

NIPO *het marktonderzoekinstituut*

Postbus 247

1000 AE Amsterdam

Grote Bickersstraat 74

Telefoon (020) 522 54 44

Fax (020) 522 53 33

E-mail info@nipo.nl

Internet <http://www.nipo.nl>

Rapport

Veiligheidsbeleving goederenvervoer in Nederland

Kwalitatief vooronderzoek onder beleidsmedewerkers, handhavers en burgers

Door Julie Visser & Halina Hendrickx

A 7164 | 20 december 2000

Bestemd voor:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG)
Directie Transportveiligheid

Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Informatie en Documentatie
Postbus 20904
2500 EX Den Haag
tel. 070-3511361 / fax. 070-3511362

Alle in dit document vermelde gegevens zijn strikt vertrouwelijk. Publicatie en inzage aan derden, geheel of gedeeltelijk, is zonder toestemming van het NIPO beslist niet toegestaan.

© NIPO Amsterdam | ISO 9001trapned.dot

Inhoud

	Inleiding	1
	Deel I – Onderzoek onder beleidsmedewerkers en handhavers	5
1	Verwachte kennis van burgers ten aanzien van goederenvervoer	6
2	Verwachte perceptie van burgers ten aanzien van goederenvervoer	7
3	Indicatoren die van invloed zijn op de veiligheidsbeleving	8
3.1	Kans, effect en risico	8
3.2	Mate van invloed die men als persoon heeft	8
3.3	Rampen en incidenten	8
3.4	Mate van nabijheid/ dagelijkse confrontaties	8
3.5	Gewenning	9
3.6	Acceptatie van onveilige situaties	9
3.7	Cultuur	9
3.8	Uiterlijk en staat van onderhoud van het vervoermiddel	9
3.9	Afzender en betrouwbaarheid van de vervoerder of de branche	10
3.10	Herkomst en imago van de vervoerder	10
3.11	Soort stof die vervoerd wordt	10
3.12	Vervoersprestatie	10
3.13	Bemanning	10
3.14	Wijze waarop een vervoermiddel beladen is	11
3.15	Type vervoermiddel	11
3.16	Fysieke omgeving en de infrastructuur	11
3.17	Weersomstandigheden en hoe mensen daarmee omgaan	11
3.18	Het feit of men zelf gebruiker is van de modaliteit die men beoordeelt	11
3.19	Rol van de media	11
4	Inschatting van de veiligheid van goederenvervoer door burgers	12
5	Inschatting van de veiligheid van goederenvervoer door experts	13
6	Vergelijking veiligheidsbeleving burgers en experts	15
7	Veiligheidsperceptie ten aanzien van verschillende vervoersmodaliteiten	16
7.1	Wegverkeer	16
7.2	Trein	16
7.3	Binnenvaart	16

7.4	Zeevaart	17
7.5	Luchtvaart	17
7.6	Pijpleidingen	17
8	Het maatschappelijk belang van de veiligheid van goederenvervoer	18
9	Verantwoordelijke partijen	19
10	Perceptie en rol van de overheid	21
	Deel II - Onderzoek onder burgers	23
1	Wat verstaan burgers onder goederenvervoer	24
2	Perceptie ten aanzien van goederenvervoer	25
3	Inschatting van de veiligheid van goederenvervoer	27
4	Indicatoren aan de hand waarvan burgers de veiligheid bepalen	29
4.1	Kans, effect en risico	29
4.2	Invloed die men als persoon heeft op de situatie	29
4.3	Rampen en incidenten	30
4.4	Zichtbaarheid van en kans op confrontatie met het vervoermiddel	30
4.5	Acceptatie van onveilige situaties	31
4.6	Soort goederen die worden vervoerd	31
4.7	Uiterlijk en staat van onderhoud van het voertuig	31
4.8	Bemanning	32
4.9	Herkomst en image van de vervoerder	32
4.10	De menselijke factor	32
4.11	Economische belangen	33
4.12	De vervoersprestatie	33
4.13	De vervoersintensiteit	34
4.14	Wetgeving en controle	34
4.15	Weersinvloeden	35
4.16	Rol van media	35
4.17	Rol milieubeweging	35
5	Veiligheidsperceptie ten aanzien van de vervoersmodaliteiten	36
5.1	Weg	36
5.2	Trein	37
5.3	Binnenvaart	38
5.4	Zeevaart	38
5.5	Luchtvaart	39
5.6	Pijpleidingen	39
5.7	Ruimtevaart	40

6	Vergelijking van de veiligheidsbeleving tussen respondenten onderling	41
7	Het maatschappelijk belangrijk van de veiligheid van goederenvervoer	42
8	Verantwoordelijke partijen voor de veiligheid van goederenvervoer	43
9	Mate waarin men zelf verantwoordelijkheid wil nemen voor de veiligheid van goederenvervoer	45
10	De rol van de overheid	46
10.1	Perceptie van de overheid	46
10.2	Gewenste communicatie vanuit de overheid	46
10.3	Perceptie van veiligheidsbeleid vanuit de overheid	47
11	Synthese	48
	Bijlagen	
1	Checklist Experts	
2	Checklist Burgers	
3	Respondentenlijsten	

Inleiding

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) Directie Transportveiligheid, heeft NIPO, het Marktonderzoeksinstituut een kwalitatief vooronderzoek verricht naar de veiligheidsbeleving van beleidsmakers, handhavers en burgers in Nederland. Dit rapport gaat uitsluitend in op dit kwalitatieve vooronderzoek. Het onderzoek heeft plaatsgevonden in november 2000. Het veldwerk is bijgewoond door belangstellenden van opdrachtgeverszijde en is ook opgenomen op VHS-video banden. Alle video-banden blijven tot 6 maanden na afronding van het onderzoek door het NIPO bewaard, waarna ze voor hergebruik worden gewist.

Achtergrond en probleemstelling

De directie Transportveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt op dit moment aan een nieuwe beleidsvisie op de veiligheid van het goederenvervoer. De rol van de overheid is in de afgelopen jaren veranderd: de burger wordt mondiger, het verwerven van maatschappelijk draagvlak voor overheidsbeleid wordt steeds belangrijker en veiligheid staat hoog op de beleidsagenda. Tegen deze achtergrond heeft de directie Transportveiligheid gekozen voor een *pro-actieve aanpak*, waarbij een voorname rol is weggelegd voor de interactie met relevante actoren. De directie Transportveiligheid wil voorts dat de in de maatschappij levende ideeën en inzichten een voorname rol gaan spelen in het toekomstige beleid.

Voor de ontwikkeling van het toekomstig beleid heeft de directie Transportveiligheid een project opgezet waarin visies van relevante betrokken groeperingen of personen in de beleidsontwikkeling worden geïnventariseerd. Hiermee kan beter worden vastgesteld hoe de beleidsontwikkeling van de directie Transportveiligheid aansluit bij daadwerkelijk in de samenleving ervaren problemen, kansen en bedreigingen. Uiteraard kunnen in een dergelijk project de mening en ervaring van de Nederlandse bevolking niet ontbreken. Graag wil het ministerie daarom antwoord krijgen op de volgende vraag:

"Hoe ervaart de Nederlander de veiligheid van het goederenvervoer?"

Hiervoor heeft NIPO, het Marktonderzoeksinstituut een vooronderzoek verricht. Om adequaat te voldoen aan de eerder beschreven probleemstelling, is een gefaseerde onderzoeks-aanpak voorgesteld:

- fase 1: kwalitatief vooronderzoek
- fase 2: kwantitatief vervolgonderzoek

Het is zeer belangrijk dat de in het kwantitatieve onderzoek gehanteerde vragenlijst wordt opgebouwd rond alle aspecten, die voor de diverse groepen Nederlanders van belang (kunnen) zijn bij de beleving van de veiligheid van het goederenvervoer.

Om al deze aspecten boven water te krijgen, is een kwalitatief vooronderzoek verricht. Deze methode is uitermate geschikt om niet alleen diepte, maar ook breedte in de informatie te verkrijgen. De voorgelegde problematiek wordt zo open en exploratief mogelijk benaderd. Er is gebruik gemaakt van open gesprekstechnieken. De interviewer stelt open vragen en vraagt door naar aanleiding van wat de respondenten naar voren brengen. Op deze manier kan worden nagegaan wat de achterliggende motivaties zijn van de respondenten. Dit leidt vaak tot verrassende ideeën en invalshoeken.

Niet alleen is de verkregen informatie uit het kwalitatieve onderzoek op zich waardevol; deze dient tevens als input voor de vragenlijst die wordt gehanteerd in de kwantitatieve vervolgfase. Deze vragenlijst kan zo optimaal worden afgestemd op de denk- en beleavingswereld van de doelgroep. De hypothesen die op basis van het kwalitatieve onderzoek zijn geformuleerd, kunnen zo in het kwantitatieve onderzoek cijfermatig worden onderbouwd.

Onderzoeksdoel kwalitatief onderzoek

Het primaire doel van het kwalitatieve onderzoek is meer inzicht te verkrijgen in alle aspecten die een rol spelen in de beleving van de Nederlander ten aanzien van de (on)veiligheid van het goederenvervoer.

Meer specifiek gaat het om het gevoel dat mensen krijgen bij onder meer:

- goederenvervoer in het algemeen (weg, spoor, water, lucht en eventueel pijpleiding)
- het vervoeren van gevaarlijke stoffen
- verkeersveiligheid
- goederenvervoer en belasting van het milieu
- goederenvervoer en de economische ontwikkeling van Nederland
- overlast van goederenvervoer (het geluid / stank van vrachtvoertuigen/ visuele vervuiling)
- beleving van vrachtwagens in het verkeer (overlast, onveilig, belemmering zicht, visuele ervaring)

Daarnaast gaat het ook om meer concrete aspecten als:

- wat is de rol van de overheid?
- wat mag veiligheid kosten?
- waar liggen de oorzaken van onveiligheid?

Behalve voor het verkrijgen van meer inzicht kunnen de resultaten van dit kwalitatieve onderzoek ook worden gebruikt als input voor de vragenlijst van het kwantitatieve vervolgonderzoek.

Methode

Dit vooronderzoek bestaat uit twee fasen:

Fase A: Een discussie met beleidsmedewerkers en
een discussie met handhavers

Fase B: Vier groepsdiscussies met burgers

De resultaten van beide fasen worden in dit rapport weergegeven.

Als methode van onderzoek hebben wij de methode van de groepsdiscussie gebruikt. De verscheidenheid aan opinies, gevoelens, belevingen, weerstanden en associaties die leven onder de Nederlanders kan met deze methode optimaal in kaart worden gebracht. In een korte tijd komen relatief veel (in vergelijking met diepte-interviews) respondenten aan het woord. Groepsdiscussies stimuleren, als gevolg van het interactieproces tussen de deelnemers, tot het geven van steeds nieuwe antwoorden. Dit stelt ons in staat om op een efficiënte wijze aan veel informatie te komen.

Doelgroepselectie

Fase A: Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft zelf de selectie verricht voor de discussies met de beleidsmedewerkers en de handhavers

Fase B: De selectie van de burgers is door het Nipo verzorgd. De respondenten zijn verhuuld uitgenodigd. Dat wil zeggen dat tijdens de selectie het onderwerp waarvoor de respondenten zijn uitgenodigd niet genoemd is. De respondenten kregen als dank voor hun medewerking een kleine attentie na afloop.

Gezien we met name op zoek waren naar de beleving van (on)veiligheid op het gebied van goederenvervoer verwachtten we de meeste input te verkrijgen in de zogenaamde "risico"-gebieden Amsterdam en Rotterdam (gezien hier respectievelijk het grootste vliegveld en de grootste haven gelegen zijn). Verondersteld kan worden dat met name in deze twee gebieden de onveiligheid een grote rol speelt. Juist dit gegeven is zo belangrijk, omdat deze fase van het onderzoek er met name op is gericht vast te stellen welke aspecten in de beleving van de Nederlander de onveiligheid bepalen.

Uitgaande van het bovenstaande hebben zowel in Amsterdam als in Rotterdam de volgende groepen plaatsgevonden:

- 1 groep binnen de leeftijdsklasse 20-40 jaar
- 1 groep binnen de leeftijdsklasse 40-65 jaar

Verder is binnen de groepen gestreefd naar een spreiding van:

- leeftijd,
- geslacht,
- sociale klasse en opleiding,
- werkend / niet-werkend
- vorm van vervoer (auto, motor, trein, fiets, etc...)

In de bijlage is de uiteindelijke respondentenlijst terug te vinden.

Checklist

Tijdens de discussies is gebruik gemaakt van een vraagpuntenlijsten. Deze zo genoemde checklists zijn in nauw onderling overleg met de directie Transportveiligheid samengesteld. De definitieve checklists zijn in de bijlage terug te vinden.

Interpretatie onderzoeksgegevens

Wellicht ten overvloede dient te worden opgemerkt dat het in kwalitatief onderzoek gaat om het vóórkomen van bepaalde uitspraken en niet om de frequentie waarmee de uitspraken worden gedaan.

In kwalitatief onderzoek gaat het erom achterliggende motivaties van de doelgroep in kaart te brengen. De methode wordt vooral toegepast wanneer een bepaalde diepgang in de informatie gewenst is. Kwalitatief onderzoek stelt ons in staat inzicht te verkrijgen in de (emotionele) drempels, knelpunten, attitudes, percepties, wensen en behoeften van de doelgroep.

Dit rapport geeft de resultaten van beide fasen weer. Deel I beschrijft de resultaten van sessies met de beleidsmedewerkers en handhavers en deel II geeft de resultaten van de sessies met de burgers weer.

Deel I – Onderzoek onder beleidsmedewerkers en handhavers

1 Verwachte kennis van burgers ten aanzien van goederenvervoer

Volgens de experts zijn burgers zich niet of nauwelijks bewust zijn van de verschillende modaliteiten die er op het gebied van vervoer zijn. In hun ogen zullen burgers goederenvervoer vooral relateren aan hetgeen zichtbaar is in de directe omgeving en waarmee ze zelf in het dagelijkse leven worden geconfronteerd. Andersom geldt dat men zich niet of nauwelijks bewust zal zijn van de modaliteiten waarmee men zelf niet in aanraking komt.

Als gevolg van files en drukte op de wegen is de verwachting dat burgers zich sterk bewust zijn van goederenvervoer over de weg. De meeste experts zijn ervan overtuigd dat burgers het goederenvervoer met name zullen koppelen aan vrachtwagens. Dit vervoermiddel is nadrukkelijk aanwezig en burgers worden er ook het meest mee geconfronteerd. Ook het wegverkeer op kleinere schaal, zoals bestelbusjes en (pizza-) koeriers, is volgens een enkeling in beeld. Daarnaast schat men in dat burgers het goederenvervoer sterk zullen relateren aan treinen. Met name de Betuwelijn zal door hen genoemd worden. De verwachting is dat vervoer over water, met name binnenvaart, in mindere mate leeft omdat de burger hier nauwelijks direct mee geconfronteerd wordt. Als al gedacht wordt aan vervoer per schip, dan zullen burgers denken aan zeeschepen om deze vervolgens in verband te brengen met rampen die hebben plaatsgevonden.

Men denkt dat de woonplaats van invloed zal zijn op de perceptie. Rotterdammers zullen eerder aan de Rotterdamse haven en aan scheepvaart refereren en Amsterdammers zullen eerder de modaliteit luchtvaart noemen. Wat betreft vervoer per pijpleiding kunnen de experts zich niet voorstellen dat de burger zich hiervan bewust is.

Bewustzijn over onderscheid soorten goederen

Naast de verschillende vervoersmodaliteiten die men zal noemen, zal goederenvervoer naar verwachting ook in verband gebracht worden met de soorten goederen die vervoerd worden, en in dit kader zal men denken aan 'onschuldige' goederen als voedsel of bloemen, maar ook aan gevaarlijke stoffen als bijvoorbeeld chloor (per trein) of olie (per tanker).

"De gewone burger is zich niet bewust van goederenvervoer en alles wat daar achter zit, zoals overslagpunten en dergelijke."

"De burger komt niet vaak in aanraking met schepen."

"Heel misschien kent men de kreet 'Nederland Distributieland'."

"Met name treinreizigers en forensen zullen trein noemen, vooral omdat goederentreinen voorrang hebben op personenvervoer"

2 Verwachte perceptie van burgers ten aanzien van goederenvervoer

De experts zijn ervan overtuigd dat goederenvervoer door burgers overwegend als negatief wordt ervaren. Sommigen experts verwachten dat een klein deel van de burgers doordrongen is van de noodzaak van goederenvervoer, maar de meeste burgers zullen goederenvervoer naar verwachting alleen maar zien als lastig, gevaarlijk en vervuilend. Dit negatieve beeld zal voor een groot deel worden bepaald door de vrachtwagen. Men denkt dat burgers weinig begrip tonen voor vrachtwagens en vooral de nadelen zullen benadrukken. Het beeld van vrachtwagens is dat ze groot, log, smerig, vervuilend en onveilig zijn. Burgers hebben er last van omdat ze moeilijk zijn in te halen, files veroorzaken en gevaarlijk zijn ten opzichte van andere deelnemers in het wegverkeer (onder meer als gevolg van de dode hoek waarmee chauffeurs te kampen hebben). Sommige beleidsmedewerkers denken dan ook dat burgers een ander beleid wensen waarbij de vrachtwagen meer beperkingen wordt opgelegd in het verkeer, bijvoorbeeld door middel van een aanscherping van het inhaalverbod.

Treinen veroorzaken overlast in de vorm van het lawaai dat ze voortbrengen en de tijd die het als weggebruiker kost om goederentreinen voorrang te geven. Daarnaast zullen chloortransporten per trein als gevaarlijk en onveilig worden gezien.

Een enkeling verwacht dat burgers het water (met name de binnenvaart) als transportmogelijkheid zullen prefereren boven de weg, omdat vervoer op water als minder vervuilend wordt gezien en omdat het wegverkeer op deze wijze ontlast zou kunnen worden.

Scheepvaart zal vooral in verband worden gebracht met rampen en milieuvervuiling en minder met een persoonlijke last of risico dat men als burger ervaart.

“De houding is: not in my backyard, als ik er maar geen last van heb.”

“Vrachtwagens zijn lastig en a-sociaal, ze veroorzaken files.”

“Op de snelweg kijk je bij het inhalen achterom om te zien of er een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen aankomt. Je hebt het gevoel dat je kunt worden aangereden. Dat is de persoonlijke beleving.”

“De vrachtwagen wordt vooral door moeders met kinderen als heel gevaarlijk en onveilig gevonden.”

“Ze zullen wel zeggen dat we het anders moeten organiseren met vrachtwagens.”

“Zeevaart betekent doormidden gebroken tankers, vervuilde stranden en dode vogels.”

“Veiligheid is voor de meeste mensen heel ver weg, het milieu is veel dichterbij, daar maakt men zich meer zorgen over.”

3 Indicatoren die van invloed zijn op de veiligheidsbeleving

Experts wijzen diverse indicatoren aan die bepalend zijn voor de veiligheidsbeleving ten aanzien van goederenvervoer. Naast hele concrete en tastbare factoren (zoals het aantal doden en gewonden) onderscheidt men ook minder tastbare factoren die meer gebaseerd zijn op emoties en gevoel. De volgende indicatoren beschouwt men als bepalend voor de veiligheidsbeleving ten aanzien van goederenvervoer.

3.1 Kans, effect en risico

Veiligheidsbeleving wordt beïnvloed door de ingeschatte kans dat iemand iets overkomt, en door het mogelijke gevolg of het effect van een dergelijke gebeurtenis. Het effect van een gebeurtenis kan persoonlijke schade zijn (doden en gewonden), milieuschade (indirecte gevolgen voor het milieu), en economische schade (gevolgschade aan gebouwen, infrastructuur, etc.). Het risico bestaat uit de kans maal het effect.

3.2 Mate van invloed die men als persoon heeft

In de beeldvorming speelt ook mee in hoeverre men zelf denkt invloed te kunnen hebben op het gepercipieerde risico. Men voelt zich doorgaans veiliger naarmate men meer denkt het risico zelf in de hand te hebben. Dit ondanks het feit dat men weet dat er een groot aantal verkeersslachtoffers zijn. Maar als er een kans is op een gebeurtenis zonder dat men er zelf controle over heeft, zoals rijden in een tunnel en er ontstaat een ontploffing, zal men zich onveiliger voelen.

3.3 Rampen en incidenten

Men is het erover eens dat het beeld van de burger sterk bepaald wordt door rampen en incidenten.

“Als je net een ramp hebt gehad met een olietanker en mensen zien zeehondjes die dood zijn, dan ontstaat er een onveilig gevoel, terwijl het aantal doden en gewonden in de scheepvaart per jaar wel meevalt. Het zijn de emoties die spelen.”

“Als er geen incidenten zijn, denkt de burger dat het veilig is.”

3.4 Mate van nabijheid/ dagelijkse confrontaties

Burgers relateren veiligheid aan hun directe omgeving, aan wat men zelf meemaakt en ziet. Daarom zullen de meeste burgers zich meer bewust zijn van de risico's van wegvervoer dan van vervoer over water. Degenen die aan een weg of aan het water wonen hebben een groter gevoel van onveiligheid.

Ook de ervaringen die men dagelijks opdoet zijn van invloed op de beleving. Als voorbeeld wordt genoemd dat burgers in Drente een andere beleving hebben dan

burgers in Rotterdam die dagelijks geconfronteerd worden met vervoer van en naar de haven. Ook geldt hoe dichterbij een incident of ramp, hoe ernstiger het beoordeeld wordt, en hoe meer betrokken men is. Als voorbeeld noemt men in dit kader ook de ramp in Enschede.

“De burger kijkt niet alleen naar het aantal doden en gewonden, als je in je auto zit en er denderd een vrachtwagen aan je voorbij, dan geeft dat een onveilig gevoel, wat op dat moment bepalend is voor hoe je die modaliteit beoordeelt.”

“Ik weet dat mensen die aan het water wonen, zich voortdurend ongerust maken, ze denken altijd aan gevaarlijke stoffen.”

3.5 Gewenning

Er is ook duidelijk sprake van gewenning. In Nederland wordt bijvoorbeeld geaccepteerd dat er jaarlijks rond de 1200 slachtoffers verkeersslachtoffers vallen. Indien dit bij andere modaliteiten het geval zou zijn, zou dit minder geaccepteerd worden en tot veel meer ophef leiden, denkt men.

“Het aantal verkeersdoden is de gewenning van elke dag, niemand die daar van wakker ligt. Als er in de visserij één dode per jaar valt, praat iedereen erover.”

“Waarom doen we wel wat met de opslag van vuurwerk en niet met de verkeersveiligheid, terwijl er elk weekend vele doden vallen in het verkeer? Vanwege de gewenning en omdat één maal 16 doden meer impact heeft.”

3.6 Acceptatie van onveilige situaties

Door gewenning is men eerder bereid onveilige situaties te accepteren. Verondersteld wordt dat burgers in het Westen van Nederland meer onveilige situaties accepteren dan burgers in het Oosten van Nederland, omdat de intensiteit van het wegverkeer zo verschilt.

3.7 Cultuur

Het is volgens enkele experts cultureel bepaald in hoeverre onveiligheid wordt geaccepteerd. De experts zien Nederland als een land dat hoge eisen stelt aan veiligheid en veel regels hanteert. Men maakt een vergelijking met de Verenigde Staten waar meer verkeersslachtoffers vallen, terwijl de inspanningen van overheidswege om de veiligheid te waarborgen niet intensiever zijn dan hier. Daardoor lijkt het alsof Amerikanen onveiligheid eerder accepteren.

3.8 Uiterlijk en staat van onderhoud van het vervoermiddel

Men is geneigd een groot en lelijk vervoermiddel (zoals bijvoorbeeld een logge vrachtwagen) als gevaarlijk te zien. Hoe beter een vervoermiddel onderhouden is, hoe

betrouwbaarder het overkomt. Volgens experts blijkt deze beleving in de praktijk meestal terecht te zijn. Met name bij schepen geldt, hoe beter ze onderhouden zijn, hoe veiliger.

3.9 Afzender en betrouwbaarheid van de vervoerder of de branche

In het algemeen geldt: hoe bekender de vervoerder, hoe betrouwbaarder. Een bekende naam op een vrachtwagen schept meer vertrouwen dan de naam van een onbekend bedrijf. Bovendien gaat men ervan uit dat chauffeurs die een bepaalde bedrijfsnaam in ere moeten houden een beter rijgedrag vertonen dan transporteurs van een anoniem bedrijf. Om het belang aan te tonen van het effect van de naam van de vervoerder op het veiligheidsgevoel, noemt men Shell als voorbeeld, dat de naam van haar schepen heeft gehaald en nu onder naam van een grote compagnie vaart. Dit geeft de experts een onveilig gevoel omdat Shell hierdoor minder aanspreekbaar is. Handhavers constateren in de praktijk dat deze beleving terecht is, omdat zowel het onderhoud van de betreffende schepen als ook de kwaliteit van de bemanning minder zijn dan voorheen. Verder staat het vervoer in sommige branches (bijvoorbeeld de bloemenbranche) als minder veilig bekend.

3.10 Herkomst en imago van de vervoerder

Bepaalde nationaliteiten hebben een slecht imago. In het vrachtverkeer en in de zeevaart zijn bepaalde nationaliteiten synoniem aan slechte kwaliteit en achterstallig onderhoud.

3.11 Soort stof die vervoerd wordt

De soort stof die vervoerd wordt is van invloed op het veiligheidsgevoel. Het wordt als een groot verschil gezien wanneer een trein een onschuldige stof als erts vervoert, of een gevaarlijke stof als chloor. De experts zijn het erover eens dat goederen zeer onveilig kunnen zijn en ernstige schade kunnen aanrichten.

3.12 Vervoersprestatie

De experts relateren de mate van veiligheid veelvuldig aan de vervoersprestatie: het aantal kilometers dat wordt afgelegd in verhouding tot de hoeveelheid goederen die vervoerd wordt.

3.13 Bemanning

De opleiding, de status en het gedrag van de bemanning bepalen het vertrouwen dat men in de transporteur heeft.

3.14 Wijze waarop een vervoermiddel beladen is

Een overbeladen of slordig beladen voertuig zal men eerder als onveilig bestempelen.

3.15 Type vervoermiddel

Er zijn bepaalde vrachtwagens die een slecht zicht bieden (bijvoorbeeld de Kia).

3.16 Fysieke omgeving en de infrastructuur

De grootte van wegen, de bochten en hobbels in wegen, het ontbreken van vluchtstroken zijn bepalend voor het veiligheidsgevoel. Een tunnel geeft een onveilig gevoel omdat er geen ontwijkmogelijkheden zijn bij een ramp. Een vrachtwagen wordt als veiliger beschouwd in een dorp dan op een snelweg.

3.17 Weersomstandigheden en hoe mensen daarmee omgaan

Weersomstandigheden zijn van invloed op het rijgedrag.

3.18 Het feit of men zelf gebruiker is van de modaliteit die men beoordeelt

Wanneer men zelf gebruiker is van een bepaalde modaliteit staat men er doorgaans minder kritisch tegenover. Het lijkt dan alsof men de gevaren minder wil zien.

“Als je zelf verkeersdeelnemer bent, wil je niet te veel nadenken over alle risico's.”

3.19 Rol van de media

Men is het erover eens dat de pers een grote invloed heeft op de veiligheidsperceptie van burgers.

“De vrachtwagens die met enige regelmaat mensen aanrijden staan niet in de krant.”

“Mensen denken al heel snel dat er heel makkelijk iets kan gebeuren, maar dat is helemaal niet zo. De pers blaast rampen op.”

“Het beeld dat de burger heeft, fluctueert met wat er in de pers verschijnt.”

4 Inschatting van de veiligheid van goederenvervoer door burgers

De experts gaan ervan uit dat burgers zich doorgaans niet of nauwelijks bezighouden met de veiligheid van goederenvervoer. In hun ogen zijn burgers zich nauwelijks bewust zijn van dit thema en zodoende maakt men er zich ook geen zorgen over. Burgers zouden zich meer bewust zijn van de overlast die het goederenvervoer veroorzaakt dan dat men het als onveilig ervaart. Een enkeling verwacht dat burgers eerder de economische noodzaak van het goederenvervoer zullen benadrukken dan op de veiligheid te wijzen. Men is het erover eens dat burgers over te weinig feitenkennis beschikken om zich een goed oordeel te kunnen vormen.

Wanneer burgers gevraagd wordt naar hun gevoel van veiligheid, verwachten de meeste experts dat men het goederenvervoer in eerste instantie als redelijk veilig zal ervaren. Verondersteld wordt dat naarmate er dieper op het thema wordt ingegaan en men zich dus meer bewust wordt van het onderwerp, burgers meer risico's zullen aandragen. Verder denkt men dat burgers grote verschillen in veiligheid zullen ervaren ten aanzien van de diverse modaliteiten.

Enkele experts onderschrijven de veronderstelling dat burgers het goederenvervoer doorgaans als veilig beleven niet. Zij zijn van mening dat burgers de kans dat er iets kan gebeuren juist als hoog inschatten. In hun ogen worden onveiligheidsgevoelens van burgers versterkt doordat burgers zich in hun beeldvorming sterk laten beïnvloeden door incidenten en rampen uit het verleden die doorgaans breed zijn uitgemeten in de pers.

“Goederen kunnen heel onveilig zijn, maar niemand weet ervan, dus denken ze dat het veilig is. Niemand weet dat er chloortreinen zijn.”

“Men ervaart goederenvervoer niet als onveilig, maar wel als smerig, vuil en lastig.”

“Men zal beginnen met dat het veilig is, maar na doorvragen zal men daar van afstappen. Dan gaan ze denken over wat er misgegaan is, en denken ze terug aan incidenten.”

5 Inschatting van de veiligheid van goederenvervoer door experts

De experts vinden het moeilijk een inschatting te geven hoe veilig het goederenvervoer in Nederland nu daadwerkelijk is. De meesten hebben de overtuiging dat het goederenvervoer in Nederland over het algemeen veilig is, maar kunnen niet goed aanduiden waarop deze mening precies gebaseerd is. Men is het erover eens dat het moeilijk tastbaar te maken is waarom iets nu als veilig of onveilig beschouwd kan worden. Eén van de handhavers is van mening dat experts zelf eigenlijk over te weinig feitenkennis beschikken om de mate van veiligheid goed te kunnen beoordelen.

Bij het inschatten van de veiligheid redeneren zowel de beleidsmakers als de handhavers sterk vanuit het eigen perspectief:

Beleidsmakers leggen vooral de nadruk op feiten

Dat wil zeggen op het aantal incidenten en rampen dat in Nederland heeft plaatsgevonden, de gevolgen daarvan in de vorm van het aantal doden en gewonden, en op de statistische kans dat er (weer) een dergelijk ongeluk kan gebeuren. Aangezien Enschede de enige ramp met zeer grote impact is die op het gebied van goederenvervoer in Nederland heeft plaatsgevonden, vindt men het allemaal wel meevallen. En zelfs de ramp in Enschede valt volgens een enkeling mee wanneer rekening wordt gehouden met de zeer gevaarlijke stoffen die in het spel waren.

“Het is veiliger dan de burgers denken.”

“Het feit dat je nog leeft laat zien dat het veilig is. We hebben de randvoorwaarden zo goed geregeld dat het veilig is.”

“De kans dat je van de trap valt is groter dan de kans dat je met goederenvervoer verongelukt. Die is gelijk aan het winnen van de staatsloterij, en je wint nooit.”

