
<td>D</td>
<td>E</td>
<td>I</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BK</td>
<td>K</td>
<td>L</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>E</td>
<td>D</td>
<td>J</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>G</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BG</td>
<td>B</td>
<td>C</td>
<td>K</td>
<td>J</td>
<td>E</td>
<td>L</td>
<td>F</td>
<td>D</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>I</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>RH</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>K</td>
<td>J</td>
<td>D</td>
<td>L</td>
<td>F</td>
<td>G</td>
<td>E</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td><strong>Totaal</strong></td>
<td><strong>K</strong></td>
<td><strong>B</strong></td>
<td><strong>C</strong></td>
<td><strong>J</strong></td>
<td><strong>I</strong></td>
<td><strong>D</strong></td>
<td><strong>L</strong></td>
<td><strong>E</strong></td>
<td><strong>H</strong></td>
<td><strong>F</strong></td>
<td><strong>G</strong></td>
<td><strong>A</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>AV</td>
<td>J</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>E</td>
<td>L</td>
<td>K</td>
<td>F</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>AA</td>
<td>B</td>
<td>K</td>
<td>C</td>
<td>J</td>
<td>L</td>
<td>E</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>F</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BV</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>L</td>
<td>K</td>
<td>J</td>
<td>D</td>
<td>E</td>
<td>F</td>
<td>I</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>WO</td>
<td>J</td>
<td>B</td>
<td>K</td>
<td>L</td>
<td>C</td>
<td>F</td>
<td>E</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>A</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>VZ</td>
<td>J</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>F</td>
<td>L</td>
<td>K</td>
<td>E</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BK</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>L</td>
<td>K</td>
<td>J</td>
<td>E</td>
<td>F</td>
<td>D</td>
<td>I</td>
<td>A</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BG</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>K</td>
<td>J</td>
<td>L</td>
<td>E</td>
<td>D</td>
<td>F</td>
<td>I</td>
<td>H</td>
<td>A</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>RH</td>
<td>J</td>
<td>C</td>
<td>B</td>
<td>L</td>
<td>K</td>
<td>D</td>
<td>F</td>
<td>E</td>
<td>I</td>
<td>A</td>
<td>H</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td><strong>Totaal</strong></td>
<td><strong>K</strong></td>
<td><strong>B</strong></td>
<td><strong>C</strong></td>
<td><strong>J</strong></td>
<td><strong>I</strong></td>
<td><strong>D</strong></td>
<td><strong>L</strong></td>
<td><strong>E</strong></td>
<td><strong>H</strong></td>
<td><strong>F</strong></td>
<td><strong>G</strong></td>
<td><strong>A</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

- AV=Amstelveen, AA=Aalsmeer, BV=Buitenveldert, WO=Warmond/Oegstgeest, VZ=veiligheidszones, BK=Beek, BG=Bergschenhoek, RH=Laren
- A=ontspoorde trein, B=dronken automobilist rijdt fietser dood, C=zelfmoord gemaakt, D=explosie vrachtauto met gevaarlijke stoffen, E=vliegtuig stort neer, F=besmetting met legionella bacterie, G=dood door blokken gegeten, H=koolmonoxide vergiftiging, I=vrachtauto rijdt huis binnen, J=vergiftigd voedsel, K=inspraak, L=ontploffing chemische fabriek
- Vragen: 1) kans op een gebeurtenis in Nederland, 2) kans op die gebeurtenis binnen de betreffende gemeente, 3) de mate waarin mensen zich dragen maken over het risico, en 4) de mate waarin mensen het risico onaanvaardbaar vinden.

66
5.2 Onveiligheidsgevoelens

In de focusgroepen is, zoals in Hoofdstuk 4 staat beschreven, een grote variëteit aan onveiligheidsgevoelens bediscussieerd. Veelal zijn in verschillende groepen soortgelijke onderwerpen aan de orde gekomen. Een aantal onderwerpen, zoals bijvoorbeeld risico’s verbonden aan de millenniumwisseling en het met de camper op vakantie gaan, komt slechts bij één persoon in één focusgroep ter sprake. Het is dan ook niet zinvol veel aandacht aan deze onderwerpen te schenken. Veel belangrijker is het in te gaan op de onderwerpen die in de verschillende bijeenkomsten een dominante rol speelden. In Figuur 5.2. wordt een overzicht gegeven van de onveiligheidsgevoelens die een belangrijk deel uitmaken van het zorgenpakket van de deelnemers. In onderstaande figuur wordt dan ook per focusgroep de topdrie van onveiligheidsgevoelens beschreven. Daarnaast wordt in de laatste kolom aangegeven welk onderwerp dominant was in het deel van de discussie waarin externe veiligheid door de gespreksleider was geïntroduceerd. De topdrie is gebaseerd op de intensiteit en de frequentie waarmee de onderwerpen zijn bediscussieerd en het aantal deelnemers dat bij de discussie betrokken was.

**Figuur 5.2: Belangrijkste elementen van het zorgenpakket van de deelnemers aan de focusgroepen**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Groep **</th>
<th>Belangrijkste onderwerp tijdens algemene discussie</th>
<th>Op één na belangrijkste onderwerp tijdens algemene discussie</th>
<th>Op twee na belangrijkste onderwerp tijdens algemene discussie</th>
<th>Na introductie externe veiligheid het belangrijkste onderwerp</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AV</td>
<td>Verkeersveiligheid</td>
<td>Veiligheid op straat</td>
<td>Het merendeel van de discussie richtte zich op de eerste twee onderwerpen.</td>
<td>Externe veiligheid luchtverkeer</td>
</tr>
<tr>
<td>WO</td>
<td>Verkeersveiligheid</td>
<td>Veiligheid op straat</td>
<td>Woninginbraken</td>
<td>Diverse onderwerpen besproken; geen dominant</td>
</tr>
<tr>
<td>AA</td>
<td>Verkeersveiligheid</td>
<td>Vandalisme</td>
<td>Woninginbraken</td>
<td>Vervuiling en geluidshinder van vliegtuigen</td>
</tr>
<tr>
<td>BV</td>
<td>Verkeersveiligheid</td>
<td>Veiligheid op straat</td>
<td>Vervuiling en geluidshinder van vliegtuigen</td>
<td>Vervuiling en geluidshinder van vliegtuigen</td>
</tr>
<tr>
<td>VZ</td>
<td>Verkeersveiligheid</td>
<td>Veiligheid op straat</td>
<td>Negatieve effecten van de luchthaven in het algemeen</td>
<td>Voedselvergiftiging</td>
</tr>
<tr>
<td>BK</td>
<td>DSM</td>
<td>Negatieve effecten van de luchthaven in het algemeen</td>
<td>Verkeersveiligheid</td>
<td>DSM</td>
</tr>
<tr>
<td>BG</td>
<td>Veiligheid op straat</td>
<td>Veiligheid in recreatiegebieden</td>
<td>Verkeersveiligheid</td>
<td>Composteren</td>
</tr>
<tr>
<td>RH</td>
<td>Verkeersveiligheid</td>
<td>Veiligheid op straat</td>
<td>Diverse onderwerpen besproken; geen dominant</td>
<td>Diverse onderwerpen besproken; geen dominant</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* Gebaseerd op de intensiteit en de frequentie waarmee de onderwerpen zijn bediscussieerd en het aantal deelnemers dat bij de discussie betrokken was.

** AV=Amstelveen, AA=Aalsmeer, BV=Buitenveldert, WO=Warmond/Oegstgeest, VZ=veiligheidszones, BK=Beek, BG=Bergschenhoek, RH=Rhenen
Over alle groepen gezien maken mensen zich het meest zorgen over verkeersveiligheid (te hard rijden, gevaarlijk oversteken, vrachtauto’s op smalle wegen, geparkeerde auto’s op de stoep, etc.). In alle acht groepen wordt verkeersveiligheid als één van de drie belangrijkste bronnen van onveiligheidsgevoelens genoemd. De deelnemers geven aan dat zij dagelijks worden geconfronteerd met onveilige situaties in het verkeer; verkeersveiligheid maakt dan ook een zeer belangrijk onderdeel van het zorgenpakket uit.

Vervolgens scoort ook onveiligheid op straat (geweld, criminaliteit, tasjesroof, etc.) erg hoog als oorzaak van onveiligheidsgevoelens in alle groepen. Alleen in Beek en Aalsmeer wordt onveiligheid op straat minder nadrukkelijk genoemd. In de veiligheidszones wordt veiligheid op straat wel genoemd, maar wordt daarmee vooral gedaald op de veiligheid op straat in grote steden in de buurt (met name Amsterdam). Ook andere vormen van criminaliteit, zoals woninginbraken, vormen een belangrijke bron van onveiligheidsgevoelens.

In alle focusgroepen is de externe veiligheid van de luchtaart besproken. Het feit dat de externe veiligheid van de luchtaart in alle groepen ter sprake is gekomen, is mede een gevolg van het feit dat de luchtaart als bron van onveiligheidsgevoelens door RAND Europe ter sprake werd gebracht, ook als de deelnemers daar zelf niet spontaan over begonnen. Duidelijk is geworden dat de onveiligheidsgevoelens ten aanzien van luchtaartveiligheid niet tot de belangrijkste elementen van het zorgenpakket van de deelnemers behoren. Dit neemt niet weg dat in de meeste groepen wel door enkele deelnemers onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de externe veiligheid van de luchtaart zijn geuit. Uit de focusgroepen blijkt dat veel deelnemers zich meer zorgen maken over vervuiling en geluidshinder dan over het risico dat een vliegtuig neerstort. Dit komt met name naar voren in de focusgroepen in Amstelveen, Aalsmeer en Amsterdam-Buitenveldert. De deelnemers geven aan dat de luchterontasting hinderlijk is (zwarte aanslag) en dat onduidelijk is wat de langetermijn-effecten op de volksgezondheid zijn. In twee van de focusgroepen (Aalsmeer en Amsterdam-Buitenveldert) geven enkele deelnemers aan dat zij de, soms extreme, geluidsverontreiniging als zeer hinderlijk ervaren.

Ook de chemische industrie wordt in zeer veel focusgroepen als bron van onveiligheidsgevoelens genoemd. Dit was het sterkst in Beek, waar de aanwezigheid van DSM tot onveiligheidsgevoelens leidt. Het rampscenario in die gemeente is het neerstorten van een vliegtuig op DSM. Ook in andere gemeenten (Amstelveen, Aalsmeer, Amsterdam-Buitenveldert, Warmond/ Oegstgeest en Rhenen) komen de gevaren van chemische fabrieken aan de orde.

