



# Gegevensbeschermings- effectbeoordeling, Data Protection Impact Assessment (DPIA), ten behoefte van consultaties, najaar 2020.

Maatregelen  
nemen  
2020  
Privacybewustwording  
Doelbinding  
PIA  
Noodzaak  
Effecten in kaart  
Bescherming van  
persoonsgegevens  
Risico's  
minimaliseren  
Richtinggevend  
Rechtsgrond.  
Met open vizier

Vaststelling verwerkersverantwoordelijke:  
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Advies functionaris voor gegevensbescherming: 27-08-2020

Advies CIO: 13-11-2020

# Gegevensbeschermingseffectbeoordeling (DPIA)

**Rijkswaterstaat (Min IenW)**

**Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL)**

## **Contact:**

Ministerie IenW, Rijkswaterstaat  
WVL

Versie: 16 november 2020

# Inhoudsopgave

Inleiding .....	5
A. Beschrijving kenmerken gegevensverwerkingen .....	6
1. Voorstel .....	6
2. Persoonsgegevens .....	7
3. Gegevensverwerkingen .....	10
4. Verwerkingsdoeleinden .....	13
5. Betrokken partijen .....	14
6. Belangen bij de gegevensverwerking .....	17
7. Verwerkingslocaties .....	20
8. Techniek en methode van gegevensverwerking .....	20
9. Juridisch en beleidsmatig kader .....	20
10. Bewaartermijnen .....	21
B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen.....	22
11. Rechtsgrond .....	23
12. Bijzondere persoonsgegevens .....	23
13. Doelbinding .....	25
14. Noodzaak en evenredigheid .....	26
15. Rechten van de betrokkene .....	33
C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen.....	34
16. Risico's .....	34
D. Beschrijving voorgenomen maatregelen .....	36
17. Maatregelen .....	36

## Inleiding

Rijkswaterstaat heeft het bureau Considerati (rapport bijgevoegd bij memorie van toelichting) het verwerkingsproces van de verkeersongevallenregistratie laten toetsten aan de AVG. Hieruit bleek dat de door de AVG verlangde wettelijke basis op dit moment ontbreekt, Mede naar aanleiding van Kamervragen heeft de minister van IenW toegezegd voor deze wettelijke basis te zullen zorgdragen. In het bijgesloten wetsvoorstel wordt voorgesteld in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) de benodigde wettelijke basis op te nemen voor de verwerking van persoonsgegevens in de verkeersongevallenregistratie en het beschikbaar stellen van deze gegevens door middel van de verschillende producten van BRON. In deze Data Protection Impact Assessment (hierna: DPIA), die onderdeel uitmaakt van de wetgevingstraject, worden de risico's van de verkeersongevallenregistratie op de privacybescherming en -rechten voorafgaand aan de verwerking van persoonsgegevens beoordeeld. Deze is verplicht wanneer er hoge risico's aan de verwerking te verwachten zijn, zoals in dit geval bij de verwerking van bijzondere gegevens en het op grote schaal combineren van bestanden.

Deze DPIA heeft betrekking op de gegevensverwerking door Rijkswaterstaat (RWS), dat onderdeel uitmaakt van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), bij het totstandkomingsproces van de verkeersongevallenregistratie en de daaruit te realiseren informatieproducten van het Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (hierna: **BRON** of BRON-producten; zie onderstaand figuur 1). In de verkeersongevallenregistratie worden de verkeersongevallen en -incidenten geregistreerd, die op het Nederlandse wegennet plaatsvinden. De beschikbare (verkeersongevallen)gegevens worden daarmee op efficiënte wijze toegankelijk gemaakt voor statistische, beleids- en onderzoeksdoeleinden in het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid.



**Figuur 1 Verwerkingsproces verkeersongevallenregistratie**

In de registratie wordt informatie verzameld die van politie en andere partijen is verkregen over de omstandigheden waaronder een ongeval heeft plaatsgevonden (zoals aard en locatie van het ongeval, de weg- en weersituatie) en over de bij het ongeval betrokken personen, slachtoffers en voertuigen. Hierbij kunnen bijzondere persoonsgegevens over de gezondheid worden geregistreerd, zoals informatie over de ernst van het letsel bij slachtoffers. Ook worden persoonsgegevens van strafrechtelijke aard verzameld, zoals alcoholgebruik door een bestuurder of van gebruik van andere middelen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

De informatie die via BRON kan worden verkregen, vormt de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid van overheden, waaronder de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Justitie en Veiligheid, als ook de wegbeheerders, zoals RWS, maar ook provincies, gemeenten en waterschappen. Daarnaast vormt de informatie uit BRON voor wegbeheerders de basis voor de taken betreffende beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur uit de richtlijn 2008/96/EG en de recente wijziging van die richtlijn via richtlijn (EU) 2019/1936.

De AVG<sup>1</sup> en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming, die per 25 mei 2018 van toepassing zijn, stellen eisen aan de verwerking van bijzondere categorieën van persoonsgegevens (zoals gegevens over de gezondheid) en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard (zoals strafbare feiten van personen betrokken bij verkeersongevallen). Deze mogen alléén verwerkt worden als dit noodzakelijk is om te voldoen aan een wettelijke verplichting of noodzakelijk is voor de

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).

vervulling van een taak van algemeen belang die aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen en als daarvoor een wettelijke basis bestaat. In het wetsvoorstel waar deze DPIA onderdeel van vormt, wordt voorgesteld in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) een expliciete wettelijke basis op te nemen voor de verkeersongevallenregistratie en de verwerking van persoonsgegevens. De beschreven situatie is die ten tijde van de inwerkingtreding van de wet. De DPIA dient in samenhang met de MEMORIE VAN TOELICHTING bij dit wetsvoorstel gelezen te worden.

## A. Beschrijving kenmerken gegevensverwerkingen

**Beschrijf op gestructureerde wijze de voorgenomen gegevensverwerkingen, de verwerkingsdoeleinden en de belangen bij de gegevensverwerkingen.**

### 1. Voorstel



**Beschrijf het voorstel waar de gegevensbeschermingseffectbeoordeling op ziet en context waarbinnen deze plaatsvindt op hoofdlijnen.**

Rijkswaterstaat verwerkt al sinds 1974 verkeersongevallen en verkeersincidenten die op het Nederlandse wegennet worden geregistreerd in een verkeersongevallenregistratie. Alle gegevens worden verwerkt tot **BRON**, '**Bestand geRegisterde Ongevallen in Nederland**'. BRON bevat derhalve gegevens, waaronder ook (bijzondere en strafrechtelijke) persoonsgegevens, op basis waarvan jaarlijks informatieproducten door RWS worden gemaakt die worden verstrekt aan ministeries zoals IenW en JenV, aan bestuursorganen zoals decentrale en landelijke wegbeheerders, kennisinstellingen en politie, ten behoeve van het verkeersveiligheidsbeleid. De informatieproducten vormen de basis van het nationale en regionale verkeersveiligheidsbeleid en op basis van deze informatieproducten kan worden bepaald welke maatregelen effectief zijn om ongevallen te voorkomen.

In de verkeersongevallenregistratie worden alle verkeersongevallen in Nederland verwerkt die door de politie zijn vastgelegd in processen-verbaal of kenmerkenmeldingen. Naast informatie van de politie bevat de verkeersongevallenregistratie ook gegevens over ongevallen die zijn gemeld door weginspecteurs van RWS (IM-data RWS Verkeer- en Watermanagement (VWM)), bergingsbedrijven en de Koninklijke Marechaussee (hierna: KMar). Op korte termijn wordt beoogd om hieraan ook gegevens over verkeersongevallen toe te voegen die door medewerkers van ambulancediensten worden verzameld, om tot een vollediger beeld te komen van de verkeersongevallen in Nederland. Ter zijner tijd zal hiervoor een aparte DPIA worden opgesteld.

BRON-producten kunnen de volgende gegevens bevatten: locatie, tijdstip, (mogelijke) toedracht, slachtofferkenmerken (geslacht, leeftijd e.d.), voertuiginformatie en informatie over betrokkenen (bestuurders van voertuigen). Ook persoonskenmerken als mogelijk strafbare feiten (bij mogelijke toedracht) en letselernst (bij slachtoffer kenmerken) kunnen deel uitmaken van een BRON product. De inhoud van BRON is afgestemd op wat partijen nodig hebben voor hun verkeersveiligheidsstaken (zie Paragraaf 5).

In deze DPIA definiëren we 'verkeersongeval' als volgt: *“een gebeurtenis op een voor het rij- en ander verkeer openstaande weg, die verband houdt met het verkeer ten gevolge waarvan schade is ontstaan en/of ten gevolge waarvan één of meerdere weggebruikers zijn overleden en/of*

*gewond geraakt met uitzondering van een gebeurtenis waarbij uitsluitend voetgangers zijn betrokken. "*

## 2. Persoonsgegevens



**Som alle categorieën van persoonsgegevens op die worden verwerkt. Geef per categorie van persoonsgegevens tevens aan op wie die betrekking hebben. Deel deze persoonsgegevens in onder de typen: gewoon, bijzonder, strafrechtelijk en wettelijk identificerend.**

In de tabel 2.1 worden alle persoonsgegevens opgesomd die in de verkeersongevallenregistratie ten behoeve van BRON verwerkt worden. De tabellen 2.2 t/m 2.5 bevatten alle gegevens die RWS verwerkt van de verschillende 'toeleveranciers', namelijk Politie, KMar, IM data en bergersdata.

**Tabel 2.1**

Type gegevens	Gegevens	Input data	Database ongevallen registratie	Output via BRON
<b>Gewone</b> persoons-gegevens	locatiegegevens ongeval; datum en tijd; geboortedatum/leeftijd; kenteken; Voertuigdetails; Geboorteplaats; Geboorteland; Nationaliteit; Geslacht; Rijbewijs categorie; vervoerswijzen ; Aard ongeval en manoeuvre.	x	x	Afhankelijk van het type gelaagde gegevens levering aan doelgroepen (er zijn drie BRON varianten) volgt een gedifferentieerde gegevenslevering. Zie tabel 3.
<b>Wettelijk</b> identificerende persoons-gegevens	Burger Service Nummer (BSN).	x	x, uitsluitend koppel- kernmerk voor verrijken ontdubbelen bij meerdere bronnen (conform art. 10 Wabb)	
<b>Bijzondere</b> persoons-gegevens, gezondheids-gegevens dan wel medische gegevens (afhankelijk van de vastlegging)	Letselernst slachtoffer, niet medisch vastgelegd (politie); Letselernst slachtoffer, wel medisch vastgelegd (ambulance, ziekenhuis); Overleden indicatie Gewond/Overleden; Ziekenhuisopname; Verwonding; Indicatie over slachtoffers;	x  x  X X X x		Afhankelijk van het type gelaagde gegevens levering aan doelgroepen (er zijn drie BRON varianten) volgt een gedifferentieerde gegevenslevering. Zie tabel 3.
<b>Strafrechtelijke</b> persoons-gegevens	Delictsomschrijving (o.a. alcohol, medicijnen); Misdrijf/Overtreding	x	x	Afhankelijk van het type gelaagde gegevens levering aan doelgroepen (er zijn drie



	Alcoholgebruik ja/nee; Geldig rijbewijs; Doorrijden na een ongeval ; Gebruik veiligheidsvoorzieningen zoals gordel of valhelm.			BRON varianten) volgt een gedifferentieerde gegevenslevering. Zie tabel 3.
--	---	--	--	--

**Ongevalsegegevens van de politie**

De door de politie verstrekte gegevens worden aangemerkt als de primaire gegevensbron voor de Verkeersongevallenregistratie. Deze verstrekte gegevens "bevatten een groot aantal kenmerken die beschikbaar zijn op recordniveau (per ongeval, betrokken partij of per slachtoffer)." De politie verstrekt de volgende gegevens aan RWS:

**Tabel 2.2 Ongevalsegegevens van de politie**

Ongeval	Locatie	Partijen / Slachtoffers	Goederen
Datum ongeval; Aard ongeval; Weersomstandigheden; Burgerservicenummer (BSN) (uit proces-verbaal); Wegomstandigheden zoals: wegdek, wegsituatie, wegverharding, wegverlichting, Maximumsnelheid; Delictsomschrijving (o.a. alcohol, medicijnen); Misdrijf/Overtreding; Toedracht (vrije tekstveld van de politie. Dit wordt gebruikt om kwaliteit te verbeteren).	Provincie; Gemeente; Woonplaats; Postcode; Straat; Huisnummer; Hectometer-aanduiding.	Geboortedatum; Geboorteplaats; Geboorteland; Nationaliteit; Geslacht; Overleden indicatie; Rijbewijs categorie.	Voertuigsoort; Kenteken; Merk voertuig; Kleur voertuig, Brandstofsoort voertuig; Bouwjaar voertuig.

De politie verstrekt jaarlijks de politiegegevens van om en nabij de 100.000 ongevallen aan RWS. De levering van nieuwe ongevalsegegevens geschiedt dagelijks op digitale wijze.

**Tabel 2.3 Ongevalsegegevens van de Koninklijke Marechaussee**

Ongevalsegegevens van de Koninklijke Marechaussee			
De Koninklijke Marechaussee (KMar) verstrekt gegevens aan RWS door middel van 100 à 125 formulieren per jaar. Dit betreft ongevallen waar de KMar bij betrokken is. De KMar levert de volgende politiegegevens aan:			
Datum ongeval; Aard ongeval; Weersomstandigheden; Wegomstandigheden zoals: wegdek, wegsituatie, wegverharding, wegverlichting, maximumsnelheid; Alcoholgebruik ja/nee.	Gemeente; Plaats; Straat. (Met behulp van de ongevalselocatie wordt de correcte plaatsaanduiding afgeleid uit het Nationaal Wegenbestand.)	Naam; Geboortedatum; Geboorteplaats; Geslacht; Gewond/Overleden; indicatie Ziekenhuisopname. inclusief welk ziekenhuis; Beschrijving; Verwonding;	Voertuigsoort; Kenteken; Beschrijving schade aan voertuig. (Het kentekenregister van de RDW wordt gebruikt voor voertuigkenmerken zoals de correcte voertuigtypering en gewichtsklassen)

		Geldig rijbewijs ja/nee.	
--	--	-----------------------------	--

**Tabel 2.4 Gegevens Incident Management**

<p><b>Incident management (IM) data van de Directie Verkeer- en Watermanagement van Rijkswaterstaat</b></p> <p>In het kader van wegverkeersmanagement door RWS worden zogenaamde incident managementgegevens verzameld door het organisatieonderdeel Verkeer- en Watermanagement (VWM) van RWS. De gegevens worden geregistreerd door wegininspecteurs van RWS. VWM levert de volgende gegevens ten behoeve van de verkeersongevallenregistratie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Datum van inspectie;</li> <li>• Beschrijving waarneming;</li> <li>• Incidentcategorie;</li> <li>• Locatie van inspectie, b.v. wegnummer, rijbaan, hectometerletter, weg naam, wegletter;</li> <li>• Voertuigsoort;</li> <li>• Letsel;</li> <li>• Indicatie over slachtoffers; E.g. gewond, dood, bekneld, onwel.</li> </ul>
--

**Tabel 2.5 Gegevens van Bergers**

<p><b>Bergersdata</b></p> <p>In het kader van de in de vorige paragraaf beschreven IM-data werkt RWS (VWM) tevens samen met Stichting Incident Management Nederland (SIMN) en het Verbond van Verzekeraars (VvV). Dat werkt als volgt: zodra een ongeval heeft plaatsgevonden en SIMN (middels het Landelijk Centraal Meldpunt) een melding heeft ontvangen van een ongeval waar (mogelijk) een bergingsbedrijf aan te pas moet komen, stuurt SIMN een bergingsbedrijf naar het ongeval. De bergingsbedrijven leveren gegevens over door hen geborgen voertuigen via het Landelijke Centraal Meldpunt (LCM) met betrekking tot incidenten waarbij personenauto's zijn betrokken en via het Centraal Meldpunt Vrachtwagenberging (CMV) met betrekking tot incidenten waarbij vrachtwagens zijn betrokken.</p> <p>Naast het bergen van de auto, verstrekt de berger bepaalde gegevens (hierna: 'bergersdata'). Hieronder volgen de meest relevante gegevens die, door middel van het combineren met de verzamelde politiegegevens, direct of indirect identificeerbare gegevens vormen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegnummer;</li> <li>• Hectometerpaal en hectometerletter;</li> <li>• Oprit/afrit;</li> <li>• Gemeente, Straat;</li> <li>• X- en Y-coördinaten (wordt verstrekt, maar nog niet verwerkt in de Verkeersongevallenregistratie);</li> <li>• Ingeschakelde berger.</li> </ul>
---

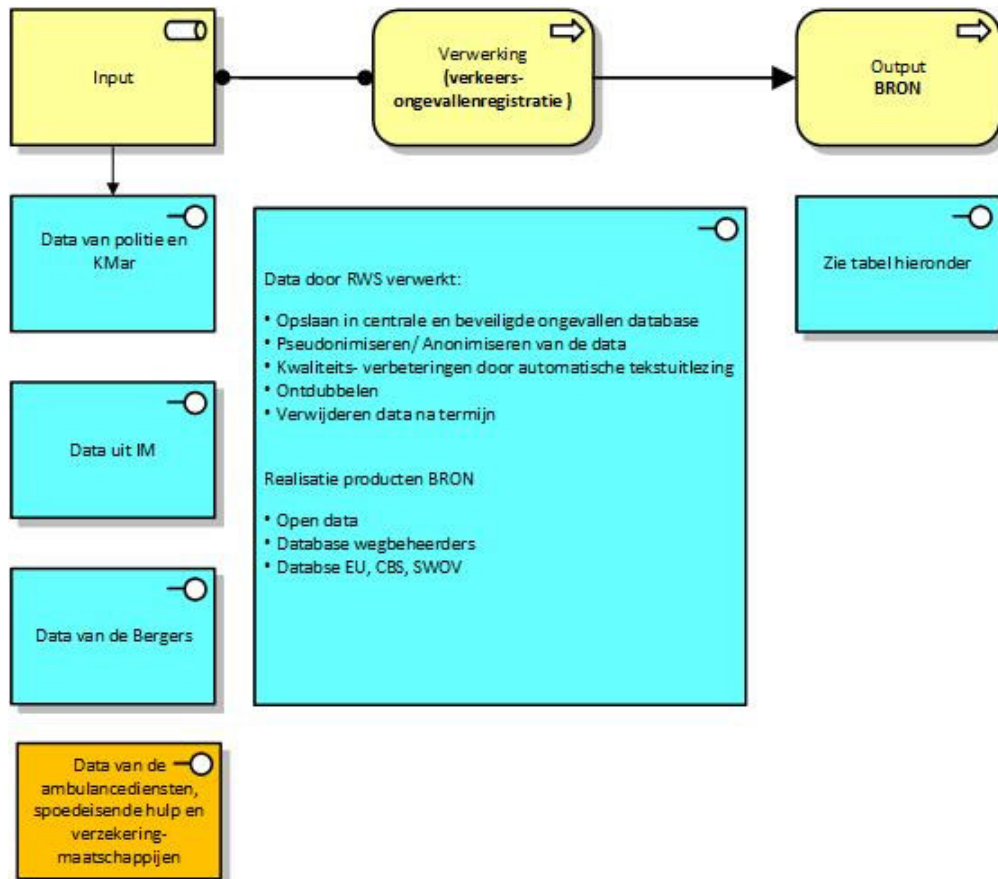
### 3. Gegevensverwerkingen



Geef alle voorgenomen gegevensverwerkingen weer.

In figuur 2 staat het overzicht van input, verwerking en output van alle data (inclusief persoonsgegevens).

**Figuur 2, verwerkingsproces data**



Voor de realisatie van de Verkeersongevallenregistratie worden in fase 1 ongevalsgegevens verstrekt door partijen aan RWS en in fase 2 worden deze ongevalsgegevens ontvangen door RWS, bewerkt en opgeslagen in de Verkeersongevallenregistratie. Het verstrekken (fase 1), ontvangen, bewerken en opslaan (fase 2) vallen allen onder de definitie 'verwerking'. Na de verwerking door RWS worden de gegevens ter beschikking gesteld aan de in tabel 3 genoemde ontvangers middels BRON-producten (fase 3). De verwerking vindt plaats bij RWS-organisatieonderdeel Centrale Informatie Voorziening (hierna: CIV), specifiek bij directie Inwinning & Gegevens Analyse (hierna: IGA), het team Verkeersveiligheid.

*Verwerking door Rijkswaterstaat*

Hier gaan we nader in op fase 2, de verwerking door RWS (directie IGA). RWS gebruikt zelf ontwikkelde programmatuur om bovenstaande handeling intern te bewerkstelligen.

Gegevens over verkeersongevallen van de onder 2 genoemde partijen worden in de verwerking door RWS eerst ontdubbeld. Daarnaast worden eventuele ontbrekende kenmerken uit de ene registratie aangevuld met de benodigde kenmerken uit de andere registratie, zodat in de Verkeersongevallenregistratie een zo compleet mogelijk beeld ontstaat van het verkeersongeval. Ook vindt ter verrijking van de ongevalsgegevens een koppeling plaats met het Nationaal Wegenbestand (NWB) en het Kentekenregister. Met behulp van de geregistreerde ongevallocatie wordt de correcte plaatsaanduiding afgeleid uit het NWB. Indien een kenteken van een bij een ongeval betrokken voertuig door de politie of andere instantie was geregistreerd, wordt het kentekenregister van de RDW door RWS in de verwerking gebruikt om de exacte

voertuigkenmerken aan te vullen. Na deze verwerkingslag wordt het kenteken verwijderd en maakt het daarmee dus geen onderdeel uit van een uiteindelijk BRON-product.

**Tabel 3.1 output via BRON en welke gegevens daarbij worden geleverd vanuit de verkeersongevallenregistratie:**

	Informatie-product (1): Open data. Voor vrije nieuwsgaring en burgerinformatie	Informatie-product (2): data voor overheidsinstanties <sup>2</sup> ten behoeve van (regionaal) verkeersveiligheidsbeleid	Informatieproduct (3): EU (CARE), SWOV, RWS WVL, universiteiten, verkeersongevallen gegevens ) ten behoeve van Europees en nationaal verkeersveiligheidsbeleid.
a. Exacte locatie van het ongeval	x	x	x
b. Indicatie van datum en tijdstip van het ongeval		x	x
c. Vervoerswijzen van de betrokkenen	x	x	x
d. Letselernst van het ongeval / slachtoffers / betrokkenen	Alleen ongeval	x	x
e. Ongevalse-kenmerken, zoals aard ongeval, toedracht en eventuele overtredingen		x	x
f. Kenmerken (zie tabel 5.2) van slachtoffers		Beperkt, tot leeftijdsklasse en het niveau van de letselernst	x
g. Omstandigheden: lichtgesteldheid, weer, etc.	x	x	x

*In de tabellen onder 2 is exact opgenomen welke gegevens, inclusief persoonsgegevens worden aangeleverd. Vervolgens laat bovenstaande tabel zien wat RWS met alle gegevens doet en welke informatieproducten uit BRON worden samengesteld en verder verstrekt, al naar gelang de 'afnemer'.*

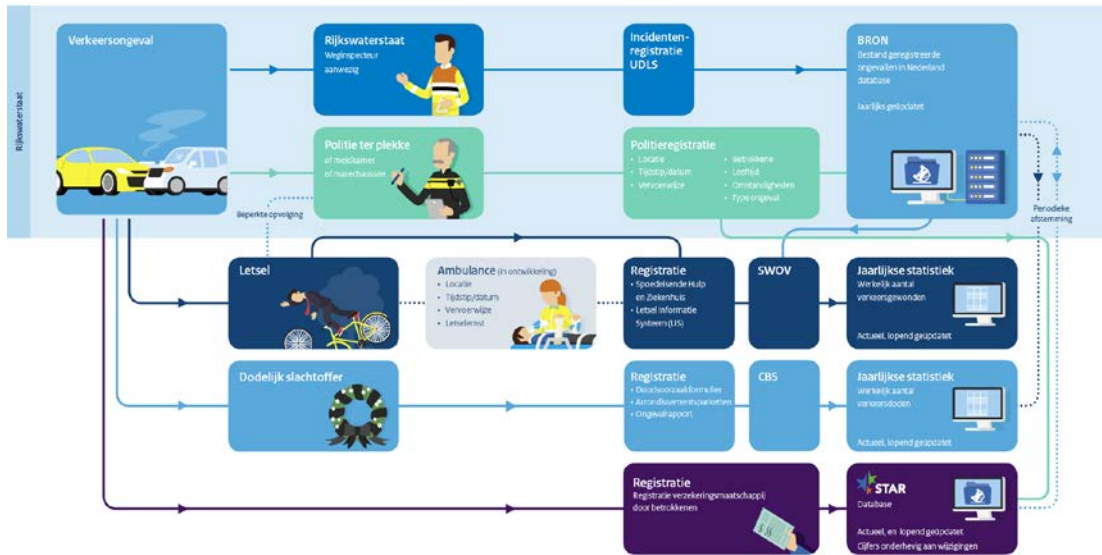
#### *Verwerking door Rijkswaterstaat*

Hier gaan we nader in op fase 2, de verwerking door RWS (directie IGA). RWS gebruikt zelf ontwikkelde programmatuur om bovenstaande handeling intern te bewerkstelligen.

<sup>2</sup> Zoals wegbeheerders en andere overheidsinstanties belast met verkeersveiligheid.



## Verkeersongevallenregistratie



### 4. Verwerkingsdoeleinden



Beschrijf de doeleinden van de voorgenomen gegevensverwerkingen.

#### Doeleinden voor gegevenswerking

Het gebruik van de Verkeersongevallenregistratie is noodzakelijk voor de realisatie van de volgende doelen op het gebied van verkeersveiligheid:

- Het voldoen aan Europese en andere internationale verplichtingen;
- Het verkrijgen van inzicht in de huidige situatie en de ontwikkeling voor nationale en internationale vergelijkingen;
- Het identificeren van probleemgebieden en probleemlocaties in de verkeersonveiligheid en het vaststellen van risicogroepen;
- Het ontwikkelen en voorbereiden van beslissingen, maatregelen en projecten in de verkeer en vervoerssector;
- Het bepalen en beoordelen van de effectiviteit van beslissingen, maatregelen en andere invloeden op de verkeersveiligheid (evaluatie).

De persoonsgegevens, niet zijnde naam en adres, hebben betrekking op betrokkenen en slachtoffers bij een verkeersongeval. Deze gegevens zijn noodzakelijk voor het opstellen van het verkeersveiligheidsbeleid en het bepalen van effectieve maatregelen om ongevallen te voorkomen, maar ook om te voldoen aan diverse rapportages en andere verplichtingen op grond van het EU-recht.

## 5. Betrokken partijen

Benoem welke organisaties betrokken zijn bij welke gegevensverwerkingen. Deel deze organisaties per gegevensverwerking in onder de rollen: verwerkingsverantwoordelijke, verwerker, verstrekker en ontvanger. Benoem tevens welke functionarissen binnen deze organisaties toegang krijgen tot welke persoonsgegevens.

Tabel 5.1, betrokken partijen			
Verwerkingsverantwoordelijke	Verwerker	Verstrekker/leveranciers	Ontvangers (van een specifiek BRON product)
Minister van IenW, belegd bij RWS, DG RWS/ HID CIV	RWS-CIV, de directie Inwinning & Gegevens Analyse (IGA), medewerkers van het team Verkeersveiligheid, geautoriseerd om deze data te verwerken	de politie de KMar wegininspecteurs van RWS (IM-data) bergingsbedrijven	Open data set: Voor vrije nieuwsgaring en burgers
		RDW (IGA stuurt kentekens van bij een ongeval betrokken voertuig naar RDW en ontvangt voertuigdetails terug zoals soort voertuig en merk)	Wegbeheerders en andere overheidsinstanties betrokken bij verkeersveiligheid (Verstrekking o.b.v. verwerkersovereenkomst)
			Europese Unie en andere internationale organisaties
			Onderzoeks- en kennisinstellingen (in opdracht van IenW) (Verstrekking o.b.v. verwerkersovereenkomst)

Tabel 5.2, overzicht van geleverde gegevens bij een specifiek BRON product, onderscheiden naar ontvangers.			
BRON Overzicht gelaagde levering gegevens aan doelgroepen	Open data	Wegbeheerders, OM, politie	EU (CARE), CBS, SWOV, VeiligheidNL, RWS WVL en andere instellingen op aanvraag
<i>Rol bij BRON-gegevens</i>	<i>publiek gebruik</i>	<i>gebruiker voor lokaal beleid</i>	<i>gebruiker voor internationaal of nationaal beleidsonderzoek</i>

<b>Locatie en wegkenmerken</b>			
Exacte locatie	X	X	X
Niveau locatiekoppeling (nauwkeurigheid)	X	X	X
Wegbeheerder	X	X	X
Binnen of buitende bebouwde kom	X	X	X
Maximumsnelheid	X	X	X
<b>BRON Overzicht gelaagde levering gegevens aan doelgroepen</b>	<b>Open data</b>	<b>Weg-beheerders, OM, politie</b>	<b>EU (CARE), CBS, SWOV, VeiligheidNL, RWS WVL en andere instellingen op aanvraag</b>
Evt. aan te vullen met gegevens uit het Geografisch Informatie Systeem (GIS)	X	X	X
<b>Datum en tijdstip</b>			
Exacte datum		X	X
Weeknummer		X	X
Maand (jan-dec)		X	X
Werkdag of weekenddag		X	X
Jaar	X	X	X
Exact geregistreerd tijdstip			X
<b>BRON Overzicht gelaagde levering gegevens aan doelgroepen</b>	<b>Open data</b>	<b>Weg-beheerders, OM, politie</b>	<b>EU (CARE), CBS, SWOV, VeiligheidNL, WVL en andere instellingen op aanvraag</b>
Tijdsindicatie ongeval		X	X
Dagdeel (nacht, ochtend, middag, avond)		X	X
<b>Ernst ongeval</b>			
Ernst ongeval (ernstigste letsel) (afloop ongeval code)	X dood, letsel of alleen schade	X	X
Aantal slachtoffers: - Doden - Vervoerd naar/opgenomen in ziekenhuis - Letselslachtoffers		X	X
<b>BRON Overzicht gelaagde levering gegevens aan doelgroepen</b>	<b>Open data</b>	<b>Weg-beheerders, OM, politie</b>	<b>EU (CARE), CBS, SWOV, VeiligheidNL, RWS WVL en andere instellingen op aanvraag</b>

<b>Betrokken vervoerswijzen, partijen en slachtoffers</b> (een boom of los voorwerp kan ook een partij zijn)			
Vervoerswijzen / objectsoorten	X	X	X
Letselernst (slachtofferdata)			X
Moment en datum overlijden			X
Wijze van deelname slachtoffer (passagier of bestuurder)		X	X
Geboortedatum			X
Leeftijd exact (in jaren)			X
Leeftijdsklasse gedetailleerd		X	X
Leeftijdsklasse grof		X	X
Geslacht			X
Nationaliteit bestuurder			X
Type rijbewijs bestuurder			X
Voertuigdetails			X
Kenteken			X
<b>Verkeersovertredingen bij ongevallen (feitcodes)</b>			
Rijden onder invloed bij een van de betrokken bestuurders (alcohol en drugs)		X	X
Gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden bij een van de betrokken bestuurder		X	X

<b>BRON</b> Overzicht gelaagde levering gegevens aan doelgroepen	Open data	Weg-beheerders, OM, politie	EU (CARE), CBS, SWOV, VeiligheidNL, WVL en andere instellingen op aanvraag
--	-----------	-----------------------------	--



Apparatuurgebruik ten tijde van het ongeval bij een van de betrokken bestuurders		X	X
<b>Verkeersovertredingen van bestuurder (feitcodes)</b>			
Rijden onder invloed bij bestuurder (alcohol en drugs)			X
Bloedalcoholgehalte bestuurder bij rijden onder invloed van alcohol			X
Gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden door de bestuurder			X
Manoeuvre (detaillering aard ongeval)		X	X
<b>Omstandigheden</b>			
Weersgesteldheid	X	X	X
Toestand wegdek (nat of droog)	X	X	X
Lichtgesteldheid	X	X	X
Wel of geen brandende openbare verlichting	X	X	X
Bijzonderheden zoals wegwerkzaamheden	X	X	X

## 6. Belangen bij de gegevensverwerking



Beschrijf alle belangen die de verwerkingsverantwoordelijke en anderen hebben bij de voorgenomen gegevensverwerkingen.

In de keten van het verkeersveiligheidsbeleid worden de producten van de verkeersongevallenregistratie door diverse partijen gebruikt. Elke partij heeft haar eigen informatiebehoefte aangezien de te realiseren doelstellingen in het verkeersveiligheidsbeleid per partij kunnen verschillen.

### **Belang van de verwerkingsverantwoordelijke IenW**

In 1974 is door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat besloten tot de oprichting van de Verkeer Ongevallen Registratie in Nederland met als belangrijkste doel: het op efficiënte wijze toegankelijk maken van de beschikbare verkeersongevallengegevens ten behoeve van diverse instanties, organisaties, groeperingen en particulieren die uit hoofde van hun functie betrokken bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Overige doeleinden van de verwerking van de verkeersongevallen zijn gepresenteerd in hoofdstuk 4.

Het belang van een goede verkeersongevallenregistratie wordt nog steeds onderschreven door o.a. de Tweede Kamer, die aandringen op een 100% registratie. Daarvoor zijn diverse moties met brede steun ingediend.

Verkeersonveiligheid is nog steeds een groot maatschappelijk probleem gezien de grote aantallen verkeersslachtoffers van ca 650 doden en ruim 20.000 ernstig verkeersgewonden. Maatschappelijke kosten bedragen 17 miljard euro per jaar. Dat was aanleiding van de minister van Infrastructuur en Waterstaat om in 2018 met een nieuw strategisch plan verkeerveiligheid te komen, met als doelstelling nul verkeersslachtoffers in 2050.

Ten behoeve van het opstellen, monitoren en bijstellen van het nationaal verkeersveiligheidsbeleid zijn inzichten in de huidige totale aantallen verkeersdoden en ernstige verkeersletsels noodzakelijk. Hiervoor wordt het aantal slachtoffers van verkeersongevallen op nationaal niveau bijgehouden aan de hand van vergelijkbare en betrouwbare gegevens met een gemeenschappelijke definitie.

