



BREAKINGNEWS Strenge controles wegens terreurdreiging

DJ Elroy [Radio 108] @elroyheesbeen

6

Terrorismedreiging luchthaven Schiphol

Oscar Koebrugge, Menno van Duin, Martina Duyvis

6.1 Inleiding

Na de aanslagen op de luchthavens in Brussel (22 maart) en Istanbul (28 juni) is er in de zomer van 2016 sprake van een terroristische dreiging voor luchthavens in Nederland, met name voor de luchthaven Schiphol. Op zaterdag 30 juli 2016 verschijnt er een persbericht van de lokale driehoek van Haarlemmermeer en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) dat er besloten is om op en rondom Schiphol 'extra maatregelen te treffen'. Aanleiding voor deze maatregelen is 'een signaal' dat betrekking heeft op de luchthaven. Het signaal past binnen het landelijke dreigingsbeeld, dat al sinds 2013 substantieel is.

Al decennialang is de luchtvaart een geliefd doelwit voor terroristen. Bomaanslagen (Lockerbie, 1988), kapingen en de twee vliegtuigen die neerstortten in het WTC van New York (11 september 2001) staan bij velen nog op het netvlies gegrift. Met de bomaanslag op de Brusselse luchthaven Zaventem veranderde er echter iets fundamenteel. Waar vroeger alle aandacht gericht was op de airside (het gecontroleerde gebied op de luchthaven achter de douane) – wat de reden is dat wij inmiddels, in verband met veiligheidsmaatregelen, al twee of drie uur voor vertrek op de luchthaven aanwezig moeten zijn – was nu de landside (het openbare gebied op de luchthaven voor de douane, waar iedereen gewoon naar binnenloopt) het probleem.

In dit hoofdstuk staat de vraag centraal hoe als bevoegd gezag te beslissen in onzekerheid. Hoe – met andere woorden – om te gaan met een al dan niet terroristische dreiging in relatie tot luchthaven Schiphol? Wat kan in zo'n situatie de 'juiste' aanpak zijn? Ten behoeve van dit

hoofdstuk is gesproken met leden van de driehoek van Haarlemmermeer en de NCTV. Vanzelfsprekend konden zij ons geen vertrouwelijke informatie geven aangaande de aard van de dreiging, maar zij hebben overige informatie – voor zover mogelijk – met ons gedeeld.

6.2 Feitenrelaas

Op vrijdag 22 juli 2016 komt op verzoek van de NCTV de driehoek van Haarlemmermeer bijeen, bestaande uit de burgemeester, de hoofdofficier van justitie, de coördinator van de Koninklijke Marechaussee (KMar) en de districtchef van de politie. De NCTV informeert de aanwezigen over een signaal dat – passend binnen het landelijke dreigingsbeeld – specifiek betrekking heeft op luchthaven Schiphol. Tijdens het overleg, dat wordt voorgezeten door burgemeester Weterings, vindt een eerste weging plaats: Wat doen we met deze informatie? Wat is nu echt de dreiging en welke maatregelen treffen we? In overleg met de NCTV besluit de driehoek om de aanbevelingen uit de quickscan van de beveiliging van de luchthaven, waarmee naar aanleiding van de aanslag op Zaventem (in maart 2016) was gestart, versneld uit te voeren. Ook wordt een aantal maatregelen getroffen die voor het publiek niet zichtbaar zijn.

Een paar dagen later, op woensdag 27 juli, komen de driehoek en de NCTV weer bijeen. Bij dit overleg is ook een vertegenwoordiger van luchthaven Schiphol aanwezig. In de daaropvolgende driehoek, op vrijdag 29 juli, schuift ook een vertegenwoordiger van de KLM aan. Op basis van nieuwe informatie wordt op 29 juli besloten extra, zowel zichtbare als niet-zichtbare, veiligheidsmaatregelen op en rond Schiphol te treffen. De coördinator van de KMar verlaat de driehoek vroegtijdig om met zijn mensen operationele informatie te delen en de nodige maatregelen tijdig in gang te zetten.