Ook de veiligheid van voedsel wordt in vijf groepen als bron van onveiligheidsgevoelens genoemd. Recentere crises (zoals de dioxine in Belgische kippen en de besmette Coca Cola) maken dat mensen zich gaan afvragen of het voedsel wel betrouwbaar is.

Tenslotte wordt nog een groot aantal bronnen van onveiligheidsgevoelens genoemd. Deze leken in het algemeen echter geen belangrijke plaats in het zorgenpakket van de deelnemers aan de focusgroepen in te nemen.

5.3 Onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtaart

Aangezien de onveiligheidsgevoelens van de focusgroepdeelnemers ten aanzien van de luchtaart in dit onderzoek centraal staan, worden de resultaten van de focusgroepen en de vragenlijst ten aanzien van de luchtaart nader geanalyseerd.

In Figuur 5.3 wordt specifiek ingegaan op de aan luchtaart gerelateerde risico’s. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen naar voren gebrachte milieu-effecten van de luchtaart, zoals
geluidshinder en mogelijke risico’s voor de volksgezondheid, en de externe veiligheid van het luchtverkeer. In de tabel wordt aangegeven of de deelnemers tijdens de focusgroep nooit, enigszins of vaak hun bezorgdheid hebben uitgesproken over het thema. De informatie is gebaseerd op de intensiteit en de frequentie waarmee de onderwerpen zijn bediscussieerd en het aantal deelnemers dat bij de discussie betrokken was.

**Figuur 5.3: Aandacht voor zorgen ten aanzien van de luchtvaart**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Groep</th>
<th>Onderwerpen</th>
<th>Milieu-effecten</th>
<th>Externe veiligheid van luchtverkeer</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AV</td>
<td>Overkomend vliegverkeer in het algemeen</td>
<td>~</td>
<td>+</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Afwijkingen van normale patroon</td>
<td>+</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Nachtelijk vliegverkeer</td>
<td>~</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Huidige banenstelsel (verandert mogelijk in de toekomst)</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Frequentie van overkomende vliegtuigen</td>
<td>~</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td>WO</td>
<td>Mogelijk toekomstig banenstelsel</td>
<td>~</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Onderhoud vliegtuigen</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AA</td>
<td>Overkomend vliegverkeer in het algemeen</td>
<td>+</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Uitbreiding Schiphol</td>
<td>+</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Laag overkomend vliegverkeer</td>
<td>~</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td>BV</td>
<td>Overkomend vliegverkeer in het algemeen</td>
<td>+</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td>VZ</td>
<td>Overkomend vliegverkeer in het algemeen</td>
<td>+</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Toename vliegverkeer</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Brandweer oefening op Schiphol</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Laag overkomend vliegverkeer</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Oude vliegtuigen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BK</td>
<td>Overkomend vliegverkeer in het algemeen</td>
<td>+</td>
<td>+</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Onderhoud vliegtuigen</td>
<td>+</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BG</td>
<td>Overkomend vliegverkeer in het algemeen</td>
<td>+</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Banenstelsel</td>
<td>+</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RH</td>
<td>Overkomende straaljagers</td>
<td>~</td>
<td>~</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* Gebaseerd op de intensiteit en de frequentie waarmee de onderwerpen zijn bediscussieerd en het aantal deelnemers dat bij de discussie betrokken was.

** AV=Amstelveen, AA=Aalsmeer, BV=Buitenveldert, WO=Warmond/Oegstgeest, VZ=veiligheidszones, BK=Beek, BG=Bergschenhoek, RH=Rhenen

[ ] De deelnemers hebben geen bezorgdheid over dit thema uitgesproken.
[ ~ ] De deelnemers hebben enige bezorgdheid over dit thema uitgesproken.
[ + ] De deelnemers hebben aangegeven bezorgd over dit thema te zijn.

Figuur 5.3 maakt duidelijk dat in verschillende focusgroepen verschillende factoren naar voren komen die leiden tot onveiligheidsgevoelens over de luchtvaart. Op basis van bovenstaande tabel.
is het niet mogelijk de verschillen tussen focusgroepen te kwantificeren. De resultaten van de vragenlijst maken dat wel mogelijk. Bij het analyseren van deze resultaten gaat de aandacht vooral uit naar:

1) Verschillen tussen gemeenten in de inschatting van de kans dat een vliegtuig binnen de betreffende gemeente neerstort in vergelijking met de inschatting van de kans dat dit op een willekeurige andere plaats in Nederland plaatsvindt;
2) Verschillen tussen gemeenten in de mate waarin zij zich zorgen maken over het risico dat er een vliegtuig binnen hun gemeente neerstort.

Om de eerste vraag te kunnen beantwoorden, wordt in Figuur 5.4 een vergelijking gemaakt tussen de uitkomsten van vraag 1 (kans in Nederland) en vraag 2 (kans binnen de eigen gemeente). Vervolgens worden de verschillende inschattingen met elkaar vergeleken en wordt nagegaan of er een trend is te ontdekken in de manier waarop mensen uit verschillende gemeenten de inschattingen maken.

**Figuur 5.4: Externe veiligheid van de luchtvaart: Nederland vergeleken met de eigen gemeente**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Groep**</th>
<th>Rangorde 1-12 in NL*</th>
<th>Rangorde 1-12 in gemeente**</th>
<th>Verschil NL met eigen gemeente</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AV</td>
<td>9</td>
<td>7</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>AA</td>
<td>11</td>
<td>8</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>BV</td>
<td>12</td>
<td>8</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>WO</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>VZ</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>BK</td>
<td>9</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>BG</td>
<td>9</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>RH</td>
<td>10</td>
<td>11</td>
<td>-1</td>
</tr>
<tr>
<td>Gemiddeld</td>
<td>9,9</td>
<td>7,2</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

* 1=grootste kans; 12=kleinste kans
** AV=Amstelveen, AA=Aalsmeer, BV=Buitenveldert, WO=Warmond/Oegstgeest,
  VZ=veiligheidszones, BK=Beek, BG=Bergschenhoek, RH=Rhenen

Op basis van de bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat deelnemers uit alle gemeenten de kans dat een vliegtuigongeluk ergens binnen Nederland plaatsvindt ongeveer gelijk inschatten. In de inschatting van de kans dat een vliegtuigongeluk binnen de eigen gemeente plaatsvindt, bestaan grotere verschillen tussen gemeenten. De gemeenten rond Schiphol en rond de twee regionale luchthavens (Maastricht-Aachen Airport en Rotterdam Airport) achten de kans dat een vliegtuig boven de eigen gemeente neerstort groter dan de kans dat een vliegtuig neerstort op een willekeurige plaats. De verschillen tussen de inschatting voor nationaal en lokaal niveau zijn het grootst voor Beek, Bergschenhoek en Amsterdam-Buitenveldert. Omwonenden van Schiphol schatten de kans dat een vliegtuig binnen hun gemeente neerstort lager in dan omwonenden van de regionale luchthavens. De deelnemers in de verificatiegemeente Rhenen achten de kans dat een vliegtuig boven Rhenen neerstort kleiner dan de kans dat dit elders in Nederland gebeurt.

Vervolgens wordt nagegaan hoe deze inschattingen van de kans op een neerstortend vliegtuig van invloed zijn op bezorgdheid over luchtvaartveiligheid. In Figuur 5.5 worden de uitkomsten van de verschillende focusgroepen ten aanzien van bezorgdheid over neerstortende vliegtuigen op een rijtje gezet.
Figuur 5.5: Bezorgdheid t.a.v. externe veiligheid van de luchtaart

<table>
<thead>
<tr>
<th>Groep**</th>
<th>bezorgdheid t.a.v. gebeurtenis E*</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AV</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>AA</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>BV</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>WO</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>VZ</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>BK</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>BG</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>RH</td>
<td>10</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* 1= meest bezorgd, 12= minst bezorgd, E= neerstortend vliegtuig
** AV=Amstelveen, AA=Aalsmeer, BV=Buitenveldert,
   WO=Warmond/Oegstgeest, VZ=veiligheidszones, BK=Beek,
   BG=Bergschenhoek, RH=Rhenen

Er lijkt geen sterke relatie te bestaan tussen wonen in de nabijheid van Schiphol en bezorgdheid over het vliegverkeer. Juist in Beek en Bergschenhoek is de bezorgdheid over neerstorten relatief groot, terwijl deze bezorgdheid in de veiligheidszones en vooral in Amsterdam-Buitenveldert meevalt (achtste en elfde plaats op de rangorde). In Amstelveen is de bezorgdheid van alle focusgroepen het grootst (score 4). Dit heeft mogelijk te maken met de Bijlerramp. Tijdens de bijeenkomst is een aantal keren ter sprake gekomen dat de EL Al Boeing ook op Amstelveen had kunnen neerkomen. Dit zou slechts 13 seconden hebben gescheeld. In Rhenen maakt men zich niet echt zorgen over de luchtaart.

5.4 Oorzaken van onveiligheidsgevoelens

Er zijn verschillende factoren die een rol spelen bij het ontstaan van onveiligheidsgevoelens. Deze factoren zijn:

- **individuele kenmerken**: leeftijd, geslacht, woonplaats, eigen ervaringen, ervaringen van familie of bekenden, etc.;
- **berichtgeving in de media**: televisie, radio, kranten, tijdschriften, etc.
- **sociale omgeving**: bevolkingssamenstelling in de buurt, "hangjongeren", etc.;
- **fysieke omgeving**: leefbaarheid en fysieke inrichting van de omgeving van de omgeving
- **institutionele omgeving**: functioneren van de politie, het bestaan van rampenplannen, beleid van overheden en coördinatie tussen overheden.
- **maatschappelijke ontwikkelingen**, die bezorgdheid kunnen vergroten, zoals normvervaging, individualisering, mentaliteitsveranderingen etc.

dan jongere deelnemers. Verder blijken ook eigen ervaringen, maar vooral verhalen die mensen horen van familieleden of bekenden van invloed te zijn op onveiligheidsgevoelens.

**Berichtgeving in de media:** Deelnemers in alle groepen zijn het erover eens dat berichtgeving in de media grote invloed heeft op de persoonlijke perceptie van veiligheid. De algemene strekking is dat hoe meer aandacht in de media aan een bepaald onderwerp wordt besteed, hoe groter de gevoelens van onveiligheid zijn. De meningen over de precieze invloed van de uitgebreide berichtgeving in de media over ongelukken en incidenten op de percepties van burgers ten aanzien van veiligheid lopen echter uiteen.