Ten behoeve van het opstellen, monitoren en bijstellen van regionaal of lokaal verkeersveiligheidsbeleid door andere overheden, wordt voorzien in één landelijk dekkende, gemeentegrensoverschrijdende en gemeenschappelijke database voor geregistreerde verkeersongevallen. Deze landelijke verwerking biedt hoge efficiëntievoordelen ten opzichte van het lokaal verwerken van gegevens over verkeersongevallen en is de enige mogelijkheid om op nationaal niveau cijfers volgens dezelfde definities in landelijke statistieken te verwerken.

Als lidstaat binnen de EU is Nederland verantwoordelijk voor het aanleveren van gegevens over verkeersongevallen ten behoeve van de internationale ongevallendatabase CARE. Deze taak vervult Rijkswaterstaat namens Nederland.

#### Publieke (open) data

Voor vrije nieuwsgaring, het informeren van burgers over waar het mogelijk onveilig is en het functioneren van het openbaar bestuur (bijvoorbeeld voor de informatieplicht van het college van Burgemeesters en Wethouders), is er behoefte aan ongevalsinformatie op locatie. De media publiceren bijvoorbeeld over locaties met de meeste (ernstige) ongevallen.<sup>3</sup> Burgers kunnen van deze gegevens gebruik maken. Er is bijvoorbeeld een patent om met een navigatiesysteem weggebruikers over de veiligheid van alternatieve routes te informeren waarbij van ongevalsgegevens op locatie gebruik gemaakt wordt.<sup>4</sup> Op recordniveau is de herleidbaarheid tot personen uitgesloten. Dit wordt gedaan door alleen informatie op het niveau van ongevallen te leveren en niet op het niveau van slachtoffers en door:

- geen exacte data en tijdstippen te geven, maar alleen het ongevalsjaar;
- van de betrokkenen alleen Vervoerswijze op te nemen en geen persoonskenmerken, zoals leeftijdsklassen;
- alleen Aard Ongeval te noemen en geen gedetailleerdere manoeuvres (met bijvoorbeeld de detaillering 'auto te water' zou makkelijker in de media na te zoeken om welk ongeval het ging).

Deze aggregatie van kenmerken maakt het zeer moeilijk om het bestand aan andere bestanden te koppelen en het maakt het onmogelijk om aanvullend op mediaberichten uit het bestand met zekerheid nog aanvullende gegevens te halen (in mediaberichten worden vaak wel de - vermoedelijke - letselernst en leeftijden genoemd). Alleen op locaties waar het aantal ongevallen dermate laag is dat aggregatie niet helpt, bestaat een kleine kans dat, middels aanvullende mediaberichten, een persoon te identificeren is voor die locatie.

#### Overheidsinstanties betrokken bij verkeersveiligheid:

Overheidsinstanties, zoals wegbeheerders van provincies, gemeenten en waterschappen, en overheden die geen wegen beheren maar wel verkeersveiligheidsbeleid voeren, zoals de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en overheidsinstanties met een (verkeers)handhavende taken, zoals de politie, hebben voor het voeren van verkeersveiligheidsbeleid uitgebreidere informatie nodig dan de data die als open data vrijelijk beschikbaar worden gesteld.

Om effectief verkeersveiligheidsbeleid te kunnen formuleren is inzicht nodig in de (vermoedelijke) oorzaken van verkeersongevallen, zodat maatregelen ontwikkeld kunnen worden om ongevallen te voorkomen. Dit kunnen oorzaken zijn die verband houden met de kenmerken van infrastructuur, voertuigen, personen en gedrag van personen.

<sup>3</sup> RTL, 2015. Bekijk de gevaarlijkste kruispunten bij jou in de buurt.

<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/bekijk-de-gevaarlijkste-kruispunten-bij-jou-de-buurt>

<sup>4</sup> Patent Vehicle navigation route generation with user selectable risk avoidance:

<https://patents.google.com/patent/US6175803>

Ook in het maatschappelijke en politieke debat wordt om informatie over probleemomvang en oorzaken gevraagd. Om deze reden wordt het BRON-product voor wegbeheerders samengesteld met gegevens over de exacte locatie, de wegkenmerken, de datum en tijd, de letselerst van betrokkenen, een gedetailleerde leeftijdsindeling van betrokken personen, de verkeersovertredingen bij ongevallen en de aard en omstandigheden van het verkeersongeval.

#### Politie en OM

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een gezamenlijke opdracht van wegbeheerders, maatschappelijke organisaties, politie en het OM. De wegbeheerder heeft de primaire verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het wegennet en voert de regie over de gemeenschappelijke activiteiten op gebied van weginrichting, educatie/voorlichting en handhaving. Verkeershandhaving is in principe het sluitstuk van deze aanpak.<sup>5</sup> Het OM heeft daarvoor een Leidraad Handhavingsplan Verkeer voor de politie. Landelijke handhavingsprioriteiten kunnen snelheid, alcohol, roodlicht, verkeersveelplegers en afleiding zijn. Ook in het Interdepartementaal BeleidsOnderzoek (IBO) verkeershandhaving wordt het belang van de samenhang Engineering (inrichting van de infrastructuur en veilig ontwerp van voertuigen), Education (educatie en voorlichting) en Enforcement benadrukt.

Inzet voor handhaving door de politie komt enerzijds uit de regionale Teams Verkeer en het team Verkeershandhaving bij de Landelijke Eenheid. Deze inzet wordt bepaald aan de hand van (regionale) handhavingsplannen die worden afgestemd in de regionale stuurgroep verkeer bestaande uit vertegenwoordigers van het OM, de politie en de wegbeheerders. Anderzijds wordt de inzet voor handhaving door de politie bepaald door de basisteams van de lokale politie. Deze inzet wordt bepaald door afspraken in de driehoek burgemeester, OM en politie.

De mate van verkeersveiligheid is bepalend voor de inzet van de teams Verkeer en de digitale handhavingsmiddelen.<sup>6</sup> In de Leidraad is opgenomen dat de inzet van de Teams Verkeer wordt bepaald aan de hand van verkeersonveiligheidsanalyses die ten minste ieder jaar worden uitgevoerd. Zo worden flitspalen pas geplaatst nadat het OM aan de hand van de aangeleverde informatie heeft vastgesteld dat er aantoonbaar een verkeersveiligheidsprobleem is.<sup>7</sup>

Aangezien het bepalen van handhavingsactiviteiten in samenwerking met decentrale overheden gebeurt en moet worden afgewogen tegen andere maatregelen van decentrale overheden zoals infrastructuur- en educatiemaatregelen<sup>8</sup>, overlappen de informatiebehoeften van de politie en OM en de decentrale overheden. Om die reden zijn wegbeheerders en handhavers in één gebruikersgroep samengevoegd. Merk op dat informatie over overtredingen van de politie zelf afkomstig is.

#### Europese Unie en andere internationale organisaties

De Europese Commissie vraagt op grond van Beschikking 93/704/EG om op recordniveau gegevens aan te leveren ten behoeve van de Europese ongevalsregistratie (CARE). CARE bevat ongevallen die 'voor één of meer weggebruikers verwondingen en/of de dood tot gevolg hebben'. Er wordt onder andere gevraagd naar gedetailleerde gegevens over de letselerst van verkeersslachtoffers. In het Europese project SafetyNet is op basis van onderzoek naar de informatiebehoefte en registratiepraktijken in Europa het CARE v1.0 model verbeterd tot de Common Accident Data Set (CADaS).<sup>9</sup> Dit model beschrijft de informatiebehoefte op internationaal en nationaal niveau. De gevraagde dataset bevat op dit moment meer kenmerken dan Rijkswaterstaat met BRON kan leveren. Voorbeelden van kenmerken in CADaS die nog niet in BRON vastgelegd kunnen worden, zijn afleiding door gebruik van apparatuur in de auto, rijden onder invloed van drugs door een betrokken bestuurder en de aanwezigheid van voertuigsystemen zoals ESP (Electronic Stability Program). Verder zou volgens het model van de

<sup>5</sup> Openbaar Ministerie, 2015. Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018. Utrecht: CVOM.

<sup>6</sup> Minister van Veiligheid en Justitie, 2017. Kabinetsreactie IBO verkeershandhaving en stand van zaken moties verkeersveiligheid

<sup>7</sup> Openbaar Ministerie, Aanvraag flitspaal.

<sup>8</sup> Kennisnetwerk SPV (2020). Factsheet verkeershandhaving. Met elkaar in gesprek over effectieve verkeershandhaving. [https://kennisnetwerkspv.nl/getattachment/Kennis/In-gesprek-over-effectieve-verkeershandhaving/SPV\\_factsheet\\_Effectieve-verkeershandhaving.pdf.aspx](https://kennisnetwerkspv.nl/getattachment/Kennis/In-gesprek-over-effectieve-verkeershandhaving/SPV_factsheet_Effectieve-verkeershandhaving.pdf.aspx)

<sup>9</sup> CARE database, CADaS:

[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/cadas\\_glossary\\_v\\_3\\_6.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/cadas_glossary_v_3_6.pdf)

Europese Commissie gedetailleerd voor ieder slachtoffer de letselernst uitgedrukt worden in de Maximum Abbreviated Injury Score (MAIS). Gegevens over verkeersongevallen worden daarnaast geleverd aan de World Health Organization, de Wereldbank, de OECD (IRTAD) en de European Transport Safety Council (ETSC). In het kader van richtlijn 2008/96/EG en de recente wijziging van die richtlijn via richtlijn (EU) 2019/1936 worden gegevens gevraagd over het aantal, de plaats en oorzaak van dodelijke verkeersongevallen en verkeersongevallen met zwaargewonden per groep van weggebruikers.

Onderzoeks- en kennisinstellingen

De Europese informatiebehoefte heeft ook betrekking op partijen die in Nederland onderzoek verrichten ten behoeve van nationaal beleid. Er wordt nationaal onderzoek uitgevoerd door kennispartijen, zoals de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV), VeiligheidNL en universiteiten. De SWOV gebruikt BRON-data, in combinatie met ziekenhuisdata, onder andere voor de jaarlijkse berekening van het werkelijk aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland. Ook VeiligheidNL doet onderzoek naar de ernstig verkeersgewonden en aantallen verkeersslachtoffers. Voor beide partijen produceert RWS daarom een uitgebreid BRON-product, zoals ook in Europees verband wordt gebruikt. Ook het CBS houdt statistische gegevens bij van doodsoorzaken en stelt het jaarlijks aantal verkeersdoden o.a. per vervoerwijze, leeftijd en provincie vast. Hiervoor maakt CBS onder andere gebruik van BRON-data. Voor de onderzoekspartijen geldt dat zij de meest uitgebreide versie van BRON ontvangen, om de koppeling met andere relevante slachtofferbronnen te maken. Het doen van wetenschappelijk onderzoek is een met het oorspronkelijke verzameldoel verenigbaar doel.

**7. Verwerkingslocaties**



**Benoem in welke landen de voorgenomen gegevensverwerkingen plaatsvinden.**

De voorgenomen gegevensverwerkingen vinden in eerste instantie plaats in Nederland. Daarnaast wordt het BRON product, in de uitgebreide versie (3 van BRON, ter beschikking gesteld aan de 'Europese Unie en andere internationale organisaties'. De verwerking blijft dan binnen de EU.

**8. Techniek en methode van gegevensverwerking**



**Beschrijf op welke wijze en met gebruikmaking van welke (technische) middelen en methoden de persoonsgegevens worden verwerkt. Benoem of sprake is van (semi) geautomatiseerde besluitvorming, profilering of big dataverwerkingen en, zo ja, beschrijf waaruit een en ander bestaat.**

De gegevens van Politie worden aangeleverd via een beveiligde VPN-verbinding op een specifiek gealloceerde server in Nederland. Deze bestanden worden op deze server opgeslagen, waar medewerkers van RWS CIV, het team Verkeersveiligheid, toegang tot hebben. Hetzelfde geldt voor de aanlevering van de IM-data, Bergersdata en KMar-data.

De bestanden worden verwerkt door RWS ontwikkelde programmatuur en opgeslagen in een stand alone, Oracle, database. Toegang tot de Oracle-database is beperkt tot de medewerkers van het team Verkeersveiligheid. Vanuit de database wordt het product BRON samengesteld.

Bij inwerkingtreding van deze wet wordt overgegaan naar een nieuwe beveiligde Big data omgeving (SAS platform, conform NEN/ISO/27100). Om het gegevensbeschermingseffect van deze nieuwe software te beoordelen, volgt bij de implementatie een nieuwe Big Data DPIA.

## 9. Juridisch en beleidsmatig kader



**Benoem de wet en regelgeving, met uitzondering van de AVG en de Richtlijn, en het beleid met mogelijke gevolgen voor de gegevensverwerkingen.**

### **De belangrijkste wet- en regelgeving voor de verkeersongevallenregistratie en BRON zijn:**

De direct in Nederland van toepassing zijnde EU-Beschikking 93/704/EG voor het rapporteren van ongevallen met lichamelijk letsel voor de zogeheten database 'CARE' (Community database on Accidents on the Roads in Europe). Op basis van deze beschikking heeft de EU een lijst gemaakt met gegevens die daarvoor moeten worden aangeleverd (CADAS).

Richtlijn 2008/96/EG voor rapporteren van dodelijke ongevallen op wegen van het TEN-T netwerk. Nederland heeft er echter in het verleden voor gekozen te rapporteren over dodelijke ongevallen op alle rijkswegen. In verband met een wijziging van deze richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936 is deze richtlijn met ingang van 17 december 2021 ook van toepassing op 'primary roads': alle autosnelwegen en autowegen. In het wetsvoorstel waar deze DPIA deel van uitmaakt, wordt een wettelijke basis voorgesteld ten behoeve van een nieuw op te stellen besluit ter implementatie van de (gewijzigde) richtlijn 2008/96/EG op grond van de Wvw 1994. Tot op heden is deze richtlijn geïmplementeerd in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr).

De verkeersongevallenregistratie is ook relevant voor de uitvoering van de onderstaande Nederlandse wetten.<sup>10</sup>

#### Planwet Verkeer- en Vervoer

Op basis van artikel 2 en 3 van de Planwet Verkeer en Vervoer is er een nationaal verkeers- en vervoerplan dat richting geeft aan de te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Artikel 14 schrijft voor om jaarlijks over de voortgang ervan te rapporteren en om daaraan conclusies te verbinden. Voor het aspect verkeersveiligheid is er ook een nationaal plan: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Met dit plan wordt gestreefd naar nul verkeersslachtoffers in het jaar 2050.

#### Wegenverkeerswet 1994

Een nationale verkeersongevallenregistratie is ook nodig voor uitvoering van wettelijke taken, zoals het stellen van regels voor het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers (zie artikel 2 van de Wvw 1994).

#### Wet beheer rijkswaterstaatswerken

De Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) biedt wettelijke middelen voor onder meer het verzekeren van het doelmatig en veilig gebruik van waterstaatswerken.

#### Politiewet

Op grond van artikel 3 van de Politiewet moet de politie de rechtsorde handhaven en hulp verlenen aan hen die deze behoeven waarbij handhaving in artikel 1, tweede lid, van die wet is gedefinieerd als 'het waken over de veiligheid van personen'. Een belangrijke taak die hieruit voortvloeit voor de verkeersveiligheid is bijvoorbeeld snelheidshandhaving en handhaving op rijden onder invloed van alcohol. In verband hiermee voeren wegbeheerders en politie jaarlijks een verkeersveiligheidsanalyse uit. Ook hiervoor is een verkeersongevallenregistratie noodzakelijk.

## 10. Bewaartermijnen



**Bepaal en motiveer de bewaartermijnen van de persoonsgegevens aan de hand van de verwerkingsdoeleinden.**

<sup>10</sup> Zie MVT 2.3

Op grond van art. 5 lid 1 onder de AVG mogen persoonsgegevens niet langer worden bewaard dan noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor zij zijn verzameld. Rijkswaterstaat moet voor alle persoonsgegevens bewaartermijnen vaststellen en na afloop van de bewaartermijn dienen de persoonsgegevens te worden geanonimiseerd of vernietigd.

#### **Archiefwet**

Conform hetgeen is vastgelegd in de Archiefwet is de Directeur Generaal RWS de zorgdrager van het archiefvormend orgaan. De onderstaande bewaartermijnen zijn conform de selectielijst I&W 2017, code 8.4, die tevens de grondslag vormt voor de verwijdering.

#### **Ten aanzien van de bewaartermijnen zijn 3 domeinen te onderscheiden:**

##### **1. Input**

De sourcegegevens (ruwe gegevens die toeleverende partijen aan RWS leveren) worden tot één jaar en 3 maanden na afloop van een ongevalsjaar bewaard, omdat met gebruikmaking van de sourcedata in het daaropvolgende kalenderjaar nog verbeteracties (het verbeteren van de kwaliteit door het gebruik van meerdere typen data) uitgevoerd worden. De sourcegegevens worden na het verstrijken van de termijn verwijderd. De sourcegegevens zijn dan al opgenomen in de database, waar zij verder worden verwerkt.

Voorbeeld: Source data van 2017 wordt vernietigd in april 2019.