De volgende dag, zaterdag 30 juli, brengen de driehoek en de NCTV het besluit tot extra veiligheidsmaatregelen rondom Schiphol naar buiten via een gezamenlijk persbericht. Voordat echter het persbericht goed en wel is gepubliceerd, is de KMar al volop bezig met het treffen van veiligheidsmaatregelen. Vanwege het vertrek van de Olympische sporters naar de Spelen in Rio de Janeiro zijn juist die ochtend de media in

groten getale op de luchthaven aanwezig. Beelden en berichten over de extra veiligheidsmaatregelen komen daardoor al voor publicatie van het persbericht in het nieuws.

Die zaterdag is het op Schiphol een van de drukste dagen van het jaar; veel mensen gaan op vakantie. Schiphol adviseert daarom reizigers en mensen die anderen van de luchthaven komen ophalen, op tijd richting Schiphol te vertrekken in verband met de extra veiligheidscontroles en de daardoor verwachte vertraging. De voor het publiek zichtbare en ook merkbare veiligheidsmaatregelen omvatten onder andere een intensivering van de aanwezigheid van de beveiliging en controles door de KMar op en rond de wegen naar Schiphol. Ook op het NS-station Schiphol vinden extra controles plaats. Op het hele terrein van Schiphol houden marechaussees extra patrouilles en op de wegen rond Schiphol worden steekproefsgewijs voertuigen gecontroleerd. Daarnaast worden er veiligheidsmaatregelen getroffen die voor het publiek niet zichtbaar zijn.

De controles op de toegangswegen leiden die dag tot files. Sommige mensen stappen uit en gaan lopend over de (snel)weg verder, vermoedelijk om te voorkomen dat ze hun vlucht missen. Rond het middaguur zijn de meeste files weer opgelost. Het trein- en vliegverkeer ondervindt geen extra vertraging. In de loop van de middag wordt duidelijk dat de extra controles rondom Schiphol ook de volgende dagen zullen blijven plaatsvinden. Uitgangspunt van de lokale driehoek blijft dat de mogelijke risico's voor reizigers en medewerkers van Schiphol op verantwoorde wijze worden beheerst en de activiteiten op Schiphol zo veel mogelijk kunnen doorgaan.

Op maandag 1 augustus wordt in de pers gemeld dat de KMar enorme moeite heeft de controles te blijven uitvoeren. Ruim een derde van de marechaussees in Nederland werkt aan de bewaking van Schiphol. Toch is dat nog niet voldoende en 'de controles gaan ten koste van beveiligingstaken elders', aldus de voorzitter van de Marechausseevereniging in *Elsevier*.⁷⁹

79 *Elsevier*, 1 augustus 2016. Nieuws: Schiphol-controle verlengd ondanks "zwoegende marechaussees". Op 31 juli 2017 ontleend aan <http://www.elsevierweekblad.nl/nederland/achtergrond/2016/08/schiphol-controle-verlengd-ondanks-zwoegende-marechaussees-334201>.

Aangezien de politie geen (verdere) extra bijstand kan leveren, besluit de driehoek op vrijdag 12 augustus – met medeweten van het kabinet – de Landmacht in te zetten voor beveiligingstaken ter aflossing van de overbelaste KMar. In het persbericht van 12 augustus wordt overigens niet expliciet aan de inzet van de Landmacht gememoreerd:

‘Ook de komende tijd blijven extra veiligheidsmaatregelen op en rondom luchthaven Schiphol van kracht (...). De KMar zal worden ondersteund door andere eenheden van defensie.’ Locoburgemeester van de gemeente Haarlemmermeer, Adam Elzakalai: ‘We kunnen nog steeds niet ingaan op de aard van de informatie die wij hebben (het signaal). Dit doen we om onze bronnen te beschermen en om onze informatiepositie veilig te stellen. We begrijpen dat dit lastig is voor een buitenstaander, omdat mensen graag willen weten waarom het gebeurt. Dit snappen wij heel goed. Voor de driehoek is het belangrijk dat de veiligheid van reizigers en mensen op Schiphol voorop staat (...).’

