



Rapport

Datum: 26 maart 1998

Rapportnummer: 1998/091

Klacht

Op 10 juni 1997 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer K. te Amsterdam met een klacht over een gedraging van de Commandant District Luchtvaart van de Koninklijke marechaussee te Schiphol en een gedraging van de Commandant der Koninklijke marechaussee te 's-Gravenhage. Naar deze gedragingen, die worden aangemerkt als gedragingen van de Minister van Defensie, werd een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat de Commandant District Luchtvaart van de Koninklijke marechaussee te Schiphol bij brief van 11 maart 1997 en de Commandant der Koninklijke marechaussee te 's-Gravenhage bij brief van 15 mei 1997, zijn klacht over het optreden van een aantal medewerkers van een beveiligingsbedrijf op de Luchthaven Schiphol op 5 december 1997 ongegrond hebben verklaard.

Achtergrond

Luchtvaartwet (Wet van 15 januari 1958, Stb. 47) Artikel 37g, eerste en tweede lid:

"1. De personen die aan boord gaan van een luchtvaartuig onderwerpen zich aan een controle door het bewakingspersoneel op de aanwezigheid van wapens, explosieven of andere voorwerpen en stoffen, die de veiligheid en gezondheid van personen kunnen bedreigen, voor de bedreiging van personen geschikt zijn dan wel de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kunnen brengen. Deze controle omvat in ieder geval:

a. een onderzoek met behulp van daartoe bestemde detectieapparatuur, van passagiers en hun handbagage, tenzij stelselmatig een onderzoek als bedoeld onder b. plaatsvindt; b. een onderzoek van passagiers aan hun kleding en een onderzoek van hun handbagage, welk onderzoek steekproefsgewijs dan wel, in door Onze Minister van Justitie te bepalen gevallen, stelselmatig wordt uitgevoerd.

2. Steekproefsgewijs wordt een controle uitgevoerd:

(...) c. naar de betrouwbaarheid van passagiers als bedoeld in het eerste lid."

Artikel 37h, eerste lid:

"Passagiers die weigeren zichzelf of hun bagage aan controle te onderwerpen, wordt verhinderd enig luchtvaartuig te betreden (...) en zij worden daaruit zo nodig verwijderd."

Onderzoek

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. Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren. Verzoeker maakte van die gelegenheid geen gebruik. Tevens werd de Minister

van Defensie een aantal specifieke vragen gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De Minister van Defensie en de Commandant District Luchtvaart van de Koninklijke marechaussee te Schiphol berichtten dat het verslag hen geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen. De reactie van verzoeker gaf geen aanleiding het verslag aan te vullen. De Commandant der Koninklijke marechaussee te 's-Gravenhage gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

1. De feiten

1.1. Op 5 december 1996 werd verzoeker voorafgaand aan zijn vliegreis naar Los Angeles op de luchthaven Schiphol onderworpen aan een veiligheidscontrole. Naar aanleiding hiervan schreef hij de luchtvaartmaatschappij waarmee hij de vlucht had gemaakt, United Airlines, bij brief van 28 januari 1997:

"...Voorafgaande aan deze vlucht (verzoekers vlucht naar Los Angeles van 5 december 1996; N.o.) werd ik geïnterviewd o.m. wie mijn ticket had betaald en of ik kon aantonen waarvoor ik naar de US ging. Openhartige antwoorden bleken door degenen (2) die deze vragen stelden niet te worden aanvaard e.d. zodat ik bij de security check nog eens uitvoerig werd gefouilleerd incl. mijn gehoorapparaat en bovendien werd de handbagage door drie personen onderzocht (allen zonder handschoenen). Het maakt op mij de indruk van weinig professionaliteit en gebrek aan adequate opleiding.

Mocht dit anders zijn dan zou ik dit graag horen..."