##### **2. Opslag**

De data in de historische database wordt bewaard voor onderzoek. De open tekstvelden toedracht, kenteken, geboortedatum en overlijdensdatum, worden na 10 jaar verwijderd. Geoordeeld is dat het niet aannemelijk is dat over periodes langer dan 10 jaar nog details nodig zijn voor onderzoek waarbij koppelingen op basis van bijvoorbeeld kenteken of datum met andere bestanden nodig zijn.

Binnen die periode is er wel een grote kans dat de gegevens noodzakelijk zijn. Bijvoorbeeld, met kenteken kan een koppeling met andere gegevensbronnen worden gelegd om te onderzoeken hoe voertuigsystemen bij ongevallen hebben gefunctioneerd over de afgelopen 10 jaar. Aansluitend wordt ook een 'BRON 10 jaar' gepubliceerd met trends.

Na 10 jaar worden de privacygevoelige gegevens kentekens, geboortedata en overlijdensdata verwijderd uit de database.

Gedurende het lopende jaar worden alleen de 10 voorafgaande kalenderjaren integraal bewaard. Eenmaal per jaar - aan het einde van een kalenderjaar- vindt een 'Database' opschoning plaats; dit betekent dat in de database 10 + 1 jaar compleet en volledig bewaard wordt.

##### **3. Output**

De BRON-producten behoeven in beginsel niet bewaard te blijven, omdat de afnemers deze informatie zelf kunnen opslaan en RWS deze publicatiebestanden naar behoefte telkens opnieuw zou kunnen "maken". Desalniettemin worden deze BRON-data toch bewaard:

- Specifieke of maatwerk BRON-producten (SWOV, RDW) met privacygevoelige gegevens worden na 3 jaar verwijderd. In 2020 zijn dit de BRON producten van 2017.
- Het OpenData-BRON product, dat geen privacygevoelige informatie bevat, wordt steeds 10 jaar bewaard bij RWS. Daarnaast is dit geopenbaard en dus eindelijk beschikbaar.

## **B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen**

Beoordeel aan de hand van de feiten zoals vastgesteld in onderdeel A of de voorgenomen gegevensverwerkingen rechtmatig zijn. Het gaat hier om de beoordeling van de juridische rechtsgrond, noodzaak en doelbinding van de gegevensverwerkingen. Beoordeel tevens de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de rechten van de betrokkenen. Voor dit onderdeel van de PIA is in het bijzonder juridische expertise nodig.



## 11. Rechtsgrond

### Bepaal op welke rechtsgronden de gegevensverwerkingen worden gebaseerd.

Verkeersongevallen en – incidenten op het Nederlandse wegennet worden al tientallen jaren door Rijkswaterstaat geregistreerd in de verkeersongevallenregistratie. Deze taak is gebaseerd op een besluit van de toenmalige minister van verkeer en Waterstaat uit 1974 om voor de bestrijding van verkeersonveiligheid de dienst VerkeersongevallenRegistratie op te richten.

Uit een door RWS opgedragen toets door het bureau Considerati op het verwerkingsproces aan de AVG is gebleken dat de ministeriele beschikking voor de instelling van de verkeersongevallenregistratie uit 1974 onvoldoende is om als wettelijke grondslag voor de huidige verwerkingen van (bijzondere) persoonsgegevens in BRON te dienen.

Voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van verkeersongevallenregistratie zijn twee grondslagen relevant, namelijk de grondslag 'wettelijke verplichting' en de grondslag 'vervulling van een taak van algemeen belang'. Voor de grondslag 'wettelijke verplichting' dient de gegevensverwerking noodzakelijk te zijn ter uitvoering van een plicht die bij wet is gesteld en de verwerkingsverantwoordelijke moet belast zijn met het uitvoeren van de wettelijke plicht. Voor de grondslag 'vervulling van een taak van algemeen belang' moet de verwerking van persoonsgegevens noodzakelijk zijn voor een taak die aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen bij Europees of Nederlands recht, waarin ook het doel van de verwerking moet zijn beschreven.

Het advies van Considerati om de taak van verkeersongevallenregistratie duidelijk vast te leggen in formele wetgeving komt voort uit het feit dat de achterliggende verkeer en vervoer wet- en regelgeving, die gericht is op het stellen van regels ten aanzien van het verzekeren van veiligheid op de weg en het verzekeren van doelmatig en veilig gebruik van waterstaatswerken, gelet op de beginselen van de AVG ten aanzien van rechtmatigheid, transparantie en doelbinding alleen met een extensieve lezing een grondslag vormt voor het verwerken van persoonsgegevens in BRON.

Naar aanleiding van de conclusie uit het onderzoek, heeft RWS de levering van gegevens aan andere partijen, zoals wegbeheerders, ingeperkt. Echter, deze inperking leidde enerzijds tot problemen bij decentrale wegbeheerders in de uitvoering van hun verkeersveiligheidsbeleid, en leidde anderzijds tot problemen bij het voldoen aan de Europese verplichtingen ingevolge de CARE database en richtlijn 2008/96/EG.

Naar aanleiding van Kamervragen heeft de minister van IenW toegezegd een expliciete wettelijke grondslag te creëren voor de verkeersongevallen registratie.

Aangezien de door de AVG verlangde wettelijke basis op dit moment ontbreekt, wordt in het bijgesloten wetsvoorstel voorgesteld in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) de benodigde wettelijke basis op te nemen voor de verkeersongevallenregistratie en de verwerking van persoonsgegevens.

## 12. Bijzondere persoonsgegevens



### Indien bijzondere of strafrechtelijke persoonsgegevens worden verwerkt, beoordeel of één van de wettelijke uitzonderingen op het verwerkingsverbod van toepassing is. Bij verwerking van een wettelijk identificatienummer beoordeel of dat is toegestaan.

(Zie ook onder 2, **Persoonsgegevens**)

De processen-verbaal en de daarop geregistreerde gegevens zijn politiegegevens waarvan de verwerking wordt geregeld onder het regime van de Wet politiegegevens. Na verstrekking van deze gegevens aan Rijkswaterstaat verschieten deze als het ware van kleur en worden het strafrechtelijke persoonsgegevens, die vallen onder de werking van de AVG. Onder het regime van de AVG geldt in beginsel een verbod op het verwerken van bijzondere en strafrechtelijke persoonsgegevens, tenzij een uitzondering van toepassing is. Deze uitzonderingen worden gegeven in de artikelen 10, strafrechtelijke gegevens en 9 lid 2 AVG, gezondheidsgegevens en nader uitgewerkt in de Uitvoeringswet van de AVG (Uavg).

Op grond van art. 9 lid 2 onder j AVG jo. Art. 24 Uavg mogen bijzondere persoonsgegevens worden verwerkt voor zover dit noodzakelijk is met het oog op wetenschappelijk onderzoek of

voor statistische doeleinden indien:

- De verwerking noodzakelijk is met het oog op wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden;
- De verwerking het algemeen belang dient;
- Het vragen van uitdrukkelijke toestemming onmogelijk blijkt, of een onevenredige inspanning kost;

Met deze DPIA wordt de afweging gemaakt of de persoonlijke levenssfeer niet onevenredig wordt geschaad door het beschikbaar stellen van deze bijzondere persoonsgegevens.

<b>Tabel 12, levering bijzondere persoonsgegevens</b>			
<b>Type persoonsgegevens</b>	<b>Uitzonderingen</b>	<b>Doelen</b>	<b>Maatregelen</b>
Bijzondere persoonsgegevens, gegevens over gezondheid	De verwerking is noodzakelijk met het oog op wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden;	Zie ook onder 6. Belangen bij de gegevensverwerking.  Ten behoeve van partijen die in Nederland onderzoek verrichten ten behoeve van nationaal, regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid;	Gelaagde levering van data. Met dataminimalisatie als uitgangspunt.  Bij de uitvoering is voorzien in zodanige waarborgen dat de persoonlijke levenssfeer van de betrokkene niet onevenredig wordt geschaad;
idem	De verwerking dient het algemeen belang;	Zie ook onder 9 Juridisch en beleidsmatig kader.  Opdracht tot 100% registratie van verkeersdoden en betere registratie van ernstig verkeersgewonden;	idem
idem	Het vragen van uitdrukkelijke toestemming is onmogelijk;	Het is moeilijk dan wel onmogelijk bij ernstige ongevallen, maar ook onwenselijk, omdat 100% registratie het doel is. De voorgaande twee uitzonderingen wegen hier zwaarder;	idem
Strafrechtelijke persoonsgegevens	Beroep op een wettelijke uitzondering, art. 32 onder e van de Uavg, zwaarwegend algemeen belang.  Art 33 Uavg, eerste lid onder b, de	Zie ook onder 6. Belangen bij de gegevensverwerking  Ten behoeve van partijen die in Nederland onderzoek verrichten ten behoeve van	Onder toezicht van de overheid en de verwerking is toegestaan onder nationaal recht (het wetsvoorstel).



