



Rapport

Datum: 4 juni 2003

Rapportnummer: 2003/156

Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de Koninklijke Marechaussee te Schiphol op 29 september 2000:

1. zijn paspoort heeft onderworpen aan een onderzoek terwijl op dat moment ongeveer vierhonderd medepassagiers in dezelfde rij stonden van wie het paspoort niet aan een dergelijk onderzoek werd onderworpen;
2. hem enige tijd "te kijk" heeft gezet voor de overige passagiers voordat hij werd begeleid naar een ruimte voor (verdergaand) onderzoek;
3. hem door dit onderzoek vijftig minuten heeft opgehouden;
4. zijn vragen over de redenen van dit onderzoek niet heeft beantwoord.

Beoordeling

1. Ten aanzien van het onderwerpen van verzoekers paspoort aan een onderzoek

1.1. Verzoeker, ten tijde van de omstreden gedraging van Irakese nationaliteit, reisde op 29 september 2000 met het vliegtuig van Schiphol naar Londen. Bij de paspoortcontrole op de heenreis, de uitreiscontrole, controleerde de Koninklijke Marechaussee verzoekers paspoort.

1.2. Volgens verzoeker werd van de ongeveer 400 wachtende passagiers alleen zijn paspoort onderzocht. Hij voelde zich hierdoor als een misdager behandeld. Een ambtenaar van de Koninklijke Marechaussee belde naar zijn collega's, die hem vervolgens uit de rij haalden, en alle aanwezigen keken hem verbaasd aan, aldus verzoeker.

1.3. Op basis van de Grensbewakingscirculaire 1995 en de Uitvoeringsovereenkomst bij het Akkoord van Schengen (zie Achtergrond, onder **1.** en **2.**) dienen alle personen die de buitengrens van Nederland overschrijden, zoals bij een reis naar Londen het geval is, zowel bij binnenkomst in als bij uitreis uit Nederland een minimumcontrole te ondergaan. Deze controle wordt verricht door de Koninklijke Marechaussee, en bestaat uit een vergelijking van de persoon met het getoonde document voor grensoverschijding. Daarnaast vindt bij vreemdelingen bij binnenkomst en bij uitreis in beginsel een grondige controle plaats. Deze controle duurt gemiddeld 45 minuten, en houdt onder meer een grondig onderzoek in van het grensoverschrijdingsdocument.

1.4. De bevelhebber der Koninklijke Marechaussee deelde hierover mee dat de controlerend ambtenaar zich bij een groot reizigersaanbod veelal beperkt tot steekproeven om oponthoud zoveel mogelijk tegen te gaan. Daarbij worden personen, van wie de

ambtenaar op grond van ervaring en waarneming vermoedt dat die niet de nationaliteit van één van de Schengenlanden bezitten, eerder grondiger gecontroleerd dan personen van wie wordt aangenomen dat zij die nationaliteit wel hebben.

1.5. De omstandigheid dat paspoortcontrole voor de meeste reizigers derhalve slechts kort duurt, maar dat verzoekers paspoort grondig werd gecontroleerd, betekent op zichzelf nog niet dat verzoeker onheus is bejegend. Immers, verzoeker overschreed als vreemdeling een buitengrens, vanwege zijn Irakese nationaliteit. Daarom mocht in beginsel zijn paspoort grondig worden gecontroleerd.

Ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee zijn in beginsel vrij om bij een groot reizigersaanbod, zoals in dit geval, selectief te werk te gaan op een wijze zoals aangegeven door de bevelhebber der Koninklijke Marechaussee. Daarbij zou sprake kunnen zijn van discriminatie wanneer uitsluitend werd geselecteerd aan de hand van onveranderbare uiterlijke kenmerken. Uit het onderzoek is echter niet gebleken van een grond voor het verwijt dat de Koninklijke Marechaussee zich ter zake van de keuze om verzoeker te onderwerpen aan een controle heeft laten leiden door verzoekers huidskleur of zich anderszins heeft schuldig gemaakt aan enige vorm van discriminatie.

Ook op grond van hetgeen verzoeker zelf naar voren heeft gebracht over de wijze waarop hij uit de rij is gehaald, is niet aannemelijk dat de Koninklijke Marechaussee zich heeft schuldig gemaakt aan discriminatie of een bewust vernederende behandeling. Daaraan doet niet af dat het wel begrijpelijk is dat verzoeker het onprettig heeft gevonden dat hij als enige uit de (lange) rij van wachtende passagiers was gehaald.

De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

1.6. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de Koninklijke Marechaussee niet in staat is geweest om informatie te verstrekken over de gebeurtenissen waarover verzoeker klaagt. In eerste instantie kon niet worden aangegeven of verzoekers paspoort die dag was gecontroleerd. Volgens de Minister is de reden hiervan dat de registratie van een grondig onderzoek alleen inhield dat datum en tijdstip en soort en nummer van het paspoort werden geregistreerd, en niet de naam van de houder van het paspoort. Deze wijze van registratie is inmiddels gewijzigd. Na navraag door de Nationale ombudsman naar de vier documenten die waren onderzocht die dag tussen 11.00 uur en 11.50 uur, het tijdstip waarop verzoeker stelde dat zijn paspoort was onderzocht, bleek dat het nummer van verzoekers paspoort voorkwam op de lijst van onderzochte paspoorten.

Het valt te betreuren dat de Koninklijke Marechaussee niet meteen bij de behandeling van verzoekers klacht heeft onderkend dat de paspoorten die onderworpen zijn geweest aan de grondige controle, op nummer worden geregistreerd, en niet meteen de later door de Minister overgelegde lijst heeft opgevraagd, om op die manier nog te trachten om een en ander na te gaan.

2. Ten aanzien van het enige tijd “te kijk” staan voor de overige passagiers

2.1. Verzoeker heeft verder aangegeven dat een ambtenaar van de Koninklijke Marechaussee tegen hem had gezegd dat zijn paspoort niet goed was. Vervolgens had deze ambtenaar assistentie van zijn collega's gevraagd, die na ongeveer één minuut ter plaatse waren gekomen.

Hij was toen naar een aparte kamer gebracht. Dit betrof een open ruimte om de hoek van de post waar zijn paspoort werd gecontroleerd. De hele rij mensen was voorbijgekomen aan de ruimte waar hij zat, en had hem daar kunnen zien zitten. Hij had daar gezeten van 11.05 uur tot 11.45 uur, het einde van de grondige controle, aldus verzoeker.

2.2. De Minister van Defensie heeft op dit punt laten weten dat tegen passagiers die worden opgehouden wordt gezegd om plaats te nemen op vaste zitplaatsen die de luchthaven Schiphol beschikbaar heeft gesteld, en dat de wachtende passagiers beperkt zicht hadden op de passagiers die waren opgehouden. Met beperkt zicht wordt bedoeld dat de stoelen zodanig laag zijn gesitueerd dat de wachtende passagiers hier nauwelijks zicht op hebben. Vanuit de wachtrijen zijn de op deze stoelen plaatsgenomen passagiers alleen op de rug zichtbaar. Met privacyverzoeken van opgehouden passagiers wordt zoveel mogelijk rekening gehouden, maar de mogelijkheden daartoe zijn beperkt, aldus de Minister.