“Ongelukken met gevaarlijke stoffen zijn incidenteel. Je kunt daarvan moeilijk inschatten wat de risico's zijn.”

“Afgezien van Enschede is er met goederenvervoer nog nooit een echte ramp gebeurd.”

“Bij Enschede roept men: dat mag nooit meer gebeuren, en men denkt dat het weer fout kan gaan, maar die kans is miniem. En als een chloortrein ontspoord, denken ze dat het morgen weer gaat gebeuren, maar de statistiek zegt dat de kans dat het een tweede keer gebeurt laag is. Dat zijn natuurwetten.”

Handhavers redeneren sterk vanuit de praktijk

Naast kansen, mogelijke gevolgen en risico's nemen zij ook de vervoersprestatie per modaliteit (de hoeveelheid die vervoerd wordt), het aantal overtredingen dat men in de praktijk tegenkomt, het aantal vervoersbewegingen per modaliteit en het gevoel dat men heeft mee als indicatoren voor veiligheid.

“Het wegvervoer maakt jaarlijks vele slachtoffers, maar je moet ook kijken naar de hoeveelheid goederen die er vervoerd worden.”

“Ik vind het nog een wonder dat er zo weinig doden vallen op de weg, als je ziet hoeveel vrachtwagens er rijden en hoe ze moeten manoeuvreren, het is onvermijdelijk dat het af en toe fout gaat.”

“Het gaat om het gevoel, niet om het aantal doden.”

De meeste beleidsmedewerkers en handhavers komen tot de conclusie dat het goederenvervoer in Nederland als redelijk veilig tot veilig beschouwd mag worden. Hoewel men het erover eens is dat een volledig veilige situatie niet bestaat en er altijd een zeker risico aanwezig zal zijn, vindt men het relatief veilig. Zeker wanneer het aantal slachtoffers wordt afgezet tegen de grote hoeveelheden goederen die vervoerd worden en het aantal kilometers dat wordt afgelegd. Ook wanneer de Nederlandse situatie met het buitenland wordt vergeleken constateren de experts dat Nederland tot een van de meest veilige landen van Europa gerekend mag worden.

Een aantal experts, met name handhavers, onderschrijft de mening dat het goederenvervoer veilig is echter niet zonder meer. Zij uiten hun twijfels over de veiligheid. Zij vinden dat bij de inschatting van de veiligheid niet alleen uitgegaan moet worden van gebeurtenissen die feitelijk hebben plaatsgevonden (incidenten en rampen), maar ook rekening gehouden moet worden met de keren dat het bijna mis is gegaan of mis kan gaan (het risico). Daarnaast wijzen zij erop dat de mate van veiligheid per modaliteit aanzienlijk kan verschillen en vinden het daarom moeilijk om een oordeel te geven over het goederenvervoer in zijn totaliteit.

“Jullie zeggen dat het veilig is, maar dat betwijfel ik. Je moet ook rekening houden met de keren dat het bijna mis gaat.”

6 Vergelijking veiligheidsbeleving burgers en experts

De meeste experts zijn van oordeel zijn dat het goederenvervoer in Nederland veilig te noemen is. Zij denken dat het thema veiligheid niet of nauwelijks leeft onder burgers. Toch veronderstellen de meeste experts dat burgers iets negatiever zullen zijn dan de experts. Men denkt namelijk dat de burger zich latent onveilig voelt ten aanzien van het goederenvervoer. Men verwacht dat burgers zich meer bewust zullen worden van het onderwerp en zich minder veilig gaan voelen naarmate er dieper doorgevraagd wordt. Dit betekent volgens de meeste experts dat burgers zich (iets) onveiliger zullen voelen dan het in werkelijkheid is. Met name doordat de beeldvorming van burgers sterk beïnvloed wordt door incidenten en rampen en door de rol die de pers hierbij speelt.

“Ik denk dat de veiligheid in werkelijkheid hoger is dan de burger beleeft.”

“De burger vindt het iets onveiliger dan wij.”

“Als er geen incidenten zijn, denkt de burger dat het veilig is.”

“Het beeld dat de burger heeft, fluctueert met wat er in de pers verschijnt.”

Aan de andere kant vinden enkele experts het onterecht als burgers zich weinig zorgen maken om de veiligheid van goederenvervoer. Hoewel het in hun ogen doorgaans veilig is, blijft er altijd een risico bestaan dat er iets fout kan gaan, dit alle statistische berekeningen en feiten ten spijt. Experts kunnen de mogelijke gevaren beter inschatten, terwijl burgers vaak helemaal geen weet hebben van gevaren en risico's, vindt men.

“God mag weten wat er allemaal dwars door Dordrecht loopt, maar niemand maakt zich er zorgen om omdat er niks gebeurt.”

“Er zijn chloortreinen, maar niemand weet dat.”

“De burger staat er niet bij stil, totdat hij er zelf mee geconfronteerd wordt.”

“Het aantal doden in het verkeer blijft veel. De weg is heel onveilig.”

“We zeggen wel dat scheepvaart hartstikke veilig is, maar er is toch een hele kleine kans dat schepen vergaan.”

“Goederen zijn vaak niet zo veilig als ze zouden moeten zijn.”

7 Veiligheidsperceptie ten aanzien van verschillende vervoersmodaliteiten

Alle experts zijn het erover eens dat met betrekking tot de veiligheidsbeleving van goederenvervoer een onderscheid gemaakt moet worden tussen de verschillende modaliteiten. De experts relateren de mate van veiligheid aan het aantal slachtoffers, maar ook aan het aantal kilometers dat wordt afgelegd in verhouding tot de hoeveelheid goederen die vervoerd wordt (de vervoersprestatie). Ook het personenvervoer dient soms als referentie voor het bepalen van de veiligheid.

Wanneer de verschillende modaliteiten met elkaar vergeleken worden, wordt wegverkeer door de experts als de meest onveilige modaliteit beschouwd, gevolgd door het spoor. Scheepvaart en luchtvaart worden tot de meest veilige modaliteiten gerekend. De verwachting is dat de burgers dezelfde rangorde zullen aanbrengen.

7.1 Wegverkeer

Afgezet tegenover de andere modaliteiten beschouwen de meeste experts het wegverkeer, en dan met name vrachtwagens als minst veilig. De drukte op de wegen en ook het rijgedrag van vrachtwagenchauffeurs zijn hier debet aan. Toch wordt het wegverkeer door de meeste experts als redelijk veilig gezien. Vergeleken met het personenvervoer veroorzaakt het vrachtvervoer minder ongelukken. Verwacht wordt dat ook burgers het wegverkeer prominent als het minst veilig zullen bestempelen. Met name ouders van kinderen zouden zich bewust zijn van de gevaren.

7.2 Trein

Goederenvervoer per spoor wordt zowel door experts zelf als, volgens de verwachtingen van de experts, ook in de ogen van de burgers als redelijk veilig gezien. Volgens experts hangt de mate van veiligheid sterk af van de soort goederen die wordt vervoerd. Men erkent dat de kans klein is dat er een ongeluk gebeurt met een chloortrein, maar als er wat gebeurt, is het effect groot. Een beleidsmaker ziet vooral risico's ontstaan in de toekomst. Omdat de intensiteit van het treinverkeer sterk zal toenemen, zal het vervoer per spoor minder veilig worden. Experts denken dat de meeste burgers geen onderscheid zullen maken tussen personenvervoer en goederenvervoer per spoor. Als ze dat wel doen zal het vervoer per spoor gerelateerd kunnen worden aan chloortreinen, en in dat geval zullen burgers het vervoer per trein als uiterst onveilig ervaren.

7.3 Binnenvaart

Ook de binnenvaart wordt door de meeste experts als veilig beschouwd en zelfs als één van de meest veilige. Vooral wanneer wordt gekeken naar het aantal menselijke slachtoffers en de vervoersprestatie, is dit de meest veilige vervoersmodaliteit. Op jaarbasis vallen er namelijk rond de 7 slachtoffers, terwijl de hoeveelheid goederen

die vervoerd wordt bijna gelijk is aan het vervoer per weg waar jaarlijks rond de 300 slachtoffers vallen bij het vrachtvervoer. Aangezien binnenvaart weinig zichtbaar is en burgers er weinig last van ondervinden is de verwachting dat burgers het als zeer veilig zien. Hoewel binnenvaart door de experts als relatief veilig wordt gezien, gebeuren er volgens een handhaver in de dagelijkse praktijk toch meer menselijke ongelukken dan burgers denken.

7.4 Zeevaart

De experts kwalificeren zeevaart samen met binnenvaart als het meest veilige vervoermiddel omdat er een klein persoonlijk risico bestaat. Er vallen nauwelijks menselijke slachtoffers terwijl de vervoersprestatie erg hoog is. De verwachting is dat de beeldvorming van de burgers afwijkt van de experts. Het beeld van burgers wordt namelijk bepaald door incidenten en rampen die belastend waren voor het milieu. Hoewel er nauwelijks menselijke slachtoffers vallen, zullen burgers zeevaart toch als onveilig beschouwen. De experts vinden dat onterecht.

7.5 Luchtvaart

Aangezien luchtvaart niet onder hun takenpakket valt, beschikken de experts over te weinig feitenkennis om de veiligheid ervan te beoordelen. Zo is men bijvoorbeeld niet op de hoogte van de soorten goederen en stoffen die door de lucht vervoerd worden. De meeste experts hebben het gevoel dat het goederenvervoer per lucht wel veilig is. Aan de gang van zaken met betrekking tot de Bijlmerramp maakt een enkeling op dat het vrachtvervoer in de lucht slechter geregeld is dan het personenvervoer per vliegtuig. Men is ervan overtuigd dat ook de beeldvorming van burgers sterk beïnvloedt wordt door de Bijlmerramp en dat burgers goederenvervoer per lucht als onveilig zullen ervaren.

7.6 Pijpleidingen

Experts zien pijpleidingen als zeer veilig. Hoewel het risico dat er een ongeluk gebeurt als uiterst klein wordt beschouwd, gelden de gevolgen als zeer groot. Men verwacht dat burgers geen weet hebben van deze modaliteit.

8 Het maatschappelijk belang van de veiligheid van goederenvervoer

Volgens de experts wegen maatschappelijke items als economie en milieu vaak zwaarder dan veiligheid.

In de dagelijkse praktijk signaleren zij een groot spanningsveld tussen economie en veiligheid. Als beleidsmaker probeert men hier rekening mee te houden bij het nemen van maatregelen. Men ziet dat burgers bereid zijn te investeren in veiligheid zolang het economisch goed gaat. Bij een economische teruggang echter neemt men meer risico op het gebied van veiligheid, aangezien veiligheid doorgaans de eerste post is waarop bezuinigd wordt. Voor de burger wordt de grens bereikt wanneer er een incident of ramp plaatsvindt. Dan pas krijgt veiligheid prioriteit. Daarnaast is een expert van mening dat veiligheid ook op politiek niveau te weinig aandacht krijgt. Verkeersproblematiek (in feite economie) weegt in zijn ogen zwaarder dan veiligheid.

“In het bedrijfsleven speelt veiligheid geen of slechts een ondergeschikte rol, er spelen vooral bedrijfseconomische redenen.”

“Veiligheid kost een hoop geld, en daar is de ondernemer niet in geïnteresseerd. Hij wil geld verdienen.”

“Als we bepaalde ontwikkelingen waar de gebruiker wel voor kiest niet door zouden laten gaan, zou het veiliger zijn. Sneller laden en lossen bijvoorbeeld is goedkoper en daarom gewenst vanuit de maatschappij, maar het vergroot het risico op onveiligheid.”

“Als de files worden opgelost, mag de minister blijven.”

In tegenstelling tot het thema veiligheid waar burgers zich volgens de experts niet of nauwelijks mee bezighouden, is het milieu een onderwerp dat wel hoog op de agenda staat genoteerd als het gaat om het goederenvervoer.

“Veiligheid is voor de meeste mensen ver weg, het milieu is veel dichterbij, daar maakt men zich veel meer zorgen over.”

9 Verantwoordelijke partijen

De experts zijn van mening dat er in feite niet één partij is die de verantwoordelijkheid ten aanzien van goederenvervoer moet of kan dragen. Noch de overheid, noch het bedrijfsleven of de burger zijn er alleen verantwoordelijk voor. Men is het erover eens dat het een samenspel moet zijn waarbij de genoemde partijen samen de verantwoordelijkheid nemen om de veiligheid te waarborgen. De overheid vindt daarom dat het bedrijfsleven meer verantwoordelijkheid moet worden toevertrouwd. In de ogen van enkele beleidsmedewerkers bestaan er momenteel te veel regels en mag er best minder overheidsbemoeienis zijn. Men is van mening dat regels niet alles kunnen vangen. De overheid blijft wel verantwoordelijk voor de regelgeving, maar men wil het bedrijfsleven een grotere taak toedichten bij het uitvoeren en naleven van de regels. Enkele beleidsmakers en met name de handhavers signaleren hier echter een groot spanningsveld met de praktijk. Het bedrijfsleven neemt de verantwoordelijkheid die haar wordt toegeschoven namelijk niet altijd. Wetten en regels worden in realiteit in onvoldoende mate nageleefd door het bedrijfsleven, met name omdat bedrijven andere prioriteiten stellen. Hoewel ook bedrijven doorgaans gebaat zijn bij veiligheid, wegen economische motieven en individuele vrijheid vaak zwaarder. Handhavers zijn daarom van mening dat het bedrijfsleven niet te veel verantwoordelijkheid kan worden toevertrouwd. Met name handhavers van de RVI vinden dat de overheid bij het verschuiven van de verantwoordelijkheid naar het bedrijfsleven haar regelgeving moet aanpassen en er verscherpte controles op overtredingen zouden moeten plaatsvinden.

“Het poldermodel bestaat uit veel regels die niet te controleren zijn en waar niemand zich aan hoeft te houden.”

“De overheid heeft een grote verantwoordelijkheid om veiligheid te waarborgen, maar het is een illusie dat de overheid het zelf kan doen, je moet het samen doen met bedrijven, anders lukt het niet.”

“Er moet wel een vorm van toezicht zijn vanuit de overheid, maar de verantwoordelijkheid moet bij het bedrijf liggen.”

“De burger eist van de overheid absolute veiligheid, maar dat kan de overheid natuurlijk niet bieden.”

“Men verwacht van de overheid dat men het 100% in handen heeft en dat het veilig is, maar aan de andere kant wil de burger vrijheid en geen bemoeienis, dat geeft frictie.”

“Zelfregulering moet niet té gemakkelijk aan bedrijven worden gegeven. De overheid moet een grotere rol spelen, meer actie ondernemen en meer investeren in veiligheid.”

“Natuurlijk heeft iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid, maar er gebeurt niets als niemand corrigerend optreedt.”

De verwachting is dat burgers de verantwoordelijkheid voor veiligheid van goederenvervoer eenzijdig bij de overheid zullen leggen. Dit gebeurt vanuit een automatisme waarbij de overheid per definitie als verantwoordelijke partij wordt aangewezen, of omdat men de overheid, in tegenstelling tot het bedrijfsleven,

vertrouwt. De experts zijn het erover eens dat het eenzijdig toekennen van verantwoordelijkheid aan de overheid onterecht, onhaalbaar en daarom onrealistisch is.

“Als het fout gaat denken burgers dat het aan de regelgeving ligt.”

“Burgers willen dat de overheid daar op let.”

“De burger denkt helemaal niet na over die verantwoordelijkheid, die denkt: het wordt wel geregeld door de overheid.”

“De burger heeft graag dat de verantwoordelijkheid bij de overheid ligt, omdat hij geen vertrouwen heeft in het bedrijfsleven.”

