

Risico's en gevaren in de Drechtsteden

Hoe kijken de inwoners er tegenaan?

'Ik maak me zorgen, maar voel me niet onveilig'



Ira Helsloot
David de Vries
Nivine Melssen

Crisislab is de onderzoeksgroep die het onderzoek van de leeropdracht Besturen van Veiligheid van de Radboud Universiteit Nijmegen ondersteunt. De doelstelling van Crisislab is de ontwikkeling en verspreiding van kennis op het domein van crisisbeheersing en veiligheidszorg. Voor Crisislab is een kernactiviteit het verrichten van empirisch gefundeerd onderzoek op het veiligheidsdomein, omdat momenteel feiten vaak ontbreken bij beleidsvorming en discussies op het terrein van het besturen van veiligheid.

Februari 2014

Crisislab
Dashorsterweg 1
3927 CN Renswoude
www.crisislab.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor het onderzoek	7
1.2 Het onderzoek	8
1.3 Relatie met eerder onderzoek door BZK	8
1.4 Opbouw van de rapportage	9
2 Wat vertelt de theorie ons over risicoperceptie versus risico-acceptatie?	10
2.1 Risicoperceptie goed onderzocht, maar is dat belangrijk?	10
2.2 Over risico-acceptatie is minder bekend en dat is juist cruciaal voor het openbaar bestuur	12
3 Over de uitvoering van het onderzoek	14
3.1 Buitendijks wonen	14
3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen	16
4 Thema: Risicobewustzijn en -beleving	20
4.1 Buitendijks wonen	20
4.2 Vervoer gevaarlijke stoffen	27
5 Thema: Wie is verantwoordelijk?	35
5.1 Buitendijks wonen	35
5.2 Vervoer gevaarlijke stoffen	41
6 Thema: Het algemene belang of het individuele belang?	45
6.1 Buitendijks wonen	45
6.2 Vervoer gevaarlijke stoffen	49
7 Thema: Overheidsoptreden en informatievoorziening	54
7.1 Buitendijks wonen	54
7.2 Vervoer gevaarlijke stoffen	60
Het geheel overziend	64

Samenvatting

In opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en in samenwerking met het samenwerkingsverband Drechtsteden heeft Crisislab onderzoek gedaan naar hoe het algemeen publiek in de Drechtsteden enerzijds en betrokken bewoners anderzijds aankijken tegen de risico's die samenhangen met buitendijks wonen en het spoortransport van gevaarlijke stoffen.

Voor dit onderzoek is in verschillende fases onderzoek gedaan onder inwoners van de Drechtsteden naar vier thema's:

- de beleving van en kennis over risico's
- opvattingen over wie verantwoordelijk is voor risicobeheersing
- of besluitvorming gebaseerd moet worden op het algemeen belang of op individueel belang en tenslotte
- de mening over wat de overheid moet doen.

Na het afnemen van 107 flitsinterviews op straat in november 2013, zijn 92 aan het risico blootgestelde bewoners uit verschillende gemeenten binnen de Drechtsteden in diepte-interviews bij hen thuis bevraagd. Deze bewoners, afkomstig uit de plaatsen Dordrecht, Zwijndrecht, Alblasterdam, Papendrecht en Sliedrecht kregen tijdens deze diepte-interviews bovendien informatie tussen het stellen van vragen in. Hiermee wordt een beeld verkregen of de beschikbaarheid van informatie tot andere antwoorden leidt. Een derde fase in dit onderzoek bestond uit twee focusgroepen waarin zes (buitendijks wonen) en tien (spoorvervoer gevaarlijke stoffen) betrokken bewoners onder leiding van een gespreksleider in discussie zijn gegaan over de vier genoemde thema's. Tenslotte zijn 50 extra flitsinterviews gehouden vlak na het hoge water van begin december 2013 om te kijken of recente blootstelling aan het risico tot andere antwoorden leidt.

In deze samenvatting rapporteren we de belangrijkste resultaten van de enquêtes en diepte-interviews in termen van kleine meerderheid (van 50% tot 60%), ruime meerderheid (van 60% tot 70%) en grote meerderheid (meer dan 70%). We spreken over burgers als onderzoeksresultaten zowel van toepassing zijn op het algemeen publiek als op betrokken bewoners. De kwalitatieve en tentatieve verklaringen voor de resultaten die in de focusgroepen werden gegeven laten we hier buiten beschouwing (deze worden wel behandeld in het 'geheel overziend').

Burgers zijn risico-realist

Het algemeen publiek denkt in ruime meerderheid terecht bij de keuze uit verschillende 'kleine kans – groot effect' scenario's dat spoorongevallen met gevaarlijke stoffen en overstromingen de grootste kans op voorkomen hebben.

Bewoners in de uiterwaarden of naast het spoor denken in grote meerderheid hetzelfde maar bovendien ook in grote meerderheid dat de kans dat zij bij een 'grote kans – klein effect' ongeval als een auto-ongeluk om het leven komen groter is dan door overstroming of een spoorongeval met gevaarlijke stoffen. Het geven van meer informatie tijdens diepte-interviews met betrokken bewoners verandert hun risico-inschatting niet.

Het hoge water uit december 2013 heeft een beperkt effect op de risico-inschatting van het algemeen publiek: waar het gaat om wateroverlast buitendijks denkt een kleine meerderheid *voor* het hoge water in december dat de kans (zeer) klein was maar denkt een kleine meerderheid *na* het hoge water dat de kans (zeer) groot is. Het algemeen publiek denkt voor en na het hoge water in grote meerderheid dat de kans dat zijzelf zal moeten evacueren vanwege hoog water (zeer) klein is.

Kortom, burgers schatten, ook als zij bij de onderzochte risico's betrokken zijn, in ruime meerderheid de relatieve kans van een risico realistisch in. De recente ervaring met hoog water geeft wel een hogere inschatting van het risico op wateroverlast, meer statistische informatie heeft geen effect op de risico-inschatting van de onderzochte risico's.

Burgers zouden als bestuurder niet investeren in meer preventie maar eerder in schadevergoeding

In ruime meerderheid wil het algemeen publiek niet extra belasting betalen voor extra investeringen in preventieve maatregelen voor spoorveiligheid of betere schadecompensatie bij waterschade buitendijks. In kleine meerderheid zouden ze dat als minister ook niet doen waar het gaat om spoorveiligheid. Waar het gaat om schadevergoeding bij wateroverlast is er geen meerderheid met een mening als minister. Na het hoge water van december 2013 zou een kleine meerderheid van het algemeen publiek als minister wel investeren in betere schadevergoedingen.

Bij het spoor betrokken bewoners wensen in grote meerderheid dat de overheid extra investeert in spoorveiligheid, maar zij zouden als minister in kleine meerderheid dat niet doen. Bewoners van de buitendijkse gebieden willen in kleine meerderheid niet meer belasting betalen voor een betere schadevergoeding bij wateroverlast maar zouden daar eveneens in kleine meerderheid als minister wel toe besluiten.

Kortom, er is een verschil zichtbaar tussen de keuzes van burgers wanneer zij als bestuurder moeten beslissen over preventieve investeringen en schadevergoeding: een kleine meerderheid van de burgers zou niet kiezen voor extra investeringen voor een grotere veiligheid ten aanzien van spoorongevallen met gevaarlijke stoffen maar wel voor een betere schadevergoeding bij overstromingen.

Burgers worstelen met de consequenties van vrijwillig extra risico nemen

Het algemeen publiek vindt in ruime meerderheid dat als je ervoor kiest om buitendijks te gaan wonen, je zelf verantwoordelijk bent voor veiligheid en schade. Van de betrok-

ken bewoners vindt een kleine meerderheid dit. Tegelijkertijd vinden alle Drechtse burgers in kleine meerderheid dat de overheid dezelfde verantwoordelijkheid heeft voor bewoners binnendijs en buitendijs waar het gaat om schadevergoeding. De mening van het algemeen publiek is op deze punten niet significant veranderd na het hoge water van december 2013. Al met al is dus zichtbaar dat het algemeen publiek vindt dat mensen zelf een verantwoordelijkheid dragen voor veiligheid en schade, maar dat de overheid wel een schadevergoeding moet betalen.

Kortom, Drechtse burgers ervaren dezelfde worsteling met wat de consequenties van vrijwillig extra risico nemen moeten zijn als beleidsmakers.

Burgers dichten de gemeente een beperkte verantwoordelijkheid voor risicobeheersing toe

De Drechtse burgers denken in grote meerderheid dat de verantwoordelijkheid voor de beheersing van het risico van spoorongevallen met gevaarlijke stoffen bij de rijksoverheid en de spoorvervoerder ligt en vinden ook dat deze daar zou moeten liggen. De Drechtse burgers denken evenzo in grote meerderheid dat de gemeente niet verantwoordelijk is voor de schadevergoeding bij wateroverlast.

Het algemeen publiek verwacht waar het gaat om het risico van wateroverlast en spoorvervoer van gevaarlijke stoffen in grote meerderheid vooral informatie van de gemeentelijke overheid. Ook de betrokken bewoners naast het spoor zijn die mening toegedaan.

Kortom, in de opinie van de Drechtse burgers bepaalt de aard van het risico vooral wie verantwoordelijk is voor de verschillende aspecten van risicobeheersing.

Overall conclusie

Alles overziend passen de resultaten van dit onderzoek bij eerder onderzoek verricht door het programma Risico's en Verantwoordelijkheden vanuit het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, waarin een 'drietrapsraket' zichtbaar is:

- Het algemeen publiek zou in meerderheid op basis van een rationele afweging besluiten over risicobeleid
- De bij een klein risico betrokken burgers wensen in meerderheid dat de overheid meer investeert in dat risico
- Nader geïnformeerd zou echter een meerderheid van dezelfde betrokken burgers als bestuurder niet investeren in verdere verkleining van dat kleine risico.

Een nieuw inzicht lijkt het verschil dat burgers maken tussen investeringen in meer preventie (dat acht men niet nodig voor kleine en/of vrijwillige risico's) en schadevergoeding (waar men ruimhartigheid door de overheid verwacht). Nader onderzoek is gewenst naar dit aspect.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

Bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) loopt sinds 2011 het programma Risico's en Verantwoordelijkheden (R&V), waarmee overheden worden ondersteund bij het nadenken over omgaan met risico's en incidenten, inclusief de verdeling van verantwoordelijkheden bij risicobeleid. Het ministerie hoopt, door mee te werken aan specifieke cases, een verdiepingsslag te maken op eerdere bevindingen en wil haar aanbevelingen op het gebied van handelingsperspectieven voor bestuurders toetsen aan de praktijk.

Het samenwerkingsverband van de Drechtsteden (Alblasserdam, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht) denkt intensief na over de verantwoordelijkheidsverdeling bij risicobeleid. Zeker na het treinongeval in het Belgische Wetteren (mei 2013) wordt er op bestuurlijk niveau een discussie gevoerd binnen de Drechtsteden en tussen de Drechtsteden en het Rijk over hoe om te gaan met dit risico. Ook voor het onderwerp buitendijks wonen loopt er een bestuurlijke discussie met het Deltaprogramma over passende strategieën voor waterveiligheid. Waar de veiligheid binnendijks primair onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van waterschappen en het Rijk valt, geldt voor het veiligheidsbeleid buitendijks dat dit een gemeentelijke verantwoordelijkheid is.

De Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) heeft eerder aangegeven dat de interactie en afstemming op het veiligheidsdomein tussen overheden vaak beter kan dan dat deze nu geregeld is. In het advies *'Belichaming van de kundige overheid, over openbaar bestuur, incidentreflexen en risicoaanvaarding'* wordt gewezen op het risico van fragmentatie van de overheid wanneer het de omgang met veiligheidsrisico's betreft.

Een volgens de ROB belangrijk aspect om tot een gedeeld veiligheidsbeleid te komen is inzicht in wat burgers van de overheid verwachten. Het ministerie van BZK (opdrachtgever) en de Drechtsteden werken daarom samen in dit publieksonderzoek waarin wordt gekeken naar de positie van willekeurige Drechtse burgers en betrokken bewoners ten opzichte van de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen en van buitendijks wonen.¹

¹ Met 'het algemeen publiek' wordt in dit rapport bedoeld op willekeurige inwoners van de Drechtsteden die daarmee niet per definitie betrokkenheid hebben met het betreffende risico. Onder betrokken bewoners worden de inwoners verstaan die wel zelf met het risico te maken hebben omdat ze of buitendijks wonen of nabij het spoor wonen. Als we spreken over (alle) Drechtse burgers dan bedoelen we dat zowel het algemeen publiek als de betrokken bewoners iets vinden.

1.2 Het onderzoek

Voor dit onderzoek is daarom in verschillende fases onderzoek gedaan onder inwoners van de Drechtsteden. Na het afnemen van flitsinterviews op straat, zijn bewoners uit verschillende gemeenten binnen de Drechtsteden rechtstreeks (dat wil zeggen: aan huis) benaderd en gevraagd naar hun risicobeleving, hun kennis over risico's en hun opvattingen over de verantwoordelijkheidsvraag. De bewoners, afkomstig uit de plaatsen Dordrecht, Zwijndrecht, Alblasserdam en Sliedrecht kregen tijdens deze diepte-interviews bovendien informatie tussen het stellen van vragen in. Hiermee konden we onderzoeken of de beschikbaarheid van informatie tot andere antwoorden leidt. Een derde fase in dit onderzoek bestond uit focusgroepen, waarin betrokken bewoners onder leiding van een gespreksleider in discussie zijn gegaan over het onderwerp.

1.3 Relatie met eerder onderzoek door BZK

De opbrengst van eerder uitgevoerd onderzoek (onder meer van het programma Risico's en Verantwoordelijkheden) is dat de burger meerdere gezichten heeft. Aan de ene kant willen betrokken burgers wanneer zij 'als consument' mogen kiezen altijd meer veiligheid zonder daarvoor te willen betalen, bijvoorbeeld in de vorm van belastingen. Aan de andere kant blijkt dat dezelfde burgers, eenmaal geïnformeerd, desgevraagd zelf als bestuurder in meerderheid hun keuzes zouden maken op basis van een rationele afweging van wat het algemeen belang het meest dient.

Een metavraag voor dit onderzoek is daarmee hoe de antwoorden in dit onderzoek zich verhouden tot de eerdere inzichten die uit burgeronderzoek door TNS/NIPO in opdracht van het ministerie in 2012 zijn verkregen (en die beschreven zijn in onder andere de bundel *Nieuwe perspectieven op de omgang met risico's en verantwoordelijkheid*.) Wij vatten die inzichten op deze plaats samen als volgt:

Burgers zijn nuchter, mits ze voldoende zijn geïnformeerd. Een simpele vraagstelling zal echter simpele antwoorden uitlokken. Om de 'werkelijke', afgewogen mening van burgers te achterhalen moeten deze geïnformeerd worden over de feiten en geplaatst worden in het perspectief van de overheid.

Iets meer in detail kan over een 'drietrapsraket' worden gesproken:

1. Burgers hebben wanneer ze in algemene termen over risico's bevroegd worden in meerderheid een voorkeur voor rationeel risicobeleid.
2. Wanneer burgers (emotioneel) betrokken zijn bij een specifiek risico vertonen ze wanneer ze niet geïnformeerd zijn en direct naar hun top-of-mind mening worden gevraagd klassiek NIMBY-gedrag: ze willen zelf minder risico lopen, en als er beleid moet worden ontwikkeld dan moet dat op andermans kosten en verantwoordelijkheid gebeuren.
3. Beter geïnformeerd en in de positie van het bestuur gebracht zouden dezelfde burgers toch in meerderheid (weer) rationeel beslissen dus gebaseerd op kosten-baten-afwegingen en met aandacht voor de eigen verantwoordelijkheid van mensen.

Dit burgeronderzoek 'ijkt' de uitkomsten van het eerdere onderzoek aan de twee eerder genoemde specifieke risico's.

- Het algemeen publiek dat geïnterviewd is tijdens de marktinterviews vallen naar verwachting in trap 1.
- De betrokken bewoners 'verkeren' in trap 2: ze zijn immers betrokken bij het specifieke risico, oftewel bij het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen oftewel bij buitendijks wonen. Te verwachten valt daarmee dat ze in eerste instantie top-op-of-mind zullen reageren met klassiek NIMBY-antwoorden.
- Trap 3 is nu de onderzoeksvraag of als we de betrokken bewoners meer informatie geven over kosten en baten van bescherming tegen de genoemde risico's en ze in de positie van het bestuur brengen, deze burgers ook inderdaad op een meer rationele wijze zouden beslissen. Hetzelfde geldt voor de aanwezigen tijdens de focusbijeenkomsten.

1.4 Opbouw van de rapportage

Na dit inleidend hoofdstuk zal in hoofdstuk 2 kort worden ingegaan op het verschil tussen risicoperceptie en risico-acceptatie.

Hoofdstuk 3 geeft de onderzoeksverantwoording. Hierin wordt daarbij eerst, in het belang van de generaliseerbaarheid en reproduceerbaarheid van het onderzoek, aangegeven onder welke omstandigheden interviews zijn afgenomen en waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt.

Vervolgens worden de verschillende thema's die tijdens het burgeronderzoek centraal hebben gestaan in verschillende hoofdstukken besproken: risicobewustzijn en –beleving, wie is verantwoordelijk, algemeen belang versus specifiek belang en meningen over hoe de overheid moet handelen. Telkens wordt onderscheid gemaakt tussen buitendijks wonen en spoortransport van gevaarlijke stoffen. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie over de belangrijkste bevindingen.

De rapportage eindigt met een 'het geheel overziend' waarin een samenvattende beschouwing wordt gegeven.

2. Wat vertelt de theorie ons over risicoperceptie versus risico-acceptatie?

2.1 Risicoperceptie goed onderzocht, maar is dat belangrijk?

Hoewel door de jaren heen miljarden zijn uitgegeven die ertoe hebben geleid dat er significante verbeteringen zijn gerealiseerd in gezondheid, veiligheid en levensduur van mensen, hebben velen het idee dat ze tegenwoordig meer onderworpen worden aan risico's dan in het verleden.² Ook risico's die – veelal vanwege de zeer bescheiden frequentie – als klein kunnen worden beschouwd, leiden binnen de samenleving soms tot onrust. Dit kan worden verklaard door verschillende factoren. Waar de technische focus op risico's wordt bepaald door de waarschijnlijkheid maal het mogelijke effect (deze twee factoren bepalen het risico), speelt ook de perceptie een rol. Die perceptie wordt bepaald door zaken als de al dan niet 'eerlijke' verdeling van risico's, de omstandigheden waaronder een risico wordt gegenereerd en de tijdigheid waarop er over risico's wordt gecommuniceerd. Rond het vaststellen van risico's spelen belangen een grote rol. Verschillende stakeholders zullen – vanuit hun eigen agenda – verschillende argumenten aandragen, om bepaalde maatregelen wel of niet te nemen ter beheersing van een bepaald risico.

Volgens Kasperson e.a. moet bij het benaderen van een risico niet alleen naar het technische aspect gekeken worden, maar ook naar het geconstrueerde risico, dat veelal door de media wordt bepaald.³ Dit wordt door hem 'The Social Amplification of Risk' genoemd, waarbij de perceptie van een risico kan worden versterkt of verzwakt op het moment dat een risico wordt gecommuniceerd. Kasperson e.a. stellen dat het ontvangen van informatie en de lading die vervolgens aan de gecommuniceerde boodschap wordt gegeven, voor een belangrijk deel bepalend is voor de vraag of de gepercipieerde risico's worden afgezwakt of versterkt. Hierin wordt primair gekeken naar de rol die de media spelen in de constructie van het risico, maar secundair ook naar gesprekken tussen burgers onderling. De stelling van Kasperson: op het moment dat mensen met elkaar spreken over risico's zal de perceptie van het risico toe- of afnemen, afhankelijk van de aard en toon van de communicatie. Uiteindelijk, zo stelt Kasperson, bepalen het 'informatiesysteem' en de eigenschappen van de 'publieke respons' hoe tegen een risico zal worden aangekeken.

Maar welke factoren bepalen nu uiteindelijk hoe burgers tegen bepaalde risico's aankijken en, vooral, hoe acceptabel ze deze risico's vinden? Immers, hoewel cijfers door de

² I. Helsloot & D. de Vries (2012), 'Ontwikkeling, aard en omvang van disproportioneel veiligheidsbeleid', in: I. Helsloot & J. van Tol (red.), *Nieuwe perspectieven bij het omgaan met risico's en verantwoordelijkheden*, ministerie van BZK.

³ Roger E. Kasperson, Ortwin Renn, Paul Slovic, Halina S. Brown, Jacque Emel, Robert Goble, Jeanne X. Kasperson & Samuel Ratick (1988), 'The Social Amplification of Risk: A Conceptual Framework', in: *Risk Analysis* 8(2), pp. 177-187.

jaren heen de gevaren van roken hebben blootgelegd, heeft het lange tijd geduurd voordat het aantal rokers ook daadwerkelijk afnam. Dat dit tegenwoordig gebeurt, lijkt meer met een verschuivende norm dan met de bekendheid van de risico's te maken te hebben. En hoe kan worden aangekeken tegen de risico's van en het deelnemen aan het verkeer?⁴

Er is veel wetenschappelijk onderzoek gedaan naar deze materie, onder meer door Starr, Slovic en – in Nederland – door Vlek en Stallen. Uit dit onderzoek blijkt dat verschillende factoren bepalend zijn voor de risicobeleving en –inschatting door burgers. Deze conclusies kunnen als aanvullend worden gezien op de theorie van Kasperon, omdat, zo stellen de onderzoekers, communicatie over risico's hierdoor slechts een beperkt effect heeft. Starr toonde aan dat vrijwillig genomen risico's zoals roken maar ook het uitoefenen van gevaarlijke sporten en in iets mindere mate deelname aan het verkeer als duizend keer acceptabeler worden beschouwd dan onvrijwillig genomen risico's. Vervolgonderzoek toonde aan dat de perceptie van een risico wordt beïnvloed door:

- de mate waarin sprake is van een potentiële dreiging
- de mate van onvrijwilligheid in de zin van oneerlijkheid en/of onevenredigheid
- de mate van onvrijwilligheid in de zin van een gebrek aan persoonlijke controle of invloed
- de mate van *nieuwheid* van een risico
- eventuele verborgen of lange termijneffecten
- de mate van duidelijkheid over de maatschappelijke effecten van de risicovolle activiteit
- de mate van vertrouwen in de transparantie van de verantwoordelijke instituties
- de mate waarin risico's kunnen worden toegeschreven aan actoren, bijvoorbeeld als er bewuste criminele handelingen aan ten grondslag liggen.

Omdat risico's constructies zijn, bepaalt de manier waarop een risico wordt geconstrueerd voor een belangrijk gedeelte de wijze waarop en de mate waarin mensen zich voorbereiden op een eventueel risico. De eventuele voorbereiding hangt af van:

- de aard van het risico en daarmee de eventuele onbekendheid van gevolgen
- ervaring die mensen hebben met het risico en met eventuele calamiteiten
- de sociaaleconomische status van mensen, waarbij minderheden, lager opgeleiden en mensen met een relatief lager inkomen zich veelal minder goed voorbereiden.

Gedurende een in 2008 uitgevoerd onderzoek in opdracht van de regio Zuid-Holland Zuid is mensen gevraagd naar de risico's die zij als het meest bedreigend zien.⁵ Uit een lijst van zestien verschillende risico's worden *transport van gevaarlijke stoffen, bedrijven met gevaarlijke stoffen en hoogwater op grote rivieren* als meest bedreigend gezien. In de gemeenten Sliedrecht en Zwijndrecht, gemeenten die deel uitmaken van het samenwer-

⁴ I. Helsloot & A. Ruitenber (2004). 'Citizen Response to Disasters: A Survey of Literature and Some Practical Implications', in: *Journal of Contingencies and Crisis Management*, 12(3), pp. 98-111.