In verschillende groepen worden de Bijlerramp en de recente Bijlmerenquête aangegeven als bronnen van een versterkt onveiligheidsgevoel. Andere berichtgeving die indruk gemaakt heeft op de deelnemers zijn artikelen over bijvoorbeeld zinloos geweld met dodelijke afloop, het ongeluk met de Transavia Boeing, de moord in Friesland op een 16-jarige meisje en de veteranenziekte. Deelnemers blijven over het algemeen goed geïnformeerd te zijn over onveilige situaties; ze lezen kranten en houden het nieuws goed bij.

In Amsterdam-Buitenveldert, maar ook in Bergschenhoek stelt een aantal deelnemers dat berichtgeving over ongelukken mensen opletend maakt, zodat zij voorzorgsmaatregelen treffen en zichzelf beter kunnen beschermen. Er werd echter ook een aantal keer aangegeven (Amstelveen en Beek) dat ‘wat niet weet, ook niet deert’. Door meer openheid van zaken te geven, zouden onveiligheidsgevoelens alleen maar versterkt kunnen worden.

Meerdere deelnemers tijdens verschillende bijeenkomsten waren van mening dat de media regelmatig een vertekend beeld van de werkelijkheid schetsen, waardoor angst kan toenemen. Deelnemers uit verschillende gemeenten zijn het erover eens dat de media vaak alleen laat zien wat er fout kan gaan. Ongelukken worden vaak overbelicht. In de kranten, op televisie, op de radio, worden zij tot in den treuren herhaald, achtergrondverhalen worden verteld, de eventuele onderzoeken worden beschreven en later weer geanalyseerd.

Ook de sociale omgeving van een persoon kan invloed hebben op de perceptie van onveiligheid. Veel deelnemers in verschillende groepen gaven aan dat groepen jonger die op straat rondhangen een gevoel van onveiligheid geven. Ook de bevolkingssamenstelling in de buurt is van invloed. Zo merkte een deelnemer op dat een hoog percentage buitenlanders in de wijk het gevoel van onveiligheid kan doen toenemen.

Naast de sociale omgeving in de buurt is ook de fysieke omgeving van belang bij het ontstaan van eventuele onveiligheidsgevoelens. In alle focusgroepen hebben de deelnemers aangegeven dat de fysieke inrichting van de woonomgeving van invloed is op hun onveiligheidsgevoelens. In Amstelveen werden het Amsterdamse bos, donkere tunneljjes, onverlichte fietspaden, drukke wegen en de nabijheid van Schiphol en de Cindu genoemd. In Oegstgeest/Warmond werd ingegaan op de nabijgelegen recreatiegebieden, Schiphol en de Akzo-Nobel fabriek en in Aalsmeer op smalle wegen en de nabijheid van Schiphol. In Rhenen kwamen de nabijheid van een chemische fabriek en de bossen ter sprake en in Amsterdam-Buitenveldert werden Schiphol, donkere bosschages en lege, brede straten genoemd. In Beek domineerden DSM en het vliegveld. Ook donkere fietspaden werden in Beek naar voren gebracht. Tijdens de bijeenkomst in Bergschenhoek werden de nabijheid van recreatiegebieden en het vliegveld genoemd. Tenslotte kan uit de discussie met de groep afkomstig uit de veiligheidszones worden afgeleid dat vooral de drukke wegen, de zeer talrijke stoplichten en de nabijheid van Schiphol factoren uit de fysieke omgeving zijn, die de perceptie van onveiligheid negatief zouden kunnen beïnvloeden.
Met de institutionele omgeving wordt onder andere gedaald op het functioneren van de politie, brandweer en andere hulpdiensten, het bestaan van rampenplannen, beleid van overheden en de coördinatie tussen verschillende overheden. In veel focusgroepen worden elementen van de institutionele omgeving genoemd als bron van onveiligheidsgevoelens. Opvallend vaak werd in een aantal gemeenten getwijfeld aan het functioneren van de politie en brandweer of aan de coördinatie tussen politie en de gemeente (Amstelveen, Rhenen, Amsterdam-Buitenveldert, Beek en Berghschenhoek).

Over het algemeen kan worden geconcludeerd dat bij de deelnemers weinig vertrouwen bestaat in het adequaat functioneren van politie, gemeente en nationale overheid. In Oegstgeest/Warmond werd bovendien geopperd dat de overheid te weinig respect toont voor gevoelens van burgers. Er wordt hierbij verwezen naar de afhandeling van de Bijlerramp.

Tijdens een aantal bijeenkomsten werd wantrouwen geuit door de deelnemers met betrekking tot onderzoeksrapporten in het algemeen (overheid, TNO, bedrijfsleven). In Aalsmeer werd door twee deelnemers aangegeven dat zij de onderzoeksrapporten van Schiphol Group niet vertrouwen. Dit wordt deels veroorzaakt doordat in het verleden onderzoeksresultaten zijn herroepen. Dit maakt het voor het publiek moeilijk te bepalen welke informatie het wel en niet kan vertrouwen.

In een aantal groepen (Rhenen, Buitenveldert, Beek) werd het onderwerp rampenplan naar voren gebracht. Opmerkelijk was dat wanneer een deelnemer in één van de groepen over dit onderwerp begon er altijd een andere deelnemer in de groep reageerde met de vraag of deze rampenplannen eigenlijk wel werken. Het vertrouwen van de deelnemers in de goede werking van rampenplannen is niet groot.

Maatschappelijke ontwikkelingen: In een groot aantal gemeenten zijn onderwerpen als normvervaging, gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel en andere negatieve mentaliteitsveranderingen ter sprake gekomen in relatie tot gevoelens van onveiligheid. In Amstelveen, Oegstgeest/Warmond, Aalsmeer, Rhenen, Beek en de veiligheidszones wordt nadrukkelijk verwezen naar de individualisering van de maatschappij en naar het voortdurend afschuiven van verantwoordelijkheden van burgers. Mensen durven bijvoorbeeld zelden in te grijpen als iemand anders iets wordt aangedaan uit angst zelf slachtoffer te worden (Meindert Tjoelker wordt in dit verband als voorbeeld genoemd). Een ander voorbeeld van gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel dat vaak werd genoemd is gerelateerd aan het parkeergeld van ouders van schoolgaande kinderen. In meerdere gemeenten komt het regelmatig voor dat ouders de stoepen en wegen voor de lagere scholen blokkeren met hun auto's en daardoor een gevaar creëren voor andere weggebruikers.

Naast de bovengenoemde factoren is uit de focusgroepen gebleken dat ook afwijkingen van normale patronen een bron van onveiligheidsgevoelens vormen. Dit heeft vooral betrekking op de externe veiligheid van de luchtaart. Wanneer een vluchtroute in de perceptie van de omwonenden afwijkt van het normale patroon kan dat leiden tot gevoelens van onrust. De deelnemers geven aan dat een afwijking van het normale patroon niet direct angst bij hen oproept, maar dat zij zich wel gaan afvragen wat de redenen daarvoor zijn.
5.5 Wordt gedrag beïnvloed door gevoelens van onveiligheid?

Tijdens een aantal bijeenkomsten bleek een eerste reactie op de vraag of het gedrag van deelnemers wordt beïnvloed door gevoelens van onveiligheid ontkennend te zijn. Veel deelnemers reageerden nuchter en gaven aan dat het niet goed zou zijn als hun leven bepaald zou worden door gevoelens van onveiligheid. Men geeft echter tijdens verschillende bijeenkomsten aan dat het geen kwaad kan op je hoede te zijn voor gevaar.

Bij verder doorvragen werd duidelijk dat mensen in sommige situaties wel degelijk hun gedrag blijken aan te passen naar aanleiding van onveiligheidsgevoelens. Aanpassingen van het gedrag en voorzorgsmaatregelen zijn echter zelden ingrijpend. Vaak zijn het eenvoudige maatregelen gericht op voorkomen van criminaliteit op straat en woninginbraak, zoals het bewaren van portemonnaies in de binnenzak in plaats van in een handtas, het afsluiten van ramen en deuren, geen dure spullen in de voortuin neerzetten, niet meer aan iedereen vertellen wanneer men op vakantie gaat, etc. Angst voor onveilig voedsel kan bijvoorbeeld worden verminderd door eten in een natuurwinkel te kopen (veiligheidszones). Geen enkele deelnemer heeft aangegeven zijn gedrag aan te passen naar aanleiding van de externe veiligheid van de luchtvaart.

Soms gaan gedragsveranderingen wel verder en komen mensen als het donker is hun huis niet meer uit. Dit komt voor in alle gemeenten en vooral bij wat oudere bewoners.

5.6 Verantwoordelijkheid

Tijdens acht focusgroepen verspreid over Nederland is met betrekking tot verantwoordelijkheid voor het bestrijden van onveiligheidsgevoelens een aantal eenduidige stellingen naar voren gekomen. Allereerst valt op dat in een aantal gemeenten direct wordt verwezen naar een slecht functionerend politieapparaat ter plaatse en slechte coördinatie tussen de politie en de gemeente (Amstelveen). De gemeenten wordt verweten dat er pas actie wordt ondernomen wanneer zich reeds problemen hebben voorgedaan. In Oegstgeest/Warmond werd aangegeven dat de overheid te weinig respect toont voor gevoelens van burgers (naar aanleiding van de afhandeling van de Bijlmerramp).

In Rhenen gaven deelnemers aan dat de induik is gewekt dat de overheid, die toch ook een controllerende functie heeft, veel zaken op het gebied van rampenbestrijding niet onder controle heeft. In Beek vertelde men ook geen vertrouwen te hebben in de controllerende functie van de overheid, specifiek bij DSM. De overheden (zowel lokaal, provinciaal als nationaal) zouden gewoonweg niet de kennis in huis hebben om controles te kunnen uitvoeren.

Bovendien is in een aantal bijeenkomsten naar voren gekomen dat men vindt dat burgers tegenwoordig te weinig eigen verantwoordelijkheid nemen en alles maar afschuiven. Er zou een mentaliteitsverandering hebben plaatsgevonden bij bewoners. De deelnemers geven aan dat de overheid wel degelijk verantwoordelijk is voor het verschaffen van eerlijke informatie over risico’s die mensen lopen. Het vertrouwen in deze taak van de overheid is sinds de Bijlmerramp echter aangetast (Bergschenhoek, Beek).
5.7 Acceptatie van risico’s

In de focusgroepen werd de deelnemers gevraagd aan te geven welke factoren van invloed zijn op de mate waarin risico’s aanvaardbaar worden gevonden. Op dit onderwerp is echter in de meeste groepen niet uitgebreid ingegaan. De deelnemers hebben aangegeven dat zij niet over risico’s denken in termen van aanvaardbaarheid en dat zij het moeilijk vinden daarover te praten. Toch is in elk van de focusgroepen wel een aantal factoren naar voren gekomen dat van invloed is op de mate waarin mensen bepaalde risico’s accepteren. Deze factoren worden in deze paragraaf besproken.

Voordat deze factoren besproken worden, wordt echter eerst met behulp van de resultaten van de discussie en de focusgroepen een algemeen beeld geschetst van de mate waarin mensen het risico dat een vliegtuig neerstort aanvaardbaar vinden. Uit de focusgroepen kwam het algemene beeld naar voren dat de deelnemers het acceptabel vinden dat de luchtvaart veiligheidsrisico’s met zich meebrengt. Beek leek daarop een uitzondering te vormen. In Beek werden diverse malen vraagtekens gezet bij de aanvaardbaarheid van de aanwezigheid van Maastricht-Aachen Airport in de woongeving. De resultaten van de vragenlijst (Figuur 5.6) komen redelijk overeen met de conclusies die uit de discussie binnen de focusgroepen kunnen worden getrokken.

Figuur 5.6: Aanvaardbaarheid van de risico’s die de luchtvaart met zich meebrengt

<table>
<thead>
<tr>
<th>Groep**</th>
<th>Acceptatie van gebeurtenis E*</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AV</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>AA</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>BV</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>WO</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>VZ</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>BK</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>BG</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>RH</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Gemiddeld</td>
<td>6.4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* 1 = minst aanvaardbaar, 12 = meest aanvaardbaar, E = neerstortend vliegtuig
** AV = Amstelveen, AA = Aalsmeer, BV = Buitenveldert, WO = Warmond/Oegstgeest, VZ = veiligheidszones, BK = Beek, BG = Bergschenhoek, RH = Rhenen

De resultaten van de vragenlijst duiden erop dat de deelnemers in Amstelveen de risico’s die de luchtvaart met zich meebrengt het minst aanvaardbaar vinden van alle focusgroepen. De externe veiligheid van de luchtvaart staat in Amstelveen op een vierde plaats. Uit de discussie binnen de focusgroepen is echter niet naar voren gekomen dat de acceptatie daar minder zou zijn dan in andere gemeenten. Een mogelijke verklaring ligt in het feit dat de deelnemers zich realiseren dat de Bijlmerramp ook in Amstelveen had kunnen plaatsvinden.

Met uitzondering van Amstelveen zijn de rankings met betrekking tot de aanvaardbaarheid van het risico van het neerstorten van een vliegtuig zeer uniform. De variatie is klein. De deelnemers hebben verschillende factoren aangegeven die van invloed zijn op de mate waarin een risico aanvaardbaar is. Deze worden in Figuur 5.7 beschreven:
### Figuur 5.7: Factoren die een positieve en negatieve invloed hebben op de acceptatie van risico's die de luchtvaart met zich meebrengt*

<table>
<thead>
<tr>
<th>Groep **</th>
<th>Positieve invloed</th>
<th>Negatieve invloed</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AV</td>
<td>Historische bestaansrecht: de luchthaven was er reeds voordat veel mensen er gingen wonen.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Belang van de luchtvaart voor de economie.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gemakkelijke toegang tot verre (vakantie)bestemmingen.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>WO</td>
<td>Uitbreiding van het luchtverkeer boven Warmond en Oegstgeest als gevolg van een gewijzigd banenstelsel en groei van de luchtvaart.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AA</td>
<td>Belang van de luchtvaart voor de economie.</td>
<td>Economisch belang gaat soms ten koste van veiligheid.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dichtbij het werk wonen.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BV</td>
<td>Historische aanwezigheid: de luchthaven was er reeds voordat mensen er gingen wonen.</td>
<td>In de toekomst mogelijk minder acceptabel in verband met mogelijke uitbreiding van Schiphol.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gemakkelijke toegang tot verre bestemmingen.</td>
<td>De lasten worden volledig op Schiphol en omgeving afgeventeld</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Overvliegende vliegtuigen mooi gezicht.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>VZ</td>
<td>Historische aanwezigheid: de luchthaven was er reeds voordat mensen er gingen wonen.</td>
<td>Wijze waarop de Bijlmermamm is afgehandeld.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Afname van het aantal oude, onveilige vliegtuigen dat overvliegt.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BK</td>
<td>Luchthaven levert werkgelegenheid op.</td>
<td>Twijfels over veiligheid en onderhoud van vliegtuigen en controle daarop.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Overvliegende vliegtuigen mooi gezicht.</td>
<td>Twijfels over de economische belangen van de luchthaven.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Eventuele gezondheidsrisico's.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Veel huizen onder aanvlieg route.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Slechte communicatie over veiligheidsissues.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BG</td>
<td>Eventuele wijziging van het banenstelsel in de toekomst.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RH</td>
<td>Belang van de luchtvaart voor de economie.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Goede, specifieke redenen om te vliegen (zoals de Kosovo-crisis).</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

* Deze tabel geeft een overzicht van de verschillende factoren die tijdens de focusgroepen door één, maar soms ook door meerdere, deelnemers zijn genoemd.

** AV=Amstelveen, AA=Aalsmeer, BV=Buitenveldert, WO=Warmond/Oegstgeest, VZ=veiligheidszones, BK=Beek, BG=Bergschenhoek, RH=Rhenen
In verschillende focusgroepen worden gelijkssoortige factoren genoemd die van invloed zijn op de acceptatie van risico's. Veel genoemd wordt dat economische afhankelijkheid van een bepaalde risicobron van invloed is op de mate waarin burgers risico's accepteren (Aalsmeer, Amstelveen, Rhenen, Buitenveldert). In Aalsmeer werd het voorbeeld gegeven van de bloemenveiling en de daarbij behorende grote vrachtauto's, die met hoge snelheid over de smalle wegen in de gemeente rijden. In Aalsmeer blijkt de acceptatie van dit risico, volgens de deelnemers, groot te zijn. Een deelnemer merkte op dat in Amstelveen weinig acceptatie bestaat van de vrachtauto's, die van de bloemenveiling vandaan komen, omdat de economische afhankelijkheid van de veiling in Amstelveen minder is.

Ten tweede is uit de focusgroepen naar voren gekomen dat acceptatie in een aantal gevallen vergroot wordt als de bron van de risico's (bijvoorbeeld Schiphol of een chemische fabriek) eerder in een gemeente was gevestigd dan de bewoners. Zo werd tijdens de bijeenkomst in Amstelveen, maar ook in Bergschenhoek, gesteld dat mensen niet mogen klagen over overlast veroorzaakt door Schiphol, omdat Schiphol er eerder was dan de woonwijk waarin de meeste mensen wonen. Deelnemers geven aan dat Schiphol groeit en daarmee de risico's, maar dat ook de acceptatie van die risico's lijkt mee te groeien.

Tot slot werd een aantal andere, minder zwaarwegende, factoren genoemd die een positieve invloed hebben op de aanvaardbaarheid van de luchtvaart gerelateerde risico's. Dit betreft bijvoorbeeld een gemakkelijke toegang tot verre vakantiebestemmingen en de kans te genieten van overkomende vliegtuigen.

Wat betreft luchtvlaartveiligheid, kan de conclusie worden getrokken dat de huidige risiconiveaus zo laag worden ingeschat dat bijna alle deelnemers, met uitzondering van de groep in Beek, de huidige mate van externe veiligheid van de luchtvaart aanvaardbaar vinden. Alleen in Beek zijn er twijfels ten aanzien van de aanvaardbaarheid van de regionale luchthaven. De risico's worden relatief hoog ingeschat, omdat op Maastricht-Aachen Airport relatief veel oude vliegtuigen landen en de economische belangen van de luchthaven gering zijn. Zoals gezegd, wordt de luchtvlaart in de andere focusgroepen aanvaardbaar gevonden. De mate van acceptatie kan echter afnemen als de situatie ter plaatse verandert (bijvoorbeeld verandering van het vliegpad of het banenstelsel van Schiphol) of als er meer ongelukken zouden gebeuren.
Hoofdstuk 6: Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

- Omwonenden van Schiphol zijn zich bewust van de risico’s op het gebied van externe veiligheid die de luchthaven met zich meebrengt. Onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de externe veiligheid van de luchtwacht zijn echter niet overheersend in het zorgenpakket van deze mensen. Dit geldt ook voor inwoners van de veiligheidszones rondom Schiphol.

Uit de focusgroepen is naar voren gekomen dat de grootste zorgen van omwonenden van Schiphol op het gebied van verkeersveiligheid en veiligheid op straat liggen. Een aantal mensen heeft aangegeven dat deze zorgen invloed hebben op hun dagelijks leven. De externe veiligheid van Schiphol is in alle focusgroepen rond Schiphol wel enkele keren besproken, maar geconcludeerd kan worden dat de externe veiligheid van de luchthaven niet tot de grootste bronnen van bezorgdheid behoort. Het zijn met name afwijkende omstandigheden, zoals zeer lawaaaiige of laag overvliegende vliegtuigen, die een enkele keer gevoelens van onveiligheid opwekken. Onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de externe veiligheid van Schiphol zijn echter bij geen van de deelnemers direct van invloed op het dagelijks leven.

De resultaten van de vragenlijsten bevestigen deze conclusie. Ook uit de vragenlijsten blijkt dat omwonenden van Schiphol zich in het algemeen meer zorgen maken over bijvoorbeeld woninginbraken, zinloos geweld en dronken automobilisten dan over het neerstorten van vliegtuig. Onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de luchtwacht bestaan, maar spelen geen hoofdrol binnen het zorgenpakket van omwonenden van de luchthaven. Externe veiligheid van de luchtwacht neemt, wanneer deze wordt vergeleken met elf andere gebeurtenissen, gemiddeld een zevende en maximaal een vierde plaats in binnen het zorgenpakket van omwonenden van Schiphol.

Hoewel men zou verwachten dat mensen die zoer dicht bij Schiphol wonen, zoals de mensen binnen de veiligheidszones, zich ernstige zorgen maken over de externe veiligheid van de luchtwacht, blijkt uit zowel de discussie binnen de focusgroep als uit de vragenlijsten dat ook binnen de veiligheidszones de externe veiligheid van de luchtwacht niet één van de belangrijkste onderdelen van het zorgenpakket van de deelnemers is. De deelnemers geven aan dat zij zich bewust van het feit dat zij een grotere kans lopen slachtoffer te worden van een neerstortend vliegtuig dan andere Nederlanders, maar dat deze kans toch nog zeer klein is en men zich daar niet echt zorgen over maakt. Zorgen ten aanzien van verkeersveiligheid nemen met grote voorsprong de eerste plaats in binnen het zorgenpakket van de deelnemers aan de focusgroep in de veiligheidszones.

