

Veiligheidsmaatregelen op het vliegveld

Publieksonderzoek naar de mening van reizigers op Schiphol over anti-terrorisme maatregelen



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

Juni 2017

Crisislab
Dashorsterweg 1
3927 CN Renswoude
www.crisislab.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Veiligheidsperceptie	6
3. Risico-inschatting	8
4. Beoordeling van de genomen maatregelen	10
5. De burger aan het roer	14
6. Het geheel overziend	18
Bijlage 1: Demografische gegevens	19
Bijlage 2: Studenten	21

1. Inleiding

Schiphol is de grootste en drukste luchthaven van Nederland. Per maand vinden er ongeveer 40.000 vluchten plaats. Het passagiersaantal is in de piektijden, zoals in de zomer, rond de 7 miljoen passagiers per maand. Ook economisch gezien is de luchthaven van groot belang voor Nederland.¹

De afgelopen jaren zijn er meerdere aanslagen in Europa geweest, bijvoorbeeld in Parijs, Brussel, Berlijn, Londen en Stockholm. Sinds al deze aanslagen is het dreigingsniveau voor een aanslag in Nederland geplaatst op niveau 4,² wat betekent dat er een substantiële dreiging is. Aanvullend op dit dreigingsniveau is door de overheid besloten om in de zomer van 2016 extra veiligheidsmaatregelen te nemen. Deze veiligheidsmaatregelen bestaan uit het extra controleren van de toegangswegen naar Schiphol en het extra surveilleren door de Koninklijke Marechaussee op de luchthaven zelf.³

Vermeende dreiging op Schiphol

De NCTV stelt in zijn dreigingsbeeld van eind 2016: 'In de zomer van 2016 werd de beveiliging van Schiphol verhoogd nadat veiligheidsdiensten signalen ontvingen over een vermeende dreiging. Later konden de signalen worden ontkracht. In het najaar van 2016 meldden diverse internationale media dat Schiphol ten tijde van de Parijse aanslagen mogelijk het terroristisch doelwit was. Franse media, puttend uit Frans politieonderzoek, verwezen naar een laptop in handen van terroristen uit het Parijs-Brussel netwerk met daarop een digitaal bestand 'groupe Schiphol'. In dezelfde mediaberichtgeving werd bekend gemaakt dat op 13 november 2015 - de dag van de Parijse aanslagen - twee terroristen uit het Parijs-Brussel netwerk mogelijk naar Amsterdam reisden. De gegevens, voor zover bekend, zijn meegewogen in de beoordeling van het veiligheidsniveau op Schiphol.'⁴

Een wetenschappelijk interessante vraag is nu of mensen de maatregelen die genomen zijn steunen en wat zij zelf zouden doen wanneer zij op de stoel van de bestuurder gezet worden.

Om deze vraag te beantwoorden is het jaarlijkse publieksonderzoek dat door studenten van de masteropleiding Besturen van Veiligheid van de Radboud Universiteit Nijmegen wordt uitgevoerd, hieraan gewijd. Om een indruk te krijgen wat reizigers op Schiphol echt vinden van de maatregelen die genomen zijn en om uit te vinden waar zij het geld aan zouden besteden als ze bestuurder waren, namen de studenten enquêtes af bij 207

¹ CBS. (2016). *Luchtvaart; Maandcijfers Nederlandse Luchthavens van Nationaal Belang*. <http://statline.cbs.nl/>.

² Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (2017). *Actueel dreigingsniveau: substantieel*. <https://www.nctv.nl/>.

³ NRC (2016). *Met de terreurdreiging in Nederland valt het dus niet mee*. <https://www.nrc.nl/>.

⁴ Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (2016). *Dreigingsbeeld terrorisme Nederland 43, November 2016*.

mensen die van of naar Schiphol vlogen. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in dit rapport.

Leeswijzer

Aantal respondenten

In dit onderzoek hebben in totaal 207 respondenten deelgenomen, oftewel N=207. Een aantal vragen is echter niet door alle respondenten beantwoord. Dit noemen we 'missings'. Deze missings worden in de figuren niet altijd als aparte categorie weergegeven. Dit blijkt dan uit het totaal aantal respondenten (aangegeven met N) dat kleiner zal zijn dan 207. In elke figuur is aangegeven welke N van toepassing is.

Meerderheid

In de tekst wordt gebruik gemaakt van de term 'meerderheid'. Een meerderheid betekent dat het gaat om meer dan 50% van de respondenten. Onder een ruime meerderheid wordt een meerderheid van tussen de 60% en 70% verstaan. Een grote meerderheid is een meerderheid van meer dan 70%. Een percentage tussen de 30% en 50% wordt aangeduid met een 'groot gedeelte'.

Voor de leesbaarheid zijn de percentages afgerond naar hele getallen, waarbij een 0,5 steeds is afgerond naar 1.

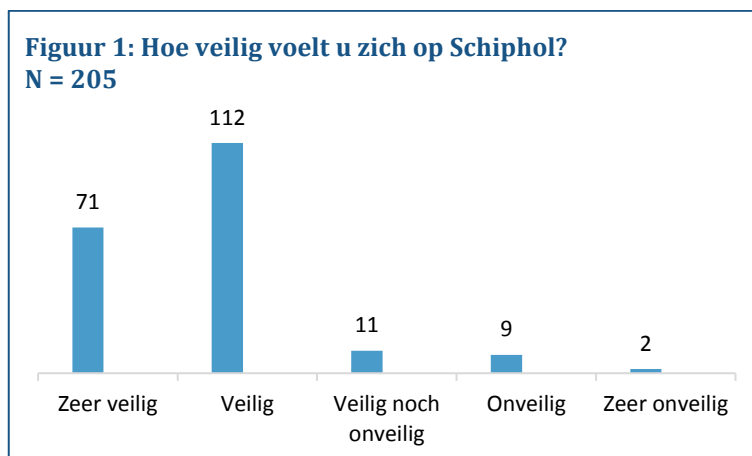
Opbouw van het rapport

In de hoofdstukken die volgen worden de resultaten van dit publieksonderzoek beschreven en geduid. Meer precies gaat hoofdstuk 2 over de veiligheidsperceptie van de respondenten en hoofdstuk 3 beschrijft de risico-inschatting. In hoofdstuk 4 worden de genomen maatregelen besproken en in hoofdstuk 5 wordt er gekeken naar de antwoorden van de burger wanneer deze op de stoel van de bestuurder wordt geplaatst. In het laatste hoofdstuk volgt 'het geheel overziend', de conclusie van het publieksonderzoek.

2. Veiligheidsperceptie

Om de veiligheidsperceptie in kaart te brengen, is gevraagd aan de respondenten hoe veilig zij zich voelen als reiziger op Schiphol. Daarnaast is gevraagd in hoeverre zij het gevoel hebben dat de kans op een terroristische aanslag de afgelopen jaren is toegenomen, gelijk gebleven of afgenomen.

Een grote meerderheid van de respondenten (88%, 183 van 205 respondenten, zie Figuur 1) geeft aan dat zij zich veilig of zeer veilig voelen op Schiphol. Slechts 6% van de respondenten voelt zich veilig noch onveilig (11 respondenten) en 6% voelt zich onveilig of zeer onveilig (11 respondenten). Argumenten van mensen die zich veilig voelen zijn bijvoorbeeld dat er in hun beleving goede beveiliging is, zowel kwalitatief als kwantitatief, dat de kans klein is dat er iets gebeurt of dat er nog nooit iets is gebeurd op Schiphol. De mensen die zich onveilig voelen, geven aan dat er in Europa de laatste tijd veel aanslagen zijn en dat dit op Schiphol ook kan gebeuren.



Citaten

Respondenten die zich veilig voelen geven het volgende aan:

'Ik heb vertrouwen in de Nederlandse politie en Koninklijke Marechaussee'

'Er is een ontspannen sfeer hier op Schiphol'

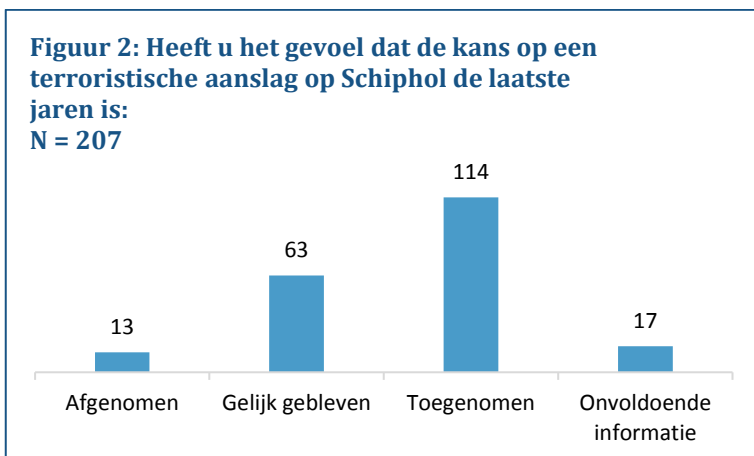
De enkele respondenten die zich onveilig voelen geven het volgende aan:

'We voelen ons onveilig op Schiphol omdat het zo druk is. We zitten niet voor niets uit de loop!'

'Er is zoveel narigheid in de wereld op dit moment'

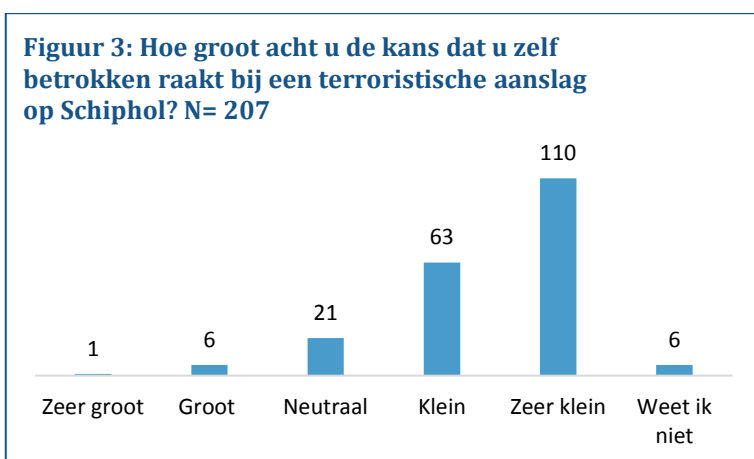
Een meerderheid van de respondenten (55%, 114 respondenten, zie Figuur 2) geeft daarnaast aan dat zij het gevoel hebben dat de kans op een terroristische aanslag op Schiphol de laatste jaren is toegenomen. 30% (63 respondenten) denkt dat dit gelijk is

gebleven, 6% (13 respondenten) denkt dat dit is afgenomen. Veel mensen die denken dat de kans is toegenomen geven als reden de recente aanslagen in Parijs, Brussel en Londen.