10 Perceptie en rol van de overheid

Alle experts zijn van mening dat de rol van de overheid onduidelijk en de overheid zelf ondoorzichtig is. Experts kunnen geen eenduidig antwoord geven op de vraag tot wie burgers zich kunnen richten nadat zij geconfronteerd zijn met een onveilige situatie waarbij een bedrijf in overtreding is. Zelfs voor de experts is het gissen wie in dergelijke gevallen het meest aangewezen aanspreekpunt is. Sommigen zien een rol weggelegd voor de overheid in de vorm van politie, 'Zoetermeer' of zelfs de minister, anderen adviseren zich te wenden tot de vervoersbranche of het bedrijf dat in overtreding is. Men erkent dat de rol van de overheid niet duidelijk is en men ziet hier een taak weggelegd voor onafhankelijke partijen als de overheid of de brancheorganisaties.

"Op dit ogenblik is het niet goed geregeld."

"De burger heeft geen idee waar hij moet wezen."

"Er moet een onafhankelijke schakel in de keten komen waar de burger naar toe kan gaan."

"Er zou een overheidsinstantie moeten zijn die er toezicht op houdt."

Ook is men het erover eens dat de communicatie naar de burger toe verbeterd moet worden. Momenteel is er sprake van incidentmanagement aangezien de overheid alleen over veiligheid van goederenvervoer communiceert wanneer er een incident of een ernstige ramp heeft plaatsgevonden. De meeste experts zijn het erover eens dat de communicatie naar de burger op een meer structurele wijze moet plaatsvinden. Daarnaast vindt men dat de overheid ook meer transparantie en openheid van zaken moet geven. Nu komt de overheid onbetrouwbaar over bij rampen. De houding van de overheid met betrekking tot de Bijlmerramp en Enschede wordt zwaar bekritiseerd. Omdat burgers geen antwoord krijgen op hun vragen, wordt de geloofwaardigheid van de overheid ondermijnd. Alleen door open en eerlijk te communiceren kunnen eventuele onveiligheidsgevoelens bij burgers worden weggenomen, vindt men.

"Men ervaart het als een keiharde leugen als de overheid zegt dat er geen gevaar is voor de volksgezondheid."

"Omdat de overheid niet open is over de Bijlmerramp en Enschede blijft men daarover praten. Het is één groot schimmenspel. Er moeten toch mensen zijn in Nederland die kunnen vertellen wat daar precies gebeurd is."

"Juist het gebrek aan openheid maakt dat het als onveilig wordt gezien en een onveilig gevoel geeft. Je mag als overheid best zeggen dat je het niet weet, als je maar open en eerlijk communiceert."

"De manier waarop je communiceert maakt ontzettend veel uit en bepaalt hoe veiligheid in de tijd wordt gezien. Als je heel open communiceert lijkt het veel sneller weg te ebben en lijkt men het ook minder als een veiligheidsprobleem te zien."

Men is het erover eens dat de burger over te weinig feitenkennis beschikt. Daardoor is hij niet in staat zich de mate van veiligheid in te schatten en zich een reëel beeld te

vormen. Men erkent dat het moeilijk is om voor de burger tastbaar te maken dat het goederenvervoer veilig is en waarom het nu precies veilig is. Het beeld dat de burger heeft is sterk bepaald door rampen en incidenten. Om burgers een meer reëel beeld te geven van de veiligheid van goederenvervoer zou de overheid meer feitenkennis moeten verstrekken, vindt men.

Beleidsmedewerkers denken burgers te kunnen overtuigen van de veiligheid door middel van statische gegevens die aantonen dat de kans op een ongeluk of ramp uiterst gering is.

Handhavers zijn voorstander van het verstrekken van feitelijke gegevens over alle modaliteiten. Men erkent dat er een bepaald risico is, maar vindt het belangrijk om naar de burgers te communiceren dat de overheid er alles aan doet om het zo veilig mogelijk te maken. Maar om een totaalbeeld te kunnen geven, zullen de verschillende overheidsinstanties eerst beter met elkaar moeten samenwerken en elkaar meer openheid moeten geven. Momenteel hebben de handhavers naar eigen zeggen zelf geen totaaloverzicht van de veiligheid van alle modaliteiten. Dit omdat de betrokken instanties langs elkaar heen werken en informatie binnenskamers houden door het als vertrouwelijk te bestempelen.

“Kun je wel zichtbaar maken wat je als beleidsmedewerker hebt gedaan om het veiliger te maken? Dat is ingewikkeld.”

“Burgers moeten weten hoe veilig het is. Dan kunnen ze zelf de afweging maken of ze nu wel of niet in die auto stappen.”

“De burger vraagt om een eenvoudige uitleg. Is het nu wel of niet veilig?”

“Je moet de beleving over grote rampen rechtzetten. Men denkt dat het weer gebeurt, maar wij kunnen statistisch aantonen dat het niet onveilig is.”

“Het wordt een uitgebreid verhaal, al die modaliteiten en het verschil in risico per modaliteit.”

“Je kunt wel vertellen dat het veilig is, maar burgers blijven reageren op incidenten. Als er morgen iets gebeurt, is iedereen het weer vergeten.”

“We hebben zelf geen totaalplaatje. Als je een rapportje aanvraagt, zeggen ze dat het vertrouwelijk is.”

Deel II - Onderzoek onder burgers

1 Wat verstaan burgers onder goederenvervoer

Burgers associëren goederenvervoer vooral met vormen van transport die zichtbaar zijn in de omgeving en waar men zelf vaak mee geconfronteerd wordt. Van alle modaliteiten blijkt de weg het meest dichtbij te zijn. Water en lucht staan het verste van de respondenten af. Vrachtwagens spreken het meest tot de verbeelding omdat ze zo zichtbaar en concreet aanwezig zijn. Wegverkeer wordt verder geassocieerd met verhuiswagens, bestelbusjes, en auto's, en verkeer op kleinere schaal zoals pizzakoeriers, fietskoeriers, steekwagens en boedelbakken.

De trein wordt vaak genoemd en veelvuldig in verband gebracht met de Betuwelijn. Wat betreft vervoer over water lijken Rotterdammers zich hiervan meer bewust te zijn dan Amsterdammers die deze modaliteit op spontaan niveau nauwelijks noemen. Men denkt meestal aan scheepvaart in het algemeen (containervervoer of mammoettransporten). Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen zeevaart en binnenvaart.

Afgezien van een enkeling die (in het verdere verloop van het gesprek aan pijpleidingen denkt) is men zich totaal niet bewust van deze modaliteit. Wel brengen enkelen het ondergrondse transport van goederen (bloementransport naar Schiphol) en buizentransport (bij geldtransacties) spontaan naar voren.

“Je maakt vooral vrachtwagens mee, die zijn meer zichtbaar.”

“Als vrachtwagens staken merk je dat, en van een vliegtuig of boot niet.”

“Van trein, vliegtuigen en schepen merk je niks.”

Naast transportmiddelen denkt men bij goederenvervoer ook aan de bijbehorende infrastructuur, in de vorm van openbare wegen, spoor en havens (Rotterdam), en aan soorten goederen die vervoerd worden. Men realiseert zich hierbij dat er enorme hoeveelheden goederen vervoerd worden, en denkt daarbij in eerste instantie vrijwel uitsluitend aan goederen die geen gevaar opleveren, zoals machines, ijzererts, post en dieren. Slechts een enkeling wijst spontaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de vorm van chemicaliën of radioactief materiaal. Pas in het verloop van de gesprekken wordt men zich meer bewust van het feit dat er ook gevaarlijke stoffen vervoerd worden.

“Er worden krankzinnige hoeveelheden goederen vervoerd die nodig zijn.”

2 Perceptie ten aanzien van goederenvervoer

Het thema goederenvervoer blijkt ver af te staan van de burgers. Men is zich wel bewust van de soorten vervoer die zichtbaar zijn in de directe omgeving, maar men verbindt hier niet meteen waarden aan. Men vindt goederenvervoer eigenlijk heel vanzelfsprekend en men heeft er verder nooit diep over nagedacht. De meeste respondenten nemen dan ook in eerste instantie een neutrale houding aan ten aanzien van goederenvervoer. Pas wanneer men wat dieper gaat nadenken over het onderwerp realiseert men zich de betekenis ervan. Het waardeoordeel dat men er vervolgens aan verbindt is eerder positief dan negatief. Goederenvervoer wordt dan voornamelijk gezien als een noodzaak en men benadrukt het enorme belang van goederenvervoer voor de economie en de werkgelegenheid. Men denkt daarbij niet alleen aan bevoorrading van winkels en bedrijven op nationaal niveau, maar plaatst het belang van goederenvervoer ook in een internationale context door te wijzen op import en export. Enkelen herinneren zich in dit verband de term 'Nederland distributieland'. Men is het erover eens dat de maatschappij niet zonder goederenvervoer kan en sommigen ervaren dan ook een zekere afhankelijkheid ten aanzien van goederenvervoer. Enkelen spreken zelfs over een gevoel van bewondering dat men heeft voor het technische aspect van goederenvervoer (hoogstaande kwaliteit van het materiaal) en voor het personeel dat werkzaam is in deze sector (grote know how, efficiënt).

"Het is de gewoonste zaak van de wereld, ik denk er nooit over na."

"Logisch dat het bestaat."

"Je staat er niet bij stil."

"We zouden niet zonder kunnen."

"Je verwacht het gewoon, je wordt nooit geconfronteerd met lege winkels."

"Zonder transport staat Nederland stil, want dan staat ook de economie stil."

"Het hoort bij het leven."

"Alles wat je eet en aanhebt is er via het goederenvervoer."

"Tijdens stakingen merk je hoe afhankelijk je bent."

Naast het grote economische belang dat aan goederenvervoer wordt gehecht, worden er door enkelen minder aantrekkelijke aspecten naar voren gebracht. Zij denken vooral aan de overlast die goederenvervoer veroorzaakt. Of in de vorm van milieuoverlast, zoals geluidshinder en uitstoot van gassen, of in de vorm van de last die men als verkeersdeelnemer ervaart, zoals wegopstoppingen en files. Enkelen benadrukken de ergernis in het wegverkeer, met name door vrachtwagens die zorgen voor oponthoud. Maar dergelijke overlast wordt vaak weer gerelativeerd door te wijzen op het economische belang van transport. Slechts weinigen stellen de veiligheid van goederenvervoer spontaan aan de orde. Daarbij wordt gewezen op veiligheidsrisico's. Maar ook hier worden de mogelijke gevaren van goederenvervoer vaak gerelativeerd door te wijzen op de noodzaak ervan. Over het algemeen wordt

erkend dat men als burger eigenlijk geen weet heeft van wat er zich allemaal afspeelt op het gebied van veiligheid.

“Het is een noodzakelijk kwaad.”

“Al die vrachtwagens die voor mijn neus zitten op de weg.”

“Het werkt vertragend bij het in- en uitladen.”

“Ik heb er veel last van op de weg, maar probeer mezelf gerust te stellen met het feit dat ik het product dat die vrachtwagen vervoert morgen koop.”

“Chloortreinen zijn gevaarlijk, maar ja, het moet toch vervoerd en gedistribueerd worden.”

“Ik heb geen idee van wat er allemaal vervoerd wordt, hoe groot die tak is en hoe gevaarlijk het is.”

“Ik heb het idee dat het heel groot is en dat ik het niet overzie. Het is een hele grote branche waar ik geen weet van heb.”

3 Inschatting van de veiligheid van goederenvervoer

Het onderwerp veiligheid van goederenvervoer leeft over het algemeen niet tot nauwelijks. Veiligheid vormt voor de meesten geen issue. Als het goederenvervoer al negatief wordt belicht, dan betreft men het eerder op het milieu dan op veiligheid. Slechts enkelen zijn zich wat meer bewust van mogelijke veiligheidsrisico's. Wanneer gevraagd wordt een inschatting te maken van de veiligheid van goederenvervoer, is men het er dan ook vrij stellig over eens dat het goederenvervoer veilig is.

"Heel veilig."

"Voldoende veilig."

"Het is veilig, zeker in een vol land als Nederland."

"Het zal wel goed zijn, er zijn regels."

Hoewel het onderwerp op spontaan niveau bij de meesten nauwelijks leeft, is een gevoel van onveiligheid en gevaar wel latent aanwezig. Normaal gesproken staat men niet stil bij dit onderwerp, maar hoe meer men er tijdens de groepsgesprekken bewust van wordt gemaakt, hoe meer het gaat leven, en ook hoe meer problemen men gaat zien. Wanneer men verder nadenkt over de veiligheid van goederenvervoer, realiseert men zich dat dit onderwerp heel belangrijk is en dat men er eigenlijk heel weinig van af weet. Men erkent dat men als burger helemaal geen zicht heeft op de vervoersbranche en op de mate van veiligheid. Veiligheid is niet tastbaar en daarom vindt men het heel moeilijk er een oordeel over te geven. Uiteindelijk blijkt men overigens toch heel veel over het onderwerp te kunnen vertellen. Nadat het thema van verschillende kanten is belicht en besproken, vinden sommigen dat het misschien wel onterecht is dat men zich zo veilig voelt. Hoewel er duidelijke verschillen in veiligheid worden beleefd per modaliteit, en men in het algemeen erkent dat er altijd sprake is van een zeker risico, blijft een meerderheid echter van mening dat het goederenvervoer in Nederland veilig is. Temeer omdat men er weinig over hoort, heeft men het gevoel dat het wel veilig zal zijn.

"Veiligheid is heel belangrijk, er moet zoveel mogelijk aan gedaan worden om risico's te verkleinen."

"In eerste instantie denk je: 'het zal wel goed zijn', maar nu je ermee geconfronteerd wordt, ga je er dieper over nadenken en realiseer je je dat er wel wat mis kan gaan."

"Al pratende gaat het meer leven en besef je dat er misschien wel gevaarlijke kanten aan zitten."

"Het goederenvervoer als geheel is veilig, maar bepaalde soorten van transport kunnen gevaarlijk zijn."

"Het zegt me zo weinig, voor mij is een vrachtwagen met aardappelen tastbaarder dan een trein met gevaarlijke stoffen."

"Treinen vervoeren gevaarlijke stoffen, maar daar denk ik normaal niet aan."

"Het is natuurlijk het veiligst als er helemaal geen goederenvervoer is, maar het moet er nu eenmaal zijn."

“Je hebt er niet veel mee te maken, maar ik denk dat het goed gaat, anders zou je er wel meer over horen.”

Ondanks het feit dat een gevoel van veiligheid overheerst, heeft men wel het idee dat het goederenvervoer nog veiliger gemaakt kan worden. Men denkt hierbij met name aan een betere controle op de naleving van wetten en regels.

“Veiligheid is een relatief begrip. Het is veilig, maar het kan veiliger.”

“Ik heb de illusie dat het goed geregeld is, dat er over is nagedacht, dat er veiligheidsregels zijn.”

“De regels zijn wel goed, maar als er iets fout gaat, blijkt vaak dat ze niet zijn nageleefd, dus is er meer controle nodig.”

4 Indicatoren aan de hand waarvan burgers de veiligheid bepalen

Bij het inschatten van de veiligheid van goederenvervoer worden diverse criteria gehanteerd. Vaak gebruikt men daarbij concrete en tastbare indicatoren, zoals bijvoorbeeld het aantal slachtoffers, maar daarnaast wordt de inschatting voor een groot deel op gevoel gebaseerd. De volgende indicatoren zijn van invloed op de veiligheidsperceptie van burgers:

4.1 Kans, effect en risico

De kans dat er een ongeluk gebeurt en iemand iets overkomt en de omvang van de daarbij ontstane schade zijn belangrijke factoren waarmee de veiligheid bepaald wordt. Met betrekking tot verschillende vervoersmodaliteiten (luchtvaart, zeevaart, spoor en pijpleidingen) wordt een laag risico ervaren, maar wordt het effect van een ramp of incident als uiterst groot ingeschat. Wat betreft het effect van een gebeurtenis denken de meesten uitsluitend aan schade die menselijk letsel tot gevolg heeft. Anderen daarentegen kunnen veiligheid niet los zien van schade die toegebracht wordt aan het milieu. Vanuit de laatste optiek worden mensen weliswaar niet direct, maar wel indirect getroffen door schade aan het milieu. Om deze reden worden ook de mogelijke gevolgen voor het milieu betrokken bij het inschatten van veiligheid.

“Vliegen geeft een laag risico, maar als er wat gebeurt dan is het een ramp van grote omvang. Toch is vliegen nog steeds de meest veilige manier van reizen.”

“De weg heeft het grootste risico, maar de grootste catastrofes vinden plaats bij water, spoor en pijp.”

“Als het milieu beschadigd wordt, dan heeft dat ook gevolgen voor mensen.”

4.2 Invloed die men als persoon heeft op de situatie

Voor een enkeling is de mate waarin men ontsnappingsmogelijkheden heeft van invloed op het veiligheidsgevoel.

“Persoonlijk voel ik me het meest veilig op de weg omdat je daar van af kunt, terwijl je bij een schip kunt verdrinken. De weg is meer controleerbaar en vertrouwd, je hebt het idee dat je invloed hebt.”

4.3 Rampen en incidenten

Rampen en incidenten leven sterk. Deze indicator wordt veel gebruikt bij het inschatten van de veiligheid en blijkt in grote mate van invloed op de veiligheidsperceptie. Rampen en incidenten die men zich herinnert, worden vaak als uitgangspunt genomen bij het bepalen van de veiligheid. Wanneer men zich geen calamiteiten of problemen herinnert, wordt doorgaans geredeneerd dat het wel veilig zal zijn. Veel aandacht krijgen in dit verband de ongelukken die men in het wegverkeer signaleert en de risico's van vervoer per trein en per pijpleiding. Er wordt opgemerkt dat mensen zich meestal pas bewust worden van veiligheidsrisico's nadat er een ramp heeft plaatsgevonden.

"Het is veilig als er weinig ongelukken gebeuren en er weinig menselijk drama is."

"Pas als iets exceptioneel is, ga je nadenken."

"Als gisteren een ramp plaatsvond, heb je vandaag een onveilig gevoel."

"Er moet eerst een ramp gebeuren met veel doden, voordat mensen zich er bewust van worden."

4.4 Zichtbaarheid van en kans op confrontatie met het vervoermiddel

Veiligheid wordt in hoge mate bepaald door de mate waarin iets zichtbaar is in de directe omgeving en de mate waarin men er persoonlijk mee te maken heeft. De modaliteiten waarmee men zelf wordt geconfronteerd gelden over het algemeen als minder veilig. Problemen in de vorm van onveiligheid of last zijn hier duidelijker zichtbaar, wat een gevoel van onveiligheid oproept. Aan de andere kant is een modaliteit waar men zelf veel gebruik van maakt vertrouwd en ook controleerbaar, wat een veilig gevoel geeft. Dit in tegenstelling tot modaliteiten waar men helemaal niets van weet en waarbij men moet gissen naar de mate van veiligheid. Wat echter overheerst is dat zolang men zelf niet geconfronteerd wordt met onveilige modaliteiten, men er ook niet over zal nadenken, en men dus ook geen risico's ervaart.

"Ik heb er geen last van, nooit problemen mee gehad, dus is het wel ok."

"Gevoelsmatig is de weg het meest onveilig omdat je daar het meest mee te maken hebt."

"Een trein flitst snel voorbij in tegenstelling tot een vrachtwagen waar je uren achter rijdt."

"Te denken dat het veilig is, is de meest makkelijke positie die je kunt innemen. Als je niet geconfronteerd wordt met dingen die gevaarlijk zijn, dan denk je er ook niet over na."

"Hoe vaker je met iets in aanraking komt, hoe veiliger je je voelt."

4.5 Acceptatie van onveilige situaties

Men is het erover eens dat er altijd een zeker risico is. Men redeneert dat aangezien men zelf geen of weinig invloed heeft op veiligheid, men gedwongen is onveilige situaties en risico's te accepteren.

“De vraag is of je er wat aan kan doen of dat je het accepteert. Kun je risico's beperken, of accepteer je dat er altijd een risico is?”

4.6 Soort goederen die worden vervoerd

De soort goederen die vervoerd worden is sterk bepalend voor het veiligheidsbeeld. In de loop van de gesprekken wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen goederen die wel en goederen die geen gevaar opleveren voor de omgeving. Vaak wordt een modaliteit of branche als geheel als veilig ervaren, maar ziet men het specifieke vervoer van een bepaalde stof wel als onveilig. Toch wordt ook geredeneerd dat het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen wel meevalt, omdat men het idee heeft dat het vervoer beter georganiseerd en beveiligd is naarmate het transport gevaarlijker is. Ook de vervoerder zou extra voorzichtig rijgedrag vertonen wat de kans op een incident verkleint. Vanuit deze optiek wordt het vervoer van chemicaliën in principe als veiliger gezien dan het vervoer van ongevaarlijke goederen als bijvoorbeeld aardappelen. Hoewel de kans op een ongeluk als klein beschouwd wordt, erkent men dat de effecten ervan groot zijn.

“Goederenvervoer als branche in het algemeen klinkt minder gevaarlijk dan bijvoorbeeld het vervoer van radioactief materiaal. Het is een verschil of je aardappelen of chemisch afval vervoert.”

“In de scheepvaart wordt vaak olie vervoerd, dat is anders dan een container met stoelen als het schip vergaat.”

“De vrachtwagen met aardappelen moet het helemaal zelf uitzoeken, maar voor de trein met chemicaliën is alles geregeld, de trein heeft voorrang.”

4.7 Uiterlijk en staat van onderhoud van het voertuig

Een goed onderhouden voertuig ziet men eerder als veilig. Men is ervan overtuigd dat het materieel van Nederlandse voertuigen op een hoog peil staat, met name wat betreft onderhoud en techniek. Aan de andere kant bestaat er bij een enkeling ook het gevoel dat een vervoerder zich minder veilig gedraagt naarmate de techniek beter en krachtiger is.

“Ik heb het gevoel dat het veilig is. Zie jij ooit een oude vrachtwagen rijden?”
“Aan het materiaal zal het niet liggen, eerder aan de menselijke factor.”
“Ze verzinnen elke keer weer iets nieuws wat het veiliger maakt.”
“Het valt me op dat die goederentreinen er vaak zo roestig uitzien en zo rammelen, ik denk dan altijd: ‘als dat maar goed gaat’.”
“Die vrachtwagens zijn relatief goed en hebben veel power, maar daarom wordt er ook zo hard mee gereden. Daar zit een behoorlijk veiligheidsrisico.”

4.8 Bemanning

Ook de opleiding van de bemanning speelt een rol. Men heeft het idee dat Nederlandse vervoerders in het algemeen, en met name vrachtwagenchauffeurs goed opgeleid zijn.

“Automobilisten zijn eigenlijk veel gevaarlijker dan vrachtwagenchauffeurs die een goede opleiding achter de rug hebben.”

4.9 Herkomst en image van de vervoerder

Ten opzichte van het buitenland bestaat er een groot vertrouwen in de veiligheid van het Nederlandse goederenvervoer. Zeker wanneer in ogenschouw wordt genomen dat Nederland een relatief klein land is met een grote vervoersintensiteit. De controle in een klein land is beter dan in een groot land, vindt men. Bij meerderen speelt het image van de vervoerder een rol in de beleving. Men heeft weinig vertrouwen in de vrachtwagenbranche omdat werknemers uit deze sector zich niet aan (verkeers)regels zouden houden. Vrachtwagenchauffeurs worden vaak omschreven als “cowboys” die hun eigen weg gaan.

“Nederland staat hoog op de ranglijst, vooral omdat het een klein landje is dat ook nog eens de grootste haven ter wereld heeft.”

“We zitten boven in de middenmoot.”

“Ik heb het gevoel dat in Amerika minder gecontroleerd wordt omdat het zo’n groot land is.”

“Er zitten cowboys tussen.”

4.10 De menselijke factor

Menselijke fouten worden gezien als één van de belangrijkste veroorzakers van onveiligheid. Men is van mening dat het vervoer op zich goed geregeld is, maar dat het gedrag van de vervoerder een grote risicofactor vormt. Er wordt in dit kader met name gedacht aan de vrachtwagenbranche waarin het rijgedrag van chauffeurs vaak

onder druk staat vanwege economische motieven. Chauffeurs houden zich niet aan toegestane limieten voor rijtijd of belading, of zij beladen op een verkeerde manier. Aan de andere kant wordt de menselijke factor ook positief uitgelegd met betrekking tot rijgedrag omdat men denkt dat een vervoerder van gevaarlijke stoffen extra veilig rijdt.

“Het vervoer zelf is veilig, maar het brengt onveilige situaties met zich mee.”

“Het materiaal is in orde en gekeurd, er zijn goede opleidingen. De meeste ongelukken vinden plaats als gevolg van menselijke fouten.”

“Het wordt niet altijd veilig uitgevoerd. Chauffeurs die te lang doorrijden en in slaap vallen achter het stuur.”

“Een vrachtwagen met aardappels kan toch gevaarlijk zijn als hij rijdt met de klep open.”

“Ik heb het gevoel dat er een goede regelgeving is, maar mensen zijn de zwakke schakel, er bestaat een grote druk op mensen.”

“Ik denk dat een chauffeur die met gevaarlijke stoffen rijdt daar zeker rekening meer houdt.”

4.11 Economische belangen

Er bestaat een stellige indruk dat in de praktijk de veiligheid ten koste gaat van economische belangen. Vervoerders staan met name onder een grote tijdsdruk. In dit verband verwijst men onder meer naar de Bijlmerramp.

“Veiligheid is niet altijd te waarborgen. Denk aan het gebrek aan tijd, dat gold ook voor de Bijlmerramp: ‘de kist moet de lucht in’.”

“De druk vanuit het bedrijf om op tijd aan te komen is groot.”

“Pizzakoeriers die binnen een half uur een pizza moeten bezorgen. En dat gebeurt op grotere schaal net zo.”

4.12 De vervoersprestatie

Bij het beoordelen van de verschillende modaliteiten neemt men de hoeveelheid goederen die wordt getransporteerd in relatie tot de afstand die wordt afgelegd vaak als uitgangspunt. Daarbij geldt: hoe meer er vervoerd wordt, hoe groter het veiligheidsrisico. En hoe groter de afstand die wordt afgelegd, hoe groter de kans op ongelukken.

“Als je kijkt naar het aantal goederen dat vervoerd wordt en de hoeveelheid ongelukken, dan is dat relatief weinig en dan is het dus best veilig.”

“De zeevaart is relatief veilig, voornamelijk omdat er meer vervoerd wordt over zee dan over land, en er relatief minder ongelukken op zee plaatsvinden.”

4.13 De vervoersintensiteit

Bij het bepalen van de veiligheid wordt ook gekeken naar de intensiteit van het vervoer. Het aantal bewegingen dat gemaakt wordt moet ook meegenomen worden bij het bepalen van veiligheid, vindt men. Hoe drukker het is, hoe groter de kans op ongelukken. De weg geldt als drukbevolkt en heeft dus een hoog veiligheidsrisico, in tegenstelling tot de zee die zeer dunbevolkt is. Aan de andere kant wordt tegengeworpen dat hoe drukker het is, hoe meer er rekening wordt gehouden met veiligheid.

“Je moet het ook verhoudingsgewijs zien: er zijn veel vrachtwagens, dus ook veel ongelukken met vrachtwagens.”

“Als het drukker wordt zal men daar rekening mee houden, men zal meer aan veiligheid denken en het beter regelen.”

4.14 Wetgeving en controle

Men is het erover eens dat hoe beter de wetgeving en controle, hoe veiliger het zou moeten zijn. Men denkt hierbij niet alleen aan controle vanuit de overheid, maar ook aan standaardprocedures in de vervoerssector die betrekking hebben op de staat en onderhoud van voertuigen. Vliegtuigen en schepen bijvoorbeeld worden als zeer veilig aangemerkt omdat aangenomen wordt dat ze aan bepaalde veiligheidseisen moeten voldoen en er regelmatig controles plaatsvinden. Dit in tegenstelling tot onafhankelijke, individuele vervoerders die niet onderworpen worden aan controleprocedures en die daarom minder veilig zijn. Er wordt echter tegengeworpen dat deze redenering niet altijd opgaat aangezien het wegverkeer ondanks intensieve controle toch minder veilig is dan bijvoorbeeld de luchtvaart. Ook gaat zeker niet iedereen er van uit dat regelgeving en controle automatisch leiden tot een toename van veiligheid aangezien het idee bestaat dat in de praktijk veel regels omzeild worden.

“Hoe meer papier er bij komt kijken, hoe meer het voldoet aan eisen van veiligheid. Dan wordt er serieus naar gekeken en is het minder van het individu afhankelijk.”

“Een vliegtuig wordt helemaal begeleid van vertrek tot aankomst, terwijl een koerier vol hormonen over de straat vliegt.”

“Er is veel controle op Nederlandse wegen, maar dat maakt het niet veilig. Op de weg is het minder veilig dan in de luchtvaart.”

4.15 Weersinvloeden

Men is zich ervan bewust dat bepaalde weersomstandigheden kunnen leiden tot onveilige situaties. Men denkt bijvoorbeeld aan treinrails die krom trekken bij hitte, bedrading die breekt bij storm, en vrachtwagens die kantelen bij harde wind.

4.16 Rol van media

Er wordt gewezen op het slechte imago van goederenvervoer en de negatieve berichtgeving in de media. Het idee heerst sterk dat de media in hoge mate de agenda bepalen. De Betuwelijn, opstoppen, gekantelde vrachtwagens, stakingen en transport van illegalen dragen bij aan een negatief beeld. Meederen vinden het met name onterecht dat vrachtwagens zoveel negatieve aandacht krijgen. Een enkeling ervaart de aandacht vanuit de media als positief omdat er een zekere druk van uitgaat die kan leiden tot een verbetering van de veiligheid van goederenvervoer.

“Als je de krant leest, denk je dat er dag of elke week wel wat gebeurt.”

“Kranten zijn te negatief. Het is altijd de schuld van de vrachtwagen, en dat valt wel mee. Personenauto's hebben ook verantwoordelijkheid.”

“De media besteden veel aandacht aan nucleair vervoer en daarom wordt dat nu beter geregeld.”

4.17 Rol milieubeweging

Ook de rol vanuit milieubewegingen zorgt voor bewustwording ten aanzien van veiligheid.

“Greenpeace waarschuwt voor chloortreinen, dat als er wat gebeurt, het een enorm effect heeft.”

“Ik stond niet stil bij die treinen met gevaarlijke stoffen, totdat er protest tegen was.”

5 Veiligheidsperceptie ten aanzien van de vervoersmodaliteiten

Het wegverkeer wordt unaniem als de meest onveilige modaliteit beschouwd. Veilig zijn luchtvaart, pijpleidingen, binnenvaart en spoor. De meningen ten aanzien van zeevaart zijn sterk verdeeld.

5.1 Weg

Wegverkeer geldt als het meest onveilig, met name omdat hierbij een groot persoonlijk risico wordt ervaren. Als weggebruiker wordt men in hoge mate geconfronteerd met vrachtwagens. Die vormen een hot issue omdat ze als een groot gevaar op de weg worden gezien. Ze veroorzaken een groot gevoel van onveiligheid. Daarbij valt op dat een deel van de respondenten veel begrip toont voor de positie van vrachtwagens. Zij benadrukken het economische belang van deze vorm van vervoer en wijzen erop dat vrachtwagens belangrijke goederen vervoeren. Het wordt daarom onterecht gevonden dat deze beroepsgroep zoveel kritiek te verduren krijgt. Men is van mening dat mensen best meer begrip kunnen tonen voor de positie van vrachtwagenchauffeurs en bewust gemaakt moeten worden van de mogelijkheden en onmogelijkheden van een vrachtwagen (dode hoek problematiek, lange remweg). Hierdoor zouden andere weggebruikers beter rekening met de vrachtwagens kunnen houden in het verkeer. Anderen zijn het daar absoluut niet mee eens. Zij storen zich aan het onverantwoorde rijgedrag van chauffeurs en wijzen op de onevenredige verhouding van vrachtwagens ten opzichte van andere, meer kwetsbare weggebruikers.

Het gevoel van onveiligheid ten aanzien van vrachtwagens wordt versterkt door het feit dat ze ten opzichte van andere modaliteiten als lucht, water, spoor en pijp minder gecontroleerd worden en meer bewegingsvrijheid hebben. Ze kunnen in letterlijke zin alle kanten op, wat extra risico betekent.

Naast vrachtwagens worden ook koeriers als een risicofactor op de weg gezien, dit vanwege hun onveilige gedrag. Maar men erkent dat dit meer een gevoel is dan dat het op feiten is gebaseerd, aangezien men nog nooit van ongelukken met koeriers gehoord heeft.

Een enkeling voorspelt dat het wegverkeer in de toekomst alleen nog maar onveiliger zal worden omdat de intensiteit van het verkeer op de weg zal toenemen. Om het veiliger te maken wordt voorgesteld een extra baan te creëren voor vrachtwagens.

“Ik krijg een onveilig gevoel zodra ik op de weg tussen twee vrachtwagens inzit.”

“Het is terecht dat vrachtwagens voorrang krijgen, ze hebben prioriteit, want als ik de winkel inga wil ik spullen hebben.”

“Het is belangrijk dat transport door kan gaan, want dat is van economisch belang.”

“Je moet het ook verhoudingsgewijs zien. Er zijn veel vrachtwagens, dus ook veel ongelukken.”

“Ik heb meelij met die jongens.”

“Ze rijden wel crazy hoor.”

“Er is sprake van onevenredigheid: de chauffeur zit hoog boven de rest, als er wat gebeurt, loopt hij relatief minder risico.”

“Het gaat steeds drukker worden op de weg, dus onveiliger.”

5.2 Trein

Het goederenvervoer per trein wordt om verschillende redenen als veilig aangemerkt. Ten eerste omdat het zo weinig zichtbaar is. Zelf wordt men er niet of nauwelijks mee geconfronteerd, en omdat men er verder niets over hoort, neemt men gemakshalve aan dat het wel veilig zal zijn. Daarnaast speelt mee dat een trein gebonden is aan het spoor en dus een vaste route heeft. Dit gebrek aan bewegingsvrijheid maakt dat een trein nauwelijks geconfronteerd wordt met gevaren uit onverwachte hoek en relatief weinig risico's kent. Tot slot leeft het idee dat goederenvervoer per trein weloverwogen plaatsvindt en goed gecontroleerd wordt.

Toch worden er ook grote risico's gezien. Men denkt dat er veel vervoerd wordt per trein en is zich daarbij bewust van het vervoer van gevaarlijke stoffen waaronder chloor. Opvallend is dat men hier vaak wel weet van heeft, maar dit vervolgens verdringt. Men wil het liever helemaal niet weten. Hoewel de kans op een ongeluk als klein wordt ingeschat, verwacht men wel een groot effect. Enkelen herinneren zich naar eigen zeggen rampen met treinen. Sommigen zijn dan ook van mening dat het goederenvervoer per trein niet te dicht in de buurt van woonwijken mag plaatsvinden. Een enkeling wijst op onbeheersbare effecten van weersomstandigheden met als gevolg kromgebogen rails, en gebroken bedrading. Met betrekking op de toekomst worden er door een enkeling duidelijke grenzen gesteld aan de vervoersintensiteit op het spoor. Het mag niet drukker worden, want dat zou ten koste gaan van de veiligheid.

“Het vervoer per spoor is ver van mijn bed, ik zie het niet, dus heb ik er ook geen problemen mee.”

“Het wordt goed bekeken en goed gevolgd. Er is goed over nagedacht wanneer iets vervoert wordt en hoe.”

“Niets of niemand kan een trein in de weg zitten, het zit op rails, heeft een vaste route, en geen tegenliggers.”

“Toch wel link die wagons met gevaarlijke stoffen. Als er iets ontspoord dan heeft dat gigantische gevolgen.”

“Als het mis gaat dan gaat het goed mis, maar daar denk ik niet aan.”

“Als je daar aan gaat denken... We beseffen en weten het allemaal wel, maar dan heb je toch geen leven meer?”

“Toch is het veiliger dan de weg, want het is beter geregeld, strakker georganiseerd. Op de weg heb je meer risico.”

“Trein is veiliger dan de weg, maar er moet dan niet meer vervoerd worden, want dan wordt het minder veilig.”

5.3 Binnenvaart

Binnenvaart leeft nauwelijks. Er wordt noch op spontaan, noch op geholpen niveau veel aandacht aan besteed. Het gevoel overheerst dat binnenvaart heel veilig is, vooral vergeleken met zeevaart. Het kent minder risico's omdat het minder te maken heeft met extreme weersinvloeden. Ten opzichte van zeevaart is binnenvaart meer dichtbij en daarom beter te volgen. Bovendien herinnert men zich geen ongelukken.

"Ik heb het idee dat het beter wordt gecontroleerd dan zeevaart, het is beter te volgen."

"Een tanker heeft last van zware wind, dat soort problemen heeft de binnenvaart niet."

5.4 Zeevaart

De veiligheid van zeevaart is omstreden. Er wordt een laag risico ervaren voor mensen, maar een hoog risico voor het milieu. Als er wat misgaat, dan heeft dit grote gevolgen voor het milieu. En in dit opzicht bestaat er weinig vertrouwen in de zeevaart. Het negatieve beeld wordt sterk bepaald door de milieurampen die in de laatste jaren hebben plaatsgevonden en de aandacht die de media daaraan besteedde. Men herinnert zich dit nog heel goed. Men heeft een beeld van slecht onderhouden boten, onder meer als gevolg van een gebrek aan controle. Dit geldt voor Nederlandse schepen, maar met name voor schepen die varen onder een buitenlandse vlag. Wanneer het alleen gaat om menselijk risico, dan beschouwen de meesten zeevaart, samen met luchtvaart als de meest veilige modaliteit. Men legt daarbij de nadruk op de vervoersprestatie door te wijzen op de enorme hoeveelheid goederen die worden vervoerd. Wanneer dit gegeven vervolgens in verband wordt gebracht met het lage aantal ongelukken, wordt geconcludeerd dat zeevaart zeer veilig is. Ook wordt gewezen op de lage vervoersintensiteit op zee wat de kans op ongelukken verkleint. Wel denken sommigen dat er regelmatig bedrijfsongelukken plaatsvinden in de haven als gevolg van menselijke fouten.

"Wel veilig voor mensen maar niet veilig voor het milieu."

"Ze dumpen van alles in zee."

"Het lijkt alsof daar geen land mee gemoeid is, het water is van ons allemaal, er is geen controle op."

"Er gaan vaak dingen fout, zoals olietankers die breken, en ik denk dat schepen niet vaak aan de ketting worden gelegd omdat ze zo slecht onderhouden zijn."

"De veiligheid van tankers is minder goed geregeld. Iedere keer als er iets mis gaat met een tanker zeggen ze: 'hij was niet goed onderhouden en had eigenlijk niet mogen varen'."

5.5 Luchtvaart

Men is het er unaniem over eens dat van alle modaliteiten de luchtvaart het meest veilig is. Het veilige gevoel wordt vooral gebaseerd op de uiterst kleine kans op ongelukken. Daarnaast kent de lucht een lage vervoersintensiteit, en heeft men het idee dat voertuigen streng gecontroleerd worden omdat ze aan bepaalde veiligheidseisen moeten voldoen. Hoewel de kans op een ongeluk als klein wordt ingeschat, zijn de gevolgen uiterst groot. De Bijlmerramp fungeert in dit geval als voorbeeld. Hieruit leidt men af dat vliegtuigen toch te weinig worden gecontroleerd. Men neemt dan ook aan dat er in de praktijk meer vliegtuigen zullen zijn die ondanks het feit dat ze als niet luchtwaardig zijn gekwalificeerd toch gevaarlijke stoffen mogen vervoeren.

“De kans is klein dat er wat gebeurt, er gebeuren de minste ongelukken mee.”

“Er is meer papier, en dus voldoet het eerder aan eisen van veiligheid. Het is minder van het individu afhankelijk.”

“Een vliegtuig wordt begeleid van vertrek tot aankomst.”

“Uit de Bijlmerramp blijkt dat er continue dingen fout kunnen gaan.”

“Bij de Bijlmerramp denk je dat het wel heel toevallig zou zijn als er net een vliegtuig naar beneden komt met allemaal troep aan boord. Zo'n vervoer zal wel vaker plaatsvinden.”

“Er is niet altijd tijd om de veiligheid te waarborgen, er is druk: de kist moet de lucht in.”

5.6 Pijpleidingen

De modaliteit pijpleiding is sterk onderbelicht. Op spontaan niveau wordt het nauwelijks genoemd. Men vindt het ook niet passen bij goederenvervoer. In eerste instantie ziet men geen risico, maar naarmate men er langer over gaat nadenken, komt er soms toch een gevoel van gevaar bij. Toch worden pijpleidingen als zeer veilig gezien. Hoewel men weet dat het hier om vervoer van gevaarlijke stoffen gaat en de gevolgen van een ongeluk, bijvoorbeeld in de vorm van lekkage, zeer groot zullen zijn, denkt men dat het risico zeer laag is. Temeer daar pijpleidingen zich diep onder de grond bevinden. De kans op een ongeluk geldt als uiterst klein. Enkelen zijn het hier echter niet mee eens en wijzen op de mogelijke gevolgen van een aardbeving of op het feit dat het misschien de onwetendheid is die leidt tot een veilig gevoel.

“Als een pijpleiding goed ligt, dan kun je het goed beheersen, wat ik ervan weet is dat het veilig is.”

“Er is nog nooit iets met een pijpleiding gebeurt.”

“Er is weinig risico: geen last van files, aanrijdingen, er kan geen trein ontsporen.”

“Dat kan heel eng zijn. Door slijtage kan er lekkage ontstaan.”

“Als er een lekkage is dan kunnen ze die snel lokaliseren.”

“Wat je niet weet, ervaar je niet als onveilig, tot op het moment dat er een ramp gebeurt.”

5.7 Ruimtevaart

Een enkeling denkt dat onder goederenvervoer ook de ruimtevaart wordt verstaan. Het neerstorten van raketresten op de aarde wordt als risico gezien.

6 Vergelijking van de veiligheidsbeleving tussen respondenten onderling

In Amsterdam lijkt men een iets hogere risicoperceptie te hebben. Met name jongeren zien vaak risico's die uitgaan van goederenvervoer en wijzen op onveilige situaties. Daarbij wordt erkend dat men als burger eigenlijk geen weet heeft van wat er zich allemaal precies afspeelt op het gebied van veiligheid.

In Rotterdam is men iets positiever over de risico's van goederenvervoer. Men ziet minder risico's, en er wordt veel rationeler over het onderwerp gepraat dan in Amsterdam. Wel is men zich in Rotterdam meer bewust van de risico's van water. Over het algemeen lijkt men het heel gewoon te vinden dat er risico's bestaan. Dit is een opmerkelijke uitkomst omdat het risicogebied in Rotterdam, vanwege de haven, groter is dan in Amsterdam. Een mogelijke verklaring hiervoor kan zijn dat veel Rotterdammers op de een of andere manier betrokken zijn bij goederenvervoer. Enkele respondenten bleken familie te hebben die werkzaam is in het goederenvervoer en een enkeling had in het verleden zelf in de vervoersbranche gewerkt.

Jongeren zijn wat hoger opgeleid dan ouderen. Ouderen lijken een lager abstractieniveau te hebben. Lager opgeleiden praten meer in concrete voorbeelden. Ze betrekken het onderwerp meer op hun directe omgeving. Opvallend is dat zij, in tegenstelling tot hoger opgeleiden, veel begrip tonen voor de positie van vrachtwagens. Dit laatste geldt ook voor Rotterdammers. Zij vinden het onterecht dat vrachtwagenchauffeurs vaak negatief belicht worden.

7 Het maatschappelijk belangrijk van de veiligheid van goederenvervoer

Allen hechten een groot belang aan veiligheid en ervaren een contrast met hoe in de praktijk met veiligheid wordt omgegaan. Daar is veiligheid samen met milieu van ondergeschikt belang omdat economische motieven prevaleren. Het beeld is dat bedrijven zo efficiënt en zo snel mogelijk geld willen verdienen en dit gaat altijd ten koste van veiligheid. Of er wordt te weinig geïnvesteerd in veiligheid of regels worden omzeild. Met betrekking tot veiligheid maakt men een duidelijk onderscheid tussen partijen die financiële belangen hebben en weinig op veiligheid letten (bedrijven) en partijen die geen financiële belangen hebben en meer op veiligheid letten (burgers en overheid).

Een groot deel van de respondenten vindt dat veiligheid zonder meer prioriteit dient te krijgen. Het wordt voor economie gesteld en vaak ook voor milieu. Anderen realiseren zich echter dat een dergelijke mening te ver van de praktijk afstaat en vinden dat economie toch ook heel belangrijk is en misschien wel prioriteit verdient. Nederland, zo redeneert men, heeft transport nodig om de doorstroom van goederen te garanderen. En veiligheid mag daarom niet ten koste gaan van economie. Het liefst ziet men dan ook een samenspel tussen economie en veiligheid. Anderen werpen tegen dat ook bij veiligheid economische belangen meespelen aangezien de kosten van onveiligheid hoog kunnen oplopen.

“Bedrijven houden zich bezig met kosten, en die moeten altijd zo laag mogelijk zijn, terwijl de burger en de overheid meer letten op veiligheid.”

“Een bedrijf dat wil blijven draaien, moet zo goedkoop mogelijk van A naar B, en het liefst met zo weinig mogelijk regeltjes.”

“Bedrijven willen geld verdienen, het moet allemaal sneller, de druk neemt toe.”

“Het gaat economisch goed met Nederland, daarom moeten we meer geld aan veiligheid spenderen.”

“Deze wereld draait om geld, en als je als land mee wil draaien heb je geld en transport nodig.”

“Ik eet liever een boterham minder.”

“Ik heb er wel een eigen mening over, maar ik moet realistisch blijven, transport is nodig, daar drijven we op.”

“Je kunt veiligheid en economie niet los zien van elkaar, het is een afweging die je moet maken. Het moet niet zo zijn dat je veilig bent en je je tegelijkertijd uit de markt priijst.”

“Je moet binnen bepaalde randvoorwaarden kiezen voor het meest veilige.”

8 Verantwoordelijke partijen voor de veiligheid van goederenvervoer

De meningen over wie verantwoordelijk is voor de veiligheid van goederenvervoer in Nederland zijn aanvankelijk sterk verdeeld. De een vindt dat de burger verantwoordelijkheid heeft, de ander is het daar niet mee eens en schuift de verantwoordelijkheid af op de overheid. De meesten vinden uiteindelijk dat beide genoemde partijen verantwoordelijk zijn. De overheid is er om de veiligheid te waarborgen, onder meer door wetgeving en regels. En burgers en bedrijven dienen deze na te leven. Hier ervaart men echter een discrepantie met de praktijk. Men heeft er weinig vertrouwen in dat bedrijven wetten en regels naleven omdat daar economische motieven het zwaarst wegen. De indruk bestaat dat bedrijven wetten omzeilen. Men denkt hierbij aan chauffeurs die te lang doorrijden, te zwaar beladen voertuigen en een nalatige onderhoudscontrole op voertuigen.

“Ze kunnen wel wetten maken, maar in de praktijk worden die niet nageleefd.”

“Wij zijn allemaal verantwoordelijk. Het ministerie schrijft regels uit waar wij ons aan moeten houden.”

“Als het bedrijf de regels niet naleeft, is het bedrijf verantwoordelijk voor de regels die de overheid heeft opgesteld.”

Op de vraag wie verantwoordelijk is voor de vele ongelukken met fietsers, veroorzaakt door vrachtwagens die te kampen hebben met een zogenaamde dode hoek, antwoordt men zeer verschillend. Een groot deel vindt dat de overheid in de vorm van een spiegel een oplossing moet aandragen om het probleem van de dode hoek te verhelpen. Temeer omdat het geen eenmalig ongeluk betreft maar een terugkerend probleem is. Anderen zijn echter van mening dat je niet alles op de overheid moet afschuiven en dat de verantwoordelijkheid (mede of alleen) ligt bij de betrokken partijen. Niet alleen de chauffeur (die veiliger moet rijden) en het transportbedrijf (die voorzieningen moet treffen), maar ook de fietser (die op de hoogte moet zijn van de dode hoek problematiek en moet anticiperen op de situatie) worden verantwoordelijkheid toegedicht. De meningen ten aanzien van de verantwoordelijkheid van de fietser zijn daarbij sterk verdeeld. Enerzijds vindt men dat een fietser weet moet hebben van de beperkingen van een vrachtwagen, zoals een dode hoek en een lange remweg, en daarop moet anticiperen. Anderen werpen tegen dat fietsers beschermd moeten worden omdat zij veel kwetsbaarder zijn dan een vrachtwagen. En ook vindt men dat van fietsers, met name kinderen, niet verwacht kan worden dat men op de hoogte is van de specifieke problematiek van vrachtwagenchauffeurs.

“Als de veiligheid van fietsers verbeterd kan worden dan moet de overheid dat opleggen.”

“Het bedrijf moet voorzieningen treffen waardoor chauffeurs veiliger kunnen rijden.”

“De chauffeur heeft meer bescherming dan de fietser, en een dode hoek is te verhelpen met een spiegel die hij moet hebben.”

“De fietser moet weten wat een vrachtwagen ziet en wat niet, en hij moet zichzelf meer zichtbaar maken en op de situatie anticiperen.”

“Je kunt van kinderen niet verwachten dat ze van de dode hoek problematiek weten.”

“De verhouding is zoek. Een vrachtwagen is domme kracht, fietsers en voetgangers zijn onbeschermd en daarom moet een vrachtwagen rekening met ze houden.”

Met betrekking tot de dode hoek van vrachtwagens is een grote meerderheid uiteindelijk van mening dat de overheid de veiligheid moet waarborgen door de aanschaf van een spiegel verplicht te stellen aan bedrijven. De meesten zien dit als de enig mogelijke oplossing. De overheid mag daarbij streng controleren op naleving, vindt men. Bij constatering van niet-naleving mogen er sancties volgen voor het bedrijf. Het verstrekken van subsidie om de aanschaf van een spiegel te stimuleren, wordt als veel te vrijblijvend gezien. De verwachting is dat bedrijven in het geval van keuze om economische reden geen spiegel zullen aanschaffen. Een dergelijke situatie zou volgens sommigen leiden tot een ongewenst verschil in veiligheid tussen vervoerders, aangezien men verwacht dat alleen vervoerders met geld zullen overgaan tot de aanschaf van een spiegel. Sommigen zien als een bezwaar van subsidie dat men zelf als burger via de belasting meebetaalt aan een dergelijke maatregel. Men is van mening dat het transportbedrijf de kosten zou moeten dragen. Slechts een kleine minderheid is voorstander van een subsidieregeling. Zij vinden subsidie terecht omdat het de verantwoordelijkheid bij het bedrijf legt.

“De overheid is verantwoordelijk en heeft ook de macht om dingen te regelen. We willen minder doden en die spiegel is een redelijke vraag die je stelt.”

“Als de veiligheid gewaarborgd moet worden, moet je regels opstellen.”

“De overheid moet het regelen. Wie anders? Het moet als een extra voorziening verplicht gesteld worden.”

“De overheid moet het wel verplichten want anders gaat geld meewegen, en gaat men daar uit zichzelf niet toe over.”

“Het moet een gestandaardiseerde regel zijn, in plaats van de een wel en de ander niet.”

“Subsidie is belachelijk. Het moet per wet bepaald worden, en als ze het niet naleven bij controle, moeten er sancties volgen.”

“Ik krijg toch ook geen subsidie als ik mijn gordel omdoe?”

“Er gaat echt genoeg geld om in de transportsector, zo’n spiegeltje kunnen ze ook wel betalen.”

9 Mate waarin men zelf verantwoordelijkheid wil nemen voor de veiligheid van goederenvervoer

Hoewel een groot belang wordt gehecht aan de veiligheid van goederenvervoer, is men niet bereid een extra geldbedrag te betalen voor een consumentenartikel waarbij de kosten voor veiligheid doorberekend zijn. Enkele uitzonderingen daargelaten, heeft men als consument geen meerprijs over voor veiligheid. Doorberekening gaat te ver. Men beschouwt zichzelf als niet verantwoordelijk voor goederenvervoer.

Veiligheid wordt ervaren als een vanzelfsprekendheid waar de burger recht op heeft. Men is van mening dat de transportsector, eventueel samen met de overheid, de kosten voor veiligheid moet dragen. Daarnaast heeft men ernstige twijfels over de geloofwaardigheid van een veilig artikel. Het aspect veiligheid is ontastbaar en niet zichtbaar, en dit maakt dat de claim van veiligheid niet te controleren is. "Wij willen dat product, en de bedrijven moeten er voor zorgen dat het veilig wordt vervoerd."

"Het moet zichtbaar zijn, dan wil ik er wel iets voor over hebben."

Voor het milieu blijken de meesten daarentegen wel een meerprijs over te hebben. Dit onderwerp is dichterbij en raakt meer. Men ziet het nut van een meerprijs eerder. Het milieu betreft de lange termijn en de toekomst, er zijn meer mensen bij betrokken, er gaat meer gevaar uit van het milieu, en men is graag bereid het kwetsbare milieu een handje te helpen.

"Milieu treft je meer, veiligheid is verder weg, net zoals de Arbowet."

"Het milieu heeft geen steun, kan niet voor zichzelf opkomen."

"Het milieu gaat ons allemaal aan, veiligheid is te specifiek."

"Bij scharreleieren kun je je iets voorstellen, bij veiligheid niet."

10 De rol van de overheid

10.1 Perceptie van de overheid

Als het gaat om informatieverschaffing over veiligheid, zoals bij incidenten en rampen, wordt de overheid als een onbetrouwbare partij gezien. Men vindt dat de overheid niet open en eerlijk communiceert. In dit verband wordt de Bijlmerramp genoemd. De kreet 'levert geen schade op voor de volksgezondheid' wordt sterk gewantrouwd. Aan de andere kant bestaat er ook begrip voor de terughoudendheid van de overheid omdat men begrijpt dat paniek en onrust voorkomen moeten worden.

"Ze zullen niet liegen, maar ook niet alles vertellen."

"Ze geven er altijd een draai aan, spiegelen het anders voor."

"Als er iets zou gebeuren, dan zou ik mijn eigen plan trekken."

"Ze vertellen niet alles omdat burgers bepaalde informatie niet aankunnen."

"Ze willen mensen niet te ongerust maken, ze roepen niet zomaar iets, ze hebben er wel verstand van."

10.2 Gewenste communicatie vanuit de overheid

Men is van mening dat de overheid doorzichtigheid moet bieden en burgers open moet informeren wanneer het gaat om de veiligheid van goederenvervoer. Burgers hebben recht om te weten hoe veilig het is, zeker wanneer het de directe woonomgeving betreft. Ook wil men weten wat de overheid onderneemt om het veiliger te maken. Daarbij is belangrijk dat voorlichting gevoelens van onveiligheid of angst niet versterkt. Een minderheid ziet het nut van dergelijke informatie echter niet in. Zij vragen zich af wat je er als burger aan hebt en waarschuwen ervoor mensen te veel overvoeren met dergelijke informatie.

Naast de bovengenoemde toegespitste informatie vindt men dat de overheid burgers meer bewust maken van het belang van veiligheid in het algemeen. Door het op gang brengen van een bewustwordingsproces moet er binnen de maatschappij een mentaliteitsverandering bereikt worden ten aanzien van de veiligheid van goederenvervoer. Dit met als gewenst resultaat dat burgers zelf meer verantwoordelijkheid nemen.

"De overheid moet duidelijkheid geven: dat er veel mensen verongelukken als gevolg van de dode hoek en dat er fabrieken zijn zoals in Enschede."

"Het is belangrijk dat mensen weten wat er vervoerd wordt door hun straat of stad, omdat het gevaar kan opleveren voor hun gezondheid."

“De overheid heeft de plicht mensen te informeren als er een chloortrein door hun wijk rijdt, dan kunnen ze zelf een afweging maken of ze daar willen wonen. Anders ontnemen je mensen het recht op vrije keus.”

“In Enschede waren de mensen niet geïnformeerd. zouden ze daar iets ondernomen hebben als ze 10 jaar geleden ingelicht waren?”

“Ze moeten niet elke burger gaan lastig vallen met mogelijke risico's van de veiligheid van goederenvervoer.”

“Als je mensen aanspreekt op moraal, creëer je ook veiligheid.”

“Het is toch een mentaliteit, die komt toch ergens vandaan.”

“Als mensen zich er meer bewust van zijn, hoeft je ook minder streng te controleren.”

10.3 Perceptie van veiligheidsbeleid vanuit de overheid

Men heeft de indruk dat de overheid haar best doet om de veiligheid van goederenvervoer te waarborgen en stelt vertrouwen in de wet- en regelgeving. Er wordt echter een duidelijk onderscheid gemaakt tussen regelgeving en naleving. En wat dat laatste betreft denkt men dat het nog veel beter kan met de veiligheid. De controle vanuit de overheid wordt namelijk als onvoldoende ervaren. Enerzijds denkt men dat regelgeving in de praktijk vaak omzeild wordt en dat dit heel moeilijk te controleren is vanuit de overheid omdat er zoveel schakels en partijen bij betrokken zijn. Anderzijds bestaat de indruk dat de overheid zelf gewild of ongewild te veel zaken door de vingers laat glippen. De Bijlmerramp, de BSE-affaire, en het vervoer van illegale chinezen tonen aan dat er met regels gesjoemeld wordt en dat zaken oogluikend worden toegestaan door de overheid. Ook heeft men het gevoel dat het personenvervoer beter gecontroleerd wordt dan het goederenvervoer. Personen werkzaam binnen de vervoersbranche zouden zich hier bewust van zijn en het idee hebben dat ze toch niet gecontroleerd worden. Al met al is men dan ook van mening dat de overheid meer aandacht moet besteden aan de handhaving van regels door meer te controleren en door strenger op te treden.

“Er is een goede regelgeving, maar het blijft mensenwerk, ambtenaren die zaken door de vingers zien.”

“Het rammelt aan alle kanten.”

“Er zijn 10.000 regeltjes, maar de controle is onvoldoende.”

“Ik heb wel vertrouwen in de overheid, maar het mag strenger, meer handhaving.”

“Het goederenvervoer heeft minder met regels te maken dan het autoverkeer. Ik vind dat die vrachtwagens toch wel een beetje aangepakt kunnen worden.”

11 Synthese

Het thema goederenvervoer staat, zoals verwacht, ver van de burgers af.

Het thema spreekt weinig tot de verbeelding. Burgers zijn zich wel bewust van bepaalde soorten van vervoer, maar men verbindt hier niet meteen waarden aan. Wegverkeer en voornamelijk vrachtwagens spreken het meest tot de verbeelding, maar ook de trein (met name de Betuwelijn) wordt vaak genoemd. Goederenvervoer wordt vooral gerelateerd aan de directe omgeving; waarmee men dus dagelijks wordt geconfronteerd. Men is zich daardoor niet bewust van alle modaliteiten. Water, lucht en pijpleidingen staan het verste van de burgers af.

Met het -door de experts - verwachte negatieve imago van het goederenvervoer onder de burgers blijkt het wel mee te vallen. Het is zelfs zo, dat het beeld dat men van het goederenvervoer heeft eerder positief is dan negatief. Men is ervan doordrongen dat het goederenvervoer noodzakelijk is, economisch belangrijk is en ook goed is voor de werkgelegenheid. Er is zelfs bij sommigen sprake van bewondering voor wat betreft het technische aspect van het goederenvervoer en het personeel dat werkzaam is in deze sector.

Het thema veiligheid van goederenvervoer leeft onder de burgers nauwelijks op spontaan niveau.

Zoals de experts hadden voorspeld, houden de burgers zich niet of nauwelijks bezig met het thema veiligheid van goederenvervoer. Er wordt nauwelijks over gesproken. Zonder verder lang bij het onderwerp stil te staan, stellen de burgers dan ook dat het goederenvervoer in Nederland over het algemeen veilig is. Dit ondanks het feit dat er duidelijk verschillen in veiligheidsbeleving zijn te constateren per modaliteit. Wordt het goederenvervoer echter negatief belicht dan betreft men het eerder op milieu c.q. geluidsoverlast dan op veiligheid. Veiligheid lijkt in eerste instantie dan ook geen issue te zijn.

Een aantal experts denkt dat maatschappelijke items als economie en milieu vaak zwaarder bij de burgers wegen en dichterbij de burgers staan dan het aspect van veiligheid. Volgens hen gaat het veiligheidsaspect bij de burgers pas een rol spelen wanneer een incident of ramp heeft plaatsgevonden. Het ligt duidelijk genuanceerder. Het veiligheidsaspect is voor de burgers iets vanzelfsprekends, hetgeen dus niet betekent dat dit aspect voor de burgers minder zwaar weegt. Men gaat er gewoon vanuit dat aan de randvoorwaarde van veiligheid wordt voldaan. De teleurstelling en verontwaardiging is dan ook groot wanneer in de praktijk blijkt dat hier niet aan is voldaan en dat aan andere zaken prioriteit is gegeven.

Het gevoel van onveiligheid is zeer latent aanwezig, maar eventuele risico's lijken geaccepteerd

Van onveilig gevoel lijkt dus bij de burgers geen sprake te zijn.. Echter, hoe meer de burger zich bewust wordt gemaakt van het onderwerp, hoe meer het thema veiligheid gaat leven en ook hoe meer problemen en risico's de burgers gaan inzien.

Hoe langer men er over praat, hoe meer men twijfelt over de mate van veiligheid van het goederenvervoer. Sommigen vragen zich daarom ook af of het wel terecht is dat men zich veilig voelt. Een duidelijk oordeel hierover kan men niet geven. Daarvoor staat het goederenvervoer te ver van de burger af, ontbreekt de kennis en is het thema veiligheid mede daardoor niet tastbaar c.q. zichtbaar genoeg. De verwachting van de experts dat burgers zich latent onveilig voelen ten aanzien van het goederenvervoer lijkt dan ook enigszins te kloppen. Echter, na lang doorpraten, lijkt dat de meerderheid van de burgers de risico's van het goederenvervoer te aanvaarden en uiteindelijk gaan ze er vanuit dat het goederenvervoer in Nederland wel veilig zal zijn. De burgers denken dus het goederenvervoer veiliger zal zijn dan de deskundigen denken.

Ook het vertrouwen in de overheid in deze is veel groter dan verwacht. De burgers hebben het vertrouwen dat de overheid alles in het werk zal stellen om de veiligheid van het goederenvervoer zeker te stellen. Aan de regelgeving ligt het volgens hen niet.

Er is echter veel minder vertrouwen in het bedrijfsleven zelf. Veel verantwoordelijkheid voor veiligheid kan niet aan het bedrijfsleven worden toevertrouwd in de ogen van de burger. Daarvoor spelen onder andere economische belangen een te grote rol.

Burgers leggen de verantwoordelijkheid niet eenzijdig bij de overheid

Dit betekent niet dat de burgers van mening zijn dat het bedrijfsleven niet mede verantwoordelijk is voor de veiligheid van het goederenvervoer. Sommigen beseffen zelfs dat zij zelf ook verantwoordelijk zijn als burger bijvoorbeeld als deelnemer in het verkeer.

Maar door het eerder genoemde wantrouwen ten aanzien van het bedrijfsleven gaat de burger en overigens ook de handhavers er vanuit dat de verantwoordelijkheid niet aan het bedrijfsleven kan worden toevertrouwd. Dit betekent dus dat de burgers en de handhavers in principe van mening zijn dat de verantwoordelijkheid bij meerdere partijen ligt, maar dat in de praktijk hier niet aan kan worden voldaan of niet aan voldaan wil worden. Hiermee staan de handhavers meer op één lijn met de burgers dan de beleidsmakers.

Burgers en handhavers wensen in tegenstelling tot de beleidsmakers een 'strenger' handhavingsbeleid

Vanwege het ontbreken van het vermogen en/of de wil van het bedrijfsleven om veiligheid tot stand te brengen of te behouden willen de handhavers en burgers dat er een strenger handhavingsbeleid komt. Voor de burgers betekent dit dat er meer controles van de bedrijven moeten komen. De handhavers zeggen ook dat er meer aan handhaving moet worden gedaan. Hiermee bedoelen zij waarschijnlijk te zeggen dat er meer toezicht moet komen en dat de regels meer aan de praktijk moet worden aangepast en er een meer eenduidige regelgeving moet komen. De handhavers zijn duidelijk huiverig voor meer beleidsruimte.

Dit in tegenstelling tot de beleidsmakers die voor meer zelfregulering zijn en dus meer verantwoordelijk aan het veld wil overlaten.

Bijlagen

Bijlage 1 Checklist Experts

Checklist	Experts
Onderzoeksnummer:	A-7164
Onderwerp:	veiligheidsbeleving goederenvervoer
Datum:	8 (en 10) november 2000
Locaties:	DGG te Den Haag

1. **Introductie en kennismaking**

- *Introductie:* doel van het onderzoek, spelregels, gespreksduur, meekijken
- *Kennismaking:* functie, aantal dienstjaren, rol/mate betrokkenheid m.b.t. onderwerp (welke discipline)

De deelnemers zullen op bepaalde aspecten worden gevraagd door de ogen van de burger te kijken.

2. **(Burger)beleving ten aanzien van goederenvervoer in het algemeen**

- Hoe kijkt men zelf tegen het goederenvervoer aan
- Wat beschouwt men als de positieve punten en wat als negatieve c.q. minder positieve aspecten van het goederenvervoer in Nederland
- Hoe denkt men dat de burgers tegen goederenvervoer aankijken; hoe denkt de gemiddelde burger erover, verwacht men
- Wat komt het eerste bij de burger op als men denkt aan het woord 'goederenvervoer'
- Wat wordt in de ogen van de burgers beschouwd als de positieve punten en wat als negatieve c.q. minder positieve aspecten van het goederenvervoer (ook ten opzichte van andere vormen van vervoer)

3. **(Burger)beleving ten aanzien van veiligheid van goederenvervoer**

- Hoe kijkt men zelf tegen goederenvervoer in combinatie met veiligheid aan
- Wat wordt verstaan onder veiligheid van goederenvervoer
*Check: wat valt eronder; op basis waarvan wordt het vastgesteld
wanneer wordt iets beschouwd als veilig*
- Hoe verhoudt zich de veiligheidbeleving ten aanzien van de luchtvaart ; en waarom
 - *Check: ook veiligheid van goederenvervoer per vervoermiddel*
- Wat beschouwt men als de positieve punten en wat als negatieve c.q. minder positieve aspecten van veiligheid van goederenvervoer (ook ten opzichte van andere vormen van vervoer)
- Hoe denkt de gemiddelde burger over goederenvervoer in combinatie met veiligheid; hoe kijkt deze ertegenaan
- Wat wordt in hun ogen beschouwd als de positieve punten en wat als negatieve c.q. minder positieve aspecten van de veiligheid; en waarom

- Welk belang wordt gehecht aan het onderwerp veiligheid ten opzichte van onderwerpen als geluidshinder, gezondheid, economie, milieu
check: vanuit henzelf / discipline en vanuit de burger
laat rangorde aanbrengen; inclusief motivatie
- Wat komt het eerste op bij de burger als men denkt aan het woord 'goederenvervoer' in combinatie met veiligheid
- Welke aspecten zijn van belang bij /invloed op de beleving van de burger ten aanzien van veiligheid van goederenvervoer
check: sociale/demografische kenmerken/regionale kenmerken/
- Waaraan zou de burger de mate van veiligheid moeten/kunnen aflezen; waarom
check: ontwerp vervoermiddel, onderhoud, productie, route, personeel
beveiliging(smaatregelen), uitrusting en inrichting stations / haven etc. vervoer
gevaarlijke stoffen

4. De rol van de verschillende instanties

- Welke instanties zijn betrokken bij het onderwerp veiligheid goederenvervoer
- Wat is ieders rol hierin
- Wat zou ieders rol moeten zijn
- Hoe kijkt men tegen de rol van de overheid aan
- Hoe kijkt men tegen de rol van eventuele andere instanties aan
- In hoeverre voldoet men aan deze rol; en wat zou hier eventueel aan verbeterd kunnen/moeten worden; en waarom
- Hoe denkt men dat het publiek aankijkt tegen de taakverdeling sector/overheid
- Welke aspecten van de goederenvervoer veiligheid moeten door de DGG worden belicht
- Wat zijn de huidige zwakke en sterke punten van DGG op het gebied van veiligheid
- Welke rol speelt communicatie in de huidige beleving van de burger
- Welke rol zou deze moeten spelen en op welke terreinen

5. Toekomstverwachtingen

- Welke toekomstverwachtingen heeft men ten aanzien van de beleving van de burgers m.b.t. de veiligheid
check: mate van tolerantie/ belang etc
- Welke toekomstverwachtingen heeft men ten aanzien van de rol van de overheid hierin

6. Afronding

- Wat verder ter tafel komt
- Verdere vragen / suggesties / opmerkingen van de deelnemers
- Verdere vragen / suggesties / opmerkingen van de opdrachtgeverszijde
- Bedanken voor de medewerking
- Afsluiten

Bijlage 2 Checklist Burgers

Checklist	Burgers
Onderzoeksnummer:	A-7164
Onderwerp:	Beleving goederenvervoer
Datum:	23 en 27 november 2000
Locaties:	resp. Amsterdam (Nipo) en Rotterdam (Novotel)

1. Introductie en kennismaking

- *Introductie:* doel van het onderzoek, gespreksduur, spelregels, notulist, video / audioapparatuur, meekijken klant, anonimiteitwaarborg, etc.
- *Kennismaking:* leeftijd, beroep, hobby's, gezinssamenstelling, interesses, mate van betrokkenheid m.b.t. onderwerp, al dan niet lid van belangenvereniging, etc.

2. Beleving van goederenvervoer

- Wat komt er als eerste op, als men het woord 'goederenvervoer' hoort
- Waar denkt men aan; wat valt er allemaal onder; welke associaties roept het op
- Wat is goederenvervoer voor u, wat betekent het; wat verstaat u daar onder
- Hoe kijkt men tegen goederenvervoer aan
- Wat beschouwt men als de positieve punten en wat als de minder positieve punten van goederenvervoer in het algemeen en waarom
- Als geld geen probleem is; waar moet dan het meeste geld aan besteed worden en wie moet hier dan verantwoordelijk voor zijn; en waarom
- Aan welk soort vervoer denkt men bij goederenvervoer
check: soort vervoermiddel(binnenvaart / zeevaart / pijpleiding / trein / vrachtwagen etc.) / soort goederen (gevaarlijke stoffen, container, levensmiddelen, brandstof etc.)
- Waar denkt men aan bij het vervoer van gevaarlijke stoffen
check: welke stoffen worden vervoerd, wat voor soort vervoer etc.
- Waar denkt men aan bij (zee- en binnen)scheepvaart, trein, etc.
- Hoe kijkt men tegen de diverse soorten van vervoer aan
- Wat beschouwt men als de positieve punten en wat als de minder positieve punten per soort vervoer; en waarom
- Als geld geen probleem is; waar moet dan het meeste geld aan besteed worden en wie moet hier dan verantwoordelijk voor zijn; en waarom

3. Beleving van de veiligheid van het goederenvervoer

- Hoe veilig is het goederenvervoer; en waarom denkt men dat niet
check: verschil per vervoermiddel, Nederland en Nederland versus buitenland
- Hoe veilig is het in vergelijking met 10 jaar geleden; en waarom
- Hoe belangrijk ervaart men de veiligheid van het goederenvervoer
- Hoeveel belang hecht men aan veiligheid van het goederenvervoer in vergelijking met gezondheid, economie, milieu, etc.
Stel; een nieuwe weg langs de stad is veiliger dan door de stad, maar als langs de stad dan weg door natuurgebied; wat heeft de voorkeur.
- Wat maakt het veilig of juist onveilig; wat bepaalt de veiligheid; wat is van invloed op de veiligheidsbeleving; en waarom
- Hoe veilig voelt men zich bij vervoer van goederen; en waarom
- Wanneer voelt men zich niet veilig, waar komt dat door en hoe vaak komt dat voor
- Indien nog niet aan de orde gekomen; onder goederenvervoer vallen ook pijpleidingen; hoe kijkt men hier tegenaan; waarom niet genoemd, vindt men het terecht dat dit onderdeel minder aandacht krijgt; en waarom

4. Veiligheid(smaatregelen) nu en in de toekomst

- Wat zou er moeten gebeuren om het nog veiliger te maken; en waarom
- Welke voorbeelden van veiligheidsmaatregelen kent men
- Wat merkt de burger ervan als er meer veiligheidsmaatregelen getroffen zouden worden
- In hoeverre is men bereid om voor veiligheid te betalen; en waarom (niet)
*check: AH -> meer veiligheidsmaatregelen -> duurdere producten
voorbeeld meer vluchtwegen Westerschelde tunnel*
- Hoe ziet men de toekomst van het goederenvervoer
- Hoe veilig zal het goederenvervoer in de toekomst zijn; en waarom
check: bewustzijn meer welvaart, meer vervoer en meer risico

5. Officiële informatie voorziening

- Wie is verantwoordelijk voor de veiligheid van het goederenvervoer; en waarom
check: bedrijven zelf, (lokale en landelijke) overheid, rijksinspectiediensten, scheepvaartinspectie, bestuurder / kapitein
- Wat is ieders rol daarin
- Wat vindt men van de manier waarop de verschillende instantie met veiligheid omgaan
- In hoeverre is men op de hoogte van het bestaan van inspectiediensten; hoe ziet men hun rol
- Stel: er gebeuren veel ongelukken met fietsers die omver worden gereden door vrachtwagens die afslaan
*check: wie is hier verantwoordelijk voor; en waarom
chauffeur/bedrijf/regelgeving/controle/infrastructuur/overheid/ANWB*
- Wat vindt men van de subsidieregeling voor een extra spiegel voor vrachtwagens

- Wat vindt men van de informatievoorziening over de veiligheid van het goederenvervoer
- Wat vindt men van het idee van een klachtenlijn
- Wie zou met deze klachtenlijn moeten komen en waarom
- Wat vindt men van de voorlichting over veiligheid van de overheid
- Hoeveel vertrouwen heeft men in de voorlichting van de overheid
check: stelt de overheid het veiliger voor dan het in werkelijkheid is
- In hoeverre stelt men het op prijs om informatie te verkrijgen over de veiligheid van goederenvervoer
- Welke informatie wenst men te krijgen en wie zijn de aangewezen partijen om dit te doen
check: politiek, , bedrijven, media, etc.
- Welke rol speelt de media in het informeren over veiligheid van goederenvervoer

6. Afronding

- Wat verder ter tafel komt
- Verdere vragen / suggesties / opmerkingen van de deelnemers
- Verdere vragen / suggesties / opmerkingen van de opdrachtgeverszijde
- Afsluiten: bedanken voor de medewerking

Bijlage 3 Respondentenlijsten

Respondentenlijsten

Datum: Donderdag 23 november 2000
Projectnummer: A 7164
Onderwerp: Hoe wordt er tegen verschillend vervoer aangekeken
Locatie: Nipo Amsterdam
2 Groepsdiscussies: Groep 1 van 17.00 tot 19.00 uur
leeftijd 20 tot 40 jaar

LEEFTIJD	GESLACHT	OPLEIDING	BEROEP	VORM VAN VERVOER
26	M	HAVO	BALIE MEDEW.	AUTO / MOTOR / FIETS / OPENB. VERVOER
33	V	WO	ZELFST.ONDER- NEMER	FIETS / OPENB. VERVOER
32	V	MBO	CHAUFFEUR	AUTO / OPENB. VERVOER
25	V	WO	STUDENT	AUTO / FIETS
28	V	WO	ONDERWIJZERES	AUTO / FIETS
38	M	HBO	DIRECTEUR	AUTO / MOTOR / FIETS
20	M	HBO	STAGIAIRE	FIETS / OPENB. VERVOER
40	M	VWO	IT MEDEWERKER	AUTO / OPENB. VERVOER
24	M	HBO	GEEN	AUTO

Respondentenlijst

Datum: Maandag 27 november 2000
Projectnummer: A 7164
Onderwerp: Hoe wordt er tegen verschillend vervoer aangekeken
Locatie: NOVOTEL te Rotterdam Schiedam
2 Groepsdiscussies: Groep 1 van 17.00 tot 19.00 uur
Leeftijd van 20 tot 40 jaar

LEEFTIJD	GESLACHT	OPLEIDING	BEROEP	VORM VAN VERVOER
20	M	HBO	STUDENT	BUS / METRO / FIETS /
25	M	HBO	LOGISTIEK ASS.	FIETS / AUTO
39	V	MBA	HUISVROUW	FIETS / AUTO
33	V	MBO	HUISVROUW	AUTO
36	M	MBO	MONTEUR	MOTOR
37	M	MAVO - MBO	ARCHIVARIS	FIETS / BUS / TREIN
28	M	RECHTEN	ADM. MEDEWERKER	BUS / TRAM
22	V	RECHTEN	STUDENT	

Respondentenlijst

Datum: Maandag 27 november 2000
Projectnummer: A 7164
Onderwerp: Hoe wordt er tegen verschillend vervoer aangekeken
Locatie: NOVOTEL Rotterdam Schiedam
2 Groepsdiscussies: Groep 2 van 19.30 tot 21.30 uur
van 40 tot 65 jaar

LEEFTIJD	GESLACHT	OPLEIDING	BEROEP	VORM VAN VERVOER
43	M	UNIVER- SITEIT	BELEGGINGS- ANALIST	BUS / TRAM / AUTO METRO
48	V	MBO	LABORATORIUM MEDEWERKER	FIETS / AUTO / TREIN TRAM
49	V	MULO	PTT MEDEW.	AUTO
47	M	MBO	AMBTENAAR	MOTOR
58	M	MBA	VUT	AUTO / FIETS / OPENBAAR VERVOER
50	M	HBO	LERAAR	METRO TREIN BUS AUTO
52	V	MAVO	BOEKHOUDSTER	AUTO
60	V	HUISHOUD SCHOOL	WEDUWE	METRO

Respondentenlijst Beleidsmedewerkers:

Beleidsmedewerker afdeling vervoermiddelen (m)
Beleidsmedewerker afdeling Lading en risicobeleid (m)
Beleidsmedewerker afdeling Verkeersmanagement (m)
Beleidsmedewerker afdeling Vervoermiddelen (V)
Hoofd Planning en Analyse (m)

Respondentenlijst Handhavers:

**Mensen die werkzaam zijn bij de scheepvaartinspectie en de
rijksverkeersinspectie.**