

## PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/180485>

Please be advised that this information was generated on 2020-10-25 and may be subject to change.

# Wat denken Nederlanders over terrorismebeleid?



Het dreigingsbeeld voor terrorisme in Nederland staat momenteel op niveau vier van vijf. Dit houdt in dat het dreigingsniveau substantieel is en dat de kans op een aanslag dus reëel is. Na verscheidene aanslagen de laatste jaren op verschillende plaatsen in Europese landen zal dit niemand verbazen. Waar wel vragen bij kunnen worden gesteld, is de vanzelfsprekendheid waarmee politici en journalistiek aangeven dat de maatschappij extra veiligheidsmaatregelen zou verlangen als reactie op deze terreurdreiging. Uit een publieksonderzoek van Crisislab naar de perceptie van “de gewone burger” ten aanzien van de extra veiligheidsmaatregelen op Schiphol Airport afgelopen jaar blijkt dat dit iets ingewikkelder ligt. Ja, veel Nederlanders denken dat meer veiligheidsmaatregelen een beetje helpen maar een ruime meerderheid zou als zij bestuurder waren daar niet in investeren.

## ■ Ira Helsloot

Hoogleraar Besturen van Veiligheid Radboud Universiteit

## ■ Manon Jurgens

Onderzoeker bij de Stichting Crisislab

### AANLEIDING VOOR HET PUBLIEKSONDERZOEK<sup>1</sup>

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.

In de zomer van 2016 werd besloten tot extra structurele veiligheidsmaatregelen op en rond Schiphol Airport. De directe aanleiding waren signalen die door de veiligheidsdiensten ontvangen waren over een vermeende dreiging. Deze veiligheidsmaatregelen bestonden uit het extra controleren van de toegangswegen naar de luchthaven en het extra surveilleren door de Koninklijke Marechaussee op de luchthaven zelf.

Een wetenschappelijk interessante vraag is nu of reizigers van en naar Schiphol de maatregelen die genomen zijn steunen en wat zij zelf zouden doen wanneer zij op de stoel van de bestuurder gezet worden. In onderzoeken naar de perceptie van burgers over veiligheidsmaatregelen wordt immers vaak maar één kant belicht, namelijk de kant van de “burger als consument” die altijd om meer maatregelen vraagt. Politici, journalisten en onderzoekers vragen echter niet door waardoor de indruk gewekt wordt dat de Nederlanders altijd maar meer veiligheidsmaatregelen verlangen. Door de Nederlanders ook te vragen wat ze zouden doen als ze als bestuurder slechts beperkte middelen tot hun beschikking hebben, kan een rijker beeld verkregen worden.<sup>2</sup>

Om deze wetenschappelijke vraag te beantwoorden is het publieksonderzoek dat door studenten van de masteropleiding Besturen van Veiligheid van de Radboud Universiteit Nijmegen jaarlijks 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 reizigers op Schiphol.

### RESULTATEN VEILIGHEIDSPERCEPTIE<sup>3</sup>

Met de veiligheidsinschatting van de Nederlander zit het wel goed: Een grote meerderheid van de respondenten voelde zich veilig op de luchthaven. Dit terwijl een meerderheid wel van mening was dat de kans op een terroristische aanslag was verhoogd. De verklaring voor deze ogenschijnlijke discrepantie is dat een grote meerderheid (terecht) inschatte dat de kans dat zij betrokken zouden raken bij een aanslag (zeer) klein was. Ze schatten de kans dat ze zouden komen te overlijden bij een verkeersongeval of een ongeval in huis veel hoger in.

Andere wel genoemde argumenten van mensen die zich veilig voelen zijn dat er in hun beleving goede beveiliging is, zowel kwalitatief als kwantitatief, of dat er nog nooit iets is gebeurd op Schiphol.

De 6% van de reizigers die zeiden zich onveilig te voelen, gaven aan dat er in Europa de laatste tijd veel aanslagen zijn en dat dit op Schiphol ook kan gebeuren.