- Over de externe veiligheid van de luchtwacht maken de omwonenden van regionale luchthavens zich niet minder, en mogelijk zelfs iets meer, zorgen dan omwonenden van Schiphol. Vooral in Beek nemen onveiligheidsgevoelens ten aanzien van Maastricht-Aachen Airport een belangrijke plaats in binnen het zorgenpakket van de omwonenden.

In het algemeen kan worden geconcludeerd dat geen grote verschillen bestaan in de wijze waarop omwonenden van Schiphol en omwonenden van de regionale luchthavens aankijken tegen de externe veiligheid van de luchtwacht. De discussie in de focusgroepen heeft echter duidelijk gemaakt dat zorgen over de externe veiligheid van de luchtwacht in Bergschenhoek,
maar met name in Beek, groter zijn dan die van omwonenden van Schiphol. In Beek kwam de externe veiligheid van de luchtaart meer dan in elk van de andere focusgroepen aan de orde; het onderwerp werd spontaan genoemd en uitgebreid besproken. De resultaten van de vragenlijst laten zien dat inwoners van Beek en Bergschenhoek de kans dat een vliegtuig binnen hun gemeente neerstort ten opzichte van de andere risico’s hoger inschatten dan omwonenden van Schiphol. Omwonenden van Schiphol plaatsen de externe veiligheid van de luchtaart, wanneer deze wordt vergeleken met elf andere gebeurtenissen, gemiddeld op een zevenende plaats. In Beek en Bergschenhoek neemt de externe veiligheid van de luchtaart een vijfde plaats binnen het zorgenpakket in.

- **Omwonenden van luchthavens maken zich meer zorgen over de milieu-effecten van luchtverkeer, zoals geluidshinder en de mogelijke invloed van luchtverontreiniging op de volksgezondheid, dan over de externe veiligheid.**

Uit de focusgroepen is gebleken dat niet de externe veiligheid van de luchtaart, maar andere aan luchtaart gerelateerde risico’s tot bezorgdheid bij de deelnemers leiden. Zij maken zich voornamelijk zorgen over de mogelijke effecten van de uitstoot van vliegtuigen op de volksgezondheid en over geluidshinder. Deze zorgen hebben in beperkte mate invloed op het dagelijks leven van omwonenden van luchthavens. Zo vinden zij het bijvoorbeeld vreemd dat zij ramen, kozijnen en tuinmeubelen regelmatig moeten schoonmaken die zij in verband brengen met luchtverontreiniging door vliegtuigen. Ook vinden zij het vervelend dat zij soms niet buiten kunnen zitten of de ramen gesloten moeten houden in verband met geluidsoverlast.

- **Omwonenden van luchthavens vinden de huidige risico’s gerelateerd aan luchtaart in het algemeen acceptabel. Wijzigingen in de omstandigheden kunnen echter leiden tot een verminderde acceptatie van aan luchtaart gerelateerde risico’s in de toekomst.**

In het algemeen vinden de deelnemers luchtaart en de daaraan gerelateerde risico’s op dit moment acceptabel. Een deel van de deelnemers aan de focusgroepen maakt zich momenteel geen zorgen over de risico’s die de luchtaart met zich meebrengt. De vraag of deze risico’s acceptabel zijn, wordt door hen dan ook niet echt relevant gevonden. Een ander deel van de deelnemers heeft wel enige onveiligheidsgevoelens ten aanzien van de externe veiligheid van de luchtaart uitgesproken. Zij hebben echter aangegeven dat de positieve effecten van de luchtaart, met name het economisch belang daarvan, vooralsnog groter zijn dan hun onveiligheidsgevoelens en vinden de risico’s van de luchtaart dan ook acceptabel.

De deelnemers hebben aangegeven dat hun percepties ten aanzien van de aanvaardbaarheid van risico’s in de toekomst mogelijk veranderen, bijvoorbeeld als het aantal vliegtuigen dat over hun huis vliegt drastisch toeneemt door groei van het vliegverkeer of een wijziging in het banenstelsel van Schiphol. Ook gaven enkele deelnemers aan dat het plaatsvinden van een groot vliegtuigongeluk binnen Nederland (tijdelijk) tot een verminderde acceptatie van risico’s kan leiden.

- **Belangrijke actoren binnen de overheid en de luchtaartsector zijn in de afgelopen jaren een meer open communicatiebeleid gaan voeren ten aanzien van de veiligheid van Schiphol. Desondanks hadden de focusgroepdeelnemers kritiek op de communicatie van de overheid en de luchtaartsector ten aanzien van aan luchtaart gerelateerde onderwerpen.**
De communicatie over luchtvartveiligheid is meer open en transparant geworden dan in 1993 het geval was. Informatie over luchtvartveiligheid is bijvoorbeeld te vinden in de milieuvaramverslagen en de Milieumonitor van Schiphol Group. Door het Loket Luchtvartveiligheid van de RLD wordt, op verzoek, informatie over de veiligheid van de luchtvart verstrekt. Voorts is op de internetsite van Verkeer en Waterstaat informatie beschikbaar over incidenten met in Nederland geregistreerde vliegtuigen. In vergelijking met 1993 wordt momenteel dus beter voorzien in de informatiebehoeften van het publiek.

Een aantal deelnemers heeft aangegeven ontevreden te zijn over de mate waarin zij op de hoogte worden gehouden van het beleid van de overheid over de luchthaven. Er bestaat onduidelijkheid over de toekomst van de luchtvartsector en de consequenties daarvan voor de bevolking, in de zin van bijvoorbeeld bestemmingsplannen, onteigeningsprocedures, etc. Ook bestaat kritiek op de communicatie over onderzoek naar de effecten van de luchtvart.

Vaak wordt informatie door de media naar buiten gebracht die later herroepen moet worden, waardoor mensen niet weten of zij de informatie die naar buiten wordt gebracht wel kunnen vertrouwen.

- **De verantwoordelijkheid voor het bestrijden van externe veiligheidsrisico’s ligt volgens de deelnemers aan de focusgroepen bij de overheid en grote organisaties.** Zij geven echter aan dat er wel een rol is weggelegd voor ‘gewone mensen’ bij het aanpakken van andere onveilige situaties.

De deelnemers hebben niet het idee dat zij een bijdrage kunnen leveren aan het vergroten van externe veiligheid. De verantwoordelijkheid ligt dan voornamelijk bij de overheid en grote organisaties, zoals luchthavens en de chemische industrie. Wel kunnen burgers organisaties aanspreken zich met externe veiligheid bezig te houden, bijvoorbeeld door te klagen over gevaarlijke situaties.

Ondanks de kritiek die deelnemers hebben op het functioneren van overheidsorganisaties, leggen zij de verantwoordelijkheid voor het aanpakken van onveilige situaties niet alleen bij de overheid en grote organisaties. Vaak wordt door de deelnemers aangegeven dat zij zelf ook een belangrijke rol kunnen spelen bij het aanpakken van onveilige situaties, zoals onveiligheid op straat, verkeersonveiligheid en woninginbraken. De deelnemers zijn van mening dat burgers momenteel te vaak alle verantwoordelijkheden afschuiven.

### 6.2 Aanbevelingen

Op basis van het onderhavige onderzoek, heeft RAND Europe twee categorieën aanbevelingen geformuleerd. De eerste categorie richt zich op de communicatie en relatie van Schiphol met haar omgeving en de tweede richt zich op aanvullend onderzoek dat nodig is om nader inzicht te verwerven in de percepties van omwonenden van Schiphol.

---

8 De aanbevelingen ten aanzien van communicatie zijn gericht op Schiphol Group. Deze aanbevelingen zijn in vele gevallen ook van toepassing op de andere actoren binnen de luchtvartsector.
Communicatie en relatie van Schiphol Group met haar omgeving

- Omwonenden van Schiphol zijn geïnteresseerd in informatie over de externe veiligheid van de luchthaven en hebben het idee dat zij daar daar goed over geïnformeerd zijn. Zij hebben geen behoefte aan verdere uitbreiding van de berichtgeving over de externe veiligheid van de luchtvlaart.

Omwonenden van Schiphol zijn zich bewust van de risico’s die de luchtvlaart met zich meebrengt en zijn ook geïnteresseerd in informatie daarover. Zorgen over de externe veiligheid van het luchtverkeer vormen echter niet één van de belangrijkste elementen van het zorgenpakket van omwonenden van Schiphol. Geen enkele focusgroepdeelnemer heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in meer informatie over de externe veiligheid van de luchtvlaart dan momenteel beschikbaar is. Geconcludeerd kan worden dat momenteel geen behoefte bestaat aan verdere uitbreiding van de berichtgeving over de externe veiligheid van Schiphol.

- De omwonenden van Schiphol hebben behoefte aan meer informatie over de effecten van de luchtvlaart op het milieu en de mogelijke effecten op de volksgezondheid.

De focusgroepen hebben duidelijk gemaakt dat er een aantal onderwerpen is waarover de omwonenden van Schiphol beter geïnformeerd zouden willen worden. Het gaat daarbij met name om beter inzicht in de mogelijke effecten van de luchtvlaart op de gezondheid van mensen en het milieu. De deelnemers aan de focusgroepen constateren dat het onduidelijk is welke effecten de uitstoot van vliegtuigen heeft voor hun eigen gezondheid en het milieu. De tuinmeubelen en de kozijnen zijn zwart, er ligt een olieachtige filter op het water en men ruikt brandstofdampen. Er zou meer duidelijkheid moeten komen over het mogelijke effect daarvan op het milieu en de gezondheid. Ook moet duidelijk zijn waar deze informatie te vinden is.

- De omwonenden van Schiphol hebben behoefte aan informatie over de toekomst van de luchtvlaart en het beleid dat op dat gebied wordt ontwikkeld.

Ondanks het feit dat de deelnemers aan de focusgroepen hebben aangegeven dat zij zich momenteel niet of nauwelijks zorgen maken over de externe veiligheid van de luchtvlaart, bestaan bij enkele deelnemers wel onzekerheden ten aanzien van de toekomst van de luchtvlaart, bijvoorbeeld ten aanzien van de gevolgen van groei van het vliegverkeer, uitbreiding van Schiphol en mogelijke wijzigingen van het banenstelsel op Schiphol. De deelnemers hebben behoefte aan een betere informatievoorziening door de overheid (Tweede Kamer en V&W/RLD) en, in mindere mate, door Schiphol Group ten aanzien van de toekomst van de luchtvlaart en het beleid dat op dat gebied wordt ontwikkeld.

- Het is voor Schiphol Group belangrijk aan mensen duidelijk te maken waar zij met specifieke vragen over de luchtvlaart terecht kunnen.

