AH 577
2026Z19029

Antwoord van minister Van Weel (Justitie en Veiligheid) (ontvangen 9 november 2026)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2026-2027, nr. 320

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht ‘Je kunt nu ook worden bekeurd op basis van dronebeelden: “Op deze manier hebben we veel meer overzicht”’ van Het Parool van 16 september 2026, waarin wordt bericht dat de politie drones inzet om vanuit de lucht verkeersovertredingen vast te stellen en op basis van de gemaakte beelden bekeuringen uit te schrijven?

Antwoord op vraag 1

Ja. De beantwoording van de vragen richt zich op de inzet van drones door de politie-eenheid Amsterdam specifiek gericht op het negeren van rode kruisen.

Vraag 2

Kunt u uiteenzetten op welke specifieke wettelijke grondslag de politie deze drones inzet voor verkeershandhaving en het verzamelen van beeldmateriaal dat vervolgens wordt gebruikt voor het opleggen van sancties?

Vraag 3

Klopt het dat deze inzet in beginsel wordt gebaseerd op artikel 3 van de Politiewet 2012, in samenhang met de algemene opsporingsbevoegdheden uit het Wetboek van Strafvordering? Zo ja, kunt u toelichten waarom deze algemene taakomschrijving naar uw oordeel een voldoende specifieke wettelijke grondslag vormt voor het op afstand en voor betrokkenen veelal onzichtbaar observeren, fotograferen en identificeren van weggebruikers met moderne hoogwaardige camera-apparatuur?

Antwoord op vraag 2 en 3

De drone-inzet in de politie-eenheid Amsterdam rust op de algemene politietaak, zoals vastgelegd in artikel 3 Politiewet 2012 (hierna: Pw) en de toezichthoudende rol van politieambtenaren, zoals vastgelegd in artikel 159 Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW). Omdat een fysieke staandehouding op grond van artikel

160 WVW vanuit de lucht onmogelijk is, fungeert de drone puur als technisch hulpmiddel voor zichttoezicht.

Het verwerken en vastleggen van beeldmateriaal bij een geconstateerde overtreding is wettelijk ingekaderd in de artikelen 8 en 9 van de Wet politiegegevens (hierna: Wpg). Om te voldoen aan de privacy-eisen van proportionaliteit en subsidiariteit, worden beelden uitsluitend bewaard indien er sprake is van een concreet waargenomen overtreding.

Bij een heterdaad-constatering via de camera treedt de formele opsporingsbevoegdheid van de politie op grond van artikel 141 Wetboek van Strafvordering in. Het door de drone verzamelde beeldmateriaal dient als wettig bewijsmiddel, waarna de sanctie – conform de richtlijnen van het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (hierna: CVOM) en op basis van artikel 5 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften – wegens het ontbreken van een staandehouding, rechtstreeks op kenteken wordt opgelegd.

Vraag 4

Erkent u dat artikel 3 van de Politiewet volgens vaste rechtspraak alleen een voldoende grondslag vormt wanneer de daarmee gepaard gaande inbreuk op de persoonlijke levenssfeer beperkt is en dat bij stelselmatige observatie een specifieke wettelijke bevoegdheid noodzakelijk is?

Antwoord op vraag 4

Ja. Van stelselmatige observatie is sprake wanneer er een min of meer compleet beeld is verkregen van bepaalde aspecten van het persoonlijk leven van de betrokkene. Daar is bij de inzet van politiedrones voor verkeershandhaving geen sprake van. Er wordt alleen een foto gemaakt van de overtreding.

Vraag 5

Deelt u de opvatting dat het voor de vraag of sprake is van stelselmatige observatie in de zin van deze rechtspraak niet doorslaggevend kan zijn of de waarneming formeel wordt ingezet in het kader van opsporing dan wel van generiek toezicht, maar dat bepalend is of burgers feitelijk op identificeerbare, herkenbare wijze worden geobserveerd en gevolgd met het oog op het opleggen van een sanctie? Zo nee, waarom zou dat onderscheid hier wel doorslaggevend zijn, terwijl het feitelijk effect voor de betrokken burger — herkenbaar in beeld gebracht, mogelijk gevolgd, en uiteindelijk beboet — in beide gevallen identiek is?

