

Rampzalige voorbereiding?

Een onderzoek naar de voorbereiding van burgers op rampen
in de provincie Overijssel



M.C.H.A de Laat
januari 2009

Rampzalige voorbereiding?

**Een onderzoek naar de voorbereiding van burgers op rampen
in de provincie Overijssel**

M.C.H.A. de Laat

Universiteit Twente
Faculteit Management en Bestuur
Public Safety Governance

Provincie Overijssel
Eenheid Bestuurlijke aangelegenheden
Team Kabinet

Arnhem/Zwolle, januari 2009

Begeleidingscommissie:	dr. M.S. de Vries
	dr. P.W.A. Scholten

"Er is pas sprake van een ramp als het rampenplan niet werkt"

Freek de Jonge

Summary

In current society citizens are continuously exposed to all kinds of risks. The government can't guarantee its citizens absolute security in this so-called 'risk society'. For this reason citizens are, beside the government, also responsible for the realisation of a safe environment. With respect to risk and disasters it is important that citizens take preparation measures to diminish the chance of becoming a victim.

Dutch legislation obliges the government to communicate concerning risks. As a result of this the province Overijssel has started its project 'risk communication' to stimulate citizens to prepare themselves for disasters. However, similar national campaigns do not appear to have the desired impact. Because of this the question rises which factors influence disaster preparation of citizens and how can the province Overijssel create basis to raise the degree of preparation?

For the research 107 inhabitants of the municipality Zwolle have been questioned by phone. The research makes clear that the degree of disaster preparation of citizens is low. As part of this, risk awareness proves to be very important. Most citizens are not aware of the risks in their environment and have no idea what they can do to reduce these risks. Risk perception (and with that the social demographic factors which can influence this perception) appear to have less influence on the degree of preparation. Citizens lack the awareness and knowledge concerning risks. Because of this they can't estimate the dangers. Further, citizens keep the government responsible for their safety instead of keeping themselves responsible.

There can be stated that the citizens do not yet recognise the idea of a risk society in which the government can't solve all social problems on its own. It doesn't prove to be clear that citizens keep themselves responsible for their security with respect to risks and disasters in current society. As a result, transmitting this message has to be the main priority. The citizens must be clearly motivated to keep themselves responsible to prepare for disaster.

The following recommendations have been made to the province Overijssel to create basis so that citizens will prepare for disaster:

- Open communication concerning the role of the government, what is expected of the citizens and why this is expected;

- To reach the citizens, daily mediums such as radio, TV, newspaper and Internet are important. Besides this the use of social networks can be an important addition;

- Citizens need to have the possibility to express their wishes and questions;

- The province must realise that the motivation process is a long-term and complex route;

- It is wise to examine the possible increased role of social demographic characteristics on the motivation process during the course of the project;

Samenvatting

In de huidige samenleving worden burgers in hun dagelijks leven blootgesteld aan allerlei risico's. De overheid kan haar burgers in deze zogenaamde 'risicosamenleving' geen absolute veiligheidsgarantie bieden. Daarom zijn naast de overheid tevens de burgers verantwoordelijk voor het realiseren van een veilige leefomgeving. Ten aanzien van risico's en rampen is het daarom van belang dat burgers voorbereidingmaatregelen treffen om slachtofferschap te voorkomen en/of te verminderen.

De Nederlandse wetgeving verplicht de overheid om te communiceren over risico's. Naar aanleiding hiervan is de provincie Overijssel het project "Risicocommunicatie" gestart om haar burgers o.a. te stimuleren zich voor te bereiden op rampen. Vergelijkbare landelijke campagnes blijken echter niet het gewenste effect te hebben. Hierdoor rijst de vraag welke factoren invloed hebben op de voorbereiding van burgers op rampen en hoe de provincie Overijssel draagvlak kan creëren om de mate van voorbereiding te verhogen?

Voor het onderzoek zijn 107 inwoners van de gemeente Zwolle telefonisch ondervraagd. Uit het onderzoek blijkt dat de mate van voorbereiding van burgers op rampen laag is. Het risicobewustzijn blijkt hierbij van groot belang te zijn. De meeste burgers zijn zich niet bewust van risico's in hun leefomgeving en hebben daarnaast geen idee wat zij er aan kunnen doen deze te reduceren. De risicoperceptie (en daarmee de sociaaldemografische factoren die deze perceptie kunnen beïnvloeden) blijkt minder invloed te hebben op de mate van voorbereiding. Het ontbreekt de burgers aan bewustzijn en kennis over risico's. Hierdoor kunnen zij eigenlijk geen goede schatting maken van de gevaren. Verder houden de burgers de overheid verantwoordelijk voor hun veiligheid in plaats van zichzelf verantwoordelijk te voelen.

Er kan geconcludeerd worden dat de burgers het idee van een risicosamenleving waarin de overheid de maatschappelijke problemen niet alleen kan oplossen nog niet erkennen. Het blijkt niet duidelijk te zijn dat burgers in het huidige tijdsbeeld deels zelf verantwoordelijk zijn voor hun veiligheid ten aanzien van risico's en rampen. Daardoor lijkt het helder overbrengen van deze boodschap prioriteit te hebben. De burgers dienen duidelijk gemotiveerd te worden zelf verantwoordelijkheid te nemen om zich voor te bereiden op rampen.

Op basis hiervan zijn de volgende aanbevelingen gedaan aan de provincie Overijssel om door middel van hun project "risicocommunicatie" draagvlak te creëren zodat burgers zich gaan voorbereiden op rampen:

- Open communicatie over wat de rol van de overheid is, wat er van de burger wordt verwacht en waarom dit wordt verwacht;

- Om de burger te bereiken zijn dagelijkse media als radio, tv, krant en internet van belang. Daarnaast kan het benutten van sociale netwerken een duidelijke meerwaarde hebben;

- De burger dient de gelegenheid te hebben haar wensen en vragen kenbaar te maken;

- De provincie dient zich te realiseren dat het motivatie proces een langdurig en complex traject is;

- Het is raadzaam om tijdens het verloop van het project de eventuele toegenomen rol van sociaaldemografische kenmerken op het motivatie proces te onderzoeken.

Inhoud

VOORWOORD

1. INLEIDING.....	1
1.1 AANLEIDING	2
1.2 DOELSTELLING EN RELEVANTIE	3
1.3 PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN	3
2. THEORETISCH KADER	4
2.1 RISICOSAMENLEVING	4
2.2 DEFINITIE ZELFREDZAAMHEID	5
2.2.1 <i>Crisis-fase</i>	6
2.2.2 <i>Risico-fase</i>	6
2.2.3 <i>Risico's</i>	7
2.3 SOCIAAL-COGNITIEF MODEL	9
2.4 KERNFACTOREN	11
2.4.1 <i>Conceptualisering</i>	11
2.4.2 <i>Motivatie</i>	11
2.4.3 <i>Intentie</i>	14
2.4.4 <i>Van intentie naar voorbereiding</i>	15
2.4.5 <i>Vorbereiding</i>	16
2.5 MODEL KERNFACTOREN	17
3. METHODE VAN ONDERZOEK	18
3.1 OPERATIONALISERING	18
3.2 DATAVERZAMELING	18
3.3 BETROUWBAARHEID EN VALIDITEIT	19
4. RESULTATEN.....	21
4.1 RESPONS.....	21
4.2 VOORBEREIDING	21
4.3 MOTIVATIE	22
4.4 INTENTIE	26
4.5 VAN INTENTIE NAAR VOORBEREIDING	27
5. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	28
5.1 MATE VAN VOORBEREIDING	28
5.2 KERNFACTOREN	28
5.2.1 <i>Motivatie</i>	28
5.2.2 <i>Intentie</i>	31
5.2.3 <i>Van intentie naar voorbereiding</i>	31
5.2.4 <i>Reflectie</i>	33
5.2.5 <i>Eindconclusie</i>	34
5.3 AANBEVELINGEN	35
LITERATUUR.....	37
BIJLAGE I. THEORETISCH KADER	40
BIJLAGE II. ONDERZOEKSVRAGEN.....	43
BIJLAGE III. OPERATIONALISERING	47
BIJLAGE IV. RAMPTYPEN	48
BIJLAGE V. VRAGENLIJST	49
BIJLAGE VI. RESULTATEN	55

Voorwoord

Voor u ligt de scriptie 'Rampzalige voorbereiding?'. Deze scriptie geeft de bevindingen weer van mijn afstudeeronderzoek naar de voorbereiding van burgers op rampen in de provincie Overijssel. Het onderzoek vormt de afronding van de Master Public Safety Governance aan de Universiteit Twente. Met deze scriptie komt tevens een einde aan mijn studieloopbaan. Naast de vergaarde kennis die ik tijdens het afstuderen heb opgedaan, heb ik tevens mogen ervaren hoe het is om aan het begin van een nieuwe levensfase te staan. Deze afstudeerperiode is dan ook in meerdere opzichten een verrijking geweest.

Bij het realiseren van deze scriptie ben ik door enige mensen bijgestaan die mij begeleiding en ondersteuning hebben verleend. Ik wil graag van de gelegenheid gebruik maken om deze personen te bedanken. Ten eerste gaat mijn dank uit naar de provincie Overijssel, in het bijzonder naar Atze Schuiringa. Hij heeft mij gedurende het traject van de gewenste ondersteuning, informatie en adviezen voorzien. Daarnaast wil ik mijn dank betuigen aan mijn begeleiders Marsha de Vries en Peter Scholten voor de door hen geleverde adviezen. Ten slotte wil ik iedereen bedanken die mij tijdens de afgelopen studiejaar een warm hart heeft toegedragen. Zij zijn een onverbeterlijke steun gebleken.

Arnhem, 2 januari 2009

Maarten de Laat

1. Inleiding

Rampen vallen niet te plannen. Voorbereidingen wel.

“Een ramp kan uw leven totaal veranderen. Misschien kunt u dagenlang uw huis niet uit. Of moet u juist heel plotseling uw huis (voorgoed) verlaten. Ook kunt u, of iemand uit uw gezin, gewond raken. Daarom is het belangrijk dat u weet wat u moet doen bij een ramp”.

Bron: <http://denkvooruit.nl/>

Dit is de boodschap die de Nederlandse overheid haar burgers middels de campagnesite “Denk vooruit” duidelijk wil maken. De campagne dient de burger attent te maken op mogelijke rampen, biedt rampinstructies en geeft advies hoe voor te bereiden op een ramp.

De afgelopen jaren zijn vele overheidsinitiatieven gestart om risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen te voorkomen en/of te verminderen. Rampen als de vliegtuigcrash in de Bijlmer (1992), de Legionella uitbraak in Bovenkarspel (1999), het ontploffen van de vuurwerkfabriek in Enschede (2000), de cafébrand in Volendam (2000/2001) en de stroomstoring in Haaksbergen (2005) zijn voorbeelden die de grondslag vormen voor deze initiatieven.

De overheid lijkt echter problemen te ondervinden om de oorzaken en effecten van (potentiële) rampen aan te pakken. In de huidige samenleving bestaan allerlei risico's waaraan burgers worden blootgesteld om hun alledaags bestaan te kunnen realiseren. In deze 'risicosamenleving' kan de overheid haar burgers geen absolute veiligheidsgarantie bieden. Het idee van een verzorgingsstaat waarin de overheid verantwoordelijk is voor de veiligheid van haar burgers lijkt daarom herzien te moeten worden. Naar aanleiding hiervan ontwikkelt zich een verandering in de manier van overheidsbesturen. Hierbinnen is niet alleen de overheid, maar tevens de burger verantwoordelijk om 'de kans op' en 'het effect van' een ramp te voorkomen of te reduceren. Of zoals de Vries (2006, p.15) het beschrijft: *“Het oorspronkelijke ‘U vraagt, wij draaien’ wordt nu omgedraaid in ‘Wij vragen u te draaien’”.*

Ten aanzien hiervan heeft Minister ter Horst van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties recent het belang van zelfredzaamheid van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen benadrukt:

“Ik wil tegen de inwoners van Nederland zeggen: mensen zorg er in ieder geval voor dat u altijd in staat bent om uzelf en uw gezin voor een langere periode te redden ten tijden van nood. Wij kunnen als overheid en hulpverleners bij grootschalige calamiteiten niet iedereen op hetzelfde moment helpen.” (Toespraak overhandiging regionale risicowijzer, 2 april 2008)

Met overheidsinitiatieven zoals de campagne 'Denk vooruit' wordt geprobeerd de gewenste zelfredzaamheid van burgers te sturen en te stimuleren. Of de burger haar nieuwe rol ten aanzien van rampen en zware ongevallen zal aanvaarden lijkt echter nog de vraag te zijn.

1.1 Aanleiding

De overheid is door middel van wetten en regelgeving verplicht om haar bevolking in te lichten over (potentiële) risico's. De grondslag hiervoor is voornamelijk te vinden in de Wet rampen en zware ongevallen (WRZO, 30 januari 1985). Onder artikel 10b van deze wet staat dat burgemeester en wethouders zijn belast met de informatieverstrekking over rampen en zware ongevallen. Zo dienen zij zorg te dragen dat aan de burgers [...] *"op passende wijze informatie wordt verschaft over de rampen en zware ongevallen die de bevolking en het milieu kunnen treffen, de maatregelen die zijn getroffen ter voorkoming en bestrijding van deze rampen en zware ongevallen en de bij deze rampen en zware ongevallen te volgen gedragslijn"*. Daarnaast bestaat er een aantal besluiten die verder ingaan op de wettelijke risicocommunicatie ten aanzien van rampen en zware ongevallen. Hierbij gaat het om het Besluit Rampen en zware ongevallen (BRZO, 1999), het Besluit Rampenbestrijdingsplannen Inrichtingen (BRI, 1999) en het besluit Informatie inzake Rampen en zware ongevallen (BIRZO, 1994).

In het kader van deze wetgeving is de provincie Overijssel recentelijk gestart met het project 'Risicocommunicatie'. Dit project is onderdeel van het Meerjarenprogramma Externe Veiligheid Overijssel (MEVO) 2006-2010 dat tot stand is gebracht middels samenwerking tussen provincie, gemeenten en de hulpverleningsdiensten. Het doel van dit programma is het verhogen van de veiligheid in de provincie Overijssel. Binnen dit project 'Risicocommunicatie' heeft de provincie aandacht voor het sturen en stimuleren van zelfredzaamheid van burgers bij rampen en zware ongevallen. Zo dient de burger geïnformeerd te worden over:

- Locatie en eigenschappen risicobronnen:
 - welke risicobronnen bevinden zich waar;
 - wat kunnen de gevolgen zijn van een calamiteit of ramp (materiële schade, persoonlijke schade of beide);
 - wat is de kans op een calamiteit of ramp.
- Wat kan of moet ik zelf doen en wat vooral niet:
 - om risico's zo klein mogelijk te houden;
 - om mezelf en anderen zo goed mogelijk te helpen bij een ramp.

De provincie plaats echter nog enige vraagtekens bij de mogelijkheid om risicocommunicatie te gebruiken om zelfredzaamheid van haar burgers te stimuleren. Uit onderzoek blijkt dat risicocommunicatie campagnes zoals 'Denk vooruit' niet het beoogde effect hebben. Het gewenste zelfredzame gedrag blijkt achterwege te blijven. (Magazine nationale veiligheid en crisisbeheersing maart 2008, p.38). Een praktijk voorbeeld dat dit goed weergeeft is de reactie van de Amersfoortse bevolking wanneer in 2002 een spoorketelwagen een giftige stof lekt op het rangeerterrein vlak achter het stadscentrum:

De bevolking had kunnen weten dat er incidenten op en rond het rangeerterrein kunnen ontstaan, daar is immers uitgebreid over gecommuniceerd. De bevolking was, in het kader van de VORAMP campagnes, daarnaast geïnformeerd over het beoogde gedragsscenario 'wat te doen als de sirene gaat'. Alles vanuit de premisse dat de bevolking, na actieve voorlichting, zelfredzamer wordt en snel het belang van het afgaan van een sirene (bovendien in de buurt van het rangeerterrein) zal inschatten. De sirene ging, volgden ze het voorgestelde scenario? Nee, grotendeels niet. De verlokking van de terrassen bleek te groot bij temperaturen van boven de dertig graden; mensen bleven gewoon buiten zitten. En het 'blijf binnen, sluit ramen en deuren' leverde voor bedrijven, winkels en organisaties als de VVV (volop voorhanden in de gevarenzone) praktische problemen op; moesten klanten en bezoekers ook binnen blijven en zo ja, hoe lang dan? Het afstemmen op de rampenzender (radio M) bleek ook relatief weinig te gebeuren (in tweede instantie stemde slechts 12% van de bevolking af op radio M, tegen 35% die aanvullende informatie van de landelijke radio en tv betrok). (B&A Groep 2002, p. 30)

De mate van zelfredzaamheid lijkt daarom door meer factoren beïnvloed te worden dan alleen het verstrekken van informatie over risico's en het bieden handelingsperspectieven. Om effectief beleid te ontwikkelen heeft de provincie daarom behoefte aan informatie over de factoren die zelfredzaamheid van burgers bij rampen beïnvloeden en de rol die risicocommunicatie hierin kan spelen. De provincie heeft daarom de vraag gesteld of risicocommunicatie de zelfredzaamheid van burgers wel kan stimuleren. Zo ja op welke manier, zo nee wat zijn dan de mogelijke alternatieven?

1.2 Doelstelling en relevantie

Om de houding van de burgers ten aanzien van zelfredzaamheid bij rampen en zware ongevallen te kunnen begrijpen is het van belang om inzicht te krijgen in wat dit gedrag veroorzaakt. Binnen het onderzoek is het daarom interessant te kijken welke factoren dit gedrag beïnvloeden. Wordt het gedrag van de burger bijvoorbeeld beïnvloed door emotie, kennis, sociale/fysieke omgeving of sociaal demografische eigenschappen? In het onderzoek zal daarom de relevantie van de bestaande theorieën ten aanzien van zelfredzaamheid van burgers omtrent rampen en zware ongevallen worden getoetst. Verder kan het onderzoek inzicht geven in de belangen en behoeften van de burger ten aanzien van communicatie over risico's. Het onderzoek zal wellicht leiden tot meer wetenschappelijke kennis over de behoeften, belangen en visie van de burger aangaande overheidscommunicatie betreffende risico's. Vervolgens is het van belang te achterhalen of het mogelijk/wenselijk is risicocommunicatie in te zetten om de zelfredzaamheid van de burger te sturen en te stimuleren.

Het onderzoek is voor de provincie Overijssel relevant, omdat de resultaten een gewenste informatiebron kan zijn bij het realiseren van het project "Risicocommunicatie". Kennis over de oorzaak van het achterwege blijven van zelfredzaam gedrag kan de provincie helpen bij het formuleren van beleid aangaande het stimuleren van zelfredzaamheid van de burger. Daarnaast kan de visie van de burger over risico's en het gebruiken van overheidscommunicatie ten aanzien van risico's waardevol zijn. Hierdoor wordt het wellicht mogelijk de mate van zelfredzaamheid van burgers te verhogen, wat bijdraagt aan de bevordering van het bestrijden en reduceren van risico's.

1.3 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Naar aanleiding van de doelstelling is de volgende probleemstelling geformuleerd:

Welke factoren hebben invloed op de zelfredzaamheid van burgers bij rampen en hoe kan de provincie Overijssel draagvlak creëren om deze zelfredzaamheid te verhogen?

Aan de hand van de probleemstelling zijn verdere onderzoeksvragen opgesteld:

1. Hoe is het gesteld met de zelfredzaamheid van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen in de provincie Overijssel?
2. Welke factoren verklaren de zelfredzaamheid van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen?
3. Hoe kan de provincie Overijssel middels het project "Risicocommunicatie" draagvlak creëren zodat de zelfredzaamheid van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen wordt verhoogd?