Voor het merendeel van de omwonenden van Schiphol volstaat het huidige niveau van informatievoorziening van Schiphol Group richting haar omgeving. Er is echter een beperkt

---

9 Het is onbekend welke effecten de luchtvlaart heeft op milieu en volksgezondheid. Wetenschappelijk onderzoek op dit gebied heeft (nog) geen eenduidige antwoorden op deze vraag geleverd (zie bijvoorbeeld: Gezondheidsraad: Public Health Impact of Large Airports, No. 1999/14E, The Hague, September 1999.)
aantal mensen dat geïnteresseerd is in specifieke informatie over de luchtaart die zij in de huidige berichtgeving niet terug kunnen vinden. Het is niet noodzakelijk deze informatie aan alle omwonenden van Schiphol actief te verstrekken. Veel belangrijker is het om aan de omwonenden duidelijk te maken waar zij met vragen over Schiphol terecht kunnen. Het publiek moet attent worden gemaakt op de bestaande mogelijkheden om informatie over luchtaart te verkrijgen. Zo kan bijvoorbeeld beter worden gecommuniceerd dat mensen met vragen over de luchtaart bij Schiphol Scoop terecht kunnen. Op die manier kunnen mensen die met specifieke vragen zitten, actief op zoek gaan naar informatie over dat onderwerp. Zij kunnen dan precies aangeven waar zij zich zorgen over maken en Schiphol Group kan vervolgens gerichte informatie geven over dat onderwerp.

- **Schiphol Group moet zich onderscheiden van andere actoren binnen de luchtaarst-sector en zich vervolgens richten op het versterken van de vertrouwensrelatie met haar omgeving.**

In de focusgroepen is verscheidene malen naar voren gekomen dat weinig vertrouwen bestaat in het conglomeraat van actoren binnen de luchtaartsector. Het vertrouwen in deze actoren is met name geschaad door de wijze waarop het vliegongeval in de Bijnmer is afgehandeld. Ook hebben deelnemers aangegeven weinig vertrouwen te hebben in de onderzoeksrapporten die de afgelopen jaren over de luchtaart zijn verschenen en hebben deelnemers aangegeven ontevreden te zijn over de wijze waarop klachten worden afgehandeld. Deze percepties hebben veelal betrekking op de luchtaartsector als geheel; de deelnemers maken geen onderscheid tussen de verschillende actoren binnen de sector, bijvoorbeeld tussen overheid en Schiphol Group. Dit betekent dat de mate waarin omwonenden van Schiphol vertrouwen hebben in Schiphol Group ook wordt bepaald door de percepties van omwonenden ten aanzien van andere actoren binnen de luchtaartsector. Daarom is het voor Schiphol Group belangrijk zich te onderscheiden van de andere actoren binnen de luchtaartsector en los van die andere actoren een relatie met haar omgeving op te bouwen. Schiphol Group zou aan het publiek duidelijk moeten maken welke doelen zij nastreeft en op welke wijze dat gebeurt. Een open en eerlijke communicatie met de omwonenden van de luchthaven is daarbij essentieel. Op deze wijze kan Schiphol Group de vertrouwensrelatie met haar omgeving opbouwen die nodig is om op lange termijn acceptatie van de luchtaart zeker te stellen.

**Aanvullend onderzoek**

- **Het is van belang om de publieke perceptie te monitoren door deze op meerdere momenten in tijd te meten.**

De externe veiligheid van Schiphol was in de periode waarin het onderzoek werd uitgevoerd (juni/juli 1999) geen belangrijk onderdeel van het zorgenpakket van omwonenden van de luchthaven. De focusgroepen hebben echter duidelijk gemaakt dat de externe veiligheid van de luchtaart in de toekomst potentieel een belangrijkere plaats binnen het zorgenpakket zou kunnen gaan innemen. Het is dan ook belangrijk regelmatig na te gaan of er veranderingen in de publieke perceptie optreden. Focusgroepen vormen daar een uiterst geschikte methode voor. De deelnemers in de veiligheidzones hebben zelf ook aangegeven dat het goed zou zijn elke paar jaar met dezelfde groep mensen bij elkaar te komen om na te gaan in hoeverre onveiligheidsgevoelens zijn veranderd. Een andere mogelijkheid is om regelmatig een vragenlijst voor te leggen aan een aantal omwonenden van Schiphol (bijvoorbeeld Euro-Barometer). Om een beter inzicht te krijgen in de relatie tussen berichtgeving over luchtaartveiligheid en de percepties ten aanzien van luchtaartveiligheid zou ook de analyse van berichtgeving in kranten en tijdschriften bijgehouden moeten worden.
Het is belangrijk om inzicht verwerven in de wijze waarop het meest effectief kan worden gecommuniceerd met mensen die zich ernstige zorgen maken over de externe veiligheid van Schiphol.

Alhoewel het onderhavige onderzoek duidelijk heeft gemaakt dat zorgen over de externe veiligheid van Schiphol in het algemeen niet overheersen binnen het zorgenpakket van de omwonenden van de luchthaven, zijn er ook mensen die zich wel ernstige zorgen maken over de externe veiligheid van Schiphol. Er kan dan bijvoorbeeld worden gedacht aan leden van verschillende actiegroepen (GEUS, SWAB, Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer). Deze actiegroepen gebruiken de externe veiligheid van de luchtvaart als argument in de discussies rondom Schiphol. Het onderhavige onderzoek heeft geen inzicht opgeleverd in de percepties van deze groepen en individuen die zich ernstige zorgen maken over de externe veiligheid van Schiphol. Tot op zekere hoogte is kennis daarover bij Schiphol Group aanwezig.

Onduidelijk is echter vooralsnog op welke wijze het meest effectief met deze groepen en met andere mensen die zich bezorgd maken over de externe veiligheid van de luchtvaart kan worden gecommuniceerd. Het lijkt dan ook zinvol aanvullend onderzoek op dat gebied te verrichten.
Bijlage A: Kranten en tijdschriften

Voor de analyse is gebruik gemaakt van de knipselkranten van de Schiphol Group en van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk ‘Schiphol in de Pers’ en ‘Knipselkrant Verkeer en Waterstaat - Editie Luchtvaart’ genoemd. In deze knipselkranten zijn artikelen uit een groot aantal kranten en tijdschriften opgenomen. Hieronder vindt u een overzicht van de kranten en tijdschriften waarin artikelen over luchtaartveiligheid zijn verschenen die in de analyse zijn opgenomen.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Landelijke kranten</th>
<th>Schiphol in de Pers</th>
<th>Knipselkrant V&amp;W</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Agrarisch Dagblad</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Algemeen Dagblad</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Het Financiën Dagblad</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Nederlands Dagblad</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>NRC Handelsblad</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Het Parool</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Reformatorisch Dagblad</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Telegraaf</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Trouw</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>De Volkskrant</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Regionale kranten</th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Aalsmeerder Courant</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Alkmaarse Courant</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Amstelland Nieuwsblad</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Amstellven Nieuwsblad</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Amstelveens Weekblad</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Drentse Courant</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Friesch Dagblad</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Gelders Dagblad</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>De Gooi- en Eemlander</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Goois Weekblad</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Groninger Dagblad</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Haagse Courant</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Haarlemmermeers Dagblad</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Haarlemmermeers Weekblad</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Haarlems Dagblad</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>De Hoofddorpse Courant</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Leidsch Dagblad</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>De Limburger</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Nieuwe Meerbode</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Nieuwsblad van het Noorden</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Provinciale Zeeuwse Courant</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Rotterdams Dagblad</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Rijn en Gouwe</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Schiphol in de Pers</td>
<td>Knispelkrant V&amp;W</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Uithoornse Courant</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Het Witte Weekblad</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Tijdschriften</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Aktueel</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Alert</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>BN/De Stem</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Cobouw</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Elsevier</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Nieuwsblad Transport</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Panorama</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Quote</td>
<td>ja</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Reisrevue</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Travel Market</td>
<td>ja</td>
<td>nee</td>
</tr>
<tr>
<td>Vrij Nederland</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Weekinde</td>
<td>nee</td>
<td>ja</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Bijlage B: Vragenlijst en de statistische verwerking daarvan**

**De vragenlijst**

De twaalf gebeurtenissen die in de vragenlijst die in de vragenlijst vermeld staan, zijn:

A. Een ontspoorde trein raakt de pijlers van een viaduct, waardoor het viaduct met de daarop rijdende auto’s instort.

B. Een fietsert wordt doodgedreven door een dronken automobilist.

C. Een wandelaar wordt ‘s avonds op straat slachtoffer van zinloos geweld.

D. Een vrachtwagen die gevaarlijke stoffen vervoert explodeert en veroorzaakt een groot verkeersongeluk.

E. Een vliegtuig stort neer op een woonwijk.

F. Iemand wordt besmet met de legionella-bacterie en krijgt de veteranenziekte.

G. Een wandelaar wordt door de bliksem getroffen.

H. Iemand wordt tijdens zijn slaap vergiftigd door koolmonoxide.

I. Een vrachtwagen raakt van de weg en rijdt een huis binnen.

J. Door een produktiefout komen giftige stoffen in voedingsmiddelen terecht. Deze worden vervolgens door de consument gegeten.

K. Er wordt in een huis ingebroken, waarbij elektronische apparatuur wordt gestolen.

L. Bij een ontploffing in een chemische fabriek komen gevaarlijke stoffen vrij die zich in de omgeving van de fabriek verspreiden.

De onderstaande vragen werden aan de deelnemers voorgelegd:

**Vraag 1:** Hoe groot is volgens u de relatieve kans dat een willekeurig gekozen Nederlandse, Robin Visser, in het komende jaar slachtoffer wordt van de gebeurtenissen A t/m L.? Plaats de letters A t/m L. in de gekleurde balk. Het is toegestaan meerdere letters in één vakje te plaatsen.

**Vraag 2:** Hoe groot is volgens u de relatieve kans dat Kim Peters in uw gemeente in het komende jaar slachtoffer wordt van de gebeurtenissen A t/m L.? Plaats de letters A t/m L. in de gekleurde balk. Het is toegestaan meerdere letters in één vakje te plaatsen.
Vraag 3: In hoeverre maakt u zich zorgen over de gebeurtenissen A t/m L? De mate waarin u zich zorgen maakt over de risico’s die u of iemand in uw omgeving loopt, wordt onder andere bepaald door uw persoonlijke inschatting van: (a) de kans dat een bepaalde gebeurtenis plaatsvindt; én (b) de ernst van de gevolgen van die gebeurtenis. Plaats de letters A t/m L in de gekleurde balk. Het is toegestaan meerdere letters in één vakje te plaatsen.