⁵ Acuthas (2008). *Veiligheid en Beleving; Rapport 0-meting publieksonderzoek risicobeleving Regio Zuid-Holland Zuid*.

kingsverband der Drechtsteden en die ook in het onderzoek voor de regio Zuid-Holland Zuid zijn meegenomen, vormen deze drie risico's de top-3.

2.2 Over risico-acceptatie is minder bekend en die kennis is juist cruciaal voor het openbaar bestuur

Het voorgaande aangehaalde onderzoek gaat over de risicoperceptie van mensen, dat wil zeggen hoe gevaarlijk ze een risico inschatten. Het blijkt echter dat er een groot verschil kan zijn met de risico-acceptatie van hetzelfde risico, dat wil zeggen of mensen vinden dat er 'iets' door de overheid of henzelf aan het risico gedaan zou moeten worden. Inzicht in risico-acceptatie is daarmee cruciaal voor het openbaar bestuur.

Verschillende voorbeelden tonen aan dat bestuurders naar aanleiding van een incident of uit de angst voor de reacties van burgers voornemens zijn nieuw beleid te implementeren, terwijl vaak niet voldoende wordt onderzocht of dergelijk beleid ook wel noodzakelijk en/of kosteneffectief is. Interessant is om te kijken naar hoe burgers tegen dergelijke vraagstukken aankijken. Is de angst van bestuurders terecht, dat ze door burgers worden afgerekend op het moment dat er geen nieuw beleid tegen bepaalde risico's wordt ingezet? Of tonen burgers zich over het algemeen redelijker dan van tevoren wordt verwacht?

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat burgers redelijk zijn op het moment dat ze zich inleven in de positie van een bestuurder. Een eerste onderzoek werd uitgevoerd in 2009, toen 628 respondenten in de Amsterdamse metro vragen werden gesteld over de veiligheid in metrotunnels. Eerst werd aan respondenten aangegeven dat de kans om een brand in de metro te overleven vrijwel nul is, maar eveneens dat de metro één van de veiligste vervoersmiddelen is die er bestaat. Het statistisch aantal slachtoffers ligt beduidend lager dan onder automobilisten, fietsers of voetgangers. Ondanks deze informatie vond 75% van de burgers dat extra maatregelen in de metro noodzakelijk waren om de veiligheid te vergroten. Echter, slechts enkelen van hen wilden ook meer betalen voor deze maatregelen. Toen deze mensen vervolgens werd gevraagd of zij, als zij zich in de positie van de verantwoordelijk bestuurder zouden bevinden, ook het benodigde bedrag van een half miljard euro in de veiligheid in de metro zouden investeren, antwoordde de helft hierop 'nee'. Dit voorbeeld toont aan dat mensen anders tegen een situatie kunnen gaan aankijken als ze in een ander perspectief worden geplaatst; in dit geval leidde dat tot meer redelijkheid.

Een vergelijkbare uitkomst bleek uit een onderzoek naar hoe treinreizigers aankijken tegen de veiligheid op het spoor, in het kader van de aanleg van het treinbeveiligingssysteem ATB-vv. Dit onderzoek werd uitgevoerd in het voorjaar van 2013. Op Utrecht Centraal werden 383 treinreizigers bevestigd. Ook in deze resultaten voert redelijkheid de boventoon: slechts 22% van de reizigers is bereid een hogere toegangsprijs te betalen voor meer treinveiligheid, en 89% van de reizigers zou, in de positie van de minister, andere bestemmingen prefereren voor het uitgegeven geld dan meer treinveiligheid.

Ook onderzoek, uitgevoerd door TNS Nipo in opdracht van het ministerie van BZK⁶, wijst uit dat burgers vinden dat zij zelf een bepaalde verantwoordelijkheid hebben te nemen, zeker als risico's (deels) vrijwillig worden aangegaan. Op de vraag of burgers alleen verantwoordelijk mogen worden gesteld voor vrijwillige risico's die te verzekeren zijn (wat bijvoorbeeld niet het geval is voor de risico's van buitendijks wonen), antwoordt 30% het hier mee oneens te zijn. 32% is het noch eens, noch oneens en ook 32% vindt inderdaad dat dit alleen mag gelden voor risico's die te verzekeren zijn. 40% geeft expliciet aan niet te vinden dat burgers tegen zichzelf in bescherming moeten worden genomen voor risico's die niet te verzekeren zijn. Zij vinden daarmee dat burgers ook vrijwillig keuzes mogen maken. 61%, tot slot, vindt niet dat de overheid compensatie moet bieden voor de gevolgen van een vrijwillig risico als het misgaat, ook al is het de eigen keuze van de betreffende burger.

Wanneer moeten overheden nu daadwerkelijk overgaan tot het communiceren van risico's richting burgers? Een in 2011 door Crisislab uitgevoerd onderzoek naar de wensen van burgers in Utrecht en omstreken geeft enkele aanbevelingen over risicocommunicatie door de overheid⁷:

- de risicoperceptie van burgers is vrij accuraat, waardoor de overheid, om hierbij aan te sluiten, zich kan beperken tot het 'passief beschikbaar stellen van informatie voor diegenen die daar behoefte aan hebben en daarom actief op zoek gaan naar informatie.
- De behoefte aan risicocommunicatie is dynamisch. Pas als risico's of de beheersing ervan veranderen zou er volgens de burger actiever moeten worden gecommuniceerd. In het geval van een noodsituatie of bij een lage risico-acceptatie is de verantwoordelijkheid voor de overheid het grootst.
- Burgers verwachten dat de overheid realistisch communiceert en de situatie niet anders voordoet dan dat deze is.
- Burgers voelen zich zelf verantwoordelijk om zich voor te bereiden op eventuele rampen en crises, en de communicatie vanuit de overheid zou dan ook ingesteld moeten zijn op het benutten van deze verantwoordelijkheid.

⁶ Elmara Bemer, Sibolt Mulder & Dieter Verhue (2012). *Burgers over Risico's en Verantwoordelijkheden*. Amsterdam: TNS Nipo.

⁷ Ira Helsloot & Barry van 't Padje (2011). *Met vertrouwen communiceren over potentiële rampen en crises*. Crisislab.

3. De uitvoering van het onderzoek

In dit hoofdstuk wordt de uitvoering van het onderzoek beschreven. Onderscheid wordt hier gemaakt tussen het onderzoek naar de mening van het algemeen publiek en van betrokken bewoners over de risico's van buitendijks wonen en van het spoortransport van gevaarlijke stoffen.

3.1 Buitendijks wonen

Marktgesprekken met het algemeen publiek

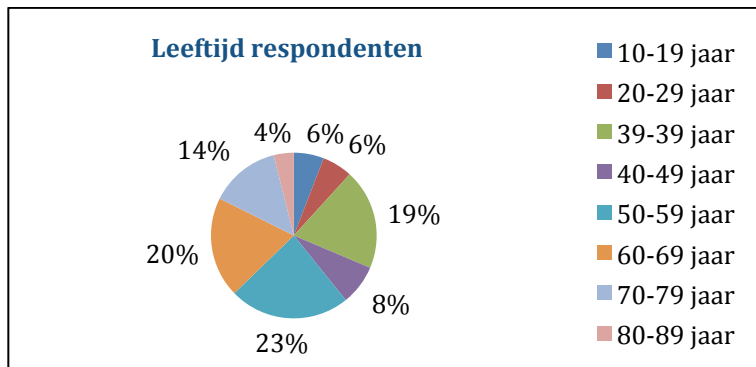
De eerste fase van het onderzoek bestond uit het houden van verkennende marktinterviews. Hierin is het algemeen publiek gevraagd naar hun risicoperceptie en –beleving over buitendijks wonen, en naar de manier waarop de overheid en andere actoren zich in hun ogen zouden moeten opstellen. De resultaten die deze verkennende interviews hebben gegenereerd, hebben ten eerste als doel een indruk te geven van hoe het algemeen publiek tegen risico's aankijkt. Ten tweede zijn de resultaten van de verkennende interviews gebruikt als basis voor de 1-op-1 interviews. Voor dit onderzoek zijn in totaal 51 respondenten ondervraagd. De woonplaatsen van deze respondenten zijn in onderstaande tabel weergegeven.⁸

Woonplaats	Aantal respondenten
Dordrecht	32
Zwijndrecht	11
Hendrik-Ido-Ambacht	2
Nieuw Beijerland	1
Gorinchem	1
Ridderkerk	1
Rotterdam	1
Strijen	1
Vlaardingen	1
Totaal	51

Omdat dit onderzoek de risico's van buitendijks wonen als onderwerp heeft, is het van belang te weten of de respondenten zelf binnendijks of buitendijks wonen. 74% van de ondervraagde respondenten uit het algemeen publiek woont binnendijks. 16% van de ondervraagden gaf aan niet te weten of hij of zij binnendijks woont. 6% van de ondervraagden gaf aan op de dijk te wonen; dit wordt niet als binnendijks noch als buitendijks meegerekend.

De ondervraagde populatie bestaat voor 63% uit vrouwen en voor 37% uit mannen. De indeling qua leeftijd van de respondenten ziet er uit als in onderstaande grafiek weergegeven:

⁸ De twee enquêterondes hebben plaatsgevonden in Dordrecht en Zwijndrecht. Dit verklaart de relatief grote hoeveelheden respondenten uit die twee plaatsen.

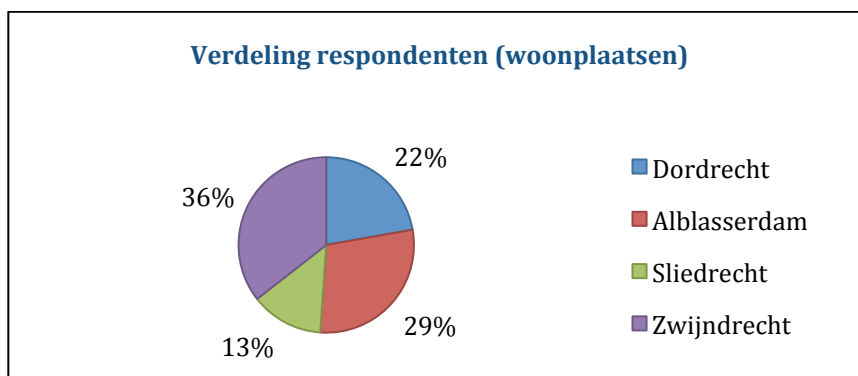


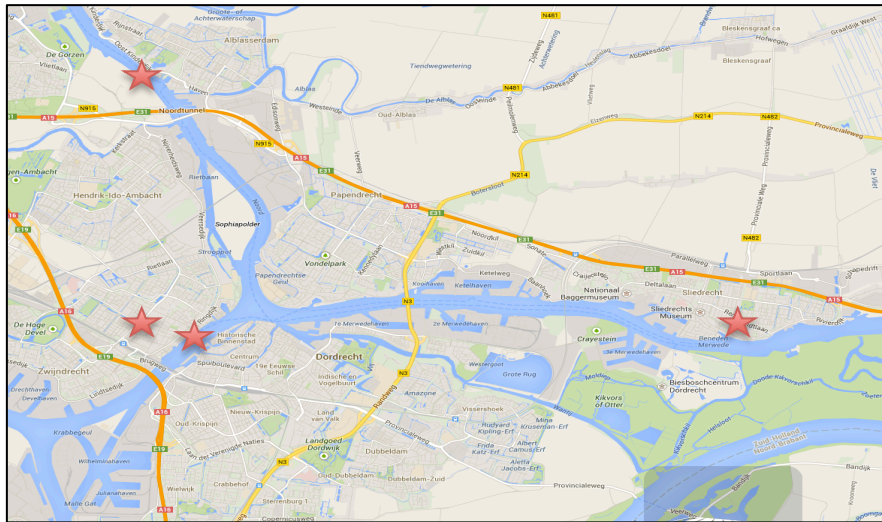
Marktgerekken met het algemeen publiek fase 2

Op 5 en 6 december 2013 werden delen van Nederland getroffen door zwaar weer. Dit ging gepaard met windkracht 9, windstoten en veel regenval. Ook in de gemeentes binnen het samenwerkingsverband van Drechtsteden werd overlast gemeld, variërend in de ernst daarvan. Omdat deze hoog water periode precies binnen de tijdsspanne van het onderzoek viel, is besloten de eerder uitgevoerde flitsinterviews nog eens te herhalen, en wel anderhalve week na het hoog water in het centrum van Dordrecht, waarbij 50 burgers uit het algemeen publiek zijn geïnterviewd. Het doel van deze extra marktgerekken was om te onderzoeken of het plaatsvinden van een incident iets verandert aan de gedachtes en gevoelens van mensen.

Diepte-interviews met betrokken bewoners

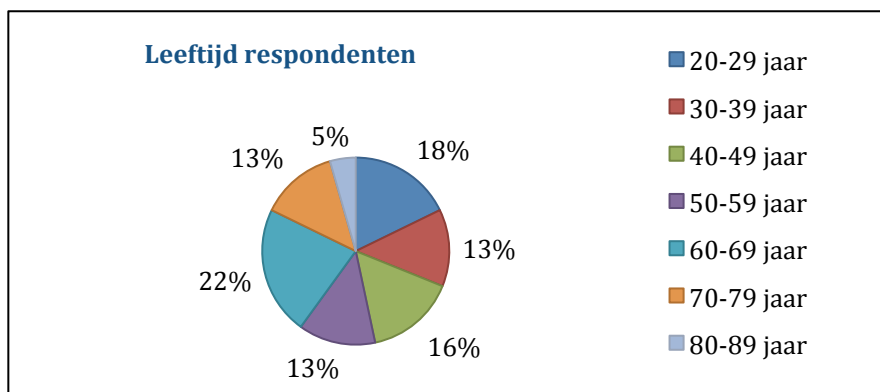
Voor de diepte-interviews voor het onderdeel 'buitendijks wonen' is geïnterviewd in de plaatsen Dordrecht, Alblasterdam, Sliedrecht en Zwijndrecht. In deze plaatsen is gesproken met betrokken bewoners die buitendijks wonen en hier bestaat ook gericht beleid vanuit de diverse gemeentes. De verdeling qua woonplaatsen van de interviews is in onderstaande grafiek zichtbaar en op de ingevoegde kaart is met rode sterren aangegeven op welke locaties (binnen de verschillende plaatsen) interviews met betrokken bewoners zijn afgenomen. Dit geeft tevens een beeld over de mate van de problematiek voor de geïnterviewde personen, en op basis hiervan kunnen eventuele verschillen worden verklaard. De totale N (het aantal respondenten) bedraagt 45.





Afbeelding 1: Locatieaanduiding diepte-interviews

De verdeling van de respondenten qua leeftijd is in onderstaande grafiek zichtbaar:



Focusgroepen met betrokken bewoners

Uit de betrokken bewoners die tijdens de diepte-interviews zijn gesproken, is een willekeurige selectie gemaakt tijdens het uitnodigen van mensen voor de focusgroepen. Betrokken bewoners zijn gevraagd zich op te geven voor een bijeenkomst die op het stadskantoor van de gemeente Dordrecht heeft plaatsgevonden. De focusgroep met betrokken bewoners over het risico buitendijks wonen is door zes mensen bezocht en vond plaats op dinsdag 17 december 2013.

3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

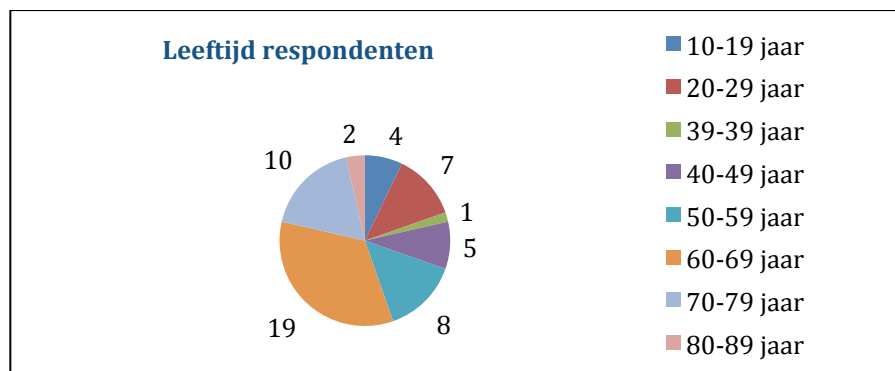
Marktgesprekken met het algemeen publiek

Net als voor het onderdeel waarin onderzoek is gedaan naar de risicobeleving van burgers over buitendijks wonen, zijn ook in het kader van het onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen in eerste instantie marktinterviews gehouden om de mening van het algemeen publiek te onderzoeken. Respondenten zijn hierin gevraagd naar hun risi-

coperceptie en –beleving over het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen, en naar wat de verantwoordelijkheden van de overheid in dit vraagstuk zijn. Voor dit onderzoek zijn in totaal 56 respondenten ondervraagd. De indeling qua woonplaatsen van deze respondenten is in onderstaande tabel weergegeven. De twee enquêterondes hebben in Dordrecht en Papendrecht plaatsgevonden.

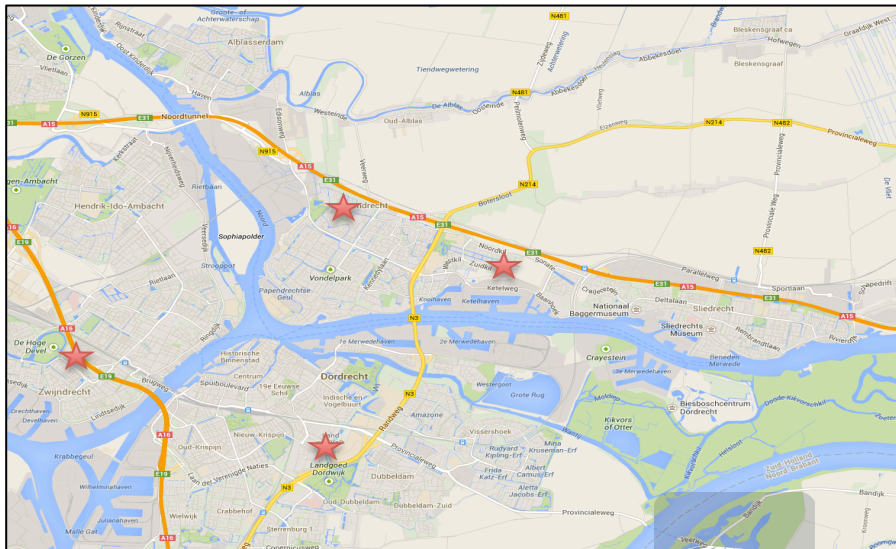
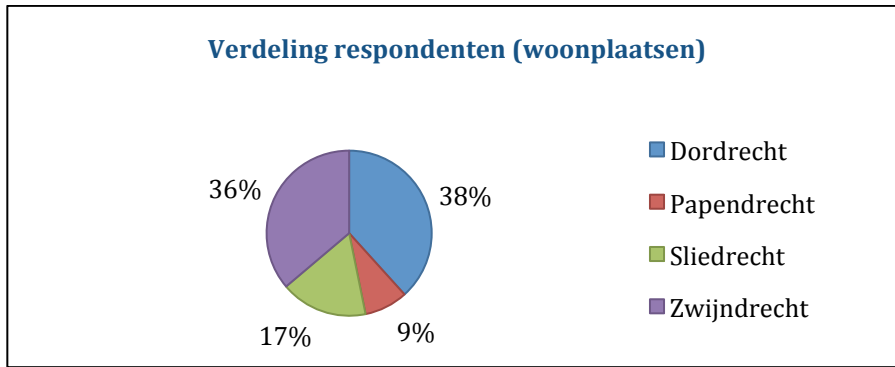
Woonplaats	Aantal respondenten
Dordrecht	31
Papendrecht	21
Oud Alblas	1
Ridderkerk	1
Sliedrecht	1
Zwijndrecht	1
Totaal	56

De ondervraagde populatie van het algemeen publiek is verder als volgt ingedeeld: 55%, 31 van de 56 respondenten, is vrouw en 45%, 25 van de 56 respondenten man. De verdeling qua leeftijd is in onderstaande grafiek in beeld gebracht:



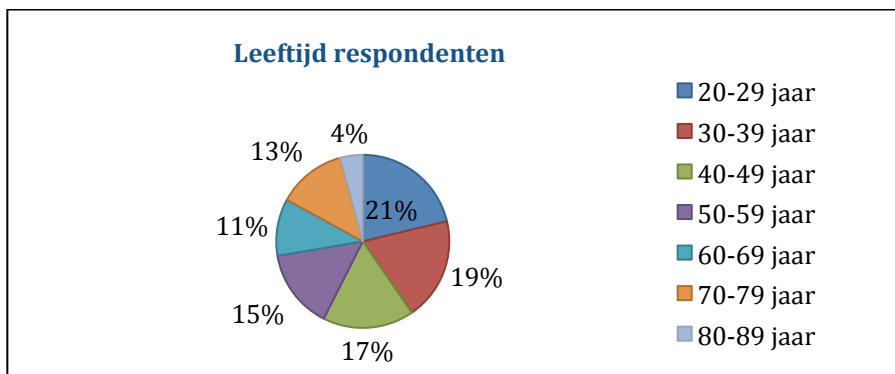
Diepte-interviews met betrokken bewoners

Voor de diepte-interviews met betrokken bewoners voor het onderdeel ‘spoorvervoer gevaarlijke stoffen’ is gericht geïnterviewd in de plaatsen Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht op plaatsen waar mensen dichtbij het spoor wonen. De verdeling van de interviews is in onderstaande grafiek zichtbaar en op bijgevoegde kaart is met rode sterren aangegeven op welke locaties (binnen de verschillende plaatsen) interviews met respondenten zijn afgenomen. Dit geeft tevens een beeld over de mate van de problematiek voor de geïnterviewde personen, en op basis hiervan kunnen eventuele verschillen worden verklaard. De totale N (het aantal respondenten) bedraagt 47.



Afbeelding 2: Locatieaanduiding diepte-interviews

Uit de verdeling van de gesproken betrokken bewoners qua leeftijd wordt zichtbaar dat de geïnterviewde personen redelijk gelijk verdeeld zijn over verschillende leeftijdscategorieën. Alle categorieën hebben tenminste een aandeel van 11% in de totale populatie, behalve de groep tussen 80 en 89 jaar (4%).



Focusgroepen met betrokken bewoners

Uit de betrokken bewoners die tijdens de diepte-interviews zijn gesproken, is een willekeurige selectie gemaakt tijdens het uitnodigen van mensen voor de focusgroepen. Betrokken bewoners zijn gevraagd zich op te geven voor een bijeenkomst die op het stadskantoor van de gemeente Dordrecht heeft plaatsgevonden. De focusgroep met betrokken bewoners over het risico spoorvervoer van gevaarlijke stoffen is door 12 mensen bezocht en vond plaats op donderdag 9 januari 2014.