2.3. Overheidsorganen dienen hun bevoegdheden uit te voeren op een wijze die voor de burger het minst belastend is.

2.4. Dit houdt in dit geval in dat de Koninklijke Marechaussee de privacy van de opgehouden passagiers optimaal behoort te garanderen, en dat deze passagiers niet in het volle zicht behoren te zijn van de andere, wachtende, passagiers. Het onderzoek, gedurende welke tijd de passagiers zijn opgehouden, duurt immers gemiddeld 45 minuten. Deze tijdsduur is te lang om iemand in het zicht van overige passagiers te laten zitten. De Koninklijke Marechaussee is hierbij echter afhankelijk van de inrichting van de luchthaven Schiphol, en is daarom niet in staat de opgehouden passagiers geheel uit het zicht te laten van de wachtende passagiers. Het is in die omstandigheid aanvaardbaar dat de wachtende passagiers beperkt zicht hebben, op de rug van de opgehouden passagiers.

Aannemelijk is dat ook verzoeker beperkt in het zicht heeft gezeten van wachtende passagiers. Zoals hiervoor is opgemerkt was dit in de gegeven omstandigheden niet onjuist.

De onderzochte gedraging is ook op dit punt behoorlijk.

3. Ten aanzien van het openthoud van 50 minuten

3.1. Verzoeker heeft voorts naar voren gebracht dat zijn paspoort zo lang is onderzocht, dat hij zijn vliegtuig dreigde te missen, zodat hij had moeten rennen om het vliegtuig nog te halen. Daarbij was hij ten val gekomen. Omstanders hadden toen om hem moeten lachen en zijn broek was kapot gegaan. Hij had dit als zeer beledigend ervaren. Volgens verzoeker was hij ongeveer een half uur voor vertrek bij de paspoortcontrole gearriveerd.

3.2. Ook op dit punt geldt dat overheidsorganen hun bevoegdheden moeten uitoefenen op een wijze die voor de burger het minst belastend is.

3.3. Aangenomen wordt dat de gemiddelde tijdsduur van 45 minuten ook voor het onderzoek van verzoekers paspoort nodig is geweest. Ervan uitgaande dat het paspoort in dit tijdsbestek ook daadwerkelijk wordt onderzocht, is dit op zichzelf genomen niet ongeoorloofd lang.

De Koninklijke Marechaussee behoort hierbij wel standaard mee te delen dat het onderzoek gemiddeld 45 minuten zal duren, en dat de kans bestaat dat een vliegtuig wordt gemist, en dat hiermee geen rekening kan worden gehouden.

3.4. In de regel wordt bij de aankoop van een vliegticket aangegeven dat passagiers twee uur van tevoren op de luchthaven aanwezig moeten zijn voor het inchecken van hun bagage, en vervolgens ook de paspoortcontrole. Aangenomen wordt dat verzoeker, die naar eigen zeggen vaker met het vliegtuig heeft gereisd, hiervan ook op de hoogte had kunnen zijn. Deze tijdsduur is weliswaar niet heel erg lang, maar is voldoende om een grondige controle in te stellen. In deze context is de duur van de controle van 50 minuten niet te lang.

De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

4. Ten aanzien van het niet beantwoorden van verzoekers vragen over de redenen van het onderzoek.

4.1. Verzoeker heeft aangegeven dat hij de twee betrokken ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee die het onderzoek van zijn paspoort hebben verricht, had gevraagd waarom zijn paspoort werd gecontroleerd. Daarop hadden de ambtenaren geen duidelijk antwoord gegeven. Vervolgens was hij boos geworden, en waren er nog twee ambtenaren bijgekomen die hem hadden gezegd rustig te blijven.

4.2. Wanneer ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee een controle uitvoeren, dienen zij, zeker wanneer de betrokkene daar om vraagt, uit een oogpunt van informatieverstrekking over de rechten en plichten van een burger, mee te delen wat de reden van deze controle is.

4.3. De Koninklijke Marechaussee heeft niet kunnen achterhalen welke ambtenaren verzoekers paspoort hebben gecontroleerd. Zoals hiervoor onder 1.6 is overwogen, valt de

Marechaussee op dit punt een verwijt te maken omdat onvoldoende voortvarend is getracht na te gaan wat er was gebeurd. De Minister heeft overigens niet aangegeven dat het wel gebruikelijk is dat de reden van de controle wordt meegedeeld. Dit neemt echter niet weg dat de feiten op dit punt niet kunnen worden vastgesteld. Niet is gebleken van feiten of omstandigheden om de ene lezing meer aannemelijk te achten dan de andere lezing. Daarom kan op dit punt geen oordeel worden gegeven.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Koninklijke Marechaussee die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Defensie, is niet gegrond, behalve ten aanzien van het niet beantwoorden van verzoekers vragen over de redenen van het onderzoek. Op dit punt kan geen oordeel worden gegeven.

Onderzoek

Op 24 april 2001 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer A. te Utrecht, met een klacht over een gedraging van de Koninklijke Marechaussee te Schiphol.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Defensie, werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Defensie verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Tevens werd de Minister een aantal specifieke vragen gesteld.

Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren en werd ook hem een aantal specifieke vragen gesteld. Naar aanleiding van zijn reactie op deze vragen hebben twee medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman een gesprek met hem gevoerd op het kantoor van het Bureau Nationale ombudsman.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De Minister van Defensie deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

Verzoeker gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Bij brief van 20 oktober 2000 diende verzoeker een klacht in bij de bevelhebber der Koninklijke Marechaussee. Hij schreef onder meer:

“Ik ben (...) (de heer A.; N.o.), wonende te (...) sinds 4 jaar als asielzoeker graad B. Van de Nederlandse regering heb ik (een; N.o.) paspoort en een verblijfsvergunning voor de duur van 5 jaar (gekregen; N.o.). Ik heb de Nederlandse nationaliteit pas aangevraagd.

(...)

Nu wil ik een aanklacht indienen tegen een medewerker van de politie van de luchthaven Schiphol die mij heeft behandeld alsof mijn paspoort geen officieel document is.

Mijn probleem is als volgt:

Op 29-09-2000 wilde ik naar Londen met British Airways. Het vliegtuig moest om 11.30 uur vertrekken. Toen ik bij de paspoortcontrole aankwam werd ik tussen ongeveer 400 reizigers uitgeplukt. Ik moest blijven staan, terwijl de politieagent naar een collega belde die mij kwam ophalen tussen de reizigers alsof ik een oorlogsmisdadiger was. Alle aanwezigen keken mij verbaasd aan. Ik voelde me heel ongemakkelijk en gekwetst. Ik werd toen naar het politiebureau gebracht, iedere keer, als ik aan een politieman vroeg wat er aan de hand was, kreeg ik te horen dat ik moest wachten. Dat duurde van 11.00 uur tot 11.50 uur. De vertrektijd was al geweest, 11.30 u.

Toen ik mijn paspoort terugkreeg, moest ik rennen naar mijn vliegtuig door Gate D2 naar D18. Tijdens het rennen viel ik op de grond, omstanders lachten. Toen ik het vliegtuig instapte keken andere passagiers mij aan alsof ik een monster was.

Ik vraag om gerechtigheid, ik vraag een schadevergoeding en ik vind dat de betreffende politieman niet geschikt is om in zo een functie te blijven.

B.V.D.

Tijd en datum van het gebeuren:

Schiphol-Amsterdam Gate D8-D5 - 11.00 uur. 29-09-2000.”

2. Bij brief van 19 maart 2001 reageerde de bevelhebber der Koninklijke Marechaussee onder meer als volgt op de klacht van verzoeker:

“...Klachtbeantwoording:

Wie via de luchthaven van Amsterdam het Schengengebied betreedt of verlaat, dient daar ingevolge de Uitvoeringsovereenkomst van het Verdrag van Schengen (zie Achtergrond

onder 1., N.o.) aan een nauwkeurig persoonsonderzoek te worden onderworpen. Daarbij is het niet van belang of de reis in Amsterdam begonnen/ beëindigd wordt, dan wel dat de reiziger in Amsterdam slechts overstapt op een verdere vlucht.

De controle omvat een vergelijking van de persoon met het getoonde document, de aanwezigheid van het eventueel benodigde visum en de geldigheid van het document. Bovendien moet het document worden gecontroleerd op misbruik, namaak of vervalsing.

De controle is opgedragen aan ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee.

Bij een groot aanbod van reizigers zal de controlerend ambtenaar zich veelal beperken tot steekproeven om zo het oponthoud zoveel mogelijk te beperken. Daarbij zullen degenen, van wie de ambtenaar op grond van zijn ervaring en waarneming (kleding, fysionomie, bagage, gebruikte taal, e.d.) vermoedt dat zij niet de nationaliteit van één van de Schengenstaten hebben, eerder en grondiger gecontroleerd worden, dan degenen van wie aangenomen wordt dat zij die nationaliteit wel hebben.

Waar het in uw klacht om gaat is de vraag of er inderdaad sprake is geweest van een onheuse behandeling. Tijdens het klachtonderzoek heb ik ondanks intensief onderzoek niet kunnen vaststellen welke ambtenaar van de Koninklijke Marechaussee u heeft gecontroleerd en/of te woord heeft gestaan.

Het is mogelijk dat u bent opgehouden in verband met een documentenonderzoek. Dat hierdoor voor u oponthoud is ontstaan, is inherent aan deze werkzaamheden van de Koninklijke Marechaussee.

Nu ik het door u gestelde niet heb kunnen verifiëren en derhalve ook niet heb kunnen nagaan, wat de reden voor het door u gesignaleerde optreden is geweest, ben ik tot mijn spijt niet in staat om over uw klacht een oordeel te geven...”

B. Standpunt verzoeker

Het standpunt van verzoeker staat samengevat weergegeven onder Klacht.

C. Standpunt Minister van Defensie

1. Bij brief van 16 oktober 2001 reageerde de Minister van Defensie onder meer als volgt op de klacht van verzoeker:

“Bij brief d.d. 19 maart 2001, (...), heeft de Bevelhebber der Koninklijke Marechaussee verzoeker zijn oordeel gegeven over de ingediende klacht. Dit oordeel heeft mijn instemming en wordt door mij onverkort gehandhaafd.

(...)

Er vindt in principe geen registratie plaats van de persoonsonderzoeken nu de enkele registratie van persoonsonderzoeken niet zinvol is. Wel wordt van alle gevallen waarbij een bijzonderheid uit enig wettelijk voorschrift voortvloeit een registratie opgemaakt. De ambtshandelingen vanuit de Vreemdelingenwet of andere wetten worden verantwoord conform de wettelijke vereisten. In een openbare notitie (OPNO) worden eenvoudige gegevens van het voorval vastgelegd met de verwijzing naar de opgemaakte processen-verbaal. Behoudens humanitaire redenen speelt de vertrektijd van het vliegtuig geen rol bij het al dan niet verrichten van een nauwkeurig onderzoek. Nederland heeft in Europees verband afgesproken een deugdelijke grenscontrole uit te voeren volgens de regels van de Schengen Uitvoeringsovereenkomst (SUO). De ambtshandelingen zullen zorgvuldig dienen te worden verricht hetgeen tijd kost.

(...)

Alle individuele documentenonderzoeken worden geregistreerd. Van deze regel wordt afgeweken indien het aanbod van documenten dusdanig groot is en registratie praktisch niet haalbaar dan wel indien door de desbetreffende postcommandant is aangegeven dat grote haast geboden is in verband met vertrek van het vliegtuig.

Ingeval van registratie worden de volgende gegevens genoteerd: de post van de Koninklijke Marechaussee van aanbidding, datum en tijdstip en soort en nummer van het paspoort. Indien er bijzonderheden worden geconstateerd spelen de duur van het onderzoek en de vertrektijd van het vliegtuig geen rol daar de ambtshandelingen zorgvuldig moeten worden verricht.

(...)

Uit de rapportage van de commandant van het district Koninklijke Marechaussee Schiphol blijkt dat de mogelijk bij de controle betrokken ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee binnen de dienstploegen zijn gehoord. Niemand van het personeel van de dienstploegen kon zich het voorval herinneren.

Op 29 september 2000 werd de dienst van Hoofd Doorlaatpost uitgevoerd door adjudant-onderofficier La. en de adjudant-onderofficier S. De mutaties van deze diensten zijn als bijlagen gevoegd. (In de desbetreffende mutaties van doorlaatposten 1.1 en 1.3 is niets vermeld met betrekking tot verzoeker; N.o.). De namen van het overig dienstdoend personeel op 29 september 2000 op de Luchthaven Schiphol staan vermeld op de eveneens bijgevoegde dienstlijsten.

(...)

Een dergelijk onderzoek (bedoeld wordt een "nauwkeurig persoonsonderzoek"; N.o.) duurt gemiddeld drie kwartier. Hierbij wordt veelal de tolkentelefoon geraadpleegd en/of afhalers die moeten worden omgeroepen en moeten worden afgehaald. Ook dienen telefonisch

verificaties te worden uitgevoerd bij gemeenten of vreemdelingendiensten van Regiopolitiekorpsen of de diplomatieke en consulaire vertegenwoordigingen. Men is hierbij afhankelijk van de medewerking van derden.

(...)

Het is niet gebruikelijk dat documenten worden ingenomen. Wel kan het zijn dat bij twijfel aan de vreemdeling wordt gevraagd om zijn/haar identiteit aannemelijk te maken. Er mag inzage worden gevraagd van documenten, doch daarbij is nimmer sprake van "inname".

(...)

Het (documenten-; N.o.) onderzoek duurt gemiddeld, mede afhankelijk van het aanbod op dat moment, een half uur. Bij de duur van het onderzoek is betrokken het aan- en afvoeren van het desbetreffende document via de buizenpost over de gehele luchthaven.

(...)

