



Advies Raad van State betreffende besluit van tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten)

Nader Rapport

23 augustus 2017

IENM/BSK-2017/128398

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 17 februari 2017, nr. 2017000192, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 13 april 2017, nr. W14.17.0021/IW, bied ik U hierbij aan.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft opmerkingen over de inzet van spitsmijdenprojecten van dien aard gemaakt, dat zij adviseert geen besluit te nemen dan nadat met die opmerkingen rekening is gehouden.

1. Inleiding: gebruik Automatic Number Plate Recognition (ANPR)

De opmerkingen onder dit kopje geven geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbesluit of de nota van toelichting.

2. Effectiviteit van spitsmijdenprojecten

In het licht van de toets aan artikel 8 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) maakt de Afdeling een aantal opmerkingen.

a. Lengte spitsmijdenprojecten

De Afdeling stelt vast dat de duur van spitsmijdenprojecten in het ontwerpbesluit niet gemaximeerd is. Met dit ontwerpbesluit is geen (uitputtende) regeling voor de inrichting van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten beoogd, maar een eenduidigere en duidelijkere regeling van de privacyaspecten in het kader van het gebruik van ANPR voor verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. Om die reden is daarin geen maximering opgenomen van de duur van spitsmijdenprojecten. De inrichting van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten wordt bepaald door de specifieke omstandigheden. Er zijn echter wel stappen die doorlopen moeten worden in de ontwikkeling van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. In mijn antwoord op de vragen het schriftelijke overleg heb ik ontwikkeling van een verkeersonderzoek waarbij een technisch hulpmiddel wordt gebruikt en van spitsmijdenprojecten stapsgewijs aangegeven (Kamerstukken II, 2015/16, 29 398, nr. 506, p. 7 e.v.).

Naar het oordeel van de Afdeling wordt met de aangenomen motie van leden Hoogland en Visser (Kamerstukken II, 2015/16, 29 398, nr. 519) een beperking van de duur van spitsmijdenprojecten beoogd, waardoor het inzetten van het spitsmijdeninstrument niet effectief zou kunnen zijn in verband met de ingroeiperiode voor gedragsverandering van ongeveer vier maanden. Deze uitleg van de motie deel ik niet. Uit de tekst van motie blijkt dat de indieners de duur van de beloning van deelnemers in geld beperkt willen zien: 'verzoekt de regering, het rechtstreeks uitkeren van geld aan automobilisten in ruil voor het mijden van de spits te maximeren tot een periode van drie maanden'. De motie zegt niets over de duur van de spitsmijdenprojecten als zodanig. Ook uit de overwegingen die aanleiding gaven tot de motie blijkt dat het om de financiële prikkels gaat: deze zouden onvoldoende specifiek, moeilijk handhaafbaar en fraudegevoelig zijn. Dat de beloning in geld van beperkte duur moet zijn, neemt niet weg dat er alternatieve prikkels kunnen worden gebruikt. Hierbij kan worden gedacht aan spaarsysteem van spitsmijdpunten of het aanbieden van alternatief vervoer. Deze alternatieve prikkels worden al met succes ingezet in het kader van spitsmijdenprojecten. Daarnaast blijkt uit het eindrapport Meta-evaluatie spitsmijdenprojecten (januari 2017, MuConsult, blz. 8 en 66) dat de ingroeiperiode van de tweede generatie projecten korter is geworden (drie tot vier maanden in plaats van drie tot vijf maanden uit het rapport van 2013). Omdat de motie van leden Hoogland en Visser niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit heeft geleid, ben ik daar niet op ingegaan in de nota van toelichting.



Aangezien het ontwerpbesluit de lengte van spitsmijdenprojecten niet begrenst en de uitvoering van de motie van leden Hoogland en Visser ook niet daartoe noopt, heeft het ontwerpbesluit geen negatieve effecten voor de effectiviteit van spitsmijdenprojecten, zoals door de Afdeling gevreesd. De noodzaak van de spitsmijdenprojecten is in de toelichting op het ontwerpbesluit uitgelegd. De doeltreffendheid van de spitsmijdenprojecten is uit de proeven van het Programma Anders Betalen voor Mobiliteit van het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat gebleken. Ook hierop ben ik ingegaan in de toelichting op het ontwerpbesluit. Door de privacy van de kentekenhouders op een duidelijkere en uniforme manier te regelen, worden alleen de voor de projecten strikt noodzakelijke gegevens verwerkt. Deze gegevens worden niet langer dan noodzakelijk bewaard. Daarmee bestaat er een redelijke verhouding tussen de inmenging in de persoonlijke levenssfeer en de noodzaak. Het ontwerpbesluit kan daarom de toets aan artikel 8 EVRM doorstaan.

b. Vergoeding deelnemers

Ik heb het advies van de Afdeling om in de toelichting aan te geven aan welke baanbreedte gedacht wordt als het gaat over de hoogte van de vergoeding niet overgenomen.

Zoals hiervoor is uiteengezet, is het ontwerpbesluit niet bedoeld om de inrichting van spitsmijdenprojecten, waaronder de (financiële) prikkels, te reguleren, maar alleen (de privacyaspecten van) het gebruik van het technische hulpmiddel ANPR bij verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten uniformer en duidelijker te borgen.

Daarnaast is het ook niet mogelijk om op zinvolle wijze een bandbreedte voor de vergoedingen aan te geven. De financiële beloning is slechts één van de prikkels die deel kunnen uitmaken van een spitsmijdenproject. De effectiviteit van de financiële prikkel en daarmee ook de juiste hoogte van de vergoeding aan de deelnemers kan alleen in het kader van een concreet project worden beoordeeld.

3. Uitsluiten vakanties

De passage waar de Afdeling naar verwijst heeft geen betrekking op verkeersonderzoeken maar alleen op spitsmijdenprojecten. Dit onderscheid is belangrijk omdat het voor het doel van een verkeersonderzoek belangrijk kan zijn om juist tijdens de vakantieperiode kentekengegevens te verzamelen.

a. Verlenging bewaartermijn gedurende vakanties

Ik heb het advies van de Afdeling niet overgenomen. De periodes van schoolvakanties kunnen niet geheel en altijd worden vermeden voor het uitvoeren van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. Ik heb de nota van toelichting aangevuld met de reden waarom het vermijden van schoolvakanties een uitgangspunt is en niet een regel.

Verkeersonderzoeken

Verkeersonderzoeken kennen een grote variatie en geen beperking tot tijdsperiodes. Sommige verkeersonderzoeken vinden juist plaats in de schoolvakantieperiodes. Dit gebeurt om inzicht te krijgen in de verkeersstromen, reismotieven en ritfrequenties specifiek tijdens die periodes. De keuze van de periode waarin een verkeersonderzoek wordt verricht is afhankelijk van het doel van het onderzoek. Het is daarom onwenselijk om een verbod op het uitvoeren van verkeersonderzoeken in de vakantieperiodes in het ontwerpbesluit op te nemen.

Spitsmijdenprojecten

De planning van spitsmijdenprojecten is als gevolg van de motie van lid Visser afhankelijk van de planning van grootschalige werkzaamheden bedoeld in artikel 44, vierde lid, van het ontwerpbesluit. De planning van die werkzaamheden is bepalend voor de inzet van spitsmijdenprojecten. De vakantieperiodes worden veelal benut voor de uitvoering van grootschalige werkzaamheden omdat het in die periodes al rustiger is op de weg. De werkzaamheden hebben in die periode minder impact op de maatschappij. Als de werkzaamheden doorlopen na de vakantieperiodes dan ontstaat er vaak verkeershinder. Spitsmijdenprojecten zijn juist beoogd om het verkeershinder in die grote piekperiodes te bestrijden. Omdat deze verkeershinder juist direct na afloop van schoolvakanties optreedt, is het nodig om een objectieve nulmeting te doen vóór de start van een schoolvakantie waarin de werkzaamheden aanvangen. Het spitsmijdenproject moet al zijn voorbereid en opgestart voor de periode waarin de verkeershinder zijn piek bereikt.

b. Verzamelen en opslaan gegevens gedurende vakanties

Zoals ik hiervoor heb opgemerkt, is het niet mogelijk om het verwerken van gegevens tijdens alle



schoolvakanties voor verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten uit te sluiten.

Voor wat betreft de spitsmijdenprojecten heb ik het ontwerpbesluit en de nota van toelichting aangepast om het registreren van gegevens tijdens de (lange) zomervakanties uit te sluiten.

4. Afbakening voorbereidingshandelingen

De Afdeling merkt terecht op dat het begrip voorbereidingshandelingen ten behoeve van groot onderhoud of uitbreiding van infrastructuur te ruim was geformuleerd. Ik heb het ontwerpbesluit en de nota van toelichting op dit punt aangepast.

5. Gebruik gegevens door toezichthouders en opsporingsinstanties

In de nota van toelichting heb ik de passage over de toegang tot ANPR-gegevens voor toezichthouders en opsporingsinstanties uitgebreid conform het advies van de Afdeling.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



Advies Raad van State

No. W14.17.0021/IV
's-Gravenhage, 13 april 2017

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 17 februari 2017, no.2017000192, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten), met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit sterkt ertoe uniforme regels in te voeren voor de verantwoordelijke voor verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten waar het gaat om de privacy van de betrokken kentekenhouders.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft opmerkingen over een deel van het ontwerpbesluit die van dien aard zijn dat zij adviseert het besluit niet vast te stellen dan nadat daarmee rekening is gehouden. Indien de effectiviteit van de inzet van het middel van spitsmijdenprojecten, in het licht van de beperking van de duur van deze projecten die blijkens de parlementaire behandeling beoogd is, niet dragend kan worden gemotiveerd, kan sprake zijn van een ongerechtvaardigde inbreuk op de persoonlijke levenssfeer van weggebruikers. In dat geval zou van de inzet van spitsmijdenprojecten moeten worden afgezien. Ook overigens maakt de Afdeling een aantal opmerkingen die voortvloeien uit de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Het gaat daarbij om de gegevensverzameling tijdens vakantieperiodes, de definitie van voorbereidingshandelingen en het gebruik van verzamelde gegevens door toezichthouders en opsporingsambtenaren.

1. Inleiding; gebruik Automatic Number Plate Recognition (ANPR)

Artikel 14 Wegenverkeerswet 1994 maakt het mogelijk om een technisch hulpmiddel te gebruiken bij het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op de weg, voor zover dat nodig is voor specifieke nader omschreven doelen. Het artikel is techniekonafhankelijk geformuleerd; er is gekozen voor een ruime reikwijdte door een brede definitie te geven van het begrip 'technisch hulpmiddel'. In de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt hierover opgemerkt dat deze gegevens tot nu toe worden verkregen uit camerabeelden met behulp van automatische kentekenherkenning (ANPR). ANPR is een techniek waarmee kentekens met behulp van camera's automatisch worden gelezen, vastgelegd en bewaard. Het ontwerpbesluit geeft de regels ter bescherming van de privacy van betrokken weggebruikers bij gebruik van deze techniek. In de toelichting wordt in dat licht gewezen op artikel 10 van de Grondwet, dat ziet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, en op de Wet bescherming persoonsgegevens.

Zoals de Afdeling eerder heeft opgemerkt over het gebruik van ANPR is ook artikel 8 van het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) relevant.¹ Ingevolge artikel 8, tweede lid, van het EVRM zijn inbreuken op het recht op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer slechts gerechtvaardigd indien deze bij wet zijn voorzien en in een democratische samenleving noodzakelijk zijn. Bij deze noodzaak gaat het onder meer om de vraag of de desbetreffende maatregel als een doeltreffend en toereikend instrument kan worden gezien om het beoogde doel te bereiken. Daarnaast moet de maatregel proportioneel zijn, hetgeen betekent dat er een redelijke verhouding moet bestaan tussen de inmenging in het recht op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer enerzijds en de noodzaak anderzijds.

In het licht van deze toets aan artikel 8 van het EVRM maakt de Afdeling de volgende opmerkingen.

2. Effectiviteit van spitsmijdenprojecten

a. Lengte spitsmijdenprojecten

In het ontwerpbesluit is geen maximering opgenomen van de duur van spitsmijdenprojecten. Het ontwerpbesluit is voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal. Dit heeft geleid tot een aantal vragen en antwoorden.² Tevens is er door de Tweede Kamer met de Minister van Infrastructuur en Milieu een algemeen overleg gevoerd over het ontwerpbesluit. Naar aanleiding van dit algemeen

¹ Advies van de Afdeling advisering van de Raad van State van 23 maart 2012 over het voorstel van wet tot wijziging van het Wetboek van Strafvordering in verband met de regeling van het vastleggen en bewaren van kentekengegevens door de politie, Kamerstukken II 2012/13, 33 542, nr. 4, blz. 3–4.

² Kamerstukken I 2015/16, 29 398, L en Kamerstukken II 2015/16, 29 398, nr. 506.



overleg zijn enkele moties ingediend en aangenomen. Eén van die moties ziet op de lengte van spitsmijdenprojecten. De motie roept de regering op om de duur van deze projecten te maximaleren tot een periode van drie maanden. De Tweede Kamer heeft deze motie op 5 juli 2016 aangenomen.³ De minister heeft toegezegd deze motie te zullen uitvoeren.⁴ Zoals gezegd is deze maximale termijn van drie maanden echter niet in het ontwerpbesluit opgenomen. Ook de toelichting bij het ontwerpbesluit gaat niet in op deze motie, noch op de gevolgen daarvan voor de effectiviteit van spitsmijdenprojecten.

De Afdeling merkt in dat licht het volgende op. De projecten die in het kader van de evaluatie mobiliteitsprojecten zijn onderzocht kenden een aanzienlijk langere looptijd.⁵ In de evaluatie concluderen de onderzoekers dat er voor gedragsverandering een ingroeiperiode bestaat van ongeveer vier maanden.⁶ De vraag die daarom rijst is of bij de door de Tweede Kamer verzochte maximalering van drie maanden nog sprake kan zijn van spitsmijdenprojecten die kunnen leiden tot een gedragsverandering die kan bijdragen aan een verbetering van de verkeersdoorstroming. Het is niet wenselijk om spitsmijdenprojecten te starten waarvan op voorhand al met enige zekerheid gesteld kan worden dat deze niet bijdragen aan de effectiviteit op langere termijn van de aanpak van de fileproblematiek. Deze vraag is tevens relevant in het licht van de onder punt 1 genoemde toets aan artikel 8 EVRM, omdat een inbreuk alleen gerechtvaardigd kan zijn als er sprake is van een doeltreffend en toereikend instrument. Indien de effectiviteit niet aangetoond kan worden wanneer spitsmijdenprojecten slechts drie maanden mogen duren, kan daarom sprake zijn van een ongerechtvaardigde inbreuk op het recht op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Indien niet dragend kan worden gemotiveerd dat spitsmijdenprojecten met een maximale duur van drie maanden effectief kunnen zijn adviseert de Afdeling van de inzet van spitsmijdenprojecten af te zien, dan wel een langere looptijd te voorzien. In alle gevallen adviseert de Afdeling de maximale termijn in het ontwerpbesluit op te nemen.

b. Vergoeding deelnemers

Uit de evaluaties van de gehouden spitsmijdenprojecten volgt dat de vergoeding die deelnemers ontvangen, veel invloed heeft op de vraag of deelnemers hun gedrag aanpassen en daarmee op de effectiviteit van de projecten.⁷ De Afdeling onderkent dat het aan degene is die het spitsmijdenproject organiseert, om de hoogte van de vergoeding te bepalen. Desondanks is het wenselijk dat in de toelichting aangegeven wordt aan welke bandbreedte gedacht wordt als het gaat om de hoogte van de vergoeding. Uitsluitend als gebruik wordt gemaakt van een vergoeding die effectief kan zijn in het bewerkstellingen van de beoogde gedragsverandering, kan het nut van spitsmijdenprojecten ten opzichte van andere manieren om betere doorstroming van het hoofdwegennet te bewerkstellingen op een goede manier worden afgewogen.

De Afdeling adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen.

3. Uitsluiten vakanties

In het licht van de bescherming van privacy en het beginsel van dataminimalisatie bepaalt het ontwerpbesluit maximale periodes waarbinnen kentekenhouders uitgenodigd moeten worden tot deelname aan het onderzoek dan wel aan het project.⁸ Deze perioden zorgen ervoor dat niet onnodig lang gegevens worden verzameld en opgeslagen van kentekenhouders die hieraan niet willen meewerken. Deze termijnen mogen op grond van het ontwerpbesluit worden verlengd indien zij vallen binnen schoolvakanties.⁹ Naar aanleiding van een opmerking van de Autoriteit Persoonsgegevens over dit onderdeel van het ontwerpbesluit stelt de toelichting dat het uitgangspunt is dat verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten zoveel mogelijk buiten de schoolvakanties plaatsvinden.¹⁰

Zoals de regering onderkent is het niet nuttig om in schoolvakanties van de regio waarin de kentekenregistratie plaatsvindt verkeersonderzoeken dan wel spitsmijdenprojecten te starten, omdat kentekenhouders in deze periode in veel mindere mate op een uitnodiging tot deelname reageren. Daarnaast is

³ Kamerstukken II 2015/16, 29 398, nr. 519 en Handelingen II 5 juli 2016, 104-32-1.

⁴ Kamerstukken II 2016/17, 29 398, nr. 538.

⁵ Eindevaluatie Mobiliteitsprojecten, 2 november 2013, MuConsult, blz. 2. Deze projecten hadden beloningsweken die varieerden tussen de 35 en 128.

⁶ Eindevaluatie Mobiliteitsprojecten, 2 november 2013, MuConsult, blz. 51.

⁷ Eindevaluatie Mobiliteitsprojecten, 2 november 2013, MuConsult, blz. 19.

⁸ Voorgesteld artikel 45, eerste lid.

⁹ Voorgesteld artikel 45, tweede lid.

¹⁰ Toelichting, artikelsgewijs, Artikel I, onderdeel B.



informatie over reisgedrag die in die periode wordt verzameld niet representatief.¹¹ Om die reden is eerder aangegeven dat de data die in vakantieperiodes worden verzameld niet worden opgeslagen, mede uit het oogpunt van dataminimalisatie, ook niet bij verlenging van de bewaartermijn.¹² Deze beperking is echter niet in het ontwerpbesluit opgenomen. De Afdeling merkt hierover het volgende op.

a. Verlenging bewaartermijn gedurende vakanties

Gelet op het hierboven genoemde streven van de regering naar dataminimalisatie is het met name waar het gaat om langere vakanties, wenselijk om te voorkomen dat de maximale termijnen uit het ontwerpbesluit verlengd moeten worden. De Afdeling denkt hierbij in het bijzonder aan de zomervakantie van zes weken en de kerstvakantie van twee weken. Om die reden zou in het ontwerpbesluit moeten worden bepaald dat verkeersonderzoeken of spitsmijdenprojecten zodanig gepland worden dat deze niet (gedeeltelijk) binnen die vakanties voor de betreffende regio vallen. De hierboven genoemde passage in de toelichting biedt in dat opzicht onvoldoende garanties tegen een onnodige verlenging van de bewaartermijnen.

De Afdeling adviseert het ontwerpbesluit in het licht van het bovenstaande aan te passen.

b. Verzamelen en opslaan gegevens gedurende vakanties

Nu het blijkbaar niet de intentie is om tijdens schoolvakanties gegevens te verzamelen en op te slaan,¹³ is het wenselijk dat dit expliciet in het ontwerpbesluit wordt vastgelegd.

De Afdeling adviseert het ontwerpbesluit in het licht van het bovenstaande aan te passen.

4. Afbakening voorbereidingshandelingen

Het voorgestelde artikel 44, vierde lid, beoogt gevallen waarin de verwerking van kentekengegevens met behulp van een technisch hulpmiddel ten behoeve van een spitsmijdenproject is toegestaan te beperken. De onder c geformuleerde grond, het voorbereiden van de op grond van onderdeel a of onderdeel b toegestane werkzaamheden, is echter zeer ruim. Dit is ook onderkend in de parlementaire behandeling van de motie die heeft geleid tot de opname van artikel 44, vierde lid, in het ontwerpbesluit.¹⁴ In dat licht is het opmerkelijk dat in de toelichting bij dit artikel geen enkel inzicht wordt gegeven in welke handelingen moeten worden gerekend tot voorbereiding, als bedoeld onder c. Dit zou kunnen betekenen dat ook de enkele meting of er noodzaak is voor groot onderhoud¹⁵ of aanleg of uitbreiding van infrastructuur¹⁶, zou kunnen worden aangemerkt als voorbereidingshandeling.¹⁷ Een dergelijke ruime uitleg van de term voorbereidingshandelingen maakt het dan in vrijwel alle gevallen mogelijk om technische hulpmiddelen in te zetten voor het verwerken van kentekengegevens. Dit strookt niet met de uit artikel 8 EVRM voortvloeiende noodzakelijke beperking van de inzet van ANPR en daarmee de bescherming van de privacy van de weggebruikers, zoals ook met de motie beoogd. Daarom is het aangewezen dat zoveel mogelijk duidelijkheid wordt geboden over de gevallen waarin deze inzet wel en niet is toegestaan.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het bovenstaande in te gaan en zo nodig het ontwerpbesluit aan te passen.

5. Gebruik gegevens door toezichthouders en opsporingsinstanties

De toelichting merkt op dat bij wet aangewezen toezichthouders en opsporingsinstanties volgens reeds bestaande regels en procedures persoonsgegevens kunnen opvragen. De Afdeling onderkent dat deze regels en procedures niet in het ontwerpbesluit zijn opgenomen, maar voortvloeien uit bestaande regelgeving. Wel wijst de Afdeling erop dat in de voorgestelde wijziging van het Wetboek van Strafvordering die ziet op het verzamelen en bewaren van ANPR gegevens door de politie de termijn hiervoor is gelimiteerd tot vier weken.¹⁸ Op grond van het ontwerpbesluit kunnen ANPR

¹¹ Kamerstukken II 2015/16, 29 398, nr. 506, blz. 16.

¹² Kamerstukken II 2015/16, 29 398, nr. 506, blz. 16.

¹³ Kamerstukken II 2015/16, 29 398, nr. 506, blz. 16.

¹⁴ Handelingen II 5 juli 2016, 104-32-4.

¹⁵ Zoals bedoeld in artikel 44, vierde lid, onder a.

¹⁶ Zoals bedoeld in artikel 44, vierde lid, onder b.

¹⁷ Zoals bedoeld in artikel 44, vierde lid, onder c.

¹⁸ Zie voorgesteld artikel 126jj, tweede lid, van het Wetboek van Strafvordering, opgenomen in Artikel I van het voorstel van wet houdende wijziging van het Wetboek van Strafvordering in verband met de regeling van het vastleggen en bewaren van kentekengegevens door de politie (Kamerstukken I 2016/17, 33 542, A).



gegevens in het kader van spitsmijdenprojecten gedurende een termijn van 12 en mogelijk zelfs 18 weken (zie punt 3) worden verzameld en bewaard. Dit betekent dat het ontwerpbesluit leidt tot een aanzienlijke verruiming voor toezichthouders en opsporingsinstanties waar het gaat om de toegang tot ANPR gegevens die zonder toestemming van de weggebruikers zijn verzameld, buiten de context van een strafbaar feit. De passage in de toelichting over de toegang tot deze gegevens is in dat licht te summier, hierbij zou duidelijker moeten worden aangegeven in welke gevallen en op welke wijze opsporingsinstanties en toezichthouders toegang krijgen tot deze gegevens en op welke wijze de wettelijke waarborgen in die gevallen vorm krijgen.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het bovenstaande in te gaan.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging in dezen geen besluit te nemen dan nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.*



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Besluit van tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 31 januari 2017, nr. IenM/BSK-2016/298009, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 14, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van , nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 1 worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel j door een puntkomma, de volgende begripsomschrijvingen toegevoegd:

- k. *verwerking van kentekengegevens*: verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 1, onderdeel b, van de Wet bescherming persoonsgegevens, met betrekking tot kentekengegevens;
- l. *verantwoordelijke*: verantwoordelijke als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Wet bescherming persoonsgegevens;
- m. *technisch hulpmiddel*: hulpmiddel waarmee kentekens van voertuigen automatisch worden gefotografeerd of op andere wijze automatisch worden geregistreerd;
- n. *kentekengegevens*: de gegevens omtrent de naam, het adres en de woonplaats van de kentekenhouders, het kenteken van het voertuig, de locatie en het tijdstip van de registratie daarvan, de foto-opname of andere wijze van registratie van het kenteken en de kenmerken van het motorvoertuig;
- o. *kentekenhouders*: degene op wiens naam het kenteken is gesteld;
- p. *verkeersonderzoek*: onderzoek naar verkeersstromen, ten behoeve van maatregelen om de veiligheid en doorstroming op wegen te bevorderen;
- q. *spitsmijdenproject*: door of in samenwerking met Onze Minister geïnitieerd mobiliteitsproject waarbij frequente spitsreizigers in het wegverkeer uitgenodigd worden om in ruil voor een beloning de spitsstijden te gaan mijden door buiten de spitsstijden, met een andere vervoersmodaliteit of, binnen het kader van de doelstellingen van het project, helemaal niet meer te gaan reizen.

B

Na artikel 43 wordt een nieuw hoofdstuk IIB ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk IIB Verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten

Artikel 44

1. Het bestuursorgaan dat tot een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject besluit is de verantwoordelijke voor de verwerking van de persoonsgegevens die gebruikt worden voor het verkeersonderzoek of het spitsmijdenproject.
2. De verantwoordelijke draagt ervoor zorg dat een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject ten minste tien dagen voor de start van het gebruik van een technisch hulpmiddel op de weg wordt aangekondigd in ten minste een persbericht in een door de verantwoordelijke te selecteren landelijk of regionaal nieuwsblad.
3. Het bevoegd gezag kan ten behoeve van een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject kentekengegevens verwerken met behulp van een technisch hulpmiddel.



4. De verwerking van kentekengegevens met behulp van een technisch hulpmiddel ten behoeve van een spitsmijdenproject is slechts toegestaan als er sprake is van:
 - a. groot onderhoud of renovatiewerkzaamheden;
 - b. werkzaamheden tijdens aanleg of uitbreiding van infrastructuur, of
 - c. voorbereiding van de werkzaamheden beschreven onder a of b.

Artikel 45

1. De verantwoordelijke draagt ervoor zorg dat kentekenhouders:
 - a) na de in artikel 44, tweede lid, genoemde aankondiging van een verkeersonderzoek binnen vier weken na de verwerking van persoonsgegevens met een technisch hulpmiddel schriftelijk worden uitgenodigd tot deelname aan het onderzoek;
 - b) na de in artikel 44, tweede lid, genoemde aankondiging van een spitsmijdenproject binnen twaalf weken na de verwerking van persoonsgegevens met een technisch hulpmiddel schriftelijk worden uitgenodigd tot deelname aan het project.
2. De in het eerste lid, onder a en b, genoemde termijnen worden verlengd met de duur van binnen die termijn begonnen schoolvakanties.
3. Indien een in het eerste lid genoemde termijn, na verlenging met toepassing van het tweede lid, wordt overschreden, dan worden de desbetreffende persoonsgegevens, onverminderd de gevallen als bedoeld in artikel 47, direct vernietigd.

Artikel 46

1. De verantwoordelijke verstrekt kentekengegevens die voortkomen uit een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject niet dan na een daartoe verstrekkend verzoek, behoudens in het geval genoemd onder a, aan:
 - a. de bewerker met wie een bewerkersovereenkomst is afgesloten, voor zover die overeenkomst in de verstrekking van gegevens voorziet;
 - b. de kentekenhouder voor zover het gegevens betreft die op hem betrekking hebben;
 - c. een verzekeraar als bedoeld in artikel 1:1, van de Wet op het financieel toezicht, indien deze verzekeraar aannemelijk maakt dat deze gegevens noodzakelijk zijn voor het behartigen van de belangen van de bij hem verzekerde, voor zover het gaat om de kentekengegevens van deze verzekerde en nadat deze verzekerde daarvoor toestemming heeft verleend;
 - d. een advocaat indien deze aannemelijk maakt dat deze gegevens noodzakelijk zijn voor het behartigen van de belangen van zijn cliënt en voor zover het gaat om de kentekengegevens van zijn cliënt nadat deze cliënt daarvoor toestemming heeft verleend.
2. Een verzoek om verstrekking van gegevens wordt schriftelijk ingediend door degene, bedoeld in het eerste lid, onder b tot en met d, die de gegevens wenst te ontvangen.
3. Bij het verstrekken van persoonsgegevens worden gegevens van andere personen geanonimiseerd.

Artikel 47

Kentekengegevens die zijn verkregen met behulp van een technisch hulpmiddel worden:

- a. bij een verkeersonderzoek waarbij individuele deelname van de kentekenhouder niet nodig is, direct geanonimiseerd of gepseudonimiseerd;
- b. indien de kentekenhouder heeft laten blijken niet te willen deelnemen aan het verkeersonderzoek of het spitsmijdenproject direct nadat hij dit kenbaar heeft gemaakt vernietigd;
- c. indien de kentekenhouder binnen drie weken na daartoe schriftelijk te zijn uitgenodigd niet heeft gereageerd op een uitnodiging tot deelname aan een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject na het verstrijken van die periode direct vernietigd;
- d. indien de kentekenhouder heeft ingestemd met deelname aan het verkeersonderzoek of het spitsmijdenproject, niet langer bewaard dan vier weken na beëindiging van het verkeersonderzoek of spitsmijdenproject en uiterlijk aan het einde van die termijn geanonimiseerd of vernietigd.

ARTIKEL II

Artikel XVI, onderdeel D, van de Reparatiwet infrastructuur en milieu 2014 en dit besluit treden in werking met ingang van 1 juli 2017.



Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst

De Minister van Infrastructuur en Milieu,



NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Paragraaf 1 Inleiding en achtergrond

De onderhavige wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is gebaseerd op het gewijzigde artikel 14 Wegenverkeerswet 1994 (WVW) zoals opgenomen in de Reparatiewet infrastructuur en milieu 2014. Het gewijzigde artikel 14, dat in werking treedt op de dag dat de onderhavige wijziging van het BABW in werking treedt, houdt, kort samengevat, in dat artikel 14, eerste lid, WVW is aangevuld met een nieuw onderdeel d. Dit onderdeel maakt duidelijk dat het mogelijk is om een technisch hulpmiddel te gebruiken bij het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op de weg, voor zover dat strekt ten behoeve van specifieke nader omschreven doelen. Die doelen zijn het verzekeren van de veiligheid op de weg enerzijds en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan anderzijds. De wijziging van het BABW strekt ertoe uniforme regels voor de verantwoordelijke in te voeren om de privacy van de betrokken kentekenhouders te borgen. Kentekengegevens zijn immers persoonsgegevens in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens. Kentekenhouders krijgen meer en meer te maken met verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten waarvoor zij worden aangeschreven door bestuursorganen, veelal Rijkswaterstaat (RWS), aan de hand van hun kentekengegevens. Deze gegevens worden tot nu toe verkregen uit camerabeelden met behulp van automatische kentekenerkenning, ook Automatic Number Plate Recognition (ANPR) genoemd. Dit is een techniek waarbij met behulp van camera's kentekens van voertuigen in het verkeer worden vastgelegd. Nieuwe technieken zijn in ontwikkeling, maar op dit moment zijn die technieken nog niet bruikbaar en van de vereiste waarborgen voorzien, zodat zij nog niet kunnen worden toegepast.

Op basis van artikel 10, eerste lid, van de Grondwet, heeft een ieder, behoudens bij of krachtens de wet te stellen beperkingen, recht op eerbiediging van zijn persoonlijke levenssfeer. Ingevolge artikel 10, tweede lid, van de Grondwet, stelt de wet regels ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer in verband met het vastleggen en verstrekken van persoonsgegevens.

De grondslag voor de onderhavige verwerkingen ligt in de publiekrechtelijke taak van het bestuursorgaan dat tot het starten van een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject besluit zoals hierna beschreven. Het spreekt voor zich dat de inperking van de persoonlijke levenssfeer tot het minimum dient te worden beperkt. Hierover valt het volgende op te merken.

Paragraaf 2 Publiekrechtelijke taak

Het beheer van rijkswegen is ondergebracht bij RWS (namens de minister van Infrastructuur en Milieu) en dat van de provinciale wegen bij gedeputeerde staten. Daarnaast hebben het dagelijks bestuur van een waterschap en het college van burgemeester en wethouders het beheer over de overige wegen. Het beheer van genoemde wegen maakt deel uit van de publiekrechtelijke taak van het desbetreffende bestuursorgaan. Verkeersbesluiten worden genomen door de bestuursorganen elk voor de wegen die zij in beheer hebben (art. 18 WVW). In artikel 8, onderdeel e, van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) is geregeld dat verwerking van persoonsgegevens, voor zover dat noodzakelijk is voor de goede vervulling van de publiekrechtelijke taak van het bestuursorgaan, is toegestaan. Daarbij is de Wbp van toepassing. Dat betekent onder meer dat de verwerking op behoorlijke en zorgvuldige wijze moet plaatsvinden en dat de verwerking toereikend, ter zake dienend en niet bovenmatig is. Om dit te kunnen beoordelen zijn bij de totstandkoming van het gewijzigde artikel 14 Wegenverkeerswet 1994 Privacy Impact Assessments (PIA's) voorbereid voor de verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. Met de uitkomsten van deze PIA's is volledig rekening gehouden bij de voorbereiding van dit besluit. Zo worden geen gevoelige persoonsgegevens verwerkt en vindt de verwerking van gegevens met behulp van ANPR op het minimale niveau plaats waarbij de beleidsdoelstellingen, met de genoemde basis in artikel 14 WVW, nog gerealiseerd kunnen worden.

Paragraaf 3 Verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten

Allereerst wordt ingegaan op de instrumenten die nodig zijn om genoemde doelen zoals hiervoor beschreven te bereiken of in elk geval zo goed mogelijk na te streven. Deze instrumenten zijn de door RWS uitgevoerde verkeersonderzoeken en de door of namens verschillende bestuursorganen uitgevoerde spitsmijdenprojecten.

Verkeersonderzoeken

Bestuursorganen voeren met regelmaat verkeersonderzoeken uit. Doel van die verkeersonderzoeken is het bepalen van bewegingspatronen van gebruikers van het wegennet. Daarbij wordt gebruik gemaakt



van ANPR. De verkeersonderzoeken hebben tot doel de bruikbaarheid van de desbetreffende wegen te borgen en te bepalen waar werkzaamheden op het wegennet moeten plaatsvinden. De beelden en kentekens die hieruit voortkomen worden zo kort mogelijk bewaard en/of geanonimiseerd. Zodra een verkeersonderzoek wordt voorbereid, wordt hiervan melding gedaan aan de Functionaris Gegevensbescherming van de verantwoordelijke. Indien de verantwoordelijke geen Functionaris Gegevensbescherming heeft, wordt melding gedaan aan de Autoriteit Persoonsgegevens.

Spitsmijdenprojecten

Naast de hiervoor genoemde verkeersonderzoeken vinden ook spitsmijdenprojecten plaats. Spitsmijdenprojecten komen voort uit het Programma Anders Betalen voor Mobiliteit dat een aantal jaren geleden binnen het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat is ontwikkeld. Daarbij werd geëxperimenteerd met proeven met positieve prijsprikkels om buiten de spitsstijden te rijden. Na evaluatie van deze proeven bleek dat zij buitengewoon effectief waren voor de verkeersdoorstroming, waardoor de projecten op grotere schaal werden ingezet, en zijn de spitsmijdenprojecten onderdeel geworden van het Programma Beter Benutten (Kamerstukken II, 2010/11, 32 500 A, nr. 81). Deze projecten worden bekostigd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar worden uitgevoerd door onder andere lagere overheden. Met deze projecten wordt beoogd het op een efficiënte manier bevorderen van de verkeersdoorstroming op congestiegevoelige wegen en daarmee het aantal voertuigverliesuren aantoonbaar te beperken, waarmee het economisch belang van de Nederlandse samenleving wordt gediend.

Automobilisten van wie aantoonbaar en objectief uit de voormeting, die als onderdeel van het project kan starten na de tijdige aankondiging daarvan, blijkt dat zij frequent in de spitsperiodes gebruik maken van een weg, worden uitgenodigd om vrijwillig deel te nemen aan een spitsmijdenproject. Bij die projecten wordt een bepaalde periode tijdens de dag als spitsperiode aangeduid. Deelnemers worden uitgedaagd om tijdens het project de spits te gaan mijden, veelal met een financiële prikkel. Uitgangspunt voor de hoogte van het aantal te belonen spitsmijdingen zijn het aantal kentekenregistraties in de voormeting. Daarmee kan ook objectief worden vastgesteld of rechtmatige uitbetaling van de beloning plaatsvindt.

Paragraaf 4 Nalevingskosten en administratieve lasten

Aan de wijziging van dit besluit zijn geen nalevingskosten en administratieve lasten verbonden.

Paragraaf 5 Advisering en consultaties

Er heeft van 25 juni 2015 tot en met 26 juli 2015 een openbare internetconsultatie op de tekst van het ontwerpbesluit plaatsgevonden, die niet tot het indienen van reacties heeft geleid.

De onderhavige wijziging van het BABW is op grond van artikel 51, tweede lid, Wbp voor advies voorgelegd aan het toenmalige College bescherming persoonsgegevens (CPB, thans Autoriteit Persoonsgegevens). Het CBP heeft op 8 september 2015 advies uitgebracht. Op grond van dit advies is het ontwerpbesluit op onderdelen aangepast. Met name is in artikel 44, eerste lid, de rol van het bestuursorgaan beter onderscheiden van diens afzonderlijke rol als verantwoordelijke in de zin van de Wbp en is in artikel 45, tweede lid, tot uitdrukking gebracht dat bij overschrijding van de kennisgevingstermijn aan kentekenhouders hun gegevens direct vernietigd worden, in plaats van de eerder opgenomen opdracht aan de verantwoordelijke om het project opnieuw aan te kondigen. De gevolgen van die opdracht voor het omgaan met de gegevens van alle geregistreerde kentekenhouders die het zou betreffen waren onduidelijk. Daarnaast zijn diverse aanscherpingen in de gebruikte terminologie aangebracht. Dit laatste heeft ook plaatsgevonden in de nota van toelichting. Daarin is tevens meer inkleuring gegeven aan belangrijke begrippen, met name door het specifiek aangeven van wat de aankondiging van een project inhoudt en het gebruik van de technieken van anonimisering of pseudonimisering van gegevens.

Paragraaf 6 Resultaten voorhangprocedure

Als gevolg van het schriftelijk overleg¹ met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu uit de Tweede Kamer, dat een uitvloeisel was van de voorhangprocedure, zijn de toenmalige onderdelen c, d, en e uit het eerste lid van het nieuw in te voeren artikel 46 geschrapt. De bestaande bevoegdheden voor functionarissen in de strafrechtketen om onder bepaalde omstandigheden en met inachtneming van de daarvoor geldende procedures informatie uit de registraties in het kader van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten te verkrijgen, behoeven niet nogmaals te worden genoemd in het BABW.

¹ Kamerstuk II 2015–2016, 29 398, nr. 506.



Het zou ook misverstanden kunnen wekken als dat zou gebeuren zonder de beperkingen die uit andere wetgeving voortvloeien volledig te herhalen.

Artikelen

Artikel I

Onderdeel A

In dit onderdeel is aan artikel 1 van het BABW een aantal nieuwe definities toegevoegd. Het gaat hier onder meer om definities die gerelateerd zijn aan de Wet bescherming persoonsgegevens, zoals in onderdeel k en l. Daarnaast wordt in onderdeel m het begrip 'technisch hulpmiddel' gedefinieerd. Hierin wordt op dit moment nog vooral gedoeld op ANPR. Denkbaar is dat hier in de toekomst nieuwe technieken worden ondergebracht, zodra deze van de nodige waarborgen zijn voorzien en bruikbaar blijken. Tenslotte zijn in onderdeel p en q definities opgenomen van verkeersonderzoek en spitsmijdenproject.

Onderdeel B

In het nieuwe artikel 44, eerste lid van de BABW wordt bepaald dat het bevoegd gezag dat beoogt kentekengegevens te verwerken ten behoeve van een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject, de verantwoordelijke is in de zin van de Wbp.

De verantwoordelijke draagt, zoals is bepaald in het tweede lid, ervoor zorg dat een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject ten minste tien dagen voorafgaand aan het gebruik van het technisch hulpmiddel dat daarvoor benodigd is, op een bepaalde wijze wordt aangekondigd. Deze aankondiging is van belang, omdat weggebruikers tijdig kennis moeten kunnen nemen van het feit dat hun kentekens kunnen worden gefotografeerd of anderszins automatisch worden geregistreerd. Aanvankelijk was er een termijn van ten minste zeven dagen in het ontwerpbesluit opgenomen. Naar aanleiding van het schriftelijke overleg² werd die termijn aangepast naar ten minste tien dagen. In de aankondiging wordt in elk geval het doel van het verkeersonderzoek of spitsmijdenproject opgenomen. Daarnaast wordt opgenomen waar de technische hulpmiddelen worden geplaatst, wanneer wordt geregistreerd, voor welke periode en wat wordt geregistreerd. Tenslotte wordt aangegeven waar men terecht kan voor vragen.

In het vierde lid wordt geregeld dat in welke gevallen een technisch hulpmiddel kan worden gebruikt in het kader van spitsmijdenprojecten. De opsomming in deze bepaling is limitatief. Deze aanpassing is gedaan naar aanleiding van de motie van lid Visser.³

Het eerste en tweede lid van het nieuwe artikel 45 van het BABW strekken ertoe de tijdsspanne waarover gefotografeerde kentekens mogen worden bewaard voordat kentekenhouders worden aangeschreven, te limiteren. Voorkomen moet worden dat kentekengegevens langer worden bewaard dan strikt noodzakelijk is. Daarom is in het eerste lid, onderdeel a, voor verkeersonderzoeken bepaald dat kentekenhouders binnen vier weken na de verwerking van persoonsgegevens met een technisch hulpmiddel schriftelijk moeten worden benaderd over het onderzoek. Na die periode worden deze gegevens, tenzij artikel 47 van toepassing is, vernietigd. De termijn van vier weken wordt ingevolge het tweede lid verlengd met de duur van de binnen die termijn begonnen schoolvakanties. Het gaat hier dan om schoolvakanties van de regio waar de kentekenregistratie plaatsvindt. Gebleken is dat kentekenhouders in deze periode in veel mindere mate op een uitnodiging tot deelname reageren, zodat een verlenging van de termijn in de rede ligt. Om te voorkomen dat kentekengegevens onnodig lang worden bewaard blijft het uitgangspunt wel dat verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten zoveel mogelijk buiten de schoolvakanties plaatsvinden. Voor spitsmijdenprojecten is in het eerste lid, onderdeel b, geregeld dat de kentekens gedurende ten hoogste twaalf weken mogen worden bewaard, voordat de kentekenhouders worden aangeschreven, met inachtneming van verlenging van deze termijn met de periode van de schoolvakanties. Een periode van twaalf weken is nodig, omdat op basis van de gefotografeerde kentekens een selectie moet plaatsvinden welke (motor)voertuigen met een bepaalde minimale frequentie in de spits gesignaleerd zijn. Deze selectie hoeft niet plaats te vinden bij de hiervoor genoemde verkeersonderzoeken. Bij spitsmijdenprojecten wordt bovendien eerst getoetst of kentekens zijn opgenomen van automobilisten die eerder hebben aangegeven niet benaderd te willen worden voor deze projecten. Na constatering daarvan vindt directe vernietiging van hun gegevens plaats. Uitnodigingen voor spitsmijdenprojecten vallen onder de definitie van reclame zoals geformuleerd door de Reclame Code Commissie. Dit brengt met zich dat moet worden

² Kamerstuk II 2015–2016, 29 398, nr. 506.

³ Kamerstuk II 2015–2016, 29 398, nr. 521.



gecheckt of automobilisten zijn opgenomen in het Nationaal Postregister in welk geval zij niet worden aangeschreven. Deze verplichting geldt niet voor verkeersonderzoeken. Ook wordt gecheckt of automobilisten zijn opgenomen in het Nationaal Overledenenregister in welk geval zij evenmin worden aangeschreven. Met het uitvoeren van deze selectie, die uiteraard pas na de meetperiode kan plaatsvinden, en het zorgvuldig uitvoeren van de checks is, om ze zorgvuldig uit te voeren, enige tijd gemoeid, waardoor een totale termijn van twaalf weken noodzakelijk is voor achtereenvolgens meten, checks en uiteindelijke selectie. Worden genoemde perioden van respectievelijk vier en twaalf weken met een, voor zover van toepassing, verlenging met de duur van de schoolvakanties overschreden, dan geldt volgens het derde lid dat genoemde gegevens worden vernietigd.

In het nieuwe artikel 46 van het BABW zijn de personen en instanties opgesomd aan wie kentekengegevens kunnen worden verstrekt, samen met de doeleinden waarvoor die verstrekking mag plaatsvinden en de voorwaarden die bij de verstrekking in acht genomen moeten worden. Volledigheidshalve is hier ook de betrokkene opgenomen, die ingevolge artikel 35 Wbp recht op inzage heeft in de eigen persoonsgegevens.

De opsomming in artikel 46 is limitatief. Uitgangspunt is dat er geen verstrekking plaatsvindt van de kentekengegevens aan andere derden, dan de derden opgenomen in dit artikel. Bij dit artikel is in hoofdzaak aangesloten bij artikel 9 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart. De werkwijze van RWS kan hierdoor op een vergelijkbaar aspect in verschillende sectoren gelijk zijn, wat van belang is voor een goede uitvoering van de regelgeving.

Bij wet aangewezen toezichthouders en opsporingsinstanties kunnen overigens ten behoeve van de uitvoering van hun wettelijke taak om persoonsgegevens verzoeken, volgens de regels en procedures die daarvoor bestaan. Een bijzondere regeling in het BABW is daarvoor niet nodig en kan daaraan ook niets wijzigen.

Advocaten dan wel verzekeraars kunnen in het belang van hun cliënt dan wel hun verzekerde een verzoek indienen om verstrekking van gegevens in het kader van afhandeling van schade ten gevolge van een verkeersongeval. Bij de behandeling van dit verzoek zal door de verantwoordelijke een belangenafweging gemaakt worden tussen alle betrokken belangen. Bij de afweging zal onder meer onderzocht worden of de gevraagde gegevens noodzakelijk zijn voor het afhandeling van het verkeersongeval, en of de gegevens door de verzoeker niet op een andere wijze kunnen worden verkregen. Aan een verzoek tot verstrekking zijn voorwaarden verbonden. Zo dienen verzekeringsinstellingen en advocaten een verzoek schriftelijk in te dienen en dient de toestemming van de betrokkene te worden overlegd. Eventuele persoonsgegevens van anderen dan betrokkene zullen door de wegbeheerder worden geanonimiseerd.

Het nieuwe artikel 47 van het BABW regelt in welke gevallen en wanneer kentekengegevens moeten worden geanonimiseerd, gepseudonimiseerd of vernietigd. Hierbij wordt Opinion 5/2014 on Anonymisation Techniques (http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_en.pdf) in acht genomen. Per geval wordt in overeenstemming met Opinion 5/2014 bekeken welke techniek de meest optimale oplossing voor anonimisering dan wel pseudonimisering is.

Artikel II

De wijzigingen van het BABW zullen tegelijk met hun wettelijke grondslag in werking treden op één van de zogeheten vaste verandermomenten van regelgeving.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,