1.2. Het District Luchtvaart van de Koninklijke marechaussee (verder: de KMar) zond verzoeker op 13 februari 1997 een bevestiging van de ontvangst van zijn klacht via United Airlines en informeerde hem over de verwachte behandelingsduur van het uit te voeren onderzoek. Bij brief van 11 maart 1997 reageerde de Commandant District Luchtvaart van de KMar op verzoekers klacht:

"...U werd door een medewerk(st)er van een beveiligingsfirma op de luchthaven Schiphol onderworpen aan wat wordt genoemd een "Profile Check". Onder de "Federal Aviation Administration" ("FAA") regels, worden bepaalde aangewezen vluchten door Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen of door luchtvaartmaatschappijen die daarmee een samenwerkingsovereenkomst hebben gesloten aangemerkt als zogenaamde "High Risk Flights". Dit houdt in dat passagiers in het belang van de veiligheid van de burgerluchtvaart een speciale veiligheidsprocedure moeten ondergaan. Met nadruk wil ik er op wijzen dat deze verplichting m.b.t. de hiervoor bedoelde vluchten geldt voor alle passagiers. De hiervoor bedoelde procedure vindt plaats op grond van artikel 37 (bedoeld is artikel 37g; N.o.) van de Luchtvaartwet en vangt aan met een interview dat wordt gehouden door

speciaal daarvoor opgeleid personeel van de beveiligingsfirma "Procheck International B.V." ("P.I."). Voor het personeel dat zo'n interview houdt, geldt een geheimhoudingsplicht voor de informatie die men van de passagier ontvangt. De beveiligingswerkzaamheden op de luchthaven Schiphol worden verricht onder de verantwoordelijkheid van de Koninklijke marechaussee District Luchtvaart. Uit het onderzoek is mij gebleken dat er met betrekking tot het interview werd gehandeld conform het vigerende beleid ten aanzien van de afhandeling van een "High Risk Flight". Dat er tijdens dat interview aan u vragen werden gesteld waarvan u vond dat ze niet ter zake dienende waren, dan moet ik u daarop antwoorden dat slechts door het stellen van zulke gerichte vragen een duidelijk beeld van de passagier kan worden verkregen. Dit alles in het kader van de veiligheid van de burgerluchtvaart en de mensen die daar gebruik van maken. De coördinator van de Koninklijke marechaussee beslist in samenspraak met de supervisor van "P.I." of er wel of geen nader onderzoek van de bagage noodzakelijk is.

Tot zo'n nader onderzoek kan worden beslist indien een passagier geen of geen afdoende antwoorden kan geven op de vragen die tijdens het interview worden gesteld. Dit nader onderzoek - waarbij de passagier wordt aangemerkt als "selectee" - houdt in dat de bagage van de passagier handmatig wordt gecontroleerd en dat hij of zij gefouilleerd wordt, waarbij ook prothesen en andere hulpmiddelen - waaronder begrepen gehoorapparaten - aan een controle worden onderworpen. Het doel hiervan is om alsnog zekerheid te verkrijgen omtrent de identiteit en de aanwezigheid van de passagier en te voorkomen dat de veiligheid van de overige passagiers of het luchtvaartuig in gevaar kunnen worden gebracht. Op grond van eerder genoemd artikel van de Luchtvaartwet wordt het hiervoor bedoelde nader onderzoek uitgevoerd door personeel van de particuliere beveiligingsfirma "Seceurop Security Check B.V.". Deze werkzaamheden worden eveneens verricht onder verantwoordelijkheid van de Koninklijke marechaussee en uitgevoerd conform een door de Koninklijke marechaussee District Luchtvaart vervaardigde werkinstructie. Personeel voor het verrichten van deze diensten krijgt een uitgebreide training en scholing. Uit het onderzoek is gebleken dat u inderdaad werd onderworpen aan een nader onderzoek en dat er tijdens de foullering - waarbij uw gehoorapparaat werd onderworpen aan een visuele controle - en het onderzoek van uw bagage geen voorwerpen werden aangetroffen die een bedreiging konden vormen voor de veiligheid van de luchtvaart. Op grond van deze resultaten werd u uiteindelijk ook toegelaten tot de betreffende vlucht. U vermeldt in uw brief dat er tijdens het nader onderzoek (foullering) werd gewerkt zonder gebruik te maken van handschoenen. Deze werkwijze is gebaseerd op de uitkomst van een onderzoek waarbij een zorgvuldige afweging is gemaakt tussen de voor- en nadelen van het gebruik van handschoenen. (...) Resumerend kom ik tot de conclusie dat ik uw klacht ongegrond verklaar..."