Het is niet mogelijk dat het toestel van British Airways op 29 september 2000 rond 11.30 uur op verzoek van de Koninklijke Marechaussee later is vertrokken. Voor dergelijke verzoeken is een luchtvaartmaatschappij nimmer ontvankelijk. Indien de vertraging wordt veroorzaakt door optreden van de Koninklijke Marechaussee, dan wordt daarvan een mutatie opgemaakt. Ook het Mobiel Roulerend Toezicht van de Koninklijke Marechaussee stelt hiervan een mutatie op. Zowel in het PAS (Project Automatisering Schiphol), alsmede in het BPS (Bedrijfs-Proces-Systeem) van de Koninklijke Marechaussee zijn geen aanwijzingen gevonden dat het optreden van de Koninklijke Marechaussee de oorzaak was van de vertraging van bedoeld vliegtuig."

2. Bij de reactie van de Minister bevonden zich onder meer als bijlage:

2.1. Een advies van de commandant van het district Koninklijke Marechaussee Schiphol van 28 november 2000. Dit advies houdt onder meer het volgende in:

"Hierbij bied ik u aan de rapportage van waarnemend Hoofd Operationele Ondersteuning Brigade Grensbewaking Terminal 1 van mijn District, met betrekking tot de dezerzijds rechtstreeks ontvangen klacht van (verzoeker; N.o.) naar de inhoud waarvan ik u korthedshalve verwijs.

Met betrekking tot klager zijn geen bijzonderheden opgenomen in het PAS. Uit het onderzoek blijkt dat het personeel op de posten 1.1 en 1.2 zich niets van het voorval herinneren. Gezien de incheck van bedoelde vlucht is het aannemelijk dat betrokkene bij een van deze posten is geweest. Het is goed mogelijk dat betrokkene is opgehouden in verband met een documentonderzoek. Dat hierdoor enig oponthoud ontstaat voor de desbetreffende passagier is inherent aan de grensbewaking.

Ik onderschrijf de rapportage en adviseer u om de klacht ongegrond te verklaren.”

2.2. Ook bevond zich als bijlage bij de reactie van de Minister een rapport van de brigadecommandant aan de commandant van 23 november 2000, met onder meer de volgende inhoud:

“Klager deelt mede dat hij op 29 september 2000 omstreeks 11.00 uur tijdens een paspoortcontrole onheus zou zijn behandeld terwijl hij op weg was naar het vliegtuig dat hem naar Londen (Engeland) zou vervoeren.

Aangezien Londen (Engeland) buiten het Schengengebied ligt vertrekt het vliegtuig dat naar die bestemming vliegt vanaf een gate welke is gelegen in het zogenaamde internationale gedeelte. Dit gebied kan bereikt worden door diverse toegangen: vertrek 1 (de zogenaamde ordergrens), vertrek 2 (Terminal 2) en vertrek 3 (Terminal 3).

Indien betrokkene door de zogenaamde ordegrens van vertrek 1 zou zijn gelopen dan moet hij door de paspoortcontrole van vertrekpost 1.1. of 1.2. Aan de commandanten van de dienstploegen 101 en 105, welke die dag tijdens het genoemde tijdstip dienst deden op die post is een kopie van de klacht verstrekt met het verzoek een nader onderzoek in te stellen.

Kortheidshalve verwijs ik U naar het schriftelijk antwoord van de opperwachtmeesters V. en de wachtmeester der 1e klasse L., respectievelijk commandant dienstploeg 101 en waarnemend commandant dienstploeg 105 (hierna vermeld onder C.2.3. en C.2.4.; N.o.).

Indien het vliegtuig om 11.10 uur zou vertrekken en hij te 11.00 uur door de paspoortcontrole zou zijn gelopen dan is betrokken klager redelijk aan de late kant. Rijen van 400 personen kunnen infra-technisch niet voorkomen op Terminal 1.”

2.3. Ook bevond zich als bijlage bij de reactie van de Minister een rapport van opperwachtmeester V. van 22 november 2000 aan de brigadecommandant, met onder meer de volgende inhoud:

“Mijn groep had op 29 september 2000 dienst op post 1.2 van Terminal 1. Deze dienst duurde van 06.00 uur tot 14.00 uur. Naar aanleiding van voornoemde klacht heb ik alle groepsleden gevraagd of iemand dit incident kon herinneren. Niemand kon zich dit herinneren.

Hierna heb ik het mutatie-rapport van die dag nagekeken. Op dit mutatie-rapport stond niet de naam (van verzoeker; N.o.) en ook niet het incident.

Vervolgens heb ik de afdeling Falsificaten gebeld en navraag gedaan of het nummer van het paspoort van (verzoeker; N.o.) ook vermeld stond in hun administratie. Dit in verband met een mogelijke extra controle. Ook dit stond niet geregistreerd.

Vervolgens controle "PAS" gedaan echter ook zonder resultaat. De naam van de klager kwam niet voor in het "PAS".

Naar aanleiding van de inhoud van de klacht heb ik, het volgende nog te verklaren.

1. Uit de brief is niet op te maken dat betrokkene via post 1.2 is gegaan.
2. Betrokkene geeft niet op met welk vliegtuig (BA???) hij vloog en met welke collega hij problemen had. Hierdoor is niet op te maken waar hij gecontroleerd is.
3. Bij controle werd betrokkene uit een groep van 400 personen gehaald. Dit is gezien de locatie van 1.2 niet mogelijk.
4. Als een passagier uit de rij gehaald wordt i.v.m een extra controle dan gebeurt dit op een klantvriendelijke manier. Betrokkene wordt op de hoogte gehouden wat er met hem of zijn reisdocumenten gebeurt.
5. Als op een gegeven moment de vertrektijd in gedrang zou komen dan wordt er naar de gate gebeld dat deze persoon op het laatste moment er aankomt. Als er geen reden tot weigering is dan haalt de passagier gewoon zijn vlucht.
6. Betrokkene rende door gate D2 naar D18 en later wordt gesproken over gate D8-D5 (volgens verzoeker was sprake van een typefout, en had hij bedoeld D2-D18; N.o.).
7. Betrokkene vraagt om gerechtigheid en schadevergoeding terwijl hij toch de vlucht heeft gehaald.”

2.4. Ook bevond zich als bijlage bij de reactie van de Minister een rapport van waarnemend groepscommandant L. van 21 november 2000 aan de brigadecommandant, met onder meer de volgende inhoud:

“Op 29 september 2000 hadden wij, groep 105, vroeg 1.1 vertrek. Tijdens deze dienst hebben wij zoals elke dienst een dagrapport bijgehouden. (...). In dit dagrapport (...) (waarnaar de Minister in zijn reactie ook heeft verwezen; N.o.), staat niets over (verzoeker; N.o.) vermeld.

Zodra wij een persoon controleren en zeker als wij een persoon zo lang ophouden (lees brief, 50 minuten) dan muteren wij dat in het dagrapport of maken er zelfs een openbare incidentnotitie van.

Voor de zekerheid heb ik alle groepsleden geconfronteerd met deze klacht, echter deze waren niet bekend met het voorval.

Gezien bovenstaande kan ik ook niet anders dan concluderen dat wij deze persoon niet aan de balie hebben gehad.