2. Theoretisch kader

In dit hoofdstuk zal de theoretische basis voor het onderzoek worden beschreven. Als eerste zal de ontwikkeling van de risicosamenleving en haar relatie tot de huidige visie op rampen en zware ongevallen worden beschreven. Ten tweede zal de definitie van zelfredzaamheid worden geformuleerd. Ten derde zullen op basis van relevante literatuur de kernfactoren die invloed kunnen hebben op zelfredzaamheid bij rampen worden vastgesteld.

2.1 Risicosamenleving

In het boek: Risikogesellschaft: Auf dem Weg in eine andere Moderne (1986) introduceert Beck de term Risicosamenleving. Met deze term beschrijft Beck de hedendaagse samenleving die door industrialisatie en modernisatie wordt geconfronteerd met nieuwe problemen. Volgens Beck zijn er naast externe gevaren (oorlog, economische malaise enz..) tevens interne gevaren ontstaan. Dit zijn gevaren die worden veroorzaakt door handelen van de samenleving zelf. Doordat de huidige samenleving probeert de externe gevaren te beheersen ontstaan er juist nieuwe risico's. Hij noemt dit "*manufactured uncertainty*" (Beck 1998, p.17). Beck beschrijft als voorbeeld vooral milieuproblemen:

Het bouwen van fabrieken voor het creëren van werkgelegenheid en het bevorderen van economische groei brengt niet alleen positieve gevolgen met zich mee. Het levert namelijk tevens schade voor het milieu op. Dit milieuprobleem is daarmee gecreëerd door de samenleving zelf. Gevolgen van dit milieuprobleem, zoals 'global warming', zorgen vervolgens voor een continu risico voor de samenleving. In het kader van rampen kan het bouwen van fabrieken, en daarmee 'global warming' resulteren in o.a. het risico op het vrijkomen/ontploffen van chemische stoffen en overstromingen.

De nieuwe gevaren brengen een nieuwe manier van besturen met zich mee om de problemen aan te pakken. Binnen de Nederlandse verzorgingsstaat nam voornamelijk de overheid de verantwoordelijkheid voor het oplossen van maatschappelijke problemen. De nieuwe problemen lijken echter de verantwoordelijkheid van de gehele samenleving. De overheid ondervindt dan ook veel moeite om de nieuwe gevaren te bestrijden (de Vries 2005, p.14). Om de nieuwe problemen aan te kunnen pakken dient niet alleen de overheid actie te ondernemen maar lijkt er tevens een rol voor de burger te ontstaan. Als gevolg hiervan spreekt de overheid de burger aan op haar eigen verantwoordelijkheid. Of zoals de Vries (2005, p.15) het omschrijft: "*Bestuurders krijgen daarmee een nieuwe rol. Niet langer zijn zij degenen die gekozen zijn om de problemen van de burgers op te lossen [...] bestuurders worden degenen die problemen articuleren en burgers tot initiatief proberen aan te zetten*".

In de hedendaagse risicosamenleving dient de burger dus een actieve rol te spelen bij het aanpakken van maatschappelijke problemen. Hierbij is onder andere aandacht voor de rol die de burger zelf kan vervullen ten aanzien van rampen en zware ongevallen. Naast het articuleren van de problemen heeft de overheid de taak de burgers tot initiatief aan te zetten. Dit betekent in het geval van rampen en zware ongevallen dat de overheid de burger dient te stimuleren zelf te handelen in voorbereiding op, tijdens en na rampen. Dit leidt tot de vraag hoe de overheid haar burgers kan stimuleren zodat zij daadwerkelijk zichzelf kunnen redden in geval van rampen en zware ongevallen.

2.2 Definitie zelfredzaamheid

Voordat er gekeken kan worden hoe de overheid de burger kan stimuleren is het van belang vast te stellen wat daadwerkelijk wordt verwacht van de burger. In het kader van rampen en zware ongevallen wordt vaak gesproken over de 'zelfredzaamheid' van burgers. Een eenduidige definitie blijkt echter niet altijd voorhanden te zijn. Van den Brand (2005, p.13-15) onderschrijft dit probleem en heeft daarom geprobeerd zelfredzaamheid als volgt te definiëren:

- *Zelfredzaamheid bij risico's betreft de handelingen van burgers om risico's te onderkennen en zelfstandig preventieve of preparatieve maatregelen te treffen.*
- *Zelfredzaamheid tijdens incidenten betreft de handelingen van burgers om vanuit een bedreigde omgeving zelfstandig en/of met hulp van aanwezige anderen een ruimte te bereiken die niet bedreigd wordt door de dreiging/het ongeval of de effecten daarvan.*

Wat hierbij opvalt, is dat er onderscheid wordt gemaakt tussen zelfredzaamheid voor en tijdens een incident. De oorzaak hiervan ligt in het feit dat er verschil is tussen risico en crisis binnen de bestrijding van rampen en zware ongevallen. Naar aanleiding hiervan is er tevens verschil in communicatie van de overheid naar haar burgers.

Het Interprovinciaal Overleg (IPO) definieert in haar publicatie "Wegwijzer risicocommunicatie: sleutelbos binnen handbereik deel 1" (2006, p.11) risicocommunicatie als communicatie aan de burger over:

- de risicobronnen in hun omgeving;
- de kans dat zich een ramp voordoet;
- de gevolgen die een mogelijke ramp heeft voor hun gezondheid en welzijn.

Een belangrijk aspect hierbij is dat deze informatie wordt gecommuniceerd "[...] *op het moment dat er (nog) niets aan de hand is*".

Daarnaast stelt het IPO (2006, p11) dat crisiscommunicatie tijdens een ernstige ramp of direct erna plaatsvindt. "*Deze vorm van communicatie heeft als doel de ramp bestrijding zo goed mogelijk te laten verlopen en de gevolgen van de ramp voor de burgers te minimaliseren*".

In de *Bijlage I* zijn ter verduidelijking in *Tabel 1*. voorbeelden van risico- en crisiscommunicatie beschreven.

Er is dus verschil tussen communicatie over risico en crisis en daarbij de handelingen die van de burger worden verwacht. Aangezien de handelingen van de burger in de 'risico-fase' van invloed zijn op de handelingen in de 'crisis-fase' is het interessant te kijken hoe deze zich tot elkaar verhouden.

2.2.1 Crisis-fase

Starmans en Oberijé (2006) hebben in hun onderzoek gekeken naar participerend gedrag van burgers bij rampen. Hieruit blijkt dat burgers tijdens een ramp minder in paniek raken, minder apathisch en afhankelijk zijn en vrijwel niet plunderen dan eerder werd verondersteld. Starmans en Oberijé concluderen dan ook dat de meeste mensen in rampsituaties zelfredzaam zijn (2006, p. 31). Ruitenberg en Helsoot (2004, p.105) trekken een vergelijkbare conclusie maar maken hierbij echter wel een kanttekening: *“Burgers die over onvoldoende informatie beschikken om de situatie, de risico's en mogelijke handelingen te overzien, zullen soms objectief minder goede keuzes maken. Op basis van het beperkte inzicht in de gehele situatie, zullen zij doen wat ze het beste achten. Dat kan vanuit een groter perspectief- met meer kennis en informatie- een verkeerde richting zijn”* (2004, p. 105). Naar aanleiding hiervan adviseren Ruitenberg e.a. dan ook om “[...] de voorbereiding te stimuleren wetend dat deze ook een basis is voor adequaat handelen van de burger in de responsfase van een groot ongeval of ramp”.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat burgers in de crisis-fase over het algemeen op de gewenste manier zelfredzaam zijn mits zij over de juiste informatie en voorbereiding beschikken. Dit betekent dat informatie over risico's en handelingsperspectieven een meerwaarde zouden zijn bij het bevorderen van de zelfredzaamheid van burgers tijdens rampen. Deze conclusie maakt het daarom interessant te kijken hoe het is gesteld met de voorbereiding van burgers op rampen en zware ongevallen.

2.2.2 Risico-fase

Uit onderzoek van Ruitenberg e.a. (2004, p.106) blijkt dat de burger zich slecht of nauwelijks blijkt voor te bereiden op eventuele rampen. Voorbeelden zoals de vuurwerkramp (2000) en de stroomstoring in Haaksbergen (2005) laten zien dat burgers niet waren voorbereid op dergelijke incidenten. Deze conclusie leidt tot de vraag hoe de overheid draagvlak kan creëren zodat burgers zich wel gaan voorbereiden op rampen en zware ongevallen?

In een poging de bevolking te bewegen zich voor te bereiden zijn in verschillende landen¹ campagnes opgezet (Ruitenberg e.a. 2004, p.45-48). In Nederland is het Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie in 2006 een gelijksoortige campagne “Denk Vooruit” gestart. Het doel van deze campagne is de burger te informeren over risico's in hun woon- en leefomgeving en het bieden van handelingsperspectieven voor het verbeteren van de ‘voorbereiding op’ en het ‘handelen tijdens’ rampen en zware ongevallen. Uit de evaluatie van het project blijkt echter dat de beoogde gedragsverandering bij de burgers grotendeels achterblijft. (Magazine nationale veiligheid en crisisbeheersing maart 2008, p.38).

Het blijkt dat alleen het algemeen verstrekken van informatie aan de burger over risico's en eventuele handelingsvoorschriften de mate van voorbereiding niet versterkt. Deze conclusie leidt vervolgens tot vraag wat de oorzaak is waarom burgers zich niet of juist wel voorbereiden op rampen en zware ongevallen en hoe er dan wel draagvlak gecreëerd kan worden.

¹ Met name: Canada, Verenigde Staten, Nieuw- Zeeland, Turkije en Oostenrijk.

Deze vraag is de aanleiding voor het onderzoek. Aangezien de focus ligt op de zelfredzaamheid van de burger in de voorbereidende fase is gekozen om de definitie van zelfredzaamheid binnen deze fase te hanteren:

Zelfredzaamheid betreft de handelingen van burgers om risico's te onderkennen en zelfstandig preventieve of preparatieve maatregelen te treffen.

2.2.3 Risico's

De aangenomen definitie van zelfredzaamheid richt zich op risico's. Het begrip 'risico' is echter erg veelzijdig. Zelfs in de context van rampen en zware ongevallen zijn er veel verschillende risico's. In het kader van het onderzoek is het daarom van belang vast te stellen wat onder risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen wordt verstaan.

Kans maal effect

In het 'van Dale' woordenboek wordt risico als 'gevaar voor schade of verlies' omschreven. Hierbij staat gevaar voor 'de kans dat uit gegeven omstandigheden ongeluk of nadeel voortkomt'.

Aan de hand hiervan kan het begrip 'risico' worden gedefinieerd als: de kans op een gebeurtenis met een negatieve uitkomst. Deze bevinding komt grotendeels overeen met het advies over externe veiligheid van de gezondheidsraad in 1984. Zij stelde dat risico's uit twee dimensies bestaan: de omvang van de mogelijke gevolgen van een ongewenste gebeurtenis en de kans dat deze zich zullen voordoen. De ernst van een risico hangt dus af van de kans maal het effect.

Effect

In artikel 1b van de Wet rampen en zware ongevallen (1985) wordt met ramp of zwaar ongeval een gebeurtenis bedoeld:

waardoor een ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad.

Naar aanleiding hiervan kan dus van een risico op een ramp of zwaar ongeval worden gesproken wanneer de effecten van de gebeurtenis aan de criteria in dit wetsartikel voldoen.

Kans

In de bijlage "Omgaan met Risico's" van het eerste Nationaal Milieu Beleidsplan (1988) worden verwaarloosbaarheidsgrenzen gesteld voor risico's. Dit zijn grenzen waaronder de risico's zo laag zijn dat ze verwaarloosbaar zijn. Deze verwaarloosbaarheidsgrenzen zijn echter in de loop van de 90er jaren afgeschaft en sindsdien wordt de groepsrisiconorm als oriëntatie gebruikt (Ale 2003, p.31).

Onder groepsrisico wordt de kans verstaan:

die een groep van meerdere personen over een periode van een jaar loopt om buiten een inrichting dodelijk getroffen te worden door de gevolgen van een ongeval dat zich binnen de inrichting heeft voorgedaan (Ale 2003, p.57).

In de 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico' (2007) staat dat het accepteren of verwaarlozen van groepsrisico's verantwoord dient te worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de veiligheid van de bron, de interactie met de omgeving, de capaciteiten van de hulpverlening en de mogelijkheid tot zelfredzaamheid.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen vaste norm bestaat voor de minimale kans op een ramp of zwaar ongeval. Wel dient verantwoord te worden waarom over sommige risico's met een minimale kans wel en andere niet als bedreigend worden beschouwd.

Naar aanleiding van deze nuance in het begrip risico is zelfredzaamheid in het onderzoek als volgt gedefinieerd:

Zelfredzaamheid betreft de handelingen van burgers om de door de overheid gecommuniceerde risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate wordt bedreigd te onderkennen en hiervoor zelfstandig preventieve of preparatieve maatregelen te treffen.

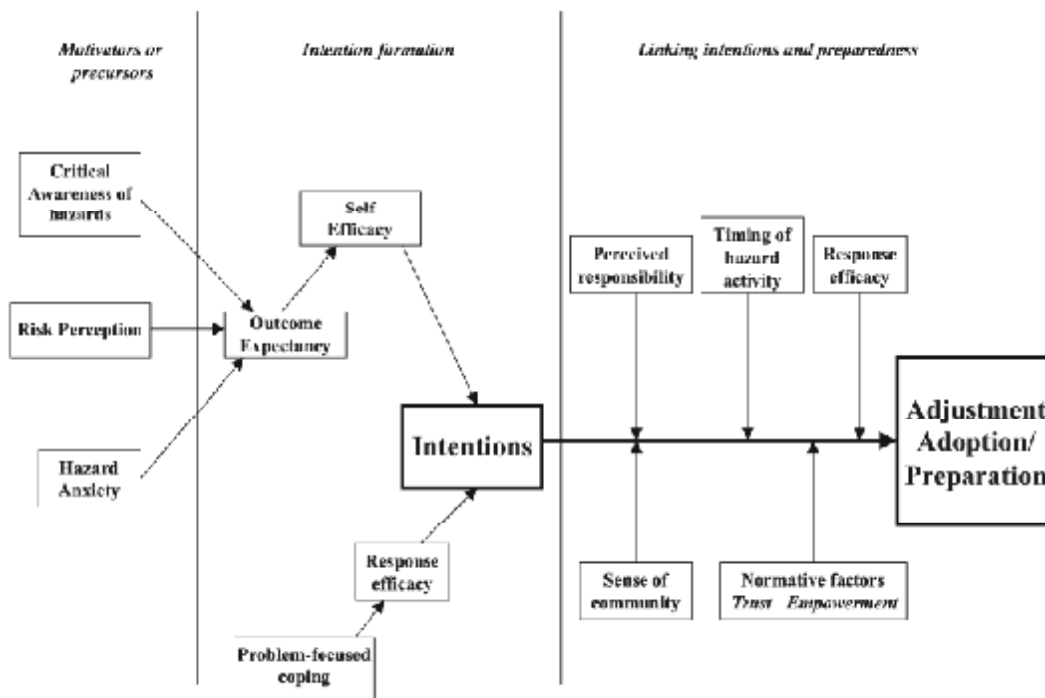
2.3 Sociaal-cognitief model

In deze paragraaf is een verkenning gemaakt van factoren die de voorbereiding op rampen kunnen beïnvloeden. De beschreven factoren zijn afkomstig van literatuur uit de sociologie, psychologie, criminologie en communicatiewetenschap.

Dykstra legt in het artikel "Risicobewustzijn & zelfredzaamheid: mission impossible?" (2006) de relatie tussen risicobewustzijn en zelfredzaamheid. Hierin stelt hij dat risicobewustzijn te maken heeft met emoties en dat zelfredzaamheid voornamelijk een kwestie is van motivatie. Motivatie vindt haar oorsprong vervolgens weer in emotie. Dykstra stelt daarom dat het risicobewustzijn van burgers invloed heeft op de zelfredzaamheid. Omdat risicobewustzijn wordt beïnvloed door emoties zijn maatregelen om risico's (kans x effect) rationeel te verminderen om de veiligheid te bevorderen minder van toepassing op risicobewustzijn en zelfredzaamheid. Risicobewustzijn en zelfredzaamheid zijn daarom meer afhankelijk van het veiligheidsgevoel van de burger.

Paton (2003, p.210) onderschrijft deze gedachte en stelt dat eventuele voorbereiding op rampen van burgers beïnvloed lijkt te worden door motivatie en interpretatie processen. Dit heeft er toe geleid dat Paton geprobeerd heeft een sociaal-cognitief model ten aanzien van voorbereiding op rampen te ontwikkelen. Paton stelt dat er drie fasen zijn die kunnen leiden tot voorbereidend gedrag. De eerste fase is 'motivatie', de tweede 'intenties' en de laatste is 'van intentie naar voorbereiding'. Binnen deze fasen bestaan verschillende factoren die de uiteindelijke actie kunnen beïnvloeden. Het model van Paton staat weergegeven in *figuur 1*.

Figuur 1. Het sociaal-cognitief model van Paton.



Bron: Paton 2003, p.214

Motivatie

In de eerste fase bestaan drie factoren die de motivatie van de burger kunnen beïnvloeden: 'Critical awareness', 'Risk perception' en 'Hazard anxiety'.

Met 'critical awareness' bedoelt Paton de mate waarin burgers nadenken over en op de hoogte zijn van risico's in hun omgeving en de mate waarin deze risico's worden besproken. Deze factor zou erg belangrijk zijn omdat de aanwezige risico's per burger, wijk en stad kunnen verschillen.

Onder 'risk perception' verstaat Paton de wijze waarop burgers de risico's interpreteren. Wat door het ene individu wordt gezien als groot risico hoeft voor de ander niet als bedreiging te worden ervaren. Dit kan van grote invloed zijn op het eventueel treffen van voorbereidingen op rampen.

'Hazard anxiety' staat voor de angst ten aanzien van een potentiële ramp. Angst kan leiden tot verhogen maar ook het verlagen van het nemen van maatregelen. Angst om door een ramp getroffen te worden kan burgers stimuleren maatregelen te nemen om potentieel slachtofferschap te beperken. Burgers kunnen zich echter ook afsluiten voor informatie over eventuele gevaren zodat zij niet geconfronteerd worden met hun angst.

Intentie

Een gemotiveerde burger die de risico's erkent zal zich afvragen of de effecten van de risico's te beïnvloeden zijn. Dit noemt Paton 'outcome expectancy'. Vervolgens ligt het aan de mate van 'self efficacy' of de burger zichzelf in staat acht om dit zelf te realiseren. Naast deze factoren zijn er nog twee factoren die invloed kunnen hebben. Het is voor de burger namelijk van belang te weten welke maatregelen het probleem kunnen oplossen of verminderen. Verder dient de burger te beschikken over de gewenste middelen zoals tijd, vaardigheid, geld enz. om de maatregelen uit te kunnen voeren. Paton noemt dit 'problem-focused coping' en 'response efficacy'. Samen met de motivatie leiden deze factoren in de tweede fase tot de intentie van de burger om zich voor te bereiden op een potentiële ramp.

Van intentie naar voorbereiding

In de derde fase introduceert Paton een aantal factoren die er voor kunnen zorgen dat de intentie daadwerkelijk wordt omgezet in het voorbereiden op een ramp. Paton stelt dat de mate van verbondenheid met andere individuen en hun leefomgeving (sense of community) invloed heeft op het daadwerkelijk handelen van de burger. Verder is belangrijk wie verantwoordelijk wordt geacht voor het waarborgen van de veiligheid (perceived responsibility). Volgens Paton is ook de duur tussen de intentie en het daadwerkelijk uitbreken van een ramp (timing of hazard activity) van invloed. Als de tijd tussen de intentie en de eventuele uitbraak groter wordt is de kans op voorbereiding en het gewenste effect kleiner (response efficacy). Andere factoren die invloed kunnen hebben zijn 'normative factors'. Dit zijn opvattingen die zijn gevormd door interacties met anderen. Hierbij kan gedacht worden aan godsdienst, beeldvorming door de media, cultuur enz..

Het model van Paton geeft een globaal inzicht in de factoren die invloed hebben op de voorbereiding van burgers op rampen. Het is echter nog niet geheel duidelijk welke variabelen nou daadwerkelijk het gedrag van de burger beïnvloeden. Daarom is in de volgende paragraaf per fase bepaald welke variabelen de meeste invloed kunnen hebben op de motivatie, intentie en de handelingen.

2.4 Kernfactoren

In deze paragraaf zijn de kernfactoren die invloed op de voorbereiding kunnen hebben beschreven. De factoren zijn per fase volgens het model van Paton weergegeven.

2.4.1 Conceptualisering

Voordat bepaald kan worden wat de kernfactoren zijn, is eerst concreet geformuleerd wat er precies onder de factoren wordt verstaan. Aan de hand van het model van Paton zijn de volgende factoren geconceptualiseerd:

- *Voorbereiding*: De genomen maatregelen van de burger om de kans op slachtofferschap van een ramp en/of zwaar ongeval voor zichzelf en/of haar gezin te verminderen of weg te nemen.
- *Risicobewustzijn*: De bekendheid van de risico's op rampen en zware ongevallen die de burgers lopen in hun leefomgeving.
- *Risicoperceptie*: De beleving van het risico door de burger. De inschatting van de burger op de kans en het effect van een ramp of zwaar ongeval.
- *Angst*: De vrees voor potentieel slachtofferschap.
- *Intentie*: De mogelijkheid, kennis en vaardigheid om effectieve voorbereidingsmaatregelen te nemen.
- *Sociaal fysieke omgeving*: De woon- en gezinssituatie van de burger.
- *Normatieve factoren*: Opvattingen die zijn gevormd door interacties met de omgeving.
- *Verantwoordelijkheid*: de verplichting om voor een veilige woonomgeving te zorgen en deze te dragen.

Aan de hand van deze conceptualisering is in de volgende paragrafen beschreven wat de kernfactoren zijn die invloed kunnen hebben op de voorbereiding. Hierbij is uitgegaan van die factoren die in de literatuur als meest essentieel worden geacht. Aan de hand van deze informatie is vervolgens bepaald wat de verwachte uitkomsten zijn wanneer deze kernfactoren in de provincie Overijssel worden gemeten.

2.4.2 Motivatie

Risico bewustzijn

Voordat de burger zich kan voorbereiden dient zij eerst op de hoogte te zijn van de eventuele risico's en handelingsperspectieven. Voor het ontstaan van dit risicobewustzijn is daarom informatie nodig. De mate van informatievoorziening van de overheid aan de burger lijkt daarom een belangrijke factor te zijn. Uit onderzoek van TSN NIPO (2007, p.28) blijkt dat 90% van de respondenten in de regio Haaglanden het een goed idee vindt om informatie over risico's en handelingsperspectieven te ontvangen. Onderzoek in de regio Rijnmond (B&A groep 2006, p.31) levert vergelijkbare resultaten op. Hierbij houdt ongeveer 90% van de gemeente en bedrijven verantwoordelijk voor communicatie over risico's. Verder geeft 66% aan dat zij nooit informatie hebben ontvangen. In de regio Gelderland-Midden blijkt bijna een kwart zichzelf verantwoordelijk te houden voor het verkrijgen van informatie (AcUtHas/Actorion 200, p.29). In de regio Rijnmond blijkt 38% van de respondenten zichzelf verantwoordelijk te houden.

Conclusie en verwachtingen

Hieruit kan geconcludeerd worden dat burgers het belangrijk vinden om geïnformeerd te worden over risico's en handelingsperspectieven. De behoefte aan informatie duidt op de intentie dat burgers bereid zijn om na te denken over risico's in hun omgeving. Burgers blijken echter minder bereid om zelf naar informatie te zoeken. Zij houden vooral de overheid en de bedrijven hiervoor verantwoordelijk. De mate van informatie verstrekking lijkt daarom een belangrijke factor om het bewust zijn van de burger over risico's te stimuleren.

Verwachting:

1. Hoe meer informatie verstrekking/beschikbaarheid ten aanzien van rampen hoe hoger het risicobewustzijn;
2. Ongeveer 90% van de burgers vindt het belangrijk om geïnformeerd te worden over risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen;
3. De meerderheid van de burgers heeft geen informatie ontvangen over risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen;
4. Ongeveer 1/3 van de burgers zoekt zelf naar informatie over risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen.

Risicoperceptie

Ten aanzien van risicoperceptie is al veel onderzoek gedaan. Zo stellen Ruitenberg en Helsloot (2004, p.14) dat: "[...] burgers zich voorbereiden op die gevallen, die zij als voldoende bedreigend ervaren om zich op voor te bereiden". Hierbij is het opvallend dat de burger niet alleen kijkt naar 'de kans op' en 'het effect van' het risico (Ruitenberg e.a. 2004, p. 16). Rosenthal, Staal en Storm (2002, p.7) stellen daarom dat de perceptie van veiligheidsrisico's kan worden ingedeeld over twee assen: de werkelijke onveiligheid en het gevoel van onveiligheid (*Bijlage 1, Figuur 1.*). Wanneer uiteenlopende risico's over deze assen worden verdeeld blijkt dat de het gevoel van onveiligheid niet altijd gelijk is aan de werkelijke onveiligheid.

Visschers (2007, p.13) stelt in haar onderzoek dat de perceptie van risico's wordt bepaald door twee processen: een associatief en cognitief proces. In het eerste proces kunnen mensen associaties met bekende risico's gebruiken om een onbekend risico te interpreteren. In het tweede proces wordt de perceptie hoofdzakelijk door kennis bepaald. In *Tabel 2. in Bijlage 1.* zijn de twee processen uitgewerkt. Visschers geeft het volgende voorbeeld: [...] "*when people encounter food that looks unnatural (e.g. purple spaghetti), their first reaction may be that they want to avoid this and that the food has gone off. However, when they are given time to find out what kind of food it actually is, they may realize that someone has added a natural colouring agent to the food and that this is harmless*". De instinctieve eerste evaluatie kan dus veranderen door relevante kennis over de situatie in de tweede evaluatie.

Om te bepalen welke factoren invloed hebben in dit cognitieve proces van risicoperceptie heeft Woudenberg (2003, p.4) geprobeerd de belangrijkste aspecten op te sommen. De factoren zijn in *Tabel 3. in Bijlage 1.* schematisch weergegeven. Woudenberg stelt verder dat er twee factoren naar voren komen wanneer geprobeerd wordt deze aspecten te clusteren, namelijk *dread* (angstaanjagendheid) en *knowability* (kenbaarheid). Met behulp van *dread* en *knowability* is het mogelijk om risico's en hun perceptie te categoriseren. Woudenberg noemt een aantal voorbeelden (2003, p.5):

- *Undreaded, well known*: fietsen
- *Undreaded, unknown*: gebruik van cosmetica
- *Dreaded, well known*: misdaad
- *Dreaded, unknown*: kernenergie

Naast de aspecten die Woudenberg beschrijft, stellen Ruitenbergh en Helsloot (2004, p.21) dat de perceptie van het risico en het daadwerkelijk voorbereiden gerelateerd kan worden aan sociaalgeografische factoren als inkomen, opleiding en cultuur. Volgens Ruitenbergh en Helsloot (2004, p.109) zijn er binnen culturen verschillende associaties, beelden en ideeën ten aanzien van risico's en rampen. Er is echter weinig onderzoek gedaan naar welke culturen eerder geneigd zijn om zich niet voor te bereiden op rampen. Elsabbaugh, Fildes en Rose (2004) zeggen hierover dat mensen in oosterse landen crisissituaties vaak zien als persoonlijk falen. Verder stelt Tierney (1994, p.79-81) dat burgers met een lagere sociaaleconomische status vaker geen voorbereidingen kunnen treffen omdat zij hier de middelen niet voor hebben. De Vries (2005, p. 25-28) beschrijft in haar onderzoek naar veiligheidsbeleving tevens dat sociaaldemografische factoren invloed hebben.

Hoewel het onderzoek van de Vries (2005) niet gericht is op rampen en zware ongevallen geeft het onderzoek wel inzage in de veiligheidsbeleving en risicoperceptie in relatie tot sociaaldemografische factoren. De Vries stelt dat de volgende variabelen de grootste samenhang met veiligheidsbeleving vertonen:

- Fysieke woonomgeving
- Leeftijd
- Feitelijk slachtofferschap
- Geslacht
- Omvang huishouden
- Etniciteit

Onderzoek uit de Verenigde Staten (Council for Excellence in Government, 2006) lijkt deze bevinding te ondersteunen. In dit onderzoek is de mate van voorbereiding van de Amerikaanse burger gemeten. Dit is gedaan aan de hand van de Public Readiness Index (PRI). De bevindingen uit het onderzoek zijn in *Bijlage I*, in *Tabel 4*, weergegeven.

Uit onderzoek van Fothergill (1996) blijkt dat geslacht van belang is bij het vormen van risicoperceptie. Zo schatten vrouwen risico's hoger in dan mannen en voelen zich sneller onveilig. Tevens zij vrouwen eerder bereid om preventieve maatregelen te nemen dan mannen. Dit zou komen doordat vrouwen eerder over veiligheidsonderwerpen spreken in hun sociale netwerk. Onderzoek van Riad, Norris en Ruback (1997) onderschrijft dit en stelt dat vrouwen eerder geneigd zijn om voorbereidingen te treffen op rampen.

Conclusie en verwachtingen

Geconcludeerd kan worden dat perceptie een grote invloed kan hebben op het erkennen van risico's. Het is daarom aannemelijk dat de mate waarin het risico bedreigend wordt gevonden tevens de mate van motivatie om voorbereidingsmaatregelen te treffen beïnvloedt. Risicoperceptie lijkt dus een belangrijke factor ten aanzien van zelfredzaamheid bij rampen en zware ongevallen.

Verwachting:

5. Burgers met een leeftijd van 45 t/m 54 bereiden zich met meest voor;
6. Hoe hoger het opleidingsniveau hoe hoger de mate van voorbereiding;
7. De mate van voorbereiding op rampen verschilt per culturele achtergrond van de burger;
8. Burgers met een fulltime baan bereiden zich het meest voor;
9. Burgers met schoolgaande kinderen bereiden zich meer voor op rampen dan burgers zonder schoolgaande kinderen;
10. Vrouwen nemen vaker voorbereidingsmaatregelen op rampen dan mannen.

Angst

Uit onderzoek naar veiligheidsbeleving blijkt dat angst voornamelijk voortkomt uit de mate van (potentieel) slachtofferschap. Eigen slachtofferschap en/of slachtofferschap van derden blijkt het angst gevoel te verhogen (de Vries 2005, p.35). Onderzoek van Citizen Corps (2007, p.10) lijkt deze bevinding deels te ondersteunen. Zo wordt geconcludeerd dat 29% eerdere ervaringen met rampen als voornaamste oorzaak aandraagt om zich voor te bereiden.

Conclusie en verwachtingen

Het blijkt dat slachtofferschap/ervaring invloed heeft op de angst om (wederom) geconfronteerd te worden met risico's en/of gevaar. De mate van angst lijkt daarom invloed te hebben op de mate van bereidheid om voorbereidingsmaatregelen te treffen op rampen.

Verwachting:

11. Van de burgers die voorbereidingsmaatregelen hebben getroffen heeft ongeveer 1/3 ervaring met of is slachtoffer geweest van rampen.

2.4.3 *Intentie*

De tweede fase van het model van Paton is voornamelijk gericht om de individuele mogelijkheid om het risico en haar eventuele effecten te voorkomen of te verkleinen. De mogelijkheid om de voorbereidingen daadwerkelijk uit te kunnen voeren lijkt deels sociaaleconomisch van aard. Deze bevindingen komen overeen met het onderzoek van The Council for Excellence in Government (2006, p.18). Hierin wordt een opsomming gemaakt van de redenen die Amerikaanse burgers opgaven om zich niet voor te bereiden:

- 45% heeft er niet aangedacht om zich voor te bereiden;
- 34% denkt niet dat hij/zij of hun familie slachtoffer wordt van een ramp;
- 15% denkt dat voorbereiden geen effect heeft;
- 24% wil er niet over nadenken;
- 21% weet niet wat ze moeten doen;
- 18% zegt dat voorbereiden teveel tijd kost;
- 16% zegt dat voorbereiden teveel geld kost.

Verder wijst onderzoek van het National Center for Disaster Preparedness (2007, p.5) uit dat hoe lager het inkomen hoe minder burgers zich voorbereiden.

Conclusie en verwachtingen

Er kan geconcludeerd worden dat naast het erkennen van risico's het ontbreken van de kennis, mogelijkheden, vaardigheden en bereidheid om voor te bereiden invloed hebben op de mate van voorbereiding. Deze factoren lijken daarom van belang voor het ontstaan van de intentie om voorbereidingen te treffen.

Verwachting:

12. Ongeveer de helft van de burgers heeft er niet aan gedacht om zich voor te bereiden op rampen;
13. Ongeveer 1/3 van de burgers treft geen voorbereidingen omdat zij geen slachtoffer van een ramp denken te worden;
14. Ongeveer 15% van de burgers denkt dat de kosten van voorbereiden op rampen niet opwegen tegen de baten;
15. Ongeveer 25% van de burgers weet niet hoe hij/zij zich kan voorbereiden op rampen;
16. Hoe hoger het inkomen hoe hoger de mate van voorbereiding.

2.4.4 Van intentie naar voorbereiding

Sociale- en fysieke omgeving

Volgens Paton is het daadwerkelijk voorbereiden o.a. afhankelijk van de mate van verbondenheid met andere individuen en hun omgeving. White (2007, p.16) onderschrijft dit in haar literatuurstudie 'Disaster preparedness in the United States'. Hierin stelt zij o.a. dat eigen huis bezit en schoolgaande kinderen de mate van voorbereiding positief beïnvloeden. Uit onderzoek blijkt (Citizen Corps 2007, p.10) dat 49% van de respondenten die zich voorbereiden op een ramp deze maatregel hebben genomen omdat zij verantwoordelijk zijn voor hun kinderen.

Conclusie en verwachtingen

Geconcludeerd kan worden dat de directe sociale en fysieke omgeving invloed heeft op de mate van voorbereiding.

Verwachting:

17. Bij burgers met een eigen woning is de mate van voorbereiding op rampen hoger dan bij burgers zonder eigen woning;
18. Bij burgers die leven in een huishouden met meerdere personen is de mate van voorbereiding op rampen hogers dan burgers in een eenpersoons huishouden.

Normatieve factoren

Een andere factor die volgens Paton invloed heeft zijn normatieve factoren. Hieronder valt het vertrouwen in de informatie die door de overheid wordt verstrekt. Gutteling (2004, p.22) beschrijft de vertrouwensrelatie tussen burger en overheid. Volgens hem is het grootste probleem de communicatie tussen expert en leek.

Zo kijken de experts naar risico's met een macroperspectief:

- Eén op de zoveel mensen heeft kans op dat en dat soort problemen;
- Kans op een ongeluk kunnen we aanduiden als zoveel tot de min zoveelste.

De leken kijken vanuit een microperspectief:

- Welk risico loop ik, mijn kinderen, mijn familie?
- Wanneer gaat de fabriek ontploffen?

De stijl van de experts is daarom niet afgestemd op de burger:

- Volgens experts is het publiek: Wantrouwend en irrationeel.
- Volgens het publiek is de informatie van experts: Ingewikkeld en saai.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de 'goedbedoelde' intenties van de overheid vaak niet het gewenste effect hebben bij de burger. Daarnaast blijkt dat het geven van informatie over risico's door de overheid eerder leidt tot mobilisatie en activisme om de risicovolle activiteiten te verplaatsen of te beëindigen dan het gewenste zelfredzame gedrag te stimuleren (Ruitenbergh e.a. 2004, p. 109). Uit onderzoek in de regio Gelderland Midden (AcUthas/Actorion 200, p.33) vindt 88,7% dat de gemeente open en volledig over risico's dient te communiceren. Opvallend is echter dat het vertrouwen in de correctheid van de informatie niet zo hoog is. De respondenten vinden dus wel dat de gemeente en de bedrijven hen moet informeren maar het vertrouwen over de correctheid van de informatie lijkt minder groot.

Conclusie en verwachtingen

Geconcludeerd kan worden dat de mate van voorbereiding mede wordt beïnvloed door normatieve factoren. Hierbij blijken de relatie tussen overheid en burger een belangrijke rol te spelen.

Verwachting:

19. Hoe hoger de betrouwbaarheid van de informatie hoe hoger de mate van voorbereiding;

Verantwoordelijkheid

Een ander aspect is verantwoordelijkheid. Wie is verantwoordelijk voor de veiligheid van de burgers? Zoals Minister ter Horst aangaf (hfdst 1.) dienen de burgers zichzelf te kunnen redden in noodsituaties. Dit betekent echter niet dat burgers dit tevens zo zien. Rosenthal e.a. (2002, p.1) beschrijven deze ontwikkeling als volgt: *“We kunnen zelf de toekomst wel aan en hebben daarvoor niemand nodig, zeker de overheid niet.[...] Aan de andere kant staat onveiligheid niet voor niets op de eerste plaats van de politieke hitparade. We zijn intolerant voor alles wat onze zekerheden ondermijnt. We verwachten van de instituties binnen onze samenleving dat ze onze veiligheid steeds beter waarborgen en dat risico's en gevaren worden beheerst of volledig worden uitgebannen”*. Uit onderzoek van TSN NIPO (2007, p.18) blijkt dat nagenoeg alle ondervraagde inwoners in de regio Haaglanden de gemeente en bedrijven verantwoordelijk houden voor een veilige woonomgeving. Uit onderzoek in de regio Rijnmond (B&A groep 2006, p.13) vindt meer dan 90% dat de gemeenten en bedrijven verantwoordelijk zijn. In de regio Gelderland Midden (AcUtHas/Actorion 200, p.14) zijn vergelijkbare resultaten gevonden. Ongeveer 90% houdt de gemeente en bedrijven verantwoordelijk.

Conclusie en verwachtingen

Concluderend kan worden gesteld dat burgers de overheid en bedrijven verantwoordelijk achten voor een veiligheid woonomgeving. Van de ene kant wil de burger zelf zo veel mogelijk invloed hebben op zijn/haar leven, van de andere kant lijkt op het gebied van veiligheid de verantwoordelijkheid veelal niet bij de burger zelf te liggen.

Verwachting:

20. Hoe hoger de eigen verantwoordelijkheid van de burger ten aanzien van haar eigen veiligheid hoe hoger de mate van voorbereiding

2.4.5 Voorbereiding

Nu is bepaald wat de kernfactoren zijn die de voorbereiding op rampen beïnvloeden is het interessant te kijken in welke mate burgers zich nu daadwerkelijk voorbereiden.

Uit verschillend onderzoek komt naar voren dat burgers zich vrijwel niet voorbeiden op rampen. Zoals eerder beschreven is gebleken dat ondanks campagnes als ‘Denk vooruit’ de Nederlandse bevolking minimaal is voorbereid. Uit Amerikaans onderzoek van Turner, Nigg en Paz (1986) blijkt dat in Zuid California, waar de bevolking goed bekend is met het risico op aardbevingen, maar ongeveer 10% van de onderzochte huishoudens zich voorbereid. Het National Center for Disaster Preparedness (2007, p.3) stelt

dat ongeveer 1/3 van de bevolking in de Verenigde Staten voorbereidingen heeft getroffen. Onderzoek van The Council for Excellence in Government (2006, p.9) laat zien dat maar 2% van de ondervraagde Amerikanen aan alle vooraf gecommuniceerde eisen hadden voldaan om goed voor bereid te zijn op rampen.

Conclusie en verwachtingen

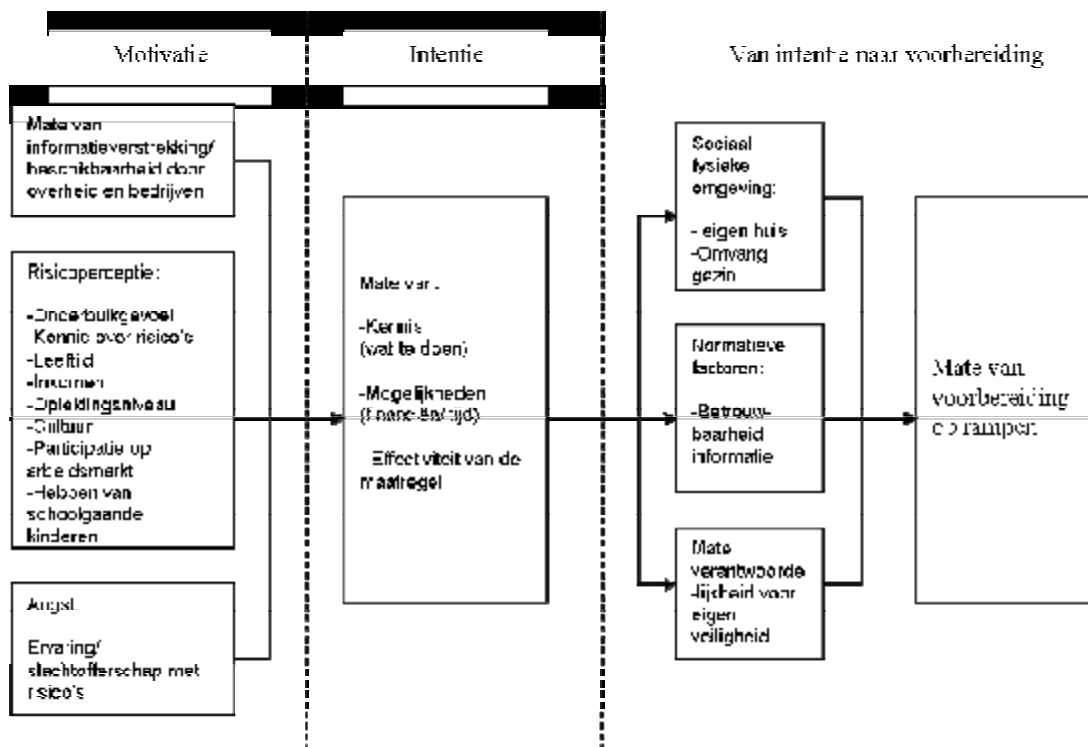
Geconcludeerd kan worden dat burgers zich weinig tot niet voorbereiden op rampen. Wel moet gesteld worden dat er tot op heden nog geen eenduidige methode wordt gebruikt de mate van voorbereiding op rampen te meten. Dat er relatief weinig voorbereiding wordt getroffen is echter feit.

Verwachting:

21. Burgers zijn vrijwel niet voorbereidt op rampen.

2.5 Model kernfactoren

Naar aanleiding van de bevindingen uit de vorige paragrafen is geprobeerd het model van Paton aan te passen. Door de kernfactoren die het voorbereiden op rampen beïnvloeden te benoemen is het mogelijk het model concreter te maken.



Met behulp van het aangepaste theoretische model en de veronderstelde verwachtingen is specifiek bepaald welke factoren zelfredzaamheid bij rampen kunnen beïnvloeden. Aan de hand hiervan zijn de drie onderzoeksvragen uit paragraaf 1.3 verder uitgewerkt. De uitgebreide formulering van de onderzoeksvragen staan weergegeven in *Bijlage II*.

3. Methode van onderzoek

In dit hoofdstuk wordt ten eerste beschreven welke indicatoren gebruikt worden om de kernfactoren te meten. Ten tweede zal worden ingegaan op de methode van dataverzameling die in het onderzoek wordt gebruikt. Ten derde komen de betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek aan bod.

3.1 Operationalisering

In het onderzoek staan de volgende kernfactoren die de voorbereiding beïnvloeden centraal: Risicobewustzijn, Risicoperceptie, Angst, Intentie, Sociale- en fysieke omgeving, Normatieve factoren en Verantwoordelijkheid. Dit zijn de onafhankelijke variabelen in het onderzoek. De voorbereiding van de burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen is afhankelijk van deze variabelen. Dit is dan ook de afhankelijke variabele. Om de variabelen in dit onderzoek te kunnen meten zijn een aantal indicatoren opgesteld. Deze indicatoren zijn per variabele schematisch weergegeven in *Bijlage III*.

3.2 Dataverzameling

Het onderzoek is opgedeeld in twee delen. Het eerste deel is gericht op de voorbereiding van burgers ten aanzien rampen en zware ongevallen. Het tweede deel richt zich op de mogelijkheid om draagvlak te creëren zodat burgers zich gaan voorbereiden.

Het eerste deel van het onderzoek zal worden uitgevoerd binnen de gemeente Zwolle in de provincie Overijssel. Hierbij dienen burgers van 18 jaar en ouder als onderzoekseenheid. Zij worden ondervraagd door middel van een telefonische enquête. De verzamelde data zal doormiddel van het programma SPSS worden geanalyseerd. De keuze voor een specifieke gemeente is gebaseerd op de veronderstelling dat de resultaten uit de steekproef in het onderzoek generaliserend voor de populatie dienen te zijn. De verwachting is dat het niet haalbaar is om een representatieve respons te krijgen binnen de gehele provincie Overijssel. Er wordt verondersteld dat het mogelijk is om binnen de specifieke gemeente voldoende data te verzamelen om generaliserende uitspraken te kunnen doen. Verder is aannemelijk dat de steekproef binnen de gemeente kleiner is dan in de gehele provincie. Hierdoor wordt het verzamelen en analyseren van de data beter mogelijk geacht. De keuze voor de gemeente Zwolle is at random bepaald. Wel is van te voren een selectie gemaakt welke gemeenten in aanmerking zouden komen. Hierbij is gekozen voor de gemeenten met de vijf grootste steden (Zwolle, Deventer, Hengelo, Almelo en Enschede) in de provincie. Deze keuze komt voort uit de veronderstelling dat binnen deze steden de onderlinge verscheidenheid onder de bevolking groter zal zij dan binnen de kleinere landelijke gemeenten. Hierdoor is de kans op een veelzijdige steekproef groter. Deze verscheidenheid maakt het wellicht mogelijk om relaties te leggen tussen sociaal demografische kenmerken en de mate van voorbereiding. Er is bewust gekozen voor de minimale leeftijdsgrens van 18 jaar. De veronderstelling is dat burgers onder de 18 jaar geen bepalende invloed hebben op de beslissing over het treffen van voorbereidingen ten aanzien van rampen.

De respondenten worden doormiddel van een a-selecte steekproef uit het telefoonboek getrokken. Daarbij wordt geprobeerd de potentiële respondenten op alle dagen van de week te bereiken tussen 08:00 en 22:00. Doormiddel van een telefonische enquête wordt getracht een hogere respons te krijgen dan bij bijvoorbeeld een schriftelijke enquête. Uit eerder vergelijkbaar onderzoek is gebleken dat bij een schriftelijke enquête ongeveer een respons tussen de 10% en de 20% kan worden verwacht. Daarbij is het

houden van een telefonische enquête relatief goedkoper en sneller dan schriftelijke of face-tot-face interviews.

In de 'Leidraad maatramp' (2003, p.20) wordt gesproken over 18 verschillende ramptypen (Bijlage IV.) Dit betekent dat er globaal gezien 18 verschillende rampen zijn waarop de burger zich kan voorbereiden. De provincie Overijssel heeft echter aangegeven zich te willen richten op een aantal van deze ramptypen. Hierbij is gekozen voor 'Ongeval met brandbare/explosieve stof', 'Ongeval met giftige stof', 'Uitval van nutsvoorzieningen', 'Extreme weeromstandigheden', 'Bedreiging volksgezondheid' en 'Ziektegolf'. Binnen het onderzoek ligt daarom (waar nodig) de nadruk op deze ramptypen. Naast de selectie van de ramptypen wordt er in de vragenlijst verwezen naar maatregelen die genomen kunnen worden ten aanzien van voorbereiding op rampen. Hiervoor zijn de basismaatregelen gebruikt die worden beschreven in de campagne 'Denk vooruit'. De gehele vragenlijst is weergegeven in *Bijlage V*.

In het tweede deel van het onderzoek wordt gekeken hoe er draagvlak gecreëerd kan worden zodat de burger zich gaat voorbereiden op rampen. Om hiervoor relevante data te verzamelen zullen interviews met specialisten op het gebied van risicocommunicatie en zelfredzaamheid worden gehouden. Deze informatie dient inzicht te geven in de huidige visie op de communicatie ten aanzien van de voorbereiding van burgers op van rampen.

3.3 Betrouwbaarheid en validiteit

In deze paragraaf worden als eerste de begrippen 'validiteit' en 'betrouwbaarheid' toegelicht. Vervolgens worden de aspecten die invloed hebben op de betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek beschreven.

Betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid is de mate waarin dezelfde observaties worden waargenomen wanneer het onderzoek opnieuw uitgevoerd zou worden. De random keuze uit de vijf gemeenten zorgt ervoor dat er geen bewuste selectie wordt gemaakt bij de keuze van de gemeente. Gezien de keuze voor een gemeente met één van de vijf grote steden in de provincie Overijssel zal nieuw onderzoek waarschijnlijk andere resultaten geven wanneer het een andere gemeente betreft. Wanneer echter dezelfde telefonische enquête in dezelfde gemeente onder een a-selecte steekproef wordt gehouden is het waarschijnlijk dat de data overeen zal komen. Doordat de respondenten a-select worden getrokken wordt de betrouwbaarheid van het onderzoek verhoogd. Verder wordt de betrouwbaarheid verhoogd doordat de respondenten op alle dagen van de week tussen 08:00 en 22:00 worden benaderd. Hierdoor wordt een selectie ten aanzien van burgers die doordeweeks en/of overdag werken verminderd.

Validiteit

Validiteit is de mate waarin daadwerkelijk wordt gemeten wat onderzocht dient te worden. In het geval van de keuze om het onderzoek te richten op de gemeente Zwolle, zal daarom alleen uitspraak gedaan kunnen worden over de voorbereiding van burgers in Zwolle. De keuze voor het selecteren van de respondenten uit het telefoonboek brengt tevens een beperking met zich mee. Het is namelijk niet mogelijk om burgers te bereiken die in het bezit zijn van een geheim telefoonnummer. Hierdoor worden deze burgers uitgesloten van het onderzoek. Er kan daarom alleen uitspraak worden gedaan over de burgers die geregistreerd staan in het telefoonboek. Verder kan het houden van een telefonische enquête beperkingen met zich

meebrengen door de zogenaamde 'nummerherkenning'. Uit onderzoek blijkt dat mensen die niet opnemen omdat zij het telefoonnummer van de beller niet herkennen gemeenschappelijke kenmerken vertonen (Babbie 2007, p.270). Als gevolg hiervan is het mogelijk dat een bepaald type mens niet kan worden geobserveerd. De leeftijdsgrens van 18 jaar en ouder heeft als gevolg dat de resultaten alleen betrekking hebben op burgers van 18 jaar en ouder. Verder is er bewust gekozen om de variabele 'cultuur' te meten doormiddel van etniciteit. De reden hiervoor is de veronderstelling dat cultuur dusdanig complex is dat dit lastig te meten is. De indicator etniciteit is wellicht niet volledig geschikt om cultuur vast te stellen. Toch kan dit waarschijnlijk inzicht geven in cultuur gebonden normen en waarden die gepaard gaan met de etniciteit.

4. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksresultaten uit de data-analyse beschreven. Ten eerste zal de steekproef die bij de analyse is gebruikt worden toegelicht. Ten tweede worden de resultaten onderverdeeld in de fasen uit het theoretische sociaalcognitief model. Hierbij zullen de resultaten tevens worden gekoppeld aan de onderzoeksvragen die voortkomen uit de probleemstelling en de drie hoofdvragen. Bij het analyseren van de data is o.a. gebruik gemaakt van nonparametrische statistische testen. De reden hiervoor komt voort uit de constatering dat de verdeling van de scores op de variabelen niet normaal zijn verdeeld. Naast de resultaten uit de enquête zullen in dit hoofdstuk de bevindingen uit de interviews worden beschreven. Voor het verkrijgen van relevante informatie zijn gesprekken gevoerd met:

- Drs. M.K. Delfgaauw, Communicatieadviseur binnen het Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie wat onderdeel is van het Nationaal Crisiscentrum van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties;
- ing. N. Oberijé, projectleider van het onderzoeksprogramma 'Zelfredzaamheid' binnen het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid Nibra;
- Dr. J.M. Gutteling, Sociaal-Psycholoog en Communicatiewetenschapper aan de Universiteit Twente met expertise op het gebied van risicoperceptie en risicocommunicatie.

4.1 Respons

Naar aanleiding van de telefonische enquête zijn de gegevens van 107 respondenten verwerkt. Hiervan hebben 47 het mannelijke en 60 het vrouwelijke geslacht. De gemiddelde leeftijd ligt tussen de 45 en de 54 jaar. Het gemiddelde opleidingsniveau van de respondenten is HAVO/VWO/MBO. Het gemiddelde jaarlijks inkomen ligt tussen de €30.000,- en €40.000,- en het gemiddelde aantal inwonende personen per woonadres is 2,7. Van de 107 respondenten hadden er 53 schoolgaande kinderen en 56 een koopwoning. Verder hadden 41 respondenten een fulltime- en 11 een parttime baan. Een uitgebreide schematische weergaven van de steekproef staat weergegeven in *Tabel 1 in Bijlage VI*.

4.2 Voorbereiding

- *In welke mate zijn de burgers in de provincie Overijssel voorbereid op rampen en zware ongevallen?*

Uit de analyse blijkt dat van de 107 respondenten 8 (7,5%) respondenten zelf aangeeft voorbereidingsmaatregelen getroffen te hebben. Wanneer verder wordt gevraagd of er specifieke maatregelen zijn getroffen blijkt dat 74,8% één of meerdere van deze maatregelen heeft getroffen. Het gaat hierbij voornamelijk om voedsel voorraad (32,8%), een zaklamp en extra batterijen (37,7%) en een radio op batterijen (20,6%). Uit deze cijfers blijkt dat de respondenten zelf aangeven nagenoeg niet voorbereid te zijn. Toch blijkt het merendeel één of meer van de basis maatregelen die in de campagne 'Denk vooruit' worden aanbevolen getroffen te hebben. Als reden voor het treffen van de maatregelen zegt 39,7% van de respondenten dit te doen uit voorzorg voor het geval er iets gebeurt. 28,8% zegt dat het praktisch is en 26% heeft het standaard in huis. Wanneer het aantal maatregelen per respondent wordt gescoord, blijken de respondenten op een schaal van 1 t/m 12 (het aantal basis maatregelen in de campagne 'Denk vooruit') een gemiddelde score van 2,8 te hebben. Hieruit kan worden afgeleid dat de gemiddelde mate van basisvoorbereiding op rampen relatief laag is. De respondenten blijken daarom niet tot minimaal voorbereid te zijn op rampen.

4.3 Motivatie

Risicobewustzijn

- *Zijn de burgers in Overijssel zich bewust van de risico's in hun omgeving ten aanzien van rampen en zware ongevallen?*
- *Doormiddel van welke informatie is deze bewustwording tot stand gekomen?*
- *Hoe is deze informatie verkregen?*
- *Wat vinden de burgers van de beschikbare/verkregen informatie?*

Van alle respondenten kan 57,9% geen risico noemen waarvan zij denken een grote kans te lopen slachtoffer van te worden. Van diegene die wel een risico noemt vindt 19,6% de kans op een overstroming het grootst. Wanneer wordt gevraagd naar andere risico's stelt 87,9% geen ander risico te kunnen noemen. Van de respondenten die wel een ander risico noemt zegt 7,5% de kans op een overstroming een risico te vinden. Als reden voor het wel of niet noemen van een risico zegt 29,9% er niet over na gedacht te hebben. Verder zegt 19,6% dat er geen risico's in de omgeving zijn en 18,7% stelt dat er veel water in de omgeving is. De kennis die nodig is om al deze risico's te kunnen benoemen blijkt te worden bepaald door uiteenlopende bronnen. Zo zegt 25,4% niet te weten hoe zij aan deze kennis komen. Verder wordt Algemene kennis (14,5%) en eigen inzicht (12,3%) relatief gezien vaak genoemd. Tv (17,4%) en radio (10,1%) blijken de belangrijkste media.

Uit de analyse komt naar voren dat 38 (35,5%) van de 107 respondenten informatie over rampen en risico's hebben ontvangen. Daarnaast hebben 7 (6,5%) respondenten zelf informatie gezocht. Ongeveer 52% van verkregen/gezochte informatie komt in de vorm van een folder. Verder blijken tv (40%), radio (25%) en internet (17,5%) de belangrijkste media. De verkregen informatie blijkt met 90% het meest afkomstig van de overheid. De overheid bood in 35 (89,7%) gevallen voornamelijk handelingsperspectieven aan. In 4 (10,3%) gevallen betrof het voorlichting omtrent risico's. Daarnaast gaven een aantal respondenten aan de informatie verkregen te hebben via het journaal en de sociale omgeving.

De betrouwbaarheid van de verkregen informatie wordt gemiddeld met het cijfer 6,7 beoordeeld. De meest opvallende waarden zijn het cijfer 8 met 40% en een 5 met 30%. De meerderheid (57,5%) van de respondenten geeft aan dat de informatie "wel zal kloppen". Daarnaast geeft 27,5% als reden dat de informatie afkomstig is van de overheid. Vergeleken met de betrouwbaarheid wordt de informatie als minder nuttig gezien. Het nut van de informatie wordt beoordeeld met een 5,1. Als reden blijkt dat 55% van de respondenten nog nooit iets met de informatie heeft gedaan. Daarnaast worden de instructies niet praktisch/uitvoerbaar (17,5%) bevonden en is de informatie vaak te algemeen (15%). Van de 107 respondenten geeft 54,2% aan dat zij graag meer informatie ten aanzien van risico's en rampen wil ontvangen. De meerderheid (55,2%) wil weten wat zij kunnen doen voor en tijdens een ramp. Van de mensen die geen informatie willen ontvangen stelt 40,8% dat voorbereiden geen zin heeft.

Uit de interviews komen een aantal knelpunten naar voren ten aanzien van de communicatie van de overheid naar de burger. Omdat de overheid de plicht heeft om haar burgers te informeren over risico's is veel nadruk komen te liggen op risicocommunicatie. Omdat het wenselijk is dat de burger zelfredzaam is, wordt er op korte termijn gekeken hoe de overheid haar burgers kan informeren en daarmee draagvlak kan creëren. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van korte campagnes die handelingsperspectieven bieden terwijl het veranderen van de denkwijze en het gedrag van de burger een langdurig proces is.