Naast de reëel veronderstelde dreiging voor Schiphol vraagt in diezelfde periode het handelen van enkele verwarde personen die (mogelijk als reactie op de extra veiligheidsmaatregelen) bommeldingen doen, extra inzet van de KMar en de politie. Ook dreigen er stakingen van het grondpersoneel van de KLM en is er negen dagen geen treinverkeer mogelijk op het traject Duivendrecht-Schiphol als gevolg van het aansluiten van nieuwe sporen door ProRail. Ook is er op Schiphol een technische storing van het bagagesysteem dat problemen veroorzaakt.

Op donderdag 18 augustus worden de veiligheidsmaatregelen bijgesteld. Via een persbericht brengt de driehoek van Haarlemmermeer die dag naar buiten dat nader onderzoek naar ‘het signaal’ heeft geleid tot de conclusie dat een deel van de verhoogde inzet niet langer noodzakelijk is; de extra inzet van defensie is niet langer nodig.

6.3 Beslissen en handelen in onzekerheid

Op en rond Schiphol zijn gedurende een aantal weken allerlei extra veiligheidsmaatregelen van kracht geweest. Aan de basis van deze maatregelen lag informatie over een mogelijke dreiging. ‘Dreiging is

het lastigste wat er is', aldus een van de betrokkenen die wij over deze casus spraken. De centrale opgave waarvoor de driehoek van Haarlemmermeer zich gesteld zag, was te beslissen in (en over) onzekerheid. Hoewel die opgave in principe de kern van crisisbeheersing is, is het min of meer duidelijk wat er gedaan moet worden als een incident werkelijk heeft plaatsgevonden of een aanslag is gepleegd. Bij een dreiging daarentegen moet over de aanpak worden besloten 'op basis van nooit zeker weten wat er gaat gebeuren'. Die onzekerheid geeft een extra dimensie aan de vraagstukken die bij een crisis spelen: Hoe hard is de informatie? Welke risico's zijn er? Welke maatregelen passen daarbij? Welke gevolgen en neveneffecten kunnen die maatregelen hebben? Welke informatie kunnen we delen met de mensen die de maatregelen moeten uitvoeren? Wanneer starten met maatregelen en wanneer afschalen? Wat mededelen aan het publiek, wie communiceert, en hoe?

De driehoek van Haarlemmermeer is overigens feitelijk een vierhoek: naast de burgemeester, de hoofdofficier van justitie en de districtschef van de politie maakt ook de coördinator van de KMar standaard deel uit van het overleg. Dit is omdat de KMar op de luchthaven Schiphol belast is met de uitvoering van de politietaak, alsmede met de beveiliging van de burgerluchtvaart. Buiten het terrein van Schiphol worden de politietaken uitgevoerd door de Nationale Politie, in casu de regionale eenheid Noord-Holland. Politie en KMar stemmen met betrekking tot Schiphol en omstreken onderling af. Bij 'verontrustende signalen', zoals een terroristische dreiging ten aanzien van Schiphol, schuift ook de NCTV – als adviseur – bij het driehoeksoverleg aan.

Op grond van de ernst en ook de waarschijnlijkheid van de dreiging wordt in gezamenlijkheid besloten of het nodig is om beveiligingsmaatregelen te treffen en zo ja, welke. Hoe hoger de ernst en waarschijnlijkheid van de dreiging, hoe zwaarder het maatregelenpakket zal zijn. Wanneer de NCTV een advies over te nemen maatregelen verstrekt, volgt de driehoek dit advies meestal op. In de driehoek van Haarlemmermeer is de afspraak gemaakt dat de betrokken autoriteiten en de NCTV gezamenlijk besluiten nemen en daarvoor gezamenlijk verantwoordelijkheid dragen.

In deze casus lag aan de overwegingen en keuzes van de driehoek een aantal uitgangspunten ten grondslag:

- we moeten weerstand bieden aan dreigingen;
- de maatregelen moeten proportioneel zijn;
- het proces van de luchthaven moet door kunnen gaan;
- de maatschappelijke rust moet bewaard blijven.

Deze uitgangspunten gaven richting aan de besluitvorming, maar legden ook dilemma's bloot. De veiligheid van passagiers, bezoekers en werknemers van Schiphol stond voorop. Het sluiten van de luchthaven, wat daarvoor de maximale garantie zou bieden, was echter geen reële optie. Maar wat zijn dan proportionele maatregelen? En hoe kun je maatregelen treffen zonder de maatschappelijke rust – al te zeer – te verstoren?

6.4 Analyse

Aan professioneel betrokkenen en hulpverlenings- en veiligheidsdiensten hoeft niet te worden uitgelegd wat zij moeten doen als er een vliegtuig is neergestort, een aanslag heeft plaatsgevonden of feitelijk dreigt plaats te vinden. Veel lastiger wordt het hen – maar ook het publiek en de media – te informeren en activeren, als er signalen zijn dat zich mogelijk problemen zullen voordoen maar niet duidelijk is hoe, waar en wanneer deze problemen manifest kunnen worden. Is crisismanagement per definitie al lastig, des te moeilijker is het als niet een gebeurtenis, maar een *mogelijke* gebeurtenis de basis vormt voor besluitvorming. In verband met een mogelijke dreiging maatregelen nemen en daarover ook nog eens goed communiceren, is een kunst op zich. Er kan niet te veel worden gezegd – men wil kwaadwillenden niet in de kaart spelen – maar te weinig zeggen werkt ook niet. De boodschap moet wel goed worden neergezet en begrepen.

Het dilemma dat hier centraal staat, is hoe te beslissen, handelen en communiceren in een situatie van forse en aanhoudende onzekerheid. Welke informatie kan je met wie delen? Hoe kan de situatie het beste worden uitgelegd? Welke maatregelen zijn gezien de risico's passend en hoe groot zijn deze dan? Hoe laveer je tussen symbolisch en

daadwerkelijk effectief beleid? Hoe kan je tegelijkertijd verschillende ballen in de lucht houden: waakzaamheid en voldoende veiligheid voor de reizigers en het personeel, maar ook de continuering van de relevante processen ('er moet wel gevlogen kunnen worden'). Wanneer begin je en wanneer is de situatie weer voldoende veilig en zijn extra veiligheidsmaatregelen niet langer nodig?

6.4.1 *Omgaan met informatie*

Op verzoek van de NCTV kwam op vrijdag 22 juli 2016 de lokale driehoek (inclusief de KMar) van Haarlemmermeer bijeen. De NCTV informeerde hen over de bestaande situatie. Deze 'zachte' informatie werd besproken en vormde geen aanleiding om zichtbare maatregelen te nemen. Wel vormde de informatie voldoende aanleiding om enkele niet-zichtbare maatregelen te treffen en een versnelling aan te brengen in de uitvoering van aanbevelingen uit de quickscan. Een paar dagen later was de driehoek weer bij elkaar; deze keer was aanvullende informatie van de NCTV aanleiding om extra, ook zichtbare, veiligheidsmaatregelen te nemen. De KMar ging – ook voor het publiekelijk zichtbaar – aan de slag.

Rond vertrouwelijke informatie speelt altijd de discussie in hoeverre deze al dan niet te delen. In dit geval werd in de driehoek alle informatie gedeeld. Maar ook als informatie wordt gedeeld, blijft het lastig wat er vervolgens – juist vanwege die vertrouwelijkheid – mee kan worden gedaan. Een burgemeester kan weinig met informatie van bijvoorbeeld het OM als hij of zij deze informatie niet intern kan delen en er dus geen enkel handelingsperspectief aan gekoppeld kan worden.