1.3. Verzoeker schreef op 15 april 1997 de volgende brief aan de klachtencommissie van de KMar:

"...Een (...) brief (de brief van verzoeker van 28 januari 1997; N.o.) werd doorgestuurd naar de Kon. Mar. die zonder zich te kunnen of willen verdiepen in de hele procedure op

5-12-96 mijn klacht "ongegrond" verklaarde en zich uiteindelijk niet op de aanleiding tot dit buitenproportionele optreden maar op de

uitvoering concentreerde. Ik stelde daarbij de vraag of dit personeel dat een dergelijke beslissing moet nemen wel goed is opgeleid. Het is natuurlijk mogelijk dat er incidenteel en door een samenloop van omstandigheden iets mis kan gaan. (...) maar alles uitsluitend in mijn nadeel te oordelen lijkt toch wel erg bevooroordeeld cq vooringenomen terwijl mij niet bekend is of ik erg op een bekende terrorist lijk. (...) Ik kan dan ook geen enkel begrip opbrengen voor het "ongegrond" van de Kon. Mar. op 11-3-97 (...). Mij ontgaat de aanleiding tot dit optreden. Besteedt de KM voldoende zorg aan het selecteren en opleiden van personeel dat toch wel erg aan de privacy raakt en zoals in mijn geval geheel zonder enige aanleiding? Uiteraard heb ik nagegaan of ik enigerlei aanleiding gaf (...) maar ik kan geen factor van enige betekenis vinden. Kan de KM alsnog het "ongegrond" terugnemen en het op een samenloop van omstandigheden die ik niet hoeft te weten, terugbrengen..."

1.4. Op 24 april 1997 bevestigde de KMar verzoeker de ontvangst van zijn brief en informeerde hem over de behandeling van zijn klacht. Bij brief van 15 mei 1997 reageerde de Commandant der KMar als volgt op verzoekers klacht:

"...Naar aanleiding van het gestelde in (verzoekers brief van 15 april 1997; N.o.) heb ik aan de commandant van het district Koninklijke marechaussee Luchtvaart alle bescheiden opgevraagd die betrekking hebben op het onderhavige incident. (...) Na bestudering van de (...) bescheiden kom ik tot de conclusie dat door de commandant van het district Koninklijke marechaussee Luchtvaart in Uw situatie een zorgvuldige klachtprocedure is toegepast. Ik stem in met de afdoening zoals door de commandant van het district Koninklijke marechaussee Luchtvaart aan U bij brief (...) d.d. 11 maart 1997 werd bericht..."

2. Het standpunt van verzoeker

Voor het standpunt van verzoeker wordt verwezen naar de klachtsamenvatting onder **KLACHT**.

3. Het standpunt van de Minister van Defensie

3.1. De Minister van Defensie reageerde als volgt op de klacht van verzoeker, waarbij hij achtereenvolgens inging op de vragen die de Nationale ombudsman hem had gesteld:

"...1. (...) De veiligheidsprocedure die is toegepast berust op artikel 37g van de Luchtvaartwet.

2. Wat houdt de genoemde speciale veiligheidsprocedure in Onder de "Federal Aviation Administration" (FAA) -regels worden bepaalde aangewezen vluchten door Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen of door luchtvaartmaatschappijen die daarmee een samenwerkingsverband hebben gesloten, aangemerkt als zogenaamde "High Risk Flights". Dit houdt in dat passagiers in het belang van de veiligheid van de burgerluchtvaart een speciale veiligheidsprocedure moeten ondergaan, Met nadruk wil ik er op wijzen dat deze verplichting met betrekking tot de hiervoor bedoelde vluchten geldt voor alle passagiers. Bij het weigeren van medewerking aan het vorenstaande wordt het, ingevolge

