

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging Wegenverkeerswet 1994 vanwege de verkeersongevallenregistratie

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

De verkeersveiligheid in de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd, maar nog altijd zijn er veel verkeersslachtoffers door verkeersongevallen. De jaarlijkse maatschappelijke schade door verkeersongevallen bedraagt ca. 17,1 miljard euro¹. Recent is geconstateerd is dat de daling van het aantal verkeersdoden stagneert en dat het aantal ernstig verkeersgewonden toe neemt.² Om dit maatschappelijke probleem te kunnen bestrijden, blijft de noodzaak voor een kwalitatief goede registratie van gegevens van verkeersongevallen, zowel mét als zonder letsel aan personen als gevolg, evident.

In het Regeerakkoord 2017-2021³ is daarom opgenomen om de registratie van verkeersongevallen te verbeteren. Tevens is in de motie Belhaj⁴ het belang van een sluitende registratie van alle verkeersongevallen genoemd.

Uit onderzoek⁵ naar de verbetermogelijkheden van de verkeersongevallenregistratie bleek dat Rijkswaterstaat, die sinds 1974 verkeersongevallenregistraties verwerkt en via verschillende producten van het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON) beschikbaar stelt, geen expliciete wettelijke grondslag heeft om persoonsgegevens te mogen verwerken, terwijl de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) dat wel vereist.

Deze gegevens zijn noodzakelijk voor het opstellen van het verkeersveiligheidsbeleid en het bepalen van effectieve maatregelen om verkeersongevallen te voorkomen en om te voldoen aan diverse rapportages en andere verplichtingen op grond van het EU- of internationale recht. In dit kader zijn met name van belang beschikking 93/704/EG⁶ en richtlijn 2008/96/EG⁷ en de recente wijziging van die richtlijn via richtlijn (EU) 2019/1936⁸, die met ingang van 17 december 2021 dient te zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

In juni 2019 hebben de leden Dijkstra en Van Gent Kamervragen gesteld over de privacybeperkingen in de verkeersongevallenregistratie. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarop toegezegd te werken aan een wettelijke grondslag om (bijzondere) persoonsgegevens in de verkeersongevallenregistratie te verwerken.⁹

¹ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019). Mobiliteitsbeeld 2019. [<https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/>]

² Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid. Kamerstukken 2018-2019, 29398 nr. 639, bijlage 866302. [<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-866302>]

³ Vertrouwen in de toekomst, Regeerakkoord 2017 – 2021. Kamerstukken II 2016/17, 34700, nr. 34, bijlage 820240.

⁴ Motie van het lid Belhaj. Kamerstukken II 2016/17, 29398, nr. 553.

⁵ Eindrapport kwaliteitsverbetering informatieketen verkeersongevallenregistratie. Kamerstukken II 2017-2018, 29398 nr. 606, bijlage 850628. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-850628>

⁶ Beschikking van de Raad van 20 november 1993 betreffende de oprichting van een communautaire gegevensbank inzake ongevallen in het verkeer (PbEG 1993, L 329).

⁷ Richtlijn 2008/96/EG van het Europees parlement en de raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2008, L 319).

⁸ Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees parlement en de raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2019, L305).

⁹ Kamervragen van de leden Dijkstra en Van Gent (VVD) en antwoord van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat Aanhangsel van de Handelingen II 2018/19, nr 3457 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20182019-3457.html>

2. Wie zijn betrokken?

De voorgestelde wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 is tot stand gekomen in samenwerking met Rijkswaterstaat, aangezien zij in opdracht van de Minister van IenW de verkeersongevallenregistratie samenstelt, de gegevens daarin verwerkt en daarvan diverse BRON-bestanden genereert. Hierbij zijn diverse eindgebruikers van BRON geraadpleegd voor de inventarisatie van de noodzakelijke informatiebehoefte.

3. Wat is het probleem?

Door het ontbreken van een wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van de verkeersongevallenregistratie kunnen deze gegevens niet door Rijkswaterstaat verzameld en verwerkt in de verkeersongevallenregistratie. Met het ontbreken van deze gegevens zijn overheidsinstellingen en andere bij het verkeersveiligheidsbeleid betrokken partijen niet goed in staat om verkeersveiligheidsbeleid op te stellen en effectieve maatregelen te nemen om verkeersongevallen te voorkomen. Tevens kan niet volledig worden voldaan aan de diverse rapportages en andere verplichtingen op grond van het EU- of internationale recht. In dit kader zijn met name van belang beschikking 93/704/EG en richtlijn 2008/96/EG en de recente wijziging van die richtlijn via richtlijn (EU) 2019/1936 inzake het beheer van de verkeersveiligheid.

4. Wat is het doel?

Het vaststellen van een wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens door Rijkswaterstaat ten behoeve van de verkeersongevallenregistratie en BRON, te komen tot een zo betrouwbaar mogelijke verkeersongevallenregistratie door het gebruik van het Burgerservicenummer (BSN) om dubbelingen in de registratie te voorkomen en het vaststellen van een wettelijke grondslag ten behoeve van de implementatie van richtlijn 2008/96/EG en wijziging van die richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936 voor 17 december 2021.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Verkeersveiligheid is een overheidstaak. De Minister van IenW is verantwoordelijk voor het landelijke verkeersveiligheidsbeleid en faciliteert de andere overheden bij hun taak in dat kader.

6. Wat is het beste instrument?

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming stellen eisen aan de verwerking van persoonsgegevens en bijzondere persoonsgegevens. Deze mogen alleen verwerkt worden als dit noodzakelijk is om te voldoen aan een wettelijke verplichting of noodzakelijk is voor de vervulling van een taak van algemeen belang die aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen en als daarvoor een wettelijke basis bestaat. Om hieraan te voldoen wordt voorgesteld in de Wegenverkeerswet 1994 hiervoor een grondslag te maken.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

- Betrokkenen van een verkeersongeval
Deze wetwijziging heeft invloed op betrokkenen van een verkeersongeval, omdat gegevens van het verkeersongeval en de betrokkenen geregistreerd en verwerkt kunnen worden in de verkeersongevallenregistratie ten behoeve van BRON. Op dit moment worden jaarlijks ca. 100.000 verkeersongevallen geregistreerd. De verwerkte verkeersongevallengegevens in BRON zijn niet direct tot personen herleidbaar.
- Betrokkenen in de registratieketen van verkeersongevallen

De meeste registraties van verkeersongevallen zijn momenteel van de politie. Dit wetsvoorstel verandert daar niets aan. Het wetsvoorstel maakt het wel mogelijk om in de toekomst ook van andere partijen, zoals Regionale Ambulancevoorzieningen, gegevens over verkeersongevallen te ontvangen en te verwerken.

- Overheidsinstellingen betrokken bij verkeersveiligheid
De verwerkte verkeersongevallengegevens worden door overhedeninstellingen, zoals provincies en gemeenten gebruikt bij het opstellen, monitoren en evalueren van verkeersveiligheidsbeleid. De voorgestelde wetswijziging heeft een positief gevolg in het voorzien van de informatiebehoefte van dit beleidsproces. Tot slot worden de verwerkte verkeersongevallengegevens gebruikt voor de Europese verkeersongevallenstatistieken.
- Markt-, kennis-, en onderzoekspartijen betrokken bij verkeersveiligheid
Instellingen die – al dan niet namens overheidsinstellingen- kennis vergaren en statistieken maken over of onderzoek doen naar verkeersongevallen zijn gebaat bij gedetailleerde gegevens over verkeersongevallen. Mede op basis van de verwerkte verkeersongevallengegevens wordt jaarlijks het aantal ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden vastgesteld.