Bijzonder in dit geval was dat aan de informatie onzekerheid kleefde. Het betrof een weging van data en informatie afkomstig van verschillende bronnen. De informatie kwam van anderen, en over het algemeen zullen die anderen slechts gedeeltelijk informatie verstrekken. Het duiden van informatie is altijd ingewikkeld. Ook in deze casus was het voor de driehoek en de NCTV lastig de informatie te duiden.

Wat de informatie ook is, er is nooit volledige zekerheid. De informatie zelf kan onvolledig of onjuist zijn of de dreiging kan manifest worden, maar ook niet. Dat betekent dat per definitie op onvolledige

en deels onzekere informatie maatregelen (of niet) genomen moeten worden. Het is altijd lastig de ‘early warning signals’ te wegen. Een bekende theorie uit de informatie- en crisisliteratuur is bijvoorbeeld het ‘cry wolf syndroom’. Er wordt gewaarschuwd voor een bepaalde dreiging, er worden aanvankelijk ook maatregelen genomen, maar de dreiging wordt niet geëffectueerd. Met andere woorden: De wolf huult dan misschien wel, maar komt uiteindelijk niet naar Roodkapje in het bos. Bij herhaalde waarschuwingen (‘nu komt de wolf echt’) die later loos alarm blijken, neemt de kans toe dat een nieuwe waarschuwing door het publiek wordt gebagatelliseerd of zelfs genegeerd (‘vorige keren gebeurde er ook niets ...’).

Het spreekt voor zich dat het eenvoudiger is om op basis van meer informatie te handelen dan op basis van weinig informatie. Wat is dan de dreiging en hoe acuut is deze? Waar doet zich die dreiging dan mogelijk voor? Als er geen informatie is over de factor tijd, roept dat de vraag op wanneer te beginnen met maatregelen en hoe lang deze te continueren. In dit geval werd er bijvoorbeeld zoveel van de KMar gevraagd dat men de extra inzet niet vele dagen achtereen kon volhouden.

Al deze vragen hadden natuurlijk ook een communicatieaspect. Wie zegt wat, hoe, wanneer en aan wie? Binnen de driehoek werd de informatie over de mogelijke dreiging gedeeld, maar met wie kon en moest nog meer over deze informatie worden gecommuniceerd en wat werd het (reizende) publiek, medewerkers van de luchthaven en de media verteld? In de driehoek werd afgesproken dat naar buiten toe, alsook naar de eigen medewerkers (politie, OM, marechaussees, gemeentebtenaren), uiteraard gecommuniceerd zou (moeten) worden, maar wel met voorzichtigheid en beleid. Om het risico van ‘lekken’ te voorkomen, werd ook aan eigen medewerkers (bij elkaar vele honderden personen) relatief weinig informatie verstrekt. Zo zou niet worden gesproken over dreiging, laat staan over een dreigende aanslag, maar slechts over ‘signalen’. Dit is een evident vager begrip.

Omdat op 30 juli in deze termen werd gecommuniceerd, werd in vrijwel alle persuitingen het woord ‘signalen’ gebruikt. Maar de maatregelen (waarmee de KMar op 29 juli was gestart) bleven niet onopgemerkt. Met het vertrek van de olympische ploeg naar de Olympische Spelen in Rio de Janeiro kwamen de media de ongewone situatie al

snel op het spoor. Aangezien de maatregelen extra controles rond de luchthaven betekenden, leverde dat vertraging voor reizigers op. De eerste dag ontstonden extra files, vooral bij de opritten van de snelweg. Reizigers werd geadviseerd om extra tijd te nemen en eerder van huis te gaan, aangezien rekening moest worden gehouden met een langere reistijd naar het vliegveld.⁸⁰

Er moest dus zowel worden gecommuniceerd over de situatie op en rond Schiphol, als over de maatregelen die genomen werden en wat dat voor reizigers en anderen betekende (hun handelingsperspectief). Vanaf het begin hanteerde de driehoek daarbij de lijn dat degene die de maatregelen nam – de KMar – erover zou communiceren. Om discrepanties in de communicatie te voorkomen, stemden de voorlichters van de betrokken actoren (gemeente, OM, politie, KMar en NCTV) vanaf de eerste dag hun boodschappen op elkaar af. De driehoek had afspraken gemaakt over eenduidige communicatie en wie welke informatie naar buiten bracht.

6.4.2 *Proportionaliteit?*

In deze casus speelde daarnaast constant de vraag over de proportionaliteit van de maatregelen en van de publiekscommunicatie en dergelijke in relatie tot het dreigingssignaal. Het uitgangspunt was dat het vliegverkeer gewoon moest doorgaan en de rust bewaard moest blijven (er moest niet de indruk ontstaan dat Nederland werd bedreigd). Maar tegelijkertijd moest ook voldoende weerstand worden geboden aan de dreigingen. Ja, er was wat aan de hand, want er werden niet voor niets extra veiligheidsmaatregelen genomen. Maar nee, de situatie was ook weer niet zo onveilig dat er niet of minder gevlogen kon worden. Een lastige balans, vanwege dit dubbele signaal: maatregelen nemen maar de situatie toch voldoende veilig achten. Daarnaast was er het ‘waterbed’-dilemma. Als er op Schiphol verhoogde waakzaamheid was, zou dat voor de ‘tegenstander’ aanleiding kunnen zijn om af te zien van zijn voornemens of een ander ‘target’ te kiezen. Toen de ernst en

⁸⁰ NOS, 30 juli 2016. Nieuws binnenland: ‘Vandaag vliegen via Schiphol? Vertrek op tijd’. Op 31 juli 2017 ontleend aan <http://nos.nl/artikel/2122350-vandaag-vliegen-via-schiphol-vertrek-op-tijd.html>.

waarschijnlijkheid van de dreiging na enkele weken afnamen, zwakte men de maatregelen af.

Teneinde de KMar te ondersteunen werden militairen van de Landmacht ingezet die – zichtbaar bewapend – patrouilleerden op het terrein van de luchthaven. Nu wordt in het kader van de civiel-militaire samenwerking wel vaker een beroep op Defensie gedaan, maar dan gaat het om de inzet van ongewapende militairen om ‘extra handen’ te leveren bij bijvoorbeeld bosbranden of overstromingen. Deze keer daarentegen was het stelsel bewaken en beveiligen (in relatie tot de luchthaven) aan de orde. Omdat Defensie nooit eerder vanuit dat oogmerk – zichtbaar bewapend – was ingezet, is zelfs in de ministerraad over de inzet van Defensie gesproken. Nu zal het publiek het eerder genoemde onderscheid – inzet vanwege civiel-militaire samenwerking of ten behoeve van het beveiligen en bewaken van personen en/of objecten – niet snel maken en aangezien er bij het publiek ook geen onrust ontstond bij het zien van bewapende militairen, zal Defensie waarschijnlijk een volgende keer gemakkelijker – en sneller – voor een dergelijke taak worden ingezet.

Om inzicht te krijgen in de passendheid van de maatregelen dient er ten slotte enig inzicht te bestaan in wat zich in verschillende situaties zou kunnen voordoen. De politie en de KMar hebben om die reden in opdracht van de driehoek enkele scenario’s opgesteld en uitgewerkt. Hierbij werden ook de veiligheidsregio Kennemerland, de NS en ProRail betrokken. Er is bijvoorbeeld gekeken of het mogelijk was dat iedereen die naar de luchthaven kwam, al vooraf werd gecontroleerd en wat dat zou betekenen. De logistieke en economische negatieve consequenties van een 100 procent persoonscontrole zouden te groot zijn. Alleen in geval van een aanslag zouden sluiting van de luchthaven en een 100 procent persoonscontrole reële opties zijn.

6.4.3 *Goed gegaan of goed gedaan?*

Na een aantal weken werd de situatie met betrekking tot de dreiging – op grond van de nieuwe informatie – weer voldoende veilig bevonden en konden maatregelen worden afgebouwd. Ook daarbij speelde

voor de driehoek weer de vraag hoe de nieuwe informatie te duiden en hoe hierover te communiceren. Bepaalde signalen waren verdwenen, maar dat publiekelijk duidelijk maken, zonder te veel informatie prijs te geven, was natuurlijk nog wel lastig.

Dat roept (tijdens een dreiging maar ook zeker) achteraf bij direct betrokkenen (de driehoek, maar ook al die mensen die op en rond de luchthaven werken) de vraag op of men het nu goed heeft gedaan. Hebben de maatregelen ertoe bijgedragen dat de dreiging zich niet heeft gemanifesteerd of is de aanpak niet of nauwelijks van betekenis geweest? Was er feitelijk sprake van ‘loos alarm’? Had de ‘wolf’ zich bedacht of was er helemaal geen wolf geweest? Dit vraagstuk is onlosmakelijk verbonden met vertrouwelijke informatie binnen de veiligheidsketen.

Het is voor buitenstaanders – maar ook voor direct betrokkenen – lastig om een goed gefundeerd oordeel te kunnen vellen over deze vraag, maar duidelijk is in ieder geval dat het publiek (de reizigers) achteraf een positief beeld had over het handelen van de overheid. Uit een in opdracht van de NCTV gehouden Ipsos-enquête bleek dat meer dan 80 procent van de respondenten de extra maatregelen en inzet van de KMar positief waardeerde. Ruim 40 procent van de bevroegden voelde zich veiliger, 8 procent voelde zich door de inzet van de KMar en de politie met zwaardere wapens minder veilig (Ipsos, 2016, p. 14-15). Volgens leden van de driehoek viel de reactie van het publiek op de maatregelen en de bijkomende overlast mee. Passagiers hadden over het algemeen begrip voor de situatie, accepteerden de maatregelen en er waren weinig klachten. In *De Telegraaf* lezen wij ook dat ‘vrijwel alle reizigers, met de aanslagen van Parijs, Brussel en Nice nog vers in het geheugen, begrip toonden voor de verscherpte maatregelen. ‘Wat mij betreft mag het zelfs nog wel iets strenger’ meldde een reiziger.⁸¹

81 *De Telegraaf*, 1 augustus 2016. Vrij: Reizen: Controles Schiphol gaan voorlopig door. Op 31 juli 2017 ontleend aan http://www.telegraaf.nl/vrij/reizen/26323721/%2520_Controles_Schiphol_Gaan_Voorlopg_Door_.html.

6.5 Afronding

Er is sprake van een lastig dilemma bij het beslissen in onzekerheid en de communicatie daarover. Onze nationale luchthaven kent recentelijk ongekende groeicijfers en is anno 2016 niet alleen de derde grootste en drukste luchthaven van Europa, ze vervult ook een belangrijke rol als internationaal luchtvaartknooppunt. Vele reizigers uit Amerika gebruiken de luchthaven als overstapplaats. Een mogelijke terroristische dreiging van onze luchthaven is daarmee een potentieel risico dat vele facetten kent. Een aanslag als in Brussel zou om allerlei redenen, waaronder zeker ook financieel-economisch, grote gevolgen hebben. Dat maakt het lastig hier op gepaste wijze op te reageren. Enerzijds zijn – extra – veiligheidsmaatregelen nodig, maar welke maatregelen zijn passend, wanneer starten we en voor hoe lang? Anderzijds willen wij ook dat de afhandeling van passagiers en goederen veilig, snel en efficiënt geschiedt. Daarbij willen we voorkomen dat het publiek de luchthaven gaat mijden en door de – zichtbare – maatregelen een gevoel van onveiligheid krijgt. Het was mede daarom van belang voor de driehoek om een ‘ordentelijk’ besluitvormingsproces te volgen. Besluiten over maatregelen en communicatie werden genomen op basis van feiten en uitgangspunten en vervolgens werd bepaald wat, door wie en wanneer gecommuniceerd werd.