

Vergaderjaar 2015–2016

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 506**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 20 mei 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 1 februari 2016 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten) (Kamerstuk 29 398, nr. 493).

De vragen en opmerkingen zijn op 3 maart 2016 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 19 mei 2016 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,  
Stijnen

## **Inrichting van het verkeersonderzoek of spitsmijdenproject**

### **(doel, regime, inhoudelijke eisen, termijn)**

De leden van de VVD-fractie vragen of ik de genoemde doelen, te weten het verzekeren van de veiligheid op de weg en het in stand houden van de weg inclusief het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, nader kan inkaderen.

Daarnaast vragen zij om een uiteenzetting van het regime voor verkeersonderzoeken en het regime voor spitsmijdenprojecten en in hoeverre de uitgangspunten en voorwaarden van die regimes al dan niet worden gelijkgetrokken.

In artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 zijn algemeen geformuleerde doelstellingen opgenomen. Deze formuleringen zijn ruim, om alle openbare belangen die samenhangen met het verkeer op de weg en die in de loop van de tijd manifesteren worden of juist minder nadruk verdienen op een goede manier te kunnen behartigen via uitvoeringsregelgeving. Dit ontwerpbesluit dient daarmee ook te voldoen aan de algemeen geformuleerde doelstellingen.

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is via een aanvulling op artikel 14 van de Wegenverkeerswet 1994 expliciet gemaakt dat het gebruik van technische hulpmiddelen (Kamerstuk 33 976, nr. 3) voor de genoemde doeleinden is toegestaan. Ook is in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel en in de nota van toelichting op het ontwerpbesluit reeds ingegaan op de nadere invulling van de doelstellingen uit de wet.

Het uitgangspunt bij zowel verkeersonderzoeken als spitsmijden is dat de bruikbaarheid van de weg wordt gediend. Voor verkeersonderzoeken geldt dat de veiligheid op de weg ook een uitgangspunt is. In de uitwerking is er een hoge mate van overeenstemming in het voorgestelde regime voor de twee soorten projecten. De projecten worden een bepaalde termijn voor de start aangekondigd in tenminste een persbericht als in een landelijk of regionaal nieuwsblad. Als het project eenmaal gestart is, kan het bij een verkeersonderzoek (afhankelijk van het soort onderzoek) zo zijn dat de individuele deelname van een kentekenhouders niet nodig is. In dat geval worden de gegevens direct geanonimiseerd of gepseudonimiseerd. In de andere gevallen wordt men bij een verkeersonderzoek binnen vier weken na het opnemen van het kenteken uitgenodigd tot deelname aan het onderzoek en bij een spitsmijdenproject binnen twaalf weken. In beide gevallen is de termijn zo kort mogelijk. De vernietiging van gegevens loopt eveneens voor beide typen projecten gelijk: 1) dat gebeurt onmiddellijk nadat de kentekenhouders heeft laten weten niet te willen deelnemen, 2) wanneer de kentekenhouders na de uitnodiging tot deelnemen niet binnen drie weken positief reageert, en 3) als de kentekenhouders wel deelneemt binnen vier weken na het einde van het onderzoek. Bij wel deelnemen kan de vernietiging beperkt worden tot het niet langer kunnen herleiden van de gegevens tot een bepaalde persoon.

De inhoudelijk te stellen eisen aan de verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten zijn opgenomen in de begripsomschrijvingen van het ontwerpbesluit (Art. I onderdeel a). Voor projecten die niet voldoen aan deze criteria geldt dus dat niet met toepassing van het ontwerpbesluit kentekens in een registratie worden opgenomen.

De leden van de VVD-fractie vragen aan welke voorwaarden en eisen een voormeting in het kader van een spitsmijdenproject moet voldoen.

Er zijn geen specifieke voorwaarden of eisen gesteld anders dan dat de Wbp dit al doet. Er dient niet meer data verzameld te worden dan voor het verzameldoel strikt noodzakelijk is. Per project kunnen hier verschillen in zitten.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de periode van aankondigen van de start van het gebruik van een technisch hulpmiddel van tenminste 7 dagen niet te kort is.

De termijn geeft een minimum periode aan waarop het gebruik van een technisch hulpmiddel dient te zijn aangekondigd. Het staat wegbeheerders vrij om hier een ruimere termijn voor aan te houden. In het te vroeg communiceren schuilt het risico dat automobilisten al vergeten zijn wanneer de waarnemingen gaan starten. Met 7 dagen heb ik beoogd de minimale termijn voor te schrijven waarop automobilisten nog tijdig kennis kunnen nemen van de waarneming en eventueel een andere route of modaliteit kunnen kiezen. Ik heb er geen bezwaren tegen om deze termijn te verlengen naar 10 dagen. Ik zal het ontwerpbesluit op dit punt aanpassen.

De leden van de PvdA-fractie hebben gelezen dat bij de voorbereiding van een verkeersonderzoek melding hiervan wordt gedaan bij de Functionaris Gegevensbescherming (FG) van het ministerie. Wat is de taak van deze functionaris? Neemt deze enkel kennis van de inhoud van het verkeersonderzoek, of toetst deze nut en noodzaak ervan? Toetst de functionaris of verwerking van gegevens in redelijke verhouding staat tot het doel, zo vragen deze leden.

De taken van de Functionaris Gegevensbescherming van het ministerie zijn vastgelegd in de regeling van de Minister van IenM (Stcrt. 2014, nr. 10260) en bestaan uit het toezien op alle verwerkingen van persoonsgegevens waarvoor de Minister verantwoordelijk is in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens. De Functionaris Gegevensbescherming heeft derhalve toezichtbevoegdheden die vergelijkbaar zijn met de bevoegdheden van de Autoriteit Persoonsgegevens op grond van afdeling 5.2 Awb. De Functionaris heeft toegang tot systemen, mag zaken onderzoeken en om inlichtingen en inzage vragen. Om toezicht mogelijk te maken, houdt de Functionaris Gegevensbescherming een register bij van alle verwerkingen van persoonsgegevens waarvoor de Minister verantwoordelijk is. Hiertoe is een meldingsformulier ontwikkeld dat de Functionaris Gegevensbescherming in staat stelt om kennis te nemen van de verwerkingen van persoonsgegevens en te toetsen of deze voldoen aan de waarborgen van de Wet bescherming persoonsgegevens. In die wet ligt reeds besloten dat met het oog op de bescherming van persoonsgegevens een afweging wordt gemaakt in het kader van het proportionaliteits- en het subsidiariteitsbeginsel. Indien de Functionaris Gegevensbescherming onregelmatigheden aantreft, informeert hij het diensthoofd hierover en indien noodzakelijk de Minister.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de aankondigingen ook kunnen worden gepubliceerd als open data op een onlineplatform zodat er één centraal punt is waar verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden kunnen zien waar dergelijke onderzoeken en projecten lopen.

Door het gebruik van het technisch hulpmiddel aan te kondigen via een persbericht en een landelijk of regionaal nieuwsblad wordt getracht weggebruikers zo laagdrempelig en direct mogelijk te informeren over de situatie dat kentekens geregistreerd worden. Vaak is er ook een projectwebsite beschikbaar waarop deze en nog meer informatie te vinden is. Het publiceren van de aankondiging via één centraal punt op een

onlineplatform heeft voor weggebruikers daarom geen toegevoegde waarde.

## **Deelname**

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er voor de selectie van kentekenhouders meer eisen gelden bij het versturen van een uitnodiging tot deelname aan een spitsmijdenproject dan bij de uitnodiging tot deelname aan een verkeersonderzoek (bijvoorbeeld check Nationaal Postregister en Nationaal Overledenenregister). Wordt bij de selectie van proefpersonen voor verkeersonderzoeken niet gecheckt of kentekenhouders in deze registers zijn opgenomen? Zo nee, waarom niet.

Bij het versturen van een uitnodiging tot deelname aan een spitsmijdenproject gelden meer eisen dan bij het versturen van een uitnodiging tot deelname aan een verkeersonderzoek. Dit is te verklaren door het verschil in doelstellingen en regimes tussen verkeersonderzoeken respectievelijk spitsmijdenprojecten.

De Reclame Code Commissie heeft eind 2013 in het kader van een concreet spitsmijdenproject geoordeeld dat uitnodigingen voor spitsmijdenprojecten gezien worden als reclame-uiting (aanbieden van een «dienst»). Uitnodigingen tot deelname aan een verkeersonderzoek vallen buiten deze definitie van reclame van de Reclame Code Commissie.