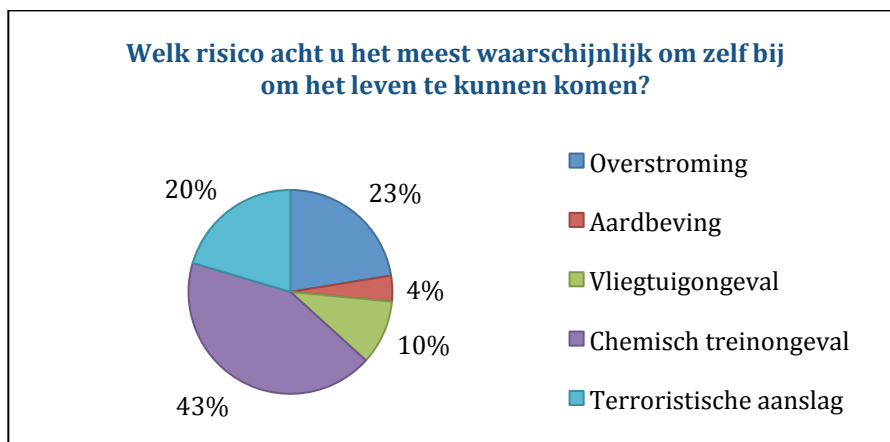
4. Thema: Risicobewustzijn en -beleving

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de vraag in hoeverre Drechtse burgers bekend zijn met de onderzochte risico's en op welke manier ze hiermee bezig zijn. Tijdens marktinterviews is het algemeen publiek gevraagd naar hun vergelijkende inschatting van diverse risico's en naar hun inschatting van specifieke risico's. Tijdens diepte-interviews met betrokken bewoners is eerst gevraagd naar hun eerste inschatting, waarna informatie is gegeven over het specifieke risico. Nadere informatie over de mening van de betrokken bewoners komt uit een tweetal focusgroepen die met hen gehouden is.

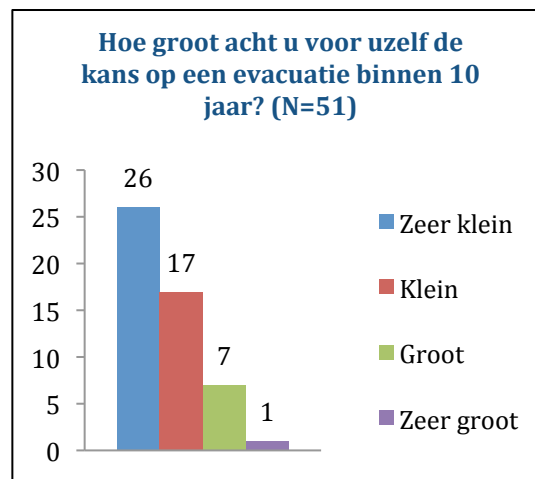
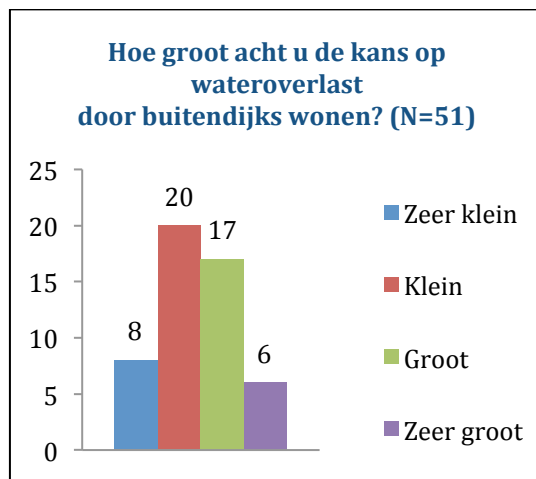
4.1 Buitendijks wonen

De mening van het algemeen publiek

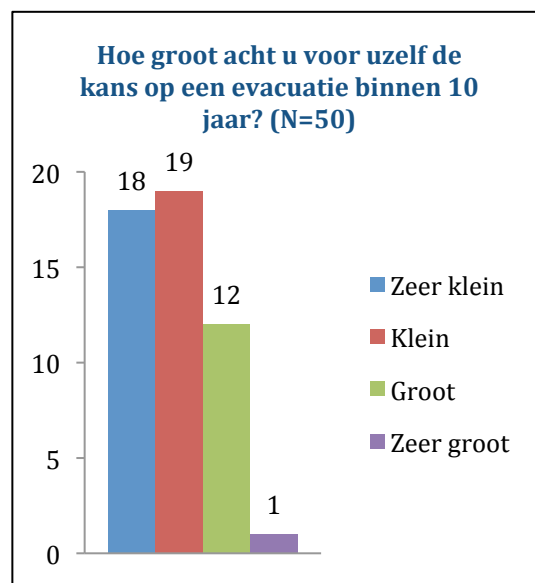
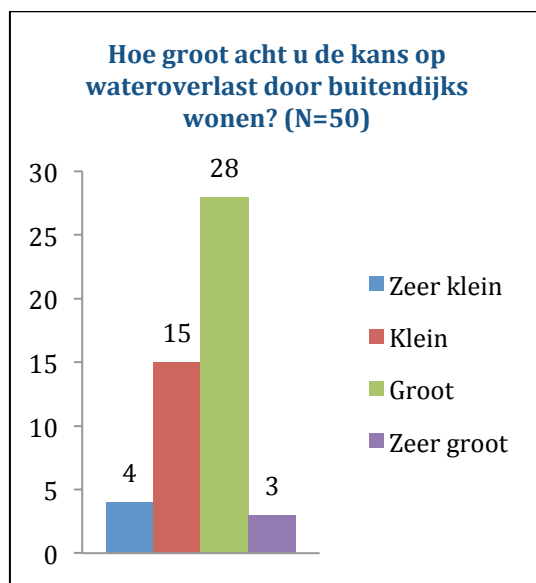
Om meer inzicht te krijgen in de risicobeleving van het algemeen publiek is de vraag gesteld welke kleine kans – groot effect risico's zij het meest waarschijnlijk achten om zelf bij om het leven te kunnen komen. Het chemisch treinongeval wordt hierbij het meest – bijna in de helft van de gevallen – genoemd. De overstroming is voor een kleine kwart van de respondenten (23%) het meest waarschijnlijk.



In onderstaande twee grafieken zijn de antwoorden weergegeven op de vragen hoe groot het algemeen publiek de kans op wateroverlast door buitendijks wonen zien en hoe groot het algemeen publiek de kans op een evacuatie (vanwege hoog water/buitendijks wonen) binnen tien jaar acht. Een groot deel van het algemeen publiek heeft zich bij deze vraag moeten inleven in iemand die buitendijks woont omdat zij dit zelf niet doet. Dit kan het verschil verklaren tussen uitkomsten op deze vragen door het algemeen publiek en uitkomsten van de gesprekken met betrokken bewoners die buitendijks wonen. Zichtbaar is dat net iets meer mensen de kans op wateroverlast klein of zeer klein (28) achten dan dat ze deze kans groot of zeer groot (23) achten. Bij de inschatting van de kans op een evacuatie, geeft minder dan 20% van het algemeen publiek aan deze kans als groot of zelfs zeer groot te zien.

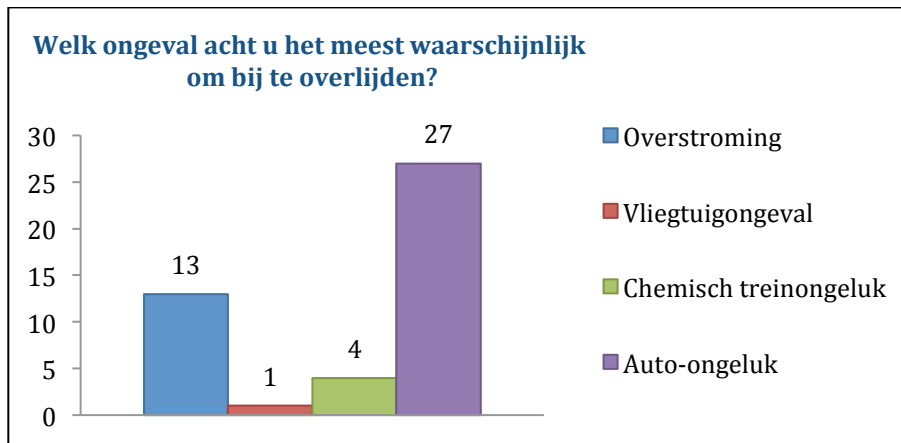


Dezelfde vragen zijn gesteld aan het algemeen publiek tijdens de marktgesprekken na het hoog water van begin december 2013. Zij antwoordde toen als volgt:

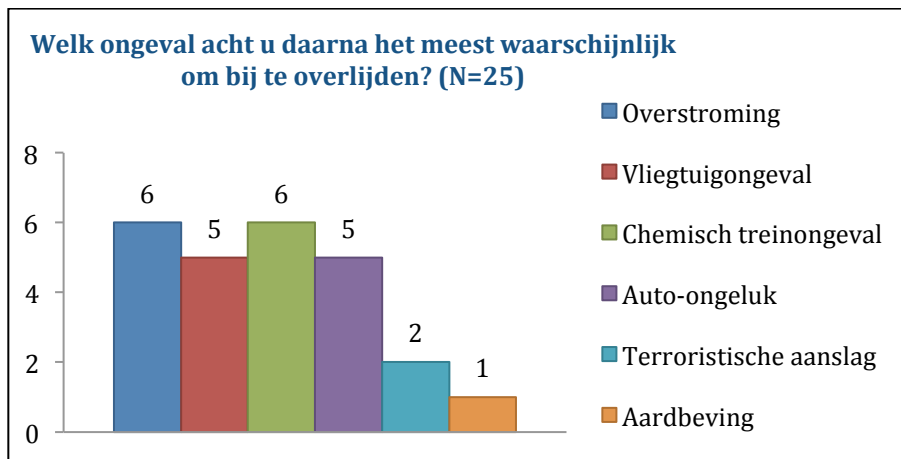


De mening van betrokken bewoners

Om een beeld te krijgen van hoe mensen tegen bepaalde risico's aankijken, is ook tijdens 1-op-1 interviews met betrokken bewoners gevraagd welk risico zij het meest waarschijnlijk achten om bij om het leven te kunnen komen. Waar het algemeen publiek slechts mocht kiezen tussen verschillende 'kleine kans – groot effect' risico's konden de betrokken bewoners ook kiezen voor de optie 'auto-ongeluk', statistisch gezien het ongeval waarbij het risico op overlijden het grootst is. De betrokken bewoners is gevraagd een meest waarschijnlijk risico aan te geven en, indien mogelijk, een op één na meest waarschijnlijk risico. Zichtbaar wordt dat de meeste van de betrokken bewoners het auto-ongeluk het meest waarschijnlijk vinden om bij te kunnen komen te overlijden.

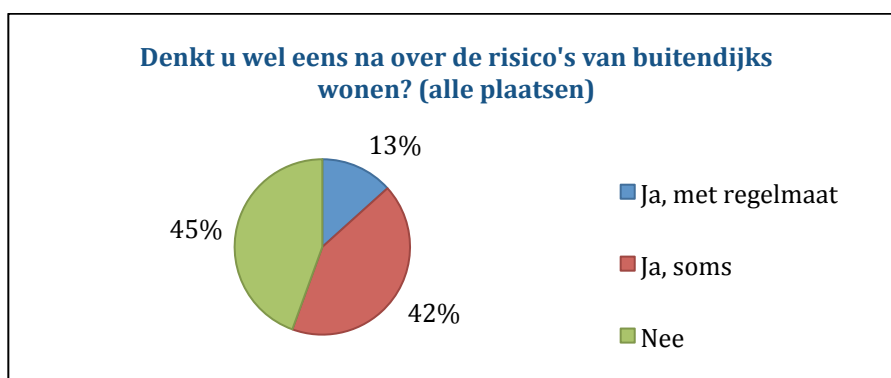


Op de tweede plaats wordt door de betrokken bewoners de overstroming genoemd (niet iedereen gaf op deze vraag een antwoord, vandaar dat hier N=25).



Uit de antwoorden blijkt dat bijna de helft van de betrokken buitendijkse bewoners (45%) nooit nadenkt over de risico's die hierbij horen en zodoende door het stellen van de vragen voor het eerst in lange tijd met eventuele risico's zijn geconfronteerd. Wanneer dit gespecificeerd wordt voor de verschillende woonplaatsen, blijkt ook een duidelijk verschil.

Denkt u wel eens na over de risico's van buitendijks wonen?			
	Ja, met regelmaat	Ja, soms	Nee, nooit
Alblasserdam (N=13)	15%	8%	77%
Dordrecht (N=10)	30%	50%	20%
Sliedrecht (N=6)	0%	33%	67%
Zwijndrecht (N=16)	6%	69%	25%
Totaal (N=45)	6 (13%)	19 (42%)	20 (45%)



Een ruime meerderheid van de betrokken bewoners geeft aan dat zij de kans op hoog water klein acht (69%). Slechts 20% noemt de kans 'groot'. Het mogelijke antwoord 'zeer groot' wordt door niemand van de gesproken betrokken bewoners gegeven.

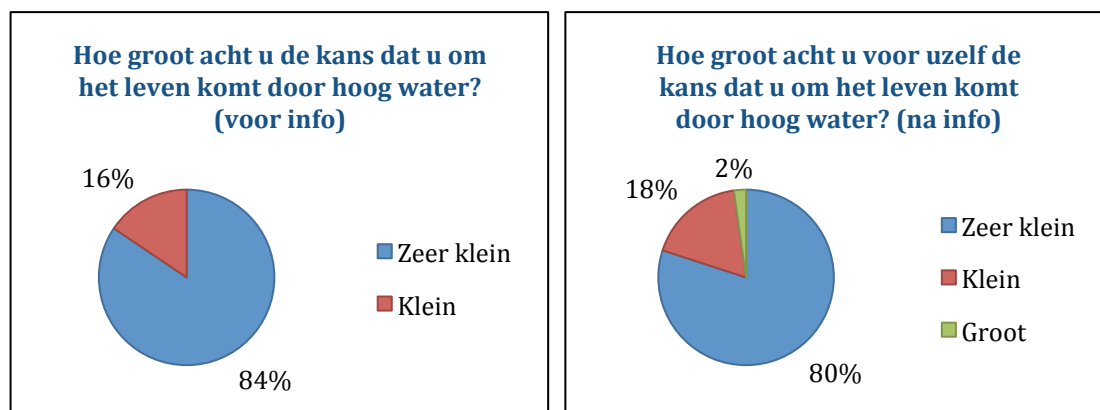


Omdat er verschil kan bestaan tussen de perceptie en beleving van respondenten in verschillende plaatsen, is de taartpunt 'de kans op aanzienlijke wateroverlast is groot' ook gesplitst voor de verschillende woonplaatsen van betrokken bewoners. Hieruit blijkt:

	% mensen dat kans op wateroverlast groot acht (voor informatie)	% mensen dat kans op wateroverlast groot acht (na informatie)
Alblasserdam (N=13)	23%	15%
Dordrecht (N=10)	0%	40%
Sliedrecht (N=6)	33%	17%
Zwijndrecht (N=16)	25%	25%
Totaal (N=45)	20%	24%

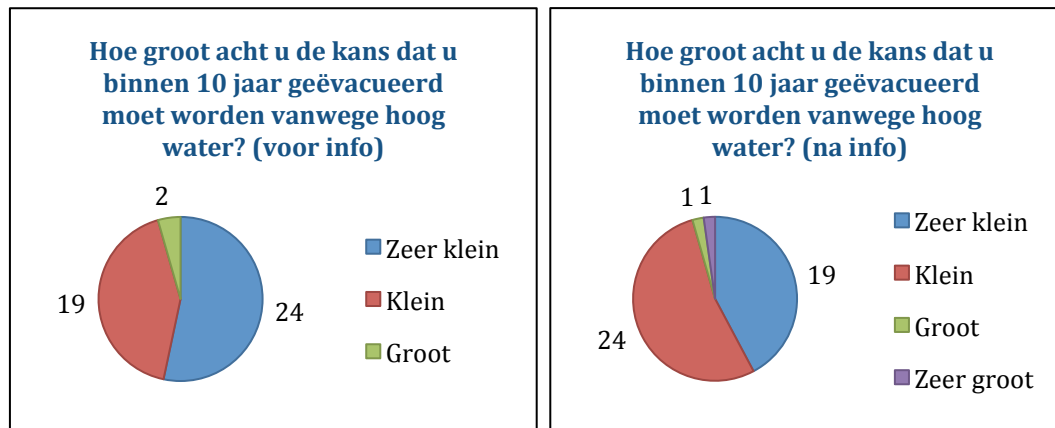
Conclusie: vooral in Dordrecht heeft het geven van informatie het gevoel van relatief veel betrokken bewoners veranderd; zij kregen hierdoor het gevoel dat de kans op aanzienlijke wateroverlast door buitendijks wonen groter is dan zij aanvankelijk dachten. Na het geven van de informatie nam het aantal betrokken bewoners dat dit vond in Alblasserdam en Sliedrecht echter af.

Een nog verstrekkender gevolg van hoog water voor mensen die buitendijks wonen is dat zij om het leven kunnen komen door dit risico. Hoewel eerder zichtbaar werd dat de betrokken bewoners dit risico (na een auto-ongeval) als meest waarschijnlijke 'kleine kans - groot effect' risico zien om bij om het leven te kunnen komen, beschouwen zonder uitzondering alle betrokken bewoners de kans op overlijden door hoog water als klein (16%) of zeer klein (84%). Het bieden van informatie over het risico en de mogelijke frequentie verandert hier weinig aan. De informatie die hier gegeven is betrof het aantal malen dat de betreffende dijkkring rond de Drechtsteden kon doorbreken, alsmede het aantal keren dat het water een bepaald niveau haalt.



In de lijn van bovenstaande vragen is betrokken bewoners eveneens de vraag gesteld hoe groot zij de kans achten dat zij binnen tien jaar geëvacueerd moeten worden vanwege het verband tussen hoog water en de locatie waar zij wonen, namelijk buitendijks. Weinigen van hen achten deze kans aanwezig, zoals uit onderstaande grafieken blijkt. Daar doet het geven van informatie over recente evacuaties (binnen Nederland en op

overige plaatsen in Europa, zoals het aantal van 250.000 evacuees tijdens de overstromingen in het Rivierengebied van 1995) weinig aan af.



Een verdieping op de mening van de betrokken bewoners die buitendijks wonen is verkregen in een focusgroep met hen.

De algemene reactie van de zes betrokken bewoners die deelnamen aan deze focusgroep is dat zij zich veilig voelen op de plek waar zij wonen. Hoogwater kan voorkomen maar dat is hen bekend, bovendien stroomt het water langs de buitendijks gelegen woningen, waardoor de deelnemers inschatten dat de bewoners die buitendijks wonen slechts kort te maken hebben met wateroverlast. Dit in tegenstelling tot de Drechtenaren die binnendijks wonen; als het water daar komt, kan het wel volgens de deelnemende betrokken bewoners dagen duren voordat het water weer gezakt is of weggetrokken. Een aantal deelnemers heeft een woning die specifiek voor de risico's van buitendijks wonen is gebouwd. Dit betekent dat er rekening is gehouden met eventuele gevaren die door hoog water kunnen ontstaan. Het merendeel van de deelnemers vertelt dat hun verkopende makelaar aan hen heeft verteld dat het risico op een overstroming *1 op de 1250 jaar* is, dit is ook de reden dat ze zich geen zorgen maken.

Eén van de deelnemers (de enige die binnendijks woont) geeft aan dat hij, toen hij in Dordrecht ging wonen, helemaal geen idee had van problematiek met hoogwater. In zijn beleving moest er slechts worden opgelet vanwege de 'funderingsproblematiek'. Anderen geven aan dat vroeger regelmatig gebieden onder water stonden, maar het punt is dat mensen dit niet (meer) weten. Veel bewoners van de oude benedenstad zijn begin jaren negentig, na de oplevering van de Deltawerken, in de Drechtsteden komen wonen. Veel mensen realiseerden zich daardoor niet wat de effecten van hoogwater voor hen zouden kunnen zijn. Het punt is, volgens de deelnemende betrokken bewoners, dat men zich moeilijk kan voorstellen wat nu een echte watersnoodramp inhoudt. Maar anderzijds geven zij ook aan: als het water komt, dan valt er niets aan te doen, je neemt je waardevolle bezittingen mee en je gaat weg.

De deelnemende betrokken bewoners hebben geen mensen gezien die door het hoogwater in paniek raken, niet in het verleden en niet bij de decemberstorm. Opvallend was dat het water, zo hard als het steeg, ook daalde. Dat hoort bij het springtij, waar Dor-

drecht mee te maken heeft. De aanwezigen verbazen zich over de beperkte zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid die sommige andere mensen tonen. Zo geeft een van de aanwezigen aan dat hij zijn burens actief wijst op de gevaren van hoogwater, en dat het heel regelmatig voorkomt dat de kelders onder water komen te staan. Het lijkt niet altijd te helpen, men blijft spullen op de vloer van de kelder zetten, ook in die gevallen dat ze door de makelaar op de hoogste zijn gesteld van de risico's. Dat is anders dan vroeger. Ook het voorbeeld van nieuwe burens die een keuken in het souterrain hebben laten aanleggen wordt door de aanwezigen genoemd.

Een van de deelnemende betrokken bewoners vertelt over de man op de foto op de voorpagina van de Volkskrant. Deze man wilde perse een raam in de waterwerende muur, die door de vorige eigenaar was geplaatst. Hoewel de gemeente de man er heel duidelijk op gewezen heeft wat de risico's daarvan zouden zijn, heeft de man toch een raam geplaatst. Het gevolg is nu dat de man, iedere keer dat het hoogwater is, te maken heeft met wateroverlast. De deelnemende betrokken bewoners stellen dat wanneer je dit type keuzes maakt, je ook niet mag klagen en zelf verantwoordelijk bent voor de gevolgen.

Op de vraag wie van de deelnemende betrokken bewoners andere buitendijkse bewoners kent die zich grote zorgen maken over de risico's of over de schade die kan ontstaan door hoogwater wordt aangegeven dat er in de buurt van een van de deelnemers een flat buitendijks staat. Twee jaar geleden bleek tijdens het hoogwater dat er een constructiefout was waardoor de hele liftschaft onder water kwam te staan. Als gevolg daarvan werkte de lift een week niet en die bewoners (over het algemeen van wat hogere leeftijd) waren vorige week (dus tijdens de decemberstorm) erg zenuwachtig of dat niet weer zou gebeuren.

Concluderend

Op basis van voorgaande, kan over risicobewustzijn en -perceptie worden geconcludeerd:

- Zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners achten de kans op echt gevaar door hoog water klein, zeker in vergelijking met de kans op wateroverlast door hoog water. Dit is in overeenstemming met de realiteit, aangezien uit de voorbeelden uit het verleden (uitzonderingen daargelaten) inderdaad blijkt dat wateroverlast en schade nogal eens kunnen voorkomen, terwijl evacuaties of zelfs ernstigere gevolgen door hoog water slechts bij hoge uitzondering voorkomen. Afgezet tegen andere risico's achten betrokken bewoners de kans op overlijden door hoog water terecht lager dan door een verkeersongeval.
- Het geven van extra informatie verandert in deze casus weinig aan het risicobewustzijn van betrokken bewoners. Zowel de kans op 'overlijden door hoog water' als op 'evacuëren binnen tien jaar' neemt niet significant toe na het aanbieden van informatie over hoog water situaties in het (nabije) verleden. Uitzondering hierop vormen de respondenten tijdens de diepte-interviews in Dordrecht (kans groot van 0% naar 40%).

- Betrokken bewoners hebben niet het gevoel dat er angst of paniek heerst in hun omgeving. Als ze naar zichzelf kijken vinden ze bovendien dat ze goed zijn voorbereid op eventuele hoog water situaties. Dit in tegenstelling tot hun omgeving. Vooral de manier waarop sommige nieuwe burens bezig zijn met hoog water (zie het voorbeeld over mensen die een keuken in het souterrain hebben laten aanleggen) wordt door de betrokken bewoners die hebben deelgenomen aan de focusgroep in twijfel getrokken.
- Bij het algemeen publiek is een lichte stijging zichtbaar in het percentage burgers dat de kans op wateroverlast 'groot' of 'zeer groot' acht, tussen enerzijds de ronde interviews voor de storm van 5/6 december en anderzijds de ronde interviews na deze storm.

