

Rapport

Datum: 26 mei 1999

Rapportnummer: 1999/233

Klacht

Op 8 september 1998 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer W. te Vlaardingen, met een klacht over een gedraging van de Koninklijke marechaussee, district Luchtvaart te Schiphol. Nadat verzoeker enkele nadere stukken had toegestuurd werd naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Defensie, een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat de Koninklijke marechaussee zijn verzoek om schadevergoeding heeft afgewezen. Verzoeker stelt dat op 12 december 1997 tijdens de security check op luchthaven Schiphol een deel van zijn handbagage is gestolen.

Achtergrond

1. **Luchtvaartwet** (Wet van 15 januari 1958, Stb. 47) Artikel 1, eerste lid, aanhef en onder d:

"Voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde wordt verstaan onder exploitant van een luchtvaartterrein: degene, te wiens name ingevolge deze wet een luchtvaartterrein wordt aangewezen." Artikel 37a, eerste lid, aanhef en onder b (opgenomen in hoofdstuk IV "Luchtvaartterreinen, afdeling 2A "Beveiliging luchtvaartterreinen", § 1 "Algemeen"):

"Voor de toepassing van deze afdeling wordt verstaan onder bewakingspersoneel:

1°. personen in dienst van een door Onze Minister van Justitie met de beveiliging van een luchtvaartterrein belaste particuliere beveiligingsorganisatie, waaraan door Onze Minister van Justitie een vergunning is verleend als bedoeld in artikel 5 van de Wet op de weerkorpsen en de particuliere beveiligingsorganisaties, alsmede 2°. de door Onze Minister van Justitie aangewezen politie-ambtenaren, ambtenaren van de Koninklijke marechaussee en de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane."

Artikel 37c, eerste en tweede lid (§ 2 "De verplichtingen van een exploitant van een luchtvaartterrein"):

"1. De exploitant treft de nodige voorzieningen om te voorkomen dat personen of bagage aan boord van een luchtvaartuig gaan zonder dat deze zijn onderworpen aan een controle overeenkomstig paragraaf 3.

2. De exploitant is verplicht te beschikken over:

a. voldoende detectieapparatuur voor de uitoefening van de controle door het bewakingspersoneel overeenkomstig paragraaf 3; b. een ruimte voor vertrekkende passagiers die zodanig is ingericht dat gecontroleerde passagiers en handbagage zijn afgeschermd en een vermenging met niet gecontroleerde personen en voorwerpen niet mogelijk is; c. een ruimte voor onderzoek van bagage en dieren bestemd voor vervoer en d. een afsluitbare en beveiligde ruimte bestemd voor het bewaren van verdachte bagage.

Artikel 37e, eerste lid en tweede lid, aanhef en onder a:

"1. De exploitant van een luchtvaartterrein is gehouden een plan op te stellen met betrekking tot de beveiliging van het luchtvaartterrein. Het plan heeft de toestemming van Onze Minister van Justitie in overeenstemming met Onze Minister. De toestemming kan te allen tijde worden ingetrokken indien aanpassingen in het plan gewenst zijn.

2. Het is in het eerste lid bedoelde plan omvat onder meer:

a. de plichten, verantwoordelijkheden, maatregelen en procedures die zijn vastgesteld met het oog op de beveiliging van het luchtvaartterrein;" Artikel 37g, eerste lid (§ 3 "De uitoefening van controle door bewakingspersoneel"):

"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. De beoordeling door de Nationale ombudsman van een besluit tot afwijzing van een verzoek om schadevergoeding In het geval van een klacht over een besluit van een bestuursorgaan tot afwijzing van een verzoek om schadevergoeding dat kan worden onderworpen aan het oordeel van de bestuursrechter is de Nationale ombudsman niet bevoegd. Staat bij zo'n klacht de weg naar de bestuursrechter niet open, zodat de Nationale ombudsman ter zake wel bevoegd is, dan stelt de Nationale ombudsman zich terughoudend op. In zo'n geval is immers de burgerlijke rechter de instantie die bij uitsluiting bevoegd is om bindend te beslissen over de vraag of, op grond van bepalingen van burgerlijk recht, het betrokken bestuursorgaan is gehouden om de gestelde schade te vergoeden. Alleen wanneer in zo'n geval naar het oordeel van de Nationale ombudsman de aanspraak van betrokkene op schadevergoeding, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen, wordt dat besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding aangemerkt als een niet-behoorlijke gedraging. In de overige gevallen gaat de Nationale ombudsman ervan uit dat het in beginsel vrijstaat aan het betrokken bestuursorgaan om te betwisten dat het gehouden is tot het vergoeden van de gestelde schade, en om zich in verband daarmee op het standpunt te stellen dat de vraag naar die gehoudenheid - eventueel - moet worden beantwoord door de burgerlijke rechter. In die gevallen zal er voor de Nationale ombudsman geen reden zijn om het besluit tot weigering van de schadevergoeding aan te merken als een niet-behoorlijke gedraging.

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. Tevens werd hem een aantal specifieke vragen gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De reactie van de Minister van Defensie gaf aanleiding het verslag op een enkel punt te wijzigen. Verzoeker gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. FEITEN

1. In januari 1998 schreef verzoeker aan de Luchthaven Schiphol het volgende:
 "...Op 12 december jl. ben ik vanaf Schiphol met vlucht KL 357 naar Barcelona gereisd. Daartoe passeerde ik om ongeveer 19.15 uur de security-check aan het begin van de C-pier. Op de band legde ik een reistas, een bos bloemen en een tas met Duty Free aankopen. Bij mijn gang door het naastgelegen poortje begon de detector te piepen, zodat men mij vroeg een tweede poortje te passeren. Daar was enig oponthoud omdat mijn voorganger tot drie maal toe voorwerpen uit zijn zakken moest halen alvorens hij het poortje zonder piepende detector kon passeren. Na zelf portemonnaie en sleutelbos te hebben afgegeven kon ook ik door het poortje zonder piepende detector terug naar de bagageband. Daar lag mijn reistas, een veiligheidsbeambte had mijn bloemen in de hand om ze voor aankomende tassen te behoeden. Mijn tas met Duty Free aankopen was echter verdwenen. De veiligheidsbeambte wist uiteraard niet welke spullen van wie waren en had dus ook geen idee van de identiteit van de dief. De veiligheidsbeambte heeft voor mij de marechaussee gewaarschuwd. Deze kon mij slechts adviseren bij terugkeer op Schiphol aangifte te doen en bij u een klacht in te dienen en om schadevergoeding te vragen. Een kopie van de aangifte vindt u hier bijgevoegd. Het komt mij zeer merkwaardig voor dat passagiers, die hun best doen om zo goed mogelijk op hun bagage te passen, bij de security-check gedwongen worden om hun bagage uit het oog te verliezen. Als er onder het oog van de veiligheidsbeambten vervolgens bagage wordt gestolen, dan houd ik de Luchthaven Schiphol verantwoordelijk voor het bestaan van de mogelijkheid hiertoe. Ik zou het dan ook niet meer dan logisch vinden als u de voor mij ontstane schade zou vergoeden. De schade bestaat uit het verlies van 2 Edammer kazen à f 14,95 per stuk en 1 fles Glenfiddich whisky van ongeveer f 40,00. Helaas zaten ook de kassabonnen in de tas met aankopen en heb ik contant afgerekend. Daarom ook kan ik de exacte prijs van de fles whisky niet meer achterhalen. Graag zie ik bovengenoemde schade vergoed op giro (...). Tevens hoop ik dat u iets aan bovengeschetste situatie gaat doen om deze voor het slachtoffer vervelende en tijdrovende diefstallen in de toekomst te voorkomen..."
2. Amsterdam Airport Schiphol reageerde bij brief van 16 februari 1998:
 "...Ten aanzien van de toedracht van het gebeurde zijn wij van mening dat de vermissing

van uw goederen, hoezeer spijtig dit ook is, te beschouwen is als een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Security check is een van overheidswege opgelegde taak op Schiphol. Door de Koninklijke Marechaussee District Luchtvaart is de uitvoering van deze taak uitbesteed aan het particulier beveiligingsbedrijf Seceurop Nederland. Uit de inhoud van uw schrijven maken wij op dat één van de security-beambten op uw reistas en bos bloemen lette tot u deze terug in ontvangst kon nemen en dat uw Amsterdam Airport Shopping Centre-tas kennelijk - al dan niet per ongeluk - door één der andere passagiers was meegenomen. Onzes inziens is deze gang van zaken in redelijkheid noch Seceurop Nederland en noch Amsterdam Airport Schiphol te verwijten. De gebruikte "gele tas" werd al dan niet bewust omgewisseld zonder dat dit één der bij de afhandeling betrokken partijen was opgevallen. Het bovenstaande in aanmerking nemende menen wij te mogen stellen dat het gebeurde onze vennootschap rechtens niet is toe te rekenen en dat aan de geschetste gang van zaken geen rechten tot vergoeding jegens onze vennootschap c.q. Seceurop Nederland zijn te ontleen. Dit impliceert dat wij uw vordering niet zullen honoreren. Wij hebben uw klacht onder de aandacht van het daartoe verantwoordelijk management gebracht met het verzoek na te gaan in hoeverre de infrastructuur rond de security-doorgang C-pier inderdaad zodanig kan worden gereconstrueerd dat het onderhavig diefstalrisico wordt beperkt..."

3. Bij brief van 3 maart 1998 liet verzoeker Amsterdam Airport Schiphol het volgende weten:

"(...) Dat de politiek van Amsterdam Airport Schiphol gericht is op het uitkeren van zo min mogelijk schadevergoedingen, dat kan ik als bedrijfseconoom begrijpen. Dat u deze diefstal van een deel van mijn handbagage afdoet als een ongelukkige samenloop van omstandigheden, daartegen maak ik ernstig bezwaar. Uw weergave van de inhoud van mijn schrijven is voor mij volledig onherkenbaar. U beweert dat een security-beambte op mijn reistas en bos bloemen lette tot ik deze terug in ontvangst kon nemen. Niets is minder waar, wat duidelijk moge blijken uit mijn brief: 'Daar lag mijn reistas, een veiligheidsbeambte had mijn bloemen in de hand om ze voor aankomende tassen te behoeden. Mijn tas met Duty Free aankopen was echter verdwenen. De veiligheidsbeambte wist uiteraard niet welke spullen van wie waren en had dus ook geen idee van de identiteit van de dief.' De veiligheidsbeambte heeft dus alleen oog gehad voor de kwetsbaarheid van de bloemen. Als in de tussentijd een andere passagier mijn reistas had gepakt en de bloemen had gevraagd, dan zou hem of haar geen strobreed in de weg gelegd zijn; hij of zij zou zich mijn complete handbagage toegeëigend hebben. Van 'letten op' is dus absoluut geen sprake geweest. Uw zinsnede 'De gebruikte "gele tas" werd al dan niet bewust omgewisseld zonder dat dit één der bij de afhandeling betrokken partijen was opgevallen' is helemaal te dol voor woorden. Ik neem aan dat ook u begrijpt dat, als van omwisselen sprake zou zijn geweest, ik op de bagageband een andere "gele tas" aan had moeten treffen. Dat is niet het geval geweest en ik heb daar in mijn brief dan ook geen melding van gemaakt. Op het moment dat handbagage bij de security-doorgang C-pier ter controle op de lopende band wordt gelegd, verdwijnt deze uit zicht. Afhankelijk van de snelheid waarmee reizigers de eerste en eventueel de tweede detector kunnen passeren,

blijft de handbagage enige tijd onbewaakt op de lopende band liggen. Doordat deze lopende band niet zichtbaar is voor de zich door de detectoren begevende reizigers, bestaat de mogelijkheid dat medereizigers handbagage die hun niet toebehoort van de lopende band halen zonder dat er een haan naar kraait. De aanwezigheid van veiligheidsbeambten doet hier helaas niets aan af. Bovenstaand probleem is op te lossen door meer veiligheidspersoneel in te zetten of door meer doorgangen te creëren. Men kan dan de bagage door één beambte aan laten nemen en na controle weer terug laten geven, of pas een volgende passagier controleren als de vorige, weer in bezit van zijn handbagage, de terminal in mag. Ik begrijp dat u, gezien het beperkte risico (het is wel heel brutaal om onder de ogen van veiligheidsbeambten handbagage te stelen op een paar meter van het slachtoffer), liever deze werkwijze aanhoudt en verzoeken om schadevergoeding voor lief neemt dan capaciteitsbeperkende of kostenverhogende maatregelen te nemen. Het is voor mij echter onbegrijpelijk dat u dit soort verzoeken om schadevergoeding op zulk een onprofessionele wijze probeert af te wijzen. Nogmaals verzoek ik u dus om mij de door mij gelede schade van f 70,- te vergoeden (...)"