Dat maakt dat de genoemde registers niet hoeven te worden geraadpleegd voor het aanschrijven van deelnemers aan verkeersonderzoeken. Als de registers ook voor verkeersonderzoeken geraadpleegd zouden worden komt dit de respons van deze onderzoeken niet ten goede.

De leden van de D66-fractie vragen n.a.v. artikel 47 in welke gevallen individuele gegevens niet relevant zullen zijn voor verkeersonderzoek en projecten, zodat deze gegevens direct geanonimiseerd of gepseudonimiseerd worden.

Het scala aan mogelijke verkeersonderzoeken en projecten is te groot om een limitatief antwoord op deze vraag te kunnen geven. Per verkeersonderzoek dient de wegbeheerder deze afweging zelf zorgvuldig te maken. Het gaat daarbij dus om maatwerk per project. Zoals in de toelichting van het ontwerpbesluit is aangegeven, wordt hierbij Opinion 5/2014 on Anonymisation Techniques van de «Article 29 Data protection working party»,<sup>1</sup> in acht genomen. Per geval wordt in overeenstemming met Opinion 5/2014 bekeken welke techniek de optimale oplossing voor anonimisering danwel pseudonimisering is.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze een individuele kentekenhouder die niet wil deelnemen aan onderzoek of een project dit kenbaar kan maken en hoe wordt voorkomen dat de eerstvolgende maal dat de kentekenhouder langs een ANPR-camera rijdt, zijn gegevens opnieuw worden verwerkt en hij steeds opnieuw kenbaar moet maken dat hij afziet van deelname.

Ik wil graag wijzen op het feit dat geen enkele kentekenhouder verplicht is deel te nemen aan een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject. Deelname is in alle gevallen volledig vrijwillig; de uitnodiging kan terzijde worden gelegd en altijd expliciet worden geweigerd. Bij spitsmijdenprojecten bestaat de mogelijkheid om centraal kenbaar te maken niet

---

<sup>1</sup> [http://www.cnpd.public.lu/fr/publications/groupe-art29/wp216\\_en.pdf](http://www.cnpd.public.lu/fr/publications/groupe-art29/wp216_en.pdf)

schriftelijk benaderd te willen worden voor dergelijke projecten, middels een registratie in het Nationaal Postregister. Ieder verkeersonderzoek of spitsmijdenproject houdt zijn eigen register bij van welke kentekenhouders voor dat specifieke project of onderzoek de gegevens niet meer mogen worden verwerkt. Dit betekent dat op geen enkele andere wijze, bij welke instantie dan ook, een aantekening kan worden gemaakt van weigering van de kentekenhouder om mee te werken aan andere onderzoeken of projecten. Er zijn meerdere redenen niet te kiezen voor een apart register voor het centraal bijhouden van kentekenhouders die niet waargenomen willen worden met een technisch hulpmiddel voor verkeersonderzoek en spitsmijdenprojecten. Een dergelijk register zou een nieuwe centrale gegevensverwerking van persoonsgegevens betekenen. Daarnaast is een centrale gegevensverwerking niet proportioneel in termen van kosten en administratieve lasten in relatie tot het daarmee te bereiken doel.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben gelezen dat verkeersdeelnemers blijkens artikel 41 lid 1 onder a een schriftelijke uitnodiging krijgen tot deelname aan een verkeersonderzoek. Volgens artikel 47 lid a is het echter ook mogelijk dat sprake is van een anoniem verkeersonderzoek. Krijgen de verkeersdeelnemers in een dergelijk geval ook een brief?

Nee, in het geval van een anoniem verkeersonderzoek krijgen verkeersdeelnemers geen brief.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om het onderscheid toe te lichten tussen anonimiseren en pseudonimiseren. Deze leden vragen tevens in welke situaties het bijvoorbeeld nodig is om te pseudonimiseren.

Anonimiseren betreft een onomkeerbaar proces dat in werking moet stellen dat de persoonsgegevens na deze bewerking voor altijd met geen enkele mogelijkheid meer te herleiden zijn naar een natuurlijke persoon. Pseudonimiseren houdt in dat de persoonsgegevens na een daarop gerichte bewerking moeilijk en zeker niet rechtstreeks te herleiden zijn naar een natuurlijke persoon. Het proces van pseudonimiseren is echter nog omkeerbaar, de moeite die hiervoor genomen moet worden hangt af van de gekozen techniek. Per geval wordt in overeenstemming met Opinion 5/2014 on Anonymisation Techniques van de «Article 29 Data protection working party»,<sup>2</sup> bekeken welke techniek de optimale oplossing is; anonimisering dan wel pseudonimisering.

Een voorbeeld: stel een wegbeheerder wil zijn verkeersmodel kalibreren. Hiervoor heeft hij inzage nodig in de herkomsten en bestemmingen van auto's in zijn netwerk. De wegbeheerder zet hiervoor een verkeersonderzoek uit waarbij individuele herkomsten en bestemmingen van auto's worden getraceerd met behulp van een technisch hulpmiddel. De kentekenhouders hoeven niet te worden aangeschreven, omdat de herkomst en bestemming kan worden vastgesteld op basis van de gekozen cameraposities. Uit oogpunt van dataminimalisatie dienen de kentekens bij dit onderzoek gepseudonimiseerd te worden. Hierdoor is het nog wel mogelijk om te kunnen bepalen welk voertuig van welk waarneempunt naar welk ander waarneempunt is gereden (een uniek kenmerk is hiervoor nodig), maar omdat de kentekenhouder niet hoeft te worden aangeschreven kan dit onderzoek prima plaatsvinden door de kentekens, waargenomen met het technisch hulpmiddel, direct in het proces te pseudonimiseren («hashen»). Nadat de individuele verkeersstromen waargenomen zijn, dient er een rapportage te worden opgesteld

<sup>2</sup> [http://www.cnpd.public.lu/fr/publications/groupe-art29/wp216\\_en.pdf](http://www.cnpd.public.lu/fr/publications/groupe-art29/wp216_en.pdf)

waarbij de individuele verkeersbewegingen kunnen worden geaggregeerd. Deze aggregatie leidt vervolgens tot anonimisering in dit onderzoek.

De leden van de ChristenUnie-fractie geven in overweging de woorden «of gepseudonimiseerd» in artikel 47, onder a, te schrappen.

Dit voorstel neem ik niet over omdat pseudonimiseren juist een veelvuldig voorkomende techniek bij verkeersonderzoeken is om de privacy van betrokkenen beter te waarborgen. Pseudonimiseren is een vorm van dataminimalisatie dat in het belang van weggebruikers toegepast wordt als anonimiseren niet mogelijk is aangezien daarmee het beoogd doel niet behaald kan worden. Het schrappen leidt mijns inziens tot een vermindering van de waarborgen voor de privacy omdat daarmee deze vorm van dataminimalisatie vervalt.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat bij spitsmijdenprojecten eerst wordt getoetst of kentekens zijn opgenomen van automobilisten die eerder hebben aangegeven niet benaderd te willen worden voor deze projecten.

Deze veronderstelling is echter onjuist. Er wordt uitsluitend vooraf getoetst of kentekenhouders bij het Nationaal Postregister hebben aangegeven geen post te wensen ontvangen bij spitsmijdenprojecten. Dat is op naam- en adresniveau en dus niet op kentekenniveau. Dit houdt dus ook geen verband met artikel 47.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom voor verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten niet gekozen wordt voor een verplichte opt-in in plaats van een optionele opt-out.

De opt-out methode per project heeft tot op heden aangetoond goed te werken. De Wbp maakt het mogelijk om op grond van een publieke taak persoonsgegevens onder condities te mogen verwerken. Om die reden is ervoor gekozen de kentekenhouders zonder opt-in aan te schrijven en uitsluitend een opt-out per project te bieden. Door vooraf kenbaar te maken dat ANPR toegepast gaat worden en een expliciete opt-out mogelijkheid per onderzoek/project te bieden, hebben weggebruikers die dit niet wensen de mogelijkheid dit per keer kenbaar te maken. Door toepassing van het Nationaal Postregister kan wel worden voorkomen dat men ongewenst voor spitsmijdenprojecten benaderd wordt. Ik hanteer geen opt-in bij spitsmijdenprojecten vanwege het waarborgen van de objectiviteit van de nulmeting en het voorkomen van fraude. Door weggebruikers vooraf om toestemming te vragen, kan ook berekenend gedrag ontstaan (enerzijds om in aanmerking te kunnen komen voor deelname en anderzijds om de hoogte van het te verdienen beloningstegoed te vergroten door bewust vaker dan normaal tijdens de nulmeting in de spits te gaan reizen). Door gebruik te maken van een opt-out wordt ervoor gezorgd dat de nulmeting plaats kan vinden zonder dat deelnemers beredeneerd gedrag kunnen vertonen.

De leden van de ChristenUnie vragen naar de mogelijkheid om via de Berichtenbox van de overheid alle kentekenhouders in Nederland te benaderen met de vraag of zij in voorkomende gevallen uitgenodigd willen worden voor een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject.

Het aanschrijven van alle Nederlanders via de Berichtenbox is onwenselijk omdat de verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten slechts op beperkte trajecten en gebieden en ook nog eens tijdelijk hun toepassing hebben. Het gaat dus om de benadering van een specifieke doelgroep.

Tevens geldt net als bij een centraal register voor opt-outs, dat een dergelijke constructie een nieuwe omvangrijke en in mijn ogen disproportionele gegevensverwerking van persoonsgegevens zou betekenen. Ook geldt dat voor verkeersonderzoeken een dergelijke mogelijkheid de betrouwbaarheid van de verkeersonderzoeken niet ten goede komt.

### **Privacy en bewaartermijn**

De leden van de VVD-fractie verzoeken mij het proces van de ontwikkeling van een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject van begin tot eind te beschrijven. Dit mede zodat de momenten duidelijk worden waarop een kentekenhouders wordt betrokken bij de verzameling en het gebruik van persoonsgegevens en hoe daar tegen bezwaar kan worden gemaakt.

Stapsgewijs volgt hieronder het proces van een spitsmijdenproject:

1. Er wordt eerst nagedacht welke oplossing geschikt kan zijn voor een bepaald probleem. Als spitsmijden geschikt wordt geacht, dan wordt de opzet van een project eerst voorbereid en uitgewerkt. Wanneer blijkt dat er een technisch hulpmiddel aan te pas komt, dan wordt er nagedacht over dataminimalisatie en een melding in het kader van de Wbp gedaan bij respectievelijk de FG van lenM of de Autoriteit persoonsgegevens (afhankelijk van wie de verantwoordelijke in de zin van de Wbp is).
2. Een project wordt aanbesteed en kentekencamera's worden geplaatst.
3. Kentekenregistraties worden vooraf aangekondigd middels een persbericht en een advertentie in een lokaal/regionaal dagblad.
4. Kentekenregistratiecamera's registreren gedurende een bepaalde periode de kentekens van alle (motor)voertuigen die in de spits op werkdagen passeren. Deze worden voor maximaal 12 werkweken (eventueel verlengd met een vakantieperiode) opgeslagen in een database.
5. Kentekenhouders die een opt-out voor registratie hebben gegeven, worden structureel verwijderd uit de dataset.
6. Op basis van de passagegegevens in de kentekendatabase vindt een selectie plaats welke (motor)voertuigen met een bepaalde minimale frequentie in de spits gesignaleerd zijn.
7. De lijst met geselecteerde kentekens die voldoende vaak zijn gesignaleerd, wordt naar de RDW verzonden. De RDW voorziet deze subset van kentekens van Naam-, Adres en Woonplaatsgegevens (NAW) van de kentekenhouders.
8. Van de NAW-gegevens die terugkomen bij het project, wordt eerst getoetst of hierbij kentekenhouders zijn opgenomen die bij het Nationaal Postregister hebben aangegeven niet benaderd te willen worden voor dit project. Kentekenhouders die dit betreft worden uit de verzendlijst verwijderd.
9. Op basis van de terug geleverde en gefilterde NAW-gegevens worden potentiële deelnemers per brief aangeschreven met een uitnodiging voor (vrijwillige) deelname aan een spitsmijdenproject.
10. Aangeschreven kentekenhouders ontvangen maximaal 1 herinneringsbrief per project wanneer zij niet reageren. Wanneer zij na de 1<sup>e</sup> aanschrijving hebben aangegeven geen uitnodiging meer te willen ontvangen van het project ontvangen zij geen herinneringsbrief. Voor generieke afmelding voor dergelijke uitnodigingsbrieven wordt de kentekenhouders gewezen op het bestaan van het Nationaal Postregister. Indien binnen 3 weken na aanschrijving geen reactie is gekomen worden de NAW-gegevens en bijbehorende passagegegevens vernietigd.
11. Bij aanmelding op de projectwebsite wordt getoetst of een kentekenhouders in de lijst van benaderde kentekenhouders

voorkomt en als hij vervolgens akkoord is gegaan met de voorwaarden voor deelname (contract), wordt zijn deelname bevestigd. Met het akkoord gaan van de voorwaarden voor deelname stemt een deelnemer vrijwillig in met de opslag en registratie van zijn persoons- en kentekengegevens gedurende zijn deelname en een optionele nameting. Deze passage- en deelnemergegevens worden vervolgens opgeslagen in een database.

12. Periodiek worden er controles uitgevoerd ter voorkoming van fraude. De deelnemer heeft dan al ingestemd met de voorwaarden voor deelname (contract). Hierbij wordt onderzocht in hoeverre een deelnemer alle voertuigen die tot zijn beschikking staan ook daadwerkelijk heeft opgegeven (verplichting middels de voorwaarden voor deelname). Daarnaast wordt gecontroleerd of de voertuigen ook daadwerkelijk nog in bezit zijn van de betreffende kentekenhouder of mogelijk reeds zijn verkocht. Deze toets vindt plaats door de deelnemerkentekens en -adressen periodiek naar de RDW te sturen. De RDW geeft aan of het voertuig nog op het deelnemeradres staat (indien van toepassing). Daarnaast laat de RDW in de vorm van aantallen weten hoeveel voertuigen en in welke voertuigklasse er nog meer op het adres geregistreerd staan. De RDW communiceert niet de NAW-gegevens en kentekens van de betreffende voertuigen, uitsluitend een «hit / no-hit» en de aantallen. Deze informatie is voldoende om contact te leggen met een deelnemer en opheldering te vragen over de situatie. Eventuele mutaties worden met terugwerkende kracht verwerkt en de reeds opgeschorte beloningstegoeden worden hierop bijgewerkt.
13. Bij sommige spitsmijdenprojecten wordt de ANPR-techniek eveneens gebruikt om de beloningen voor deelnemers te kunnen bepalen. Dit is niet standaard, maar optioneel. Andere technieken om te kunnen vaststellen of de spits gemeden worden tijdens deelname zijn gebaseerd op GPS-technieken (apps, on board units, etc.).
14. Iteratief kunnen er aanvullende wervingsrondes plaatsvinden om verloop in het deelnemersbestand te kunnen opvangen en eventuele nieuwe doelgroepen te kunnen uitnodigen. Hierbij wordt eveneens gecontroleerd in hoeverre kentekenhouders bij een eerdere wervingsronde een opt-out hebben gegeven en of zij ingeschreven staan bij het Nationaal Postregister. Zij worden niet meer benaderd.
15. De persoonsgegevens van kentekenhouders die kiezen voor deelname aan het spitsmijdenproject worden uiterlijk vier weken na beëindiging van het project conform artikel 47 onder d geanonimiseerd of vernietigd.

Voor verkeersonderzoek volgt hieronder ook een stapsgewijze uitwerking. Niet bij alle verkeersonderzoeken wordt een technisch hulpmiddel gebruikt en niet bij alle verkeersonderzoeken met een technisch hulpmiddel worden kentekenhouders aangeschreven. Hieronder licht ik uitsluitend het proces toe van een verkeersonderzoek waarbij een technisch hulpmiddel wordt gehanteerd en waarbij de kentekenhouders worden aangeschreven om deel te nemen aan een onderzoek.

1. Er wordt eerst nagedacht welke onderzoeksmethode geschikt kan zijn voor een bepaald vraagstuk. Als de onderzoeksmethode is bepaald, dan wordt de opzet van een onderzoek eerst voorbereid en uitgewerkt. Wanneer blijkt dat er een technisch hulpmiddel aan te pas komt, dan wordt er nagedacht over dataminimalisatie (mogelijkheden tot pseudonimiseren en/of anonimiseren) en een melding in het kader van de Wbp gedaan bij respectievelijk de FG van lenM of



- de Autoriteit persoonsgegevens (afhankelijk van wie de verantwoordelijke in de zin van de Wbp is).
2. Een verkeersonderzoek wordt aanbesteed en kentekencamera's worden geplaatst.
  3. Kentekenregistraties voor het verkeersonderzoek worden aangekondigd middels een persbericht en advertentie in een lokaal/regionaal dagblad.
  4. Kentekenregistratiecamera's registreren de kentekens van alle (motor)voertuigen die passeren. Deze worden voor maximaal 4 werkweken (eventueel verlengd met een vakantieperiode) opgeslagen in een database.
  5. Kentekenhouders die een opt-out voor registratie hebben gegeven, worden structureel verwijderd uit de dataset.
  6. Afhankelijk van het onderzoeksdoel vindt een selectie plaats van de kentekenhouders in de dataverzameling welke worden aangeschreven.
  7. De lijst met geselecteerde kentekens uit stap 4 wordt naar de RDW verzonden. De RDW voorziet deze subset van kentekens van Naam-, Adres en Woonplaatsgegevens van de kentekenhouder (NAW). Op basis van de aan het project terug geleverde NAW-gegevens worden potentiële deelnemers per brief aangeschreven met een uitnodiging voor (vrijwillige) deelname aan een verkeersonderzoek. Zij ontvangen een (link naar een) enquête met onderzoeksvragen.
  8. Aangeschreven kentekenhouders ontvangen maximaal 1 herinneringsbrief per verkeersonderzoek wanneer zij niet reageren. Wanneer zij na de 1e aanschrijving hebben aangegeven geen uitnodiging meer te willen ontvangen van het project ontvangen zij geen herinneringsbrief meer.
  9. Indien binnen 3 weken na aanschrijving geen reactie is gekomen worden de NAW-gegevens conform artikel 47 onder c en bijbehorende passagegegevens vernietigd.
  10. De persoonsgegevens van kentekenhouders die kiezen voor deelname aan het onderzoek worden conform artikel 47 onder d uiterlijk vier weken na beëindiging van het verkeersonderzoek geanonimiseerd of vernietigd.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan reflecteren op het belang van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten versus het belang van privacy. In hoeverre heiligt het doel de middelen, zo vragen deze leden.

Vanzelfsprekend hecht ik een groot belang aan het waarborgen van de privacy van weggebruikers. Tegelijkertijd dragen spitsmijdenprojecten en verkeersonderzoeken bij aan belangrijke maatschappelijke doelen (verbeteren doorstroming, bereikbaarheid). Bij deze belangenafweging spelen proportionaliteit en subsidiariteit een belangrijke rol. De vraag of de inbreuk op de privacy opweegt tegen het doel van de maatregelen richt zich op het proportionaliteitsvereiste. De AMvB is zo ontworpen dat aan beide belangen zoveel mogelijk tegemoet wordt gekomen. Zo worden er strenge eisen gesteld aan het uitvoeren van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. Eén van deze eisen is dat alle projecten dienen te voldoen aan de Wet bescherming persoonsgegevens. Voor projecten uitgevoerd binnen het Programma Beter Benutten is een handleiding ontwikkeld (Privacy ReferentieArchitectuur<sup>3</sup>) als één van de manieren om te borgen dat in overeenstemming met de privacy regels wordt gewerkt.

---

<sup>3</sup> <http://www.beterbenutten.nl/assets/upload/files/IMMA/IMMA-Privacy-Referentiearchitectuur-NL-2016.pdf>

De verwerking van gegevens met behulp van ANPR-camera's vindt op het minimale (d.w.z. uit oogpunt van privacybescherming van de weggebruiker minst belastende) niveau plaats waarbij de beleidsdoelstellingen nog gerealiseerd kunnen worden. De gegevens worden tevens niet langer dan strikt noodzakelijk bewaard en na afronding van het onderzoek of project zo snel als mogelijk gewist. Op deze wijze is naar mijn mening een goede balans aangebracht tussen enerzijds het belang van privacybescherming en anderzijds het belang van een vlotte en veilige verkeersdoorstroming en bereikbaarheid.

De leden van de VVD-fractie vragen of er voldoende bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak is om kentekengegevens te gebruiken voor verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten.

Deze verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten worden al jaren door wegbeheerders uitgevoerd. Voor deze projecten is in de meeste gevallen voldoende bestuurlijk draagvlak om tot uitvoering over te gaan.

Het aantal klachten dat bij een project binnenkomt vanwege het gebruik van kentekengegevens is daarbij minimaal (slechts enkele klachten per tienduizenden aangeschreven kentekenhouders). Daarnaast zijn er voor de meeste spitsmijdenprojecten voldoende deelnemers te vinden die daarvoor doorgaans een hoge waardering hebben. Ook is onderzocht waarom mensen die wel uitgenodigd zijn niet deelnemen aan spitsmijdenprojecten. Uit deze onderzoeken is gebleken dat privacy geen belangrijke reden was om niet deel te nemen (zie onderzoek van MuConsult, 2013<sup>4</sup>).

De leden van de VVD-fractie vragen naar de verhouding van deze materie met het uitgangspunt bij flitsfoto's van buitenlandse kentekens.

Het ontwerpbesluit is alleen van toepassing op verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten en richt zich niet op toepassingen van ANPR voor handhavingsdoeleinden. Dit geldt zowel voor Nederlandse als buitenlandse kentekenhouders. Buitenlandse kentekens worden bovendien voor spitsmijdenprojecten niet verzameld omdat deze niet kunnen deelnemen aan het project.

De leden van de VVD-fractie vragen mij om nogmaals toe te lichten hoe dit besluit zich verhoudt tot de Wet bescherming persoonsgegevens (Wpb).

Wegbeheerders kunnen, voor zover dat noodzakelijk is voor de goede vervulling van hun publiekrechtelijke taak, kentekenherkenning laten plaatsvinden op voorwaarde dat voldaan wordt aan de eisen die zijn vastgelegd in de Wbp (zie artikel 8, aanhef en onder e, Wbp). Het besluit strekt er toe uniforme regels in te voeren voor het gebruik van technische hulpmiddelen door wegbeheerders bij het uitvoeren van hun publiekrechtelijke taak. Het besluit beoogt datgene wat tot nu toe al de norm is in de praktijk bij dit soort onderzoeken en projecten, thans te verankeren in regelgeving. Verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten, waarbij persoonsgegevens in een registratie worden opgenomen, moeten op grond van de Wbp gemeld worden bij de Autoriteit Persoonsgegevens c.q. Functionaris Gegevensbescherming (FG). Deze meldingen zijn opvraagbaar bij de FG of staan respectievelijk in het meldingenregister op de website van (thans) de Autoriteit persoonsgegevens.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten hoe decentrale overheden gehouden worden aan de bepalingen in de Wbp.

---

<sup>4</sup> MuConsult (2013), Evaluatie mobiliteitsprojecten.

Elk overheidsorgaan is uiteraard verplicht zich te houden aan de geldende wet- en regelgeving, dus ook aan de Wbp. Met dit besluit worden geen verruiming aangebracht ten opzichte van de huidige praktijk. Naleving op het volgen van de Wbp ligt bij de «verantwoordelijke in de zin van de Wbp» en de Autoriteit persoonsgegevens ziet er als toezichthouder in Nederland op toe dat de Wbp ook wordt nageleefd. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en Inter Provinciaal Overleg (IPO) zijn medio november 2015 vooraf geïnformeerd over de voorgenomen amvb.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de inhoud van het advies van het College Bescherming Persoonsgegevens (inmiddels Autoriteit Persoonsgegevens).

