

Nieuwe scanners en soepelere regels voor kortere rijen op luchthavens



De Standaard* - 16 Dec. 2022
Page 20

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

De vrees voor een herhaling van de chaos op de luchthavens deze zomer, met ellenlange wachtrijen en geschrapte vluchten, doen Schiphol en het Verenigd Koninkrijk kijken naar nieuwe technologie én aangepaste veiligheidsregels.

Wie al eens het vliegtuig neemt, zal het ongetwijfeld herkennen: het geklungel van passagiers die door de veiligheidscontroles moeten, en daarbij hun handbagage leeghalen, op zoek naar hun laptop, een verdwaalde bus scheerschuim of deodorant - die ook nog eens groter blijkt dan toegestaan. Behalve een stresspiek bij de reiziger, veroorzaken die checks vaak ook lange wachtrijen op luchthavens.

'De regels zijn de afgelopen decennia systematisch aangescherpt', zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA). 'Zo kwamen er metaaldetectoren na de kapingen in de jaren 70, was elektronische apparatuur verdacht na de Lockerbie-aanslag, gingen nagelknippers en scharen in de ban na nine eleven en werden vloeistoffen, aerosolen en gels beperkt, nadat een groep terroristen in 2006 zo explosieven aan boord had willen smokkelen.'

Maar liepen de wachtrijen voor corona al eens op, dan barstten ze afgelopen zomer op verschillende luchthavens helemaal uit hun voegen. Onder meer Schiphol en Heathrow konden de toestroom aan reizigers - die na twee jaar corona weer massaal wilden reizen - niet aan, vooral door een tekort aan veiligheidspersoneel, dat tijdens de pandemie in groten getale was vertrokken of ontslagen. Het leidde tot een zelden geziene chaos, waarbij tienduizenden vluchten moesten worden geschrapt, en zette een domper op het herstel.

Alle hens aan dek

De problemen zijn nog niet opgelost en dreigen zich te herhalen tijdens de eindejaarsdagen, zeker op Britse luchthavens waar grote hinder wordt verwacht door stakingen. De sector maakt zich ook al zorgen voor het volgende zomerseizoen, wanneer het herstel naar alle verwachtingen verder aantrekt.

Op veel luchthavens is het dan ook alle hens aan dek om de capaciteitsproblemen aan te pakken. In de eerste plaats proberen ze nieuw personeel aan te werven (in een krappe arbeidsmarkt), maar daarnaast wordt ook ingezet op nieuwe technologie én een aanpassing van de veiligheidsregels om de controles vlotter te laten verlopen.

Zo wil Schiphol met een upgrade in software en slimme algoritmes het aantal foutmeldingen bij het scannen van bagage drastisch omlaag, zei ceo Ruud Sondag deze week bij de voorstelling van het 'herstelplan' voor de zomer 2023. Nu gaat 'het alarm al af als er een banaan of een tijdschrift als Linda in de bagage zit', klonk het. Dat moet er uit. Schiphol maakt vandaag al gebruik van zogenoemde CT-scanners, die 3D-beelden genereren van de inhoud van valiezen. Daardoor kunnen laptops worden gecheckt terwijl ze in de koffer blijven. Maar vloeistoffen moeten wel nog apart, in een doorschijnend zakje, door de controles in luchthavens, en zijn beperkt tot 100 milliliter per item.

Tot 2 liter

De Britse regering wil daar nu verandering in brengen, kondigde de minister van Transport, Mark Harper, donderdag aan. Ten laatste tegen juni 2024 moeten de luchthavens in het VK uitgerust zijn met de nieuwste generatie beveiligingsscaners, die vloeistoffen, zoals zonnebrandcrème, shampoo of waterflessen, kunnen scannen terwijl ze opgeborgen in de handbagage blijven. 'Dat zal zowel de veiligheid verbeteren als de controles versnellen', zei Harper. Hij kondigde meteen ook nieuwe wetgeving aan, zodat reizigers in de toekomst tot 2 liter vloeistof mogen meenemen op vluchten.

Ook in de EU is dat mogelijk: 'Vloeistoffen, aerosolen en gels onder de 100 milliliter moeten vandaag niet gescreend worden', zegt een woordvoerder van de Commissie. 'Maar ook grotere hoeveelheden mogen aan boord, op voorwaarde dat ze met goedgekeurd veiligheidsmateriaal worden gecontroleerd. Het is een keuze van de luchthaven om daarin te investeren.' Daarbij spelen ook commerciële motieven mee, merkt Dewulf op. 'Door de beperking moeten passagiers drank in de luchthaven of op het vliegtuig kopen, en dat levert flink wat inkomsten op. Maar door de personeelstekorten en extreem lange wachtrijen kan het plaatje veranderen.' Schiphol kijkt al aan tegen schadeclaims, en steeds meer maatschappijen laten klanten bijbetalen om bagage in te checken, waardoor er meer handbagage door de controles moet, en de rijen alleen maar langer dreigen te worden.

Volgens de Commissie zetten nu 'verschillende grote luchthavens in de EU stappen om in de toekomst alle vloeistoffen automatisch te scannen'. Op Brussels Airport zijn er nog geen plannen om de infrastructuur aan te passen, zegt een woordvoerder. 'Uiteraard volgen we de nieuwe ontwikkelingen op. Maar het screeningproces op onze luchthaven verloopt vlot.'

Korneel Delbeke

Copyright © 2022 Mediahuis. All rights reserved