

Luchtvaart tien jaar na de aanslagen van 11 september 2001

Wapenwedloop tussen beveiliging en terrorist

(Gepubliceerd in de bijlage van Haarlems Dagblad en andere kranten van HDCMedia op zaterdag 3 september 2011)

Tien jaar na de aanslagen van 11 september staan vliegtuigpassagiers op Schiphol nog steeds gelaten in de rij. Schoenen uit, flesje vloeistof inleveren, fouilleren, het zijn veiligheidsmaatregelen waaraan reizigers gewend zijn geraakt. Toch mag de aandacht niet verslappen, want de luchtvaart blijft een favoriet doelwit onder terroristen.

Door 9/11 is de luchtvaart radicaal veranderd. Natuurlijk waren er al langer veiligheidsmaatregelen, want in de jaren zeventig werden geregeld vliegtuigen gekaapt. Maar op die septemberdag in 2001 gebeurde iets compleet nieuws: de terroristen van Al Qaeda gebruikten gekaapte vliegtuigen als wapen voor een massamoord.



De aanslagen leidden direct tot verscherpte controles, ook op Schiphol. Alle reizigers worden sindsdien beschouwd als mogelijke terroristen. Passagiers moesten nu alle scherpe voorwerpen inleveren. Het leidde in het begin tot een enorme berg in beslag genomen voorwerpen, zoals zakmessen en nagelknippers. Geintjes over meegebrachte bommen werden taboe; grappenmakers kregen een boete of werden aangehouden. De schrik zat er goed in.

Een flink aantal passagiers durfde een tijdje niet meer te vliegen, uit angst voor nieuwe aanslagen. Vliegmaatschappijen leden al snel miljoenenverliezen. Maar volgens luchtvaartdeskundige Hans Heerkens van de Universiteit Twente was er meer aan de hand. „De luchtvaart kreeg ook last van verslechterende economische omstandigheden en stijgende olieprijsen. De ergste vlieg angst bleek al na een paar maanden voorbij. Later is de groei van de luchtvaart gewoon doorgedaan met de voorspelde drie tot vijf procent per jaar.”

De luchtvaartbranche herpakte zich dus, maar toch werd vliegen nooit meer hetzelfde. Aan boord begonnen zenuwachtige passagiers elkaar in de gaten te houden. De cockpitdeur bleef voortaan dicht. Voor 9/11 was het heel normaal dat passagiers over de schouders van de piloten konden meekijken.

Ook wennen: straaljagers onderschepten opeens burgervliegtuigen waarmee even geen radiocontact was. Amerikanen begonnen meer bewapende air marshals in burger mee te sturen op risicovluchten, ook beveiligers van de Nederlandse marechaussee namen discreet plaats aan boord. Dat schijnt nog steeds te gebeuren.

De inhaalslag van de Amerikanen op het gebied van veiligheid kreeg gevolgen voor de rest van de wereld. Het werd duidelijk dat de kapers van 11 september wel heel makkelijk hun gang konden gaan. „De beveiliging in Amerika was minder stringent dan in Europa”, stelt Heerkens. De VS legden een zwarte lijst aan van mogelijk verdachte passagiers die op extra controles en strenge ondervragingen konden rekenen. Ondanks bezwaren moesten ook Nederlandse vliegmaatschappijen die op de VS vliegen, vooraf allerlei passagiersgegevens opsturen.

Na nieuwe terreurincidenten werden de veiligheidsmaatregelen verder aangescherpt. In december 2001 was er een mislukte aanslag van een Britse terrorist, die probeerde een schoenbom tot ontploffing te brengen op een vlucht van Parijs naar Miami. Sindsdien moeten incheckende passagiers vaker hun schoenen uittrekken bij controles.

In 2007 ontdekten Britse autoriteiten een plan van een groep radicale Britse moslims om vliegtuigen te laten exploderen door het meesmokkelen van vloeistoffen aan boord. Het leidde opnieuw tot draconische maatregelen en langere wachttijden. Reizigers moeten om die reden alle vloeistoffen in verpakkingen groter dan 100 ml in hun handbagage inleveren.

„Bij elk incident worden nieuwe maatregelen getroffen”, zegt voorzitter Ton Scherrenberg van de Vakbond van Nederlands Cabinepersoneel. „Het lijkt steeds erger te worden. Dat is niet alleen lastig voor passagiers, maar ook voor de bemanning die evengoed te maken heeft met wachtrijen en strenge controles. Maar we moeten wel alert blijven.”

In 2008 ontstond commotie omdat SBS-journalist Alberto Stegeman erin slaagde om op Schiphol met een geleende personeelspas een nepbom naar binnen te smokkelen. Het antwoord: extra veiligheidsmaatregelen. Personeel krijgt inmiddels

alleen toegang tot beveiligd gebied met de irisscan, een apparaat dat persoonsverwisseling zou uitsluiten.

Eind 2009 was er de mislukte poging van een Nigeriaan om een Amerikaans toestel op te blazen dat was opgestegen op Schiphol. Mede dankzij ingrijpen van de Nederlander Jasper Schuringa lukte het de terrorist niet om de chemicaliën in zijn onderbroek tot ontploffing te brengen. Schuringa werd een held, maar ook werd pijnlijk duidelijk dat terroristen de luchtvaart niet met rust zullen laten.

Het prijskaartje is fors: Schiphol is op jaarbasis 242 miljoen euro kwijt aan beveiliging. De rekening wordt doorgeschoven naar de passagier. Toch is de totale prijs van een vliegticket –gecorrigeerd voor de inflatie- met een paar procent per jaar gedaald, relativeert luchtvaartdeskundige Heerkens. En het ongemak bij de controles? „Ook bij incheckbalies van vliegmaatschappijen staan wachtrijen. Om kosten te besparen is maar een beperkt aantal balies open.”

Glenn Schoen van beveiligingsbedrijf G4S stelt dat luchtvaart een topdoelwit blijft voor terreur. „Voor terroristen geeft dat een maximale impact en aantal slachtoffers. Luchtvaart is een toptarget, waar terrorisme echt pijn doet. De wapenwedloop tussen de beveiliging en terrorist gaat door tot op de dag van vandaag. Het kost veel geld, het zorgt voor vertragingen en het tast onze privacy aan.”

„Honderd procent veiligheid bestaat niet. Er is altijd wel iets dat je in de toekomst gaat ontdekken wat net niet goed genoeg was. De vraag is hoever je wilt gaan met maatregelen.” In toenemende mate gaan stemmen op om reizigers te controleren op basis van profielen die mede door computerprogramma's worden bepaald. De meeste passagiers zouden dan sneller snel kunnen doorlopen, terwijl bepaalde reizigers die een risico zouden kunnen opleveren aan een strenge controle worden onderworpen.

Schoen ziet voordelen, zoals kortere wachttijden, maar heeft ook bedenkingen. De beveiligingsdeskundige vraagt zich af op welke criteria de reizigers dan worden beoordeeld. „Gaan we discrimineren op basis van geloof, gedrag of herkomst?” En was de Noorse terrorist Breivik door profileren wel opgevallend als hij zijn aanslagen had willen plegen in een vliegtuig, in plaats van in Oslo? Schoen betwijfelt het.

Terreurdeskundige Beatrice de Graaf van de Universiteit Leiden heeft ook grote bedenkingen bij controles van passagiers op basis van hun profiel. „In terrorisme valt geen rationeel patroon te ontdekken, bovendien zijn de aantallen terroristen zo gering dat statistische data niet toereikend zijn. Wat vang je dan? Alles en iedereen die afwijkt. Een terrorist, vaak een eenling met een uniek gedrag, vang je er niet mee.”

Veel van de huidige veiligheidsmaatregelen zijn volgens De Graaf het gevolg van symboolpolitiek. „Er zijn snel maatregelen genomen waar we jarenlang gevolgen van ondervinden. We zitten nog steeds te hannesen met potjes crème die we niet mogen meenemen.” Het is tijd voor een nuchtere en kritische analyse van de effectiviteit van alle beveiligingsmaatregelen, zo vindt De Graaf.

De burger moet volgens haar ook eerlijk te horen krijgen dat er altijd risico's blijven bestaan. Want honderd procent veiligheid is volgens De Graaf niet mogelijk. „Het beeld van een soort wapenwedloop klopt. Welke maatregel je ook neemt, een slimme terrorist vindt altijd zijn weg. Natuurlijk moet je wel maatregelen blijven nemen, maar het gaat om het vinden van de juiste balans.”

RICHARD MOOYMAN