Het is dus opvallend om te zien dat, ondanks dat een meerderheid denkt dat de kans op een aanslag is toegenomen, mensen zich toch veilig voelen op Schiphol. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn, op basis van de gegeven antwoorden van de respondenten, dat men vindt dat er veel beveiliging rondloopt op de luchthaven (zie ook hierboven).

Er is ook een vraag gesteld over hoe groot mensen denken dat de kans is dat zij zelf betrokken raken bij een terroristische aanslag op Schiphol (zie Figuur 3). Hieruit blijkt dat een grote meerderheid van de respondenten (84%, 173 respondenten) deze kans klein of zeer klein inschat. Een klein deel van de respondenten (10%, 21 respondenten) is neutraal over deze kans, 3% (7 respondenten) schat de kans groot of zeer groot in.



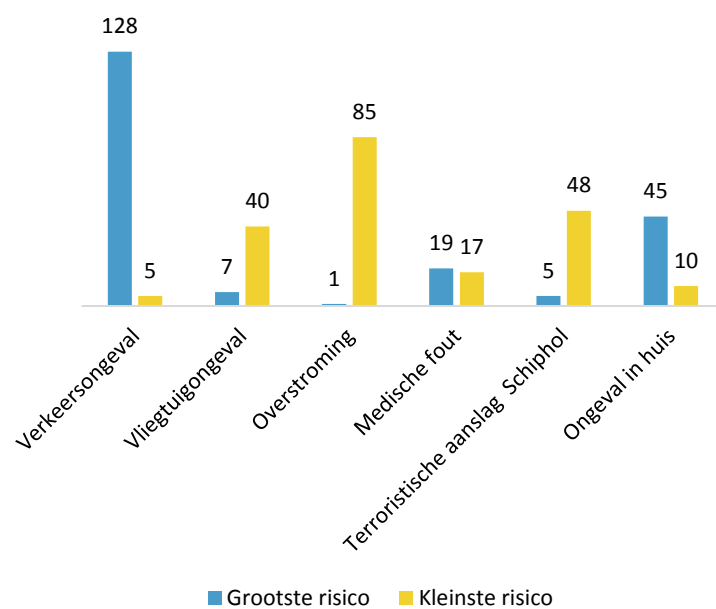
3. Risico-inschatting

In de vragenlijst werd een vraag gesteld over hoe respondenten zelf de risico's inschatten waar zij mee te maken kunnen krijgen. Hiervoor werden de respondenten zes risico's voorgelegd. Deze zes risico's zijn het risico op een verkeersongeval, vliegtuigongeval, overstroming, medische fout, terroristische aanslag op luchthaven Schiphol of een ongeval in huis. De vraag hierbij was om te kiezen welk risico zij het grootst en het kleinst achten om zelf bij te overlijden. Het resultaat van deze vraag is weergegeven in Figuur 4. Op deze manier wordt een beeld geschetst over hoe mensen het risico op het overlijden door een terroristische aanslag op Schiphol afzetten tegenover andere risico's. We ronden voor deze vraag de percentages af op halve procenten.

Uit de enquête blijkt dat een ruime meerderheid van de mensen (62%) een verkeersongeval als grootste risico om bij te overlijden ervaart. Deze wordt gevolgd door een ongeval in huis (22%), een medische fout (9%), een vliegtuigongeval (3%), een terroristische aanslag op Schiphol (2%) en als laatste een overstroming (minder dan 1%, één respondent). Hieruit kan worden opgemaakt dat de respondenten het risico dat zij om het leven komen bij een terroristische aanslag op Schiphol (veel) kleiner inschatten dan het risico dat zij overlijden door een verkeersongeval of een ongeval in huis.

Andersom is ook gevraagd welk risico zij als kleinste inschatten. Hieruit volgt het beeld dat een groot gedeelte (41%) van de respondenten de kans op een overstroming als kleinste inschatten. Vervolgens komt de terroristische aanslag op Schiphol (23%), een vliegtuigongeval (20%), een medische fout (8%), een ongeval in huis (5%) en een verkeersongeval (2%). Ook hier is het beeld dat mensen de kans dat zij overlijden naar aanleiding van een terroristische aanslag op Schiphol als een van de kleinste risico's inschatten.

**Figuur 4: Bij welk risico schat u de kans het
grootst en het kleinst om door te overlijden?**
N = 205



4. Beoordeling van de genomen maatregelen

Zoals in de inleiding al gesteld, is er in de zomer van 2016 een aantal maatregelen genomen in Nederland om de kans op een terroristische aanslag te verkleinen. Er is tijdens de enquête aanvullende informatie gegeven om de respondenten ervan op de hoogte te stellen dat naar aanleiding van een signaal van dreiging er in de zomer van 2016 extra maatregelen zijn genomen door de Rijksoverheid op en rondom Schiphol. De twee voornaamste maatregelen daarvan zijn extra surveillance en bewaking door de marechaussee op de luchthaven en daarnaast extra veiligheidscontroles bij de toegangswegen naar Schiphol.