4. In reactie hierop deelde Amsterdam Airport Schiphol verzoeker bij brief van 15 april 1998 het volgende mee:

"(...) Alhoewel wij ons uw verontwaardiging over het geheel buiten uw macht vermist geraken van uw bagage kunnen voorstellen, zien wij in uw schrijven geen aanleiding ons standpunt te zullen wijzigen. Zoals wij u reeds meedeelden zijn security check activiteiten een taak van de Rijksoverheid. U zult begrijpen dat in het kader van security-procedures ten behoeve van de veiligheid van passagiers een zo strikt mogelijke controle van bagage en passagiers noodzakelijk is en zelfs van levensbelang kan zijn. Wij betreuren het, nogmaals, dat dit kennelijk ertoe heeft geleid dat uw eigendom door een onbekend gebleven derde wederrechtelijk werd toegeëigend. Onzes inziens vestigt dit weliswaar rechten jegens deze onbekend gebleven (aansprakelijke) derde maar niet jegens Amsterdam Airport Schiphol, door wie de genoemde overheidsvoorschriften en -procedures slechts zijn te tolereren. Dat de wijze waarop het één en ander technisch en logistiek is uitgevoerd mogelijk voor verbetering vatbaar is zullen wij niet weerleggen. Uw opmerkingen hebben wij dan ook reeds ter harte genomen en aan het terzake betrokken management voorgelegd. Overigens speelt bij ons afwijzend standpunt het financieel belang bij het niet honoreren van uw claim uiteraard geen enkele rol. Wij vestigen onze stellingname slechts op het al dan niet rechtens sprake zijn van aansprakelijkheid tijdens onze vennootschap. Nu wij i.c. voor het aannemen van aansprakelijkheid geen grond aanwezig achten zien wij geen aanleiding uw claim alsnog te zullen honoreren..."

5. Verzoeker schreef naar zowel Seceurop Nederland als de Koninklijke marechaussee, district luchtvaart (Kmar), bij afzonderlijke brieven van 3 mei 1998:

"...Op 12 december 1997 ben ik vanaf Schiphol met vlucht KL357 naar Barcelona gereisd. Bij het passeren van de security-check aan het begin van de C-pier ben ik om ongeveer 19.15 uur bestolen van een tas met Duty Free aankopen. Alvorens u de toedracht van de diefstal te beschrijven, zal ik u toelichten waarom u pas nu een brief van mij ontvangt. Nadat ik de diefstal direct bij één van uw medewerkers heb gesignaleerd, werd iemand van

de marechaussee gewaarschuwd. Deze kon mij slechts adviseren bij terugkeer op Schiphol aangifte van diefstal te doen en bij Amsterdam Airport Schiphol een klacht in te dienen. Op 19 december 1997 heb ik aangifte gedaan en in januari 1998 heb ik Amsterdam Airport Schiphol aangeschreven. In een schriftelijke reactie op 16 februari 1998 gaat het Claims Department van Amsterdam Airport Schiphol grotendeels voorbij aan mijn klacht en doet de diefstal af als een ongelukkige samenloop van omstandigheden, als een vergissing, en verklaart dat noch Amsterdam Airport Schiphol noch Seceurop Nederland voor het gebeurde aansprakelijkheid kunnen aanvaarden. Mijn brief van 3 maart 1998 verzoekt het Claims Department van Amsterdam Airport Schiphol nogmaals om tot schadevergoeding over te gaan, nu met inachtneming van mijn beschrijving van het gebeurde. In een schriftelijke reactie op 15 april 1998 gaat het Claims Department van Amsterdam Airport Schiphol wederom niet in op de feiten en blijft volhouden geen aansprakelijkheid te kunnen aanvaarden. Uit de hiervoor beschreven correspondentie is mij in ieder geval gebleken dat de security-check een van overheidswege aan de Koninklijke Marechaussee District Luchtvaart opgelegde taak is en dat deze taak aan Seceurop Nederland is uitbesteed. Deze brief stuur ik dan ook gelijktijdig naar de Koninklijke Marechaussee District Luchtvaart en naar Seceurop Nederland. De toedracht van de diefstal mag blijken uit mijn twee brieven (van januari en 3 maart 1998; N.o.) aan het Claims Department van Amsterdam Airport Schiphol:

(...) Graag zie ik de schade, 2 Edammer kazen à f14,95 per stuk en 1 fles Glennfiddich whisky van ongeveer f 40,-, vergoed op giro (...), hetzij door Seceurop Nederland, hetzij door de Koninklijke Marechaussee District Luchtvaart. (...)"

6. Bij brief van 29 juni 1998 reageerde de Kmar, mede namens Seceurop:

"(...) In uw uitvoerige brief van 3 mei 1998 schrijft u dat u op 12 december 1997 vanaf de C-pier op de luchthaven Schiphol naar Barcelona wilde reizen. Tijdens de security-check vóór aanvang van uw vlucht, vlucht KL 357, bent u - zoals u schrijft - bestolen van een tas met Duty Free aankopen. De tas bevatte 2 Edammer kazen en een fles "Glennfiddich" whisky met een totale waarde van ongeveer f 70,00. U heeft hier op 19 december 1997 aangifte van gedaan bij de Brigade Algemene Politiedienst van mijn District. Verder schrijft u dat u dit voorval in januari 1998 schriftelijk heeft gemeld aan "Amsterdam Airport Schiphol" ("A.A.S."). In een schriftelijke reactie hierop deelde A.A.S. aan u mede dat zij noch de firma Seceurop met betrekking tot dit voorval aansprakelijkheid konden aanvaarden. Vervolgens schrijft u dat u als reactie hierop op 3 maart 1998 wederom een brief aan A.A.S. heeft gezonden, waarin u nogmaals om schadevergoeding vraagt en waarin u enkele aanbevelingen doet over de wijze van uitvoering van een security-check. Het antwoord daarop werd door u op 15 april 1998 ontvangen. U schrijft dat A.A.S. in deze brief wederom niet in gaat op de feiten en de aansprakelijkheid blijft ontkennen. De inhoud van uw beide brieven aan A.A.S. zijn in uw brief aan mij verwerkt. Onder vermelding dat u deze brief ook heeft gezonden aan Seceurop vraagt u nu om vergoeding van de door u geleden schade van ongeveer f 70,00. Uit de door een vertegenwoordiger van mijn District

