

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2302

Vragen van de leden **Van Klaveren** en **Bontes** (beiden Groep Bontes/Van Klaveren) aan de Minister van Veiligheid en Justitie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de privacy-schendingen door trajectcontroles* (ingezonden 9 april 2015).

Antwoord van Minister **van der Steur** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 20 mei 2015). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2212.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht: «Trajectcontroles schenden privacyregels»?¹

Vraag 2

Wat is uw reactie op de kritiek van de stichting Privacy First dat trajectcontroles in hun huidige vorm de privacy van burgers aantasten?

Antwoord 1 en 2

Ik heb kennisgenomen van deze berichtgeving. De rechter heeft de zaak op 28 april jl. behandeld en op 12 mei jl. uitspraak gedaan. Mijn reactie is vervat in de onderstaande beantwoording.

Vraag 3

Begrijpt u de zorgen van velen met betrekking tot trajectcontroles gezien het feit dat nu iedere weggebruiker wordt geregistreerd, en het onduidelijk is wat er met de gegevens gebeurt en hoe lang de gegevens bewaard blijven?

Vraag 5

Hoe duidt u het gegeven dat nota bene de geestelijk vader van de trajectcontrole, oud-officier van justitie Koos Spee, het almaar groeiende gebruik van de data betreft?

Antwoord 3 en 5

Ik merk in het algemeen op dat trajectcontroles passen binnen de kaders die de Politiewet 2012, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en de Wet politiegegevens stellen. Bij trajectcontroles is het noodzakelijk dat

¹ RTL Nieuws, 4 april 2015 (<http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/trajectcontroles-schenden-privacyregels>)

gegevens van alle passerende kentekens kort worden bewaard om het systeem de berekening van de snelheid te kunnen laten maken en de in het kentekenregister bij de RDW opgeslagen voertuiggegevens na te laten trekken. Dit laatste in verband met de voor enkele voertuigen geldende bijzondere maximumsnelheden. Zo geldt voor vrachtauto's op autosnelwegen een andere maximumsnelheid dan voor personenauto's. De gegevens van de overtreders worden ter verdere verwerking overgedragen aan het CJIB. Alle gegevens worden na maximaal 72 uur automatisch in het trajectcontrolesysteem gewist. In de zeer korte periode dat de gegevens van de trajectcontroles nog in het trajectcontrolesysteem voorhanden zijn kunnen deze binnen de strikte kaders van de wetgeving aan anderen worden verstrekt dan wel voor andere doeleinden worden gebruikt (bijvoorbeeld in het kader van strafrechtelijke onderzoeken). Overigens lopen in het interview waarnaar u verwijst de gegevens van trajectcontroles en ANPR door elkaar: voor ANPR gaat inderdaad een langere bewaartermijn gelden, maar dit is voor een ander doel dan controle op de maximumsnelheid.

Vraag 4

Hoe denkt u de privacy van de burger te kunnen waarborgen nu de gegevens ook worden gebruikt door de Belastingdienst en deze gegevens veel langer worden bewaard?

Antwoord 4

Zoals ik in het antwoord op de vragen 3 en 5 heb aangegeven, kunnen de gegevens van de trajectcontroles zolang die nog voorhanden zijn, alleen onder strikte voorwaarden aan anderen worden verstrekt dan wel voor andere doeleinden worden gebruikt. De Belastingdienst ontvangt geen gegevens uit trajectcontroles.

Vraag 6

Bent u bereid zo spoedig mogelijk te stoppen met de privacy-onvriendelijke en mobiliteit-hinderende trajectcontroles? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ik heb geen plannen om met trajectcontroles te stoppen. Eerder heeft de Hoge Raad geoordeeld dat het gebruik van trajectcontrolesystemen om snelheidsovertredingen te constateren is toegestaan.² De kantonrechter is in zijn uitspraak van 12 mei jl. ook tot dit oordeel gekomen. Hij neemt daarbij in overweging dat er sprake is van een geringe inbreuk op de privacy, dat de registratie van niet-overtreders binnen 72 uur wordt gewist en dat weggebruikers door bebording op de hoogte worden gesteld van de controle.³ Ik vind het daarnaast van belang het volgende op te merken: de trajectcontroles zijn een effectieve methode om de snelheid te handhaven. Een specifieke (verlaagde) snelheid kan ingegeven zijn om redenen van verkeersveiligheid en/of ten behoeve van milieudoeleinden. Op de trajecten waar de systemen staan, daalt de gemiddelde snelheid en wordt de spreiding tussen de gereden snelheden kleiner. Hierdoor vermindert de uitstoot van CO² en fijnstof, neemt de geluidsproductie af en daalt het risico op een ongeval.

² Zie voor een arrest met betrekking tot trajectcontrole: Hoge Raad 26 januari 1999, NJ 1999, 511. Een arrest met betrekking tot meting met laser is: ECLI:NL:HR:2000:AA6827.

³ Rechtbank Midden-Nederland d.d. 12 mei 2015, uitspraak nr. ECLI:NL:RBMNE:2015:3262.