

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

2271

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat te hard rijden in Frankrijk je een rijverbod kan opleveren en antwoorden op eerdere vragen inzake geflitste buitenlandse bestuurders* (ingezonden 29 februari 2016).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie), mede namens de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 13 april 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2063.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het RTL nieuwsbericht «Te hard rijden in Frankrijk. Dat kan je een rijverbod opleveren» d.d. 16 februari 2016?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het u al bekend wat het zogenoemde Franse puntenrijbewijs gaat inhouden in de praktijk? Welke verkeersovertredingen gaan hieronder vallen? Gaat het hier alleen om overtredingen binnen de Europese Cross Border Enforcement-richtlijn (CBE-richtlijn) of geldt het ook voor andere verkeersovertredingen in onder meer de Wegen- en verkeerswet, de Wet Mulder en de Rij- en rusttijdenwet? Zo ja, welke overtredingen zullen dit zijn en acht u dit proportioneel in vergelijking met het Nederlandse puntenrijbewijs?

Antwoord 2

In Frankrijk bestaat al een puntensysteem, maar dat is alleen bedoeld voor de eigen ingezetenen. De Franse overheid is van plan een vergelijkbaar systeem te ontwikkelen voor buitenlandse bestuurders. Hieronder zullen alleen de CBE- overtredingen gaan vallen.

Het systeem zal gaan voorzien in de uitreiking van een virtueel rijbewijs dat een tegoed van een aantal punten bevat. Buitenlanders die in Frankrijk een CBE- overtreding hebben begaan krijgen het virtuele rijbewijs per brief «uitgereikt», onder aftrek van een of meer punten in verband met de

¹ <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/buitenland/te-hard-rijden-frankrijk-dat-kan-je-een-rijverbod-opleveren>

overtreding. Wanneer de bestuurder zijn voorraad punten heeft opgebruikt, wordt hem een tijdelijk rijverbod in Frankrijk opgelegd. Het is niet de bedoeling dat ook overtredingen die in andere CBE-landen zijn begaan hieronder gaan vallen.

Vraag 3

Indien het ook overtredingen buiten de CBE-richtlijn betreft, hoe is dan per verkeersovertreding de informatie-uitwisseling geregeld met de Franse overheid op kentekenniveau en bestuurdersniveau?

Antwoord 3

Het betreft alleen overtredingen binnen de CBE-richtlijn.

Vraag 4

Wat kan dit Franse voorstel gaan betekenen voor Nederlandse bestuurders en kentekenhouders? Weet u wanneer het Franse voorstel in werking treedt en hoe Nederlanders hierover geïnformeerd worden? Zo nee, bent u bereid om hierover in gesprek te gaan met uw Franse ambtgenoot? Kunt u de Kamer over de uitkomsten van het gesprek informeren?

Antwoord 4

Als dit systeem wordt ingevoerd, dan riskeren ook Nederlandse bestuurders/chauffeurs een rijverbod in Frankrijk opgelegd te krijgen. Verwacht wordt dat het nieuwe systeem in de zomer van 2017 in werking kan treden. De Franse overheid is van plan daar ruime bekendheid aan te geven, onder meer via persberichten en voorlichting door de Franse ambassades in de CBE-landen.

Vraag 5

Bent u bekend met de inhoud van het Franse puntenrijbewijs? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot het Nederlandse puntenrijbewijs? Klopt de stelling dat Nederlandse bestuurders en chauffeurs hun Nederlandse rijbewijs op grond van Franse wetgeving en handhaving daarvan kunnen kwijtraken? Zo ja, wordt hiermee niet de soevereiniteit van de Nederlandse staat aangetast? Wat vindt u hiervan en hoe verhoudt zich dit tot de mogelijkheden en wensen van de eigen nationale wet- en regelgeving inzake verkeersveiligheid?

Antwoord 5

Het zijn verschillende systemen die volkomen onafhankelijk van elkaar functioneren. Nederlandse bestuurders en chauffeurs kunnen hun Nederlandse rijbewijs niet kwijtraken door invoering van het Franse puntensysteem. Aftrek van punten op het virtuele Franse puntenrijbewijs kan er alleen toe leiden dat de bestuurder een tijdelijk rijverbod in Frankrijk wordt opgelegd. Het systeem maakt geen inbreuk op de bevoegdheid van Nederland om een verkeersveiligheidsbeleid voor het eigen grondgebied te voeren. In Nederland kennen we twee puntenstelsels, het puntensysteem voor beginnende bestuurders (deze ziet op zware verkeersovertredingen) en de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (die ziet op alcohol). Het Franse puntensysteem staat hier helemaal los van.

Vraag 6

Tellen de «behaalde punten» in Frankrijk ook mee voor het Nederlandse puntenrijbewijs voor Nederlandse bestuurders? Zo ja, worden Nederlandse chauffeurs hier dan ook op voorgelicht en gewezen?

Antwoord 6

Nee. De systemen functioneren volkomen onafhankelijk van elkaar.

Vraag 7 en 8

Tellen de verkeersovertredingen die Franse kentekenhouders, bestuurders en chauffeurs hier in Nederland begaan ook mee in het Franse puntenrijbewijs? Zijn er al afspraken gemaakt over de daartoe beoogde informatie-uitwisseling? Kunnen zij hun rijbewijs ook in Nederland kwijtraken op grond van het Nederlandse puntenrijbewijs? Zo nee, acht u het rechtvaardig dat Nederlandse bestuurders in de toekomst hun rijbewijs wel kunnen kwijtraken in Frankrijk?

In hoeverre geldt de Nederlandse versie van het puntenrijbewijs voor buitenlandse bestuurders die verkeersovertredingen in Nederland begaan?

Antwoord 7 en 8

Overtredingen die Franse kentekenhouders in Nederland begaan tellen niet mee in het Franse puntenrijbewijs. Het Franse puntenrijbewijs is gericht op overtredingen die in Frankrijk worden begaan. Overigens is het niet zo dat Nederlandse bestuurders hun rijbewijs kunnen kwijtraken in Frankrijk. Het rijbewijs blijft geldig. Wel kan een tijdelijk rijverbod in Frankrijk worden opgelegd. Andersom kunnen ook de Fransen hun rijbewijs niet kwijtraken op grond van de Nederlandse puntenstelsels. De Nederlandse puntenstelsels worden alleen toegepast op houders van een buitenlands rijbewijs indien de houder van dat rijbewijs in Nederland woonachtig is.

Vraag 9

Kunt u naar aanleiding van uw antwoorden op eerdere vragen aangeven wat nu de stand van zaken is van de implementatie van de CBE-richtlijn door Polen en andere Europese landen?² Wanneer kunnen bestuurders uit landen – anders dan Frankrijk, Duitsland, België, Luxemburg en sinds kort Polen – die verkeersovertredingen in Nederland begaan effectief worden aangepakt door beboeting en voor de inning van deze boetes?

Antwoord 9

De EU-lidstaten die de CBE-richtlijn hebben geïmplementeerd en hun kentekenregister open hebben gesteld zijn naast Nederland: Oostenrijk, België, Bulgarije, Duitsland, Spanje, Estland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Kroatië, Italië, Luxemburg, Litouwen, Letland, Malta, Polen, Roemenië, Zweden, Slowakije en Slovenië. Voor Duitsland, België, Zwitserland, Frankrijk en Polen zijn de noodzakelijke technische en procesmatige aanpassingen verricht om tot geautomatiseerde verwerking van de door digitale handhavingsmiddelen geconstateerde overtredingen op kenteken te komen; dit zijn in Nederland snelheidsovertredingen en rijden door rood licht. Voor de overige EU-lidstaten wordt dit voortvarend opgepakt. Uitgangspunt is daarbij om ten minste drie nieuwe landen per jaar aan te sluiten. Op dit moment vindt onderzoek plaats voor welke landen technisch de aansluiting in 2016 mogelijk is.

De EU-lidstaten die de CBE-richtlijn op dit moment nog niet hebben geïmplementeerd, te weten Cyprus, Denemarken, Finland, Ierland, Portugal, Tsjechië en het Verenigd Koninkrijk, kunnen volgen zodra het kentekenregister in deze landen is opengesteld.

Bestuurders van voertuigen uit alle EU-lidstaten worden nu al beboet voor een overtreding in het geval van staandehoudingen; dit geldt dus ook voor de overtredingen zoals genoemd in de CBE-richtlijn.

Vraag 10

Deelt u de mening dat het onbestaanbaar is dat bijvoorbeeld Bulgaarse, Spaanse, Roemeense of Italiaanse wegmisbruikers nog steeds de dans ontspringen als zij zich misdragen op de Nederlandse wegen?

Antwoord 10

Het doel van verkeershandhaving is het vergroten van de verkeersveiligheid. Om die reden vind ik het belangrijk dat aan alle verkeersovertreders, niet alleen bij staandehoudingen maar ook in het geval van constatering door digitale handhavingsmiddelen, op kenteken een boete kan worden opgelegd. Zoals ik in antwoord 6 op eerdere Kamervragen³ en in mijn brieven van 27 november 2015⁴ en 9 maart 2016⁵ heb aangegeven, moeten echter veel aanpassingen worden gedaan voordat een land kan worden aangesloten. Zo

² Aanhangsel handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 724

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel Handelingen, nr. 724, alsmede Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, Aanhangsel Handelingen, nr. 2436, Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, Aanhangsel Handelingen, nr. 1916, Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2702, Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2140

⁴ Tweede Kamer 2015–2016, 29 398, nr. 481

⁵ Tweede Kamer 2015–2016, 29 398, nr. 497

is het per nieuw aan te sluiten land nodig om aanpassingen in de systemen voor de geautomatiseerde verwerking te verrichten. In navolging daarvan moeten de functies voor het informatiecentrum, de afhandeling van beroepen en verzetten en de mondelinge en schriftelijke communicatie in vervolgcourrespondentie worden opgezet. Ik zet erop in om voortvarend zoveel mogelijk kentekens uit EU-lidstaten aan te sluiten op de geautomatiseerde verwerking. Daarmee zal ook het aantal zaken dat niet verder verwerkt kan worden, steeds kleiner zijn.

Vraag 11

Is daarnaast bekend hoeveel boete-inkomsten de Nederlandse staat misloopt, omdat de boetes van buitenlandse kentekens niet automatisch worden beboet en geïnd? Kunt u ook aangeven wat de kosten zijn om per lidstaat over te gaan tot automatische beboeting en inning daarvan in het kader van de CBE-overtredingen?

Antwoord 11

Op basis van recente schattingen en uitgaande van gemiddelde boetebedragen, wordt voor ongeveer € 10 tot 12 miljoen op jaarbasis geen boete uitgestuurd. Daarbij is nog onzeker in hoeveel zaken het bedrag ook daadwerkelijk zou kunnen worden geïnd. De kosten voor aansluiting per EU-Lidstaat verschillen. De incidentele kosten om over te gaan tot het aansluiten van de andere EU-lidstaten op de geautomatiseerde verwerking bedragen naar schatting ongeveer € 5 miljoen. De gemiddelde uitvoeringskosten op jaarbasis bedragen naar schatting uiteindelijk € 4 tot 5 miljoen. Extra kosten kunnen nog ontstaan in verband met technische oplossingen voor problemen met de verwerking van buitenlandse adressen.

Vraag 12

Kunt u naar aanleiding van uw antwoorden op de eerdere vragen nogmaals toelichten waarom u de privacy van buitenlandse weggpiraten zwaarder weegt dan het belang van verkeersveiligheid en rechtvaardigheid? Deelt u de mening dat het onrechtvaardig is en dat weggebruikers hun recht op privacy verspelen zodra zij je de Verkeerswet overtreden? Zo nee, waarom niet? Waarom geldt het recht op privacy alleen voor buitenlandse kentekenhouders en voor niet-Nederlandse kentekenhouders? Is hier geen sprake van rechtsongelijkheid? Bent u bereid om de mogelijkheid te onderzoeken dat zolang de automatische handhaving (boetes en inning hiervan) van buitenlandse kentekenhouders nog niet is geïmplementeerd dan wel functioneert de bewaartermijnen hierop dienen te worden aangepast, zodat op een later moment verkeersboetes alsnog kunnen worden uitgedeeld en geïnd?

Antwoord 12

De grondslagen voor het bewaren en vernietigen van flitsgegevens heb ik vermeld in mijn brief van 27 november 2015 over dit onderwerp⁶. Zoals ik in mijn brief van 9 maart 2016⁷ heb aangegeven, is voor het alsnog kunnen handhaven van met digitale handhavingsmiddelen geconstateerde overtredingen op buitenlandse kentekens niet zozeer de bewaartermijn van flitsgegevens van belang. Relevant is dat op basis van de bedoelde gegevens in veel gevallen niet tot boeteoplegging zal kunnen worden overgegaan, omdat hiervoor eerst technische aanpassingen moeten worden verricht. Ik zal met het Openbaar Ministerie overleggen over de mogelijkheden om, in het geval de techniek in de nabije toekomst meer mogelijkheden biedt, ten aanzien van de gegevens die op dit moment niet geautomatiseerd kunnen worden verwerkt de wettelijke handhavingstermijn van vier maanden voor Wahv-boetes maximaal te benutten. Gelet op het belang van een doeltreffende en doelmatige handhaving kies ik er voor om de focus te leggen op het geautomatiseerd kunnen verwerken van flitsgegevens.

⁶ Tweede Kamer 2015–2016, 29 398, nr. 481

⁷ Tweede Kamer 2015–2016, 29 398, nr. 497

Vraag 13

Kunt u naar aanleiding van uw antwoorden op de eerdere vragen een overzicht geven met cijfers van de boetes en inningsresultaten van de handhaving buiten automatische kentekenplaatherkenning door staandhoudingen op niet Nederlandse nationaliteiten binnen de EU voor de jaren 2014 en 2015? Zo nee, waarom niet? Wat is de inzet van de regering om de pakkans van buitenlandse wegpiraten te vergroten in Nederland?

Antwoord 13

Hieronder treft u, opgesplitst naar EU-Lidstaat, het overzicht aan van boetes en inningsresultaten over de jaren 2014 en 2015 bij staandhoudingen ten aanzien van overtredingen die onder de CBE-richtlijn vallen. Dit zijn snelheidsovertredingen, rijden door rood licht, het niet dragen van een veiligheidsgordel, rijden onder invloed van drank, rijden onder invloed van drugs, het niet dragen van een veiligheidshelm, het gebruiken van een verboden rijstrook en het illegale gebruik van een mobiele telefoon of een ander communicatieapparaat tijdens het rijden. De nationaliteit is niet afzonderlijk en eenduidig opvraagbaar voor de verkeersovertredingen. Om toch een beeld te geven, staat in het overzicht het aantal zaken dat is geselecteerd op «land van vestiging van betrokkene», dit is het land waar betrokkene zijn hoofdverblijf heeft. In verband hiermee kunnen de onderstaande cijfers niet meer dan een indicatie zijn. Met het voortvarend aansluiten van kentekens uit andere EU-lidstaten op de geautomatiseerde verwerking zal niet alleen het aantal zaken dat niet verder verwerkt kan worden steeds kleiner worden, maar daarmee automatisch ook de pakkans stijgen voor snelheidsovertredingen en rijden door rood licht. De categorie «% betaald» betreft alleen zaken waarin het volledige bedrag is betaald.

Staanhoudingen n.a.v. CBE-feiten per land van vestiging van de betrokkene (alleen EU-landen)

peildatum: 23-mrt-2016

Land van vestiging betrokkene	product	2014			2015		
		zaken	betaald	% betaald	zaken	betaald	% betaald
België	OM-afdoening	169	111	65,7%	159	111	69,8%
	Wahv	914	822	89,9%	353	294	83,3%
Totaal België		1.083	933	86,1%	512	405	79,1%
Bondsrepubliek Duitsland	OM-afdoening	100	60	60,0%	77	45	58,4%
	Wahv	562	493	87,7%	197	163	82,7%
Totaal Bondsrepubliek Duitsland		662	553	83,5%	274	208	75,9%
Bulgarije	OM-afdoening	5	0	0,0%	4	1	25,0%
	Wahv	12	8	66,7%	6	4	66,7%
Totaal Bulgarije		17	8	47,1%	10	5	50,0%
Denemarken	Wahv	11	11	100,0%	5	4	80,0%
		11	11	100,0%	5	4	80,0%
Estland	OM-afdoening	0	0		1	0	0,0%
	Wahv	9	8	88,9%	0	0	
Totaal Estland		9	8	88,9%	1	0	0,0%
Frankrijk	OM-afdoening	2	2	100,0%	1	1	100,0%
	Wahv	102	97	95,1%	50	37	74,0%
Totaal Frankrijk		104	99	95,2%	51	38	74,5%
Griekenland	OM-afdoening	0	0		1	0	0,0%
	Wahv	3	2	66,7%	1	0	0,0%
Totaal Griekenland		3	2	66,7%	2	0	0,0%
Groot-Brittannië	OM-afdoening	4	3	75,0%	10	2	20,0%
	Wahv	85	78	91,8%	50	35	70,0%
Totaal Groot-Brittannië		89	81	91,0%	60	37	61,7%
Hongarije	OM-afdoening	4	2	50,0%	6	5	83,3%
	Wahv	8	7	87,5%	6	6	100,0%
Totaal Hongarije		12	9	75,0%	12	11	91,7%
Ierland	OM-afdoening	3	2	66,7%	0	0	
	Wahv	2	2	100,0%	2	2	100,0%
Totaal Ierland		5	4	80,0%	2	2	100,0%
Italië	OM-afdoening	0	0		4	1	25,0%
	Wahv	17	14	82,4%	6	6	100,0%
Totaal Italië		17	14	82,4%	10	7	70,0%
Kroatië	Wahv	0	0		1	1	100,0%
Totaal Kroatië		0	0		1	1	100,0%
Letland	OM-afdoening	2	2	100,0%	0	0	
	Wahv	4	3	75,0%	0	0	
Totaal Letland		6	5	83,3%	0	0	
Litouwen	OM-afdoening	3	1	33,3%	0	0	
	Wahv	17	15	88,2%	2	1	50,0%
Totaal Litouwen		20	16	80,0%	2	1	50,0%
Luxemburg	OM-afdoening	1	1	100,0%	1	1	100,0%
	Wahv	22	20	90,9%	4	4	100,0%
Totaal Luxemburg		23	21	91,3%	5	5	100,0%

Malta	OM-afdoening	1	1	100,0%	1	1	100,0%
	Wahv	1	1	100,0%	1	1	100,0%
Totaal Malta		2	2	100,0%	2	2	100,0%
Oostenrijk	OM-afdoening	3	2	66,7%	1	0	0,0%
	Wahv	6	6	100,0%	3	3	100,0%
Totaal Oostenrijk		9	8	88,9%	4	3	75,0%
Polen	OM-afdoening	131	85	64,9%	122	68	55,7%
	Wahv	343	274	79,9%	120	91	75,8%
Totaal Polen		474	359	75,7%	242	159	65,7%
Portugal	OM-afdoening	4	2	50,0%	0	0	
	Wahv	13	11	84,6%	6	6	100,0%
Totaal Portugal		17	13	76,5%	6	6	100,0%
Roemenië	OM-afdoening	5	3	60,0%	2	1	50,0%
	Wahv	30	27	90,0%	7	5	71,4%
Totaal Roemenië		35	30	85,7%	9	6	66,7%
Slovenië	OM-afdoening	1	1	100,0%	0	0	
	Wahv	8	8	100,0%	3	2	66,7%
Totaal Slovenië		9	9	100,0%	3	2	66,7%
Slowakije	OM-afdoening	5	4	80,0%	1	1	100,0%
	Wahv	4	3	75,0%	3	2	66,7%
Totaal Slowakije		9	7	77,8%	4	3	75,0%
Spanje	OM-afdoening	17	11	64,7%	12	4	33,3%
	Wahv	55	50	90,9%	9	6	66,7%
Totaal Spanje		72	61	84,7%	21	10	47,6%
Tsjechië	OM-afdoening	1	1	100,0%	1	0	0,0%
	Wahv	8	8	100,0%	3	3	100,0%
Totaal Tsjechië		9	9	100,0%	4	3	75,0%
Zweden	Wahv	6	6	100,0%	3	2	66,7%
Totaal Zweden		6	6	100,0%	3	2	66,7%

Vraag 14

Kunt u naar aanleiding van uw antwoorden op de eerdere vragen aangeven wanneer concreet invulling wordt gegeven aan inning van overtredingen van de Rij- en rusttijdenregeling voor een niet-Nederlandse bestuurder? Wat is hiervoor precies nodig in Nederland en wat is de rol van de andere lidstaten? Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat hier nog niet in is voorzien, waardoor er oneerlijke concurrentie optreedt binnen de transportsector? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Zoals ik aangaf bij de beantwoording van eerdere Kamervragen⁸ geldt voor de Rij- en Rusttijdenregeling (zoals geregeld in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer) dat bij een staandhouding een boete wordt opgelegd indien een niet-ingezetene bestuurder uit een andere EU-lidstaat de Rij- en Rusttijdenregelgeving overtreedt. Aangezien directe betaling niet meer kan worden afgedwongen, wordt aan de bestuurder aangeboden vrijwillig direct te betalen. In het geval dat de betrokkene hier geen gebruik van wil maken, zal een beschikking en eventuele aanmaning naar het huisadres van de betrokkene worden gezonden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de inning, net als bij een Nederlandse bestuurder geschiedt.

De enige mate van ongelijkheid bestaat nog in het geval dat de betrokkene buitenlandse bestuurder niet betaalt. In dat geval kan de boete nog niet worden overgedragen aan de autoriteit van het land waar de betrokkene zijn vaste woon- of verblijfplaats heeft. Wij hechten eraan dat dit mogelijk wordt gemaakt om ook ten aanzien van de buitenlandse bestuurder zoveel mogelijk inningsmogelijkheden ter beschikking te hebben. Om dit mogelijk te maken is een wijziging van de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie nodig. Deze wijziging is onderdeel van een verzamelwetsvoorstel. Gepland is om dit wetsvoorstel voor de zomer in consultatie te brengen. Op het moment dat de boete kan worden overgedragen aan een ander land, zal de inning volgens de regelgeving van die EU-lidstaat plaatsvinden.

⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, Aangangsels Handelingen, nr. 724

Vraag 15

Kunt u naar aanleiding van uw antwoorden op eerdere vragen aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de ratificatie van het verdrag met België om parkeergelden in Nederland van Belgische kentekenhouders te kunnen innen? Is dit nu eindelijk geregeld? Zo nee, waarom houden de Belgen dit tot op heden tegen?

Antwoord 15

Het ontwerp van instemmingswet over het verdrag tussen Nederland en België over de uitwisseling van voertuighoudergegevens⁹ is in januari 2016 ingediend in het parlement van België en inmiddels goedgekeurd. Vervolgens dient het verdrag bekrachtigd te worden door de Secretaris-generaal van het Benelux-secretariaat en treedt uiteindelijk in werking op de eerste dag van de tweede maand na deze bekrachtiging.

Vraag 16

Kunt u naar aanleiding van uw antwoorden op de eerdere vragen aangeven of er onderzoek is gedaan naar de mogelijkheden om niet-betaalde parkeergelden door buitenlandse kentekenhouders alsnog te kunnen innen? Zo ja, wat zijn de uitkomsten daarvan? Zo nee, bent u alsnog bereid om een dergelijk onderzoek uit te voeren? Deelt u de mening dat het vanuit het punt van rechtvaardigheid hoog tijd wordt dat buitenlandse kentekens ook eindelijk gaan betalen als ze fout parkeren?

Antwoord 16

Het innen van parkeergelden is een taak van de gemeenten. Het innen van niet-betaalde parkeergelden van buitenlandse kentekenhouders is op dit moment juridisch moeilijk of niet mogelijk, omdat de persoonsgegevens van de kentekenhouders niet kunnen worden opgevraagd voor fiscale feiten. Op grond van het Verdrag tot wederzijdse bijstand bij invordering kunnen wel gegevens worden uitgewisseld, maar deze aanvragen kennen in veel landen een drempel die veel hoger is dan het boetebedrag dat nagevorderd wordt bij niet-betaalde parkeergelden. Ook is bulkuitwisseling niet mogelijk. Ik heb dit in eerdere beantwoording van vragen van uw Kamer aangegeven¹⁰.

Alternatief voor gemeenten is het zetten van een wielklem bij constatering van niet-betaalde parkeerbelasting.

Op verschillende niveaus wordt er gewerkt aan de mogelijkheid om ook de persoonsgegevens van kentekenhouders te delen voor de gefiscaliseerde naheffingsaanslag parkeerbelasting. Daarom is bijvoorbeeld ook het bovengenoemde Verdrag met België gesloten. In Europees verband blijft ook het overleg volop gaande, met als doel alle parkeergelden te kunnen innen. Hiertoe wordt in mei met de Europese Commissie het gesprek over uitwisseling van de gegevens op basis van Eucaris voortgezet.

Vraag 17 en 18

Kunt u naar aanleiding van uw reactie op de berichtgeving over foto's van buitenlandse kentekenhouders d.d. 27 november 2015 aangeven wat de door u beschreven werkwijze vanaf 8 oktober 2013 precies betekent? Wat wordt nu, door wie, op welke wijze verwerkt en is er op enige wijze sprake van vernietiging van flitsfoto's die niet automatisch kunnen worden herkend? Wat betekent het in de handhavingspraktijk, inclusief de gegevensverwerking en bewaartermijnen, dat de politie de flitsfoto's van de mobiele radarsets en een aantal flitspalen verwerkt en het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) die van de andere flitspalen en de trajectcontrolesystemen? Wat betekent dit voor de gegevensverwerking en bewaartermijnen?

Klopt de stelling dat de gegevens die door de politie verwerkt worden langer bewaard mogen worden en binnen de kaders van de Wet politiegegevens voor andere doeleinden mogen worden gebruikt? Zo ja, waarom kunnen de gegevens die door het CJIB worden verwerkt die met hetzelfde doel zijn verkregen, namelijk de verkeershandhaving, ook niet onder hetzelfde regime

⁹ Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België over de grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens met het oog op het identificeren van personen die ervan verdacht worden inbreuken te hebben begaan in het kader van het gebruik van de weg; Brussel, 25 april 2013.

¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel Handelingen, nr. 724

vallen? Van waar dit onderscheid en wat is er voor nodig om dit onderscheid op te heffen?

Antwoord 17 en 18

Zoals in de brief van 27 november 2015 is geschetst, was vanaf 8 oktober 2013 sprake van een geleidelijke overdracht van de verwerking van de flitsgegevens van de digitale handhavingsmiddelen van de politie naar het CJIB. Sinds die datum worden flitsgegevens afkomstig van flitspalen en trajectcontrolesystemen rechtstreeks, dus zonder tussenkomst van de politie, verzonden naar het CJIB. De grondslag voor het verwerken en bewaren van flitsgegevens door het CJIB is de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Mobiele radarsets zijn nog steeds in het beheer van politie. De flitsgegevens die met behulp van deze mobiele radarsets worden gegenereerd vallen onder de Wet politiegegevens (Wpg). Voor het antwoord op de vraag naar vernietiging van gegevens verwijs ik naar het antwoord op de vragen 19 en 20.

Het verschil in de bewaartermijnen van gegevens heeft te maken met de twee verschillende regimes die van toepassing zijn. De persoonsgegevens die door de politie worden verwerkt, mogen op grond van de Wpg langer worden bewaard met het oog op het gebruik voor andere doelen binnen de politietak. De politie draagt zorg voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven (artikel 3 Politiewet 2012). Onder deze taakomschrijving valt onder andere de handhaving van de openbare orde, de opsporing van strafbare feiten en ook de verkeershandhaving. Voor een effectieve en efficiënte taakuitvoering van de politie is het noodzakelijk dat persoonsgegevens die zijn verkregen voor de ene politietak (bijvoorbeeld flitsfoto's verkeershandhaving) ook kunnen worden gebruikt voor de uitoefening van een andere politietak (bijvoorbeeld opsporing van strafbare feiten). De Wpg biedt onder voorwaarden die ruimte. Het CJIB verwerkt niet op grond van de Wpg, omdat het CJIB niet is belast met de uitvoering van de politietak als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

Voor de handhavingspraktijk ten aanzien van de verwerking van flitsgegevens tot boetebeschikking maakt het geen verschil of de flitsgegevens door de politie of het CJIB worden verwerkt. Het Openbaar Ministerie stelt beleid ten aanzien van de handhaving vast; dit geldt voor de politie en voor het CJIB.

Vraag 19 en 20

Kunt u naar aanleiding van uw reactie op de berichtgeving over foto's van buitenlandse kentekenhouders d.d. 27 november 2015 aangeven of er al meer bekend is over de uitkomsten van de bezwaarprocedures over de handelwijze van het CJIB inzake het verwijderen van gegevens uit 2013 en 2014 ten behoeve de inningsbeschikkingen? Zo nee, wanneer verwacht u dit wel bekend te kunnen maken?

Kunt u naar aanleiding van uw reactie op de berichtgeving over foto's van buitenlandse kentekenhouders d.d. 27 november 2015 aangeven of er inmiddels meer duidelijkheid is over de door RTL ingediende WOB-verzoeken? Zijn deze beide inmiddels ingewilligd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19 en 20

Over de inhoud van de beslissing op bezwaar met betrekking tot het Wob-verzoek van RTL Nieuws (hierna: RTL) ten aanzien van de gegevens die bij het CJIB zijn verwerkt, heb ik u in mijn brief van 9 maart 2016 geïnformeerd. In het kort is gedacht dat door RTL gevraagde gegevens zouden zijn vernietigd. Dit blijkt echter niet het geval te zijn. Het bezwaar van RTL is gegrond verklaard en de beschikbare gegevens zijn aan RTL verstrekt. De afhandeling van het Wob-verzoek bij de politie bevindt zich in de bezwaarfase. De externe bezwaaradviescommissie heeft op 17 februari 2016 geadviseerd om het bezwaar van RTL gegrond te verklaren, omdat de Wpg niet aan openbaarmaking van niet-herleidbare gegevens in de weg staat. De politie zal binnen enkele weken op basis van dit advies beslissen op het bezwaar.