ingewonnen informatie bij Seceurop is gebleken dat deze beveiligingsorganisatie uw brief ook heeft ontvangen. Daarop is in overleg met Seceurop besloten dat de beantwoording van uw brief - zoals deze thans voor u ligt - zal geschieden onder mijn verantwoording. Op grond van de Nederlandse Luchtvaartwet worden beveiligingswerkzaamheden in het kader van de burgerluchtvaart op de luchthaven Schiphol uitgevoerd door personeel van de particuliere beveiligingsfirma "Seceurop Nederland Security Check b.v.". Deze werkzaamheden worden verricht onder verantwoordelijkheid van de Koninklijke marechaussee. De Koninklijke marechaussee op de luchthaven Schiphol is door de Nederlandse overheid belast met de algemene politietaak. Het gaat hier onder andere om controle van vertrekkende passagiers en hun handbagage. Het personeel voor het verrichten van deze diensten krijgt een uitgebreide training en scholing om passagiers en hun handbagage te controleren. De werkzaamheden (lees "procedure") worden uitgevoerd conform een door de Koninklijke marechaussee opgestelde werkinstructie. Op 19 december 1997 heeft u - zoals u ook in uw brief schrijft - van de vermissing van uw goederen aangifte van diefstal gedaan bij de Koninklijke marechaussee op de luchthaven Schiphol. Als bewijs daarvoor is aan u een exemplaar van het "Proces-verbaal van aangifte" aan u uitgereikt. In het Proces-verbaal, (...), verklaart u dat u uw bagage tijdelijk niet meer in het zicht had en dat u na de controle door de detectiepoort uw tas met Duty Free goederen niet meer aantrof. Met betrekking tot de "vermissing" van uw eerder genoemde Duty Free aankopen deel ik u mede dat normaal gesproken alle voorwerpen na de controle worden teruggegeven aan de eigenaar. Conform de eerder genoemde werkinstructie wordt de wachtruimte en de daarin aanwezige apparatuur na de controle van de passagiers onderzocht op eventueel achtergebleven voorwerpen. In het geval dat er tijdens zo'n controle voorwerpen worden aangetroffen die zijn achtergebleven omdat de passagier heeft verzuimd om deze mee te nemen of het beveiligingspersoneel niet in staat was om ze alsnog aan de rechtmatige eigenaar terug te geven, worden deze voorwerpen ter beschikking gesteld van de afdeling "Lost and Found" van Amsterdam Airport Schiphol. Helaas is gebleken dat uw tas met Duty Free goederen niet (meer) is aangetroffen. Zolang de daadwerkelijke "dader" niet kan worden achterhaald (hetgeen tot op heden niet is gelukt) is de juiste toedracht van het voorval gebaseerd op veronderstellingen. Ik ben echter van mening dat het ondanks alle voorzorgsmaatregelen volgens mij praktisch nagenoeg onmogelijk is om voor honderd procent uit te sluiten dat passagiers - bedoeld of onbedoeld - aan anderen toebehorende handbagage meenemen. Indien hier toch sprake is geweest van bewuste opzet, dan kan ik slechts onderschrijven, hetgeen ook door u in uw brief aan A.A.S. staat vermeld, dat hier sprake was van een zeer brutale zet. Op grond van het vorenstaande wijs ik uw verzoek tot schadevergoeding af. Voor wat betreft uw aanbevelingen deel ik u mede dat het beleid van de Koninklijke marechaussee en de beveiligingsorganisatie "Seceurop Nederland Check b.v." op de luchthaven Schiphol er op gericht is om de controles op een zodanige wijze uit te voeren dat zij voor de vliegtuigpassagiers het minst bezwarend is. De door u genoemde lokatie ("aan het begin van de C-pier") wordt aangeduid als het "High Tech Checkpoint" ("HTC") aan het begin van de B/C-pier. Deze lokatie valt qua technische uitrusting en inrichting onder de

verantwoordelijkheid van "Amsterdam Airport Schiphol". Tijdens piekbelastingen is er op het HTC een maximale inzet van personeel van eerder genoemde beveiligingsfirma "Seceurop Nederland Security Check b.v.". De huidige opzet van het HTC is de uitkomst van een compromis tussen verschillende factoren, zoals het - vaak onvoorspelbare - meldingsgedrag van de passagiers, de verwerkingscapaciteit (technische uitrusting en inrichting) en het door Amsterdam Airport Schiphol gehanteerde toewijzingsbeleid van het aantal vluchten op de B/C-pier. De Koninklijke marechaussee noch de beveiligingsfirma kunnen hiervoor alleen aansprakelijk gesteld worden. Indien u onlangs nog de luchthaven Schiphol heeft bezocht dan is het u wellicht niet ontgaan dat aan één van uw voorstellen onlangs uitvoering is gegeven. Met ingang van 16 maart 1998 is namelijk het bewuste HTC-punt uitgebreid met een extra doorgang. Tot besluit moet ik u mededelen dat tot op heden de door u als gestolen opgegeven voorwerpen niet zijn teruggevonden (...)"

7. Op 30 augustus 1998 deelde verzoeker de Kmar het volgende mee:

"...Uit uw uitvoerig antwoord van 29 juni 1998 concludeer ik, dat u van mening bent dat controle van passagiers en hun handbagage op het "High Tech Checkpoint" optimaal georganiseerd is. Graag wil ik reageren op twee passages uit uw brief. Allereerst schrijft u: 'Ik ben echter van mening dat het ondanks alle voorzorgsmaatregelen volgens mij praktisch nagenoeg onmogelijk is om voor honderd procent uit te sluiten dat passagiers - bedoeld of onbedoeld - aan anderen toebehorende handbagage meenemen'. U verplicht mij om mijn bagage aan u af te geven. Daarmee is bovenstaande úw probleem. Als u niet in staat bent om te garanderen dat ik mijn handbagage terugkrijg, dan zou u daar de consequenties van moeten aanvaarden, lees: de ontstane schade moeten vergoeden. Overigens zijn er volgens mij zo al twee mogelijkheden om het retourneren van handbagage aan de rechtmatige eigenaar te garanderen:

1. Pas aan de controle van een volgende passagier en zijn of haar handbagage beginnen, als de vorige passagier zijn of haar bagage weer in ontvangst heeft genomen.
2. Net als bij kassa's van supermarkten tussen de handbagage van passagiers de zogenaamde 'volgende klant a.u.b.'-bordjes leggen. Verder schrijft u: '...controles op een zodanige wijze uit te voeren dat zij voor de vliegtuigpassagiers het minst bezwarend is'. Het is u misschien ontgaan dat de betreffende controle van 12 december 1997 voor mij zeer bezwarend is geweest. Omdat u volgens mij ten onrechte geen aansprakelijkheid erkent voor het verloren gaan van mijn Duty-Free aankopen tijdens controle op het "High Tech Checkpoint" van Schiphol, zal ik een klacht indienen bij de Nationale ombudsman..."

B. STANDPUNT VERZOEKER

Het standpunt van verzoeker is kort samengevat weergegeven onder

Klacht

en in zijn hierboven onder **A. FEITEN** genoemde brieven.

C. STANDPUNT MINISTER VAN DEFENSIE

1. In reactie op de klacht en enkele door de Nationale ombudsman gestelde vragen deelde de Minister van Defensie bij brief van 12 februari 1999 het volgende mee:

"(...) Voor een goed begrip van de situatie op Schiphol moge het volgende dienen.

Passagiers zijn overeenkomstig de reisvoorwaarden van de luchtvaartmaatschappijen verplicht zich te onderwerpen aan een veiligheidscontrole. Indien passagiers dit weigeren worden zij uitgesloten van vervoer. De exploitanten van burgerluchthavens zijn verplicht zorg te dragen voor dergelijke controles. Een en ander vloeit voort uit zowel internationale verplichtingen (b.v. de Conventie van Chicago) als uit Nederlandse regelgeving (artt. 37i t/m 37g, Luchtvaartwet). De beveiligingswerkzaamheden op de luchthaven Schiphol worden uitgevoerd door personeel van de particuliere beveiligingsfirma "Seceurop Nederland Security Check b.v.". Daartoe zijn overeenkomsten gesloten, laatstelijk op 12 februari 1998, tussen de Staat der Nederlanden (te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Justitie) en de firma Seceurop waarbij is overeengekomen dat Seceurop personeel ter beschikking stelt aan de Staat voor het uitvoeren van de werkzaamheden als bedoeld in de artikelen 37g t/m 37i Luchtvaartwet. Deze firma draagt er zorg voor dat de werkzaamheden, overeenkomstig de instructies van de KMar, worden uitgevoerd onder leiding van een deskundige contactpersoon. Deze werkzaamheden vinden plaats onder verantwoordelijkheid van c.q. krachtens instructie van de Koninklijke marechaussee, die op de luchthaven Schiphol belast is met de algehele politietaak, maar worden feitelijk geheel zelfstandig uitgevoerd. Slechts indien daartoe aanleiding is worden beambten van de KMar ter assistentie ingeroepen, b.v. omdat bij een veiligheidscontrole verboden voorwerpen zijn aangetroffen. De marechaussee doet door middel van steekproeven onderzoek naar de effectiviteit van de door het personeel van Seceurop verrichte controles op de aanwezigheid van wapens, explosieven en andere stoffen, als bedoeld in artikel 37g van de Luchtvaartwet. De locaties waar de controle wordt uitgevoerd vallen zowel voor wat betreft de technische uitrusting als voor de inrichting onder verantwoordelijkheid van de luchthaven Schiphol (Amsterdam Airport Schiphol). Tot slot blijft ieder passagier verantwoordelijk voor zijn of haar bagage, ook als die ter controle wordt aangeboden. Elke passagier kent de eigen bagage ook het beste. Bij het controleren van bagage, zeker op momenten van grote drukte, is het voor het beveiligingspersoneel ondoenlijk om precies in de gaten te houden van wie welke bagage is. Eerst wanneer bagage achterblijft op de band valt het op dat iemand iets vergeten is. Overigens zijn de problemen die hierdoor kunnen ontstaan in het verleden al eens signaleerd en aan de luchthaven Schiphol gemeld. De opzet bij het controlepunt waar verzoeker aan een veiligheidscontrole is onderworpen is een compromis tussen verschillende factoren zoals de verwerkingscapaciteit (technische uitrusting en inrichting), het aantal toegewezen vluchten per pier en het meldingsgedrag van passagiers. Deze factoren vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de Kmar of Seceurop en zijn ook niet door hen rechtstreeks te beïnvloeden. Voor de goede orde wijs ik er nog op dat de klacht/schadeclaim is afgehandeld in de geest van de Klachtregeling politietaken Koninklijke marechaussee/krijgsmacht nu het een aangelegenheid betreft met betrekking tot medewerkers van Seceurop waarop voornoemde klachtregeling als zodanig niet van

toepassing is. Zoals ook in de brief d.d. 29 juni 1998 van de Commandant District Luchtvaart Koninklijke marechaussee staat aangegeven is de ware toedracht van het voorval niet te achterhalen. Nu niet gesteld kan worden en ook niet is gebleken dat medewerkers van de firma Seceurop of beampten van de Koninklijke marechaussee nalatig zijn geweest in de uitoefening van de hun opgedragen taak dan wel dat de bewuste goederen door hen gestolen zouden zijn, is de schadeclaim op goede gronden afgewezen. Uit de bijgevoegde antwoorden (zie bijlage 3) moge blijken dat een andere vorm van controle niet tot de reële mogelijkheden behoort. Ik verwijs u naar het aantal passagiers dat per lane tijdens piekuren verwerkt moet worden (1200). De uitdraai (...) toont aan dat er in het jaar 1998 in totaal 377 aangiftes zijn gedaan. Een deel daarvan (± 142) betreft bagagediefstal. Via het geautomatiseerde systeem is evenwel niet na te gaan of deze zich hebben afgespeeld bij een veiligheidscontrole. Het gemiddeld aantal passagiers per dag bedraagt 90 à 95 duizend (op jaarbasis is dit 33 miljoen: periode okt.'97-okt.'98). (...)"

2. De door de Minister in zijn reactie bedoelde bijlage 3 betrof een brief van de brigadecommandant, Beveiliging Burgerluchtvaart, van de Kmar aan de commandant, district Kmar Luchtvaart van 18 december 1998:

"(...) Vraag 1:

Welke voorzorgsmaatregelen zijn er getroffen aan het High Tech Checkpoint (HTC) om bedoeld of onbedoeld handbagage door andere personen wordt mee- cq. weggenomen?

Antwoord op vraag 1:

De voorzorgsmaatregelen op het HTC bestaan voornamelijk uit toezicht door beveiligingsmedewerkers op de gecontroleerde handbagage, die op de uitloprollen van de Xray-band achterblijven. Vraag 3:

Heeft de passagier zicht op het eindpunt van de bagageband, wanneer hij door de 2e detectiepoort moet gaan om gecontroleerd te worden. Antwoord op vraag 3:

Wanneer een passagier wordt verzocht zich te begeven naar de 2e detectiepoort om aldaar een controle te ondergaan, is er geen zicht meer op de gecontroleerde handbagage. Het komt dan ook herhaaldelijk voor dat er handbagage verwisseld, vergeten of verloren wordt op het HTC. Door de Koninklijke marechaussee, afdeling Mobiel Roulerend Toezicht en het beveiligingsbedrijf Seceurop is reeds sinds 1997 het probleem onderkend. Amsterdam Airport Schiphol (AAS) werd meerdere malen verzocht om de opstelling ter plaatse te wijzigen, zodat voornoemde incidenten voorkomen konden worden. Hierbij werd gepleit voor het verwijderen van de 2e detectiepoort. Amsterdam Airport Schiphol is nimmer op het verzoek ingegaan. Vraag 4:

Is het mogelijk om per passagier te controleren, om zodoende het teruggeven van de handbagage te garanderen. Antwoord op vraag 4:

Het HTC moet in piekuren 1200 passagiers per lane verwerken om vluchtvertragingen op de B/C-pier te voorkomen. Wanneer er tot individuele controle per passagier wordt overgegaan, zal de doorstroming ernstig stagneren waardoor passagiers hun vlucht zullen missen. Ook het plaatsen van bordjes tussen de handbagage lijkt niet te werken omdat de bagage met hoge snelheid door de transportband wordt afgestort, waardoor het niet ondenkbeeldig is dat dergelijke voorwerpen komen vast te zitten tussen de bagagebanden

of -rollers of alsnog tussen andere handbagage terecht komen. (...)"

3. Ter illustratie van de in laatstgenoemde brief gedane mededeling dat de Kmar de problemen die zich bij het High Tech Checkpoint (HTC) voordoen al in 1997 heeft onderkend en meerdere malen bij Amsterdam Airport Schiphol heeft verzocht om de opstelling van het HTC te wijzigen, waren twee notities uit 1997 bijgesloten:

3.1 De eerste notitie betreft een stuk, opgesteld door een lid van de Kmar om dienst te doen als reminder voor de bijdrage aan de discussie in het overleg van de "Projectgroep Evaluatie HTC" met Amsterdam Airport Schiphol:

"Onderstaande als leidraad te hanteren voor de discussie aangaande HTC 1.

Uitgangspunten - De norm die KMar/A.A.S. middels de SLA (concept van begin 1997) zijn overeengekomen aangaande maximale wachttijd bedraagt 6 min. - Uitgangspunt voor het HTC-concept is een ondersteuning te bieden voor een methode van werken waarbij de door stroming ongemoeid gelaten wordt. (Geen screeningsacties van beveiligingspersoneel in de flow) - Beschikbaar personeelsbestand tijdens operationele uren van 12 medewerkers van beveiligingsbedrijf. (...) **4.3. T.a.v. zoekrakende bagage** De risico's voor zoekrakende bagage c.q. diefstal wordt verhoogd door:

a) Situatie die voor zowel passagiers als beveiligingspersoneel niet overzichtelijk is. b) Te weinig aandacht van passagiers c.q. te weinig mogelijkheden voor beveiligingspersoneel om de individuele bagagestukken in de gaten te houden. c) Lange procestijd voor passagiers die op de eerste metaaldetectiepoort een alarm genereren waardoor risico's (in combinatie met a en/of b) aanzienlijk verhoogd worden. **4.4. Nadere omschrijving zoekrakende bagagea.**

Onoverzichtelijkheid voor passagiers/beveiligingspersoneel Het aantal zich in het HTC ophoudende passagiers die op elkaar wachten, hun bagage zoeken of wachten totdat de tweede metaaldetectiepoort vrij is, kan in pieksituaties vormen aannemen waarbij het beveiligingspersoneel niet meer kan overzien wat er allemaal gebeurt. In dit geval wordt het proces zodanig getemporiseerd dat er weer een overzichtelijke situatie ontstaat. **b. Te weinig aandacht/alertheid** Uit observaties blijkt dat de onoverzichtelijkheid c.q. verwarring voor de passagiers in kwestie vaak al eerder aan de orde komt. Men is haar/zijn partner kwijt c.q. één van de kinderen is uit beeld geraakt en de handbagage wordt gedurende zekere tijd aan het blikveld onttrokken. Vervolgens kan men de tax free inkopen niet eenvoudig terugvinden c.q. het beveiligingspersoneel weet ook niet wat van wie is vanwege de zich niet onderscheidende verpakking en omdat men onderling geen goed contact kan onderhouden tijdens drukte. Soms wordt zelfs de bagage helemaal vergeten waarbij het beveiligingspersoneel achter de passagier aan moet. Dit pakt soms verkeerd uit in die zin dat iemand iets aangereikt krijgt wat niet van hem/haar is. Ervan uitgaande dat het beveiligingspersoneel primair tot taak heeft om de bescherming van de burgerluchtvaart veilig te stellen, dient de passagier zelf zijn bagage in de gaten te houden. In de huidige situatie wordt hem/haar dat wel bijzonder moeilijk niet onmogelijk gemaakt. Hierbij speelt ook mee dat de procedure gehanteerd moet worden dat de passagier zijn/haar bagage pas mag beroeren wanneer het visitatieproces is afgerond. **c.**

Lange procestijd Passagiers die op de eerste metaaldetectiepoort een alarm teweeg brengen dienen door een tweede metaaldetectiepoort geleid te worden alwaar men de

mogelijkheid krijgt om metalen voorwerpen te "bypassen". Wordt er alsnog een alarm gegenereerd dan dient de passagier gevisiteerd te worden. In boven omschreven situaties kan bijgevolg de afhandeltijd oplopen tot minuten. Hierbij wordt de kans dat er iets oneigenlijks gebeurt aanzienlijk groter waarbij niet voorkomen kan worden dat een enkele passagier de gelegenheid te baat neemt. Tijdens de spits doet bovenstaande zich altijd wel een keer voor. Mede omdat betreffende passagiers omringd worden door een groep van potentiële slachtoffers, kan het niet anders dan dat de kwaliteit als minder wordt ervaren. De leverancier heeft, ter behoud van het overzicht c.q. ter voorkoming dat er items zoek of gestolen worden, een CCTV-systeem voorzien. Dit systeem wordt in de praktijk niet of nauwelijks gebruikt en heeft in de geschetste situaties als signaleringsmiddel ook geen toegevoegde preventieve of curatieve waarde. (...) 3.2 Het tweede stuk is een verslag van een overleg in het kader van de "Projectgroep Evaluatie HTC":

"**Van:** A A.A.S.. Datum: 04-07-1997 **Aan aanwezigen:** B Seceurop O Seceurop C A.A.S. D A.A.S. **Afwezig** W (m.k.) Kmar

Betreft: Evaluatie op 01-07-1997 metingen proef HTC d.d. 18-06-97 **Doelstelling van de proef:**

Doelstelling van de proef is het in de praktijk toetsen van de in de simulatie van E. naar voren komende mogelijkheden om de capaciteit van het HTC te verhogen. Hierbij gaat het om:

- Terugdringen van de afgiftetijd van de te x-rayen handbagage door de passagiers en - Verkorten van de benodigde tijd voor de visitatie. **Opzet van de proef:**

Middels het verlengen van de inloop rollenbaan wordt de passagier meer tijd geboden om zijn handbagage gereed te maken voor invoer in de x-ray machine. Bijgevolg ontstaat er een constante aanvoer waarbij het x-ray apparaat effectiever benut wordt. Het daadwerkelijk invoeren blijft een handeling die door de opzetter uitgevoerd wordt. Door het aanbrengen van een VDM-goot naast de eerste metaaldetektiepoort zou de alarm-rate moeten dalen c.q. indien men (na een alarm) direkt overgaat tot visitatie zou de afhandelingstijd c.q. verblijftijd van de passagier verkort kunnen worden. **Meetresultaten:**

De meetresultaten worden weer gegeven in bijlage 1. Wat onder de noemer "meting 1" vermeld wordt heeft betrekking op het eerste gedeelte van de proef waarbij gewerkt werd met een verlengde inloop en een VDM-goot naast de eerste metaaldetektiepoort. De tweede metaaldetektiepoort werd dus niet gebruikt. Wat onder de noemer "meting 2" vermeld wordt heeft betrekking op het gebruiken van alleen een verlengde inloop waarbij de werkwijze verder ongemoeid gelaten werd. **Evaluatie:** 1. De meetresultaten worden door D nader toegelicht waarbij opgemerkt wordt dat de visitatietijd, zonder gebruikmaking van de tweede metaaldetektiepoort, iets sneller verloopt dan met metaaldetektiepoort. Met betrekking tot de capaciteit zijn de verschillen niet evident. In relatie tot de capaciteit die tijdens de metingen van (...) naar voren gekomen zijn (8 passagiers per minuut) genereren de aangebrachte wijzigingen een capaciteitsverbetering van ca. 8-10%. 2. Verdere door Seceurop-personeel naar voren gebrachte ervaringen c.q. voor/ nadelen zijn:

- Bij het gebruik van de VDM-goot is de passagier niet meer "bereikbaar" voor de opzetter

waardoor ongewenst gebruik c.q. gebruik niet goed gecorrigeerd c.q. geïnstrueerd kan worden. - De ruimte achter de metaaldetectiepoorten is qua breedte te beperkt zodat het overzicht alsnog verloren gaat tijdens drukke periodes. - Gedrag van passagiers t.a.v. gebruik van de relatief lange rollenbanen is vaak dat men bagage hierop achterlaat en niet meer door voert. De opzetter moet bijgevolg de bagage naar zich toe halen hetgeen, mede door de provisorische constructie, aanleiding vormde voor rugklachten. - Tijdens drukke periodes genereren her en der achtergelaten bagagekarren (die in dergelijke situaties moeilijk te verzamelen zijn) belemmeringen. - De positieve invloed van "voorbeeldig" gedrag van (waarschijnlijk frequente) reizigers is duidelijk waarneembaar. Het effect ebt echter snel weg en is binnen de metingen niet te isoleren. - De passagier houdt zicht op zijn, uit de x-ray komende, bagage. **Vervolg:**

Op grond van resultaat en ervaringen wordt besloten om de volgende acties te ondernemen:

- De rollenbanen in verkorte versie als permanente voorziening toe te voegen. De banen op afschot te leggen zodat bagage gemakkelijker naar de invoer van de x-ray machine gebracht kan worden. - Een verlengde VDM-goot (die i.v.m. afsluitdeur gedeeltelijk opklapbaar uitgevoerd moet worden) aan te brengen zodat passagier op aanwijzingen van opzetter een beter gebruik maakt van de voorziening. - De tweede metaaldetectiepoort te verwijderen en voorlopig (als stand-by voorziening) in de omgeving van het HTC stallen. - Het aanbrengen van een camera om gedurende enkele weken opnames te maken teneinde zicht te krijgen op de in de praktijk voorkomende piek-, c.q. wachtrijvorming. In het geval dat wachtrijvorming aan de orde is zal de vliegtuigopstelplaatsenplanning van die dag geraadpleegd worden om het verband te bepalen. **Suggesties:**

- Het m.b.v. "lock"kar creëren van een herkenbaar opstelvak voor bagagekarren. Dit dient voorzien te worden. De lokatie dient bepaald te worden wanneer de rollenbanen opgesteld worden. - Richtlijnen (tekst en/of pictogrammen) voor passagier teneinde kenbaar te maken wat er van hem/haar verwacht wordt. De algehele indruk is dat hier niet veel van verwacht kan worden. Het idee om de passagier met een voorbeeldvideo te benaderen (monitor boven wachtrij aan plafond) lijkt meer perspectief te bieden. De suggestie zal door A. aangekaart worden binnen de A.A.S. geledingen. (...)"

Beoordeling

1. Verzoeker klaagt erover dat de Koninklijke marechaussee, district Luchtvaart te Schiphol (Kmar), zijn verzoek om schadevergoeding heeft afgewezen. Verzoeker had verzocht om hem de aanschafprijs te vergoeden van zijn Duty Free aankopen (twee Edammer kazen en een fles whisky), die tijdens de security check op het High Tech Checkpoint (HTC) op de luchthaven Schiphol door derden zijn weggenomen
2. De Minister van Defensie deelde mee dat de locaties op luchthaven Schiphol waar de controle wordt uitgevoerd zowel wat betreft de technische uitrusting als wat betreft de inrichting vallen onder verantwoordelijkheid van Amsterdam Airport Schiphol. Hij stelde

zich verder op het standpunt dat het bij het controleren van bagage, zeker op momenten van grote drukte, voor beveiligingspersoneel ondoenlijk is om precies in de gaten te houden van wie welke bagage is. De problemen die hierdoor kunnen ontstaan, waren in 1997 al door de Kmar gesignaleerd en gemeld aan Amsterdam Airport Schiphol. Verder stelde hij dat de opzet bij het controlepunt waar verzoeker aan een veiligheidscontrole was onderworpen een compromis is tussen verschillende factoren, zoals de verwerkingscapaciteit (technische uitrusting en inrichting), het aantal toegewezen vluchten per pier en het meldingsgedrag van passagiers. Deze factoren vallen volgens de Minister niet onder de verantwoordelijkheid van Kmar en zijn ook niet door de Kmar te beïnvloeden. De Minister deelde voorts mee van mening te zijn dat verzoekers schadeclaim op goede gronden was afgewezen, omdat niet gesteld kon worden en ook niet was gebleken dat medewerkers van de Kmar nalatig waren geweest in de uitoefening van de hun opgedragen taak, dan wel dat de bewuste goederen door hen gestolen zouden zijn.

3. Uit mededelingen van verzoeker en de Kmar blijkt dat de inrichting van het bewuste HTC zodanig is dat een passagier - die ook een eigen verantwoordelijkheid heeft om zijn handbagage in het oog te houden - wanneer hem wordt verzocht om zich te begeven naar de tweede detectiepoort om aldaar een controle te ondergaan, geen zicht meer heeft op de door hem op de lopende Xray-band geplaatste handbagage. Dit is ook verzoeker overkomen. Ondanks het feit dat een beveiligingsmedewerker zich aan het einde van genoemde lopende band bevond en aldus zicht had op de daar arriverende handbagage, trof verzoeker zijn tas Duty Free aankopen daar niet aan. Een derde moet deze tas hebben weggenomen.

4. Op grond van de artikelen 37c en 37e van de Luchtvaartwet (zie

Achtergrond

, onder 1) is de exploitant van een luchtvaartterrein verplicht om de nodige voorzieningen, waaronder detectieapparatuur, te treffen ten behoeve van de uitoefening door bewakingspersoneel van controle op passagiers en bagage. De exploitant is gehouden een plan op te stellen met betrekking tot de beveiliging van het luchtvaartterrein, welk plan onder meer bevat de plichten, verantwoordelijkheden, maatregelen en procedures die zijn vastgesteld met het oog op de beveiliging van het luchtvaartterrein.

5. De beveiligingswerkzaamheden op Luchthaven Schiphol hebben plaats onder de verantwoordelijkheid van de Kmar en worden feitelijk grotendeels uitgevoerd door personeel van het particuliere beveiligingsbedrijf "Seceurop Nederland Security Check b.v.". Het gaat hier om bewakingspersoneel als bedoeld in artikel 37a, eerste lid, aanhef en onder b, van de Luchtvaartwet (zie

Achtergrond

, onder 1).

6. Uit het bovenstaande volgt dat het bewakingspersoneel bij het controleren van

passagiers en (hand)bagage is aangewezen op het onder verantwoordelijkheid van de exploitant van de luchthaven Schiphol ingerichte controlepunt, inclusief de daarvan deel uitmakende detectieapparatuur. Niet is gesteld of gebleken dat het bewakingspersoneel bij de controle van verzoeker en zijn handbagage nalatig is geweest. Aan het einde van de Xray-band was een beveiligingsmedewerker aanwezig om handbagage op te vangen. Deze medewerker kan echter in de regel niet weten welke bagage toebehoort aan welke passagier. Een controle van één passagier tegelijk zou betekenen dat het beveiligingspersoneel de handbagage van elke passagier individueel zou kunnen volgen en dus zou kunnen weten welke bagage bij welke passagier hoort, ook in het geval van (identieke) tassen afkomstig uit de Duty Free shop, waarvan er normaalgesproken per controle meerdere op de band worden geplaatst. Een dergelijke controle is niet goed mogelijk, omdat zij zou leiden tot ernstige stagnatie van de doorstroming van passagiers. In dit verband dient te worden gewezen op het feit dat tijdens piekuren zeer grote aantallen passagiers (1200 per uur) moeten worden gecontroleerd.

7. In de huidige opzet heeft een passagier die wordt verzocht om zich te begeven naar de tweede detectiepoort om aldaar een controle te ondergaan, geen zicht meer op de door hem op de lopende Xray-band geplaatste handbagage, met als gevolg dat de kans groter wordt dat een derde zijn handbagage ongemerkt wegneemt. Deze omstandigheid is echter eerder toe te rekenen aan de technische inrichting van het HTC dan aan het daar werkzame beveiligingspersoneel. Niet de Kmar maar Amsterdam Airport Schiphol is, als exploitant van de luchthaven, verantwoordelijk voor de technische inrichting van het HTC en het beveiligingsplan van de luchthaven Schiphol. Niet valt uit te sluiten dat een wijziging van de technische inrichting ter plaatse de kans op diefstal van handbagage kleiner zou maken. De Kmar heeft Amsterdam Airport Schiphol in het verleden voorstellen tot verbetering gedaan. Het is aan Amsterdam Airport Schiphol om bedoelde wijzigingen eventueel door te voeren.

8. Gelet op al het bovenstaande acht de Nationale ombudsman verzoekers aanspraak op schadevergoeding op de Kmar niet zo evident juist dat de Kmar niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen (zie

Achtergrond

, onder 2). De onderzochte gedraging is behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Koninklijke marechaussee, district Luchtvaart, te Schiphol, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Defensie, is niet gegrond.