Ik maak me nooit zorgen

Ik maak me

erg vaak

zorgen

Vraag 4: In hoeverre vindt u de risico’s t.a.v. de gebeurtenissen A t/m L aanvaardbaar?
Volledig aanvaardbaar wil zeggen dat u het risico geheel accepteert en dat ingrijpen in de huidige situatie volgens u: (a) niet noodzakelijk is omdat de risicokans zeer klein is; of (b) niet opweegt tegen de baten die de risicoveroorzaak oplevert; of (c) niet mogelijk is. Volledig onaanvaardbaar wil zeggen dat het volgens u gaat om een situatie waarin direct ingrijpen noodzakelijk is en waarin alle mogelijke maatregelen genomen moeten worden. Plaats de letters A-L in de gekleurde balk. Het is toegestaan meerdere letters in één vakje te plaatsen.

Volledig aanvaardbaar

Volledig onaanvaardbaar

Statistische verwerking van de vragenlijst

De deelnemers zijn gevraagd aan te geven hoe zij de verschillende gebeurtenissen die in de vragenlijst zijn beschreven ten opzichte van elkaar inschatten. De inschattingen van de deelnemers zijn dus relatief. Om inzicht te verkrijgen in de plaats die de verschillende risico’s ten opzichte van elkaar innemen, is de plaats van de letters op de balk bekeken. In de statistische analyse wordt aan elke letter de waarde toegekend van het hokje waarin die letter staat. Dit gebeurt op onderstaande wijze:

Plaats

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |

Score

1 Wij bedanken RAND Europe-collega Barbara van de Kerke voor haar bijdrage aan dit onderdeel
Met behulp van deze methode wordt de waarde weergegeven die de deelnemers daadwerkelijk aan de gebeurtenis hebben gegeven. Een hoog cijfer in de vragenlijst levert een hoge score voor de letter op. Een hoog cijfer heeft bij de verschillende vragen een verschillende betekenis:

- **Vraag 1:** de deelnemer acht de kans relatief groot dat een willekeurige persoon in Nederland slachtoffer wordt van die bepaalde gebeurtenis (ten opzichte van de andere gebeurtenissen);
- **vraag 2:** de deelnemer acht de kans relatief groot dat een willekeurig persoon uit de eigen gemeente slachtoffer wordt van die bepaalde gebeurtenis (ten opzichte van de andere gebeurtenissen);
- **Vraag 3:** de deelnemer maakt zich relatief veel zorgen over het risico op die bepaalde gebeurtenis ten opzichte van de andere gebeurtenissen;
- **Vraag 4:** de deelnemer vindt het risico op die bepaalde gebeurtenis relatief onaanvaardbaar (ten opzichte van de andere gebeurtenissen).

**Stap 1: Het invoeren van de data**

Voor elke vragenlijst worden de antwoorden op bovenstaande wijze verwerkt. De informatie ziet er na verwerking als volgt uit:

**Figuur B.1: Verwerking van de antwoorden van de vragenlijst van deelnemers uit Amstelveen**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Deelnemer</th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>9</td>
<td>14</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>10</td>
<td>14</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>9</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>7</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>3</td>
<td>12</td>
<td>7</td>
<td>11</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>14</td>
<td>13</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>7+9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>8</td>
<td>14</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
<td>11</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>3</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>3</td>
<td>10</td>
<td>11</td>
<td>11</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>7</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>3+9</td>
<td>7</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Stap 2: Correctie van opgetreden fouten**

Problematisch is dat de vragenlijsten door de deelnemers niet altijd volledig en correct zijn ingevuld. Fouten die zijn opgetreden, zijn vooral het niet of dubbel invullen van één of meerdere letters. In deze gevallen is besloten de betreffende letter niet mee te nemen in de analyse. Na correctie ziet de figuur er als volgt uit:
### Figuur B.2: Correctie van de opgetreden fouten in de vragenlijst van deelnemers uit Amstelveen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Deelnemer</th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>9</td>
<td>14</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>10</td>
<td>14</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>9</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>7</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>3</td>
<td>12</td>
<td>7</td>
<td>11</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>14</td>
<td>13</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
<td>8</td>
<td>14</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
<td>11</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>3</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>3</td>
<td>10</td>
<td></td>
<td>11</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>7</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Stap 3: Aanpassing van de schaal en het aanbrengen van rangorde in de gebeurtenissen

Vervolgens worden de cijfers met 10/14 vermenigvuldigd. Dit omdat een 10-puntsschaal meer tot de verbeelding spreekt dan een 14-puntsschaal. Daarna worden de gemiddelde score van vraag A en de standaarddeviatie bepaald. De gemiddelde score geeft aan op welke plaats een vraag uiteindelijk terecht komt ten opzichte van de andere vragen.

### Figuur B.3: Scores van de vragenlijst van Amstelveen op een 10-puntsschaal

<table>
<thead>
<tr>
<th>Deelnemer</th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>1.4</td>
<td>2.1</td>
<td>4.3</td>
<td>3.6</td>
<td>5.0</td>
<td>4.3</td>
<td>3.6</td>
<td>2.9</td>
<td>2.9</td>
<td>5.7</td>
<td>7.1</td>
<td>5.7</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>0.7</td>
<td>6.4</td>
<td>10.0</td>
<td>4.3</td>
<td>5.0</td>
<td>1.4</td>
<td>0.7</td>
<td>2.9</td>
<td>0.7</td>
<td>7.1</td>
<td>10.0</td>
<td>9.3</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>0.7</td>
<td>10.0</td>
<td>10.0</td>
<td>4.3</td>
<td>2.9</td>
<td>8.6</td>
<td>1.4</td>
<td>0.7</td>
<td>6.4</td>
<td>10.0</td>
<td>10.0</td>
<td>5.0</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>0.7</td>
<td>10.0</td>
<td>5.0</td>
<td>3.6</td>
<td>3.6</td>
<td>3.6</td>
<td>3.6</td>
<td>1.4</td>
<td>1.4</td>
<td>4.3</td>
<td>7.1</td>
<td>7.1</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>2.1</td>
<td>8.6</td>
<td>5.0</td>
<td>7.9</td>
<td>4.3</td>
<td>2.9</td>
<td>1.4</td>
<td>0.7</td>
<td>2.1</td>
<td>10.0</td>
<td>9.3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>0.7</td>
<td>5.7</td>
<td>5.7</td>
<td>3.6</td>
<td>0.7</td>
<td>5.0</td>
<td>0.7</td>
<td>4.3</td>
<td>2.1</td>
<td>2.9</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>0.7</td>
<td>10.0</td>
<td>10.0</td>
<td>5.7</td>
<td>0.7</td>
<td>5.7</td>
<td>0.7</td>
<td>10.0</td>
<td>10.0</td>
<td>5.7</td>
<td>10.0</td>
<td>5.7</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>2.9</td>
<td>5.7</td>
<td>5.0</td>
<td>4.3</td>
<td>4.3</td>
<td>4.3</td>
<td>5.0</td>
<td>2.9</td>
<td>2.9</td>
<td>5.0</td>
<td>7.9</td>
<td>3.6</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>2.1</td>
<td>7.9</td>
<td>7.1</td>
<td>6.4</td>
<td>1.4</td>
<td>5.7</td>
<td>2.1</td>
<td>7.1</td>
<td>7.9</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>4.3</td>
<td>6.4</td>
<td>7.1</td>
<td>1.4</td>
<td>2.1</td>
<td>2.9</td>
<td>3.6</td>
<td>5.0</td>
<td>5.7</td>
<td>0.7</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>1.4</td>
<td>5.7</td>
<td>5.0</td>
<td>3.6</td>
<td>4.3</td>
<td>0.7</td>
<td>1.4</td>
<td>4.3</td>
<td>5.7</td>
<td>7.1</td>
<td>5.0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>gemiddelde standaarddeviatie</td>
<td>1.6</td>
<td>7.1</td>
<td>6.9</td>
<td>4.4</td>
<td>3.6</td>
<td>4.0</td>
<td>2.4</td>
<td>3.0</td>
<td>4.1</td>
<td>6.3</td>
<td>8.3</td>
<td>5.6</td>
</tr>
<tr>
<td>standaarddeviatie</td>
<td>1.2</td>
<td>2.4</td>
<td>2.3</td>
<td>1.7</td>
<td>1.8</td>
<td>2.1</td>
<td>1.8</td>
<td>2.6</td>
<td>2.8</td>
<td>2.4</td>
<td>1.6</td>
<td>2.5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

De standaarddeviatie geeft aan hoe groot de afwijkingen van het gemiddelde zijn. Een kleine standaarddeviatie betekent dat de deelnemers het redelijk met elkaar eens zijn. Bij L bijvoorbeeld, zijn de deelnemers het minder met elkaar eens. In figuur 2.4 is te zien dat er hele lage, gemiddelde en enkele hoge scores zijn. Hierdoor komt L op een gemiddelde plaats. Hoe hoger de standaardafwijking, hoe groter de verdeeldheid onder de deelnemers is.
De verschillende gebeurtenissen kunnen worden geordend naar de kans dat zij zich voordoen, naar de mate waarin mensen zich er zorgen over maken en naar de aanvaardbaarheid van de risico’s. De figuur ziet er dan als volgt uit:

**Figuur B.4: Rangordening vragenlijsten Amstelveen (vraag 1)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vraag</th>
<th>A</th>
<th>B</th>
<th>C</th>
<th>D</th>
<th>E</th>
<th>F</th>
<th>G</th>
<th>H</th>
<th>I</th>
<th>J</th>
<th>K</th>
<th>L</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Deze berekeningen zijn voor iedere vraag, voor iedere gemeente uitgevoerd.
Bijlage C: Protocol focusgroepen

Het onderstaande protocol verschaf inzicht in de geplande opbouw van de focusgroepen. Het protocol dient als leidraad voor de gespreksleider. De gespreksleider heeft de vrijheid van het protocol af te wijken als het verloop van de discussie daartoe aanleiding geeft.

**Korte introductie**

- Schets van de achtergrond van de bijeenkomst. [Het doel van de discussie van vanavond is inzicht te verwerven in de veiligheidspercepties van inwoners van de gemeente {naam}].
- Beschrijven van RAND Europe. [RAND Europe is een in Leiden gevestigde stichting zonder winstdoel. RAND Europe heeft ten doel overheden en grote bedrijven te ondersteunen bij het ontwikkelen en uitvoeren van beleid.]
- Aangeven wat van de deelnemers wordt verwacht. [U wordt gevraagd tijdens de discussie uw eigen mening te geven. Er zijn geen ‘goede’ en ‘fout’ antwoorden. Probeer bij het geven van uw mening bondig te zijn, zodat anderen ook aan bod kunnen komen.]
- Tijdsplanning en andere praktische mededelingen. [De discussie duurt van 19.30 tot 21.30. Afhankelijk van het verloop van het gesprek wordt na ongeveer een uur een pauze ingelast.]