Hierbij wijs ik erop dat het advies van het College Bescherming Persoonsgegevens over dit ontwerpbesluit op verzoek van de leden van de D66-fractie gelijktijdig met deze beantwoording aan de Kamer wordt overgelegd. Het advies over de toenmalige tekst van het ontwerpbesluit houdt in samenvatting in dat het College aandacht vraagt voor het expliciteren en specificeren van een aantal aspecten dat van belang is voor de bescherming van persoonsgegevens. Het College vond in de tekst zoals die was voorgelegd niet overal duidelijk van welke betrokkene welke persoonsgegevens worden verwerkt, van wie welke persoonsgegevens aan derden worden verstrekt en wat de grondslag daarvoor is. Verder werd volgens het College onvoldoende toegelicht onder welke omstandigheden sprake is van geanonimiseerde kentekengegevens en bood de tekst ten onrechte de mogelijkheid kentekengegevens oneindig lang te bewaren. Ik meen dat in de versie van het ontwerpbesluit met de nota van toelichting die aan de Kamer is toegezonden aan al deze aspecten van het advies afdoende gevolg is gegeven.

De leden van de VVD-fractie vragen vervolgens hoe wordt gewaarborgd dat de privacy van kentekenhouders in acht wordt genomen en gegevens volgens de bepalingen in het besluit worden vernietigd.

Dit is aan de partij die doel en middelen bepaalt voor een verkeersonderzoek c.q. spitsmijdenproject en dus de verantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen (in de zin van de Wbp) is die binnen dat doel plaatsvinden. Deze partij dient te organiseren en erop toe te zien dat tijdig vernietigd wordt conform bepalingen van dit besluit. Belangrijk om te melden is dat bij bestaande verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten die reeds jaren plaatsvinden deze partijen die verplichting op grond van de Wbp ook al hadden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat voor verkeersonderzoeken is bepaald dat kentekenhouders binnen vier weken na de verwerking van persoonsgegevens met een technisch hulpmiddel schriftelijk moeten worden benaderd over het onderzoek. Zij vragen na hoeveel weken de vier weken ingaan.

De gestelde vier weken voor verkeersonderzoek zijn inclusief de benodigde tijd om kentekenhouders aan te schrijven. Het is dus geen optelsom. De start van de kentekenherkenning is de start van verwerking van persoonsgegevens.

De leden van de PvdA-fractie vragen om aan de hand van één of meerdere voorbeelden nader toe te lichten hoe de verwerking van gegevens met behulp van camera's op het minimale niveau plaatsvindt waarbij de doelstellingen nog gerealiseerd kunnen worden. Ook vragen zij in te gaan op de vraag hoe met de verwerking van gegevens wordt

omgegaan als met verwerking van meer gegevens de beleidsdoelstellingen beter gerealiseerd kunnen worden (en vice versa).

Vanuit het Ministerie van IenM is een handreiking opgesteld over de manier waarop wetgeving rondom privacy toegepast dient te worden in mobiliteitsprojecten<sup>5</sup>. Hierin wordt met voorbeelden aangegeven hoe omgegaan dient te worden met de eis dat niet meer gegevens mogen worden gebruikt dan noodzakelijk is om de doelen te bereiken.

Voorbeelden van dataminimalisatie zijn:

- bij spitsmijden worden alleen de Nederlandse kentekens van personenauto's op werkdagen in de spitsperiodes (tijdelijk) opgeslagen. Dit aangezien buitenlandse kentekens, vrachtverkeer, weekenddagen en dalperiodes wel relevant maar niet noodzakelijk zijn voor het verzameldoel.
- bij een verkeersonderzoek waarbij individuele deelname van de kentekenhouder niet nodig is worden de kentekens direct geanonimiseerd of gepseudonimiseerd.

Zoals uit de voorbeelden blijkt is het minimale niveau afhankelijk van de precieze beleidsdoelstellingen van het project waarvoor de kentekenonderzoeken plaatsvinden.

Er is daarbij inderdaad sprake van een afweging tussen de behoefte aan dataminimalisatie enerzijds, en de monitoring van de realisatie van beleidsdoelstellingen anderzijds. Van spitsmijdenprojecten is bijvoorbeeld veel bekend over de (positieve) kosteneffectiviteit tijdens, en kort na, de looptijd van het project. De kennis over het lange termijn effect van spitsmijden (effect na één jaar) is echter beperkt omdat het vernietigen van de persoonsgegevens na de beëindiging van het project als een zwaarwegender belang wordt beschouwd.

De leden van de D66-fractie vragen of ANPR de enige manier is om de gewenste informatie te verzamelen en automobilisten aan te moedigen om de spits te mijden, en of andere methoden zijn overwogen voor het gebruik voor verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten.

Er zijn verschillende methodieken voor registratie en werving bekeken. Voor werving geldt dat kentekenherkenning (via ANPR) met als doel om persoonlijke uitnodigingsbrieven te sturen vooralsnog als meest passende techniek wordt beschouwd om de beleidsdoelstellingen bij spitsmijdenprojecten te realiseren. Alternatieven voor werving via ANPR voor spitsmijdenprojecten zijn marketingacties, werving via werkgevers en werving via smartphones. Deze hebben slechts zeer beperkt bijgedragen aan de werving van deelnemers (MuConsult, 2013).

De ervaring heeft geleerd dat alternatieve wervingsmethoden bij verkeersonderzoeken, zoals het uitdelen of ter plekke afnemen van enquêtes bij tankstations, statistisch gezien niet representatief zijn voor de weggebruikers op een bepaald wegtraject en dat de uitkomsten daarvan dus niet goed bruikbaar zijn<sup>6</sup>.

Voor registratie is een belangrijk argument waarom ANPR-techniek bij spitsmijdenprojecten momenteel de voorkeur verdient dat andere methodes de objectiviteit van de metingen beïnvloeden. Het reisgedrag in de referentiemeting is namelijk het uitgangspunt voor de hoogte van de beloning die men tijdens deelname kan verdienen. Fraudepreventie vormt een ander argument voor ANPR. Van groot belang is dat deelnemers alleen beloond worden voor gedragsverandering. Om onrechtmatig

<sup>5</sup> <http://www.beterbenutten.nl/assets/upload/files/IMMA/IMMA-Privacy-Referentiearchitectuur-NL-2016.pdf>

<sup>6</sup> Zie ook Kamerstuk 31 051, nr. 14 beantwoording vraag mbt uitnodigingsbrief deelname verkeersonderzoeken, 8 juli 2013.

verdiende beloningen zoveel als mogelijk te beperken, is een registratiesystematiek nodig. Naast ANPR kunnen hiervoor ook On Board Units (meetkastje in de auto) en apps worden gebruikt. De fraudegevoeligheid van deze registratiesystematieken is voor ANPR het laagst (zie MuConsult, 2013)<sup>7</sup>.

Momenteel geldt ANPR nog als best-proven-technology. Door mijn Ministerie is wel een traject in gang gezet om 0-meting, werving en fraudepreventie met behulp van alternatieven (zoals via smartphones) te verbeteren. Gelet op de snelle technologische ontwikkelingen is het mogelijk dat in de toekomst meer projecten van deze techniek, in plaats van ANPR, gebruik kunnen maken.

De leden van de fractie van D66 vragen om een toelichting hoe artikel 46 zich verhoudt tot de gekozen doeleinden in artikel 44 en het vereiste van strikte doelbinding om persoonsgegevens volgens de wet te mogen verwerken.

De door deze leden genoemde doelbinding van de registratie komt tot uitdrukking in het feit dat de gegevens veelal slechts kort worden bewaard in combinatie met en afgestemd op het doel van de registratie. Verder zijn in die periode naast de bewerker van de gegevens en de geregistreerde ten eerste opsporingsambtenaren en toezichthouders gerechtigd om kentekens op te vragen. Die moeten dan wel gericht naar gegevens van een specifiek kenteken vragen. Ten tweede zijn verzekeraars en advocaten gerechtigd om kentekens op te vragen, maar die verstrekking moet dan in het voordeel van de geregistreerde kunnen zijn en kan dus niet buiten de kentekenhouders gebeuren. Ik wijs er in dit verband nog op dat op grond van artikel 43, onder b, van de Wet bescherming persoonsgegevens het mogelijk is gegevens te verwerken voor een doel dat niet alleen afwijkt van het doel waarvoor de gegevens verzameld zijn, maar ook afwijkt van het beginsel van verenigbaar gebruik (artikel 9 van de Wbp), als dat noodzakelijk is in het belang van de voorkoming, opsporing en vervolging van strafbare feiten. Artikel 43 van de Wbp bevat overigens meer gronden dan alleen de hier genoemde als reden voor doorbreking van de doelbinding.