<sup>1</sup> Het onderzoek werd uitgevoerd in januari 2017, nog voor enkele recente aanslagen waren gepleegd in Parijs, Londen, Stockholm en Manchester, maar na aanslagen in Brussel, Nice, Berlijn en Istanbul.

<sup>2</sup> Zie ook andere publieksonderzoeken die door Crisislab zijn uitgevoerd op onder andere de thema's jeugdzorg, hoogwater, gevaarlijke stoffen en asbestbrand.

<sup>3</sup> 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'.



### RESULTATEN BURGER ALS CONSUMENT

We hebben de reizigers gevraagd of zij een voorstander zijn van extra bewaking/surveillance door de Koninklijke Marechaussee en strengere veiligheidscontroles op luchthaven Schiphol. Een grote meerderheid van de respondenten (88%) gaf aan positief te staan tegenover het nemen van deze extra maatregelen om de veiligheid te vergroten.

Aan de respondenten hebben we vervolgens gevraagd of zij vinden dat deze maatregelen ook iets bijdragen aan het voorkomen van terroristische aanslagen op Schiphol. Uit de antwoorden blijkt dat nu een ruime meerderheid van zo'n 65% vindt dat deze maatregelen bijdragen aan het voorkomen van terroristische aanslagen. Zo'n 20% van de respondenten vindt dus dat de maatregelen geen zin hebben, maar zou ze als consument wel wenselijk vinden.

Een heel andere vraag is het effect van de maatregelen op de perceptie van veiligheid op Schiphol. Een meerderheid van de respondenten (58%) voelt zich veiliger op Schiphol door de extra maatregelen die genomen zijn.

Het is natuurlijk makkelijk om als consumerende burger 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, terwijl 43% dat wel is. 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.

### RESULTATEN BURGER ALS BESTUURDER

Het beeld van de consumerende burger die wel extra veiligheidsmaatregelen wil maar twijfelt of die maatregelen helpen en of hij ervoor wil betalen, kennen we uit veel eerdere onderzoeken. Wat nu als diezelfde burger in de positie van bestuurder wordt geplaatst?

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 als burgemeester kiest voor onderwijs als prioriteit om in te investeren. Het voorkomen van een terroristische aanslag komt daarna met 17%. Met andere woorden, ongeveer een/vijfde van de respondenten kiest ervoor om als burgemeester te investeren in het voorkomen van een terroristische aanslag, de overige vier/vijfde legt de prioriteit bij ander beleid.

Zou dat anders zijn als de reizigers minister van Veiligheid en Justitie waren? Nu 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. Meer blauw op straat en cybercriminaliteit werden het vaakst genoemd, beide in 34% van de gevallen. Het voorkomen van een terroristische aanslag op Schiphol komt daarna met 11%. Met andere woorden, ongeveer één/tiende van de respondenten kiest ervoor om als minister te investeren in het voorkomen van een terroristische aanslag, de overige negentiende investeert liever in ander beleid.



Als bestuurder zou een grote meerderheid van de respondenten dus niet kiezen om te investeren in het voorkomen van een terroristische aanslag op Schiphol.

### CONCLUSIE

Wanneer de reiziger als consument wordt gevraagd over het nemen van veiligheidsmaatregelen op Schiphol Airport dan blijkt een vraag om meer veiligheidsmaatregelen inderdaad aanwezig. Dit ondanks het feit dat men correct inschat dat de kans op het omkomen door een terroristische aanslag kleiner is dan het risico om bij een verkeersongeval om te komen en dus tijdens de reis naar Schiphol. Als de reiziger vervolgens plaatsneemt op de stoel van de bestuurder blijkt zijn prioriteit toch bij andere zaken dan extra maatregelen tegen terrorisme te liggen.

Wetenschappelijk is het fraai om de geestelijke lenigheid van de respondenten te zien: door een ander gezichtspunt van hen te vragen, verandert een grote meerderheid diametraal van stellingname.

De rapportage is te downloaden via: [www.crisislab.nl](http://www.crisislab.nl)