artikel 37 h lid 1 van de Luchtvaartwet, passagiers verhinderd het luchtvaartuig te betreden. De werkzaamheden verbonden aan de uitvoering van de veiligheidsprocedure worden uitgevoerd door daartoe opgeleid personeel van de firma Procheck International B.V. Het personeel van deze firma verricht haar werkzaamheden onder verantwoordelijkheid van de Commandant Koninklijke marechaussee. In artikel 37g van de Luchtvaartwet worden de punten van controle en onderzoek genoemd. In het tweede lid van artikel 37g, onder punt c van de Luchtvaartwet (bedoeld is: artikel 37g, tweede lid, onder c; N.o.) staat aangegeven dat steekproefsgewijs een controle dient te worden uitgevoerd naar de betrouwbaarheid van passagiers als bedoeld in het eerste lid van het artikel. De controle naar de betrouwbaarheid van een passagier vindt plaats door middel van een "profilecheck" (interview), aan de hand waarvan een risico-analyse plaatsvindt. Daarbij is het onontkoombaar dat aan de betrokken passagier vragen worden gesteld die mogelijk door die passagier worden geïnterpreteerd als een inbreuk op zijn of haar privacy. De analyse van het veiligheidsrisico van het vervoeren van de passagier is het enige doel van dit interview.

3. Wanneer wordt deze procedure gevolgd? Indien een betrokken passagier geen of geen afdoende antwoorden op de aan hem of haar gestelde vragen kan geven, wat ter

beoordeling is van de functionaris die het interview houdt, wordt door de functionaris de dienstdoende coördinator van de Koninklijke marechaussee geraadpleegd. In samenspraak met de supervisor van Procheck International B.V. beslist hij of zij of er wel of geen nader onderzoek van de passagier noodzakelijk is. Dit nader onderzoek, waarbij de passagier wordt aangemerkt als "selectee", houdt in dat de passagier handmatig wordt gecontroleerd en dat hij of zij gefouilleerd wordt. Prothesen en andere hulpmiddelen, waaronder begrepen gehoorapparaten, worden daarbij ook gecontroleerd.

4. Volgens verzoeker had de Koninklijke marechaussee in deze situatie geen gebruik mogen maken van de ten aanzien van hem uitgeoefende bevoegdheden. Bent u van mening dat in het geval van verzoeker terecht tot het volgen van deze procedure is overgegaan? Waarom? De uitgeoefende bevoegdheden zijn neergelegd in artikel 37g van de Luchtvaartwet. Ik ben van mening dat in het geval van verzoeker terecht tot het volgen van deze procedure is overgegaan. Het personeel van Procheck International B.V., dat belast is met het houden van het interview, en de coördinerende ambtenaren van de Koninklijke marechaussee krijgen een uitgebreide training en scholing. Ik twijfel niet aan hun beoordeling om verzoeker aan een nader onderzoek te onderwerpen. Ik ga er derhalve van uit dat verzoeker geen afdoende antwoorden op vragen, die gesteld zijn tijdens het interview, heeft gegeven. De functionaris van Procheck International B.V. heeft naar aanleiding daarvan, in samenspraak met de supervisor van Procheck International B.V. en de coördinator van de Koninklijke marechaussee, besloten verzoeker aan een nader onderzoek te onderwerpen en daarmee zijn bevoegdheid op correcte wijze toegepast.

5. Waarom is het hierboven onder vraag 4. genoemde niet in het kader van de behandeling van verzoekers klacht aan de orde gekomen? Naar mijn mening is door de

Commandant van het District Koninklijke marechaussee Luchtvaart door middel van de brief (...) (van 11 maart 1997; N.o.) uitvoerig uitleg gegeven over de te volgen en gevolgde procedure. Daarnaast is aangegeven dat alle passagiers van bepaalde aangewezen Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen daaraan worden onderworpen of kunnen worden onderworpen. Ik kom tot de conclusie dat de aan de Koninklijke marechaussee opgedragen bevoegdheden op een juiste en correcte wijze, conform de regelgeving, zijn uitgevoerd.

Ik meen dan ook dat de klacht terecht ongegrond is verklaard door de Koninklijke marechaussee..."