De leden van de D66-fractie vragen of ik bereid ben om de gebruikersgroep in artikel 46 te beperken tot uitsluitend diegenen die rechtstreeks betrokken zijn bij de gekozen doelen, zijnde verkeersonderzoek en spitsmijdenprojecten.

Zoals in artikel 46, eerste lid, onder a, vermeld heeft de kentekenhouders het recht op inzage voor zover het gegevens betreft die op hem betrekking hebben. Dit is conform de Wbp, waarin staat vermeld dat een betrokkene het recht heeft op inzage in zijn persoonsgegevens. De in artikel 46, eerste lid, onder f en g genoemde gebruikersgroepen zijn daartoe gemachtigde belangenbehartigers van deze kentekenhouders. Het is mogelijk om de bepaling aan te passen zodat deze gebruikersgroepen de toegang tot de kentekengegevens wordt ontzegd. Echter, dit is niet in het belang van de desbetreffende kentekenhouders. Belangrijk om te vermelden is dat verzekeraars en advocaten alleen gegevens kunnen opvragen nadat hun cliënten daarvoor toestemming hebben gegeven, en nimmer toegang krijgen tot kentekengegevens van overige personen, laat staan wederpartijen.

De in artikel 46, eerste lid, onder c, d, en e opgenomen opsomming van rechthebbenden op gegevens beoogt geen uitbreiding te geven aan wat deze rechthebbenden al mochten vragen op basis van andere wetgeving.

<sup>7</sup> MuConsult (2013), Evaluatie mobiliteitsprojecten.

De opsomming is in lijn met wat al elders geregeld is binnen bestaande wetgeving en is bedoeld om de verantwoordelijken voor de registratie en de geregistreerden een compleet inzicht te bieden in de omgang met gegevens ten opzichte van derden. Dit kan echter ook in voldoende mate bereikt worden via de nota van toelichting op het ontwerpbesluit en daarom ben ik voornemens de onderdelen c, d en e uit het voorgestelde artikel 46, eerste lid, te schrappen. Bijkomend voordeel daarvan is dat op die manier geen spanning kan ontstaan tussen de tekst van het ontwerpbesluit en de wetten die een recht op informatie regelen.

De leden van de D66-fractie vragen tevens hoe het ontwerpbesluit zich verhoudt tot het wetsvoorstel ANPR dat nog bij de Tweede Kamer aanhangig is.

Met dat wetsvoorstel bestaat geen relatie, omdat dat wetsvoorstel gaat om het opslaan van gegevens voor strafrechtelijke doeleinden, waarbij aanwijzingen van betrokkenheid bij strafbare feiten op het moment van opslaan van de gegevens ontbreken. Het onderhavige ontwerpbesluit gaat om een beperkte gegevensopslag, immers lang niet overal lopen steeds verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. De hiergenoemde doelbinding brengt met zich mee dat er geen koppeling is met het strafrecht, niet in de inrichting van de opslag, niet in de opslagtermijnen, en ook niet vanwege het feit dat degene wiens kenteken het betreft steeds mogelijkheden heeft de registratie te beëindigen. Verder is er al in het concept voor artikel 46, zoals het aan de Kamer is voorgelegd, op geen enkele wijze in voorzien dat bij het strafrecht betrokken instanties de beschikking kunnen krijgen over een grote hoeveelheid kentekens.

De leden van de D66-fractie vragen tevens om een interdepartementaal overzicht van alle besluiten, Algemene Maatregelen van Bestuur, ministeriële regelingen en convenanten waarbij ANPR-gegevens op dit moment worden gebruikt, alsmede om een overzicht door wie die gegevens worden gebruikt en met welk doel.

In antwoord op deze vraag doe ik de toezegging om een overzicht te maken van alle toepassingen van ANPR binnen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en deze de Kamer te doen toekomen. Tevens zal ik uw verzoek doorgeleiden naar mijn collega's van de overige departementen waar ANPR wordt toegepast met de vraag u een vergelijkbaar overzicht te doen toekomen.

De leden van de D66-fractie vragen hoe bij het voorliggende ontwerpbesluit rekening is gehouden met de – op verzoek van mijn ambtsgenoot van Veiligheid en Justitie – gegeven voorlichting van de Afdeling advisering van de Raad van State (van 17 juli 2014).

De Raad merkt in haar voorlichting op dat dit soort (ANPR) opslag van gegevens zal kunnen worden beoordeeld als strijdig met het evenredigheidsbeginsel of als niet relevant of bovenmatig, uitgaande van het doel het van de opslag. De voorlichting stond echter geheel in het teken van de opslag van gegevens voor strafrechtelijke doeleinden, waarvan in het ontwerpbesluit absoluut geen sprake is. Om deze reden hoefde de voorlichting van de Afdeling rechtspraak van de Raad van State niet betrokken te worden bij de voorbereiding van het onderhavige ontwerpbesluit.

In dit ontwerpbesluit (dat ziet op het gebruik van ANPR-camera's voor verkeersonderzoek en spitsmijdenprojecten) is wel rekening gehouden met alle uitgangspunten van nationale en internationale regelgeving,

doordat de registratie onder andere getoetst is zowel op een wettig doel als aan de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister nader kan toelichten wie wanneer eindverantwoordelijk en daarmee aanspreekbaar is voor de correcte verwerking en vernietiging van verzamelde gegevens?

De Wbp bevat het antwoord op deze vraag. De partij die het verzameldoel en de middelen bepaalt voor de gegevensverwerking die plaatsvindt, is verantwoordelijke in de zin van de Wbp. In dit geval is de partij die doel en middelen bepaalt voor een verkeersonderzoek c.q. spitsmijdenproject de verantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen die binnen dat doel plaatsvinden.

De leden van de D66-fractie vragen indien gemeenten betrokken zijn bij verkeersonderzoeken en projecten en eindverantwoordelijk zijn voor de verwerking en vernietiging, hoe en door wie dan in de gaten gehouden wordt dat dit op correcte wijze gebeurt?

Bij de beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie ben ik reeds ingegaan op de relatie tussen decentrale overheden en het belang van de privacybescherming.

De leden van de fractie van D66 vragen of de PIA's, die voorafgaand aan het in procedure brengen van de wijziging van artikel 14 van de Wegenverkeerswet 1994 zijn opgesteld, kunnen worden toegezonden.

De PIA's zijn een intern beleidsinstrument die niet het karakter hebben van een beleidsvoornemen dat bestemd is voor toezending aan de Kamer. Zij worden in het vroegst mogelijke stadium van de beleidsvorming door een beleidsmedewerker of een wetgevingsjurist opgesteld in het kader van de interne gedachtvorming. Het is niet gebruikelijk dat een PIA openbaar wordt gemaakt. De uiteindelijk voorgestelde regelgeving en de toelichting daarop bevatten voor zover op dat moment relevant de elementen uit de PIA's waarmee rekening is gehouden in de vorming van het beleid.

Naar aanleiding van de daartoe strekkende vraag van de leden van de fractie van D66 doe ik de Kamer hierbij het advies over het ontwerpbesluit van het College bescherming persoonsgegevens van 8 september 2015 toekomen.

De leden van de D66-fractie vragen om een toelichting op de termijn van vier respectievelijk twaalf weken waarbinnen kentekenhouders moeten worden benaderd over het verkeersonderzoek respectievelijk spitsmijdenproject en hoe deze termijnen zich verhouden tot de optionele verlenging met de duur van binnen die termijn begonnen schoolvakanties. Deze leden vragen zich af of de bewaartermijn van de gegevens daarmee in geval van bijvoorbeeld de zomervakantie met zes weken kan toenemen.

In het bovenstaande schema is<sup>8</sup> voor de termijn van de spitsmijdenprojecten getracht te verduidelijken hoe de opslag van kentekens plaatsvindt. Hetzelfde principe is ook van toepassing op de termijn voor verkeersonderzoeken, tenzij het uit onderzoeksoogpunt relevant is om ook tijdens schoolvakanties voor dat specifieke onderzoeksdoel te registreren.

Uit het schema is op te maken dat er nooit meer dan 10 werkweken data worden opgeslagen, maar dat de ouderdom van de data bij vakantieperiodes verder terug in de tijd kan liggen dan 12 werkweken. Het voorbeeld

<sup>8</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

gaat uit van 10 werkweken opslag om vervolgens 2 werkweken de tijd te hebben voor bewerking. In deze twee weken worden analyses verricht, doelgroepen geselecteerd, NAW-gegevens bij de RDW opgevraagd, brieven gedrukt en verstuurd aan kentekenhouders. Uiterlijk 12 werkweken na de 1<sup>e</sup> verwerking wordt de uitnodigingsbrief verzonden.

De leden van D66 vragen hoe een verlenging vanwege schoolvakanties zich verhoudt tot de wettelijke noodzakelijkheidsregel dat kentekens niet langer worden bewaard dan strikt noodzakelijk en hoe verlenging van de bewaartermijn vanwege schoolvakanties zich verhoudt tot kentekenhouders die geen kinderen hebben maar van wie de gegevens vanwege schoolvakanties wel een aantal weken langer worden bewaard.

Er spelen bij spitsmijdenprojecten twee argumenten om deze verlenging van bewaartermijnen te rechtvaardigen. Ten eerste worden uit het oogpunt van dataminimalisatie bij een verlenging van de bewaartermijn de data in die vakantieperiode niet opgeslagen. De verwerking met een technisch hulpmiddel ligt dan stil, net zoals bijvoorbeeld tijdens de weekend- en feestdagen. Feitelijk gezien zijn er dus niet meer data dan van 12 werkweken, de oudste registratie kan echter wel verder dan 12 werkweken in de tijd terug liggen (zie schema voorgaand antwoord). Ten tweede is het vanuit het oogpunt van objectiviteit van belang om voldoende lang kentekens te kunnen waarnemen zodat inzichtelijk is welk reisgedrag spitsreizigers representatief gezien vertonen. Voor het overgrote deel van de spitsreizigers zijn reguliere schoolvakantieperiodes echter niet representatief. Om die reden worden schoolvakanties uit de nulmeting gefilterd.

Tenslotte, is het niet mogelijk, wenselijk en relevant om een onderscheid te maken in kentekenhouders met of zonder kinderen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben bezwaren tegen de verruimde toepassing en vragen deze verruimde toepassing (gebruik van kentekengegevens voor andere doelen dan spitsmijdenprojecten of verkeersonderzoeken) nader te onderbouwen vanuit het principe van proportionaliteit. De leden van de fractie van de ChristenUnie geven tevens aan dat de proportionaliteit meer centraal moet staan dan alleen het gegeven dat er data zijn die voor opsporing kunnen worden benut.

Voor de beantwoording van deze vragen verwijs ik naar het antwoord op de vraag van de leden van de fractie van D66 hoe artikel 46 zich verhoudt tot de gekozen doeleinden in artikel 44 en het vereiste van strikte doelbinding om persoonsgegevens volgens de wet te mogen verwerken, en de vraag om de gebruikersgroepen te beperken.

### **Fraude en de relatie met het Wetboek van Strafvordering**

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister om naar aanleiding van recente berichtgeving omtrent gesjoemel in Rotterdam<sup>9</sup> in te gaan op de fraudegevoeligheid van spitsmijdenprojecten. Welke verantwoordelijkheid hebben de verschillende bevoegde organen daarbij?

Zoals ik in de beantwoording van de vragen van Kamerlid Hoogland in reactie op dat krantenartikel reeds heb aangegeven (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 862), is de fraudegevoeligheid van de spitsmijdenprojecten klein. Projecten gericht op spitsmijden zijn inmiddels een beproefd concept om mensen te stimuleren om over hun reiskeuze na

<sup>9</sup> Algemeen Dagblad, «Kamer eist uitleg over gesjoemel met spitsmijden» d.d. 20 november 2015 (<http://www.ad.nl/ad/nl/1038/Rotterdam/article/detail/4191291/2015/11/20/Kamer-eist-uitleg-over-gesjoemel-met-spitsmijden.dhtml>)



te denken en om (tijdelijk) de verkeersdruk te verminderen, zoals bijvoorbeeld tijdens wegwerkzaamheden. Bij elk van deze projecten is fraudebestrijding een belangrijk aspect. Ik verwijs hiervoor naar het eindrapport Mobiliteitsprojecten (bijlage bij Kamerstuk 32 500 A, nr. 81) dat ik in juni 2011 aan de Kamer heb gestuurd.

De spitsmijdenprojecten volgen een vaste systematiek en controle om deelnemers te belonen dan wel uit te sluiten van beloningen en deelname. De controles zijn er op gericht om deelnemers die niet voldoen aan de voorwaarden uit te sluiten van een beloning en van verdere deelname. Er kan niet voor de volle honderd procent worden uitgesloten dat er deelnemers zijn die bewust de regels overtreden. Die mogelijkheid bestaat bij iedere regeling en ieder systeem. De beloningsperiode voor deelnemers aan (nieuwe) spitsmijdenprojecten wordt gemaximeerd op 6 maanden. De omvang van de fraude die zou kunnen plaatsvinden is hiermee ook beperkt. Binnen de projecten vinden maandelijks gegevenscontroles plaats, voorafgaand aan de betaling van beloningen. Een beloning wordt uitgekeerd als een deelnemer voldoet aan de gestelde voorwaarden. De controles richten zich op de juistheid van kentekens en aantallen voertuigen van deelnemers. Daarnaast vinden er data-analyses plaats om bijzondere afwijkingen in het mijdingsgedrag van deelnemers te constateren en een deelnemer hierop zo nodig te bevragen. Deze aanpak leidt ertoe dat deelnemers een beloning ontvangen als aan de voorwaarden van spitsmijden is voldaan. In de situatie dat niet aan de voorwaarden wordt voldaan (bijvoorbeeld bij niet reageren op informatieverzoeken, verkeerde informatie aanleveren of bij afwijkend gedrag) wordt geen beloning meer uitgekeerd en wordt de deelnemer uitgesloten van deelname.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het mogelijk is automobilisten die eerder niet aan de voorwaarden hebben voldaan (aanwijzingen tot frauduleus handelen) uit te sluiten voor alle spitsmijdenprojecten in Nederland. Ook vragen deze leden of ik bereid ben om het ontwerpbesluit indien nodig aan te passen zodat deze mogelijkheid wel beschikbaar komt.

Aanpassing van het ontwerpbesluit acht ik niet wenselijk. Ten eerste vind ik het onwenselijk en disproportioneel om een centrale database te bouwen van eerder uitgesloten deelnemers welke feitelijk als een zwarte lijst kan worden beschouwd. Het belang van de privacy van de deelnemers vind ik hier zwaarder wegen. Ten tweede, in spitsmijdenprojecten zijn waarborgen ingebouwd om deelnemers die niet voldoen aan de voorwaarden uit te sluiten. Dat een deelnemer handelt in strijd met de voorwaarden voor deelname wil niet zeggen dat de deelnemer ook daadwerkelijk moedwillig fraudeert met als doel om een onrechtmatige beloning te verdienen. De fraude is daarmee niet hard aangetoond. Ten derde is het fraudeprobleem van relatief beperkte omvang. Spitsmijdenprojecten voeren doorgaans maandelijks gegevenscontroles uit, voorafgaand aan de betaling van een beloning. Deze aanpak leidt ertoe dat deelnemers pas achteraf de beloning ontvangen en alleen als aan de voorwaarden van spitsmijden is voldaan.

De leden van de CU-fractie vragen wat in artikel 46, eerste lid, onder d en e, wordt verstaan onder het gericht vragen naar kentekens en waarom niet gekozen is voor opneming in het Wetboek van Strafvordering. Waarom is niet expliciet de voorwaarde gesteld dat de hoofdofficier van justitie het opsporingsonderzoek heeft aangewezen, inclusief een afgebakende periode?

Ook missen deze leden een onderbouwing van de vraag voor welk soort misdrijven dit middel mag worden ingezet.

Zoals reeds uiteengezet naar aanleiding van de vragen van de leden van de D66-fractie, geeft artikel 46, eerste lid, onder c, d, en e aan wat deze rechthebbenden al mochten vragen op basis van andere wetgeving waaronder het Wetboek van Strafvordering.

Het gericht vragen naar kentekens betekent dat door de bevoegde opsporingsambtenaar die gegevens wenst, een concreet kenteken moet worden genoemd. Dit kan alleen in relatie tot de vraag of een voertuig met dat kenteken op een bepaalde tijd op een bepaalde plaats aanwezig is geweest. Een opvraagactie naar alle kentekens die gesignaleerd zijn rond een bepaalde tijd op een bepaald wegvak is vanuit de registratie geredeneerd geen gerichte vraag. Een dergelijk verzoek wordt daarmee als disproportioneel beoordeeld.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe het voorgestelde besluit zich verhoudt tot het niet in stemming gebrachte wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafvordering in verband met de regeling van het vastleggen en bewaren van kentekengegevens door de politie (Kamerstuk 33 542, nr. 2) en artikel 8 van het Europees verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM).

Het voorgestelde besluit heeft zoals reeds uiteengezet naar aanleiding van een vraag van de leden van de D66-fractie, geen relatie met het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafvordering in verband met de regeling van het vastleggen en bewaren van kentekengegevens door de politie (Kamerstuk 33 542, nr. 2). Aan de suggesties van het College bescherming persoonsgegevens in een eerdere fase van de voorbereiding van het besluit is gevolg gegeven. De relevantie hiervan is inmiddels overigens zeer klein, gegeven mijn antwoord op de vraag van de leden van de D66-fractie of ik bereid ben de gebruikersgroepen in artikel 46 te beperken. Ik heb in dat antwoord mijn voornemen aangekondigd de onderdelen c, d en e uit artikel 46, eerste lid, te schrappen.

De leden van de CU-fractie willen ten slotte over dit onderwerp nog weten of de verwijzing in het voorgestelde artikel 46, eerste lid, onder d, van het BABW naar artikel 15 van het Wetboek van Strafvordering klopt. Deze verwijzing is inderdaad niet juist, maar niet meer van belang gegeven mijn zojuist genoemde voornemen het artikelonderdeel te schrappen, evenals de onderdelen c en e.

### **Relatie met Beter Benutten**

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister om nogmaals toe te lichten wat de doelstelling is van het programma Beter Benutten.

Het programma Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg is aanvullend op de investeringen in de infrastructuur. Binnen het programma Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg werkt mijn Ministerie met de regionale overheden en het bedrijfsleven samen aan een betere bereikbaarheid in de twaalf drukste stedelijke regio's (zie: afspraken over het programma Beter Benutten in het Bestuurlijk overleg MIRT, najaar 2011<sup>10</sup>). Het programma Beter Benutten had het streven om te komen tot een filereductie van 20% op de belangrijkste knelpunttrajecten zoals gedefinieerd door de Beter Benutten regio's. Uit de evaluatie van het Beter Benutten programma blijkt dat 19% filereductie is gerealiseerd.

Naast stimulering van innovaties is de bereikbaarheidsdoelstelling van het Beter Benutten Vervolg programma om de reistijd van deur tot deur in de spits in die drukste gebieden met tien procent te verbeteren.

<sup>10</sup> Kamerstuk 33 000 A, nr. 21

De leden van de VVD-fractie vragen naar de rol van het faciliteren van een mindshift over mobiliteit bij publieke en private partijen binnen het programma Beter Benutten.

Hierop kan bevestigd worden dat dit inderdaad een belangrijke randvoorwaarde is. Het gaat daarbij om het besef dat het beter benutten van de bestaande wegen bijdraagt aan de bereikbaarheid en economie van Nederland, net als de uitbreiding van weginfrastructuur.

De vraag wanneer deze mindshift gerealiseerd is laat zich lastig concretiseren. Wel zie ik dat het programma Beter Benutten sinds 2011 een beweging in gang heeft gezet. De essentie daarvan is dat anders naar bereikbaarheid en bereikbaarheidsoplossingen gekeken wordt. Werkgevers en werknemers kijken samen hoe ze reizen buiten de spits mogelijk kunnen maken. Onderwijsinstellingen onderzoeken of ze hun lestijden kunnen verzetten, zodat studenten de ov-spits kunnen verlichten. Overheden werken samen met marktpartijen aan innovatieve mobiliteitsoplossingen, bijvoorbeeld op het gebied van Intelligente Transport Systemen (ITS). Ik zie dat de Beter Benutten-aanpak werkt: het levert nieuwe kennis op, stevige samenwerkingsverbanden, maar vooral meer ruimte op de weg en in het OV.

De leden van de VVD-fractie vragen ook naar de rol van gedragsbeïnvloeding binnen het programma Beter Benutten.

Het Beter Benutten programma stelt de reizigers centraal in de brede probleemanalyse. Bij de oplossingen worden infrastructurele maatregelen gecombineerd met maatregelen die de reizigers keuzemogelijkheden bieden en de reizigers actueel informeren over de opties om tot de meest effectieve oplossing voor specifieke reissituaties te komen. Uit de resultaten blijkt dat een substantieel deel van de deelnemers aan projecten op het gebied van bijvoorbeeld fiets, openbaar vervoer of spitsmijden de spits blijven mijden ook wanneer het betreffende project is afgerond.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de voorgenomen aanpassingen ten behoeve van de spitsmijdenprojecten en daarmee de uitbreiding van de bevoegdheden zich verhouden tot de tijdelijkheid van het programma Beter Benutten en vragen zich af of de wijziging van het besluit niet gelijkgetrokken moet worden met de einddatum van het programma Beter Benutten.

Dit ontwerpbesluit is breder dan de Beter Benutten projecten en heeft ook betrekking op verkeersonderzoeken en maatregelen in het kader van de Minder Hinder aanpak.

De leden van de VVD-fractie vragen welk soort projecten op basis van welke eisen in aanmerking komen voor een financiële bijdrage van het Rijk vanuit het programma Beter Benutten.

De nadruk binnen Beter Benutten ligt op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen. Het gaat om kleine infrastructurele maatregelen in combinatie met vraagmaatregelen die de keuzemogelijkheid om buiten de spits te reizen beïnvloeden. Bij infrastructurele maatregelen moet bijvoorbeeld gedacht worden aan op- en afritten, OV voorzieningen, fietspaden, en ITS. Vraagmaatregelen zijn maatregelen waardoor reizigers op andere tijden rijden of met een ander vervoermiddel naar het werk reizen, en goederen vaker over het water worden vervoerd.

De maatregelen moeten concreet meetbaar bijdragen aan het primaire doel: reistijdverbetering binnen de stedelijke regio. Daaraan voorafgaand moet een brede probleemanalyse hebben plaatsgevonden waarbij reizigers centraal staan. Dit houdt in dat het (bereikbaarheids)probleem zowel vanuit verkeers- als gedragskundig perspectief in beeld moet zijn gebracht. De maatregelen worden tenslotte door een onafhankelijke partij getoetst op kosteneffectiviteit.

De leden van de VVD-fractie vragen of projecten gericht op het vergroten van de gastvrijheid van een stad of regio ook in aanmerking komen voor Beter Benutten.

Projecten vanuit het programma Beter Benutten kunnen (als bijeffect) bijdragen aan de gastvrijheid van een stad of regio, maar de primaire doelstelling op basis waarvan deze projecten beoordeeld worden is bereikbaarheid (reistijdverbetering binnen de stedelijke regio) en daarmee de bijdrage aan de economie. Dit geldt ook voor het fietsproject in Zwolle en Kampen.

Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie hoe dit voorstel zich verhoudt tot regionale en lokale fietsstimuleringsprojecten, en daarbij ook te reflecteren op het besluit van de gemeente Zwolle om kentekenregistraties ten behoeve van het stimuleren van fietsgebruik op te schorten.

In het ontwerpbesluit staat beschreven dat ANPR gebruikt kan worden om frequente spitsreizigers in het wegverkeer uit te nodigen om in ruil voor een beloning de spits tijden te gaan mijden. Het reizen met een andere vervoersmodaliteit, zoals de fiets, valt daar onder.

De regio Zwolle-Kampen is voornemens om een fietsstimuleringsproject uit te voeren met als doel om het fietsgebruik in de regio te bevorderen. Daarbij was in eerste instantie gekozen voor het uitvoeren van kentekenherkenning om de 0-meting uit te voeren en deelnemers te werven. Doordat in de gemeente Zwolle onvoldoende maatschappelijk en politiek draagvlak bleek voor deze methode heeft het gezamenlijke bestuursteam Beter Benutten Zwolle Kampen na een integrale afweging van alle betrokken belangen besloten hier toch van af te zien. Hoewel ANPR de best beschikbare technologie was voor het doelgericht 0-meten en werven heeft de regio Zwolle Kampen uiteindelijk een keuze voor een andere methodiek gemaakt. Het staat de regio en inliggende wegbeheerders uiteraard vrij om deze afweging te maken.