Gezien de locatie welke (verzoeker; N.o.) in zijn brief beschrijft (D2/D18) is het waarschijnlijker dat hij is uitgereisd via post 1.2 vertrek.

Sterker nog, in principe kan mijnheer bij iedere vertrekpost zijn uitgereisd.”

D. Reactie verzoeker

De reactie van verzoeker op de informatie van de Minister vormde aanleiding hem een verklaring af te nemen.

Op 15 februari 2002 verklaarde hij onder meer het volgende tegenover twee medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman:

“Op 29 september 2000 was ik op Schiphol om naar Londen te vliegen. Het was de tweede keer dat ik naar Londen reisde.

Ik kwam om 10.45 uur aan bij een post op Schiphol. Ik had mijn bagage al ingeleverd. Ik reisde alleen. Ik liet mijn paspoort zien aan een agent. Daarvoor had ik al een keer eerder mijn paspoort laten zien; toen was er niets aan de hand en werd er niets gezegd. Vervolgens ging ik naar D2. Daar zei een agent dat mijn paspoort niet goed was. Ik beheers de Nederlandse taal niet goed, maar ik denk dat dat is wat hij zei. De agent gaf niet aan wat er niet goed was aan het paspoort. Ik vroeg het wel aan hem, maar ik kreeg geen duidelijk antwoord. Ik dacht dat het een Turkse agent was. Zijn naam weet ik niet. Toen ik hem vroeg welke nationaliteit hij had, zei hij “half half”. Deze agent drukte op een gegeven moment op een knopje. Na één minuut of zo kwamen er twee agenten bij. Ik werd toen naar een aparte kamer gebracht. Dit betrof een open ruimte.

Het was een post bij gate D2. Ik kan me niet goed herinneren of ik al in de taxfree-zone was, bij de winkels, en dus in de rij voor de slurf van het vliegtuig of nog daarvoor, bij een doorlaatpost.

Ik was in ieder geval van D2 naar D18 gelopen. In mijn brief van 20 oktober 2000 heb ik onderaan geschreven gate D2-D5. Dat is een typefout. Het moet zijn: D2-D18. Wat ik nog weet is dit: ik kwam bij D2, daar zei iemand dat mijn paspoort niet goed was.

Ik werd apart genomen nadat mij was gezegd dat mijn paspoort niet goed was. Ik werd in een ruimte gezet om de hoek van de post waar mijn paspoort gecheckt was. De hele rij mensen kon mij daar zien zitten. Deze rij kwam namelijk voorbij aan de ruimte waarin ik zat.

Om 11.05 uur werd ik apart gezet. Ik zat daar tot 11.45 uur. Om 11.45 uur kreeg ik mijn paspoort terug en werd mij de weg gewezen naar het vliegtuig.

In die open ruimte werden mijn paspoort, mijn bankpasje en mijn verblijfsdocument ingenomen, in een soort fles gedaan en in een koker geplaatst. Het paspoort, het bankpasje en het verblijfsdocument werden elders gecontroleerd. Ik vroeg waarom mijn paspoort werd gecontroleerd. Daar gaven ze geen duidelijk antwoord op. Ik werd toen boos. Vervolgens kwamen er nog twee agenten bij. Die zeiden tegen mij dat ik rustig moest blijven.

Van de open ruimte (bij D2) naar het vliegtuig (D18) was nog wel een aardig eind. Ik moest rennen en ben gestruikeld. Mijn knie deed zeer en mijn broek was kapot.

Ik weet geen namen van de agenten.

Het vliegtuig was van British Airways. Ik begrijp dat er verwarring is over de vraag met welke maatschappij ik heb gevlogen. Het is als volgt. Mijn reservering heb ik bij de KLM gedaan. Door een samenwerking tussen KLM en British Airways vloog ik met mijn KLM-ticket toch met British Airways.

Ik ben op 29 september 2000 daadwerkelijk naar Londen gevlogen. Op het originele vliegticket stond als vertrektijd: 13.15 uur. Op 28 september 2000 ben ik echter door het reisbureau gebeld dat er wijzigingen waren opgetreden, te weten dat ik op 29 september 2000 met British Airways zou vliegen om 11.30 uur.

Ik heb zoiets als op 29 september 2000 is gebeurd, nooit eerder meegemaakt. Daarna is mij zoiets ook nooit meer overkomen. Ik heb verder nooit problemen.

Ik ben klantvriendelijk behandeld. Ik ben behandeld als een crimineel. Het feit dat ik uit de rij ben getrokken en het feit dat ik heb moeten rennen - en daarbij ben gestruikeld - om mijn vliegtuig nog te kunnen halen heb ik als zeer beledigend ervaren. Bij een eerdere reis - ik kwam toen terug uit Syrië - is mijn paspoort ook op Schiphol gecontroleerd. Toen kreeg ik gewoon keurig mijn paspoort terug met een excuus voor de twee minuten vertraging die ik had opgelopen. Dat is een groot contrast met de handelwijze van de agenten op 29 september 2000.

Toen ik binnenkwam in het vliegtuig werd ik aangekeken alsof ik een grote terrorist was. Ik ervoer dat als zeer vernederend.

De 400 mensen die ik heb genoemd, is een schatting mijnerzijds. Die 400 betroffen de totale omgeving, dus de rij (ongeveer 180 mensen) en alle mensen die er omheen liepen en die voorbij kwamen.

Het vliegtuig was vertraagd. Ik weet niet waarom: of dat door mij kwam of dat het een andere oorzaak had. Ik weet in ieder geval zeker dat ik tot 11.45 uur ben opgehouden en dat ik mijn vliegtuig nog net heb gehaald.”

E. Reactie Minister van Defensie

Naar aanleiding van verzoekers verklaring van 15 februari 2002 stelde de Nationale ombudsman op 16 april 2002 nadere vragen aan de Minister van Defensie:

De Minister van Defensie reageerde op 15 juli 2002 op deze vragen onder meer als volgt:

“Vraag 1

In uw eerdere reactie op de klacht en de daarbij meegezonden bijlagen wordt niet ingegaan op de mogelijkheid dat verzoeker via Terminal/vertrek 3 is vertrokken. Waarom niet?

Abusievelijk is daarop niet ingegaan. Uit het klachtschrijven is op geen enkele manier vast te stellen via welke vertrek-terminal (1, 2 of 3) verzoeker heeft gereisd. Alle vertrekterminals zouden hiervoor in aanmerking hebben kunnen komen.

Vraag 2

Kunt u op basis van de door verzoeker op 15 februari 2002 verstrekte gegevens achterhalen welke medewerkers van de Koninklijke Marechaussee waren betrokken bij de controle van (de documenten van) verzoeker?

De door verzoeker aangereikte beschrijvingen kunnen er niet toe leiden vast te stellen welke ambtena(a)r(en) van de Koninklijke Marechaussee het betref(t)fen.

Vraag 3a

Verzoeker stelt dat hij in een open ruimte in de buurt van gate D-2 de resultaten van het onderzoek heeft moeten afwachten en dat alle passagiers hem in deze ruimte met twee (later vier) medewerkers van de KMar hebben kunnen zien zitten.