4.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

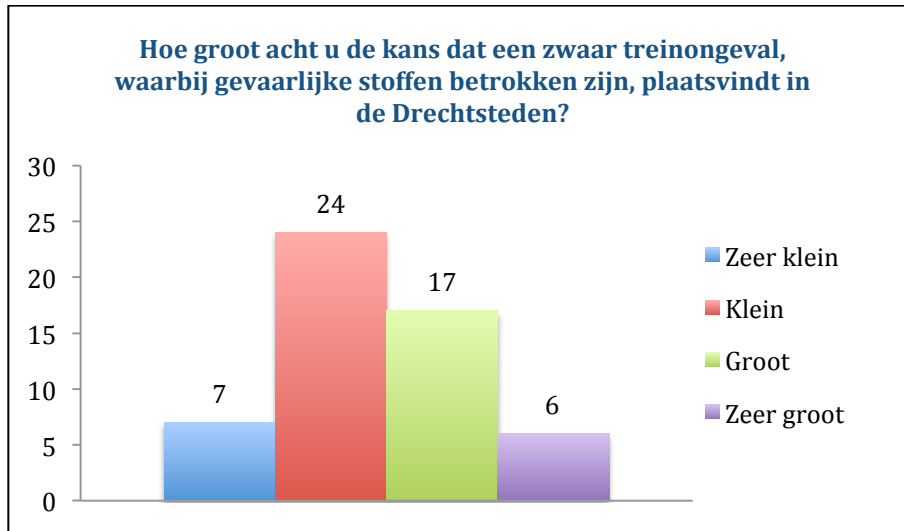
De mening van het algemeen publiek

Door het algemeen publiek worden van de genoemde risico's (die allen een kleine kans maar een groot effect hebben en die zijn weergegeven in de figuur hieronder) het chemisch treinongeluk en een overstroming (beiden 34% van de respondenten) beschouwd als risico's met de grootste kans om bij om het leven te kunnen komen. Wanneer we echter alleen kijken naar de fractie van het algemeen publiek die heeft aangegeven op een afstand van minder dan één kilometer van het spoor te wonen, ligt het percentage respondenten dat 'chemisch treinongeval' als het grootste risico noemt om bij om het leven te kunnen komen iets hoger: 37,5%.

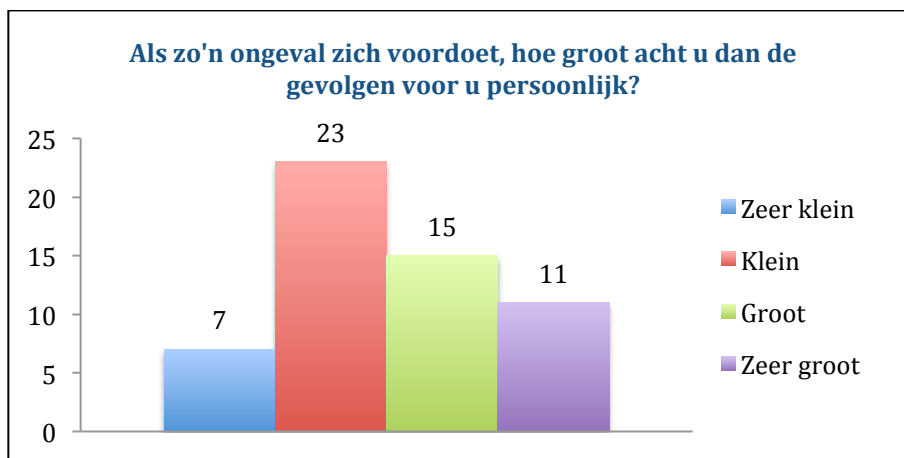


Om te achterhalen in hoeverre het algemeen publiek enige weet heeft van de problematiek, is hen gevraagd of zij zich een 'ongeval op het spoor' konden herinneren waarbij 'chemische stoffen betrokken waren'. Bijna de helft van het algemeen publiek kon dit niet (48,2%), terwijl iets meer dan de helft (51,8%) aangaf zich dit wel te kunnen herinneren. Onder deze laatste categorie werd zowel het ongeluk in Wetteren (België) genoemd als het ongeluk van anderhalf jaar geleden in Kijfhoek tussen Barendrecht en Zwijndrecht, waarmee het ongeluk op 14 januari 2011 bedoeld wordt. Op de vraag hoe

groot het algemeen publiek de kans acht dat zo'n ongeval nogmaals of ook in de Drechtsteden plaatsvindt, reageert zij wisselend. Een opvallend resultaat is dat de fractie van het algemeen publiek die dichtbij het spoor woont en de kans groot of zeer groot acht, met 33% beduidend lager ligt dan bij het totale algemeen publiek (43%).



Ongeacht het antwoord op de vraag over de kans op zo'n ongeval, is het algemeen publiek gevraagd hoe groot zij de gevolgen voor haar persoonlijk acht als zo'n ongeval zich voordoet. Hierbij is niet gekeken naar de afstand waarop de ondervraagden uit het algemeen publiek wonen vanaf het spoor waarover goederen vervoerd worden.



Wanneer slechts de fractie uit het algemeen publiek geselecteerd wordt die op één kilometer of minder van het spoor woont, laat dit een sterk ander beeld zien, zoals uit onderstaande tabel blijkt.

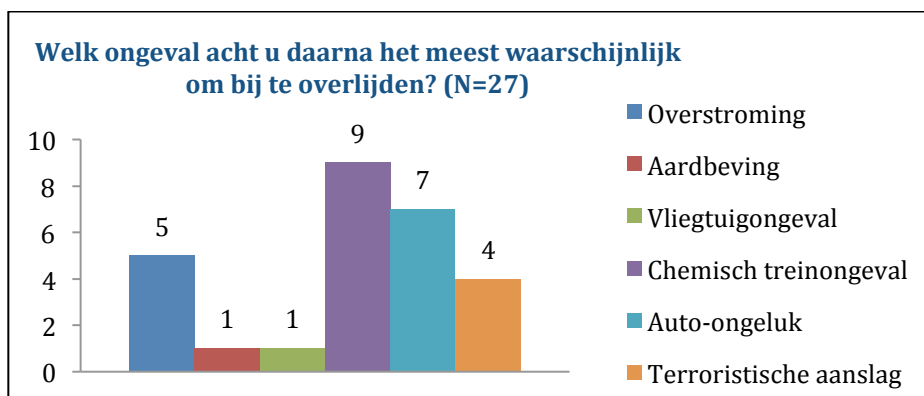
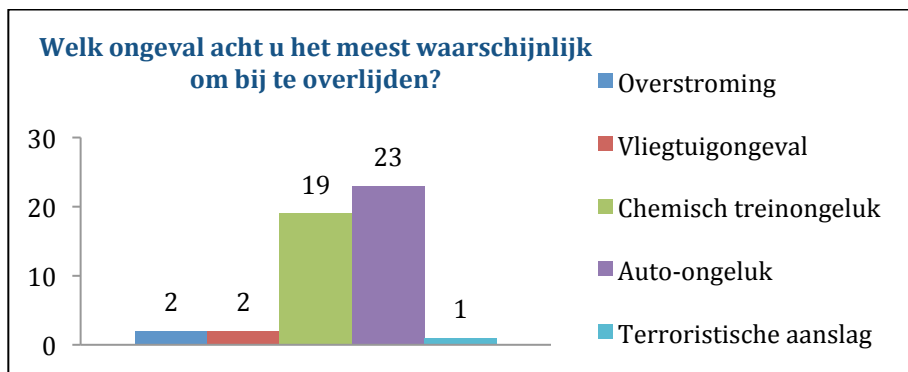
Hoe groot acht u, bij een ongeval, de gevolgen voor u persoonlijk?		
	Respondenten wonend op <=1 km van het spoor (N=24)	Respondenten wonend >1 km van het spoor (N=32)

Zeer klein	8%	15,5%
Klein	33%	47%
Groot	42%	15,5%
Zeer groot	17%	22%

Concluderend kan hier worden gesteld dat het percentage ondervraagden dat de gevolgen als groot of zeer groot ziet beduidend hoger ligt bij het algemeen publiek dat dicht bij het spoor woont dan bij het algemeen publiek dat verder van het spoor af woont.

De mening van betrokken bewoners

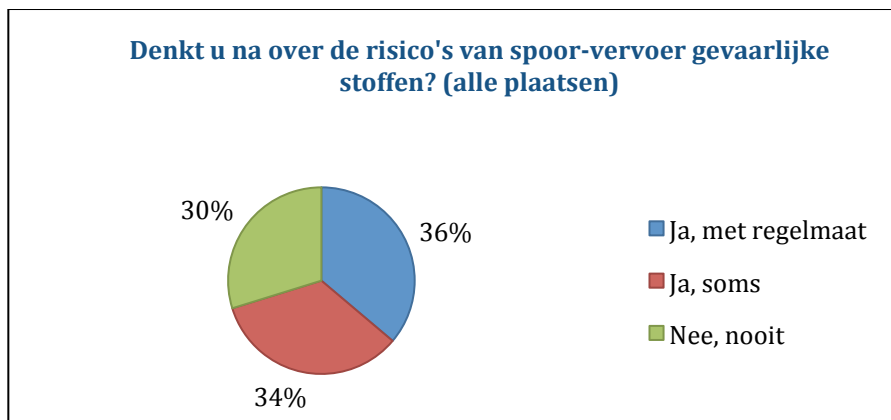
Ook tijdens de diepte-interviews met betrokken bewoners is gevraagd welk risico zij het meest waarschijnlijk achten om bij om het leven te komen. Waar het algemeen publiek slechts werd gevraagd naar risico's met een kleine kans en een groot effect, is tijdens de 1-op-1 interviews ook de optie 'auto-ongeluk' inbegrepen, statistisch gezien het ongeval waarbij de risico op overlijden het grootst is. Betrokken bewoners is gevraagd een meest waarschijnlijk risico aan te geven en, indien mogelijk, een op één na meest waarschijnlijk risico. Uit de grafieken blijkt dat betrokken bewoners een auto-ongeval het meest waarschijnlijk vinden om bij te overlijden. Van de 'groot effect-kleine kans-risico's' wordt het chemisch treinongeluk het vaakst genoemd.



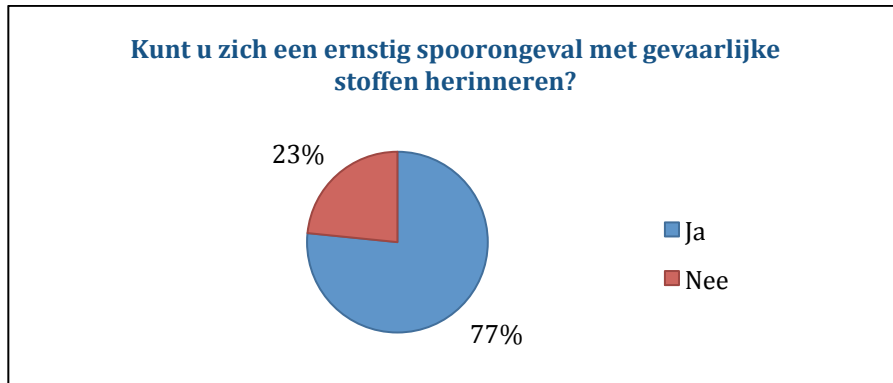
Na vragen over de algemene risicobeleving is de betrokken bewoners gevraagd naar hun perceptie van de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. In eerste instantie is het hierbij van belang te weten of zij überhaupt nadenken over deze risico's.

Onderstaande grafiek geeft weer hoe door betrokken bewoners op deze vraag is geantwoord. Ook verschillen tussen woonplaatsen zijn zichtbaar gemaakt. Daaruit blijkt dat de betrokken bewoners in Dordrecht en Zwijndrecht ‘vaak’ tot ‘soms’ over de risico’s nadenken, terwijl dit in Sliedrecht en Papendrecht minder het geval is. Dit kan verklaard worden door het feit dat mensen in Sliedrecht en Papendrecht verder van het spoor af wonen; zo ligt er in Papendrecht een snelweg (A15) tussen spoor en de woonwijk.

Denkt u wel eens na over de risico's van spoorvervoer gevaarlijke stoffen?			
	Ja, met regelmaat	Ja, soms	Nee, nooit
Dordrecht (N=18)	50%	17%	33%
Papendrecht (N=4)	0%	75%	25%
Sliedrecht (N=8)	0%	50%	50%
Zwijndrecht (N=17)	47%	35%	18%
Totaal (N=47)	36%	34%	30%



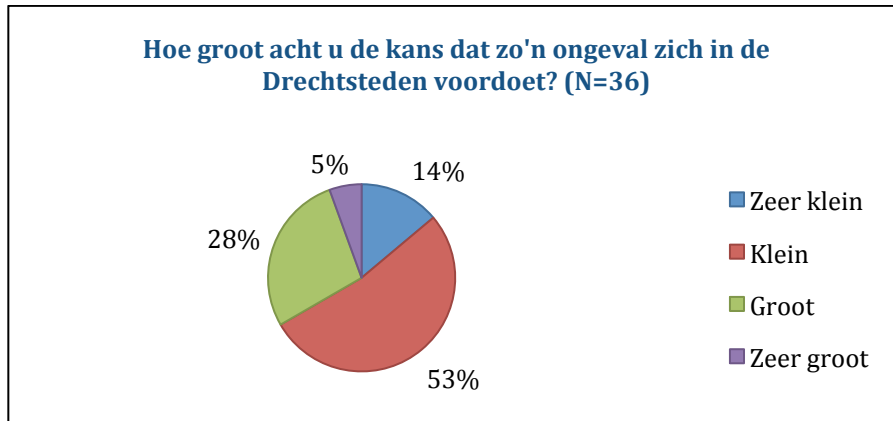
Een grote meerderheid (77%) van de betrokken bewoners geeft aan zich een ‘ernstig spoorongeval met gevaarlijke stoffen’ te kunnen herinneren. Van de 36 betrokken bewoners die zich een dergelijk ongeval kunnen herinneren, noemden 24 het ongeval op het rangeerterrein Kijfhoek. Negen noemden het ongeval bij het Belgische Wetteren, van mei 2013.



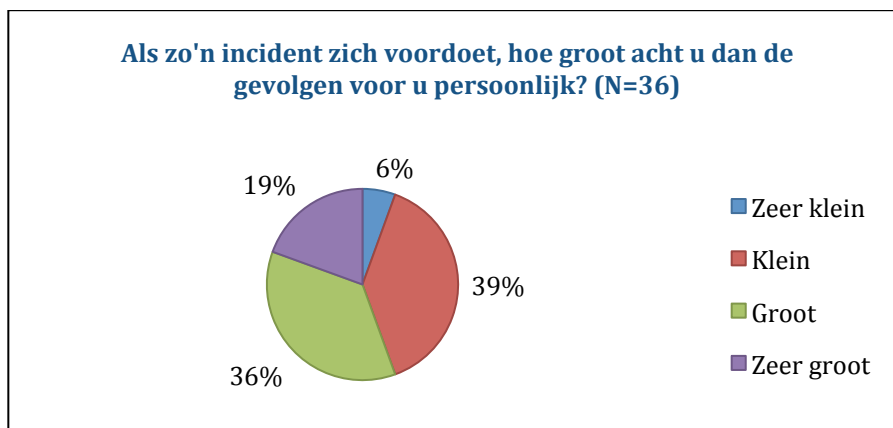
In de hieronder afgebeelde Word Clouds staan de antwoorden van betrokken bewoners weergegeven op de vraag wat ze zich van dergelijke ongevallen kunnen herinneren. Hoe groter het woord, des te meer mensen hebben dit woord als antwoord gegeven. Vooral het aspect van de brand in Kijfhoek als ook van het lekken van gevaarlijke stoffen zijn door veel mensen onthouden.



De betrokken bewoners die aangaven zich een ongeluk te kunnen herinneren is gevraagd hoe groot zij de kans achten dat zo'n ongeval zich ook (of nogmaals) in de Drechtsteden zou voordoen. Twee derde van hen zegt zo'n kans 'zeer klein' of 'klein' te achten. 33% van de betrokken bewoners acht de kans 'groot' of 'zeer groot', zoals uit onderstaande grafiek is af te lezen.



Dezelfde betrokken bewoners is gevraagd hoe groot zij de gevolgen voor hen persoonlijk achten op het moment dat een dergelijk ongeval zich voordoet. (NB: In deze twee vragen zijn kans op voorkomen en impact, de twee aspecten van het totale begrip risico, uit elkaar getrokken. In onderstaande grafiek wordt dus geen rekening gehouden met de kans op een ongeluk.)



De geïnterviewde betrokken bewoners is ook gevraagd welke gevolgen zij voor ogen hebben op het moment dat zich een ongeval met een trein met gevaarlijke stoffen zou voordoen in hun omgeving. De antwoorden op die vraag zijn verzameld in de hieronder afgebeelde Word Cloud. Duidelijk wordt dat betrokken bewoners vooral eventuele gezondheidsschade van 'chemische stoffen', 'gevaarlijke stoffen' en/of 'onbekende stoffen' tot de meest waarschijnlijke gevolgen scharen. Ramen en deuren moeten in hun ogen dicht worden gehouden en ook evacueren is een waarschijnlijke optie. Bovendien wordt gewezen op het mogelijk vallen van doden.

dat er over spoorveiligheid wordt gesproken, maar merken op dat spoor zeker niet onveiliger is dan het vervoer van stoffen over de weg of over het water. ‘Wat dat betreft zitten we hier in de Drechtsteden middenin een gebied waarin alle risico’s samen komen.’ Gezien de periodes die de deelnemende betrokken bewoners (bijvoorbeeld in de Erasmuslaan in Dordrecht) al in hun huidige woning wonen zijn de risico’s die samenhangen met het spoorvervoer voor hen geen reden om te verhuizen. Wel wordt daarbij opgemerkt dat het vervoer van goederen en stoffen door de jaren heen een enorme ontwikkeling heeft ondergaan. ‘Toen wij hier kwamen wonen, was het nog net niet zo dat er alleen een stoomtrein reed, maar rustig was het wel’, zegt een deelnemende betrokken bewoner. ‘Toen hadden we natuurlijk niet kunnen bevroeden wat er nu allemaal langskomt.’

Onder de deelnemende betrokken bewoners bestaat een grote drang naar duidelijkheid over wat er nu precies bij hen door ‘de achtertuin’ rijdt. Zij weten dit niet. Zo valt de naam van de stof ‘chloor’, terwijl middels regelgeving is afgesproken dat dit niet langer over het spoor van de Rijnmond naar Duitsland wordt vervoerd. Informatie is daarmee de belangrijkste wens. Echter, deelnemende betrokken bewoners geven tegelijkertijd aan dat ze altijd extra informatie willen, maar dat ze veelal niet op zoek gaan naar informatie en beschikbare informatie bovendien niet altijd tot zich nemen.

Wel zijn de deelnemers extra met de problematiek en risico’s bezig als er, zoals in het voorjaar van 2013 in het Belgische Wetteren, een ongeval plaatsvindt. In hun eigen omgeving is dit, buiten de relatief geringe schade rond het incident in Kijfhoek, nog niet voorgevallen. ‘Toch denk ik dan altijd, zo lang er niets gebeurt, neemt de kans alleen maar toe dat er wel iets gaat gebeuren’, aldus een deelnemende betrokken bewoonster. Het feit dat de overheid in de ogen van de betrokkenen te weinig communiceert over risico’s, ‘voedt het idee dat er meer aan de hand is dan wij als burgers mogen weten’, wordt gezegd.

Concluderend

Op basis van voorgaande kan over risicobewustzijn en –perceptie worden geconcludeerd:

- Betrokken bewoners geven in het algemeen aan zich niet onveilig te voelen op de plek waar zij wonen, maar zich wel zorgen te maken over de situatie.
- Er is een duidelijk verschil zichtbaar tussen betrokken bewoners uit verschillende plaatsen in de mate waarin zij nadenken over de risico’s rond het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Dit verschil lijkt te worden bepaald door de afstand waarop de betrokken bewoners van het spoor wonen en door de vraag of er bijvoorbeeld een snelweg is die hun huizen van het spoor scheidt.
- Zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners achten de kans dat zich een ongeval voordoet met een trein met gevaarlijke stoffen veelal klein. Als zich toch een ongeval voordoet worden de gevolgen door de betrokken respondenten wel als groot of zeer groot gezien, dit in tegenstelling tot het minder betrokken algemeen publiek.

5. Thema: Wie is verantwoordelijk?

Het risicobewustzijn dat mensen hebben over algemene of speciaal bij hen levende risico's zegt iets over hun gevoel. Dit hoeft echter niet te betekenen dat zij van mening zijn dat elk risico moet worden weggenomen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het thema van de verantwoordelijkheidsvraag. Wie is verantwoordelijk of zou dat moeten zijn voor het reduceren van risico's of het vergoeden van schade? Ruime aandacht wordt besteed aan het aspect van eigen verantwoordelijkheid. Wat kunnen mensen in hun eigen perceptie zelf doen?

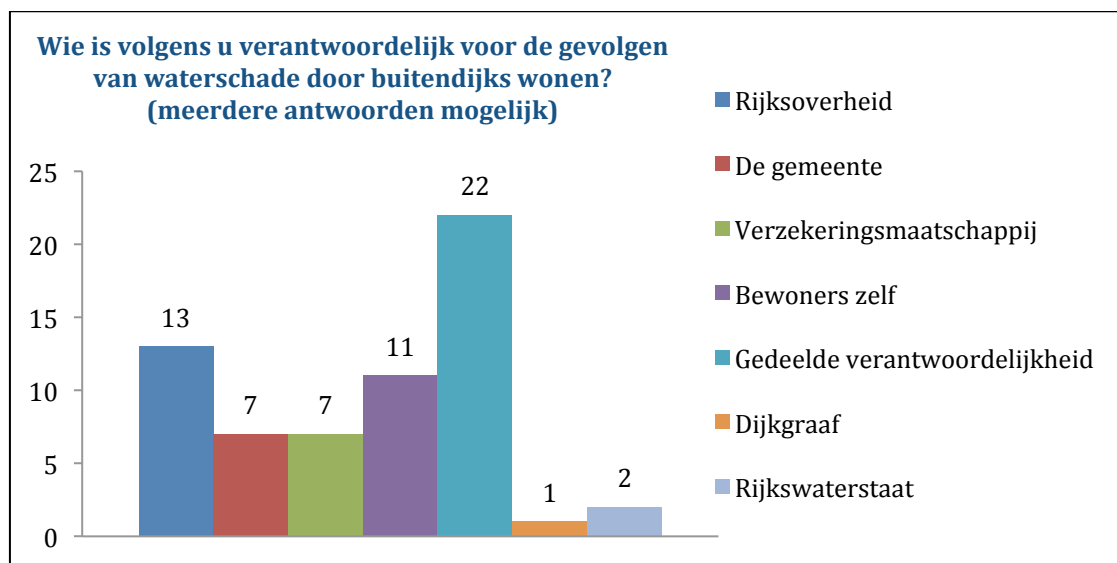
5.1 Buitendijks wonen

De mening van het algemeen publiek

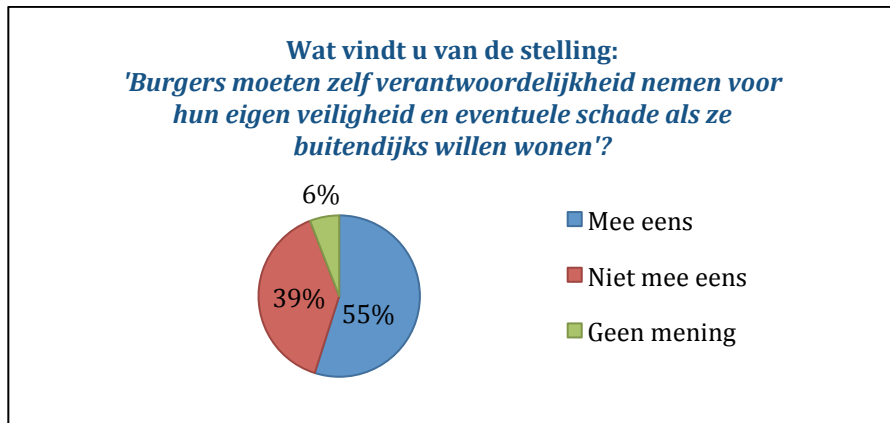
Het algemeen publiek is gevraagd wie volgens hen de verantwoordelijkheid draagt voor de gevolgen van waterschade bij mensen die buitendijks wonen. Hier konden meer antwoorden worden gegeven. Enkele antwoorden werden hier vooraf al geopperd. Dit betrof de antwoorden:

- de Rijksoverheid
- de gemeente
- de verzekeringsmaatschappij
- bewoners zelf
- gedeelde verantwoordelijkheid.

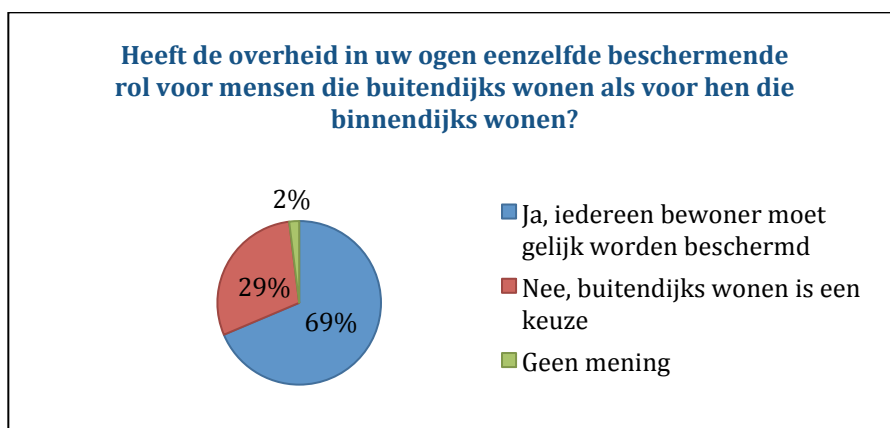
Als overige antwoorden werden 'de dijkgraaf' en 'Rijkswaterstaat' genoemd. Zichtbaar wordt dat het grootste gedeelte van het algemeen publiek vindt dat de verantwoordelijkheid voor de risico's van buitendijks wonen zou moeten worden gedeeld.



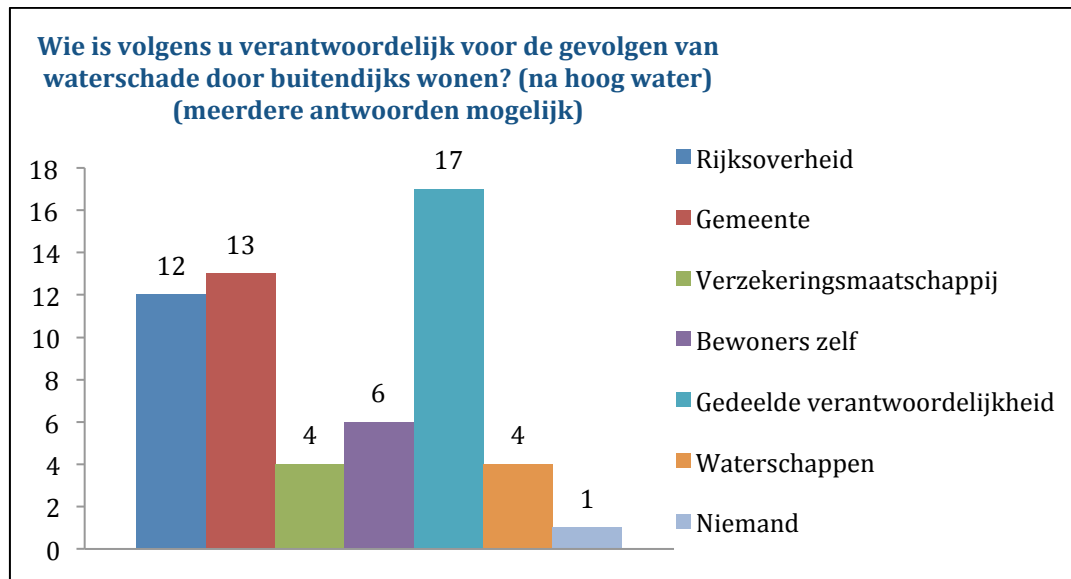
Een belangrijk onderzoeksthema binnen dit onderzoek is hoe wordt aangekeken tegen de eigen verantwoordelijkheid rond risico's. Moet de overheid altijd verantwoordelijk zijn of gehouden worden of dienen burgers, zeker als ze door het maken van eigen keuzes met bepaalde risico's worden geconfronteerd, daarin ook zelf een (gedeeltelijke) bijdrage te leveren? Uit antwoorden op de vraag of mensen die buitendijks wonen zelf verantwoordelijkheid moeten nemen voor hun eigen veiligheid en/of het oplossen en/of betalen van eventuele schade, blijkt dat meer dan de helft van het algemeen publiek (55%) vindt dat mensen zelf verantwoordelijkheid moeten nemen.



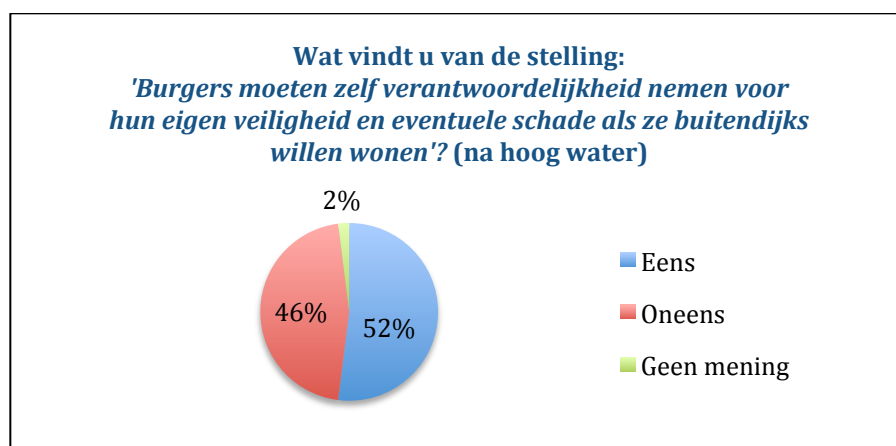
Dit neemt dit niet weg dat het algemeen publiek eveneens vindt dat de overheid voor alle mensen eenzelfde beschermende rol heeft.



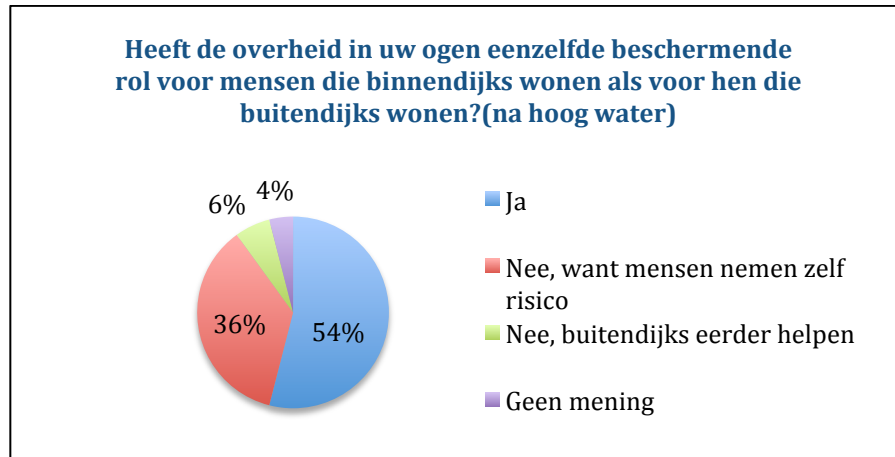
Dezelfde vragen zijn gesteld aan het algemeen publiek tijdens de extra marktgesprekken na de wateroverlast van begin december 2013. Ook onder hen is zichtbaar dat de meesten vinden dat sprake moet zijn van een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de gevolgen van buitendijks wonen.



Tijdens de tweede ronde marktinterviews is een iets lager percentage van het algemeen publiek het eens met de stelling dat burgers zelf verantwoordelijkheid moeten nemen voor hun eigen veiligheid en eventuele schade als ze buitendijks willen wonen.

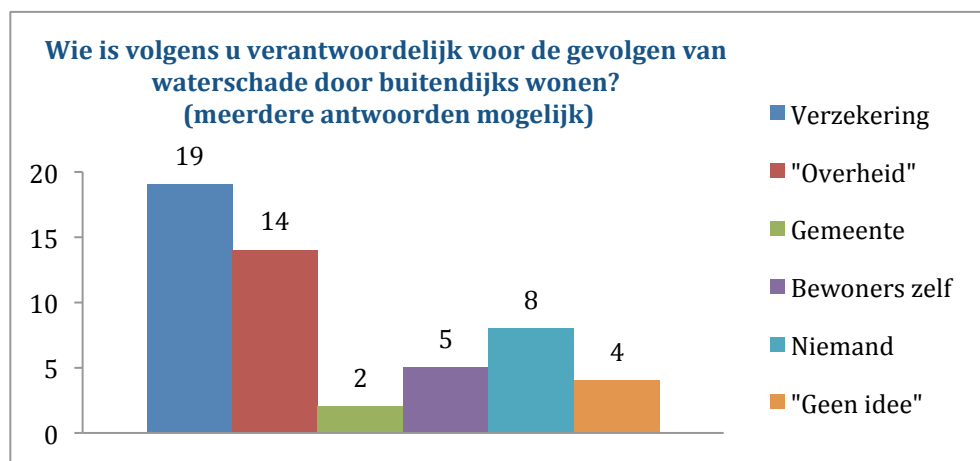


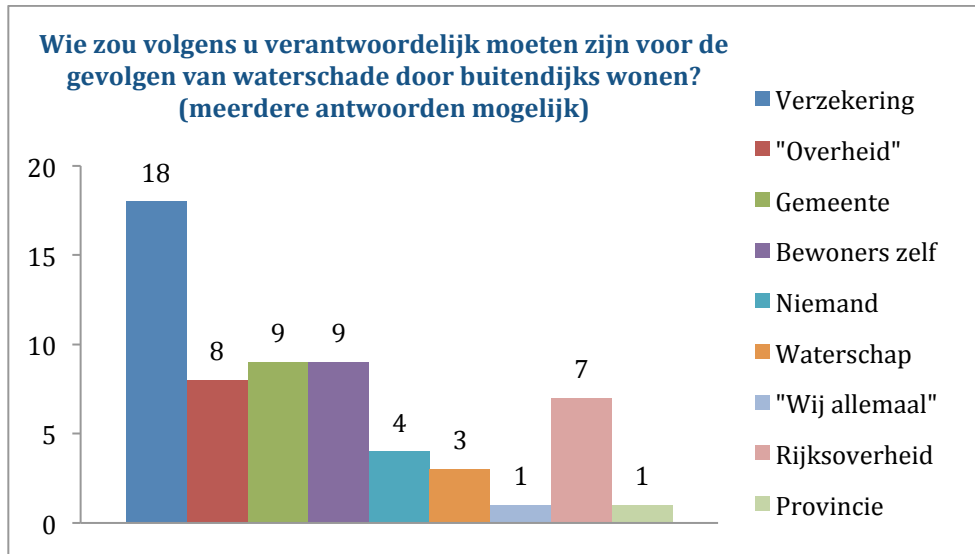
Wanneer de stelling wordt voorgelegd of de overheid eenzelfde zorgplicht heeft voor mensen die buitendijks wonen als voor hen die binnendijks wonen, geven enkele ondervraagden uit het algemeen publiek – in tegenstelling tot tijdens de eerste vragenronde – aan dat mensen buitendijks eerder zouden moeten worden geholpen.



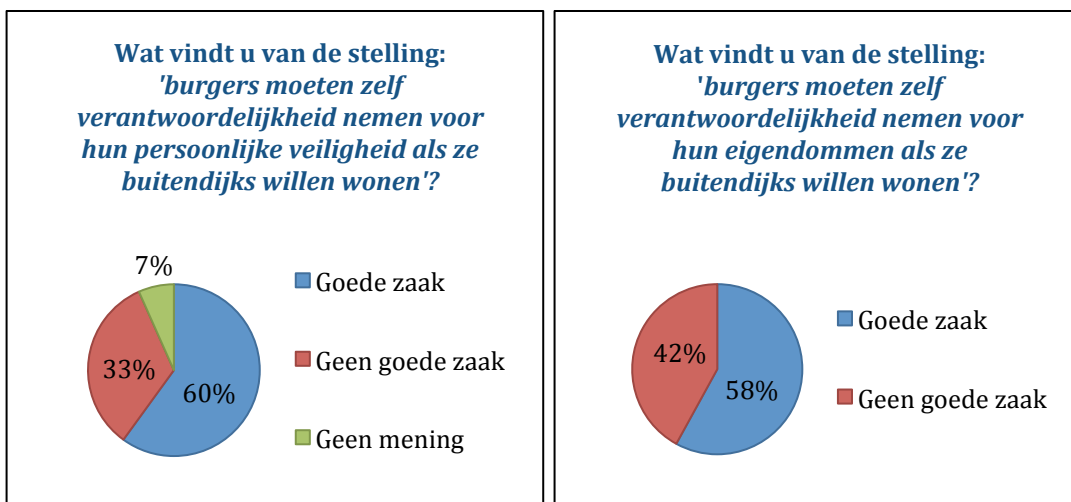
De mening van betrokken bewoners

Ook tijdens de diepte-interviews zijn betrokken bewoners gevraagd wie in hun ogen de verantwoordelijkheid draagt. De verschillen tussen enerzijds de gepercipieerde feitelijke situatie (wie is verantwoordelijk) en anderzijds de gewenste situatie (wie zou verantwoordelijk moeten zijn) worden zichtbaar in onderstaande twee grafieken. Daaruit blijkt dat betrokken bewoners over het algemeen verwachten en ook van mening zijn dat de verzekering opgelopen schade vergoedt of moet vergoeden. Daarnaast wordt duidelijk dat het voor veel betrokken bewoners niet zoveel uitmaakt welk overheidslichaam de schade vergoedt, als ze het maar vergoeden.





In lijn met bovenstaande antwoorden waaruit blijkt dat betrokken bewoners vinden dat ook zichzelf een verantwoordelijkheid dragen, zijn twee andere vragen gesteld. Hen is gevraagd te reageren op stellingen over het nemen van een eigen verantwoordelijkheid. Daaruit blijkt dat betrokken bewoners het een goede zaak vinden dat burgers zelf verantwoordelijkheid moeten nemen voor hun persoonlijke veiligheid en/of hun eigendommen.



Een verdieping op de mening van de betrokken buitendijkse bewoners is verkregen in een focusgroep met hen.

De deelnemende betrokken bewoners zijn zeer verbaasd als ze horen dat veel betrokken bewoners uit eerdere interviews niet weten dat de verzekering niet vergoedt bij schade door hoog water. "Dat weet je toch", is de algemene reactie. "Het is een natuurramp en dat wordt nooit vergoed." Echter, zo geven de deelnemers ook aan, er is een groot verschil tussen schade door hoogwater waar weinig aan te doen is en bijvoorbeeld situaties zoals bij de flat (zie eerder) waar de lift onder water loopt en dan niet

meer functioneert. Enerzijds weet je van het risico en daar kies je voor, bijvoorbeeld om mooi te wonen, maar als het nieuwe projecten betreft, dan ligt dat anders. Dan moet er of gewoon vergoed worden of er moet een mogelijkheid zijn om de aannemer aansprakelijk te stellen, zo vinden deelnemende betrokken bewoners. De gemeente moet goed toezien dat er op de juiste manier gebouwd wordt en in het geval met de flat lijkt dat niet te zijn gebeurd. De bouwinspectie had daar beter op moeten letten, zo vinden aanwezigen. Maar, zo zeggen deelnemers: hoewel de gemeente erop moet toezien dat er goed gebouwd wordt, is dit iets anders dan de gemeente ook verantwoordelijk stellen voor de schade.

De deelnemende betrokken bewoners geven aan dat ze zich hebben verbaasd over het feit dat de scheepvaart tijdens het hoogwater zo hard voorbij voer. “Het water klotste daardoor nog hoger, de overheid zou in geval van hoogwater de scheepvaart een snelheidsrestrictie moeten opleggen of de scheepvaart tijdelijk stilleggen.”

Daarnaast geven de deelnemende betrokken bewoners ook aan dat er veel verschillende partijen betrokken zijn bij hoogwaterproblematiek, zoals de betreffende veiligheidsregio en Rijkswaterstaat. De overheid is in hun ogen in die zin een veelkoppig monster. Volgens een van de deelnemers is er tussen de gemeente en de scheepvaart geen overleg, terwijl juist de scheepvaartmensen feilloos kunnen aangeven wat er met de waterstanden gaat gebeuren aangezien die net uit Duitsland komen. Deze kennis wordt niet door de gemeente betrokken, zo dachten zij. Het lijkt, zo geven verschillende deelnemende betrokken bewoners aan, dat de kennis over hoogwater en maatregelen die te treffen zijn in toenemende mate versnipperd. De gemeente kan er niet veel aan doen dat er veel wordt geprivatiseerd, maar dat heeft wel effect op de bestaande kennis en de toegang daartoe en vervolgens ook voor de veiligheid van de bewoners.

Concluderend

Op basis van voorgaande, kan over de verantwoordelijkheidsvraag worden geconcludeerd:

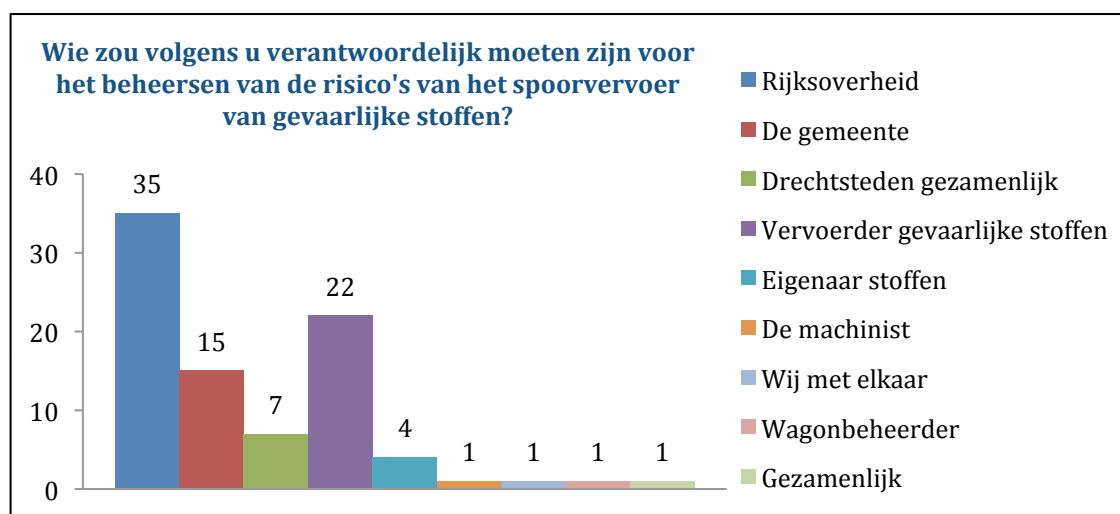
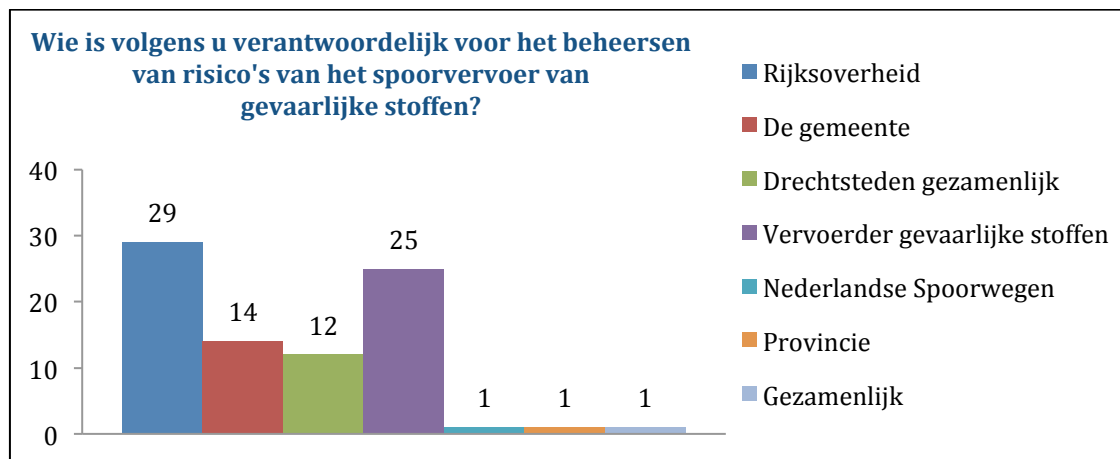
- Zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners vinden het over het algemeen een goede zaak dat burgers zelf verantwoordelijkheid moeten nemen voor zowel hun eigen veiligheid als voor hun eigendommen als ze buitendijks willen wonen. Tegelijkertijd vinden beide groepen wel in meerderheid dat de overheid eenzelfde beschermende rol heeft voor mensen die binnendijks wonen als voor hen die buitendijks wonen.
- Betrokken bewoners geven aan het lastig te vinden onderscheid te maken tussen verschillende overheden en overheidslagen. Naast Rijksoverheid en gemeente wordt op vragen over de verantwoordelijkheid dan ook met regelmaat ‘overheid’ geantwoord. Gevolg hiervan is dat betrokken bewoners vinden dat de overheid meer en vaker met één mond zou moeten spreken.
- De overheid zou, tenminste als medeverantwoordelijke voor de gevolgen van waterschade, meer gebruik moeten maken van expertise die bij andere actoren en bin-

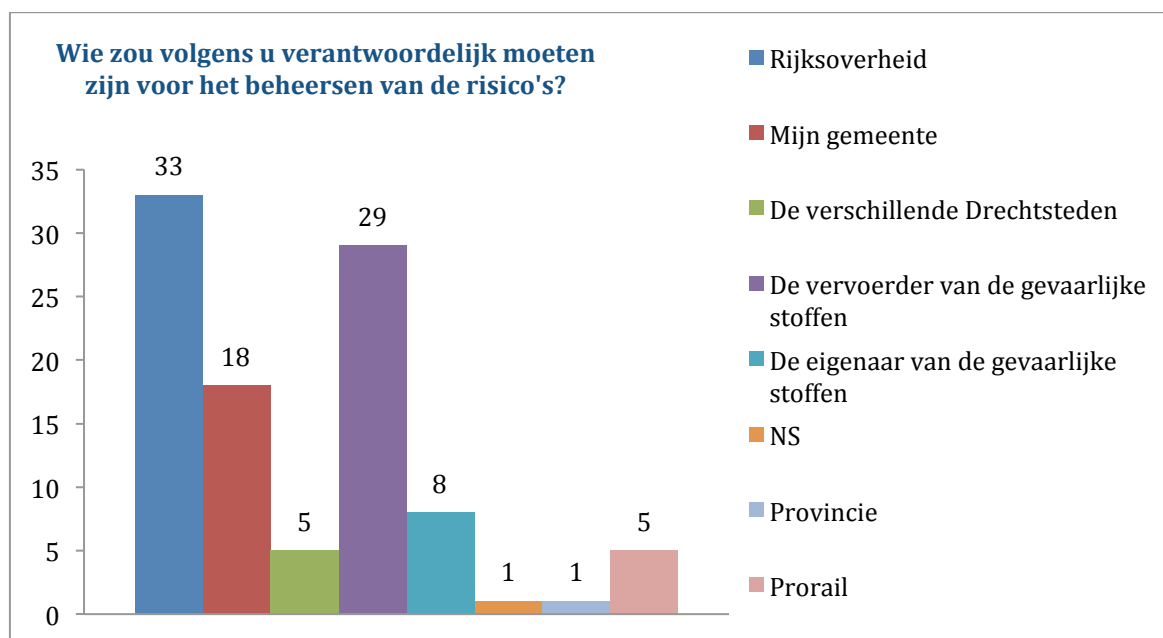
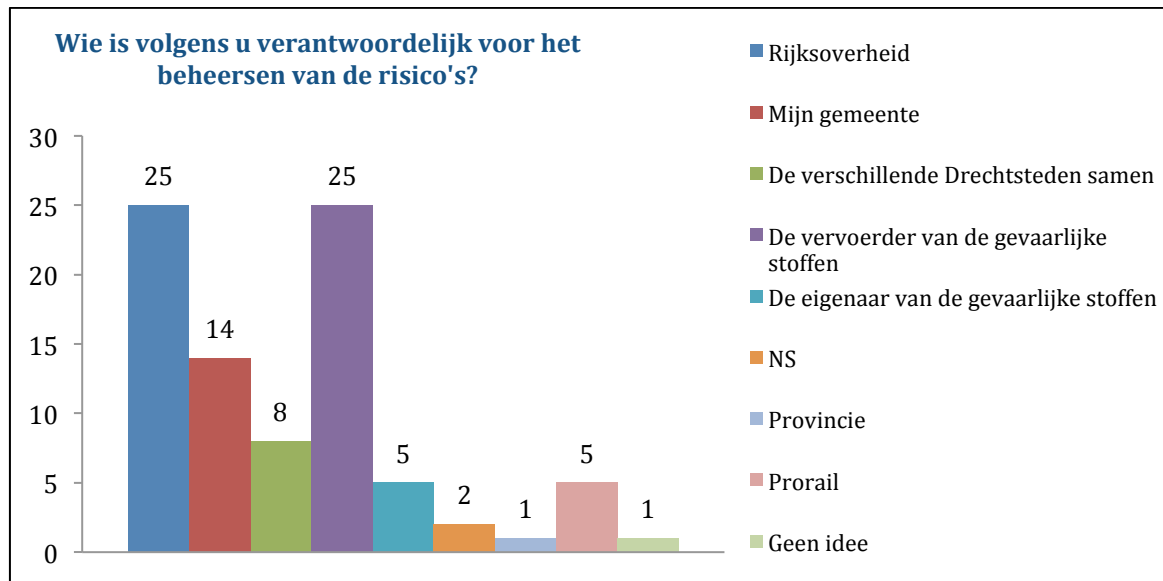
nen andere domeinen beschikbaar is, zoals in de scheepvaart en bij Rijkswaterstaat, zo is de mening van betrokken bewoners, bijvoorbeeld tijdens de focusgroep.