Daarnaast wordt er vrijwel niet gekeken naar wat burgers willen weten en willen doen. Tevens zijn het bereik, de duur en de vorm van de communicatie vaak niet adequaat. De huidige campagnes lijken vooral gericht op het opleggen van de politieke wil om de burger te sturen. De communicatie over risico's en zelfredzaamheid zou juist bottom-up in plaats van top-down dienen te zijn. De huidige visie van de overheid is vooral gericht op middelen om hun wil te verwezenlijken. Er dient echter gekeken te worden naar hoe de burger ondersteund kan worden bij het vormen van een visie over risico's en rampen.

Uit de interviews blijkt dat er tevens mogelijkheden zijn ten aanzien van communicatie over risico's en rampen. De omslag van een burger in de verzorgingsstaat naar een zelfredzame burger is erg groot. Er dient een soort van culturele/ maatschappelijke verandering te worden gemaakt. Dit kost veel tijd. Het heeft daarom weinig zin om snel opgezette campagnes te voeren en kort daarna te evalueren. Het langdurig geven van gerichte informatie en het herhalen hiervan zou een meer effect hebben.

Het idee dat de samenwerking (en daarmee de communicatie) tussen hulpverlening en zelfredzame burgers tijdens een ramp het meest belangrijk is komt voort uit het gezichtsveld vanuit de overheid. De eerste fase voor en tijdens een ramp is het belangrijkste voor de burger om slachtofferschap te voorkomen en/of te verminderen. Een eventuele samenwerking met de hulpdiensten komt pas later op gang. Daarom wil de burger weten welke risico's zij loopt en wat de overheid hier aan doet. Daarnaast is belangrijk te weten wat de beperkingen van de overheid zijn bij het beschermen van haar burgers. Verder is relevant te vermelden wat er van de burger zelf wordt verwacht. Bij communicatie over risico's en zelfredzaamheid is openheid over de situatie daarom van groot belang. Het argument dat het bang maken van de burger een negatief effect heeft lijkt vooral een politiek standpunt. Uit onderzoek is gebleken dat dit namelijk niet het geval is.

Verder zou meer gebruik gemaakt kunnen worden van sociale netwerken. Hierbij wordt gedacht aan buurtverenigingen, scholen, sportverenigingen. Burgers die binnen deze groepen wel 'makkelijk' te bereiken zijn kunnen een voortrekkersrol hebben en andere burgers stimuleren en informeren.

Risicoperceptie

- *Hoe hoog schatten de burgers het risico in dat zij slachtoffer worden van een bepaald type ramp of zwaar ongeval?*
- *Waarop wordt het geschatte risico van de burger gebaseerd?*
- *Zijn er relaties tussen de mate van voorbereiding op rampen en zware ongevallen en sociaaldemografische kenmerken?*

De gemiddelde inschatting om slachtoffer te worden van de voorgelegde risico's in de vragenlijst ligt gemiddeld op 2,5². Van alle respondenten geven er 24 (22,4%) als reden dat zij er niet over na hebben gedacht, 16 (15%) voelen zich veilig en 15 respondenten (14%) geven aan dat de kans op een ramp altijd aanwezig blijft. Verder geeft 14% te kennen dat zij de verandering in het klimaat als reden zien. Er blijkt geen correlatie te zijn tussen de mate van risico-inschatting en mate van voorbereiding³. Er is wel een

² Op een schaal van 1 t/m 10 waarbij 1 laag en 10 hoog is.

³ Voor het vaststellen van relaties in dit onderzoek is gebruik gemaakt van de Spearman's rank correlation coefficient. De uitkomsten zijn weergegeven in tabel 2. in BijlageVII.

relatie tussen de mate van risico-inschatting en het verkrijgen van informatie. Respondenten die informatie verkregen en/of gezocht hebben schatten de risico's hoger in.

Van de 80 respondenten die maatregelen hebben getroffen heeft 68,8% het vrouwelijke en 31,2% het mannelijke geslacht. Er blijkt een significante correlatie te zijn tussen geslacht en de mate van voorbereiding. Hierbij blijken vrouwen vaker een hoge mate van voorbereiding treffen dan mannen⁴. Er is tevens een lichte correlatie tussen de risico-inschatting en geslacht. Verder blijken vrouwen hoger te scoren op de mate van risico-inschatting dan mannen. Er blijkt echter geen verband te zijn tussen geslacht en het kunnen noemen van risico's.

De 80 respondenten hebben voornamelijk een leeftijd van 25 t/m 34 (25%) en 35 t/m 44 (20%) jaar. Er blijkt geen significantie correlatie te bestaan tussen leeftijd en de mate van voorbereiding. Daarnaast zijn er geen significante verschillen op de mate van voorbereiding tussen de leeftijdscategorieën vastgesteld⁵. Er is wel een verband tussen leeftijd en het kunnen noemen van risico's waarbij oude respondenten minder vaak risico's zouden noemen. Uit de analyse komt naar voren dat respondenten met de leeftijd van 65 jaar en ouder de minste risico's kunnen noemen. Verder is er een verband tussen de mate van risico-inschatting en leeftijd waarbij zou gelden: hoe hoger de leeftijd hoe lager het schatten van de risico's. Er blijkt dat respondenten met een leeftijd van 65 jaar en ouder de risico's significant lager schatten dan respondenten met een leeftijd van 18 t/m 44 jaar.

Van de 107 respondenten geven 92 (86%) respondenten aan zichzelf onder de Nederlandse etniciteit te schalen. Verder blijkt dat de 8 respondenten die uit zichzelf aangaven maatregel getroffen te hebben allen de Nederlandse etniciteit hebben. Van de 80 (74,8%) respondenten die aangaven maatregelen te hebben getroffen, hebben er 79 (98,8%) de Nederlandse etniciteit.

Verder hebben 44 (55%) respondenten geen werk. Er zijn 42 (52,5%) respondenten met een jaarlijks inkomen van €30.000 - €40.000, 15 (18,8%) €20.000 - €30.000 en 14 (17,5%) €40.000 en meer. Er blijkt een significante relatie te zijn tussen het inkomen en de mate van voorbereiding. Hierbij zou een hoger inkomen leiden tot een hoge mate van voorbereiding. Uit de analyse is gebleken dat er een significant verschil is tussen de inkomenscategorieën en de mate van voorbereiding. Na paarsgewijs testen met is gebleken dat de mate van voorbereiding binnen de categorieën €10.000 – €20.000, €30.000 – €40.000 en > €40.000 niet significant met elkaar verschillen. Wel hadden deze categorieën een significant hogere mate van voorbereiding ten aanzien van de andere inkomenscategorieën. Er blijkt tevens een verband tussen inkomen en noemen van risico's. Zo zouden respondenten met een lager inkomen minder risico's noemen. Uit de analyse blijkt dat de respondenten met een inkomen van €20.000 – €30.000 alleen significant minder risico's kunnen noemen dan respondenten met een inkomen van €40.000 en meer.

Qua opleidingsniveau hebben 25 (31,3%) respondenten een MAVO/LBO, 29 (36,3%) een HAVO/VWO/MBO en 25 (31,3%) een HBO/Universitaire opleiding. Er blijkt geen significante correlatie te zijn tussen de mate van voorbereiding en het opleidingsniveau.

⁴ Voor het vaststellen van significantie verschillen tussen twee groepen is in dit onderzoek gebruik gemaakt van de Mann-Whitney U test.

⁵ Voor het vaststellen van significantie verschillen tussen meer dan twee groepen is in dit onderzoek gebruik gemaakt van de Kruskal-Wallis test.

Van de 80 respondenten heeft 71,7% schoolgaande kinderen. Er blijkt echter geen significante correlatie te bestaan tussen de mate van voorbereiding en het hebben van schoolgaande kinderen.

Er is een Multinomial logistic regression test uitgevoerd om te bepalen welke factoren de verschillende mate van voorbereiding onderscheiden. In andere woorden, er is gekeken of de onafhankelijke variabelen de respondenten kunnen classificeren binnen een bepaalde mate van voorbereiding.

Als eerste is er gekeken naar de variabelen: "risicobewustzijn", "risicoperceptie" en "informatie". Van de drie variabelen kon alleen "risicobewustzijn" de verschillende mate van voorbereiding onderscheiden. Uit de analyse blijkt dat risicobewustzijn het beste het onderscheid tussen een lage mate en een hoge mate van voorbereiding kan bepalen⁶. Dit betekent dat respondenten met een lage mate van voorbereiding deels worden onderscheiden van de andere respondenten doordat zij geen risico-objecten in hun directe woonomgeving kunnen noemen.

Ten tweede is gekeken naar de sociaaldemografische variabelen: "geslacht", "leeftijd", "inkomen", "opleidingsniveau", "schoolgaande kinderen", "baan", "aantal personen per woonadres" en "eigen woning bezit". De variabelen die een lage mate van voorbereiding het best konden onderscheiden van de andere zijn "aantal personen per woonadres" en "eigen woning bezit"⁷. Dit betekent dat respondenten met een lage mate van voorbereiding deels worden onderscheiden van de andere respondenten doordat zij met meer personen per woonadres leven en in een huurwoning wonen.

De variabele die een middelmatige wijze van voorbereiding het best konden onderscheiden van de andere mate van voorbereiding is "aantal personen per woonadres"⁸. Dit betekent dat respondenten met een middelmatige wijze van voorbereiding deels worden onderscheiden van de andere respondenten doordat zij met meer personen per woonadres leven.

Angst

- *In welke mate hebben slachtofferschap en/of ervaring met rampen en zware ongevallen invloed op de voorbereiding?*

Van alle respondenten geeft 1 respondent aan slachtoffer te zijn geweest van "bedreiging van de volksgezondheid". 3 stellen slachtoffer te zijn geweest van extreme weersomstandigheden en 9 van het uitvallen van nutsvoorzieningen. Verder hebben 7 respondenten de Tweede Wereld Oorlog meegemaakt en zijn er 2 getroffen door een aardbeving.

Van de 8 respondenten die uit zichzelf maatregelen hebben getroffen zijn er 6 (75%) geen slachtoffer geweest. Van de 80 (74,8%) respondenten die na doorvragen aangeven één of meerdere voorgelegde maatregelen getroffen te zijn er 68 (85%) geen slachtoffer.

⁶ $b = -4.413$; $p = 0,001$

⁷ "aantal personen per woonadres" ($b = -20,369$; $b = -17,499$; $p = 0,001$); "eigen woning bezit" ($b = -2,194$; $p = 0,002$);

⁸ $b = -17,011$; $b = -15,767$; $p = 0,001$

4.4 Intentie

- *Heeft gebrek aan kennis ten aanzien van voorbereidingsmaatregelen invloed op de voorbereiding op rampen en zware ongevallen?*
- *Hebben de kosten die gepaard gaan met het voorbereiden op rampen en zware ongevallen invloed op de mate van voorbereiding?*
- *Is het geschatte effect van de maatregelen van invloed op de mate van voorbereiding?*

Uit de analyse blijkt dat er een correlatie is tussen het verkrijgen/zoeken van informatie en het kunnen noemen van risico's in de directe woonomgeving. Er blijkt dat respondenten die informatie hebben verkregen/gezocht meer risico's konden noemen dan respondenten die geen informatie hadden verkregen. Er is echter geen significante correlatie tussen het verkrijgen/zoeken van informatie en de mate van voorbereiding.

Er blijkt wel een significante correlatie te zijn tussen het noemen van risico's in de directe omgeving en de mate van voorbereiding. Zo zouden respondenten die (meer)risico-objecten noemen een hogere mate van voorbereiding hebben. Uit de analyse is gebleken dat er significante verschillen zijn tussen de groepen respondenten die geen, één of meerdere risico's konden noemen en de mate van voorbereiding. Na paarsgewijs testen is gebleken dat de mate van voorbereiding binnen de groepen die één en/of meerdere risico's noemden significant hoger is dan die van de groep die geen risico's kon noemen.

Kosten lijken geen directe aanleiding voor de respondenten om zich niet voor te bereiden. Het noemen van factoren als bijvoorbeeld tijd en geld komt in geen van de gevallen voor.

Van de respondenten die zeiden geen maatregelen getroffen te hebben stelt 41,4% er niet over na te hebben gedacht. 35,4% zegt niet te weten wat ze moeten doen en 29,3% zegt dat een ramp hen niet overkomt. Verder stelt 15,2% dat de optionele maatregelen niet effect genoeg zijn.

Uit de interviews komt een vergelijkbaar knelpunt naar voren. Zo blijkt het creëren van draagvlak zodat de burger zich voorbereidt op rampen erg complex. Zo zou de verzorgingsstaat de burger hulpeloos hebben gemaakt. Omdat de overheid haar burgers beschermt weet de burger niet goed meer wat de gevaren zijn en hoe zij zich kan wren tegen deze risico's.

Op de vraag wat er dient te gebeuren zodat de respondenten zich wel zouden voorbereiden zegt 36,4% dat er meer gericht informatie dient te zijn. Verder stelt 23,4% geen idee te hebben en 21,5% zegt maatregelen te gaan nemen zodra zij een hoog risico lopen.

4.5 Van intentie naar voorbereiding

Sociaal fysieke omgeving

- *Is de mate van voorbereiding bij burgers met een koopwoning hoger dan bij burgers zonder koopwoning?*
- *Is de mate van voorbereiding bij een gezin met meerdere personen hoger dan bij een eenpersoonsgezin?*

Van de 80 respondenten zijn er 49 (61,3%) met een koopwoning. Uit de analyse komt naar voren dat er een correlatie bestaat tussen eigen woning bezit en de mate van voorbereiding. Respondenten met een koopwoning hebben een hogere mate van voorbereiding dan respondenten met een huurwoning.

Er blijkt geen correlatie te bestaan tussen het aantal personen per woonadres en de mate van voorbereiding. Wel blijkt het aantal personen per woonadres significant verschillend te scoren op de mate van voorbereiding. Huishoudens met 2 of 3 personen blijken een significant hogere mate van voorbereiding te hebben dan huishoudens met 1 persoon of 5 personen.

Normatieve factoren

- *Is er een verband tussen de mate van voorbereiding en de geschatte betrouwbaarheid van de informatie over rampen en zware ongevallen?*

Er is geen correlatie tussen betrouwbaarheid en mate van voorbereiding. Er blijkt wel een correlatie te zijn tussen het nut van de informatie en de mate van voorbereiding. Hoe nuttiger de informatie wordt gevonden hoe hoger de mate van voorbereiding.

Verantwoordelijkheid

- *Is de mate van voorbereiding hoger naar mate de burger zichzelf meer verantwoordelijk acht voor zijn/haar veilige woonomgeving?*

De 8 respondenten die uit zichzelf zeiden maatregelen getroffen te hebben, geven allen aan dat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid in de directe woonomgeving zowel bij de overheid als bij de burger ligt. Binnen de groep van 80 (74,8%) respondenten die na doorvragen aangeven maatregelen getroffen te hebben geven 16 respondenten aan dat zij zelf verantwoordelijk zijn. Er bestaat geen significante correlatie tussen eigen verantwoordelijkheid en het nemen van maatregelen. Van alle respondenten geven er 90 (84,1%) aan dat de overheid verantwoordelijk is. Binnen deze groep geeft 31,1% als reden aan dat de overheid haar burgers dient te beschermen. Verder zegt 21,1% dit te verwachten van de overheid en 16,7% geeft als reden dat de overheid wetten kan maken.

De informatie uit de interviews laat een vergelijkbaar beeld zien. In de verzorgingstaat zou de overheid haar burgers beschermen. Naar aanleiding hiervan houdt de maatschappij, die jaren lang in een verzorgingsstaat heeft geleefd, de overheid nog steeds verantwoordelijk voor haar veiligheid.

5. Conclusie en Aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de conclusies die kunnen worden afgeleid van de onderzoeksresultaten beschreven. Hierbij wordt uitgegaan van de drie onderzoeksvragen en de geformuleerde verwachtingen uit de theorie. Vervolgens worden aanbevelingen geformuleerd die een handreiking kunnen zijn voor de provincie Overijssel binnen het project 'Risicocommunicatie'.

5.1 Mate van voorbereiding

- Hoe is het gesteld met de zelfredzaamheid van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen in de provincie Overijssel?

Verwachting:

21. Burgers zijn vrijwel niet voorbereidt op rampen.

Uit de resultaten blijkt dat de mate van (basis)voorbereiding laag is. Bijna 75% heeft wel enige maatregelen getroffen maar noemt deze niet uit zichzelf. De meeste respondenten nemen de maatregelen uit voorzorg of zien het als standaard in hun dagelijks leven. Wellicht is het daarom aannemelijk dat deze basis maatregelen eerder geassocieerd worden met algemene/dagelijkse zaken dan met rampen. De mate van voorbereiding uit het onderzoek komt overeen met de geformuleerde theoretische verwachting (21; § 2.4.4). Uit deze bevindingen kan worden geconcludeerd dat er geen opvallende resultaten gevonden zijn ten aanzien van de mate van voorbereiding.

5.2 Kernfactoren

- Welke factoren verklaren de zelfredzaamheid van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen?

5.2.1 Motivatie

Risicobewustzijn

Verwachting:

1. Hoe meer informatie verstrekking/beschikbaarheid ten aan zien van rampen hoe hoger het risicobewustzijn;
2. Ongeveer 90% van de burgers vindt het belangrijk om geïnformeerd te worden over risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen;
3. De meerderheid van de burgers heeft geen informatie ontvangen over risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen;
4. Ongeveer 1/3 van de burgers zoekt zelf naar informatie over risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen.

Ongeveer 2/3 van de respondenten heeft geen informatie betreffende rampen en risico's verkregen. Dit komt overeen met de geformuleerde verwachting (3; §2.4.1). Er blijkt bijna niemand zelf naar informatie gezocht te hebben. Deze uitkomst verschilt met de verwachting (4; §2.4.1). Dit is wellicht te verklaren doordat veel respondenten niet nadenken over risico's en rampen. Ongeveer 1/3 van de ondervraagden geeft namelijk aan dat zij niet hebben nagedacht om zich voor te bereiden. Mensen die zijn geïnformeerd over rampen en risico's blijken vaker/meer risico's te kunnen noemen in hun directe woonomgeving. Deze

bevinding komt overeen met de gestelde verwachting (1; §2.4.1). Het specifiek aanbieden van handelingsperspectieven lijkt echter niet direct te leiden tot een hogere mate van risicobewustzijn en een hogere mate van voorbereiding. Het is opvallend dat de meerderheid van de respondenten die informatie heeft ontvangen dit heeft verkregen in de vorm van een folder terwijl bijna niemand aangeeft deze te gebruiken om risico's te benoemen. Wellicht is dit te verklaren doordat de meeste informatie gericht is op het bieden van handelingsperspectieven en niet op voorlichting over risico's. Er lijkt daarom een kloof te zijn tussen de beschikbare informatie en de vraag naar informatie. Deze bevinding sluit aan bij de resultaten uit de interviews. Er is bij de communicatie niet genoeg aandacht voor belangen en wensen van de burger. Verder dient er open gecommuniceerd te worden over wat de risico's zijn. Hierbij is tevens van belang wat de overheid er aan doet en kan doen om de risico's te verminderen. Daarbij dient duidelijk te zijn wat de burgers kan doen. Het gaat dus om gerichte informatie waarbij herhaling het meeste effect zou hebben. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het feit dat de ontwikkeling van een zelfredzame burger tijd kost. Het bewustzijn betreffende risico's blijkt o.a. gevormd te worden door informatie die in het dagelijks leven tot de mensen komt. De bevindingen uit de interviews sluiten hierbij aan. Naast het verstrekken van informatie via dagelijkse media als: radio, tv, krant en internet kan gebruik worden gemaakt van sociale netwerken. Verder blijkt er verdeeldheid te zijn over de wens om (meer) informatie te ontvangen. Dit komt niet overeen met de verwachting (2; §2.4.1). Het lijkt dat een aanzienlijk aantal respondenten het niet mogelijk achten om zelf invloed te hebben op het voorkomen/reducen van slachtofferschap. Het is niet onderzocht waarom dit zo is. Een verklaring kan wellicht zijn dat het beeld van een ramp dusdanig ernstig/destructief lijkt dat wanneer er een ramp uitbreekt er geen ontkomen aan is. Het beeld van een ramp lijkt voornamelijk gericht op de getroffen kern van het voorval. Er wordt niet gedacht aan de potentiële slachtoffers die kunnen vallen in de periode na het incident dat de ramp veroorzaakt en nog omvangrijker kan maken.

Risicoperceptie

Verwachting:

5. Burgers met een leeftijd van 45 t/m 54 bereiden zich met meest voor;
6. Hoe hoger het opleidingsniveau hoe hoger de mate van voorbereiding;
7. De mate van voorbereiding op rampen verschilt per culturele achtergrond van de burger;
8. Burgers met een fulltime baan bereiden zich het meest voor;
9. Burgers met schoolgaande kinderen bereiden zich meer voor op rampen dan burgers zonder schoolgaande kinderen;
10. Vrouwen nemen vaker voorbereidingsmaatregelen op rampen dan mannen.

De respondenten blijken de kans om slachtoffer te worden van de voorgelegde rampen vrijwel allemaal laag in te schatten. Dit lijkt verklaard te worden doordat een aanzienlijk deel aangeeft dat zij zich veilig voelt er niet over na heeft gedacht dat zij slachtoffer kan worden. Doordat vrijwel alle ondervraagden de risico's hetzelfde schatten en zich niet onveilig voelen, lijkt de mate van voorbereiding niet direct beïnvloed te worden door sociaaldemografische kenmerken. Deze veronderstelling wordt deels bevestigd door de resultaten. Zo is er geen relatie tussen leeftijd en de mate van voorbereiding. Aan de verwachting blijkt daarom niet te worden voldaan (5; §2.4.1). Daarnaast blijkt er geen relatie te zijn tussen opleidingsniveau en de mate van voorbereiding. De verwachting komt daarom ook hier niet overeen (6; §2.4.1). Uit de analyse blijkt geen relatie tussen etniciteit en mate van voorbereiding. De indicator etniciteit is dan niet volledig geschikt om de cultuur van de respondenten vast te stellen, toch kan dit waarschijnlijk iets zeggen over de cultuur gebonden noemen en waarden die gepaard gaan met de etniciteit. Aan de hand hiervan

blijken de resultaten niet overeen te komen met de verwachting (7; §2.4.1). Een reden hiervoor kan de beperkte variatie in de etnische herkomst van de respondenten zijn. Uit de analyse blijkt namelijk dat bijna alle ondervraagden de Nederlandse etniciteit hebben. Verder is er geen relatie gevonden tussen de mate van participatie op de arbeidsmarkt en de mate van voorbereiding. Er is daarom geen overeenkomst met de verwachting (8; §2.4.1). Tevens is geen relatie tussen het hebben van schoolgaande kinderen en de mate van voorbereiding. Deze bevinding komt niet overeen met de verwachting (9; §2.4.1).

Uit de resultaten blijkt dat vrouwelijke respondenten een hogere mate van voorbereiding hadden dan de mannelijke respondenten. Dit komt overeen met de geformuleerde verwachting (10; §2.4.1). Theoretisch gezien zou dit komen omdat vrouwen eerder en vaker over veiligheidsonderwerpen spreken met hun sociale omgeving. Van alle ondervraagden blijken echter meer mannen hun kennis over risico's in de directe leefomgeving uit hun sociale omgeving te halen dan vrouwen. Ondanks de minimale variatie in de mate van risico-inschatting blijken vrouwen de kans op slachtofferschap van de voorgelegde risico's hoger in te schatten. Dit kan een verklaring zijn waarom de vrouwen een hogere mate van voorbereiding hebben.

Respondenten met die informatie verkregen en/of gezocht hebben blijken de risico's hoger te schatten. Wellicht dat de hogere mate van voorbereiding van de vrouwen verklaard kan worden doordat zij eerder geneigd zijn om informatie over risico's en rampen tot zich te nemen.

Er kan geconcludeerd worden dat het schatten van risico's en de mate van voorbereiding vrijwel geen relaties vertonen met de sociaaldemografische factoren. De algehele maatschappelijke visie over rampen en het belang van de voorbereiding hierop lijken eerder invloed te worden door het gebrek aan kennis en informatie.

Angst

Verwachting:

11. Van de burgers die voorbereidingsmaatregelen hebben getroffen heeft ongeveer 1/3 ervaring met of is slachtoffer geweest van rampen.

Er zijn maar weinig ondervraagden die ervaring hebben met, of slachtoffer zijn geweest van een ramp. Uit de analyse blijkt verder dat er geen relatie is tussen slachtofferschap en de mate van voorbereiding. De resultaten komen daarom niet overeen met de verwachting (11; §2.4.1). Er is zo weinig ervaring met rampen dat de invloed hiervan vrijwel niet relevant lijkt te zijn voor het bepalen van de mate van voorbereiding.

5.2.2 *Intentie*

Verwachting:

12. Ongeveer de helft van de burgers heeft er niet aan gedacht om zich voor te bereiden op rampen;
13. Ongeveer 1/3 van de burgers treft geen voorbereidingen omdat zij geen slachtoffer van een ramp denken te worden;
14. Ongeveer 15% van de burgers denkt dat de kosten van voorbereiden op rampen niet opwegen tegen de baten;
15. Ongeveer 25% van de burgers weet niet hoe hij/zij zich kan voorbereiden op rampen;
16. Hoe hoger het inkomen hoe hoger de mate van voorbereiding.

Uit de analyse blijken drie argumenten het meest genoemd als oorzaak voor het achterwege blijven van de voorbereiding. De respondenten zeggen:

- Er niet over na gedacht te hebben;
- Niet te weten wat te moeten doen;
- Geen slachtoffer te worden van een ramp.

Door deze bevindingen blijken de verwachtingen (deels) te worden bevestigd (12, 13, 15; §2.4.2). De percentages in het onderzoek blijken echter wel iets lager te liggen dan bij de verwachtingen.

Geen van de ondervraagden geeft aan dat de kosten om maatregelen te treffen de reden is om zich niet voor te bereiden. De verwachting wordt hierdoor niet ondersteund (14; §2.4.2).

Uit de analyse blijkt dat voornamelijk respondenten met een hoog inkomen een hogere mate van voorbereiding te hebben. Deze bevinding blijkt deels overeen te komen met de verwachting (16; §2.4.2). Respondenten met een inkomen van €20.000 – €30.000 blijken zich het minst voor te bereiden en tevens minder risico's kunnen noemen. Er is echter geen verklaring gevonden waarom juist deze groep afwijkt van de anderen.

Uit deze bevindingen kan worden geconcludeerd dat de mate van voorbereiding voornamelijk bepaald blijkt te worden door een gebrek aan kennis over risico's en handelingsperspectieven. Het leven in de verzorgingstaat lijkt er voor gezorgd te hebben dat de zelfredzaamheid van burgers is verminderd. Ondanks enige voorlichting lijken rampen en risico's echter geen maatschappelijk onderwerp waar burgers het belang van inzien.

5.2.3 *Van intentie naar voorbereiding*

Sociaal fysieke omgeving

Verwachting:

17. Bij burgers met een eigen woning is de mate van voorbereiding op rampen hoger dan bij burgers zonder eigen woning;
18. Bij burgers die leven in een huishouden met meerdere personen is de mate van voorbereiding op rampen hogers dan burgers in een eenpersoons huishouden.

Uit de resultaten blijkt dat respondenten met een koop woning hoger score op de mate van voorbereiding. De verwachting komt overeen met deze bevinding (17; §2.4.2). Een directe verklaring hiervoor is niet voorhanden. De voorbereiding is gericht op eenvoudige basis maatregelen die niet direct een relatie

hebben met de fysieke woonomgeving. Verder blijkt dat huishoudens met 2 en/of 3 personen de hoogste mate van voorbereiding hebben. Dit blijkt niet overeen te komen met de verwachting (18; §2.4.2). Waarom juist deze groep het hoogste scoort is niet onderzocht. Uit deze bevindingen kan worden geconcludeerd dat de sociaal fysieke omgeving relaties heeft op de mate van voorbereiding. Er kan echter niet worden verklaard waarom deze relaties zich voordoen.

Normatieve factoren

Verwachting:

19. Hoe hoger de betrouwbaarheid van de informatie hoe hoger de mate van voorbereiding;

Er is geen relatie tussen de mate van betrouwbaarheid van de informatie en de mate van voorbereiding. Hieruit blijkt er een redelijk vertrouwen is in de boodschap die door de overheid wordt verzonden. De respondenten blijken de informatie over het algemeen wel betrouwbaar te vinden. De verwachting wordt daarom niet ondersteund (19; §2.4.2). Wel blijkt hoe nuttiger de informatie hoe hoger de mate van voorbereiding. Wel wordt gesteld dat de informatie niet altijd nuttig wordt gevonden. Het bieden van meer praktische en concrete informatie blijkt een belangrijk aspect te zijn.

Verantwoordelijkheid

Verwachting:

20. Hoe hoger de eigen verantwoordelijkheid van de burger ten aanzien van haar eigen veiligheid hoe hoger de mate van voorbereiding

Bijna niemand acht zichzelf verantwoordelijk voor de veiligheid in hun directe leefomgeving. Er is geen relatie tussen eigen verantwoordelijkheid en de mate van voorbereiding. De verwachting wordt dan ook niet ondersteund (20; §2.4.2).

Er kan worden geconcludeerd dat de burger waarschijnlijk niet uit zichzelf het belang van een goede voorbereiding inziet. De burgers voelt zich niet verantwoordelijkheid voor haar veiligheid. Hieruit blijkt dat zij nog steeds vertrouwd op de overheid. Er is dus een duidelijk verschil tussen de visie van de burger en die van de overheid. De burger denkt nog volgens het idee van de verzorgingstaat terwijl de overheid hier afstand van heeft gedaan.

5.2.4 Reflectie

Nu de conclusies ten aanzien van de onderzoeksresultaten zijn beschreven is het interessant te kijken hoe deze zich tot de theorie verhouden.

Motivatie

In de motivatie fase blijkt het risicobewustzijn de meest belangrijke factor te zijn. Het gebrek aan aandacht voor en kennis over risico's en rampen blijkt een grote rol te spelen bij het (al dan niet) treffen van voorbereidingsmaatregelen. De informatie van de overheid aan de burgers is hierbij van groot belang. Vooral afstemming van de informatie vanuit de overheid op de gewenste informatie vanuit de burger is belangrijk. Voor het aanbieden van informatie zijn voornamelijk dagelijkse media en sociale netwerken interessant.

Risicoperceptie en de daarbij gerelateerde sociaaldemografische factoren blijken minder van belang te zijn. De perceptie van risico's lijkt eerder beïnvloed te worden door het gebrek aan relevante kennis dan door sociaaldemografische kenmerken. Het is mogelijk dat wanneer er meer aandacht en kennis is omtrent risico's, de sociaaldemografische factoren wel een prominente rol spelen. Vooralsnog blijkt het creëren van risicobewustzijn over risico's, rampen en de voorbereiding hierop daarom prioriteit te hebben.

Angst aan de hand van slachtofferschap blijkt vrijwel niet relevant. Een aspect dat hiermee kan samenhangen is de historie van de gemeente Zwolle. Zo blijkt er recentelijk geen (potentiële) ramp in Zwolle te zijn voorgekomen. Dit heeft niet alleen effect op de mate van slachtofferschap maar dit kan tevens invloed hebben op de gehele motivatiefase. Het is namelijk aannemelijk dat het risicobewustzijn, de risico-inschatting en de mate van slachtofferschap onder burgers verandert na een uitbraak van een ramp in de directe leefomgeving.

Intentie

Uit de resultaten blijkt dat de respondenten niet direct onwelwillend zijn om zich voor te bereiden. Het grootste probleem blijkt echter dat zij niet weten wat te doen. Daarmee hangt samen dat zij niet weten waarom zij voorbereid dienen te zijn. Deze constatering wijst erop dat de burgers waarschijnlijk nog niet gemotiveerd zijn om zich voor te bereiden. Hierdoor is de eerste motivatiefase nog niet voltooid. Wellicht is daarom te verklaren waarom campagnes die zich richten op het bieden van handelingsperspectieven niet het gewenste effect hebben. De burgers dient al te oordelen en te handelen ten aanzien van risico's voordat zij voldoende op de hoogte zijn waarom dit van hen wordt verwacht.

Van intentie naar voorbereiding

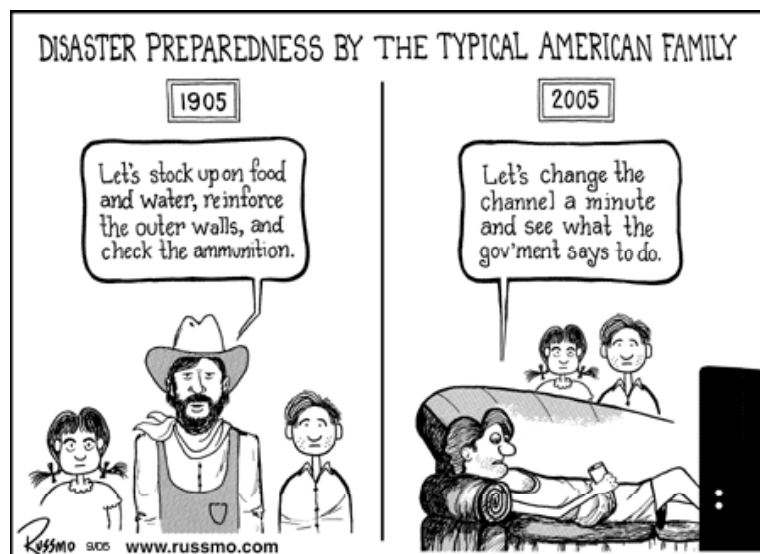
Binnen de derde fase is voornamelijk van belang wie verantwoordelijk wordt geacht voor de veiligheid. Burgers blijken de overheid nog steeds verantwoordelijk te houden. De oorzaak hiervan ligt waarschijnlijk grotendeels in de eerste motivatiefase. Blijkbaar is niet duidelijk dat burgers in het huidige tijdsbeeld deels zelf verantwoordelijk zijn voor hun veiligheid ten aanzien van risico's en rampen. Het idee van een risicosamenleving waarin de overheid de maatschappelijke problemen niet alleen kan oplossen lijkt nog niet algemeen maatschappelijk aanvaard te zijn. Naar aanleiding hiervan lijkt er voor de overheid een belangrijke taak te zijn weggelegd om dit aan de burger duidelijk te maken. Aangezien de burgers de

informatie van de overheid betrouwbaar achten, is het aannemelijk dat zij een degelijke boodschap erkennen. Het blijkt dus dat adequate communicatie in de eerste fase eventuele problemen in de daarop volgende fasen kan voorkomen.

5.2.5 Eindconclusie

De ontwikkeling van een afhankelijke naar een zelfredzame burger is een complex en langdurig proces. Gezien eerdere overheids campagnes wil de overheid relatief snel resultaat. Daarnaast ligt de nadruk op het nakomen van de wettelijke verplichting om te communiceren over risico's en handelingsperspectieven. Hierbij wordt in de uitvoering vaak voorbijgegaan aan de beleving vanuit de burger. De burger zal zich niet voorbereiden op rampen zolang hij niet weet wat er van hem wordt verwacht en waarom dit wordt verwacht. Wanneer burgers het belang van voorbereiden op rampen inzien zullen zij pas actie ondernemen. Het motiveren van de burger blijkt in het huidige tijdsbeeld daarom het meest belangrijk te zijn. Door het gebrek aan motivatie is het voor de overheid van waarde prioriteit te geven aan deze motivatiefase. Wanneer burgers beter gemotiveerd zijn, zal de intentie om voorbereidingsmaatregelen te treffen waarschijnlijk hoger zijn. Het bieden van handelingsperspectieven heeft daarom wellicht meer effect wanneer de burger eerst weet waarom zij zich dient voor te bereiden.

Uit de beschreven bevindingen kan worden afgeleid dat het gebrek aan kennis en informatie in de motivatiefase de belangrijkste factor is voor de huidige mate van voorbereiding van burgers op rampen. Als eerste blijkt niet duidelijk te zijn dat burgers zelf verantwoordelijkheid hebben voor hun veiligheid ten aanzien van risico's en rampen. De gewenste omslag van een maatschappij die afhankelijk is van de overheid naar een zelfredzame burger in de huidige risicosamenleving lijkt daarom nog volop in ontwikkeling te zijn. Deze ontwikkeling blijkt niet alleen in Nederland een langdurig en complex proces te zijn. De onderstaande afbeelding geeft een typerend voorbeeld van de visie van een Amerikaans gezin op de voorbereiding van burgers op rampen.



Wat in de afbeelding opvalt is het verschil in de mate waarop de burger zichzelf verantwoordelijk acht om voorbereidingsmaatregelen te treffen. Burgers in de huidige samenleving lijken niet gemotiveerd te zijn om zich voor te bereiden op rampen. Uit de onderzoeksbevindingen blijkt het voor de burger van belang te zijn waarom hij zich dient voor te bereiden op rampen. Het is onwaarschijnlijk dat burgers in de huidige samenleving uit zichzelf voorbereidingsmaatregelen treffen ten aanzien van rampen. Er zal eerst duidelijk moeten zijn dat burgers zelf verantwoordelijk zijn voor hun veiligheid. Daarnaast zal helder dienen te zijn waarom de burger zelf verantwoordelijk is. Het is daarom de taak van de overheid om de burger te overtuigen dat zij zelf verantwoordelijkheid en initiatief dienen te nemen.

Ten tweede is het risicobewustzijn van de burger van belang. Uit het onderzoek blijkt dat kennis en informatie hierbij een grote rol spelen. Wanneer de burger geen kennis en informatie tot haar beschikking heeft over de risico's in de directe leefomgeving zal zij niet gemotiveerd zijn om maatregelen te treffen. De overheid zal daarom de burger moeten informeren over risico's. Hierbij is er vanuit de burger behoefte aan concrete informatie over de gevaren die zij lopen.

De twee zo juist beschreven aspecten binnen de motivatiefase blijken de belangrijkste factoren te zijn voor de lage mate van voorbereiding van burgers op rampen. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling van een afhankelijke burger naar een burger die is voorbereid op rampen zich nog in de beginfase bevindt. Het is daarom essentieel prioriteit te geven aan deze fase om draagvlak te kunnen creëren zodat burgers zich gaan voorbereiden op rampen. Wanneer er geen goede eerste basis bestaat zal verder aansturen van de overheid op de voorbereiding van burgers waarschijnlijk niet het beoogde resultaat hebben.

5.3 Aanbevelingen

In deze paragraaf zullen de aanbevelingen aan de hand van de gevonden conclusies worden beschreven. Deze paragraaf zal daarmee meteen antwoord geven op de derde en laatste onderzoeksvraag:

- Hoe kan de provincie Overijssel middels het project "Risicocommunicatie" draagvlak creëren zodat de zelfredzaamheid van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen wordt verhoogd?

Als eerste is het voor de provincie Overijssel belangrijk om haar burgers te overtuigen dat zij zelf verantwoordelijkheid hebben om zich voor te bereiden op rampen.

Bij de communicatie naar de burgers is openheid over de huidige situatie van belang. Er dient duidelijk gemaakt te worden waarom bepaalde handelingen van de burger worden verwacht. Het is daarom aan te bevelen eerst duidelijk te formuleren dat de overheid in de huidige samenleving de veiligheid van haar burgers niet alleen kan waarborgen. Om slachtofferschap ten aanzien van rampen te kunnen voorkomen/verminderen dienen overheid en burger samen te werken. Hierbij kan worden aangegeven wat de rol van de overheid is en wat voor problemen zij ervaart. Zo kan worden vermeld dat de overheid er bijvoorbeeld alles aan doet om de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen zo veilig mogelijk te maken. Door regelgeving en de controle op naleving hiervan, wordt geprobeerd de risico's zo klein mogelijk te houden. Verder kan worden vermeld dat het echter niet mogelijk is om risico's volledig weg te nemen. Hierdoor is het mogelijk dat een incident in een chemische fabriek een rampzalig gevolg kan hebben. Wanneer een incident zich voordoet zal de overheid samen met het betreffende bedrijf proberen de

gevolgen zo klein mogelijk te houden. Vaak is het echter het probleem dat de overheid pas kan handelen nadat de ramp zich heeft voorgedaan. Hulpverleners zullen daarom pas ter plaatste zijn wanneer de ramp zich al heeft voorgedaan. Hierbij komt dat de hulpverlening zich waarschijnlijk richt op de getroffen kern van de ramp. Hierdoor is het niet mogelijk om alle (potentiële) slachtoffers te helpen.

Vervolgens dient duidelijk gemaakt te worden wat de burger kan doen om deze problemen te verminderen en/of op te lossen. Zo kan worden aangegeven dat de burger haar kans op slachtofferschap kan verminderen/wegnemen door zich voor te bereiden. Dit kan door kennis te hebben over risico's in de directe woonomgeving. Daarnaast kunnen maatregelen worden getroffen zodat de burger zichzelf kan redden tijdens een ramp. Verder is het belangrijk te vermelden dat de overheid hen zo goed mogelijk zal informeren en ondersteunen.

Om de burger te kunnen bereiken is het ten tweede aan te bevelen om de burger doormiddel van dagelijkse media te benaderen. Hierbij kan gedacht worden aan radio, tv, krant en internet. Het herhaaldelijk uitzenden van voorlichtingsspotjes of het wijden van programma's aan voorlichting over risico's of het behandelen van rampscenario's kunnen hierbij worden ingezet. Verder kan het inzetten van sociale netwerken een belangrijke bijdrage leveren. Het gebruik van BHV en/of EHBO cursussen kan bijvoorbeeld worden gebruikt om burgers voor te lichten. Daarnaast kan bijvoorbeeld studiemateriaal op scholen worden ingezet om over risico's en rampen te leren.

Naast het informeren van de burgers is het ten derde aan te bevelen de burger de gelegenheid te geven haar wensen kenbaar te maken. Het bieden van de mogelijkheid om de overheid te benaderen met vragen en opmerkingen over risico's en rampen kan hierbij een meerwaarde zijn. Wanneer de provincie weet wat de wensen van de burger zijn kan zij haar communicatie hierop afstemmen.

Ten vierde dient er gerealiseerd te worden dat het motivatie proces een complex en langdurig traject is. Er dient daarom rekening gehouden te worden dat de gewenste resultaten niet direct meetbaar zullen zijn. Hierbij is het aan te bevelen om de eerste motivatie fase te evalueren voor wordt overgegaan naar de volgende fasen. Wanneer de eerste motivatie fase is afgerond kan eigenlijk pas worden begonnen met het aanreiken van handelingsperspectieven en middelen zodat de burgers zich adequaat kunnen voorbereiden. In de praktijk is echter wellicht mogelijk om de eerste en de tweede fase enigszins te combineren.

Ten vijfde is het raadzaam om in een later stadium vervolg onderzoek uit te voeren naar de eventuele rol van sociaaldemografische factoren bij de motivatie en eventueel de intentie om voorbereidingsmaatregelen te nemen. Aan de hand hiervan kan de communicatie wellicht worden aangepast om specifieke doelgroepen te bereiken.

Tot slot zijn er enige kanttekeningen die bij de interpretatie van de resultaten en conclusie uit het onderzoek geplaatst dienen te worden:

Gezien het aantal respondenten dat gebruikt is in dit onderzoek, kunnen aan de hand van de resultaten uit het onderzoek geen generaliserende uitspraken ten aanzien van de gehele bevolking binnen de gemeente Zwolle en de provincie Overijssel worden gedaan. Wel geven de resultaten een algemeen beeld over de

huidige mate van voorbereiding en de visie die burgers hebben ten aanzien van hun voorbereiding op rampen.

Zelfredzaamheid ten aanzien van rampen en de daarbij gerelateerde risicocommunicatie blijkt een complexe materie te zijn. Er zijn raakvlakken binnen werkvelden als: psychologie, sociologie, communicatiewetenschap en bestuurskunde. De hoeveelheid van verschillende inzichten en invloeden maakt het bieden van oplossingen daarom moeilijk. Mede hierdoor dienen de aanbevelingen te worden gezien als richtlijnen die ervoor kunnen zorgen dat er draagvlak wordt gecreëerd zodat de mate van voorbereiding wordt verhoogd.

Er dient verder duidelijk gemaakt te worden dat de onderwerpen zelfredzaamheid en risicocommunicatie (en daarmee de voorbereiding) ten aanzien van rampen volop in ontwikkeling is. Dit onderzoek geeft daarom alleen een beeld van de bevindingen en visies in de periode waarin het onderzoek is uitgevoerd.

Literatuur

Ale, B.J.M., Risico's en Veiligheid: Een historische schets, Delft: Technische Universiteit Delft, 2003

AcUtHas/Actorion, 'Perceptie en beleving': Rapportage 0-meting publieksonderzoek risicobeleving en informatiebehoefte Regio Gelderland Midden, Velp/Den Haag: AcUtHas/Actorion Communicatie Adviseurs, 2007

B&A Groep, Behoeftesonderzoek risicocommunicatie Rijnmond, Den Haag: B&A Groep, 2006

B&A Groep, Wat zullen we nu beleven: De relatie tussen (on)veiligheidsgevoelens en het transport van gevaarlijke stoffen, Den Haag: B&A Groep, 2002

Beck, U., Risk Society: Towards a new modernity, London: SAGE Publications, 1992

Beck, U., Politics of Risk Society, Cambridge: Polity, 1998

Brand, R, van der, Zelfredzaamheid en fysieke veiligheid van burgers: verkenningen, Arnhem: NIBRA, 2005

Citizen Corps, Citizen Preparedness review: A review of citizen preparedness research, issue 5: Fall 2007,

Council for Excellence in Government, Are We Ready? Introducing the Public Readiness Index: A Survey-Based Tool to Measure the Preparedness of Individuals, Families and Communities, 2006

Dykstra, E.H., Risicobewustzijn & zelfredzaamheid: mission impossible, in Nieuwsbrief crisisbeheersing jaargang 4 nr.1, januari 2006, verkregen op 5 april 2008 van: http://www.minbzk.nl/contents/pages/54721/60292_b42_nieuwsbrf_ncc_01.pdf

Elsabbagh, S., Fildes, R., en Rose, M.B., Culture and its effects on strategic preparation for crisis management: a proposed model and empirical evidence, in: Journal of contingencies and crisis management, vol. 12, nr. 4, September 2004

Fothergill, A., Gender, risk, and disaster, In: International Journal of Mass Emergencies and Disasters, 14, p. 33-56, 1996

Gezondheidsraad, advies inzake de externe veiligheid, rapport 1984/35, Den Haag.

Gutteling, J.M., De controversiële boodschap: de communicatie tussen de deskundige en de leek over risico-onderwerpen, in Risicocommunicatie: praktijk & theorie, Amsterdam: Stichting Weten, 2004

Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico, Den Haag, Ministerie van VROM, 2007

Interprovinciaal overleg, Wegwijzer risicocommunicatie: Sleutelbos binnen handbereik, Den Haag: IPO, 2006

Omgaan met Risico's, Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989, 21137, nr 5.

Magazine nationale veiligheid en crisisbeheersing maart 2008, p.38, verkregen op 20 april 2008 van: <http://www.minbzk.nl/onderwerpen/veiligheid/crisisbeheersing/magazine-nationale/111129/magazine-nationale>

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Leidraad Maatramp, Den Haag, 2003

National Center of Disaster Preparedness, The American Preparedness Project: Where the US Public Stands in 2007 on Terrorism, Security, and Disaster Preparedness, New York: Columbia University, 2007

Paton, D., Disaster preparedness: a social-cognitive perspective, in Disaster and management volume 12, number 3, 2003, pp.210-216

Riad, J.K., Norris, F., en Ruback, R. B., Predicting evacuation from two major disasters in Journal of Applied Social Psychology, 1997

Rosenthal, U., Staal, B., en Strom, K. J., Als je leven je lief is!, Max Geldens Stichting, 2002

Ruitenbergh, A.G.W., en Helsloot, I., Zelfredzaamheid van burgers bij rampen en zware ongevallen, Den Haag: COT, 2004

Starmans, I., en Oberijé, N., Burgerparticipatie bij rampen en zware ongevallen, Arnhem: NIFV, 2006

Tierney, K.J., The social and community contexts of disaster, in R. Gist, R. Lubin (eds), Psychosocial aspects of disaster, 1989, p.20

Toespraak overhandiging regionale risicowijzer, 2 april 2008, verkregen op 15 april 2008 van: http://www.minbzk.nl/111311/toespraak-minister_0

TSN NIPO, Publieksonderzoek naar risicobeleving in de regio Haaglanden, Amsterdam: TSN NIPO, 2007

Turner, R. H., Nigg, J. M., en Heller Paz, D., Waiting for disaster: Earthquake watch in California, Berkley: University of California Press, 1986

Visschers, V. H. M., Gut Feeling versus Common Sense: The Role of Associative and Cognitive Processes in Risk Perception and Communication, Maastricht: 2007

Vries, G. de, Politiek, expertise en individuele verantwoordelijkheid in een risicosamenleving, in: Leven in de risicosamenleving, Amsterdam: Salomé, 2005

Vries, M.S. de, De beleving van veiligheid: Een onderzoek naar de aard en context van de veiligheidsbeleving van burgers, Enschede: IPIT, 2005

White, B., Disaster preparedness in the United States, Humboldt state univerisy, 2007

Woudenberg, F., Communicatie bij incidenten: ramp of zegen?, in: Tijdschrift voor Veiligheid en Veiligheidszorg, jaargang.2 (2), 2003, p.3-15

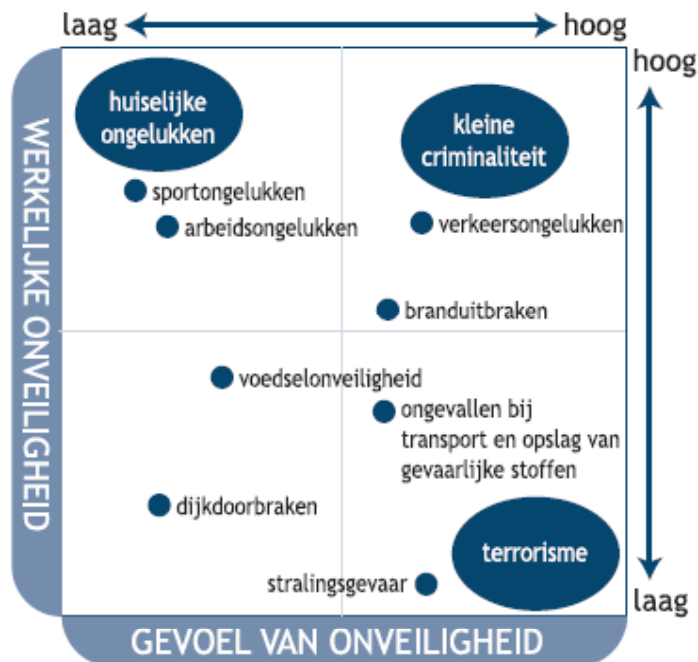
Bijlage I. Theoretisch kader

Tabel 1. Voorbeelden van risicosituaties en duiding als risicocommunicatie of crisiscommunicatie.

Risicosituatie	Risicocommunicatie	Crisiscommunicatie
Een lekkende ketelwagen met zeer giftige lading		X
De 5-jaarlijkse massamediale campagne ‘als de sirene gaat’	X	
Flankerende communicatie bij de lancering van de digitale risicokaart	X	
Ontploffing op een plaatselijke boorlocatie van de NAM waarbij doden en gewonden vallen		X
Gemeentelijke infoavond voor omwonenden van een nieuw bedrijventerrein	X	
Oproep van de brandweer om ramen en deuren te sluiten bij de ontsnapping van chloorgas in de Botlek		X

Bron: IPO, “Wegwijzer risicocommunicatie: sleutelbos binnen handbereik deel 2” 2006, p.23

Figuur 1. Typen risico naar werkelijke onveiligheid en gevoel van onveiligheid.



Bron: Rosenthal e.a. 2002, p.7

Tabel 2. Kenmerken van het primary en secondary proces van risico perceptie

Primaire evaluatie proces

- fundamentele associatie proces, onderbuik gevoel
- Eerste, spontane reactie
- intuïtieve, onmiddellijke, automatische associatie
- vroeg gevormd in de evolutie: benadering- ontwijking respons, affectief overwicht (Zajonc, 1980)
- gemakkelijk geactiveerd, bepaald risicoperceptie tenzij niet teniet wordt gedaan door secundaire evaluatie proces.

Secundaire evaluatie proces

- specifiek associatie proces en cognitief proces
- komt tot uiting in een later stadium
- meer overwogen, bewust en gecontroleerd
- later ontwikkeld in evolutie
- alleen aanwezig als de situatie het toelaat (genoeg tijd en mogelijkheid) en het wordt gestimuleerd door het eerste evaluatie proces

Bron: Visschers 2007, p.13

Tabel 3. Cognitieve aspecten die risicoperceptie beïnvloeden

Aspect	Verhoogt angst	Verkleint angst
Vrijwilligheid blootstelling	opgelegd	vrijwillig
Beheersbaarheid blootstelling	onbeheersbaar	beheersbaar
Zichtbaarheid blootstelling	onzichtbaar	zichtbaar
Duur blootstelling	Af en toe	continu
Angstaanjagendheid object of activiteit	Ongebruikelijk, eng	gebruikelijk
Wetenschappelijke basis risico's	gering	groot
Moment van optreden effecten	Na lange tijd	onmiddellijk
Mogelijkheid van herstel	gering	groot
Catastrofaal potentieel effecten	groot	klein
Schaal van effecten	wereldwijd	lokaal
Aantal blootgestelden	veel	weinig
Moment ontstaan object of activiteit	Kort geleden	Lang geleden
Voordelen activiteit	weinig	veel
Verdeling van lusten en lasten	oneerlijk	eerlijk
Oorsprong activiteit	menselijk	natuurlijk
Beschikbaarheid van alternatieven	wel	niet

Bron: Woudenberg (2003, p.4)

Tabel 4. Sociaaldemografische factoren naar Public Readiness Index

Leeftijd	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
PRI	2.76	3.39	3.5	3.74	3.69	2.66
Opleidingsniveau	geen	High school niet afgemaakt	High school	College niet afgemaakt	College	
PRI	1.44	2.11	3.2	3.38	3.65	
Inkomen	< 20000	20000-40000	40000-75000	> 75000		
PRI	2.57	3.03	3.69	3.87		
Ras/Etniciteit	African- american	white	Hispanic	Other		
PRI	3.5	3.38	2.84	3.1		
Werk	Fulltime	Parttime	Self- employed	Unemployed		
PRI	3.64	3.06	2.95	2.9		
Schoolgaande kinderen	Tenminste 1	geen				
PRI	3.71	3.08				

Een hogere PRI waarde staat voor een hogere mate van voorbereiding.

Bijlage II. Onderzoeksvragen

1. Hoe is het gesteld met de voorbereiding van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen in de provincie Overijssel?

1.1 Voorbereiding

- *In welke mate zijn de burgers in de provincie Overijssel voorbereid op rampen en zware ongevallen?*

Deze vraag dient te achterhalen hoe goed de burgers zijn voorbereid. Hierbij is het interessant te weten welke voorbereidingsmaatregelen de burgers hebben genomen.

2. Welke factoren verklaren de voorbereiding van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen?

2.1 Motivatie

Risicobewustzijn:

Zijn de burgers in Overijssel zich bewust van de risico's in hun omgeving ten aanzien van rampen en zware ongevallen?

Deze vraag dient inzicht te geven of de burgers op de hoogte zijn van risico's in hun omgeving. Aan de hand hiervan kan later worden gekeken of een hoger risicobewust zijn leidt tot een hogere mate van voorbereiding.

- *Doormiddel van welke informatie is deze bewustwording tot stand gekomen?*

Het is interessant te weten welke informatie de burgers hebben gebruikt om zich bewust te worden van de risico's. Hiermee kan worden bepaald welk effect de verkregen informatie heeft gehad op het risicobewust zijn en de (eventueel) genomen voorbereidingsmaatregelen.

- *Hoe is deze informatie verkregen?*

Deze vraag dient inzicht te geven of burgers die zelf zoeken naar informatie zich meer bewust zijn van de risico's en zich wellicht beter voorbereiden dan burgers die afhankelijk zijn van verstrekte informatie. Daarnaast kan inzicht worden verkregen in het soort medium dat is gebruikt en of dit invloed heeft op de voorbereiding.

- *Wat vinden de burgers van de beschikbare/verkregen informatie?*

Hiermee dient inzicht verkregen te worden of de frequentie, vorm en inhoud invloed heeft om het risicobewustzijn van de burger. Deze informatie kan belangrijk zijn voor het bepalen van een toekomstige voorlichtingsstrategie.

Risicoperceptie:

- *Hoe hoog schatten de burgers het risico in dat zij slachtoffer worden van een bepaald type ramp of zwaar ongeval?*

Deze vraag dient informatie te geven over hoe de burgers bepaalde risico's beoordelen. Met deze informatie kan worden gekeken of de risicoperceptie overeenkomstig vertoont met de mate van voorbereiding en de (eventueel) getroffen maatregelen.

- *Waarop wordt het geschatte risico van de burger op gebaseerd?*

Aan de hand van deze vraag kan worden bepaald of de risicoperceptie mede wordt bepaald door gevoel en/of kennis. Hierbij kan worden gekeken of de verkregen informatie over rampen en zware ongevallen tevens invloed heeft gehad.

- *Zijn er relaties tussen de mate van voorbereiding op rampen en zware ongevallen en sociaaldemografische kenmerken?*

Met deze vraag kan worden achterhaald of burgers met bepaalde sociaaldemografische kenmerken (zoals: geslacht, leeftijd, inkomen, opleidingsniveau, etniciteit, participatie op de arbeidsmarkt en schoolgaande kinderen) tevens een bepaalde mate van voorbereiding treffen. Met deze informatie kan worden vastgesteld welk type burger zich het meest en welke het minst voorbereid. Dit kan gebruikt worden bij het bepalen van een toekomstige strategie om de burgers te stimuleren zich beter voor te bereiden.

Angst:

- *In welke mate hebben slachtofferschap en/of ervaring met rampen en zware ongevallen invloed op de voorbereiding?*

Aan de hand van deze vraag kan worden bepaald of burgers die slachtoffer zijn geweest of ervaring hebben met rampen en zware ongevallen zich beter voorbereiden.

2.2 Intentie

- *Heeft gebrek aan kennis ten aanzien van voorbereidingsmaatregelen invloed op de voorbereiding op rampen en zware ongevallen?*

Het is van belang te achterhalen of gebrek aan kennis om zich voor te bereiden leidt tot een lage mate van voorbereiding. Tevens is de relatie met (eventueel) verkregen informatie over rampen en zware ongevallen interessant.

- *Hebben de kosten die gepaard gaan met het voorbereiden op rampen en zware ongevallen invloed op de mate van voorbereiding?*

Deze vraag moet uitwijzen of de burger vindt dat de kosten opwegen tegen de baten. Het belang hiervan is te kijken of burgers daadwerkelijk de mogelijkheid hebben om zich voor te bereiden.

- *Is het geschatte effect van de voorbereiding van invloed op de mate van voorbereiding?*

Het is interessant te bepalen of de veronderstelde maatregelen als effectief worden beschouwd en wat de relatie is ten aanzien van de verkregen informatie. Bij het formuleren van een toekomstige strategie kan deze informatie worden meegenomen.

2.3 *Van intentie naar voorbereiding*

Sociaal fysieke omgeving:

- *Is de mate van voorbereiding bij burgers met een koopwoning hoger dan bij burgers zonder koopwoning?*

Bij het formuleren van een toekomstige strategie om de burgers te stimuleren zich voor te bereiden kan bij het bepalen van de doelgroep wellicht rekening worden gehouden met eigen woning bezit.

- *Is de mate van voorbereiding bij een gezin met meerdere personen hoger dan bij een eenpersoonsgezin?*

Bij het formuleren van een toekomstige strategie om de burgers te stimuleren zich voor te bereiden kan bij het bepalen van de doelgroep wellicht rekening worden gehouden met de grootte van het gezin.

Normatieve factoren:

- *Is er een verband tussen de mate van voorbereiding en de culturele afkomst van de burger?*

Met behulp van deze vraag dient achterhaald te worden of burgers met een bepaalde culturele achtergrond tevens een bepaalde mate van voorbereiding treffen. Deze informatie kan bij het formuleren van een toekomstige strategie een meerwaarde zijn.

- *Is er een verband tussen de mate van voorbereiding en de geschatte betrouwbaarheid van de informatie over rampen en zware ongevallen?*

Aan de hand van deze vraag dient bepaald te worden of de bron van de verstrekte/beschikbare informatie betrouwbaar wordt geacht. Hierbij kan verder worden gekeken naar de relatie met de verkregen informatie. Op die manier kan worden vast gesteld of bepaalde bronnen/zenders meer vertrouwen krijgen van de burgers en of dit de mate van voorbereiding beïnvloed.

Verantwoordelijkheid:

- *Is de mate van voorbereiding hoger naar mate de burger zichzelf meer verantwoordelijk acht voor zijn/haar veilige woonomgeving?*

Met behulp van deze vraag kan worden achterhaald of burgers die meer eigen verantwoording hebben tevens meer maatregelen nemen. Deze informatie kan een meerwaarde zijn bij het formuleren van een strategie om de voorbereiding bij burgers te stimuleren.

- 3. Hoe kan de provincie Overijssel middels het project “Risicocommunicatie” draagvlak creëren zodat de zelfredzaamheid van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen wordt verhoogd?**

Wat zijn de mogelijkheden en knelpunten van risicocommunicatie om de burger te stimuleren?

Deze vraag dient inzicht te geven in de plus- en minpunten die risicocommunicatie heeft voor het stimuleren van de voorbereiding van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen. Zodoende kan worden gekeken of risicocommunicatie geschikt is en of de eventueel gevonden factoren die verband houden met de voorbereiding kunnen worden gebruikt om de burger te effectief stimuleren.

Bijlage III. Operationalisering

Operationalisering onafhankelijke variabelen.

Vorbereiding	
Aspect	Operationalisatie
Veronderstelde voorbereiding	De maatregelen die de burger uit zichzelf aangeeft ten aanzien van voorbereiding op rampen
Daadwerkelijke voorbereiding	Alle relevant getroffen maatregelen ten aanzien van rampen
Risicobewustzijn	
Aspect	Operationalisatie
Benoeming risico's	Aantal door de burger benoemde risico's in de woonomgeving
Informatie	Door de burger vergaarde informatie ten aanzien van rampen en zware ongevallen
Informatie verzameling	De door de burger gebruikte wijze van informatie verzameling zoals: zelf zoeken, ontvangen via tv, radio, kant, folder.
Beoordeling informatie	Mate van bruikbaarheid / relevantie van de informatie volgens de burger
Risicoperceptie	
Aspect	Operationalisatie
Inschatting risico's	Inschatting van de burger op het risico van een bepaald type ramp in de woonomgeving
Beoordeling risico	Basis waarop de burger deze inschatting maakt zoals gevoel en kennis (kans X effect)
Sociaal demografisch	Leeftijd, geslacht, inkomen, opleidingsniveau, etniciteit, mate van participatie op arbeidsmarkt van de burger. En wel of niet hebben van schoolgaande kinderen
Angst	
Aspect	Operationalisatie
Slachtofferschap	Mate van ervaring en/of slachtofferschap van de burger met rampen en zware ongevallen
Intentie	
Aspect	Operationalisatie
kennis	Kennis van voorbereidingsmaatregelen die uitgevoerd kunnen worden
Kosten	De beoordeling van de burger ten aanzien van de kosten van de voorbereidingen
Baten	De beoordeling van de burger ten aanzien van de effectiviteit van de voorbereidingen
Sociaal fysieke omgeving	
Aspect	Operationalisering
Woonsituatie	Woonachtig in koop of huurwoning
Gezinssituatie	Aantal personen per woonadres
Normatieve factoren	
Aspect	Operationalisatie
Cultuur	Etniciteit waaronder de burger zichzelf toedeelt
Betrouwbaarheid	Beoordeling van de burger ten aanzien van de betrouwbaarheid van de informatie over risico's
Verantwoordelijkheid	
Aspect	Operationalisatie
Verantwoordelijkheid veiligheid woonomgeving	Mate van eigen verantwoordelijkheid van de burger voor de veiligheid van de woonomgeving

Bijlage IV. Ramptypen

De 18 ramptypen volgens de Leidraad Maatramp.

Nr	Ramptype	Nr	Ramptype
1	Luchtvaartongeval	11	Instortingen van grote gebouwen
2	Ongeval op water	12	Paniek in menigten
3	Verkeersongevallen op land	13	Grootschalige ordeverstoringen
4	Ongeval met brandbare/explosieve stof	14	Overstroming
5	Ongeval met giftige stof	15	Natuurbranden
6	Kernongeval	16	Extreme weersomstandigheden
7	Bedreiging volksgezondheid	17	Uitval nutsvoorziening
8	Ziektegolf	18	Ramp op afstand
9	Ongevallen in tunnels		
10	Branden in groot gebouw		

Bijlage V. Vragenlijst

Goede dag meneer/ mevrouw

In het kader van mijn afstudeeropdracht aan de Universiteit Twente houd ik mijn in opdracht van de provincie Overijssel bezig met een onderzoek naar de voorbereiding van burgers ten aanzien van rampen en zware ongevallen in de gemeente Zwolle.

Komt het gelegen als ik u hierover een aantal vragen stel?

Ik zal u eerst even een korte introductie geven zodat u weet waar het onderzoek precies op gericht is: Zoals u misschien weet is er de afgelopen jaren veel aandacht voor rampen en rampenbestrijding. Een onderdeel hiervan is het voorkomen van rampen en zware ongevallen en het minimaliseren van het aantal slachtoffers. Om dit te realiseren is het wenselijk dat burgers zich voorbereiden op risico's ten aanzien van rampen en zware ongevallen. Naar aanleiding hiervan zou ik dan ook een aantal vragen willen stellen over uw situatie omtrent deze voorbereiding.

1. Voorbereiding

1.1 Hebt u voorbereidingsmaatregelen getroffen ten aanzien van rampen en zware ongevallen?

Voor b.v.:

Nr	Ramptype	Nr	Ramptype
1	Luchtvaartongeval	11	Instortingen van grote gebouwen
2	Ongeval op water	12	Paniek in menigten
3	Verkeersongevallen op land	13	Grootschalige ordeverstoringen
4	Ongeval met brandbare/explosieve stof	14	Overstroming
5	Ongeval met giftige stof	15	Natuurbranden
6	Kernongeval	16	Extreme weersomstandigheden
7	Bedreiging volksgezondheid	17	Uitval nutsvoorziening
8	Ziektegolf	18	Ramp op afstand
9	Ongevallen in tunnels		
10	Branden in groot gebouw		

Ja/nee (nee verder naar vraag 1.2, ja verder naar vraag 1.3)

1.2 Wat is de reden waarom hebt u zich niet voorbereid?

1. Weet niet wat te doen
2. Geen tijd
3. Kost teveel geld
4. Ramp overkomt mij niet
5. Niet over na gedacht
6. Maatregelen zijn niet effectief
7. Anders.....

1.2.2 Heeft u ook geen maatregelen getroffen zoals b.v.:

1. Radio op batterijen, afgestemd op de rampenzender, met extra batterijen.
2. Zaklamp met extra batterijen.
3. Eerstehulpdoos met eerstehulphandboekje.
4. Lucifers in waterdichte verpakking.
5. Voorraadje van de medicijnen die u gebruikt op doktersvoorschrift.
6. Contant geld en kopieën van identiteitsbewijzen en verzekeringspapieren.

7. Reservesleutels van huis en auto.
8. Plattegrond van de omgeving, een autokaart en een lijstje met de telefoonnummers en adressen van mogelijke schuiladressen.
9. Gereedschapsset.
10. Drie liter water per dag per persoon, voor minstens drie dagen.
11. Voorraad houdbaar eten voor minstens drie dagen (plus blikopener als het eten in blik zit).
12. Voorraad verzorgingsartikelen: wc-papier, vochtige doekjes, zeep, wasmiddel, maandverband, tandpasta, tandenborstels.
13. anders...

1.3 *Wat voor een maatregelen zijn dit?*

14. Radio op batterijen, afgestemd op de rampenzender, met extra batterijen.
15. Zaklamp met extra batterijen.
16. Eerstehulpdoos met eerstehulphandboekje.
17. Lucifers in waterdichte verpakking.
18. Voorraadje van de medicijnen die u gebruikt op doktersvoorschrift.
19. Contant geld en kopieën van identiteitsbewijzen en verzekeringspapieren.
20. Reservesleutels van huis en auto.
21. Plattegrond van de omgeving, een autokaart en een lijstje met de telefoonnummers en adressen van mogelijke schuiladressen.
22. Gereedschapsset.
23. Drie liter water per dag per persoon, voor minstens drie dagen.
24. Voorraad houdbaar eten voor minstens drie dagen (plus blikopener als het eten in blik zit).
25. Voorraad verzorgingsartikelen: wc-papier, vochtige doekjes, zeep, wasmiddel, maandverband, tandpasta, tandenborstels.
26. anders...

1.4 *Waarom hebt u deze maatregelen getroffen?*

.....

2 **Voorlichting**

In Nederland zijn de afgelopen jaren enige campagnes opgezet om de burger te informeren over risico's en wat zij voor en tijdens rampen dienen te doen. De volgende vragen gaan over deze informatie verstrekking.

- 2.1** *Hebt u wel eens informatie ten aanzien van risico's en rampen ontvangen*
2.2 *zelf gezocht?*

- Ja
1. folder
 2. tv
 3. radio
 4. krant
 5. internet
 6. anders....

/nee (ja verder met vraag 2.2, nee verder met vraag 2.8)

2.2 *Van wie was deze informatie afkomstig?*

1. Overheid
2. Bedrijven
3. Sociale omgeving
4. Weet niet
5. Anders...

2.3 *Wat was de boodschap van deze informatie?*

1. Voorlichting risico's
2. Handelingsperspectieven
3. Weet niet
4. Anders...

2.4 *Hoe betrouwbaar vond u deze informatie?*

Op schaal van 1 t/m 10 , waarbij 1 weinig betrouwbaar en 10 erg betrouwbaar

2.5 *Waarom deze waardering?*

.....

2.6 *Hoe nuttig vond u van deze informatie?*

Op schaal van 1 t/m 10 , waarbij 1 niet nuttig en 10 erg nuttig

2.7 *Waarom deze waardering?*

.....

2.8 *Zou u hierover (meer) informatie willen ontvangen?*

Ja/nee

2.9 *Waarom?*

.....

3. Perceptie

In Nederland bestaan er 18 verschillende ramptypen. Hierover zou ik u enige vragen willen stellen.

3.1 *Bent u eerder slachtoffer geweest van een ramp, of hebt u ervaring met ramp situaties?*

Ja/nee

Nr	Ramptype	Nr	Ramptype
1	Luchtvaartongeval	11	Instortingen van grote gebouwen
2	Ongeval op water	12	Paniek in menigten
3	Verkeersongevallen op land	13	Grootschalige ordeverstoringen
4	Ongeval met brandbare/explosieve stof	14	Overstroming
5	Ongeval met giftige stof	15	Natuurbranden
6	Kernongeval	16	Extreme weersomstandigheden
7	Bedreiging volksgezondheid	17	Uitval nutsvoorziening
8	Ziektegolf	18	Ramp op afstand
9	Ongevallen in tunnels		
10	Branden in groot gebouw		

3.2 Van wat voor een risico denkt u dat u de grootste kans loopt slachtoffer te kunnen worden in uw woonomgeving?

Nr	Ramptype	Nr	Ramptype
1	Luchtvaartongeval	11	Instortingen van grote gebouwen
2	Ongeval op water	12	Paniek in menigten
3	Verkeersongevallen op land	13	Grootschalige ordeverstoringen
4	Ongeval met brandbare/explosieve stof	14	Overstroming
5	Ongeval met giftige stof	15	Natuurbranden
6	Kernongeval	16	Extreme weersomstandigheden
7	Bedreiging volksgezondheid	17	Uitval nutsvoorziening
8	Ziektegolf	18	Ramp op afstand
9	Ongevallen in tunnels		
10	Branden in groot gebouw		

3.3 Waarom denkt u dat?

.....

3.4 Welke andere risico's kunt u in uw directe woonomgeving noemen?

Nr	Ramptype	Nr	Ramptype
1	Luchtvaartongeval	11	Instortingen van grote gebouwen
2	Ongeval op water	12	Paniek in menigten
3	Verkeersongevallen op land	13	Grootschalige ordeverstoringen
4	Ongeval met brandbare/explosieve stof	14	Overstroming
5	Ongeval met giftige stof	15	Natuurbranden
6	Kernongeval	16	Extreme weersomstandigheden
7	Bedreiging volksgezondheid	17	Uitval nutsvoorziening
8	Ziektegolf	18	Ramp op afstand
9	Ongevallen in tunnels		
10	Branden in groot gebouw		

3.5 Hoe komt u aan deze kennis?

- 7. folder
- 8. tv
- 9. radio
- 10. krant
- 11. internet
- 12. anders....

3.6 Hoe groot schat u het risico in dat u slachtoffer wordt van een: 'Ongeval met brandbare/explosieve stof', 'Ongeval met giftige stof', 'Uitval van nutsvoorzieningen', 'Bedreiging volksgezondheid' en 'Extreme weersomstandigheden'?

Op schaal van 1 t/m 10 , waarbij 1 klein en 10 groot

3.7 Waarop baseert u deze inschatting?

.....

4. Intentie

4.1 Denkt u dat u zich (beter) kan voorbereiden op deze rampen?

Ja/nee

4.2 Waarom?

- 1. Weet niet wat te doen
- 2. Geen tijd

- 3. Kost teveel geld
- 4. Ramp overkomt mij niet
- 5. Niet over na gedacht
- 6. Maatregelen zijn niet effectief
- 7. Anders.....

4.3 *Wie acht u verantwoordelijk voor uw veiligheid ten aanzien van rampen en zware ongevallen?*

- 1. Overheid
- 2. Bedrijven
- 3. Mij zelf
- 4. Sociale omgeving
- 5. Weet niet
- 6. Anders..

4.4 *Waarom houdt u deze personen/organisaties verantwoordelijk?*

.....

4.5 *Wat zou er moeten gebeuren zodat u zich (beter) gaat voorbereiden?*

.....

5. Sociaal demografisch

Als laatste wil ik u nog enige vragen stellen over uw persoonsgegevens.

5.1 *Hoeveel personen wonen er momenteel op uw woonadres?*

- 1. 1
- 2. 2
- 3. 3
- 4. 4
- 5. 5
- 6. meer dan 5

5.2 *Hebt u schoolgaande kinderen?*

Ja/nee

5.3 *Wat is uw leeftijd?*

- 1. 18 t/m 24
- 2. 25 t/m 34
- 4. 35 t/m 44
- 5. 45 t/m 54
- 6. 55 t/m 64
- 7. 65 t/m 74
- 8. 75 t/m 84
- 9. 85 en ouder

5.4 *Wat is uw hoogst genoten opleidingsniveau?*

- 1. Lager onderwijs
- 2. MAVO/LBO
- 3. HAVO/VWO/MBO
- 4. HBO/Universiteit
- 5. Geen

5.5 *Hebt u op dit moment een baan?*

Ja

1. fulltime
2. parttime
3. Nee

5.6 *Binnen welke etnische groep zou u zichzelf willen plaatsen?*

1. Nederland
2. Overige westerse landen
3. Turkije
4. Marokko
5. Antillen + Aruba
6. Suriname
7. Overige niet westerse landen
8. Onbekend

5.7 *Hoe hoog is uw huidige inkomen?*

- 1: inkomen < 10 000 €
- 2: 10 000 € ≤ inkomen < 20 000 €
- 3: 20 000 € ≤ inkomen < 30 000 €
- 4: 30 000 € ≤ inkomen < 40 000 €
- 5: inkomen ≥ 40 000 €
- 6: inkomen onbekend

5.9 *Geslacht?*

Man/vrouw

Bedankt voor uw medewerking.

Hebt u nog vragen?

Bijlage VI. Resultaten

Tabel 1. Kenmerken respondenten naar aantal

Geslacht	Aantal
Man	47
Vrouw	60
Leeftijd	
18 t/m 24	3
25 t/m 34	20
35 t/m 44	11
45 t/m 54	18
55 t/m 64	20
65 t/m 74	14
75 t/m 84	18
85 en ouder	3
Opleidingsniveau	
Geen	4
Lager onderwijs	1
MAVO/LBO	30
HAVO/VWO/MBO	45
HBO/Universiteit	27
Inkomen	
< 10.000	5
10.000 - 20.000	5

20.000 - 30.000	36
30.000 – 40.000	43
> 40.000	15
onbekend	3
Personen per woonadres	
1	25
2	22
3	23
4	30
5	7
Schoolgaande kinderen	
Ja	53
nee	54
Woning	
Koop	56
Huur	51
Baan	
Fulltime	41
Parttime	11
gaan	55

Tabel2. Spearman's rank correlation coefficient

Relaties	rho	significantie
Risico-inschatting - mate van voorbereiding	0,087	0,374
Risico- inschatting – verkrijgen/zoeken informatie	-0,327	0,001
Geslacht - mate van voorbereiding	0,212	0,029
Risico-inschatting - geslacht	0,195	0,44
Risico noemen - geslacht	-0,046	0,639
Leeftijd – mate van voorbereiding	-0,176	0,070
Risico noemen - leeftijd	0,307	0,001
Risico-inschatting - leeftijd	-0,202	0,037
Inkomen- mate van voorbereiding	0,499	0,001
Risico noemen - inkomen	-0,244	0,011
Opleidingsniveau – mate van voorbereiding	-0,059	0,548
Schoolgaande kinderen – mate van voorbereiding	-0,109	0,266
Verkrijgen/zoeken informatie – risico noemen	-0,301	0,002
Verkrijgen/zoeken informatie – mate van voorbereiding	-0,080	0,415
Risico noemen – mate van voorbereiding	0,561	0,001
Eigen woning – mate van voorbereiding	-0,339	0,001
Aantal personen woonadres – mate van voorbereiding	-0,056	0,567
Betrouwbaarheid – mate van voorbereiding	0,090	0,582
Nut informatie – mate van voorbereiding	0,736	0,001