Kunt u bevestigen dat er een dergelijke ruimte is in de buurt van D-2 die voor dit doel wordt gebruikt?

In de buurt van D-2 zijn een doorlaatpost en een kantoor van de Koninklijke Marechaussee gesitueerd. Dit betreft een gecombineerde (Vertrek/Aankomst Schengen 1.2) post.

Deze post voldoet niet aan hetgeen door verzoeker is omschreven.

Vraag 3b

Kunt u die ruimte beschrijven en daarbij ingaan op de privacy van de personen wier documenten aan een onderzoek worden onderworpen?

Deze ruimte bestaat uit één kantoorruimte waarin het personeel van de Koninklijke Marechaussee, dienst verrichtende op die post, zich kan ophouden en administratieve werkzaamheden dient te verrichten.

Passagiers die worden opgehouden wordt gezegd plaats te nemen op (vaste) zitplaatsen welke door de luchthaven Schiphol beschikbaar zijn gesteld. Voor balies wachtende passagiers hebben een beperkt zicht op passagiers die worden opgehouden.

De beperkte oppervlakte van de kantoorruimte staat niet toe dat opgehouden passagiers daar plaats nemen.

Vraag 3c

Kan het in dat kader voorkomen dat documenten van personen met behulp van buizenpost elders (op Schiphol) worden onderzocht?

In de hiervoor omschreven kantoorruimte bevindt zich tevens een zgn. "buizen-post-systeem". Dit systeem is vanaf de buitenzijde niet zichtbaar.

Het kan voorkomen dat documenten, met behulp van buizenpost, door zorg van het Nationaal Bureau Documenten op Schiphol aan een onderzoek worden onderworpen.

Vraag 3d

Hoeveel documentenonderzoeken werden erop 29 september 2000 tussen 11.00 en 11.50 uur geregistreerd?

Er zijn op genoemde datum en tussen genoemde tijdstippen vier documentonderzoeken geregistreerd bij het Nationaal Bureau Documenten, waaronder een onderzoek naar het paspoort van verzoeker.

Vraag 3e

Hoeveel van deze documentenonderzoeken werden aangeboden vanuit gate D-2?

Vanuit gate D-2 kunnen geen documentenonderzoeken worden aangeboden. Dit kan alleen vanuit de in antwoord 3a omschreven ruimte.

Vraag 4a

U schrijft in uw brief van 16 oktober 2001 dat alle individuele documentenonderzoeken worden geregistreerd, tenzij het aanbod van documenten dusdanig groot is en daardoor registratie praktisch niet haalbaar is of als door de desbetreffende postcommandant is aangegeven dat grote haast geboden is in verband met vertrek van het vliegtuig.

Ik neem aan dat u met "individueel documentenonderzoek" bedoelt de grondige controle, als bedoeld in paragraaf A4/2.2.2 in de Grensbewakingscirculaire.

Is dat juist? Zo niet, welke controle is dan bedoeld?

Ja, dat is juist.

Vraag 4b

Is hiermee eveneens bedoeld het "nauwkeurig persoonsonderzoek" zoals is vermeld in de brief van de bevelhebber van de Koninklijke marechaussee van 19 maart 2001, (...)? Zo niet, welke controle - genoemd in de Grensbewakingscirculaire 1995 - wordt daarmee dan wel bedoeld?

Hiermee wordt bedoeld de zgn. minimumcontrole, destijds genoemd in de Grensbewakingscirculaire 1995, hoofdstuk A4/2.2.1

Vraag 4c

Zou verzoeker, als vreemdeling in beginsel aan de grondige controle zijn onderworpen? Zo nee, waarom niet?

Verzoeker is vanwege zijn nationaliteit een vreemdeling in de zin van de Vreemdelingenwet op grond waarvan verzoeker aan een grondige controle diende te worden onderworpen.

Vraag 4d

Is na te gaan of een dergelijke controle bij verzoeker ook heeft plaatsgevonden? Zo nee, waarom niet?

Uit het registratiesysteem van het individueel documentenonderzoek blijkt dat het paspoort van verzoeker aan een onderzoek is onderworpen.

Vraag 4e

Ik neem aan dat, indien deze grondige controle heeft plaatsgevonden, dit als individueel documentenonderzoek zou zijn geregistreerd. Is dat juist?

Een individueel documentenonderzoek wordt inderdaad geregistreerd hetgeen ook in het onderhavige geval is gebeurd.

Vraag 4f

In welk registratiesysteem worden de individuele documentenonderzoeken geregistreerd?

Individuele documentonderzoeken worden geregistreerd in "mutatierapport documentenonderzoek". Dit maakte destijds deel uit van het zgn. PAS -systeem (**P**roject **A**utomatisering **S**chiphol).

Vraag 4g

Is in dit systeem een mutatie aangetroffen met betrekking tot een eventueel onderzoek naar de documenten van verzoeker? Zo ja, door welke post werden deze documenten (naar ik aanneem via buizenpost) ter onderzoek aangeboden?

In dit systeem is een mutatie te 11.30 uur gesteld, te weten: "pp uit Nederland nr. (...)" (naar aanleiding van de eerder door verzoeker aangereikte informatie blijkt dat hij destijds houder van dat Nederlandse paspoort was).

In de mutatie is geen naam van de houder van het paspoort vermeld, omdat het destijds gebruikte systeem daar geen mogelijkheid toe bood. Tevens waren in dat systeem geen mogelijkheden aangebracht om na te gaan welke ambtenaar het paspoort voor documentonderzoek had aangeboden.

Vraag 4h

Was er op 29 september 2000 tussen 11.00 uur en 15.00 uur sprake van een "te groot aanbod" van potentieel te onderzoeken documenten dan wel vond er op dat moment op "bevel" van de postcommandant slechts steekproefsgewijs onderzoek plaats naar de documenten van de "overige passagiers"? Zo ja, gold tussen genoemde tijdstippen één van de in uw brief van 16 oktober 2001 uitzonderingssituaties ten aanzien van de registratie van de aangeboden documenten? Indien u dit niet (meer) kunt vaststellen verzoek ik u mij de reden daarvan mee te delen.

Op en rond 29 september 2000 vond te allen tijde een minimale controle plaats. Dat betekent dat er in ieder geval altijd het paspoort werd aangenomen. Het zogenaamde doorzwaaien, waarbij een willekeurige controle plaatsvindt, was ook in die periode niet aan de orde. Indien sprake zou zijn geweest van een opdracht minder streng te controleren had dit geregistreerd moeten worden. Een dergelijke opdracht is evenwel niet geregistreerd."

F. Nadere reactie Minister van Defensie

Naar aanleiding van deze reactie van de Minister stelde de Nationale ombudsman op 5 augustus 2002 wederom nadere vragen. De Minister van Defensie reageerde op 7 november 2002 op deze vragen onder meer als volgt:

"Ten aanzien van vraag 1

(Op de vraag naar een afschrift van de registratie van de vier documentenonderzoeken op 29 september tussen 11.00 uur en 11.50 uur, en waarom niet eerder was aangegeven dat verzoekers paspoort was onderzocht; N.o.)

Op uw verzoek treft u hierbij aan de lijst van het Nationaal Bureau Documenten met de vier tussen 11.00 uur en 11.50 uur onderzochte documenten (...). (In dit mutatie-rapport documentenonderzoek was onder 11.30 uur vermeld een paspoort uit Nederland, met een paspoortnummer, dat overeenkwam met het nummer van verzoekers paspoort; N.o.) Zoals daaruit kan worden opgemaakt vindt een dergelijk onderzoek slechts plaats onder registratie van een documentnummer en het land waarvan het document afkomstig is. Reden waarom in een eerder stadium een en ander niet terug te vinden was, c.q. gekoppeld kon worden aan de naam van verzoeker.

Ten aanzien van vraag 2 a. b en c

(Op de vraag om een toelichting op de eerdere reactie van de Minister, waarin hij had aangegeven dat de post van de Koninklijke Marechaussee van aanbidding werd geregistreerd, terwijl hij daarna aangaf dat in het destijds gehanteerde systeem niet de mogelijkheid bestond om aan te geven welke ambtenaar het paspoort voor onderzoek had aangeboden; wanneer in de registratie of een mutatie niet kon worden aangegeven welke ambtenaar het paspoort voor documentenonderzoek heeft aangeboden, hoe de medewerkers die het paspoort onderzochten wisten aan wie ze dit paspoort moesten terugsturen; en naar welke post verzoekers paspoort moest worden teruggezonden en welke ambtenaren daar op 29 september 2000 tussen 11.00 uur en 11.50 uur dienst hadden gehad; N.o.)

Onder excuses voor de bij u ontstane verwarring kan ik u het volgende meedelen.

Uit nader onderzoek is mij gebleken dat een zgn. onderzoeksbriefje aan het te onderzoeken document wordt toegevoegd. Hierop staat vermeld van welke post het document afkomstig is. Zodoende weet men bij het Nationaal Bureau Documenten waar het document vandaan komt en aan welke post het document geretourneerd moet worden, dit laatste gebeurt onder toevoeging van hetzelfde onderzoeksbriefje. Indien de zaak met betrekking tot het betreffende document in orde is, wordt het document teruggegeven aan de eigenaar en wordt het onderzoeksbriefje vernietigd. Reden waarom niet te traceren is waar het betreffende document vandaan kwam.

Ten aanzien van vraag 2 d. e en f

(Op de vraag of het systeem inmiddels was gewijzigd, en op welke wijze voortaan werd geregistreerd, en welke gegevens werden geregistreerd; N.o.)

Inderdaad is uw stelling juist dat documentonderzoeken thans op een andere wijze worden geregistreerd. De volgende gegevens worden thans geregistreerd: de naam van de

onderzoeker, de tijd, de afdeling waarvan het document afkomstig is, het soort document en een omschrijving daarvan. (...)

Ten aanzien van vraag 3

(Op de vraag of er geen enkele mutatie was opgemaakt van het onderzoek naar verzoekers paspoort, dat ongeveer 45 minuten moest hebben geduurd, in het dagrapport van 29 september 2000; waarbij er van uit werd gegaan dat de registratie van de documentenonderzoeken een andere registratie betreft dan een mutatie in het dagrapport; N.o.)

Allereerst merk ik op dat niet vaststaat hoelang verzoeker is opgehouden en dat ook niet bekend is door welke ambtena(a)r(en) verzoeker is opgehouden. Uit de mij ter beschikking staande stukken kan slechts worden opgemaakt dat het onderzoek naar verzoekers paspoort om 11.30 uur staat geregistreerd. Er is van dit onderzoek geen mutatie in het dagrapport terug te vinden.

Mijns inziens is met betrekking tot het ontbreken van een mutatie mede van belang dat het onderhavige document in orde was bevonden, op grond waarvan verzoeker zijn reis kon voortzetten, zodat verdere registratie weinig zinvol was te achten.

Uiteraard betreft de registratie van de documentenonderzoeken door het Nationaal Bureau Documenten (...) een andere dan registratie van een mutatie in een dagrapport.

Ten aanzien van vraag 4

(Op de vraag om een reactie op het tweede klachtonderdeel, en met name hoe lang verzoeker had moeten wachten voordat hij werd begeleid naar een ruimte voor verder onderzoek; N.o.)

Zoals reeds hiervoor is vermeld staat niet vast hoelang verzoeker is opgehouden en is evenmin bekend door welke ambtena(a)r(en) verzoeker is opgehouden. Gelet hierop kan derhalve evenmin worden vastgesteld hoelang verzoeker "te kijk" heeft gestaan voor de overige passagiers voordat hij door een ambtenaar van de Koninklijke Marechaussee werd begeleid naar een ruimte voor (verdergaand) onderzoek.

Ten aanzien van vraag 5

(Op de vraag wat werd bedoeld met "beperkt zicht" van voor de balie wachtende passagiers op opgehouden passagiers; wat de voor de balie wachtende passagiers wel en niet konden zien; hoe werd omgegaan met verzoeken van opgehouden passagiers om hun privacy te respecteren; hoe lang passagiers doorgaans moesten wachten voordat zij worden begeleid naar een ruimte voor verder onderzoek; N.o.)

Zoals reeds eerder aangegeven dienen passagiers die worden opgehouden plaats te nemen op vaste zitplaatsen welke door de luchthaven ter beschikking zijn gesteld. Met beperkt zicht wordt bedoeld dat deze stoelen zodanig laag gesitueerd zijn dat men vanuit de rijen hier nauwelijks tot geen zicht op heeft. Zo er al iets zichtbaar zou zijn, dan kan men vanuit de rijen de personen die aldaar plaats hebben genomen slechts op de rug zien. Indien men echter uit eigen vrije wil aldaar gaat rondlopen kiest men er zelf voor om wellicht in het zicht van andere reizigers te geraken. Aan privacyverzoeken van passagiers wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen; daarbij dient wel te worden opgemerkt dat de mogelijkheden daartoe beperkt zijn.

Voor wat betreft een antwoord op sub c kan niet worden aangegeven hoelang passagiers doorgaans moeten wachten omdat dit van diverse omstandigheden afhankelijk is.”

Achtergrond

1. De Uitvoeringsovereenkomst bij het Akkoord van Schengen (Trb. 1990, 145, goedgekeurd door Nederland bij wet van 27 augustus 1993, Trb. 1993, 115).

1.1. De Uitvoeringsovereenkomst bevat een groot aantal regels over onder meer de afschaffing van de controles aan de binnengrenzen van de 'Schengenlanden', de visumverlening, de behandeling van asiolverzoeken, en de instelling van het Schengen Informatie Systeem (SIS). Op grond van het Akkoord van Schengen (een akkoord over 'de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen') en de Uitvoeringsovereenkomst is de grenscontrole van de individuele Schengenlanden verlegd naar de buitengrens van het 'Schengengebied'. Groot Brittannië is geen partij bij de Uitvoeringsovereenkomst bij het Akkoord van Schengen.

1.2. Artikel 6, eerste en tweede lid, aanhef en onder a, b, d en e van de Uitvoeringsovereenkomst bij het Akkoord van Schengen

“1. Het grensoverschrijdend verkeer aan de buitengrenzen is aan de controle van de bevoegde autoriteiten onderworpen. Deze controle wordt uitgeoefend volgens eenvormige beginselen, op grond van nationale bevoegdheden en overeenkomstig het nationale recht, met inachtneming van de belangen van de Overeenkomstsluitende Partijen voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen.

2. De eenvormige beginselen als bedoeld in lid 1 zijn de volgende:

a. de personencontrole behelst, naast de controle op de aanwezigheid en de geldigheid van grensoverschrijdingsdocumenten en de toetsing of aan de andere voorwaarden voor binnenkomst, verblijf, het verrichten van arbeid en uitreis is voldaan, tevens onderzoek naar en het voorkomen van gevaar voor de openbare orde en de nationale veiligheid van de Overeenkomstsluitende Partijen; deze controles hebben ook betrekking op de

voertuigen en de in het bezit van de grenspassanten zijnde voorwerpen; zij worden door iedere Overeenkomstsluitende Partij verricht overeenkomstig de nationale wetgeving, in het bijzonder voor wat betreft de wijze van onderzoek;

b. alle personen dienen tenminste een zodanige controle te ondergaan, dat aan de hand van de overgelegde of getoonde reisdocumenten hun identiteit kan worden vastgesteld;

(...)

d. bij uitreis vinden de controles plaats die in het belang van alle Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge het vreemdelingenrecht en ten behoeve van het onderzoek naar en het voorkomen van gevaar voor de openbare orde en de nationale veiligheid van de Overeenkomstsluitende Partijen noodzakelijk zijn; deze controle wordt ten aanzien van vreemdelingen in ieder geval verricht;

e. wanneer wegens bijzondere omstandigheden dergelijke controles niet kunnen worden uitgeoefend, dienen prioriteiten te worden gesteld; in dat geval dient in beginsel voorrang te worden gegeven aan de controle op het binnenkomend verkeer boven de controle op het uitgaand verkeer.”

2. Grensbewakingscirculaire 1995 (oud)

Hoofdstuk A4. Aanwijzingen met betrekking tot de inhoud en de inrichting van de personencontrole

A4/1.1

“- vreemdeling

een persoon die geen onderdaan is van één der staten partij bij de Europese Unie/de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EG/EER).

De EG/EER-staten zijn de (...) Schengenlanden (Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Spanje, Portugal, Italië, Oostenrijk en Griekenland; N.o.)”

A4/2.2 Inhoud

“De controle op het buitengrensoverschrijdende verkeer vindt plaats op grond van eenvormige beginselen en omvat:

a. de controle van de aangeboden documenten voor grensoverschrijding en op het al dan niet voldoen aan de overige voorwaarden voor binnenkomst;

b. het plegen van opsporingsactiviteiten middels het bevragen van de persoons- en voorwerpgegevens in de informatiesystemen;

c. het voorkomen van gevaar voor de openbare orde en de nationale veiligheid van de Overeenkomstsluitende Partijen en het tegengaan van verstoring.

Bij de praktische inrichting van de controle dient onderscheid te worden gemaakt tussen een minimumcontrole (zie 2.2.1) en een grondige controle (zie 2.2.2)."

A4/2.2.1 Minimumcontrole

"Alle personen dienen zowel bij binnenkomst als bij uitreis een minimumcontrole te ondergaan.

Deze controle bestaat uit een vergelijking van de persoon met de overgelegde of getoonde documenten voor grensoverschrijding en uit een eenvoudig en snel uitgevoerd onderzoek naar de geldigheid van het betreffende document en naar tekenen van namaak of vervalsing. Zij dient louter tot vaststelling van de identiteit en de nationaliteit."

A4/2.2.2 Grondige controle

"Vreemdelingen worden bij binnenkomst en uitreis in beginsel aan een grondige controle onderworpen. Deze controle omvat naast hetgeen onder minimumcontrole is begrepen tevens:

1 grondig onderzoek van het grensoverschrijdingsdocument op:

- geldigheid;
- indien vereist, aanwezigheid van een geldig visum; en
- misbruik, namaak of vervalsing.

Onder laatstgenoemde categorie kan worden verstaan:

- paspoorten en documenten die afgegeven zijn aan een andere persoon dan degene die er gebruik van maakt;
- paspoorten en documenten die zijn vervalst;
- paspoorten en documenten waarin niet geautoriseerde wijzigingen zijn aangebracht;
- geheel valse paspoorten en documenten (reproducties).

Misbruik van reisdocumenten, strafbaar op grond van art. 225 of 231 van het Wetboek van Strafrecht, kan onder meer worden onderkend door grondige kennis van geldige documenten en kritisch onderzoek van de daarvoor het meest in aanmerking komende onderdelen van het reisdocument.

Met valse of vervalste reisdocumenten (evenals met zgn. fantasiepaspoorten, afgegeven door niet bevoegde autoriteiten, zie bijlage C3) kan uiteraard geen toegang worden verkregen.

2 het vaststellen van:

- de plaats van herkomst van de persoon;
- het doel en de redenen van zijn komst, waarbij zonodig de overlegging van bewijsstukken kan worden verlangd;

3 het nagaan of voldoende bestaansmiddelen voorhanden zijn, of op rechtmatige wijze kunnen worden verkregen, voor de duur van het beoogde verblijf, de terugreis of de doorreis naar een derde land waar de toelating is gewaarborgd;

4 het raadplegen van NSIS en OPS (...);

5 het nagaan of de betrokken vreemdeling een gevaar oplevert voor de openbare orde, de nationale veiligheid of de (goede) internationale betrekkingen van een van de Schengenlanden.”

A4/ 2.2.3.2 Versoepeling

“In bijzondere omstandigheden kunnen, althans wat het grensoverschrijdend verkeer aan de landgrenzen (voor Nederland niet van toepassing) en de zeegrenzen betreft, versoepelingen worden toegepast.

Genoemde omstandigheden doen zich onder meer voor wanneer er als gevolg van grote verkeersdrukte onredelijk lange wachttijden zouden ontstaan, ondanks genomen organisatorische en personele maatregelen. In die situatie kan het hoofd doorlaatpost prioriteiten stellen ter verhoging van de doeltreffendheid van de controle.

Uitgangspunt is in ieder geval dat, waar prioriteiten gesteld dienen te worden, voorrang wordt gegeven aan de controle op het binnenkomend verkeer boven de controle op het uitgaand verkeer.

De bedoelde versoepeling dient te allen tijde een tijdelijk karakter te dragen.”

A4/2.3 Uitreiscontrole

“Afgezien van de reeds geformuleerde doelstellingen bij de uitoefening van de controle en de aan die controle te geven inhoud dient de controle bij uitreis er tevens toe om op vreemdelingen een repressief toezicht te kunnen uitoefenen ten aanzien van de vraag of zij tijdens hun verblijf in het Schengen-gebied hebben voldaan aan alle voor hen geldende verplichtingen.

Bij de controle kunnen aantekeningen gesteld in het reis- of identiteitspapier van de vreemdeling van belang zijn.”