	<p>verwerking geschiedt door en ten behoeve van publiekrechtelijke samenwerkingsverbanden van verwerkingsverantwoordelijken en er is voorzien in zodanige waarborgen dat de persoonlijke levenssfeer van de betrokkene niet onevenredig wordt geschaad.</p>	<p>nationaal, regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid.</p>	
--	---	--	--

### 13. Doelbinding



**Indien de persoonsgegevens voor een ander doel worden verwerkt dan oorspronkelijk verzameld, beoordeel of deze verdere verwerking verenigbaar is met het doel waarvoor de persoonsgegevens oorspronkelijk zijn verzameld.**

Het doel van BRON is het verwerken van data, inclusief persoonsgegevens, teneinde verkeersveiligheidsbeleid te kunnen maken en efficiënte maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te vergroten. Het doel van het verwerken van de persoonsgegevens is dan ook gericht op archivering in het algemeen belang, wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden. Ook de verdere verwerking van de BRON gegevens, al naar gelang de afnemer inclusief persoonsgegeven, is ook gericht op archivering in het algemeen belang, wetenschappelijk onderzoek of statistische doeleinden en is derhalve een verenigbare, rechtmatige verwerking.

Dit is onderzocht voor alle bronnen van BRON, zie hieronder:

Politie

De politie verstrekt gegevens over ongevallen aan Rijkswaterstaat op grond van art. 22 van de Wet Politiegegevens jo. art. 4:7 van het Besluit Politiegegevens (verwerking voor wetenschappelijk onderzoek en statistiek). De minister van Justitie en Veiligheid heeft schriftelijk toestemming <sup>11</sup> verleend om de gegevens te verwerken voor het samenstellen en bijhouden van een landelijke registratie van verkeersongevallen voor informatie ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Koninklijke Marechaussee

De Koninklijke Marechaussee (KMar) verwerkt politiegegevens in het kader van de uitvoering van hun politietaak. 12 Tot en met 2015 was in de Aanwijzing Verkeersongevallen (BWBR0032944) geregeld dat de KMar dezelfde type gegevens over ongevallen aan Rijkswaterstaat verstrekte als de politie. Vanwege het vervallen van deze beleidsregel is een verzoek ingediend bij het Ministerie van Justitie en Veiligheid om Rijkswaterstaat op grond van art. 22 van de Wet Politiegegevens schriftelijk toestemming te verlenen om deze gegevens te verwerken voor het samenstellen en bijhouden van een landelijke registratie van verkeersongevallen ten behoeve van verkeersveiligheidsbeleid. De minister van Justitie en Veiligheid heeft mede namens de

<sup>11</sup> Toestemming verstrekking politiegegevens ongevallen aan RWS 24-06-2020

<sup>12</sup> Art. 1 sub a Wpg jo. Art. 4 Politiewet.

minister van Defensie schriftelijk toestemming <sup>13</sup> verleend om de gegevens te verwerken voor het samenstellen en bijhouden van een landelijke registratie van verkeersongevallen voor informatie ter verbetering van de verkeersveiligheid.

#### Rijkswaterstaat, Incident management

RWS verzamelt op het hoofdwegennet incidentmanagementgegevens. Incidentmanagement heeft tot doel om de afhandelingsduur van incidenten te beperken en daarmee de doorstroming en veiligheid te bevorderen. De verwerking van ongevalsgegevens uit de incidentmanagementgegevens voor het totstandkomingsproces van BRON is verenigbaar met het verzameldoel van de incidentmanagementgegevens.

#### Bergingsbedrijven in de Stichting Incident Management Nederland

Om wegbeheerders te ondersteunen bij hun inspanningen op het gebied van incident management zijn De Stichting Incident Management Nederland<sup>14</sup> en de Stichting Incident Management Vrachtauto's<sup>15</sup> opgericht. Deze coördineren onder meer de inzet van bergers om de afhandelingsduur van incidenten te beperken en daarmee de doorstroming en veiligheid te bevorderen. In de contracten met beide Stichtingen dient te worden geregeld dat deze de ongevalsgegevens van bergers voor het totstandkomingsproces van BRON aan Rijkswaterstaat verstrekken.

Deze bronnen zijn noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de onder paragraaf 4. *Verwerkingsdoeleinden*, genoemde doelen. Gegevens van Incidentmanagement en bergers zijn afgezien van locatie en tijdstip vaak minder gedetailleerd dan de gegevens van politie en KMAR, maar de registratie van ongevallen met uitsluitend materiële schade is completer, waardoor op het hoofdwegennet een vollediger beeld van ongevallen beschikbaar is.

## 14. Noodzaak en evenredigheid



**Beoordeel of de voorgenomen gegevensverwerkingen noodzakelijk zijn voor het verwezenlijken van de verwerkingsdoeleinden. Ga hierbij in ieder geval in op proportionaliteit en subsidiariteit.**

- a. **Proportionaliteit: staat de inbreuk op de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden?**
- b. **Subsidiariteit: kunnen de verwerkingsdoeleinden in redelijkheid niet op een andere, voor de betrokkene minder nadelige wijze, worden verwezenlijkt?.**

### **a. Proportionaliteit**

De in hoofdstuk 3. *Gegevensverwerkingen* beschreven gegevensverwerkingen zijn noodzakelijk voor het verwezenlijken van de verwerkingsdoeleinden zoals die zijn beschreven in hoofdstuk 4. *Verwerkingsdoeleinden*. Iedere te onderscheiden handeling met betrekking tot de persoonsgegevens maakt deel uit van het geheel aan handelingen dat noodzakelijk is voor de uitvoering van de datakwaliteitscontrole. Zonder deze gegevensverwerkingen kan de datakwaliteit niet worden bepaald.

De gegevensverwerkingen binnen de Ongevallenregistratie zijn proportioneel ten aanzien van de nagestreefde verwerkingsdoeleinden. De Ongevallenregistratie geeft invulling aan een grote diversiteit aan belangen (zie 6. *Belangen bij de gegevensverwerkingen*). Doordat de verwerking

<sup>13</sup> Toestemming verstrekking politiegegevens ongevallen aan RWS 24-06-2020

<sup>14</sup> Stichting Incidentmanagement Nederland: <https://www.stichtingimn.nl/incident-management.php>

<sup>15</sup> Stichting Incidentmanagement Vrachtauto's: <https://www.stimva.nl/nl-nl/home.aspx>

gebruikmaakt van geautomatiseerde controle van de outputdata (BRON) blijft de inbreuk op de rechten en vrijheden van natuurlijke personen zeer beperkt.

Daar waar een natuurlijk persoon inzage kan hebben in de data zijn technische en organisatorische maatregelen genomen ter waarborging van de privacy van betrokkenen (zie 8. *Passende technische en organisatorische maatregelen*).

#### 1. Mogelijke inbreuk op de persoonlijke levenssfeer

Voorkomen moet worden dat persoonsgegevens van betrokkenen openbaar gemaakt worden. Bij de uitvoering is voorzien in zodanige waarborgen dat de persoonlijke levenssfeer van de betrokkene niet onevenredig wordt geschaad, met inachtneming van de belangen aangaande de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers alsmede de beheersing van de ontstane schade.

De verwerking van gezondheidsgegevens, bijzondere persoonsgegevens, is gelet op artikel 9, tweede lid, van de AVG, en artikel 24 van de Uitvoeringswet AVG, rechtmatig omdat dit noodzakelijk met het oog op wetenschappelijk of statisch onderzoek ten behoeve van de overheidspartijen en internationale organisaties die betrokken zijn bij het verkeersveiligheidsbeleid. Tevens dient deze verwerking het dringende algemeen belang om te komen tot een zo volledig mogelijke en betrouwbare verkeersongevallenregistratie ten behoeve van dat beleid. Het uitdrukkelijk vragen van toestemming aan betrokkenen voor de verwerking van persoonsgegevens, die daar zeker bij ernstige ongevallen niet altijd toe in staat zullen zijn, is onwenselijk omdat dit een zo volledig mogelijke en betrouwbare verkeersongevallenregistratie in de weg zal staan. Door de gelaagde levering van data, waarbij geen van de partijen die een BRON product ontvangt, direct identificeerbare persoonsgegevens ontvangt, is voorzien in zodanige waarborgen dat de persoonlijke levenssfeer van de betrokken niet onevenredig wordt geschaad. Aan enkele partijen worden slechts indirect identificeerbare persoonsgegevens en soms anonieme (statistische) gegevens geleverd.

Op grond van de AVG is het verboden strafrechtelijke persoonsgegevens te verwerken, tenzij daarvoor een uitzondering van toepassing is (artikel 10 AVG). