

Vergaderjaar 2006–2007

30 897

Aanpassing van de Vreemdelingenwet 2000 aan richtlijn nr. 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven (PbEU L 261)

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 22 maart 2007

Algemeen

Mede namens de Staatssecretaris van Justitie, dank ik de leden voor de vaststelling van dit verslag. Ik ben verheugd te constateren dat een meerderheid van de fracties doel en strekking van het wetsvoorstel onderschrijft. Alvorens echter de specifieke vragen te beantwoorden, maak ik graag de volgende algemene opmerkingen.

Dat richtlijn 2004/82/EG in Nederlands recht omgezet dient te worden, staat, naar ik meen te mogen aannemen, voor iedereen buiten kijf. Die noodzakelijke omzetting bestaat uit een aanpassing van de Vreemdelingenwet 2000 (hierna ook: de Vw 2000), het Vreemdelingenbesluit 2000 (hierna ook: het Vb 2000) en van het Voorschrift Vreemdelingen 2000 (hierna ook: het VV 2000). Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe in de Vw 2000 de mogelijkheid te introduceren om de vervoerder ten behoeve van de grensbewaking en het tegengaan van illegale immigratie te verplichten passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken aan de ambtenaren belast met de grensbewaking. Daarnaast wordt in de handhaving van een daadwerkelijk opgelegde verplichting voorzien in het voorgestelde artikel 108, tweede lid, van de Vw 2000.

In het Vb 2000 zal de mogelijkheid om een vervoerder te verplichten passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken, worden uitgewerkt. In het Vb 2000 zal kort gezegd worden neergelegd dat de verplichting om passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken alleen bestaat indien de ambtenaar belast met de grensbewaking daartoe een vordering doet. Daarnaast worden de te verzamelen en te verstrekken passagiersgegevens aangewezen en worden regels gesteld over bewaartermijnen. Voor een meer gedetailleerd overzicht van de voorgenomen wijziging van het Vb 2000 verwijs ik graag naar de bijlage bij de brief van 8 februari 2007 (kenmerk 5468209/07/6). Uit deze bijlage blijkt ook, dat inmiddels besloten is de richtlijn zo minimaal mogelijk («één op één») om te zetten, hetgeen betekent dat alleen luchtvervoerders verplicht kunnen worden de in de richtlijn zelf genoemde passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken. Andere, aanvullende passagiersgegevens kunnen niet

worden gevorderd zonder wijziging van het Vb 2000. Het voornemen tot een dergelijke wijziging zal aan het CBP worden voorgelegd.

In het VV 2000 ten slotte, zullen enkele regels gesteld worden over de wijze van verstrekking van de passagiersgegevens.

Een deel van de gestelde vragen lijkt ingegeven te zijn door (een beoordeling van) de toegevoegde waarde van deze richtlijn in de Nederlandse praktijk. Gelet op bovengenoemde plicht voor Nederland tot omzetting van de richtlijn, kan het antwoord op die vragen niet leiden tot de conclusie dat afgezien moet worden van omzetting van de richtlijn. Bij niet of niet-tijdige omzetting van een richtlijn loopt Nederland immers het risico op een aanzienlijke boete. Er is dus alle reden om zo snel mogelijk de vereiste omzetting af te ronden. De vragen naar de (een beoordeling van) de toegevoegde waarde voor de Nederlandse praktijk worden dan ook beschouwd als vragen of deze bevoegdheid in de praktijk ook daadwerkelijk zal worden gebruikt. Het antwoord daarop is tweemaal. In de eerste plaats staat mij voor ogen om van geval tot geval af te wegen of van de nieuwe bevoegdheid daadwerkelijk gebruik zal worden gemaakt. In de tweede plaats zal bij het maken van die afweging de nodige terughoudendheid worden betracht. Tegelijkertijd geldt dat een concreet antwoord op de vraag naar de toegevoegde waarde voor de grensbewaking pas te geven valt *nadat* er ervaring met die nieuwe bevoegdheid is opgedaan. Pas dan kan er immers een reële vergelijking worden getrokken tussen de effectiviteit van de grensbewaking nu en straks.

De vragen van de leden van de diverse aan het woord zijnde fracties zijn zoveel mogelijk samen genomen bij de beantwoording. Daarbij is zoveel mogelijk de indeling van het verslag aangehouden.

1. Inleiding

Zie ik het goed, dan leeft er onder de leden van de CDA-fractie een zekere bezorgdheid dat de omzetting van de richtlijn 2004/82/EG inzake passagiersgegevens tot onduidelijkheden in de uitvoeringspraktijk zou kunnen leiden. Hoewel ik deze zorg op dit moment niet deel, antwoord ik deze leden, dat waar dat noodzakelijk mocht blijken te zijn, in de instructies van de desbetreffende relevante uitvoeringsdiensten extra aandacht zal worden gevraagd voor de relatie tussen de verschillende instrumenten.

De leden van de SP-fractie hebben een verband gelegd tussen (de rechtsgeldigheid van) de richtlijn en het arrest van 30 mei 2006 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen. Ik dank de leden van de SP voor de aldus geboden gelegenheid om te benadrukken dat de uitspraak van het Hof in bedoelde zaken weliswaar betrekking had op passagiersgegevens, maar géén betrekking had op de onderhavige richtlijn. De richtlijn is dan ook nog steeds rechtsgeldig en moet krachtens het gemeenschapsrecht door de lidstaten worden omgezet. In zijn arrest van 30 mei 2006 verklaart het Europese Hof van Justitie het besluit van de Europese Raad betreffende de sluiting van een overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Verenigde Staten van Amerika inzake de verwerking en overdracht van persoonsgegevens nietig. Het Hof stelt vast dat artikel 95 van het EG-Verdrag, gelezen in samenhang met artikel 25 van de Europese privacyrichtlijn (95/46/EG), geen grondslag kan vormen voor de bevoegdheid van de Gemeenschap om de betrokken overeenkomst met de Verenigde Staten te sluiten. Immers, het overdragen van persoonsgegevens ten behoeve van terrorismebestrijding respectievelijk de bestrijding van georganiseerde criminaliteit, is geen gemeenschapsbevoegdheid (eerste pijler; de oorspronkelijke overeenkomst was gebaseerd op artikel 95 EG), maar een aangelegenheid die de lidstaten in het kader van hun

samenwerking op politie- en justitieterrein (derde pijler) moeten regelen. Bedoelde overeenkomst betreft een verwerking van gegevens die buiten de werkingssfeer van de richtlijn valt. De verwerking van gegevens in het kader van de richtlijn passagiersgegevens geschiedt ten behoeve van de bestrijding van illegale immigratie en een betere grenscontrole en valt daarom binnen de werkingssfeer van de Europese privacyrichtlijn.

De Europese privacyrichtlijn is in Nederland omgezet middels de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Op grond van artikel 9 Wbp is verwerking van persoonsgegevens voor andere verwante en verenigbare doelen niet per definitie onmogelijk. Of een verstrekking van passagiersgegevens aan bijvoorbeeld derden toegestaan is, dient van geval tot geval, aan de hand van de in artikel 9 Wbp genoemde criteria, afgewogen te worden.

Uit het bovenstaande mag blijken dat er geen rechtstreeks verband bestaat tussen het onderhavige wetsvoorstel en de onderhandelingen inzake een nieuw akkoord met de VS. Over deze onderhandelingen is en wordt Uw Kamer op de inmiddels gebruikelijke wijze separaat geïnformeerd.

2. Artikelen van de richtlijn

2.1 Artikel 2 van de richtlijn

Verschillende fracties hebben gevraagd naar de reikwijdte van de voorgestelde verplichting om passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken. De leden van de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD antwoord ik, dat de mogelijkheid om vervoerders te verplichten passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken beperkt blijft tot luchtvervoerders. Op dit moment bestaat er geen dringende noodzaak om ook andere vervoerders aan de verplichting te kunnen onderwerpen. De reden hiervoor is dat verreweg het grootste deel van passagiers via de lucht aan de Nederlandse buitengrens wordt gebracht. Gegeven de snelheid van het vervoer door de lucht en het aandeel van het vervoer van personen door de lucht voor Nederland, is het duidelijk dat de richtlijn vooral toegevoegde waarde voor Nederland kan hebben ten aanzien van het vervoer door de lucht. Het *personen*vervoer over het water is voor Nederland slechts marginaal bij gebrek aan vaste veerverbindingen met derde landen. In feite gaat het incidenteel om een cruiseschip dat één van de Nederlandse zeehavens aandoet. De op 13 oktober 2006 in werking getreden Schengengrenscodex (Verordening (EG) nr. 562/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot vaststelling van een communautaire code betreffende de overschrijding van de grenzen door personen (Schengengrenscodex)(PbEU L 105)) biedt voldoende andere mogelijkheden om de grenscontrole in die gevallen efficiënt uit te voeren. Zo bevat Bijlage VI bij de Schengengrenscodex enkele specifieke bepalingen ten aanzien van de verplichting voor de gezagvoerder van een schip om bemanning- en passagierslijsten te verstrekken.

Iedere lidstaat zal dus een op diens specifieke situatie toegesneden keuze maken, afhankelijk van de aanwezigheid van buitengrenzen die landsgrenzen of zeegrenzen zijn. Zo heeft Frankrijk gekozen voor een ruimere omschrijving van het begrip «vervoerder», waardoor ook zeevervoerders verplicht kunnen worden passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken. Andersom zal de keuze van een lidstaat om alle vervoerders te kunnen verplichten niet automatisch betekenen, dat Nederland dat ook zou moeten doen.

Zoals de aan het woord zijnde leden terecht opmerken is de voorgestelde systematiek om de beperking tot luchtvervoerders in het Vb 2000 neer te

leggen. Mocht het in de toekomst noodzakelijk blijken om de verplichting om passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken ook aan andere dan luchtvervoerders op te kunnen leggen, dan zal een daartoe strekkend voorstel tot wijziging van het Vb 2000 in procedure gebracht worden.

2.2 Artikel 3 van de richtlijn

De fracties van de SP en de VVD hebben vragen gesteld over de omvang van de passagiersgegevens die kunnen worden gevorderd. Zo hebben de leden van de SP-fractie terecht geconstateerd dat de regering voornemens is om in een nieuw artikel 2.2a van het Vb 2000 slechts de mogelijkheid op te nemen om de in artikel 3 van de richtlijn bedoelde gegevens te vorderen. Als er in de toekomst behoefte blijkt te bestaan aan andere gegevens dan die welke opgenomen zijn in artikel 3 van de richtlijn, dan zal die behoefte nauwgezet worden getoetst aan de toepasselijke juridische kaders, waaronder dat van de Wbp, voordat een ontwerp tot wijziging van bedoelde bepaling van het Vb 2000 in procedure zal worden gebracht. Het CBP zal over een dergelijk ontwerp om advies worden gevraagd.

Wat betreft het voornemen om in het Vb 2000 de mogelijkheid op te nemen om een luchtvervoerder te kunnen verplichten de passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken *zonder* dat daarvoor een individuele vordering nodig is, antwoord ik de leden van de VVD-fractie, dat ook van deze mogelijkheid terughoudend gebruik zal worden gemaakt. Hoewel mij geen concrete gevallen voor ogen staan, ligt het voor wat de toe te passen criteria betreft voor de hand om aansluiting te zoeken bij de bestaande regeling voor de afschriftverplichting in het Voorschrift Vreemdelingen 2000 voor vluchten vanaf zogenoemde risicoluchthavens. Voor zover nodig zij nogmaals benadrukt, dat inmiddels is afgezien van de mogelijkheid om ook *andere* passagiersgegevens in het Voorschrift Vreemdelingen aan te wijzen dan die welke zijn aangewezen in artikel 3 van de richtlijn.

De leden van de VVD-fractie wijzen er terecht op dat sinds 1 januari 2007 ook Roemenië en Bulgarije tot de Europese Unie zijn toegetreden. De tekst van de memorie van toelichting is op dit onderdeel inmiddels achterhaald. De bevoegdheid om passagiersgegevens te vorderen van een luchtvervoerder kan dan ook niet worden gedaan ten aanzien van vertrek vanuit één van deze landen naar Nederland, zonder daarmee in strijd te komen met het gemeenschapsrecht.

Ten aanzien van het door de leden van de CDA-fractie gevraagde inzicht in de toepassing van artikel 26 van de Schengen Uitvoeringsovereenkomst (SUO) en richtlijn 2001/51/EG kan het volgende worden meegedeeld. In 2006 zijn bijna 4000 claims gelegd op luchtvervoerders naar aanleiding van de weigering van toegang van vreemdelingen. Het aantal processen-verbaal dat terzake van overtreding van artikel 4 van de wet in 2006 is opgemaakt bedraagt ruim 650. Een overzicht van de door de andere lidstaten voorgestelde boetes is niet voor handen. Voor zover nodig kan hierop later afzonderlijk terug worden gekomen. Aangezien de richtlijn 2004/82/EG hoe dan ook moet worden omgezet in Nederlands recht, neem ik aan dat dit voorstel mijnerzijds niet van invloed zal zijn op de voortvarendheid van behandeling van onderhavig wetsvoorstel.

Voor zover bedoelde ervaringsgegevens worden gevraagd met het oog op de beoordeling van de toegevoegde waarde van de richtlijn voor de Nederlandse grensbewaking, kan ik opmerken dat die toegevoegde waarde van de richtlijn gelegen zal zijn in de mogelijkheid passagiersgegevens reeds op te kunnen vragen op het moment van *vertrek* van het

vliegtuig, wat meer tijd laat voor het grenstoezicht. Op grond van de huidige afschriftverplichting is de luchtvervoerder slechts verplicht de afschriften over te leggen bij *aankomst* in Nederland.

Daarnaast antwoord ik de aan het woord zijnde leden van de CDA-fractie, dat van geval tot geval zal worden beslist of passagiersgegevens worden gevorderd en dat daarbij de nodige terughoudendheid in acht zal worden genomen. Aan de hand van de opgedane ervaringen zal dan de daadwerkelijke toegevoegde waarde van de richtlijn kunnen worden beoordeeld, bijvoorbeeld ten aanzien van het aantal ongedocumenteerden.

Wat het door de leden van de VVD-fractie gevraagde inzicht in de financiële en administratieve lasten betreft, zij opgemerkt dat de passagiersgegevens die kunnen worden gevorderd beperkt blijven tot de in de richtlijn zelf genoemde gegevens. Dit zijn de gegevens waarover de luchtvervoerder ook nu al beschikt in het kader van diens dienstverlening (en die deels zijn verstrekt door de passagier zelf) en die de luchtvervoerder ook nu al moet kunnen overleggen *bij aankomst* op een Nederlandse luchthaven (de afschriftverplichting). De wijziging als gevolg van de richtlijn zou zijn, dat deze gegevens op vordering verstrekt moeten worden *bij vertrek* naar Nederland. Naar het zich thans laat aanzien zal deze wijziging dus geen noemenswaardige financiële en administratieve lasten met zich meebrengen. Tot slot antwoord ik in dit verband de leden van de VVD-fractie, dat hun suggesties ten aanzien van coördinatie en centrale registratie welwillend zullen worden bezien.

2.3 Artikel 4 van de richtlijn

Ik ben verheugd te constateren dat de leden van de VVD-fractie de keuze onderschrijven om voor de sancties aan te sluiten bij de sancties die gelden voor de andere overtredingen van artikel 4 van de wet. Voor de handhaving is deze eenvormigheid van groot belang. De leden van de VVD-fractie constateren terecht dat het element «buiten schuld» als zodanig niet is opgenomen in het voorgestelde artikel 4 Vw. Dat betekent echter geenszins, dat ingeval schuld ontbreekt, de straffen van artikel 108, tweede lid, Vw ook worden opgelegd. In de gevallen waarin de vervoerder er geen verwijt van kan worden gemaakt dat de passagiersgegevens niet werden verzameld of verstrekt, en van schuld aan zijn zijde dus geen sprake is, kan hij daarvoor niet worden gestraft. Dit vloeit voort uit de op het strafrechtelijke schuldbeginsel gebaseerde jurisprudentie van de Hoge Raad volgens welke in gevallen van «afwezigheid van alle schuld» sprake is van een ongeschreven schulduitsluitingsgrond. Ook andere geschreven en ongeschreven strafuitsluitingsgronden zijn op overtredingen als de onderhavige van toepassing, bijvoorbeeld die van overmacht. Ik ben dan ook van mening dat hiermee de richtlijn op juiste wijze wordt omgezet.

2.4 Artikel 6 van de richtlijn

Verschillende fracties hebben vragen gesteld over de voorgestelde regeling van de bewaartermijnen. Ingevolge artikel 10 van de Wbp worden persoonsgegevens niet langer bewaard in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkene te identificeren, dan noodzakelijk is voor de verwerking van de doeleinden waarvoor zij worden verzameld of vervolgens worden verwerkt. Artikel 6, eerste lid, van de richtlijn passagiersgegevens is hiermee in lijn en regelt dus niets nieuws. De bewaartermijn van 24 uur is weliswaar voor de richtlijn uitgangspunt, maar staat niet aan een langere bewaartermijn in de weg, mits aan de voorwaarden is voldaan. Wat de gevallen betreft waarin de gegevens langer dan 24 uur kunnen worden bewaard door de ambtenaren belast met de grensbewaking, wordt in ieder geval gedacht aan het uitvoering geven aan artikel 65 van de wet. Ingevolge dat artikel bestaat er voor de vervoerder een verplich-

ting een geweigerde vreemdeling terug te vervoeren naar een plaats buiten Nederland, indien die vervoerder de vreemdeling naar Nederland heeft gebracht. De door de luchtvervoerder op vordering verstrekte passagiersgegevens vormen het bewijs dat de betreffende vreemdeling door de vervoerder naar Nederland is gebracht. Deze op grond van artikel 65 Vw bestaande verplichting eindigt ten hoogste na zes maanden. Dat impliceert dat de passagiersgegevens slechts bewaard kunnen blijven zolang toepassing van artikel 65 Vw nog mogelijk is. De zes maanden-termijn is dus een bovengrens. In de praktijk zal die termijn echter vaak (aanzienlijk) korter zijn. Ingevolge het vierde lid bij artikel 65 Vw is de vervoerder immers niet gehouden de vreemdeling terug te nemen indien de vreemdeling rechtmatig verblijf geniet tot een later tijdstip dan dat van vertrek van het luchtvaartuig aan boord waarvan hij is binnengekomen. Overigens verwacht ik niet dat er behoefte bestaat aan de door de leden van de SP-fractie gedane suggestie om passagiers, wier gegevens langer dan 24 uur worden bewaard, daarvan onder opgave van redenen afzonderlijk te informeren. Naast het in artikel 35 en verder van de Wbp geregelde inzagerecht, zou dat naar verwachting te weinig toegevoegde waarde hebben, terwijl het voor de uitvoering mogelijkserwijs duur en bewerkelijk is.

In antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie naar de situatie waarin de gegevens al zijn vernietigd terwijl er later alsnog behoefte aan blijkt te bestaan, moet er op worden gewezen, dat het standaardmatig langer dan 24 uur bewaren van passagiers met het oog op een mogelijk toekomstige behoefte aan die gegevens, op gespannen voet zal blijken te staan met de eisen die aan een zorgvuldige verwerking van persoonsgegevens worden gesteld.

Samen met de leden van de PvdA-fractie onderschrijf ik de noodzaak om de transparantie en de rechtszekerheid voor passagiers te waarborgen. Dit is in de voorgestelde spreiding van de regelgevende elementen over wet en besluit afdoende verzekerd. Bovendien past de voorgestelde spreiding in hetgeen gebruikelijk is in termen van wetgevingstechniek.

De vragen van de leden van de VVD-fractie en van de SP-fractie aangaande het gebruik van de passagiersgegevens voor andere doeleinden dan grensbewaking beantwoord ik graag als volgt. Allereerst kan het verhelderend zijn om op te merken dat artikel 6 van de richtlijn nr. 2004/82/EG een regime voor de verwerking van gegevens beoogt te geven dat aansluit op de systematiek van richtlijn nr. 95/46/EG, bijvoorbeeld wat betreft het bewaren van gegevens en de mogelijkheid van verdere verwerking van gegevens. Het ligt dan ook voor de hand om artikel 6 van de richtlijn nr. 2004/82/EG uit te leggen in het licht van richtlijn 95/46/EG. De in richtlijn nr. 2004/82/EG gegeven mogelijkheden tot bijvoorbeeld verwerking van passagiersgegevens voor «de uitoefening van wettelijke taken» of voor «wetshandhavingdoeleinden» zijn dan ook niet nieuw maar sluiten aan bij datgene wat reeds mogelijk zou zijn op grond van richtlijn nr. 95/46/EG.

Richtlijn 95/46/EG is in Nederland omgezet middels de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Volgens artikel 9 Wbp is het niet uitgesloten dat gegevens die voor het ene doel zijn verwerkt (in casu: het tegengaan illegale immigratie en verbetering van de grensbewaking) ook worden gebruikt voor andere, met het oorspronkelijke doel verenigbare doelen. Het is op grond van de Wbp dus *niet* zo, dat de passagiersgegevens altijd en alleen slechts voor het oorspronkelijke doel verwerkt mogen worden. Deze mogelijkheid van verwerking voor andere, verenigbare doelen hoeft juridisch gesproken niet in de vreemdelingenwetgeving herhaald te worden. Wat dan precies die andere, verenigbare doelen kunnen zijn, laat zich vaak niet tevoren bedenken. Om die reden biedt de Wbp een

afwegingskader, aan de hand waarvan in het concrete geval moet worden beslist of verdere verwerking mogelijk is.

Wat de in richtlijn nr. 2004/82/EG bedoelde «wetshandhavingsdoeleinden» betreft zij gewezen op artikel 43 van de Wbp, dat enkele uitzonderingen bevat op artikel 9, eerste lid, van die wet. Daarin is het gebruik voor aanverwante doelen geregeld. In casu komen die uitzonderingen er op neer, dat gegevens, die zijn verkregen in het kader van de bestrijding van illegale immigratie en verbetering van de grensbewaking, óók kunnen worden gebruikt in het belang van de veiligheid van de staat en de voorkoming, opsporing en vervolging van strafbare feiten. Dat is overigens ook nu al zo wat betreft de op grond van de afschriftplicht verkregen passagiersgegevens.

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie tenslotte, zij opgemerkt dat het uitoefenen van grenstoezicht mede dient ter handhaving van de openbare orde en veiligheid van het betrokken land. Daarbij speelt terrorismebestrijding een rol. Een terroristische dreiging kan immers uitgaan van een persoon die zich nog niet op het grondgebied van één van de lidstaten bevindt. Als bijvoorbeeld uit de overgelegde passagiersgegevens blijkt dat een van terrorisme verdachte persoon per vliegtuig naar Nederland komt, dan kan die persoon de toegang tot Nederland worden geweigerd om redenen van openbare orde en nationale veiligheid (op grond van de Schengengrenscore).

3. Implementatie van de richtlijn

De leden van de CDA-fractie merken terecht op dat de passagiersgegevens reeds ter beschikking komen van de ambtenaren belast met de grensbewaking. De vervoerder kan tot op heden echter alleen worden verplicht om die gegevens *bij aankomst* te verstrekken. Op grond van de richtlijn 2004/82/EG dienen de lidstaten te voorzien in de mogelijkheid te vereisen dat die gegevens al bij vertrek van het vervoermiddel naar Nederland worden verstrekt. Zoals in het algemeen deel bij deze nota naar aanleiding van het verslag is opgemerkt, zal er terughoudend gebruik worden gemaakt van deze nieuwe bevoegdheid.

Ik betreur het, net als de leden van de VVD-fractie, dat de termijn voor omzetting van de richtlijn al enige tijd is verstreken en spreek daarom hier nogmaals de hoop uit, dat dit wetsvoorstel voortvarend zal worden behandeld met het oog op het voorkomen van een boete wegens niet-tijdige implementatie.

4. Adviezen

Ik ben het met de leden van de fractie van Groen Links eens dat advisering door de ACVZ en het College bescherming persoonsgegevens (CBP) bij kan dragen aan de kwaliteit van de besluitvorming. In de regel zal een dergelijk advies dan ook worden gevraagd. In dit geval is met een beroep op artikel 1:7 Awb van het vragen van advies aan de ACVZ over het wetsvoorstel afgezien. De Raad van State heeft hierover in zijn advies aangaande het wetsvoorstel geen opmerkingen over gemaakt. Dat ligt anders wat betreft de aan de Raad van State voorgelegde aanpassing van het Vreemdelingenbesluit 2000. Naar aanleiding van het advies van de Raad dienaangaande, is het CBP alsnog om advies gevraagd.

Inmiddels heeft het CBP op 13 februari 2007 advies uitgebracht over de voorgenomen aanpassingen van het Vreemdelingenbesluit. De opmerkingen van het CBP hebben enkel betrekking op de ontwerp-nota van toelichting bij artikel 2.2a, vierde lid, van de voorgenomen wijziging van het Vreemdelingenbesluit, waarin wordt verwezen naar de mogelijkheid

om, indien daaraan in de toekomst behoefte bestaat, «bijkomende verplichtingen» op te leggen. Hierover is in deze nota naar aanleiding van het verslag al het nodige geschreven, zodat ik korthedshalve daarnaar verwijs.

Daarnaast hebben de leden van de CDA-fractie gevraagd om in te gaan op het commentaar van het CBP, voor zover dat in het bovenstaande niet al is gedaan. Aan dat verzoek voldoe ik graag. Aan het commentaar van het CBP is inmiddels grotendeels tegemoet gekomen, hetgeen ook mag blijken uit meergenoemde brief van 8 februari 2007 aan de Voorzitter van Uw Kamer. Daaruit blijkt dat de richtlijn, gegeven de beperkt resterende tijd, «één op één» zal worden omgezet, hetgeen betekent dat alleen het strikt noodzakelijke uit de richtlijn wordt omgezet en dat er dus geen gebruik zal worden gemaakt van de diverse door de richtlijn geboden extra mogelijkheden. Dit betreft de beperking tot luchtvervoerders en tot de passagiersgegevens bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de richtlijn. Ook zal in de toelichting bij de voorgenomen wijziging van het Vreemdelingenbesluit de in deze nota reeds uiteengezette nadere invulling worden gegeven ten aanzien van de mogelijkheid om passagiersgegevens langer dan 24 uur te bewaren. Ten slotte bestaat het voornemen om in artikel 2.2b van het Vreemdelingenbesluit een evaluatieverplichting op te nemen ten aanzien van de noodzaak voor het langer dan 24 uur bewaren van passagiersgegevens.

Voor wat betreft de door het CBP gemaakte opmerking, dat de te verzamelen gegevens beperkt zouden moeten blijven tot de gegevens die al in het bezit zijn van de vervoerder, merk ik op, dat de gegevens die – op vordering – verzameld moeten worden enkel de in artikel 3 van de richtlijn bedoelde gegevens zijn. Dat zijn voor het merendeel de gegevens die een vervoerder ook nu al moet kunnen overleggen op grond van artikel 4, tweede lid, Vw 2000 en artikel 2.2, derde lid, Vb 2000, zij het pas bij aankomst in Nederland in plaats van reeds bij vertrek. Voor het overige betreft het gegevens waarover de vervoerder reeds beschikt (het vervoermiddel, het tijdstip van vertrek en aankomst, het totale aantal met het vervoermiddel vervoerde passagiers en het eerste instappunt).

5. Voorgenomen wijzigingen van het Vreemdelingenbesluit 2000

5.1 Artikel 2.2a Vreemdelingenbesluit 2000

In aanvulling op hetgeen hierboven onder 4. naar voren is gebracht op de vragen van de fracties van GroenLinks en het CDA-fractie, antwoord ik de leden van de PvdA-fractie ten aanzien van artikel 2.2a Vb 2000, dat mij op dit moment geen concrete bijkomende verplichtingen voor ogen staan. De behoefte aan dergelijke bijkomende verplichtingen zal in de praktijk moeten blijken. Pas dan kan getoetst worden aan de relevante bepalingen van de Wbp. Op dat moment zal ook worden nagegaan of aanwijzing van de betreffende gegevens, waaronder *mogelijkerwijs* biometrische gegevens, op het niveau van het besluit mogelijk is of dat die gegevens in de wet zelf opgenomen moeten worden.

5.2 Artikel 2.2b Vreemdelingenbesluit 2000

Het verzoek van de leden van de VVD-fractie tot het uitbreiden van de in artikel 2.2b van het Vreemdelingenbesluit 2000 voorziene evaluatie tot de gehele richtlijn, neem ik graag in overweging. De leden van de fractie van GroenLinks verwijs ik naar het antwoord op de gelijklopende vraag van de leden van de SP-fractie over artikel 3 van de richtlijn.

De minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin