

# Wat volgt na de bodyscan?

Benno Baksteen

Veiligheidsdeskundige en Voorzitter Platform Duurzame Luchtvaart.

De volgende ontwikkeling op het gebied van terrorisme en luchtvaart zal de billenbom zijn. Die dook begin oktober al even op in de media. Het explosief wordt als een zetpil ingebracht en is dus onzichtbaar voor de bodyscanner.

De vraag is dan ook niet óf, maar wannéér de billenbom bij luchtvaart zal worden ingezet. Terwijl we wachten op het antwoord is het wellicht verstandig wat tijd te besteden aan reflectie in plaats van aan reflexen.

De reflexen kennen we inmiddels. Bij elk beveiligingslek eisen media en politici verdergaande maatregelen. Het publiek lijkt die opstelling te ondersteunen, want als het gaat om kiezen tussen veiligheid en ongemak of privacy, „dan hoeven we toch niet lang na te denken“. De overheid volgt de roep om daadkrachtig optreden en de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen hebben geen andere keus dan het nieuwe regime toe te passen.

Toch kan het geen kwaad een paar stappen achteruit te doen en het slagveld te overzien. Dat leidt tot een aantal constatering.

De eerste is dat wereldwijd per jaar ongeveer twee miljard mensen een vliegreis maken en dat ongeveer twee miljard van die mensen niets kwaads van plan zijn. Het belasten/betasten van die mensen is in feite verspilde moeite. Hoe meer dat kost, hoe minder geld er is voor andere, wellicht nuttiger zaken.

De tweede is dat beveiliging nooit waterdicht kan zijn. Toch is bij ongewijzigd beleid de kans reëel dat na een aanslag met een billenbom voortaan ook de daarvoor in aanmerking komende lichaamsopeningen gecontroleerd moeten worden. Sommigen zullen dat in navolging van onze minister accepteren met: „ik kies voor veiligheid.“ Die keus komt echter neer op misleiding, want de keus is niet tussen wel of niet veilig. De keus is tussen een heel klein risico of een, misschien, nog een fractie kleiner risico. Tegen inlevering van privacy. en waardigheid en ook nog eens tegen hoge kosten.

De derde constatering is dat het niet om de luchtvaart zelf gaat, maar juist om terreur. Als het toch zou lukken om de beveiliging van de luchtvaart waterdicht te krijgen zullen terroristen uitwijken naar andere plaatsen waar veel mensen samenkomen om te pogen een samenleving te ontregelen of onder druk te zetten. Bijvoorbeeld treinen (Madrid), bussen en metro's (Londen), schouwburgen (Moskou), stadions en ga maar door. Toch worden die, vergeleken met luchtvaart, niet of nauwelijks beveiligd. Kennelijk vinden publiek en politiek dat te duur en te belastend. Dit mechanisme om het doorslaan van maatregelen te beperken, ontbreekt in de luchtvaart, waar alle kosten gewoon aan de reiziger worden doorbelast.

**De conclusie van deze reflectie is dat het effectiever is om vooral vooraf te kijken wie er wellicht kwaad in de zin heeft, dan te proberen die ene terrorist uit die twee miljard bonafide passagiers te zeven.** Wellicht is het effectiever om geld in inlichtingendiensten te steken dan in duizenden bodyscanapparaten wereldwijd.

Natuurlijk zijn ook inlichtingendiensten niet waterdicht. Toevallig zijn juist bij de Nigeriaanse terrorist signalen niet opgepakt. Brokjes informatie zijn achteraf makkelijk te duiden, vooraf is dat moeilijker. Zeker als een pleger niet bij een echte organisatie hoort, maar bij de veel lastiger in te schatten lunatic fringe. Weerbare en oplettende burgers vormen dan het laatste veiligheidsnet. Dat is hier gebleken, maar ook bij de eveneens mislukte aanslag met een schoenbom in december 2001.

De echte vraag die we ons moeten stellen is dan ook: hoe ver moeten we gaan? Waar is beveiliging nog effectief en wanneer ontaardt die in toegeven aan angst voor weliswaar echte, maar tevens extreem kleine risico's. Met alle maatschappelijke kosten van dien.