5.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

De mening van het algemeen publiek

Het algemeen publiek is niet alleen gevraagd naar hoe zij aankijkt tegen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook is met hen gesproken over de verantwoordelijkheid voor het beheersen van de risico's. Het algemeen publiek is zowel gevraagd naar wie volgens hen op dit moment verantwoordelijk is, als naar wie in hun ogen verantwoordelijk zou moeten zijn. Enkele mogelijke antwoorden werden bij de vraagstelling gegeven. Dit waren: 'Rijksoverheid', 'de gemeente', 'de Drechtsteden gezamenlijk', 'de vervoerder van de gevaarlijke stoffen en 'een gezamenlijke verantwoordelijkheid'. De grootste fractie van het algemeen publiek acht de Rijksoverheid verantwoordelijk, gevolgd door de vervoerder van de gevaarlijke stoffen. Dit is niet anders dan het volgens het algemeen publiek zou moeten zijn. Echter, bij het stellen van de vraag naar de wenselijke situatie wordt ook de eigenaar van de gevaarlijke stoffen als andere antwoordoptie enkele keren (4x) genoemd.





Een verdieping op de mening van de betrokken bewoners die dichtbij het spoor wonen is verkregen in een focusgroep met hen.

Sprekend over de verantwoordelijkheid voor eventuele negatieve gevolgen maar vooral voor preventie wijzen de deelnemende betrokken bewoners naar partijen die hier ook economische voordelen aan overhouden. Daardoor wordt de vervoerder van de gevaarlijke stoffen met regelmaat genoemd. Deze partij zou (deels) verantwoordelijk moeten worden gemaakt voor mankementen die aan de treinen gevonden worden, zo vinden deelnemers. Tegelijkertijd roept dit de vraag op wat je van een dergelijke constructie kan verwachten. 'Uiteindelijk is en blijft de overheid de partij die een zorgplicht heeft

voor bewoners. En je mag er niet zomaar van uitgaan dat de vervoerder of de eigenaar van de gevaarlijke stoffen z'n zaakjes altijd maar goed op orde heeft.'

De verantwoordelijkheid voor een basisniveau aan veiligheid wordt door de deelnemende betrokken bewoners zodoende wel bij de overheid gelegd. Net als eerder bij de focusgroep over buitendijks wonen wordt dit ook hier als een "kolossaal geheel" beschouwd en vinden veel deelnemers (niet allemaal) het lastig onderscheid te maken tussen overheidslagen en de verantwoordelijkheden die aan die lagen moeten worden toebedeeld. Specifieker kijkend geven de betrokken bewoners die deelnemen aan dat de landelijke overheid (het Rijk) primair een verantwoordelijkheid zou moeten dragen. 'Het financiële gewin is immers ook voor het hele land. Ik vraag me af of wij als regio nou zoveel aan dat transport overhouden.' Tegelijk dient het bieden van enige zekerheid over de vraag of alle maatregelen goed genomen worden wel vanuit de gemeentelijke overheid te komen. 'Zij hebben in mijn ogen de plicht goed voor hun burgers te zorgen. Dit hoort daarbij. Wat als de trein over de brug te hard rijdt en zomaar mijn huis binnenkomt in plaats van de bocht te nemen? Net als toen in Spanje? Daar moet ook de gemeente toch mee bezig zijn?'

Deelnemers vinden dat zij slechts een eigen verantwoordelijkheid dragen op het moment dat ze ook betrokken worden bij de aanpak van de problematiek. Als voorbeelden hiervoor worden genoemd het ontvangen van brieven van de gemeente met daarin informatie over de risico's of het verstrekken van gasmaskers voor situaties waarin die nodig blijken te zijn. 'Je kan niet tot in lengte van dagen zeggen dat alleen de overheid een bepaalde verantwoordelijkheid draagt. Bijvoorbeeld voor de voorbereiding op een ongeval.' Of: 'Op het moment dat we betrokken worden en op de hoogte worden gesteld, of dat er informatieavonden worden georganiseerd, moeten we zelf ook in actie komen. De gemeente mag ons er op wijzen dat er bepaalde zaken worden georganiseerd, maar daarna ligt de bal wel echt bij de burgers zelf.' Waarna de deelnemende betrokken bewoners vervolgens aangeven dat ze met die informatie zelf vermoedelijk niets zouden gaan doen.

Concluderend

Op basis van voorgaande, kan over de verantwoordelijkheidsvraag worden geconcludeerd:

- Betrokken bewoners (zowel in diepte-interviews als in focusgroep) dichten verschillende overheidslagen verschillende verantwoordelijkheden toe. Omdat de landelijke economie door het spoorvervoer wordt gestimuleerd en dat een nationaal belang is, vinden velen van hen dat de Rijksoverheid de verantwoordelijke partij is.
- Naast dat zij voor het beheersen van de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen een grote verantwoordelijkheid toedichten aan vooral de Rijksoverheid, vinden zowel algemeen publiek als betrokken bewoners dat de vervoerder van gevaarlijke stoffen hierin eveneens een taak te vervullen heeft. De gedachte hierachter is dat deze partij een financieel gewin heeft bij het vervoer.

- Bovenstaande neemt niet weg dat betrokken bewoners vinden dat ook de gemeente een rol heeft te vervullen rond de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. De veiligheid van bewoners moet zo goed mogelijk worden bewaard en de gemeente kan, in de ogen van betrokken bewoners, vooral in de voorlichting een rol vervullen.
- Betrokken bewoners zien het als hun eigen verantwoordelijkheid om gevolg te geven aan verstrekte informatie, maar geven tegelijkertijd aan dat dit veelal niet gebeurt.

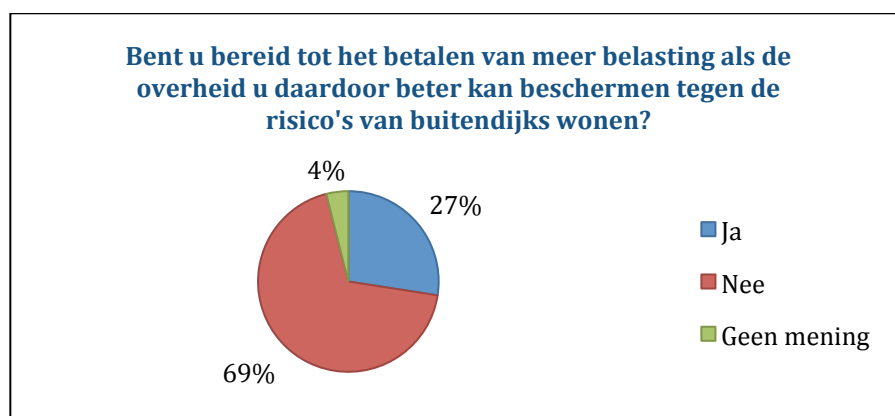
6. Thema: Het algemene belang of het individuele belang?

Waar moet de overheid rekening mee houden in de eventuele aanpak van risico's? Moet de roep om meer veiligheid uit een bepaald gedeelte van een gemeente of het land worden beantwoord of dient altijd het algemene belang in ogenschouw te worden gehouden? In dit onderzoek staat de vraag centraal hoe burgers hier zelf tegenaan kijken. Vinden zij, als een risico moet worden aangepakt, het niet vanzelfsprekend dat er dan ook extra voor moet worden betaald? En hoe zouden zij handelen als ze verantwoordelijk minister zouden zijn?

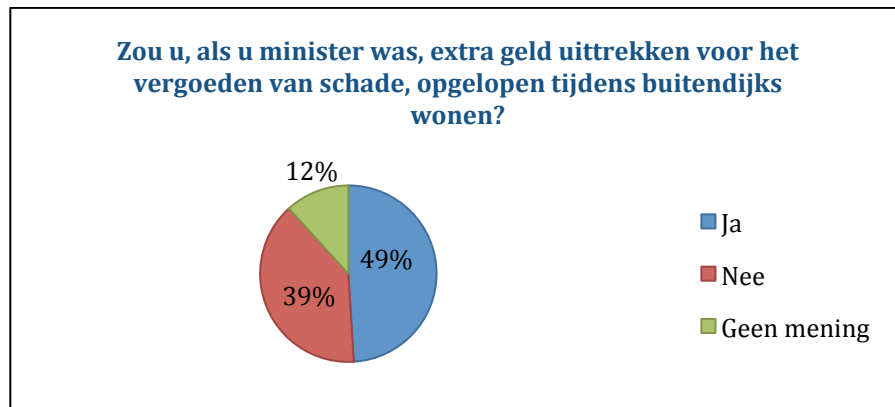
6.1 Buitendijks wonen

De mening van het algemeen publiek

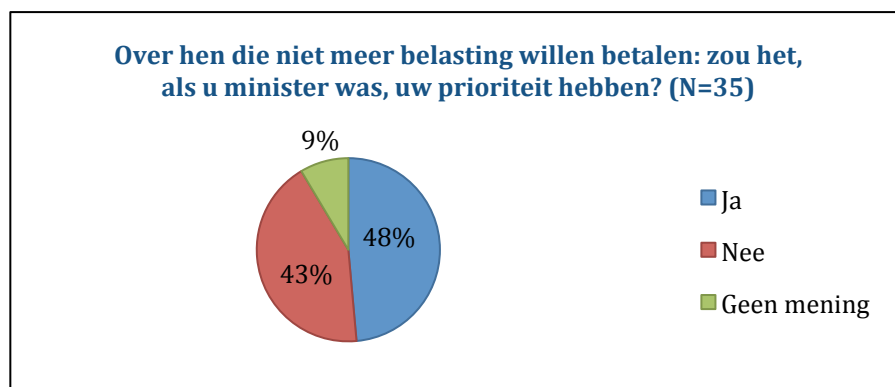
Overheidsmaatregelen voor meer veiligheid (preventief) of schadevergoeding (achteraf) kosten geld. Aan het algemeen publiek is gevraagd of zij bereid zou zijn meer belasting te betalen als de overheid hen daarmee beter zou kunnen beschermen tegen de risico's van buitendijks wonen. Daarmee is in feite gevraagd of mensen een bijdrage willen leveren voor meer veiligheid voor hun specifieke belang. Een kleine 70% van het algemeen publiek antwoordt op deze vraag negatief. Buiten een gebrek aan bereidwilligheid tot het betalen van (meer) belasting – een veelgehoord antwoord is 'we betalen al zoveel' – kan dit wellicht worden verklaard doordat een grote fractie van het algemeen publiek aangeeft geen belang te hebben bij deze kwestie. Het grootste deel van het algemeen publiek woont immers niet buitendijks.



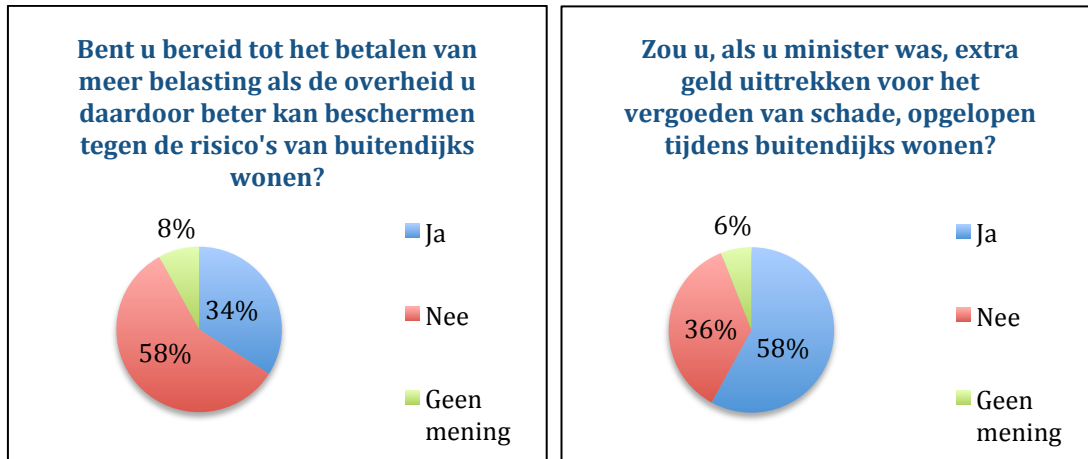
Waar veruit het grootste deel van het algemeen publiek bij de vorige vraag aangaf geen extra belasting te willen betalen voor meer bescherming tegen hoog water, geeft ongeveer de helft (49%) aan dat zij, als zij de verantwoordelijkheid als minister zou dragen, wel extra geld zou uittrekken voor het vergoeden van schade die is opgelopen tijdens het buitendijks wonen.



Omdat het verschil in antwoorden tussen bovenstaande twee vragen vraagt om meer uitleg (immers, er zijn duidelijk mensen die niet meer belasting willen betalen, maar als minister wel meer geld zouden uitgeven aan het betreffende onderwerp), is de vraag bij de verwerking uitgesplitst. Want hoe reageert de fractie van het algemeen publiek die aangeeft niet meer belasting willen betalen, op het moment dat ze minister zou zijn? Bijna de helft van hen zou als minister wel de prioriteit bij deze thematiek leggen.

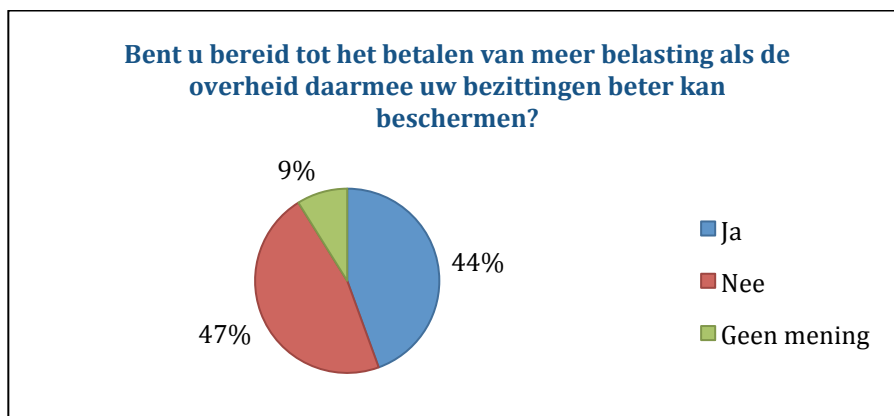


Dezelfde vragen, gesteld aan het algemeen publiek na het hoog water van begin december, laten een licht ander beeld zien. Een groter deel van het algemeen publiek (34% tegenover 27%) is bereid meer belasting te betalen en een groter deel (58% tegenover 49%) zou als minister prioriteit bij het onderwerp leggen. Ook over hen die niet bereid zijn tot het betalen van meer belasting zou een grotere fractie van het algemeen publiek (55% tegenover 48%) de prioriteit leggen bij dit onderwerp.



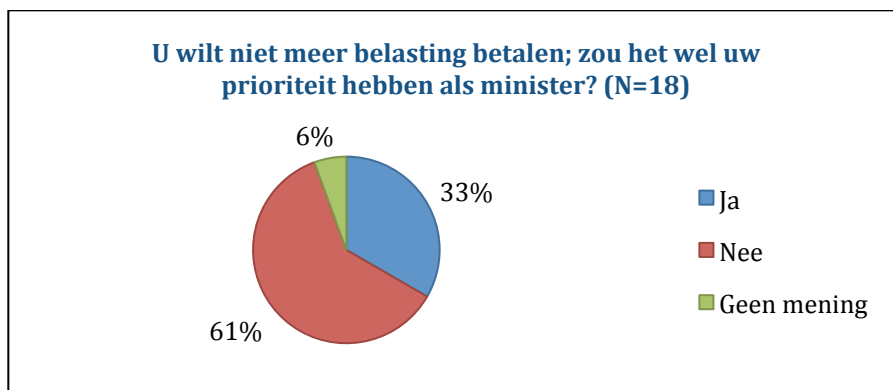
De mening van betrokken bewoners

Dezelfde vragen als hierboven gesteld aan het algemeen publiek, is tijdens diepte-interviews gesteld aan betrokken bewoners.





In totaal zijn er 18 betrokken bewoners die zowel bij de vraag over 'meer belasting voor meer persoonlijke veiligheid' als bij de vraag over 'meer belasting voor een betere bescherming van hun eigendommen' *nee* als antwoord gaven. Omdat de combinatie 'niet meer belasting betalen' en 'wel prioriteit geven als minister' indruist tegen de eerdere theorie van de redelijke burger, is het interessant een splitsing aan te brengen in voorgaande antwoorden, net als dat is gedaan bij het algemeen publiek aan wie deze vragen zijn gesteld.



Een verdieping op de mening van de betrokken bewoners die buitendijks wonen is verkregen in een focusgroep met hen.

De deelnemers geven aan dat zij tevreden zijn over het huidige veiligheidsniveau en daarom niet bereid zijn om meer belasting te betalen voor meer bescherming van de overheid. Echter, als zij meer moeten betalen en het wordt ook daadwerkelijk geïnvesteerd in het buitendijkse gebied, dan vinden zij dit wel acceptabel. Verschillende deelnemende betrokken bewoners geven aan dat het wenselijk zou zijn als mensen zich kunnen verzekeren tegen hoogwaterschade. Op die manier hoeft de schade ook niet afgewenteld te worden op de gemeente. De verzekering zou wel vrijwillig moeten zijn.

Een andere deelnemer merkt op dat niet direct een goede methode te vinden omdat de middelen soms op de ene plek worden ingezet en op andere plekken minder. Hierbij noemt hij politie-inzet in sommige wijken waar meer criminaliteit heerst. "Dat kost daar meer geld, in andere wijken hoeft dat niet, maar is een andere dienst weer meer nodig.

De betrokken bewoner stelt dat hij zich kan voorstellen dat er bijvoorbeeld in de buitendijkse gebieden minder politie-inzet nodig is, en dat er daar meer ingezet kan worden op maatregelen of schadeloosstelling in geval van calamiteiten. “In het ene gebied is nadrukkelijk meer aandacht voor het ene en in andere gebieden voor het andere, daar belast de overheid ook niet méér voor”, zo merkt hij op.

Concluderend

Op basis van voorgaande kunnen de volgende conclusies rond de keuze tussen algemeen of specifiek belang worden getrokken:

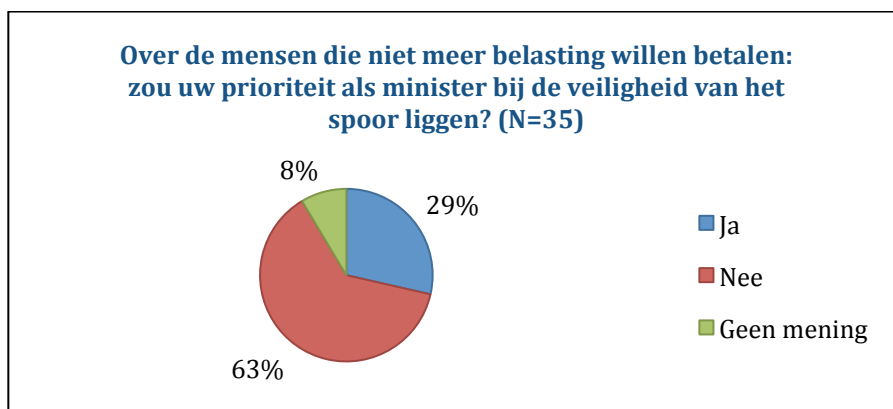
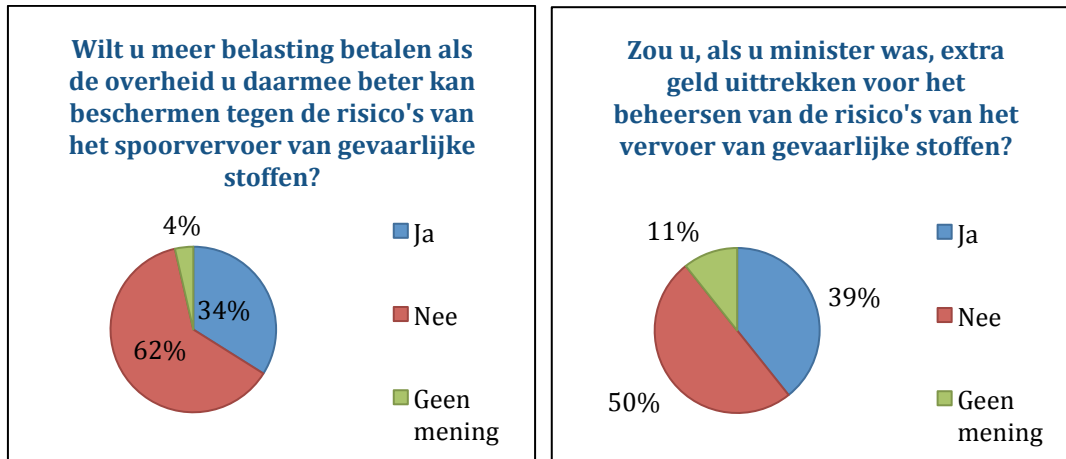
- Zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners toont zich begripvol over het beleid van de gemeente dat er bij een overstroming of een situatie van erg hoog water in eerste instantie ervoor wordt gekozen mensen ‘binnendijks’ te helpen.
- Zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners zijn in – kleine – meerderheid niet bereid meer belasting te betalen of geld in een fonds te storten als daarmee de problematiek van het buitendijks wonen meer of beter kan worden aangepakt.
- Zowel vanuit het algemeen publiek als bij de betrokken bewoners wordt zichtbaar dat ondervraagden – zij het in kleine meerderheid – in de schoenen van een verantwoordelijk minister wel prioriteit zouden geven aan deze problematiek.