**Voorstelronde en inhoudelijke discussie**

- De leden van het projectteam en de deelnemers stellen zich kort voor. De deelnemers wordt gevraagd aan te geven hoe lang zij al in hun woonplaats wonen en wat zij prettig en minder prettig vinden aan het wonen in die gemeente.

Het bovenstaande gebeurt in de vorm van een voorstelronde, zodat alle deelnemers de kans hebben hun eigen mening te geven en iedereen meteen bij de discussie betrokken is. Vervolgens wordt de discussie toegespitst op onveiligheidsgevoelens.

- Wat zijn uw gevoelens ten aanzien van de veiligheid in {naam plaats}? Kunt u aangeven of u zich onveilig voelt, en zo ja, in welke situaties dat het geval is?
- Wat is de achtergrond van deze onveiligheidsgevoelens opgewekt? Heeft u daar zelf ervaringen mee, heeft u daarvan gehoord van familie en vrienden, of heeft u daar iets over gezien op televisie, of gelezen in de krant?

Met name als de media aan de orde komen, zal gepoogd worden daar verder op in te gaan door te vragen wat mensen zich herinneren van berichtgeving in de media (bijvoorbeeld ongevallen of incidenten). Als de media niet spontaan aan de orde komen, zal worden gevraagd of ook de media mogelijk van invloed zijn op de veiligheidsgevoelens van mensen.

- Hoe groot is de invloed van deze onveiligheidsgevoelens op uw leven? Hoe vaak heeft u er last van en in hoeverre wordt u door deze onveiligheidsgevoelens beperkt in uw activiteiten? Gaat u bijvoorbeeld ’s avonds met de auto, omdat u met de fiets niet meer over straat durft, of bent u bijvoorbeeld verhuisd omdat u het verkeer in de buurt waar uw woonde te druk vond voor uw kinderen?
- In hoeverre kunt u zelf invloed uitoefenen op de risico’s die u loopt? En in hoeverre kunnen andere organisaties, bijvoorbeeld overheidsinstellingen, aan risicomanagement doen? Welke organisaties zijn verantwoordelijk en wat kunnen zij doen?
Pauze (optioneel)

Inhoudelijke discussie (vervolg)

De gespreksleider gaat in op externe veiligheid. In eerste instantie geeft hij een definitie van externe veiligheid. Bij externe veiligheid gaat het om de onveilige situaties, waarop mensen weinig of geen invloed kunnen uitoefenen; mensen worden onvrijwillig aan gevaren blootgesteld. Zo lopen inwoners van Nicaragua bijvoorbeeld de kans slachtoffer te worden van een aardbeving of een orkaan, terwijl zij zelf weinig of niets kunnen doen om dit te voorkomen. Dit staat tegenover risico’s die mensen bewust nemen; zij kunnen er bijvoorbeeld bewust voor kiezen om parachutespringen, ook al weten zij dat dit bepaalde risico’s met zich meebrengt. Vervolgens worden onveilige situaties die eerder op de avond zijn genoemd, gebruikt om duidelijk te maken welke situaties precies onder externe veiligheid vallen. De gespreksleider geeft aan dat de rest van het gesprek zich met name zal richten op externe veiligheid.

- In welke situaties, die onder het begrip externe veiligheid vallen, voelt u zich onveilig?

- Kunt u de verschillende situaties waarin u zich onveilig voelt met elkaar vergelijken en aangeven in welke situatie u zich het onveiligst voelt en waarom? (Hoe verhoudt zich bijvoorbeeld de externe veiligheid van de luchtvaartsector tot de externe veiligheid van de transportsector? Hoe verhoudt zich de kans slachtoffer te worden van zinloos geweld tot de kans getroffen te worden door een neerstortend vliegtuig?)

- Op basis van welke informatie maakt u deze inschattingen? Gaat het om eigen ervaringen, gaat het om ervaringen van familie en vrienden, heeft u hierover gelezen of heeft u dit op televisie gezien?

Met name als de media aan de orde komen, zal worden gepoogd daar verder op in te gaan door te vragen wat mensen zich herinneren van berichtgeving in de media.

Korte uitleg over acceptatie van risico’s. Aangegeven wordt dat de mate waarin een risico aanvaardbaar wordt gevonden een subjectieve afweging is van (1) de kans dat een bepaalde gebeurtenis plaatsvindt (2) de ernst van die gebeurtenis, en (3) de ingrijpendheid van de maatregelen die nodig zijn om de risico’s te beperken.

- In hoeverre vindt u de eerder besproken risico’s aanvaardbaar? In hoeverre vindt u het bijvoorbeeld aanvaardbaar dat een risico bestaat op het neerstorten van een vliegtuig als u weet dat Schiphol voor .... mensen werkgelegenheid oplevert?

- Welke factoren zijn van invloed op de mate waarin een risico aanvaardbaar is? Wat zou er moeten veranderen om de risico’s wel aanvaardbaar te maken?

Bij deze laatste vraag worden mensen eventueel geconfronteerd met de door hen gesuggereerde maatregelen. Zo kan bijvoorbeeld worden aangegeven dat het sluiten van Schiphol er toe leidt dat mensen minder gemakkelijk buiten Europa op vakantie kunnen, dat werkgelegenheid verloren gaat, etc.

C-2
Vragenlijst

- De deelnemers wordt gevraagd de vragenlijst in te vullen. De vragenlijst spitst zich toe op de percepties van de deelnemers t.a.v. externe veiligheid. Het gaat daarbij met name om de vraag hoe groot zij de kans achten dat bepaalde gebeurtenissen plaatsvinden, in welke mate zij zich daar zorgen over maken en in hoeverre zij die risico's aanvaardbaar vinden.

Afsluitende vragen en opmerkingen

- Wat vond u van de bijeenkomst? Wat zouden we een volgende keer beter kunnen doen
- Bekendmaken wie de opdrachtgever is.
- Aangeven dat de video band (als deze is gemaakt) in beheer van RAND Europe blijft en dat de opdrachtgever eenmalig de kans krijgt deze banden te bekijken.
- Boeken/CD-bon aanbieden en declaratieformulier voor reiskosten laten invullen.
- Deelnemers hartelijk bedanken voor deelname.
Bijlage D: Uitnodigingsprotocol

De telefonische benadering van de personen zal volgens een vast patroon plaatsvinden;

1. De RAND Europe-medewerker stelt zichzelf en de organisatie RAND Europe voor aan de contactpersoon.

Goedemiddag, morgen, avond, u spreekt met ……van RAND Europe in Leiden.

2. Er wordt gemeld dat het gesprek niet om een telefonische enquête gaat, noch om een gesprek met commerciële doelstelling.

Ik bel u niet voor een telefonische enquête of voor een commercieel onderzoek.

3. De kandidaat wordt verteld dat dit gesprek verband houdt met een nog uit te voeren onderzoek in de woonplaats.

Ik bel u in verband met het volgende: RAND Europe doet onderzoek naar de veiligheidsgevoelens van burgers in verschillende gemeenten en deelgemeenten in Nederland. Om te weten te komen wat voor onveiligheidsgevoelens er onder burgers spelen, houden wij discussie-avonden in verschillende gemeenten in Nederland. Wij zijn op zoek naar mensen die zo’n avond in hun eigen gemeente bij willen wonen om over dit onderwerp te praten.

4. Een onderzoek dat zich met name richt op de veiligheidsbeleving van bewoners in het dagelijks leven.

Het gaat daarbij om externe (on)veiligheidssituaties. Dat zijn (on)veiligheidssituaties waar burgers weinig invloed op uit kunnen oefenen, maar die wel veel angst onder burgers kunnen veroorzaken. Voorbeelden hiervan zijn: geweld op straat, een dronken chauffeur die iemand aanrijdt, een vliegtuig dat neerstort, inbraak, een chemische fabriek die afbrandt, maar ook natuur rampen zoals een dijkdoorbraak.

5. De kandidaat wordt gevraagd of hij/zij zich eventueel beschikbaar wil stellen voor deelname aan een dergelijk onderzoek.


U kunt er gerust over nadenken. Ik kan u een informatiebrief en een deelname formulier toesturen zodat u alles rustig kunt nalezen. Naam en adres noteren op een aanmeldingsformulier.

Zo niet: Bedankt voor uw aandacht. Nog een goedenaavond, middag, ochtend.
Eventuele vragen

i Waarom hebben we juist deze persoon benaderd?

Voor dit onderzoek zijn we op zoek naar mensen die een goede afspiegeling vormen van de bevolking in uw gemeente. Daarom benaderen we mensen werkzaam zijn of actief zijn bij verenigingen, maar ook bijvoorbeeld scholen en kerkgemeenschappen.

ii Indien de kandidaat reeds in dit eerste gesprek wil weten wie de opdrachtgever is voor dit onderzoek, zal door de RAND Europe-medewerker op deze vraag als volgt antwoord worden gegeven.

Indien de kandidaat reeds in dit eerste gesprek wil weten wie de opdrachtgever is voor dit onderzoek, zal de RAND Europe-medewerker verklaren dat de kandidaat de naam van de opdrachtgever aan het eind van de discussie-avond te horen krijgt daar kennis daarvan het onderzoek zou kunnen beïnvloeden.
Bijlage E: Uitnodigingsprotocol veiligheidszone

RAND Europe doet onderzoek naar de veiligheidsbeleving van burgers in verschillende gemeenten en deelgemeenten in Nederland. Aangezien de beleving sterk afhankelijk kan zijn van de specifieke woonomgeving – bijvoorbeeld de Randstad of de Veluwe – worden verspreid over Nederland acht discussiebijeenkomsten georganiseerd. Voor een van de groepen in de Randstad is gekozen voor inwoners van de gemeenten Haarlemmermeer en Aalsmeer. De keuze is op deze gemeenten gevallen omdat deze liggen in een relatief landelijk gebied dat steeds meer wordt gekenmerkt door een sterke verstedelijking. Dit betreft zowel wonen als industrie en kantoren, inclusief de mainport Schiphol. Ook is sprake van een toenemende verkeersdruk. RAND Europe wil graag achterhalen hoe u in uw woonplaats uw woongenoot beoordeelt. Het gaat daarbij o.a. om de mate waarin u zich veilig voelt binnen uw woonomgeving en de verschillende factoren die van invloed zijn op uw veiligheidsgevoelens. RAND Europe nodigt u graag uit voor de bijeenkomst over dit thema die op 5 juli aanstaande plaatsvindt.