

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

1281

Vragen van het lid **Verhoeven** (D66) aan de Minister van Veiligheid en Justitie over *het akkoord over verplichte paspoortcontrole voor reizigers van internationale hogesnelheidstreinen* (ingezonden 9 februari 2017).

Antwoord van Minister **Blok** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 24 februari 2017).

Vraag 1

Kent u de berichten «Controle identiteitsbewijs op hogesnelheidstreinen»¹, «Reizigers gescreend voor meer dan strijd tegen terreur»², «Paspoortcontrole in de Thalys, maar nog niet in internationale bus»³ en «Passagierslijsten en paspoortcontroles op Thalys en Eurostar»⁴?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3, 4

Klopt het dat tussen Nederland, België, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk een akkoord is gesloten tot verplichte paspoortcontrole van reizigers op internationale treinen?

Hoe kunt u hierover een akkoord hebben gesloten, zonder dat de Kamer zich hierover heeft uitgesproken? Hoe verhoudt zich dit tot de toezegging van uw ambtsvoorganger tijdens het Algemeen overleg Informele JBZ-raad op 25 januari jl. dat de Kamer geïnformeerd zou worden over de uitkomsten van het gesprek tussen de lidstaten over de praktische invulling van identiteitscontroles in het openbaar vervoer, terwijl op 26 januari jl. hierover al een akkoord is gesloten? Hoe beschouwt u de rol van en uw informatieplicht aan de Kamer wat betreft deze maatregel?

Kunt u de stelling van uw ambtsvoorganger tijdens het genoemde Algemeen overleg toelichten dat er geen wettelijke basis is voor verplichte controle van reizigers en dit wel de inhoud van het gesloten akkoord is tussen de betrokken landen tijdens de informele JBZ-raad op 26 januari? Op welke wettelijke gronden is dit akkoord wel gesloten?

¹ Volkskrant, 28 januari 2017

² http://www.standaard.be/cnt/dmf20170201_02708396

³ <http://nos.nl/artikel/2155084-paspoortcontrole-in-de-thalys-maar-nog-niet-in-internationale-bus.html>

⁴ Deredactie.be, 27 januari 2017

Antwoord 2, 3, 4

Het is niet juist dat tussen Nederland, België, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk een akkoord gesloten is tot verplichte paspoortcontroles van reizigers op internationale treinen. En marge van de JBZ op 26 januari is afgesproken met Frankrijk, België en het Verenigd Koninkrijk gezamenlijk een impactanalyse voor het gebruik van passagiersgegevens van internationale hogesnelheidstreinen (Thalys en Eurostar) uit te zullen voeren. Het gaat expliciet om een verkennend onderzoek waarin de impact voor zowel de «High Speed Train» (HST) vervoerders als de reiziger in kaart zal worden gebracht. De twee eerder genoemde vervoerders werken op vrijwillige basis mee.

De Europese PNR-richtlijn (Passenger Name Record) 2016/681 verplicht de lidstaten PNR-gegevens van luchtvaartmaatschappijen te ontvangen en te verwerken voor de preventie, opsporing, onderzoek en vervolging van terroristische misdrijven en zware criminaliteit. De richtlijn verplicht tevens tot de oprichting van een passagiersinformatie-eenheid. De PNR-richtlijn is gericht op passagiersgegevens van luchtvaartmaatschappijen en laat het aan de lidstaten over om passagiersgegevens te verwerken van andere internationale vervoerders. Hiervoor is aanvullende nationale wetgeving nodig. In België is daarvoor onlangs een wetsvoorstel aangenomen. Nederland zal in eerste instantie alleen implementeren waartoe de PNR-richtlijn verplicht of de mogelijkheid voor geeft.

Uw Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten van de impactanalyse.

Vraag 5

Kunt u de praktische uitvoering van het betreffende akkoord toelichten? Gaat het om «conformiteits-checks», zoals beschreven in het NOS-artikel of om het registreren van passagiersnamen, zoals de Belgische Minister van Binnenlandse Zaken Jambon noemt in het DeRedactie-artikel?

Antwoord 5

Op dit moment kan nog niet worden aangegeven of het zal gaan om een conformiteitscheck of het registreren van passagiersnamen. Dit zal onderdeel uitmaken van de eerder genoemde impactanalyse.

Vraag 6, 7, 8, 9, 10

Voor wie gaan de controles gelden? Wanneer starten de controles? Wat is de looptijd?

Wat zullen de effecten van de betreffende maatregel zijn op de reisbewegingen van passagiers? Hoeveel vertraging zal ontstaan als gevolg van deze maatregel?

Wat zijn de financiële gevolgen van de betreffende maatregel? Wie is verantwoordelijk voor de kosten die hiermee gepaard gaan?

Wie zijn verantwoordelijk voor de controles? Tot welke informatie krijgen zij toegang om te kunnen weten welke paspoorten bijvoorbeeld gesignaleerd staan? Op welke bevoegdheden is toegang tot deze informatie gebaseerd? Indien zij geen toegang tot dit soort informatie hebben, op welke wijze draagt deze maatregel bij aan het kunnen tegenhouden van potentiële terroristen die met een vals paspoort reizen?

Wordt de reizigersinformatie opgeslagen en zo ja, op welke wijze? Wie heeft toegang tot deze documentatie? Hoe verhoudt zich dit tot de recente uitspraak in de Tele2/Sverige-zaak van het Hof van Justitie van de Europese Unie, waarbij het Hof oordeelde dat een algemene bewaarplicht in strijd is met het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?

Antwoord 6, 7, 8, 9, 10

De aangekondigde impactanalyse zal inzicht geven in de mogelijke gevolgen voor zowel de treinvervoerders als de passagiers.

Vraag 11

Klopt het, zoals gemeld in het artikel van De Standaard, dat indien het gaat om het opslaan van gegevens, deze gegevens gebruikt gaan worden voor strafbare feiten anders dan terrorisme, bijvoorbeeld voor autodiefstal?

Antwoord 11

De wijze van gebruik van gegevens zal onderdeel uitmaken van de impactanalyse.

Vraag 12

Kunt u toelichten hoe deze maatregel zich verhoudt tot paspoortvrij reizen in het Schengengebied? Kunt u daarbij ingaan op de afwegingen die u heeft gemaakt bij uw besluit hiervan af te wijken?

Antwoord 12

Vrij verkeer van personen binnen Schengen is een groot goed. Het betreft hier nadrukkelijk geen grenscontrole.

Vraag 13

Hoe verhoudt het akkoord tussen deze vier landen zich tot de uitspraken van uw ambtsvoorganger tijdens het algemeen overleg Informele JBZ-raad op 25 januari, waar u stelde dat effectiviteit, proportionaliteit, subsidiariteit en wet- en regelgeving allemaal in ogenschouw worden genomen? Kunt u met betrekking tot ieder van deze vier aspecten uitzetten hoe het betreffende akkoord zich tot deze vier aspecten verhoudt en welke afwegingen u hierin op ieder van deze aspecten afzonderlijk heeft gemaakt?

Antwoord 13

Effectiviteit, proportionaliteit, subsidiariteit en wet- en regelgeving zijn aspecten die aan de orde zullen komen in de impactanalyse waar uw Kamer te zijner tijd over zal worden geïnformeerd.

Vraag 14

Bent u bereid deze vragen elk afzonderlijk te beantwoorden?

Antwoord 14

Met het oog op zorgvuldige beantwoording van uw vragen zijn sommige vragen en antwoorden samengevoegd.