3.2. De Nationale ombudsman stelde de Minister van Defensie naar aanleiding van diens reactie op de klacht van verzoeker enige nadere vragen, waarop de Minister als volgt reageerde:

"...1. Wat voor opleiding en training krijgt het personeel van de firma Procheck International B.V. waaraan de uitvoering van de speciale veiligheidsprocedure is uitbesteed? Het personeel van Procheck International B.V. krijgt geen opleiding van overheidswege maar wordt vanwege haar kennis door het Ministerie van Justitie ingehuurd. Het bedoelde personeel werkt onder verantwoordelijkheid van de Koninklijke marechaussee. Het personeel dat wordt ingezet voor de uitvoering van de profile check is, conform de wettelijke eis, in het bezit van een basisdiploma beveiliging. Door Procheck International B.V. wordt aan het opleidingsinstituut DKMAR LV "Leyduin" aan het personeel dat profile checks zal gaan uitvoeren, een twee weken durende cursus gegeven. Tijdens deze cursus wordt de kandidaat aan twee toetsen en een afsluitend examen onderworpen. Indien niet aan de vereisten voor het examen wordt voldaan, dan vindt geen inzet plaats met betrekking tot de uitvoering van profile checks.

2. Welke vragen worden in het kader van de veiligheidsprocedure aan passagiers gesteld? Er worden vragen gesteld aan de passagier teneinde zijn betrouwbaarheid vast te stellen conform artikel 37g, tweede lid, onder c van de Luchtvaartwet. Het betreft hier geen standaard vragen. De vragen hebben in zijn algemeenheid de volgende strekking: Waar komt u vandaan? Welke route heeft u gevolgd om hier te komen? Op welke wijze heeft u uw ticket betaald of verkregen? Wat heeft u in uw bagage? Is de bagage van uzelf? In welk hotel heeft u de nacht doorgebracht? 3a. Welke vragen zijn aan verzoeker gesteld? De vragen die aan verzoeker zijn gesteld zijn niet schriftelijk vastgelegd. De vraagstelling zal overeenkomstig de voorbeelden onder vraag twee zijn geweest. Verzoeker noemt in zijn brief aan u van 5 juni jongstleden (het verzoekschrift van verzoeker; N.o.), dezelfde voorbeelden van vragen die aan hem gesteld zijn tijdens de profile check.

3b. Welke antwoorden gaf hij daarop? Het is niet mogelijk de antwoorden van verzoeker op de aan hem gestelde vragen te achterhalen. Indien een profile check als incident wordt aangemerkt, wordt daarvan een aantekening gemaakt. De met verzoeker gehouden profile check had echter een routine- matig karakter en is niet als incident aangemerkt. Mede in verband met de privacy van de betreffende passagiers worden geen gegevens omtrent

een routinematige profile check geregistreerd.

4. Wanneer vormen de antwoorden die een ondervraagde passagier geeft aanleiding om een veiligheidsprocedure te vervolgen met een nader onderzoek? Als uit de antwoorden niet de betrouwbaarheid zoals bedoeld in artikel 37g, tweede lid, onder c, van de Luchtvaartwet blijkt, dan is er aanleiding voor een nader onderzoek. De beambte die de profile check verricht, beoordeelt aan de hand van de gegeven antwoorden op de door hem gestelde vragen de betrouwbaarheid van de passagier. Indien hij bij zijn beoordeling twijfelt, zal de beambte zijn supervisor van Procheck International B.V. raadplegen. De supervisor beoordeelt of de betrokken passagier aan een re-check zal worden onderworpen. Indien ook twijfel bij de supervisor ontstaat, dan dient hij de ter plaatse dienstdoende coördinator te raadplegen. De coördinator is een ambtenaar van de Koninklijke marechaussee. Hij beoordeelt of de betrokken passagier aan een nader onderzoek dient te worden onderworpen. Dat nadere onderzoek wordt uitgevoerd door personeel van Procheck International B.V. en vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de Koninklijke marechaussee..." **BEOORDELING**

1. Verzoeker klaagt erover dat de Commandant District Luchtvaart van de Koninklijke marechaussee te Schiphol bij brief van 11 maart 1997 en de Commandant der Koninklijke marechaussee te 's-Gravenhage bij brief van 15 mei 1997, zijn klacht over het optreden van een aantal medewerkers van een beveiligingsbedrijf op de luchthaven Schiphol op 5 december 1996 ongegrond hebben verklaard. Verzoeker was voorafgaand aan zijn vlucht naar de Verenigde Staten met luchtvaartmaatschappij United Airlines (UA), onderworpen aan een veiligheidscontrole.