Antwoord op vraag 5

Deze opvatting deel ik niet. Niet de eventuele sanctie, maar de duur, intensiteit en het doel van de waarneming bepalen of er sprake is van stelselmatige observatie. Generiek toezicht is kortstondig, gericht op de algemene orde en valt hierdoor per definitie buiten het begrip stelselmatige observatie.

Vraag 6

Welke criteria hanteert de politie bij deze vorm van dronehandhaving om te voorkomen dat de observatie, gelet op de duur, intensiteit, frequentie, locatie en gebruikte technische hulpmiddelen, het karakter krijgt van stelselmatige observatie?

Antwoord op vraag 6

Het droneteam van de politie-eenheid Amsterdam wordt voor het negeren van rode kruizen uitsluitend incidenteel ingezet. De inzet vindt plaats op basis van meldingen over gevaarlijk verkeersgedrag op een specifieke locatie. Door dit incidentele en locatiegebonden karakter is er geen sprake van het langdurig of stelselmatig volgen van specifieke personen.

Vraag 7

Wordt bij deze inzet continu beeld opgenomen van het verkeer en de aanwezige personen en voertuigen, of worden uitsluitend beelden vastgelegd vanaf het moment dat een politiefunctionaris een vermoedelijke overtreding constateert? Kunt u de volledige werkwijze uiteenzetten vanaf het moment dat de drone opstijgt tot het moment waarop eventueel een sanctie wordt opgelegd?

Vraag 8

Hoeveel voertuigen en personen worden gemiddeld tijdens één dergelijke drone-inzet herkenbaar of identificeerbaar in beeld gebracht zonder dat zij enige overtreding hebben begaan?

Antwoord op vraag 7 en 8

Bij de drone-inzet gericht op het negeren van rode kruizen in de politie-eenheid Amsterdam worden de camerabeelden niet doorlopend opgenomen. De volledige werkwijze is als volgt: de drone wordt conform de geldende wet- en regelgeving bestuurd door gecertificeerde politieambtenaren. De dronevlieger manoeuvreert het toestel naar een positie naast de weg, zodat automobilisten niet worden afgeleid. De drone vliegt op een hoogte en afstand die specifiek is gekozen om zowel het voertuig van de eventuele overtreder als de rijstrook waarop een rood kruis van toepassing is, gelijktijdig scherp in beeld te brengen. De dronevlieger

kijkt realtime met de camera in de rijrichting. Pas wanneer een politiefunctionaris daadwerkelijk een overtreding constateert, wordt er een foto gemaakt als bewijslast. Deze foto wordt bij het proces-verbaal gevoegd die op het politiebureau wordt opgemaakt.

Vraag 9

Over welke technische mogelijkheden beschikken de gebruikte drones en camera's precies wat betreft optische en digitale zoom, beeldresolutie, kentekenherkenning, herkenning van gezichten, volgen van individuele personen of voertuigen en het vastleggen van beelden over grote afstand?

Antwoord op vraag 9

De drones die worden ingezet voor verkeershandhaving zijn uitgerust met een zogenaamde hybride camera-payload. Dit betekent dat er in één camerabehuizing meerdere lenzen en sensoren tegelijk zitten. Hierdoor kan de politie met één druk op de knop wisselen tussen breed overzicht, extreme zoom of warmtebeeld. De camerabeelden hebben een resolutie van 48 megapixel. De drone beschikt daarnaast over een laserafstandsmeter om afstanden te kunnen bepalen. De dronecamera beschikt niet over AI-beeldherkenning. Deze technologie wordt ook achteraf niet toegepast. Het is uitsluitend de waarneming van de politieambtenaar.