6.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

De mening van het algemeen publiek

Het algemeen publiek is gevraagd of ze bereid zou zijn tot het betalen van meer belasting als de overheid hen, met dat geld, beter kan beschermen tegen de risico’s van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Bijna twee derde (62%) is hiertoe niet bereid, een derde (34%) wel. Een fractie van 50% van het algemeen publiek zou, als minister niet de prioriteit leggen bij het beheersen van de risico’s van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en hier dan ook niet meer geld voor uittrekken. Tot slot is gekeken naar waar mensen uit het algemeen publiek die hebben aangegeven niet meer belasting willen betalen, de prioriteit zouden leggen als zij verantwoordelijk minister zouden zijn.⁹

⁹ N=35. Dit betreft de populatie die op de vraag of men bereid was meer belasting te betalen voor een beter bescherming door de overheid ‘nee’ antwoordde.



Overigens is een licht ander beeld zichtbaar als gekeken wordt naar de fractie van het algemeen publiek die dichtbij het spoor woont. Dit wordt in de hieronder afgebeelde tabel duidelijk.

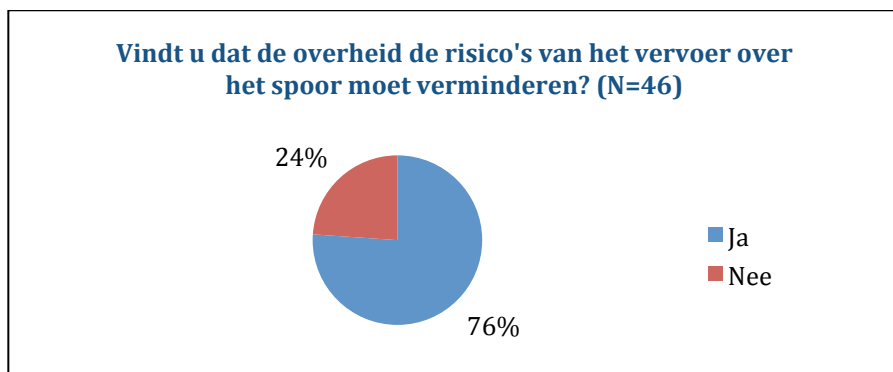
Hoe oordelen bewoners over algemeen of specifiek belang?		
	Respondenten wonend op <=1 km van het spoor (N=24)	Respondenten wonend op >1 km van het spoor (N=32)
Ja, ik ben bereid meer belasting te betalen	33% (8)	34% (11)
Nee, ik ben niet bereid meer belasting te betalen	58% (14)	66% (21)
Geen mening	9% (2)	0% (0)
<hr/>		
Ja, als minister zou ik hier de prioriteit leggen	50% (12)	31% (10)
Nee, als minister zou ik hier niet de prioriteit leggen	42% (10)	56% (18)
Geen mening	8% (2)	13% (4)

Het algemeen publiek dat dichtbij het spoor woont, is blijkbaar niet in meerdere mate bereid extra belasting te betalen dan het algemeen publiek dat verder van het spoor

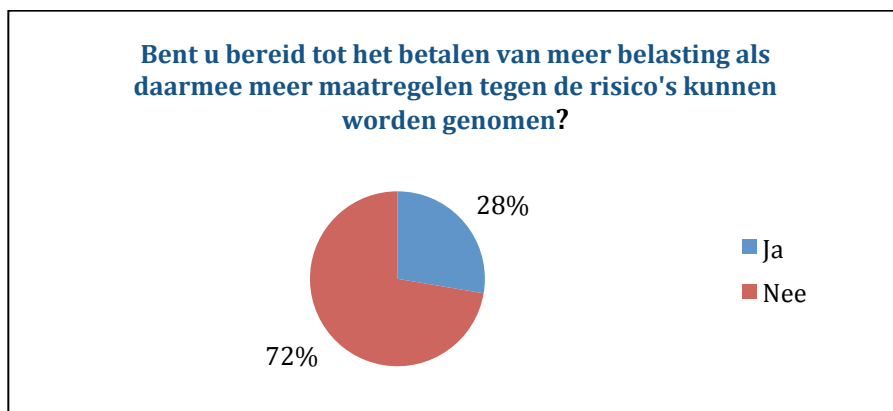
verwijderd woont. Echter, de fractie van het algemeen publiek die dichtbij het spoor woont geeft wel vaker aan dat zij de prioriteit zou leggen bij dit specifieke belang als zij minister zou zijn.

De mening van betrokken bewoners

Ook tijdens de diepte-interviews met betrokken bewoners is gekeken naar de consequentheid. Eerst is hen de vraag gesteld of zij vinden of de overheid meer geld moet uitgaven aan het reduceren van de problematiek rond het spoorvervoer.

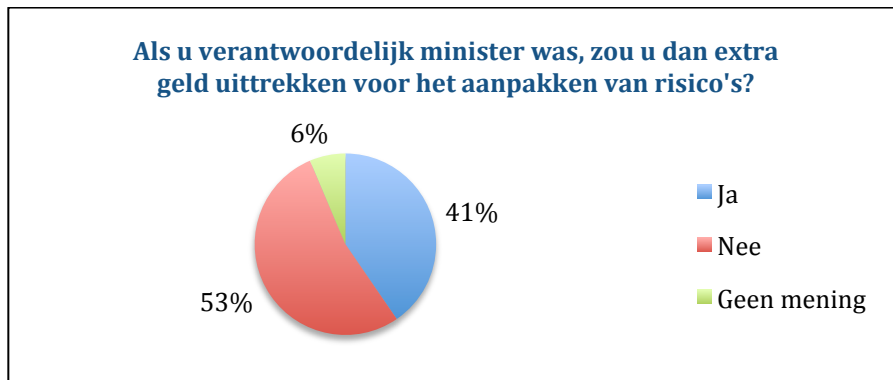


Deze maatregel kan slechts doorgang vinden door er extra geld aan uit te geven. Zijn de betrokken bewoners echter ook bereid om meer belasting te betalen als de overheid de risico's daarmee kan verminderen?

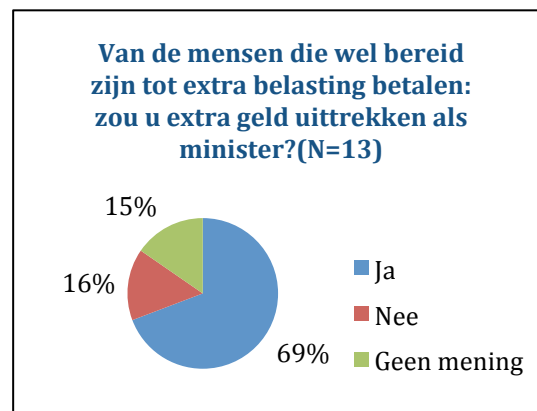
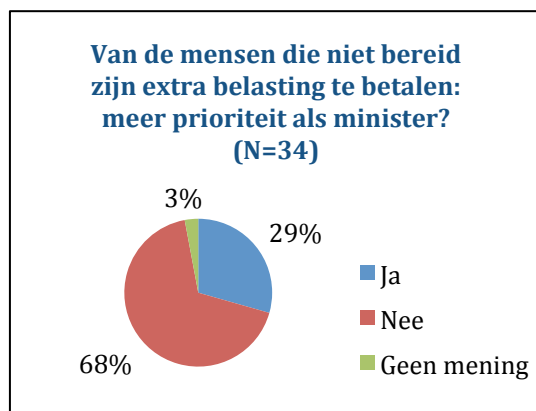


Vervolgens is de vraag gesteld of de betrokken bewoners, als ze in de schoenen zouden staan van de verantwoordelijk minister, extra geld zouden uittrekken voor het aanpakken van de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Tegelijk is aangegeven dat dit impliceert dat het benodigde geld niet aan andere zaken kan worden uitgegeven. Kortom: zou u als minister de prioriteit leggen bij deze problematiek? Meer dan de helft van de betrokken bewoners geeft aan dat niet te zullen doen, omdat hij/zij andere zaken belangrijker vindt. NB: Dit is een beduidend hoger percentage dan dat 'nee' zei op deze vraag rond de problematiek van buitendijks wonen. Hoewel vanuit verschillende populaties kan je generaliserend zeggen dat betrokken bewoners het minder belangrijk vin-

den dat er meer geld naar de problematiek van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen gaat dan dat dit geld naar buitendijks wonen gaat.



Aangezien driekwart van de betrokken bewoners 'nee' antwoordde op de vraag of zij bereid waren tot het betalen van meer belasting en iets meer dan de helft elders prioriteiten zou leggen als minister, is het wederom interessant antwoorden te splitsen. In onderstaande twee grafieken is onderscheid gemaakt tussen de betrokken bewoners die zeiden wel of niet bereid te zijn meer belasting te betalen. Zichtbaar is dat betrokken bewoners die niet meer belasting willen betalen in overgrote meerderheid hier ook niet de prioriteit zouden leggen, terwijl dat andersom geldt voor betrokken bewoners die wel bereid zijn meer belasting te willen betalen.



Een verdieping op de mening van de betrokken bewoners die dichtbij het spoor wonen is verkregen in een focusgroep met hen.

Tijdens de focusgroep was een duidelijk voorbeeld van 'groupthink' zichtbaar. Nadat één van de deelnemende betrokken bewoners had aangegeven best bereid te zijn tot het betalen van meer belasting voor meer veiligheid, werd dat de reactie van meerderen. Uiteindelijk bleek er na doorvragen een verdeeldheid van ongeveer 50/50 te bestaan in de bereidheid tot het betalen van meer belasting. Duidelijker was de tendens waarin de deelnemers aangeven dat zij, als zij in de schoenen van de verantwoordelijk minister zouden staan, niet de prioriteit zouden leggen bij deze problematiek. Ook omdat eventuele echte verbeteringen niet met kleine bedragen te verwezenlijken zijn. NB: Dit

neemt overigens niet weg dat sommigen betrokken bewoners aangaven te vinden dat de voorlichting vanuit de overheid veel beter zou moeten worden geregeld en dat daar wel middelen voor moeten worden aangewend.

Deelnemers snappen in overgrote meerderheid dat de overheid keuzes moet maken en dat algemene middelen niet voor specifieke doeleinden kunnen en mogen worden aangewend. Een genoemd voorbeeld waaruit deze opvatting spreekt is dat deelnemende betrokken bewoners zeggen 'ook niet te willen opdraaien voor de kosten van hoog water in Limburg of voor de gevolgen van de aardbevingen in Limburg'. Hoewel bewoners dus last hebben van een specifiek probleem of risico en het liefst zien dat dit risico wordt verkleind, leggen ze de bal hiervoor niet bij de overheid. Ze willen dat de overheid de verschillende algemene belangen goed met elkaar vergelijkt en daarnaar handelt.

Concluderend

Op basis van voorgaande kunnen de volgende conclusies rond de keuze tussen algemeen of specifiek belang worden getrokken:

- Zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners zijn in meerderheid niet bereid tot het betalen van meer belasting of het bijdragen van geld in een fonds als daarmee de risico's rond het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen meer of beter kan worden aangepakt.
- Zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners zouden, in de positie van de verantwoordelijk minister, in meerderheid niet meer geld besteden aan de problematiek rond het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen als ze daar andere zaken voor zouden moeten laten.
- Tegelijkertijd is er begrip voor het feit dat de specifieke problematiek niet altijd uit algemene, landelijk middelen kan worden betaald. Betrokken bewoners geven aan dat zij zelf ook niet zouden willen bijdragen aan de veiligheid in Limburg en dat het andersom ook niet zo zal zijn.

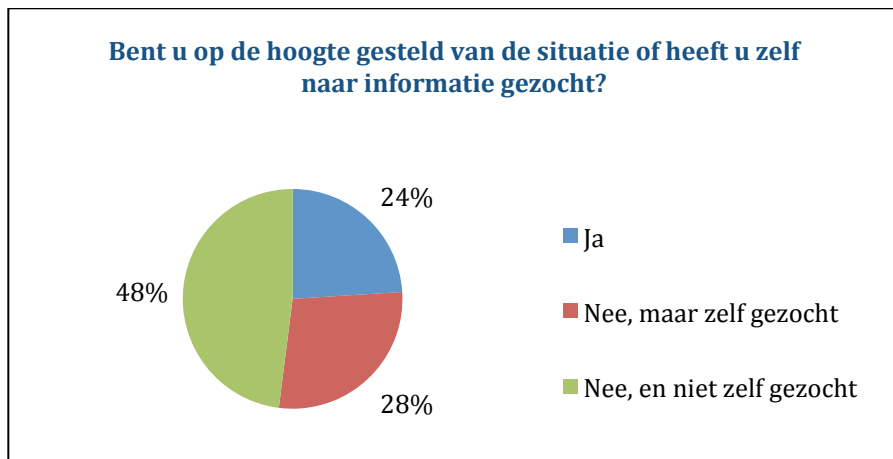
7. Thema: Overheidsoptreden en informatievoorziening

Of dit nu tot tevredenheid van de burgers is of niet, de overheid besluit over de risico's waaraan burgers worden blootgesteld. Dit is rond het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen en het buitendijks wonen niet anders. In dit hoofdstuk wordt gekeken naar hoe burgers het overheidsoptreden (of standpunten) ten opzichte van risico's beoordelen, of en hoe ze daarvan op de hoogte blijven en hoe zij zouden willen zien dat het overheidsoptreden wordt ingericht. Omdat tijdens de marktgesprekken over buitendijks wonen geen vragen zijn gesteld die binnen deze categorie vallen, zijn hierover in dit hoofdstuk geen resultaten weergegeven.

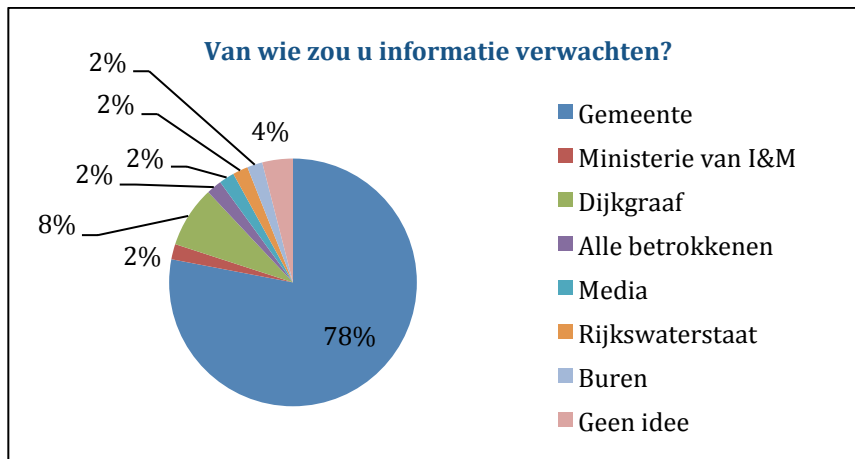
7.1 Buitendijks wonen

De mening van het algemeen publiek

Tijdens de marktgesprekken na het hoog water van begin december 2013 is het algemeen publiek gevraagd naar wat ze verwacht van de overheid op het moment van een calamiteit. Eerst is gevraagd in hoeverre het algemeen publiek rond 5 en 6 december op de hoogte is gesteld over (de ernst van) de situatie. Bij het lezen van de cijfers moet rekening worden gehouden met het feit dat 52% van het algemeen publiek binnendijks woont:

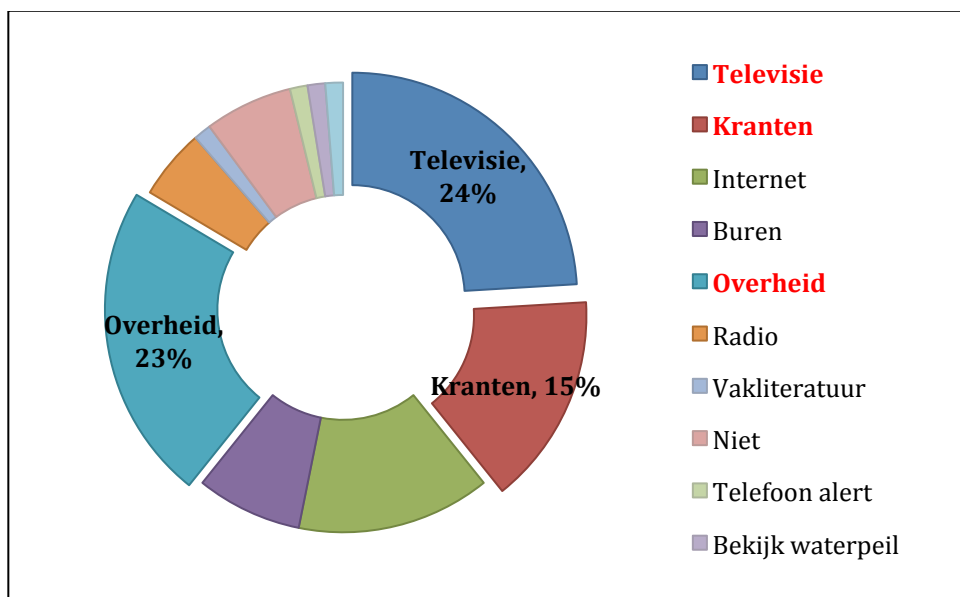


Vervolgens is gevraagd van wie het algemeen publiek informatie zou verwachten. Hieruit blijkt dat met grote afstand de meeste informatie van de betreffende gemeente wordt verwacht.



De mening van betrokken bewoners

Betrokken bewoners is gevraagd op welke manier zij worden geïnformeerd of zich laten informeren over de risico's met betrekking tot buitendijks wonen. Uit onderstaande grafiek blijkt dat informatie via 'overheid', 'televisie' en 'kranten' de categorieën zijn die door betrokken bewoners het meest genoemd werden. Doorvragen leerde dat onder de noemer 'overheid' vooral brieven van de gemeente werden genoemd. Met televisie werd over het algemeen TV Rijnmond bedoeld. Onder 'kranten' schaaften betrokken bewoners zowel de landelijke en regionale kranten, als de lokale media.



Uitkomsten uit eerder onderzoek, waaruit bleek dat betrokken bewoners zich over risico's vooral door huis- aan huisbladen en social media lieten informeren, worden door dit onderzoek niet ondersteund.

Na bovenstaande antwoorden is betrokken bewoners gevraagd in hoeverre zij bekend zijn met het beleid van de betreffende gemeente en hoe zij dit beleid beoordelen. Ten

eerste is daarbij de vraag gesteld wat ze denken dat de overheid voor hen doet op het moment dat er sprake is van hoog water. Ten tweede is gevraagd wat betrokken bewoners vinden dat de overheid voor hen zou moeten doen. De antwoorden zijn in onderstaande Word Clouds weergegeven, waarbij moet worden aangetekend dat dit antwoorden betreft die zowel ingaan op de vraag wat de overheid doet of (voor betrokken bewoners) moet doen in aanloop naar een hoog water situatie, als ook wat de overheid doet of (voor betrokken bewoners) moet doen als het hoog water is.

Wat denkt u dat de overheid voor u kan doen?



Wat vindt u dat de overheid voor u zou moeten doen?



Enkele verschillen tussen de Word Clouds zijn zichtbaar. Zo denken betrokken bewoners zandzakken van de gemeente te kunnen verwachten, maar is een duidelijke wens dat deze zandzakken op een goede manier worden verspreid. Meerdere betrokken bewoners gaven aan dat zandzakken op verkeerde plaatsen werden uitgedeeld, dat er voor betaald moest worden of dat oudere of minder mobiele bewoners geen assistentie

kregen bij het ontvangen of neerleggen van zandzakken, terwijl dit in hun ogen wel zou moeten gebeuren.

Betrokken bewoners is gevraagd naar de bekendheid van bepaalde overheidsmethodes en/of -diensten, waarmee bewoners op de hoogte kunnen worden gehouden van de risico's rond buitendijks wonen. Een andere gemeentelijke service zijn afgiftepunten voor zandzakken. De bekendheid van dergelijke diensten zegt iets over de mate waarin de gemeente er voldoende over communiceert en de mate waarin betrokken bewoners er gebruik van maken zegt iets over de mate waarin zij behoefte hebben aan dergelijke diensten. Niet elke gemeente hanteert dezelfde methodes om bewoners te informeren. Daarom is in onderstaand overzicht onderscheid gemaakt tussen enerzijds Dordrecht, waar alle diensten van toepassing zijn, en anderzijds de drie overige gemeentes waarin betrokken bewoners zijn geïnterviewd. De informatiekanalen en/of diensten waarover vragen zijn gesteld, zijn:

- (Jaarlijkse) informatiebrief van de gemeente
- Hoogwater mail (alleen in Dordrecht)
- Gemeentelijke website met informatie over hoog water
- Waterveiligheidsweek (alleen in Dordrecht)
- Afgiftepunten voor zandzakken.

Over het algemeen kan worden gesteld dat de bekendheid van maatregelen verschilt per gemeente. De uitkomsten staan in onderstaande tabel. De bekendheid van afgiftepunten van zandzakken ligt in Dordrecht en Zwijndrecht beduidend hoger dan in Alblasserdam en Sliedrecht, wat kan worden verklaard doordat er vaker gebruik van wordt gemaakt (zoals tijdens het hoog water, begin december 2013).

ALBLASSERDAM (N=13)	Ja, daar weet ik van		Nee, daar weet ik niet van
Brief van de gemeente	2 (15%)		11 (85%)
	Ja, en heb ik ook gebruik van ge- maakt	Ja, die ken ik	Nee, ken ik niet
Gemeentelijke website	2 (15%)	1 (8%)	10 (77%)
Afgiftepunten voor zand- zakken	0 (0%)	2 (15%)	11 (85%)

SLIEDRECHT (N=6)	Ja, daar weet ik van		Nee, daar weet ik niet van
Brief van de gemeente	2 (33%)		4 (67%)
	Ja, en heb ik ook gebruik van gemaakt		Nee, ken ik niet
Gemeentelijke website	2 (33,3%)	2 (33,3%)	2 (33,3%)
Afgiftepunten voor zandzakken	0 (0%)	1 (17%)	5 (83%)

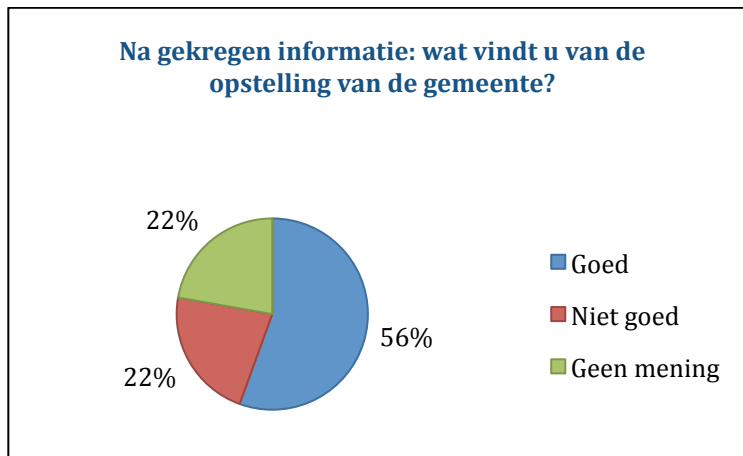
ZWIJNDRECHT (N=16)	Ja, daar weet ik van		Nee, daar weet ik niet van
Brief van de gemeente	8 (50%)		8 (50%)
	Ja, en heb ik ook gebruik van gemaakt		Nee, ken ik niet
Gemeentelijke website	2 (13%)	6 (37%)	8 (50%)
Afgiftepunten voor zandzakken	4 (25%)	8 (50%)	4 (25%)

In Dordrecht blijkt de bekendheid met diensten van de overheid over het algemeen vrij groot. De gemeentelijke brief wordt door alle gesproken betrokken bewoners gekend. 70% geeft aan het deel op de gemeentelijke website over hoog water te kennen en/of te hebben bezocht, 90% weet waar zandzakken worden afgegeven en 50% weet van het bestaan van de service 'hoogwater mail', waarvoor mensen die buitendijks wonen zich kunnen inschrijven. Alleen de Dordtse waterveiligheidsweek wordt door het merendeel van de betrokken bewoners niet gekend.