Het is interessant om te bekijken of de mensen, die eerder al aangaven dat ze zichzelf veilig voelen op Schiphol en die aangaven dat de kans op een aanslag zeer klein is, nu ook aangeven dat ze de maatregelen overbodig vinden. Ook is het interessant om te zien of mensen bereid zijn om extra te betalen (door een langere wachttijd of in hogere kosten van het vliegticket) om deze maatregelen te bekostigen.

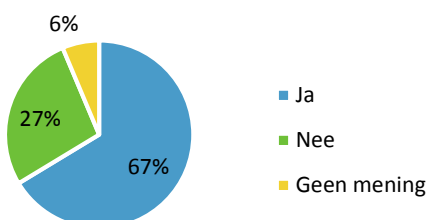
Allereerst is de stelling voorgelegd of mensen een voorstander zijn van de maatregelen (extra marechaussee bewaking/surveillance en strengere veiligheidscontroles op luchthaven Schiphol). Een grote meerderheid van de respondenten, 88%, gaf aan dat zij het eens zijn met deze stelling en geven dus aan positief te staan tegenover het nemen van extra maatregelen om de veiligheid te vergroten. 7% van de respondenten gaf aan dat zij het oneens zijn met deze stelling, 5% had geen mening.

Aan de respondenten is daarna gevraagd of zij vinden dat de maatregelen iets bijdragen aan het voorkomen van terroristische aanslagen op Schiphol. Uit de antwoorden blijkt dat nu een ruime meerderheid vindt dat deze maatregelen bijdragen aan het voorkomen van terroristische aanslagen:

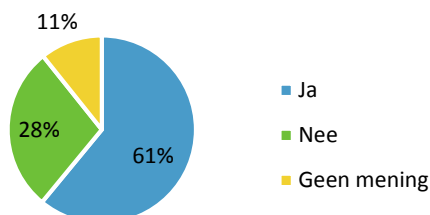
- 67% procent van de respondenten (zie Figuur 5) is van mening dat *extra inzet van surveillerende marechaussee* bijdraagt aan het voorkomen van terroristische aanslagen. De argumenten die zij aanvoeren zijn bijvoorbeeld dat er meer controle is en er meer 'ogen op de luchthaven' zijn. Hierdoor denken respondenten dat terroristen eerder en beter ontdekt kunnen worden. Een argument voor respondenten om tegen de stelling te zijn is bijvoorbeeld dat de maatregel veel te veel geld kost.
- 61% procent van de respondenten (zie Figuur 6) is van mening dat *extra veiligheidscontroles* bijdragen aan het voorkomen van terroristische aanslagen. Een argument dat voorstanders aandragen is bijvoorbeeld dat er meer controle is, waardoor mogelijke aanslagplegers sneller gepakt kunnen worden. Argumenten die tegenstanders van de stelling geven zijn dat mensen de controles omzeilen of dat mensen die aanslagen willen plegen dit toch wel kunnen doen, ondanks de extra controles.

Zo'n 20% van de respondenten vindt dus dat de maatregelen geen zin hebben, maar zou ze als consument wel wenselijk vinden.

Figuur 5: Draagt de maatregel 'extra inzet van surveillerende marrechaussee' op Schiphol bij aan het voorkomen van terroristische aanslagen?
N = 205

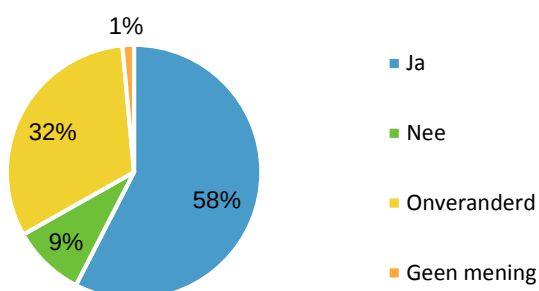


Figuur 6: Draagt de maatregel 'extra veiligheidscontroles op (toegangswegen naar) Schiphol' bij aan het voorkomen van terroristische aanslagen?
N = 205



Een heel andere vraag is het effect van de maatregelen op de perceptie van veiligheid op Schiphol (zie Figuur 7). Een meerderheid van de respondenten (58%) voelt zich veiliger op Schiphol door de extra maatregelen die genomen zijn. Slechts 9% geeft aan dat zij zich hierdoor onveiliger voelen, 32% stelt dat het gevoel onveranderd is gebleven door de extra maatregelen.

Figuur 7: Voelt u zich veiliger door de extra maatregelen op Schiphol? N = 205



Citaten

Respondenten die denken dat de maatregelen bijdragen aan het voorkomen van een terroristische aanslag, geven het volgende aan:

'Eerder onderscheppen van verdachte personen of andere verdachte zaken kan helpen.'
'Hoe meer mensen er opletten, des te beter.'

Respondenten die denken dat de maatregelen niet bijdragen, geven het volgende aan:

'Terroristen zijn niet bang, als ze het willen, dan willen ze het.'

'Het zijn symbolische maatregelen.'