Vraag 10

Klopt het dat bij eerdere juridische beoordelingen van politiedrones mede van belang werd geacht dat de destijds gebruikte camera's geen beelden konden produceren waarop gezichten herkenbaar waren? Zo ja, wanneer heeft u voor het laatst laten beoordelen of de inmiddels sterk verbeterde technische mogelijkheden van moderne drones gevolgen hebben voor de vraag of artikel 3 van de Politiewet nog steeds een voldoende wettelijke grondslag biedt?

Antwoord op vraag 10

Of artikel 3 Pw voldoende grondslag biedt voor de inzet van een drone is o.a. afhankelijk van het doel waarvoor en wijze waarop de drone wordt ingezet. De drones zijn uitgerust met camera's waarmee het technisch mogelijk is om personen herkenbaar in beeld te brengen. Bij de drone-inzet in de politie-eenheid Amsterdam gericht op het negeren van rode kruizen is die technische mogelijkheid echter niet relevant. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 7, wordt in de rijrichting gefotografeerd, waarbij het kenteken van het overtredende voertuig vanaf de achterzijde in beeld wordt gebracht. Hierdoor worden personen niet herkenbaar vastgelegd.

Vraag 11

Is specifiek juridisch beoordeeld wat het betekent voor de omvang van de grondrechteninbreuk dat moderne drones vanaf grote hoogte zeer gedetailleerde beelden kunnen maken en daarmee personen of voertuigen kunnen observeren zonder dat betrokkenen redelijkerwijs merken dat zij worden geobserveerd? Zo ja, kunt u deze beoordeling aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord op vraag 11

Er heeft geen beoordeling plaatsgevonden naar de grondrechtinbreuk. Zo'n beoordeling is nodig zodra er door de handelingen van de politie een min of meer compleet beeld is verkregen van bepaalde aspecten van het persoonlijk leven van de betrokkene. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 4 is daar bij deze inzet geen sprake van.

Vraag 12

Hoe verhoudt deze werkwijze zich volgens u tot artikel 10 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, in het bijzonder tot de eisen van voorzienbaarheid, noodzakelijkheid, proportionaliteit en subsidiariteit?

Vraag 13

Welke concrete proportionaliteits- en subsidiariteitsafweging wordt voorafgaand aan een drone-inzet gemaakt? Wordt daarbij expliciet onderzocht of hetzelfde handhavingsdoel met een minder ingrijpend middel kan worden bereikt?

Antwoord op vraag 12 en 13

Artikel 10 Grondwet garandeert dat iedereen recht heeft op respect voor zijn persoonlijke levenssfeer. Artikel 8 van het Europees Verdrag Voor de Rechten van de Mens beschermt burgers tegen willekeurige inmenging van de overheid in hun privéleven. De dronecamera legt enkel de kentekenplaat en de overtreding vast door in de rijrichting te fotograferen. De inbreuk op het persoonlijk leven van de betrokkene past binnen de grenzen van artikel 3 Pw. Zie ook het antwoord op vraag 2 voor een uitgebreidere beschrijving van het wettelijke kader.

Het EVRM stelt o.a. dat een wettelijke beperking op de privacy voldoende voorzienbaar moet zijn. Iedere bestuurder hoort te weten welk gedrag (zoals bumperkleven, rechts inhalen of een rood kruis negeren) strafbaar is en tot handhaving leidt. De voorzienbaarheid is gelegen in de normstelling van het gedrag zelf. De exacte technologische wijze waarop de politie deze overtredingen

vervolgens waarneemt behoeft volgens de lijn van het EHRM niet expliciet in de formele wettekst te worden gecodeerd.

Ten aanzien van de noodzakelijkheid dient de inzet van drones een dringende maatschappelijke behoefte, te weten het verhogen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Deze inzet is noodzakelijk om ernstige, gevaarzettende verkeersovertredingen aan te pakken op locaties waar fysieke controle of staandehouding langs de weg te gevaarlijk of infrastructureel onmogelijk is. Dit doel rechtvaardigt in deze specifieke omstandigheden de inzet van dit handhavingsmiddel.

Hoewel de drones technisch in staat zijn om personen op grote afstand herkenbaar in beeld te brengen, is deze specifieke werkwijze proportioneel begrensd. Omdat er bewust voor gekozen is om uitsluitend de achterzijde van voertuigen te fotograferen worden de bestuurder en inzittenden niet herkenbaar geregistreerd. De politie zet deze drones uitsluitend incidenteel en kortstondig in, specifiek na ontvangst van gerichte meldingen over gevaarlijk verkeersgedrag op locaties waar op dat moment rode kruisen worden genegeerd. Vaste infrastructurele camerasystemen langs de weg vormen voor deze specifieke, dynamische situaties geen bruikbaar alternatief. Rode kruisen worden immers ad-hoc geactiveerd bij incidenten of wegwerkzaamheden; het permanent uitrusten van het gehele wegennet met camera’s die specifiek op deze veranderlijke locaties handhaven, is infrastructureel onmogelijk. Evenmin is de zichtbare inzet van een politiefunctionaris langs de weg op dergelijke momenten een reëel alternatief. Het fysiek positioneren van een agent bij een afgekruiste rijstrook brengt onaanvaardbare veiligheidsrisico’s met zich mee voor zowel de ambtenaar als de overige weggebruikers. Daarnaast leidt een zichtbare politie-inzet ter plaatse tot een direct remeffect en kijkersfiles, wat de doorstroming verstoort en het risico op kop-staartbotsingen vergroot.

Vraag 14

Is voor deze specifieke vorm van verkeershandhaving met drones een gegevensbeschermingseffectbeoordeling dan wel GEB/DPIA uitgevoerd?

Zo ja, wanneer is deze vastgesteld, door wie en bent u bereid deze, zo nodig met weglating van operationeel gevoelige gegevens, aan de Kamer te verstrekken?

Vraag 15

Indien geen afzonderlijke gegevensbeschermingseffectbeoordeling (GEB)/Data Protection Impact Assessment (DPIA) is uitgevoerd, kunt u dan uitleggen waarom dit niet noodzakelijk is geacht bij een vorm van gegevensverwerking waarbij op grote schaal beeldmateriaal en kentekengegevens van burgers kunnen worden verzameld met behulp van relatief nieuwe surveillancetechnologie?

Antwoord op vraag 14 en 15

In 2022 is er een GEB vastgesteld voor de inzet van drones in het algemeen. Daarnaast is er een werkgroep privacy en ethiek samengesteld met onder andere burgerpanels en andere relevante partijen. Hieruit is in 2022 een eindverslag opgeleverd met overwegingen en aandachtspunten van burgers over de inzet van drones door de politie. Vervolgens is in 2024 het afwegingskader politiedrones vastgesteld. Met dit afwegingskader wordt bepaald in welke gevallen de inzet van een drone ethisch, proportioneel en subsidiair verantwoord is. Dit afwegingskader is opgenomen in de opleiding van elke dronevlieger van de politie.

Vraag 16

Welke categorieën persoonsgegevens worden bij deze drone-inzet verwerkt? Worden naast kentekens eveneens gezichten, inzittenden, locaties, tijdstippen, rijroutes of andere tot personen herleidbare gegevens opgeslagen?

Antwoord op vraag 16

Aangezien een staandehouding ontbreekt, worden er geen gegevens van de bestuurder of inzittenden vastgelegd. De drone legt naast de foto enkel de datum en het tijdstip van de opname vast. De verbalisant leest zelf het kenteken en vermeldt dit samen met de locatie en de feitcode in het proces-verbaal. De dronefoto wordt als bewijs bij het proces verbaal gevoegd. Dit dossier wordt voor de verdere afhandeling naar het Parket CVOM gestuurd, dat op basis van het kenteken de benodigde gegevens van de kentekenhouder opvraagt.

Vraag 17

Welke bewaartermijnen gelden voor beelden waarop een overtreding is vastgesteld en welke bewaartermijnen gelden voor beelden van personen en voertuigen die géén overtreding hebben begaan?