DORDRECHT (N=10)	Ja, daar weet ik van		Nee, daar weet ik niet van
Brief van de gemeente	10 (100%)		0 (0%)
	Ja, en heb ik ook gebruik van gemaakt		Nee, ken ik niet
Gemeentelijke website	3 (30%)	4 (40%)	3 (30%)
Afgiftepunten voor zandzakken	5 (50%)	4 (40%)	1 (10%)
Hoogwater mail	3 (30%)	2 (20%)	5 (50%)
Waterveiligheidsweek	0 (0%)	3 (30%)	7 (70%)

Nadat betrokken bewoners was gevraagd in hoeverre zij bekend waren met maatregelen en diensten van de verschillende gemeentes, is informatie geboden over het ge-

meentelijk beleid ten opzichte van de gevaren van hoog water en buitendijks wonen (deze is in de vragenlijst in bijlage 1 terug te vinden). Kern hiervan is dat de mensen die binnendijks wonen bij een daadwerkelijke situatie van hoog water in de hulpverlening de prioriteit hebben, omdat het water daar – als in een badkuip – kan blijven staan. Het grootste deel van de betrokken bewoners geeft, geconfronteerd met deze informatie, aan achter dit standpunt van de gemeente te staan (56%).



Een verdieping op de mening van de betrokken bewoners die buitendijks wonen is verkregen in een focusgroep met hen.

Betrokken bewoners tijdens de focusgroep blijken vaak niet op de hoogte van informatie die de gemeenten richting hen trachten te verspreiden. Ze spreken hun verbazing uit over de verschillende aanpak van gemeentes binnen de Drechtsteden, zoals over het feit dat in de ene gemeente wel een geluidswagen met rondrijdt, terwijl dat aan de overkant van het water niet zo is. Ook bij de deelnemers van de focusgroep blijken verschillende informatievormen niet bekend of zij geven aan dat hier onvoldoende tot geen gebruik van wordt gemaakt.

Deelnemende betrokken bewoners zijn vervolgens enkele mogelijke communicatiemiddelen voorgelegd, waarop zij middels cijfers een beoordeling konden geven. Er zijn gemiddelden opgesteld van de cijfers die door de aanwezigen zijn gegeven:

- Sms-alert op het moment dat er hoogwater is: *gemiddeld 7*
- Website van de gemeente als risicocommunicatiemiddel: *gemiddeld 7,5*
- RTV Rijnmond als overheidscommunicatiemiddel: *gemiddeld 7,5*
- De jaarlijkse brief van de gemeente: *gemiddeld 7,5*
- Aandacht voor de hoog water en de risico's in lokale kranten: *gemiddeld 8*
- Actief reclame maken op RTV Rijnmond/Dordrecht: *gemiddeld 8*
- Jaarlijkse buurtbijeenkomst waarin de gemeente informatie verschaft: *gemiddeld 4,5*
- Callcenter van de gemeente voor tijdens calamiteiten: *gemiddeld 6*.

Concluderend

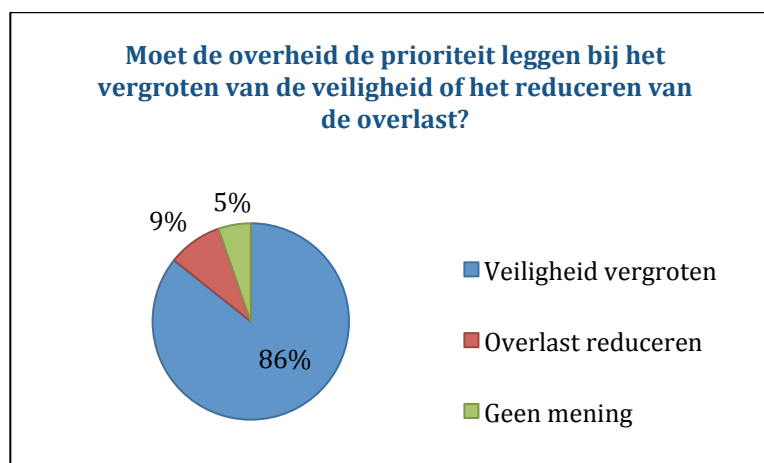
Op basis van voorgaande kunnen de volgende conclusies rond het optreden van de overheid worden getrokken:

- Betrokken bewoners laten zich voornamelijk informeren over de risico's door kranten, televisie en de overheid. De overheidsinformatie geschiedt veelal per brief.
- Er bestaan grote verschillen in mate van bekendheid van verschillende informatie-wijzen van de overheid. Relatief veel betrokken bewoners geven aan het deel over hoog water op de website van hun betreffende gemeente niet te kennen.
- Hoewel de meerderheid van de betrokken bewoners aangeeft de keuzes en prioriteiten van de overheid bij hoog water te begrijpen en een eigen verantwoordelijkheid te zien weggelegd voor bewoners zelf, geven velen van hen wel aan dat de overheid ook richting hen bepaalde taken zou moeten uitvoeren (zie afgebeelde Word Clouds).

7.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

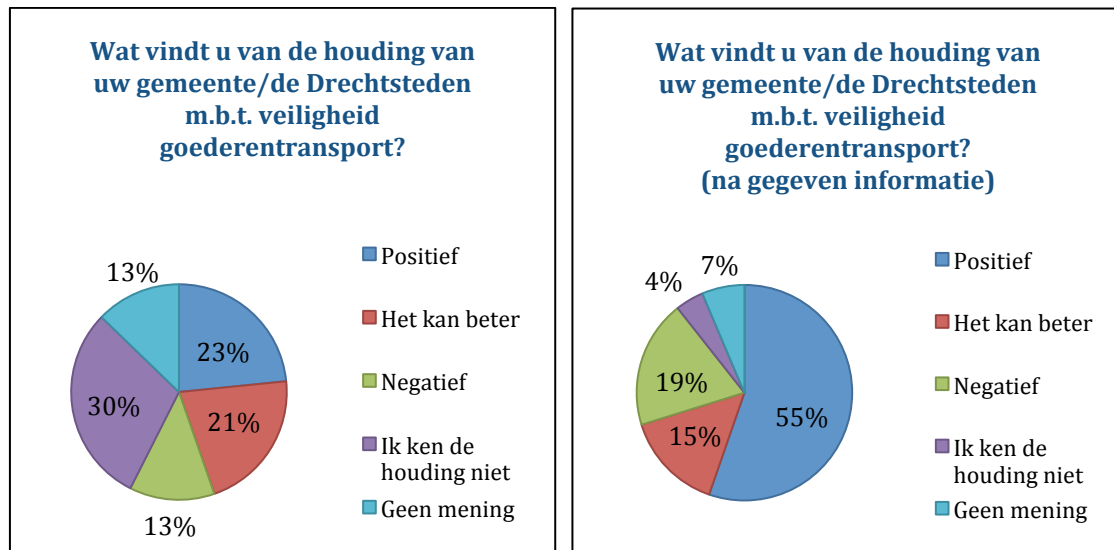
De mening van het algemeen publiek

Hoewel uit de eerdere cijfers gebleken is dat lang niet het hele algemene publiek de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen als groot beschouwt, vindt vrijwel iedereen dat de overheid bij het uitgeven van geld de prioriteit moet leggen bij het vergroten van de veiligheid dan bij het reduceren van overlast, zoals geluidsoverlast. 9% van het algemene publiek zou de prioriteit wel bij het reduceren van overlast leggen. Dit beeld verschilt niet van de mening van de fractie van het algemeen publiek die dichtbij (op 1 kilometer of minder afstand) van het spoor wonen.



De mening van betrokken bewoners

Kijkend naar de vraag of de overheid de prioriteit moet leggen bij het reduceren van eventuele overlast (zoals geluidsoverlast) of bij het vergroten van de veiligheid rond het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen, antwoorden de betrokken bewoners eenduidig.



Een verdieping op de mening van de betrokken bewoners die dichtbij het spoor wonen is verkregen in een focusgroep met hen.

Aanvankelijk geven de deelnemende betrokken bewoners van de focusgroep aan over 'te weinig kennis over het beleid' van de gemeente te beschikken om hierover goed te kunnen oordelen. Buiten de uitspraken van wethouder Wouter Mos naar aanleiding van het incident in Wetteren (iets dat velen zich nog wel kunnen herinneren) hebben deelnemers geen exact idee van het standpunt van de Drechtsteden. Ze vinden vooral dat de overheidstaak ligt in het controleren van veiligheidseisen. 'Maar daarin ligt meteen ook een belangrijk probleem. De handhaving. Hoe doet je dat? Wie zegt dat een vervoerder ook daadwerkelijk dat in een trein doet wat in zijn papieren staat? Het blijft wat dat betreft ook gissen.'

Het belangrijkste aspect wat de deelnemende betrokken bewoners van de overheid verwachten is betere communicatie. Tot dusverre vinden ze dat ze te weinig op de hoogte worden gehouden van de aard en grootte van risico's die hen aangaan. Dit kan op verschillende manieren. 'Brieven, een website waarop informatie staat gegeven, eventueel een telefoonnummer waarnaar kan worden gebeld. En ook informatie over hoe de hulpdiensten zijn voorbereid op als er iets gebeurt.' Vervolgens is er, zoals ook in het vorige hoofdstuk bleek, een verantwoordelijkheid voor de burgers zelf, zo vinden deelnemende betrokken bewoners. 'Als ze die informatie aan ons aanbieden en sommige mensen doen er niets mee, dan is dat hun eigen fout. Dan moeten ze niet na afloop gaan klagen bij de betreffende bestuurder.'

Concluderend

Op basis van de marktinterviews, diepte-interviews en focusgroep over het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen kunnen de volgende conclusies rond meningen over het overheidsoptreden worden getrokken:

- Zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners vinden in overgrote meerderheid dat de overheid zich moet focussen op het vergroten van de veiligheid in plaats van op het reduceren van eventuele overlast.
- Veel betrokken bewoners (een derde) weten weinig tot niets van het gemeentelijk beleid binnen de Drechtsteden ten opzichte van de spoorproblematiek. Na het geven van enige informatie over dit beleid geeft meer dan de helft van de respondenten aan dat zij dit een goede houding vinden.

Het geheel overziend

Het onderzoek

In opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en in samenwerking met het samenwerkingsverband Drechtsteden heeft Crisislab onderzoek gedaan naar hoe Drechtse burgers in het algemeen en betrokken bewoners in het bijzonder aankijken tegen de risico's die samenhangen met buitendijks wonen en het spoortransport van gevaarlijke stoffen.

Na het afnemen van 107 flitsinterviews op straat in november 2013, zijn 92 aan het risico blootgestelde bewoners uit verschillende gemeenten binnen de Drechtsteden in diepte-interviews bij hen thuis bevraagd. Deze bewoners, afkomstig uit de plaatsen Dordrecht, Zwijndrecht, Alblasserdam, Sliedrecht en Papendrecht kregen tijdens deze diepte-interviews bovendien informatie tussen het stellen van vragen in. Hiermee wordt een beeld verkregen of de beschikbaarheid van informatie tot andere antwoorden leidt. Een derde fase in dit onderzoek bestond uit twee focusgroepen waarin telkens acht betrokken bewoners onder leiding van een gespreksleider in discussie zijn gegaan over de vier genoemde thema's. Tenslotte zijn 50 extra flitsinterviews gehouden vlak na het hoge water van begin december 2013 om te kijken of recente blootstelling aan het risico tot andere antwoorden leidt.

In dit samenvattende hoofdstuk, 'het geheel overziend', focussen we op wat het onderzoek zegt over drie centrale dilemma's voor het openbaar bestuur waar het gaat om de vormgeving van redelijk en begrijpelijk veiligheidsbeleid:

- Moet veiligheidsbeleid gebaseerd worden op individueel belang of op het algemeen belang?
- Kan vrijwilligheid een basis zijn voor veiligheidsbeleid of is het aan de overheid om burgers tegen zichzelf te beschermen?
- Hebben overheden een eigen positie ten opzichte van elkaar of is er slechts één overheid?

We relateren de bevindingen telkens aan wat eerder (BZK-)onderzoek ons al leerde.

Als eerste zullen we echter kijken naar de risico-inschatting door de verschillende typen respondenten.

Burgers zijn in meerderheid risico-realist

A priori merken we op dat het onderzoek laat zien dat wanneer het algemene Drechtse publiek mag kiezen tussen verschillende 'kleine kans – groot effect' ongevallen zoals neerstortende vliegtuigen of terrorisme ze in ruime meerderheid denken dat overstro-

ming en spoorongeval met gevaarlijke stoffen de meest bedreigende ongevallen zijn. Het spoorongeval met gevaarlijke stoffen wordt vervolgens door een kleine meerderheid het grootste risico geacht. De kans op aanzienlijke wateroverlast door overstroming in het buitendijkse gebied wordt door ongeveer 20% (zeer) groot geacht, de kans op een evacuatie binnen tien jaar door ongeveer 80% (zeer) klein. Het hoge water dat begin december 2013 het buitendijkse gebied deels onder water zette veranderde de mening van de Drechtse burgers slechts voor wat betreft de wateroverlast: nu werd de kans daarop door ongeveer 60% (zeer) groot geacht. Nog steeds achtte ruim 70% de kans op evacuatie binnen tien jaar (zeer) klein.

Uit de diepte-interviews blijkt dat de betrokken bewoners in meer dan twee derde meerderheid realistisch zijn in hun inschatting dat het risico '(zeer) klein' is en dat zij eerder bij een auto-ongeval om het leven zullen komen. De bewoners naast het spoor verwachten wel in ruime meerderheid dat de gevolgen van een dergelijk ongeval voor zichzelf (zeer) groot zijn terwijl de bewoners buitendijks allen de kans (zeer) klein achten dat zij als gevolg van een overstroming om het leven zullen komen omdat zij (zeer) veilig zijn op de eerste verdieping van hun woning. In beide gevallen verandert het geven van informatie over recente overstromingen en treinrampen in Europa de mening van de respondenten niet significant.

De deelnemende betrokken bewoners aan de focusgroep gaven nog enkele verrassende inzichten mee. Zo stelden de deelnemers aan de focusgroep over buitendijks wonen, die in meerderheid al langjarig buitendijks woonden, dat zij dachten dat zijzelf een realistisch beeld hadden van het risico maar veel nieuwe bewoners niet. Deze nieuwe bewoners hadden te weinig ervaring met hoog water en laten daarom waardevolle spullen in het souterrain laten staan, ondanks waarschuwingen van de overheid of burens. De deelnemers aan de sessie over het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen waren in meerderheid van mening dat onvoldoende informatie leidt tot overschatting van het risico op een spoorongeval. In deze sessie was de kenmerkende uitspraak dat men 'wel zorgen had maar geen gevoel van onveiligheid'.

De eerste conclusie is daarmee dat de Drechtse burgers een goede inschatting kunnen maken van de aard en omvang van de twee risico's die centraal staan in dit onderzoek. Deze a priori bevindingen passen bij wat we weten uit eerder (BZK-)onderzoek: hoewel mensen het lastig vinden om kleine kansen getalsmatig te begrijpen ('wat betekent precies één-op-de-miljoen jaar?'), kunnen ze heel goed ongevals-kansen en -effecten in perspectief zien.

Burgers en betrokken bewoners zouden als bestuurder niet investeren in kleine risico's

Voor het algemeen publiek is het beeld voor zowel buitendijks wonen als spoorvervoer van gevaarlijke stoffen op hoofdlijnen gelijk maar een kleine verandering in de vraagstelling heeft mogelijk geleid tot een subtiel verschil in de antwoorden: in ongeveer twee derde meerderheid willen de Drechtse burgers niet extra betalen voor meer inves-

teringen in spoorveiligheid en als minister zou ongeveer een kleine meerderheid ook niet beslissen tot extra *preventieve investeringen*. Voor overstromingsveiligheid was de reactie eveneens dat in ongeveer twee derde meerderheid de Drechtse burgers niet extra willen betalen voor meer investeringen in spoorveiligheid. Op de vraag of zij als minister wel extra geld zouden uitrekken *om schade te vergoeden* antwoordde nu een kleine meerderheid 'ja'.

De diepte-interviews met betrokken bewoners geven net een ander beeld. Nu is driekwart van de respondenten die nabij het spoor wonen van mening dat de overheid meer moet investeren in spoorveiligheid. Slechts een kwart wil daar echter meer belasting voor betalen. Opvallend is dat een kleine meerderheid van deze respondenten als minister toch zou besluiten niet extra in spoorveiligheid te investeren. Voor de betrokken bewoners van de buitendijkse gebieden zijn de percentages minder uitgesproken: een kleine meerderheid van de respondenten met een mening wil niet meer belasting betalen maar eveneens een kleine meerderheid zou als minister wel investeren in het buitendijkse gebied.

De deelnemende betrokken bewoners aan de focusgroep geven mogelijke verklaringen: de bewoners van het buitendijkse gebied zijn eigenlijk wel tevreden over het veiligheidsniveau, dit maakt hun reacties mogelijk minder uitgesproken. De bewoners langs het spoor hebben veel meer zorgen en willen daarom meer actie van de overheid. Dezelfde bewoners achten het risico echter toch zo klein dat ze er niet veel geld in zouden willen investeren. Wel hebben beide groepen ideeën hoe voor de hand liggende kleine ingrepen de veiligheid kunnen vergroten.

Een conclusie is daarmee dat ongeveer de helft van zowel het algemeen Drechts publiek als van de betrokken bewoners als bestuurder niet zou kiezen voor significante extra investeringen in de veiligheid vanwege de rationale afweging dat het hier om kleine risico's gaat. Het beeld is echter complex en dat past bij eerder BZK-onderzoek dat op eenzelfde patroon duidt: betrokkenen bij een risico hebben de neiging om desgevraagd veel van de overheid te verwachten maar zouden in meerderheid op rationale gronden als bestuurder niet op die vraag van henzelf ingaan.

Burgers worstelen met vrijwillig risiconemen als basis voor beleid

De vraag of mensen toegestaan moet worden om vrijwillig extra risico te nemen en daar dan de consequenties van te dragen is in dit onderzoek gesteld in het kader van het wonen buitendijks. Gesprekken met het algemeen publiek maken duidelijk dat een kleine meerderheid van de Drechtse burgers vindt dat wie buitendijks gaat wonen zelf de verantwoordelijkheid moet dragen voor veiligheid en schade. Anderzijds vindt twee derde van de respondenten dat de overheid eenzelfde verantwoordelijkheid heeft voor diegenen die binnendijks als buitendijks wonen. De schade van overstromingen moet dan ook volgens driekwart van de respondenten tenminste niet alleen door de bewoners betaald worden.

De diepte-interviews met betrokken bewoners uit het buitengebied geven eenzelfde beeld als de marktinterviews: een meerderheid vindt dat wie buitendijks gaat wonen zelf de verantwoordelijkheid moet dragen voor veiligheid en schade. Eventuele schade bij overstromingen moet echter uiteindelijk toch volgens bijna alle respondenten vergoed worden.

De focusgroep met deelnemende betrokken bewoners die buitendijks wonen geeft als verklaring voor dit ogenschijnlijk tegenstrijdige beeld aan dat zij weliswaar vindt dat bewoners zelf in principe verantwoordelijk zijn maar dat in de praktijk schade alleen optreedt als de overheid niet goed toezicht heeft gehouden op bijvoorbeeld de bouw van woningen en daarom moet betalen als het misgaat.

In de focusgroep met betrokken bewoners die bij het spoor wonen is de kwestie of wie bij het spoor gaat wonen niet vrijwillig extra risico loopt en daarom het risico simpelweg moet accepteren ook aan de orde geweest. Hier was het standpunt van de leden van de focusgroep dat nieuwe bewoners inderdaad bewust een risico lopen maar dat diegenen die er soms als dertig jaar wonen evident die keuze niet hebben gemaakt omdat vroeger het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen veel minder was. De focusgroep was ervoor om het risico zeer duidelijk te maken voor kopers van woningen door waarschuwingsbordjes op straat of een vermelding op Funda.

De conclusie moet hier zijn dat op grond van dit onderzoek alleen maar kan worden gesteld dat over de kwestie van het toestaan van vrijwillig extra risico nemen geen eenduidige conclusies kunnen worden getrokken. Ook hier geldt dat eerder BZK-onderzoek ook slechts duidelijk kon maken dat burgers wel het principe in abstracto steunen maar dat de praktische betekenis ervan onduidelijk is. Vooral discussies met burgers maken in alle onderzoeken duidelijk dat burgers dezelfde twijfels kennen als adviseurs en bestuurders.

Burgers wensen één overheid

De gesprekken met zowel het algemeen publiek als met betrokken bewoners maken duidelijk dat beide groepen in ongeveer twee derde meerderheid denken dat het Rijk en de spoorvervoerder primair verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van het vervoer gevaarlijke stoffen en zelfs in nog in iets ruimere meerderheid die verantwoordelijkheidsverdeling gewenst te vinden.

De deelnemende betrokken bewoners aan de focusgroep spoorveiligheid vonden dat de verantwoordelijkheid vooral ligt bij vervoerder en rijk vanwege het financiële belang van de vervoerder en het nationale belang van spoorvervoer. Zij vinden dat de gemeente vooral haar bewoners moet informeren. Gemeenten moeten hierin samen optrekken. Ook in de focusgroep waterveiligheid werd gesteld dat de Drechtse gemeenten vooral gelijk waterveiligheidsbeleid moeten uitvoeren. Hier vonden de deelnemers dat de gemeenten primair verantwoordelijk waren voor het veiligheidsbeleid. In beide focus-

groepen stond voor de deelnemers vast dat de verschillende overheden en overheidsorganisaties geacht moeten worden om als één geheel te opereren.

De conclusie van dit onderzoek is dat de Drechtse burgers, zowel het algemeen publiek als betrokken bewoners, van de verschillende overheden vooral verwachten dat ze als een geheel opereren waarbij de schaal van het belang bepaalt wie primair verantwoordelijk is.

Overall conclusie en aanbeveling

Alles overziend concluderen wij dat de resultaten van dit onderzoek passen bij eerder onderzoek verricht door het programma Risico's en verantwoordelijkheden vanuit het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties dat de volgende 'drietrapsraak' laat zien:

- Het algemeen publiek zou in meerderheid op basis van een rationele afweging besluiten over risicobeleid
- Bij een klein risico betrokken burgers wensen in meerderheid dat de overheid meer investeert in dat risico
- Nader geïnformeerd zou echter de meerderheid van dezelfde betrokken burgers als bestuurder niet investeren in verdere verkleining van dat kleine risico.

Een nieuw inzicht lijkt het verschil dat burgers maken tussen investeringen in meer preventie (dat acht men niet nodig voor kleine en/of vrijwillige risico's) en schadevergoeding (waar men ruimhartigheid door de overheid verwacht). Nader onderzoek is gewenst naar dit aspect.