2. De Commandant District Luchtvaart van de Koninklijke marechaussee deelde verzoeker in zijn brief van 11 maart 1997 mee dat zijn vlucht naar de Verenigde Staten met UA ingevolge de regels van de zogenaamde "Federal Aviation Administration" moest worden aange-

merkt als een zogenaamde "High Risk Flight". Dit hield in dat alle passagiers een speciale veiligheidsprocedure moesten ondergaan. Dit vond plaats ingevolge artikel 37g Luchtvaartwet (Lvw; zie **ACHTERGROND**). In het kader hiervan werd de passagiers een interview afgenomen, dat werd vervolgd met een nader onderzoek van de passagier en diens handbagage als deze geen of geen afdoende antwoorden kon geven op de tijdens het interview gestelde vragen. Voorts liet de Commandant verzoeker weten dat het personeel van de beveiligingsfirma, die genoemde controlewerkzaamheden onder verantwoordelijkheid van de Koninklijke marechaussee verricht, hiervoor een opleiding ontvangt.

3. Toen verzoeker over de afdoening van zijn klacht bij de Koninklijke marechaussee had geklaagd, deelde de Commandant der Koninklijke marechaussee hem bij brief van 15 mei 1997 mee dat er een zorgvuldige klachtprocedure was toegepast en dat hij instemde met de afdoening hiervan door de Commandant District Luchtvaart.

4. De Minister van Defensie ging in zijn (nadere) reactie op de klacht van verzoeker nader in op de gevolgde speciale veiligheidsprocedure (zie **BEVINDINGEN**, onder 3.). Volgens

de Minister was in het geval van verzoeker terecht overgegaan tot het volgen van deze procedure. Hij had geen reden om te twijfelen aan de bekwaamheid van het personeel van het beveiligingsbedrijf en van de coördinerende ambtenaren van de Koninklijke marechaussee. De Minister was tevens van mening dat verzoeker in het kader van de behandeling van zijn klacht uitvoerig uitleg was gegeven over de te volgen en de gevolgde procedure.

5. Personen die aan boord gaan van een vliegtuig moeten zich ingevolge artikel 37g Lvw onderwerpen aan een controle door het bewakingspersoneel. Dit onderzoek kan op grond van het tweede lid van dit artikel een onderzoek aan kleding en handbagage inhouden.

6. Uit de reactie van de Commandant District Luchtvaart op de klacht van verzoeker blijkt dat de antwoorden die verzoeker heeft gegeven tijdens het interview in het kader van de veiligheidsprocedure die ten aanzien van zijn vlucht als zogenaamde "High Risk Flight"-van toepassing was, aanleiding hebben gegeven om hem aan een nader onderzoek te onderwerpen, waarbij hij is gefouilleerd en zijn handbagage en zijn gehoortoestel zijn onderzocht.

7. Uit de in het onderzoek verkregen informatie is niets naar voren gekomen waaruit zou moeten worden geconcludeerd dat de genoemde veiligheidsprocedure onterecht is toegepast, of dat de handelwijze bij het volgen ervan in enig opzicht onjuist was. De Nationale ombudsman ziet dan ook geen reden om in twijfel te trekken dat de controle waaraan verzoeker zich diende te onderwerpen, terecht en op juiste wijze is uitgevoerd. In dit verband wordt opgemerkt dat het aanvaardbaar is te achten dat alleen een aantekening wordt gemaakt indien een profile check als een incident wordt aangemerkt.

8. Het voorgaande betekent dat de Commandant District Luchtvaart van de Koninklijke marechaussee te Schiphol en de Commandant der Koninklijke marechaussee te 's-Gravenhage verzoekers klacht terecht ongegrond hebben verklaard, hoezeer ook begrijpelijk is dat verzoeker de foullering en het onderzoek aan zijn handbagage en gehoortoestel als onprettig heeft ervaren. Hierbij merkt de Nationale ombudsman op dat verzoekers klachten over de controle door de Koninklijke marechaussee op een zorgvuldige wijze zijn behandeld. De onderzochte gedraging is behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Commandant District Luchtvaart van de Koninklijke marechaussee te Schiphol en de gedraging van de Commandant der Koninklijke marechaussee te 's-Gravenhage, die worden aangemerkt als gedragingen van de Minister van Defensie, is niet gegrond.