Vraag 18

Worden beelden waarop geen relevante overtreding of ander strafbaar feit zichtbaar is automatisch vernietigd? Zo ja, binnen welke termijn en op welke wijze wordt gecontroleerd dat dit daadwerkelijk gebeurt?

Antwoord op vraag 17 en 18

Er worden uitsluitend foto’s gemaakt van voertuigen die een verkeersovertreding begaan. De foto’s die als bewijsmiddel aan een proces-verbaal worden toegevoegd, vallen onder artikel 8 Wpg en worden vijf jaar bewaard. Gedurende het eerste jaar zijn de gegevens direct toegankelijk voor de afhandeling van de overtreding. In de daaropvolgende vier jaar (tot in totaal vijf jaar) zijn ze uitsluitend via een gerichte zoekopdracht in te zien, waarna ze uit de operationele systemen worden verwijderd. Na die eerste vijf jaar worden de beelden in een afgeschermd archief bewaard, puur voor interne controle en verantwoording.

Mochten er toch foto’s zijn gemaakt waarop geen overtredingen zichtbaar zijn, bijvoorbeeld als er per ongeluk op de afdrukknop is gedrukt, dan moeten die foto’s binnen 28 dagen worden vernietigd. Dat gebeurt handmatig.

Vraag 19

Voor welke andere doeleinden dan de oorspronkelijke verkeershandhaving mogen de gemaakte beelden worden geraadpleegd of verder verwerkt? Kunnen beelden bijvoorbeeld worden gebruikt voor andere opsporingsonderzoeken, intelligence-doeleinden, persoonsherkenning of analyse van verplaatsingspatronen?

Antwoord op vraag 19

Uitsluitend de overtredende voertuigen worden gefotografeerd en conform de Wpg opgeslagen t.b.v. verkeershandhaving. Deze foto’s worden niet voor enig ander doel gebruikt.

Vraag 20

Kunnen de met deze drones gemaakte beelden automatisch worden gekoppeld aan andere politiebestanden of systemen, waaronder ANPR-gegevens? Zo ja, welke koppelingen zijn technisch en juridisch mogelijk en welke daarvan worden daadwerkelijk toegepast?

Antwoord op vraag 20

Nee, de camera die aan de drone is bevestigd is op geen enkele wijze aangesloten op andere politiebestanden of systemen.

Vraag 21

Wordt bij deze werkwijze gebruikgemaakt van geautomatiseerde beeldanalyse, kunstmatige intelligentie, automatische kentekenherkenning, objectherkenning of andere algoritmische technieken? Zo ja, welke systemen worden gebruikt en welke menselijke controle vindt plaats voordat op basis daarvan handhavend wordt opgetreden?

Antwoord op vraag 21

Nee, zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 22

Geldt de werkwijze, dat bij drone-inzet waarschuwingsborden worden geplaatst om burgers erop te wijzen dat met drones wordt gevlogen en beelden worden gemaakt, eveneens voor verkeerscontroles zoals beschreven in het genoemde artikel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 22

De politie plaatst bij deze drone-inzet borden bij de *take-off* en *landing area* om de aanwezigheid van een politiedrone aan te geven.

Vraag 23

Hoe verhoudt het uitgangspunt dat burgers over drone-inzet worden geïnformeerd zich tot de in het artikel beschreven handelwijze waarbij de drone bewust op een zodanige hoogte wordt gebracht dat weggebruikers deze niet opmerken?

Antwoord op vraag 23

Ik relateer deze vraag aan uw eerder vraag over voorzienbaarheid. Uit het antwoord op vraag 12 volgt dat de voorzienbaarheid is gelegen in de normstelling van het gedrag zelf.

Vraag 24

Acht u het vanuit het oogpunt van rechtsbescherming wenselijk dat burgers in beginsel niet weten dat zij door de overheid vanuit de lucht worden geobserveerd, terwijl de verzamelde beelden vervolgens tegen hen kunnen worden gebruikt in een sanctieprocedure?

Antwoord op vraag 24

De bevoegdheid om verkeerscontroles uit te voeren en gegevens te verwerken is verankerd in de wet (zoals de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet politiegegevens). De politie is niet verplicht om iedere automobilist vooraf te laten weten dat er een controle plaatsvindt. De wetgever en rechters (waaronder het EHRM) erkennen dat het doel van handhaving - zoals de verkeersveiligheid - ernstig zou worden belemmerd als de politie elke controle vooraf moet aankondigen. Een voorafgaande waarschuwing of een bord langs de weg is juridisch niet verplicht. Daarnaast is de norm bekend. Iedere automobilist weet vooraf wat de regels zijn (bijvoorbeeld de maximumsnelheid of de betekenis van een rood kruis).

controleerbaarheid van de sanctieprocedure. De betrokkene ontvangt een beschikking waarin de overtreding feitelijk wordt omschreven en heeft te allen tijde het wettelijke recht om het opgemaakte proces-verbaal en de bijbehorende foto op te vragen en in te zien. De met de drone gemaakte foto fungeert in deze procedure als objectief en ondersteunend bewijsmiddel. Dit dient niet alleen ter onderbouwing van de sanctie, maar biedt de burger juist ook rechtsbescherming als mogelijk ontlastend bewijs. Mocht de overtreding immers niet hebben plaatsgevonden of het kenteken onjuist zijn geverbaliseerd, dan biedt de fotoregistratie direct de objectieve grond om de procedure te seponeren of de sanctie te vernietigen. Tegen de uiteindelijke beslissing staat bovendien bezwaar en beroep open.

Vraag 25

Welke mogelijkheden heeft een burger die op basis van dronebeelden wordt beboet om kennis te nemen van de gemaakte beelden, de context waarin deze zijn verkregen en de rechtmatigheid van de inzet van de drone te betwisten?

Antwoord op vraag 25

Een burger kan na ontvangst van de beschikking direct inloggen via het digitale loket van het CJIB of het Openbaar Ministerie om de gemaakte dronefoto digitaal in te zien. Daarnaast heeft de burger tijdens de bezwaarprocedure wettelijk recht op het volledige dossier, inclusief het ambtseed opgemaakte proces-verbaal waarin de agent de exacte context en weersomstandigheden heeft beschreven.[1] De rechtmatigheid van de drone-inzet kan vervolgens worden betwist door bezwaar aan te tekenen bij de officier van justitie en daarna beroep in te stellen bij de kantonrechter. Hierbij kan de burger de rechter expliciet vragen te toetsen of de inzet van de drone op die specifieke locatie voldeed aan de privacy-eisen van proportionaliteit en subsidiariteit, wat bij een geconstateerde schending kan leiden tot vernietiging van de boete.

Vraag 26

Wordt in het proces-verbaal of de beschikking vermeld dat de geconstateerde overtreding met behulp van een drone is vastgesteld? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 26

Ja, in het proces-verbaal wordt vermeld dat het negeren van het rode kruis door betrokkene met zijn voertuig, real-time werd geconstateerd door de verbalisant met behulp van een drone.

[1] Artikel 7e van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) dan wel artikel 30 van het Wetboek van Strafvordering (Sv), afhankelijk van de aard van de sanctieprocedure.

Vraag 27

Welke rol heeft het Openbaar Ministerie gespeeld bij het goedkeuren van deze werkwijze? Kunt u de juridische beoordeling of beleidsmatige goedkeuring waarop deze landelijke uitrol is gebaseerd aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord op vraag 27

Het uitschrijven van een bekeuring voor een verkeersovertreding betreft een discretionaire bevoegdheid van de politie. Voor de uitoefening van deze bevoegdheid is geen afzonderlijke goedkeuring van het Openbaar Ministerie (hierna: OM) vereist.

Het OM heeft geen afzonderlijke beleidsmatige goedkeuring verleend voor het gebruik van drones als zodanig. Er heeft wel afstemming plaatsgevonden met het OM over de wijze waarop de overtreding kan worden vastgesteld en welke bewijsstukken vanuit de politie noodzakelijk zijn voor de verdere strafrechtelijke afhandeling. Daarbij is specifiek gekeken naar het negeren van een rood kruis boven een rijstrook en naar de bewijsmiddelen die nodig zijn om de overtreding juridisch toereikend vast te stellen.

Vraag 28

Welke pilot is aan de landelijke uitrol voorafgegaan, waar en gedurende welke periode heeft deze plaatsgevonden, hoeveel dronevluchten zijn daarbij uitgevoerd, hoeveel overtredingen zijn geconstateerd en welke evaluatiecriteria zijn gehanteerd?

Antwoord op vraag 28

Er zijn drie momenten geweest waarbij de politie de werking van de drones bij verkeershandhaving heeft beoordeeld. Er is toen met name getest of de kentekens van passerende voertuigen goed leesbaar zijn. Alleen bij de laatste test zijn vijf overtredingen daadwerkelijk geverbaliseerd.

Er is geen sprake van een landelijke uitrol. De werkwijze die in de eenheid Amsterdam is uitgewerkt is wel gedeeld met de droneteams van de andere politie-eenheden. Die droneteams kunnen de werkwijze en instructies in voorkomende gevallen overnemen.

Vraag 29

Is bij de evaluatie van deze pilot uitsluitend gekeken naar effectiviteit en verkeersveiligheid, of eveneens naar privacy, grondrechten,

proportionaliteit, subsidiariteit en de mogelijke maatschappelijke gevolgen van uitbreiding van overheidssurveillance?

Antwoord op vraag 29

Het hoofddoel van deze wijze van handhaven is het aanpakken van gevaarlijk verkeersgedrag op een specifieke locatie. Er wordt alleen een dronefoto toegevoegd aan het proces verbaal om de bewijskracht te vergroten. In het antwoord op vraag 12 is aangegeven hoe de inzet van drones voor verkeershandhaving zich verhoudt tot privacy, grondrechten, proportionaliteit, subsidiariteit. Ten aanzien van de maatschappelijke gevolgen van uitbreiding van overheidssurveillance is de inzet van drones voor verkeershandhaving strikt incidenteel, kortstondig en lokaal begrensd, gekoppeld aan concrete ad-hoc meldingen of acute verkeersincidenten. Er is geen sprake van uitbreiding van algemene of structurele overheidssurveillance.

Vraag 30

Is de Autoriteit Persoonsgegevens betrokken geweest bij de beoordeling van deze werkwijze of vooraf geraadpleegd? Zo ja, welke opmerkingen of voorwaarden heeft zij meegegeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 30

Nee, omdat de wijze van verbaliseren niet afwijkt van de standaard wijze van verbaliseren.

Vraag 31

Bestaat er een afzonderlijk landelijk inzetkader voor het gebruik van politiedrones? Zo ja, kunt u dit inzetkader integraal aan de Kamer verstrekken en aangeven in hoeverre daarin specifieke regels zijn opgenomen over verkeershandhaving, technische camera-capaciteiten, herkenbaarheid, opname, opslag, toegang en verdere verwerking van beelden?

Antwoord op vraag 31

De politie heeft geen landelijk inzetkader ontwikkeld voor de inzet van politiedrones. Wel heeft de politie een algemeen beleidskader voor camerabeelden. In dit beleidskader wordt ook het gebruik van camera’s onder drones besproken.

Vraag 32

Wie beslist in een concreet geval waar, wanneer en gedurende welke periode een drone voor verkeershandhaving wordt ingezet en aan welke inhoudelijke voorwaarden moet voorafgaand aan een dergelijke inzet zijn voldaan?

Antwoord op vraag 32

In zijn algemeenheid geldt dat de operationele beslissing over de locatie, het tijdstip en de duur van een drone-inzet wordt genomen door de Chef van Dienst van de desbetreffende politie-eenheid. Deze inzet is altijd tijdelijk, incidenteel en gericht op het zo snel en veilig mogelijk incident- en filevrij maken van de snelweg. Voorafgaand aan de inzet moet aan strikte inhoudelijke voorwaarden zijn voldaan: er moet een concrete aanleiding zijn in de vorm van gevaarzettend gedrag (zoals het negeren van rode kruisen) en fysieke handhaving langs de weg moet aantoonbaar te gevaarlijk of onmogelijk zijn (subsidiariteit). In de eenheid Amsterdam wordt bij de inzet van drones ook deze procedure gevolgd.

Vraag 33

Bestaat er een maximum voor de duur en frequentie waarmee één locatie, wegvak of gebied door middel van drones mag worden geobserveerd? Zo nee, hoe wordt dan voorkomen dat een opeenvolging van afzonderlijke drone-inzetten in de praktijk leidt tot structureel cameratoezicht vanuit de lucht?

Antwoord op vraag 33

Er bestaat in de wet geen vooraf vastgesteld maximum in uren of dagen voor de inzet van drones op één specifieke locatie, aangezien de politie de handhaving moet kunnen continueren zolang een acute, gevaarzettende verkeerssituatie (zoals een doorlopend incident achter een rood kruis) voortduurt. De inzet is strikt gekoppeld aan de duur van het actuele incident of de specifieke melding. Zodra het incident is afgehandeld, de wegwerkzaamheden zijn beëindigd of de rode kruisen zijn gedoofd, vervalt direct de operationele noodzaak en daarmee de juridische grondslag voor de inzet op die locatie. De controle is hierdoor inherent dynamisch en tijdelijk van aard, waardoor structureel of permanent toezicht op een vast weggedeelte organisatorisch en juridisch is uitgesloten.

Vraag 34

Acht u het denkbaar dat dezelfde technische infrastructuur in de toekomst ook wordt ingezet voor het constateren van andere gedragingen, zoals telefoongebruik achter het stuur, gordelgebruik, overtreding van milieuzones of andere bestuurs- of strafrechtelijk gesanctioneerde gedragingen? Waar ligt volgens u de wettelijke grens aan uitbreiding van dit instrument?

Antwoord op vraag 34

De politie-eenheid Amsterdam heeft mij laten weten dat zij geen concrete plannen heeft om de inzetdoelen te verbreden. In de politie-eenheid Oost-Nederland worden momenteel drones ingezet voor de handhaving van inhaalverboden en de gordelplicht.

Vraag 35

Deelt u de opvatting dat het feit dat een bepaalde technologie technisch in staat is een overtreding waar te nemen, op zichzelf geen voldoende reden kan zijn om die technologie zonder afzonderlijke wettelijke afweging ook voor dat doel in te zetten?

Antwoord op vraag 35

Er vindt altijd een wettelijk verplichte afweging plaats als een technologie wordt ingezet voor het waarnemen van overtredingen. Daarbij gelden de ethische kaders en het proportionaliteits- en subsidiariteitsbeginsel.

Vraag 36

Hoe voorkomt u dat door opeenvolgende afzonderlijke toepassingen van bestaande algemene bevoegdheden geleidelijk een vorm van grootschalige surveillance ontstaat die de wetgever nooit als

samenhangend systeem heeft beoordeeld of uitdrukkelijk heeft gelegitimeerd?

Antwoord op vraag 36

Deze toepassing vindt plaats op basis van incidentele inzetten bij meldingen van gevaarlijke verkeerssituaties. Derhalve is er geen sprake van grootschalige vorm van surveillance.

Vraag 37

Bent u bereid, voordat deze werkwijze verder landelijk wordt opgeschaald, de Kamer volledig te informeren over de wettelijke grondslag, de technische mogelijkheden, het inzetkader, de gegevensbeschermingseffectbeoordeling, de bewaartermijnen, de juridische beoordeling van het Openbaar Ministerie en de evaluatie van de pilot?

Antwoord op vraag 37

Indien deze werkwijze verder landelijk wordt uitgerold, wordt uw Kamer zoals gebruikelijk hierover geïnformeerd.