Het is natuurlijk makkelijk om te zeggen dat je blij bent met de extra inzet door de marechaussee of met de extra controles, maar vervolgens is de vraag of mensen dan ook bereid zijn om zelf voor deze maatregelen te betalen. De helft van de respondenten (50%) zegt niet bereid te zijn om bijvoorbeeld een hogere vliegticketprijs te betalen in ruil voor meer marechaussee of meer controles (zie ook Figuur 8). Als veel gebruikt argument wordt genoemd dat de tickets op dit moment al duur genoeg zijn, of dat mensen dermate vaak vliegen dat ze vinden dat het dan te duur wordt. 43% is wel bereid dit te doen, met name omdat zij zeggen dat zij veiligheid dermate belangrijk vinden dat ze daar wel wat extra geld voor over hebben. 7% van de respondenten heeft hier geen mening over.

Op de vraag of mensen een langere wachtrij en/of vertraging over hebben voor meer veiligheid, geeft een grote meerderheid (75%) aan dat zij dit ervoor over hebben (zie ook Figuur 9). 24% geeft aan dat zij dit er niet voor over hebben. 1% van de respondenten heeft geen mening. Degenen die een langere wachtrij geen probleem vinden, geven vooral aan dat extra wachten weinig moeite is en niets kost. Anderen vinden dat de wachtrijen nu al te lang zijn.

Citaten

Een respondent die meer wachttijd of een hogere ticketprijs ervoor over heeft, geeft het volgende aan:

'Wachten is niet erg, zo lang je het van tevoren maar weet'

Respondenten die geen langere wachtrij of hogere ticketprijs ervoor over hebben, geven het volgende aan:

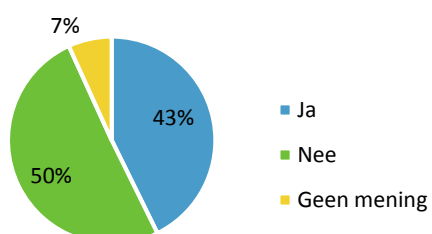
'Te duur. Nederland moet wel veilig blijven, maar dat hoeft niet per se op ons verhaald te worden'

'Anders duren de wachtrijen al helemaal lang'

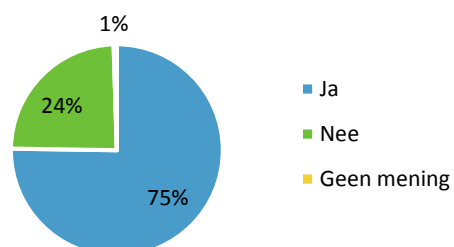
'Het is niet zichtbaar of het geld daar wel echt heen gaat'

Hier is zichtbaar dat, wanneer het gaat om geldelijke versus niet-geldelijke middelen er een ander beeld ontstaat. Waar de tweede vraag slechts gaat om extra tijd, gaat het bij de eerste namelijk om echt geldelijk bijdragen aan de extra maatregelen. Blijkbaar zijn reizigers eerder bereid om een langere wachttijd te hebben dan om meer geld te betalen voor een vliegticket.

Figuur 8: Zou u een hogere vliegticketprijs willen betalen in ruil voor meer marechaussee bewaking / surveillances op Schiphol? N = 206



Figuur 9: Zou u voor meer veiligheid op Schiphol een langere wachtrij en/of vertraging over hebben? N = 206



5. De burger aan het roer

In de voorgaande hoofdstukken hebben we gekeken naar de veiligheidsperceptie, de risico-inschatting en de beoordeling van de genomen maatregelen door de respondenten. De volgende stap in dit hoofdstuk is om de burger aan het roer te zetten, op de stoel van de bestuurder die de beslissingen moet nemen en keuzes moet maken over waar het geld heen gaat.

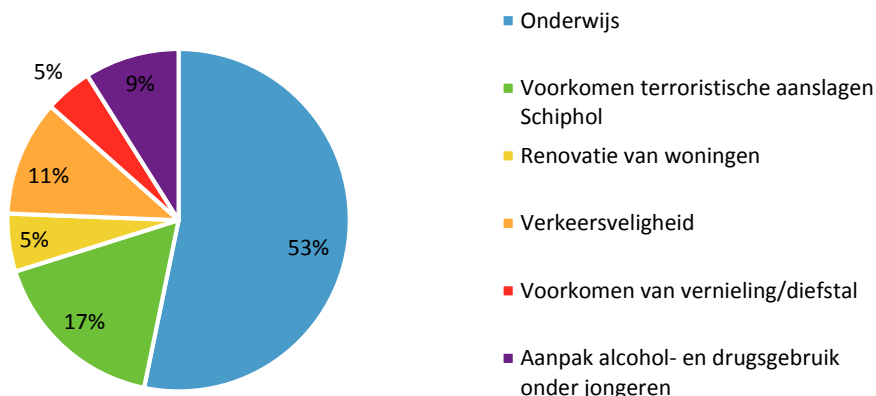
Voor Schiphol geldt dat er drie verschillende bestuurders zijn die een (grote) rol hebben, namelijk de burgemeester van Haarlemmermeer (dit is de gemeente waar Schiphol onder valt), de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Veiligheid en Justitie. Deze drie bestuurders kunnen ervoor kiezen om te investeren in zaken als het voorkomen van terroristische aanslagen op Schiphol, maar kunnen ook andere keuzes maken, zoals investeren in verkeersveiligheid, het fileprobleem of meer blauw op straat.

Uit eerder onderzoek van Crisislab is gebleken dat er een verschil kan zijn in de antwoorden die respondenten geven als ze de vraag gesteld wordt als consument en als bestuurder.⁵ Ook in dit publieksonderzoek onderzoeken we of deze verschillen bestaan.

Allereerst bevroegen we de respondenten als de burgemeester van Haarlemmermeer. Hierbij moest de respondent een keuze maken uit zes verschillende maatregelen waarin geïnvesteerd kon worden, te weten onderwijs, het voorkomen van een terroristische aanslag op Schiphol, renovatie van woningen, verkeersveiligheid, voorkoming van vernieling/diefstal en de aanpak van alcohol- en drugsgebruik onder jongeren. Hieruit bleek dat een meerderheid van de respondenten (53%) kiest voor onderwijs als prioriteit om te investeren (zie ook Figuur 10). Het voorkomen van een terroristische aanslag werd als tweede genoemd met 17%. De overige maatregelen kwamen daarachter met 11% (verkeersveiligheid), 9% (aanpak alcohol- en drugsgebruik onder jongeren), 5% (renovatie van woningen) en 5% (voorkomen van vernieling/diefstal).

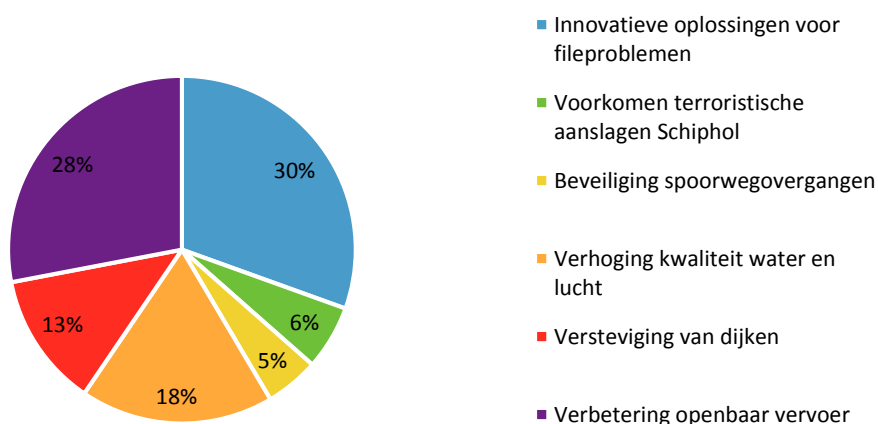
⁵ Onder andere Helsloot, Vlagsma & Scholtens (2015). *Publieksonderzoek: Asbestbrand Roermond*. Helsloot & Vlagsma (2016). *De chemie tussen Chemelot en Geleen*. www.crisislab.nl.

Figuur 10: Stel u bent burgemeester van de gemeente Haarlemmermeer (de gemeente waar Luchthaven Schiphol ligt). Waarin zou u investeren? N = 201



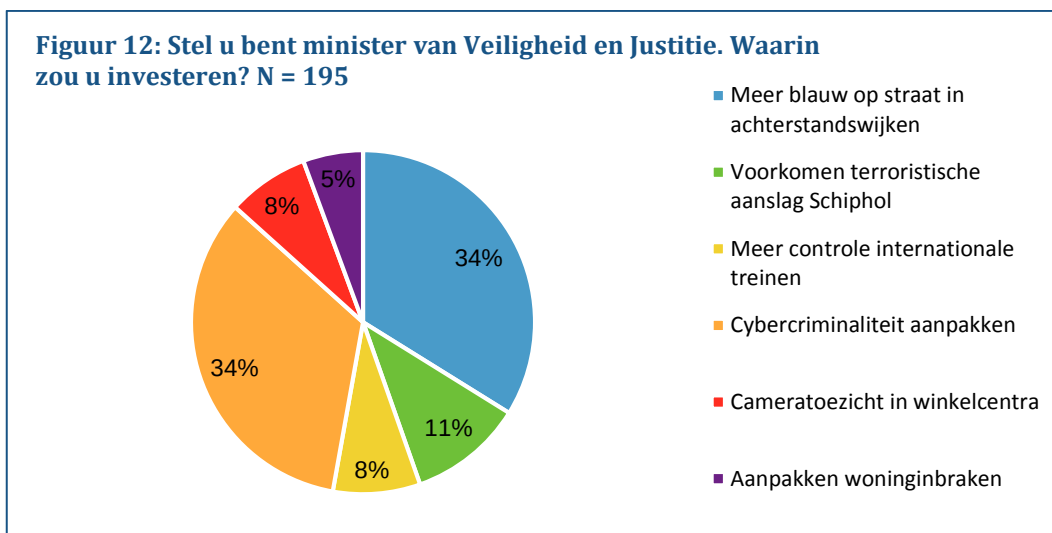
Ten tweede bevroegen we de respondenten als de minister van Infrastructuur en Milieu. De keuzes hier waren innovatieve oplossingen voor fileproblemen, voorkomen van terroristische aanslagen op Schiphol, beveiliging spoorweginnengangen, verhoging kwaliteit water en lucht, versteviging van de dijken en verbetering van het openbaar vervoer. Ook hier moest wederom één keuze gemaakt worden. Hieruit bleek dat 30% zou kiezen voor de innovatieve oplossingen voor fileproblemen en 28% voor verbeteringen in het openbaar vervoer (zie Figuur 11). Slechts 6% zou, als zij minister van Infrastructuur en Milieu waren, kiezen voor het investeren in het voorkomen van een terroristische aanslag op Schiphol.

Figuur 11: Stel u bent minister van infrastructuur en milieu. Waarin zou u investeren? N = 200



Als laatste bevroegen we de respondenten als minister van Veiligheid en Justitie. Hierbij was er een keuze tussen meer blauw op straat in achterstandswijken, voorkomen van

terroristische aanslagen Schiphol, meer controle internationale treinen, cybercriminaliteit aanpakken, cameratoezicht in winkelcentra en het aanpakken van woninginbraken. Hier moest ook één keuze gemaakt worden. Hieruit bleek dat meer blauw op straat en cybercriminaliteit het vaakst genoemd werden, beide 34% van de gevallen (zie Figuur 12). Het voorkomen van een terroristische aanslag op Schiphol komt daarna met 11%. Ook hier blijkt dus weer dat een grote meerderheid van de respondenten niet zou kiezen om te investeren in het voorkomen van een terroristische aanslag op Schiphol.



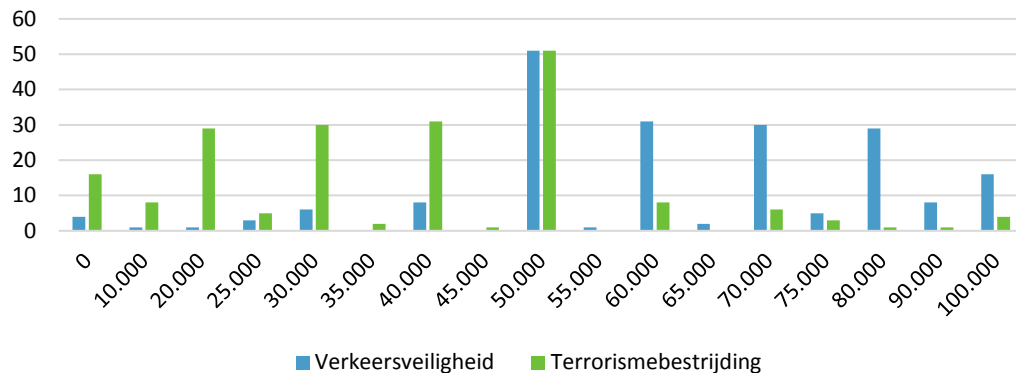
Vervolgens werd er extra informatie aan de respondent gegeven:

Extra informatie

Er zijn de afgelopen jaren in Nederland geen terroristische aanslagen geweest (met slachtoffers). In het verkeer vallen jaarlijks ongeveer 600 dodelijke slachtoffers.

Vervolgens is de vraag gesteld welke verdeling men zou maken tussen het voorkomen van terrorisme op Schiphol en verkeersveiligheid, wanneer men 100.000 euro zou mogen verdelen. Het resultaat van deze vraag staat weergegeven in Figuur 13. Uit de antwoorden op deze vraag bleek dat een grote meerderheid 50.000 euro of meer zou uitgeven aan verkeersveiligheid (88%). Een ruime meerderheid (62%) zou meer dan 50.000 euro uitgeven aan verkeersveiligheid. Hieruit blijkt dat de respondenten gemiddeld genomen het belangrijker vinden om te investeren in verkeersveiligheid dan in de aanpak van terrorisme.

Figuur 13: Als u als burgemeester van Haarlemmermeer zou moeten kiezen voor een investering in veiligheid van 100.000 euro in uw gemeente, welke verdeling zou u dan maken? N = 196



6. Het geheel overziend

Door studenten van de masterspecialisatie Besturen van Veiligheid van de Radboud Universiteit Nijmegen is een face-to-face vragenlijst afgenomen onder 207 respondenten. De respondenten zijn mensen die via Schiphol een vliegreis maken.

Uit het publieksonderzoek bleek dat een grote meerderheid van de respondenten zich veilig voelt op Schiphol. Wel geeft een meerderheid van de respondenten aan dat zij denken dat de kans op een aanslag op Schiphol is toegenomen. Wanneer zij het risico inschatten om te komen te overlijden bij een aanslag op Schiphol, geeft een grote meerderheid van de respondenten aan dat zij een ander risico, zoals een verkeersongeval of een ongeval in huis, veel groter inschatten dan de kans om te komen te overlijden bij een terroristische aanslag op Schiphol.

De meeste respondenten denken dat de extra maatregelen die genomen zijn, namelijk meer inzet van marechaussee en meer controle op de toegangswegen naar Schiphol, helpen bij het verkleinen van de kans op een terroristische aanslag.

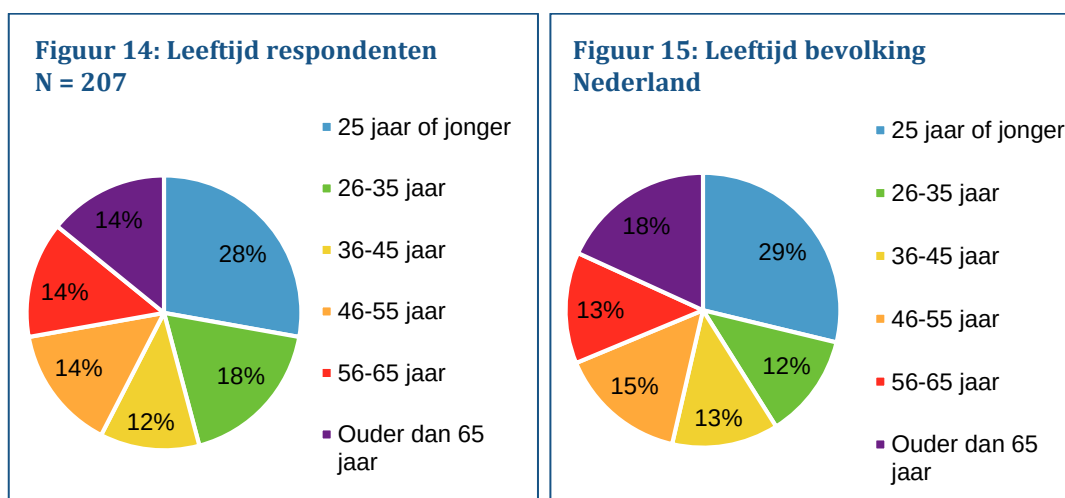
De meeste respondenten geven aan dat ze het eens zijn met de extra maatregelen (meer inzet marechaussee en controle op toegangswegen naar Schiphol), maar als ze op de stoel van de bestuurder gezet worden en een keuze moeten maken, blijkt dat investeringen in de aanpak van terrorisme niet de eerste prioriteit hebben. Ook als er een verdeling gemaakt moet worden tussen verkeersveiligheid of de aanpak van terrorisme, kiezen de respondenten in meerderheid voor het investeren in de verkeersveiligheid.

Bijlage 1: Demografische gegevens

Om een beeld te krijgen van de representativiteit van het onderzoek, zijn in de vragenlijst een aantal vragen opgenomen die te maken hebben met de demografische spreiding van de steekproef. Er is gevraagd naar de leeftijd, het geslacht en het opleidingsniveau van de respondenten. In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de representativiteit van het onderzoek.

Leeftijd

Allereerst de leeftijd van de respondenten. In onderstaande figuur is een overzicht gegeven van de verschillende leeftijdscategorieën. Hieruit volgt dat er in deze steekproef verhoudingsgewijs meer mensen jonger dan 25 zijn ondervraagd dan van de andere leeftijdscategorieën. De andere leeftijdscategorieën zijn wel gelijkmatig verdeeld. Wanneer dit wordt vergeleken met de totale populatie in Nederland, valt op dat ook de bevolking van Nederland niet gelijkmatig verdeeld is en de steekproef redelijk overeenkomt met de verdeling van de Nederlandse bevolking.⁶ Er waren in de steekproef relatief iets meer mensen aanwezig in de leeftijdscategorie 26-35 jaar en iets minder mensen die ouder dan 65 jaar waren.



Geslacht

Van de ondervraagde respondenten is 44% man en 56% vrouw. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)⁷ blijkt dat dit voor de gehele bevolking ongeveer 50% - 50% is. In de steekproef waren dus relatief veel vrouwen aanwezig.

⁶ CBS (2016) *Bevolking: geslacht, leeftijd en burgerlijke staat, 1 januari*. <http://statline.cbs.nl/>.

⁷ CBS (2016) *Bevolking: Kerncijfers*. <http://statline.cbs.nl/>.

Opleidingsniveau

Ook het opleidingsniveau van de steekproef wordt vergeleken met die van de gehele bevolking. Omdat het CBS slechts onderscheid maakt tussen laag, midden en hoog, zijn de verschillende categorieën van de steekproef samengevoegd. De opties 'geen opleiding' en 'middelbare school' zijn samen de categorie laag opgeleid, de categorie MBO of vergelijkbaar is de categorie 'midden' en de categorieën HBO of vergelijkbaar en WO of hoger zijn samen hoog opgeleid. Hieruit ontstaat de volgende verdeling:

Opleiding	Populatie (aantal in miljoenen)	Populatie (%)	Steekproef (aantal) (N=203)	Steekproef (%) (N=203)
Laag	4.505	33,02	25	12,31
Midden	5.434	39,83	38	18,72
Hoog	3.704	27,15	140	68,97

Verdeling opleidingsniveau populatie en steekproef

Uit bovenstaande verdeling blijkt dat er in de steekproef een stuk meer hoogopgeleide mensen aanwezig waren dan mensen die laag of midden opgeleid zijn. Hierdoor kan worden gesteld dat, waar het gaat om opleidingsniveau, de steekproef niet representatief is voor de Nederlandse bevolking.

Bijlage 2: Studenten en kritische lezers

De volgende studenten van de masterspecialisatie 'Besturen van Veiligheid' hebben in januari 2017 de straatinterviews afgenomen:

Manon Dersjant
Roel Gremmen
Maarten Holtackers
Yanna Hoogenraad
Theo Kerckhoffs
Klaas Litjens
Pia Rademacher
Sanne Stark
Dennis Walraven

Manon Jurgens en Sander Kraaijenbrink (beiden junior onderzoeker bij Crisislab) hebben aanvullend ook een aantal straatinterviews afgenomen.

Astrid Scholtens, Manon Jurgens, Ira Helsloot en Judith Vlagsma hebben het rapport kritisch gelezen en feedback gegeven, waarvoor dank.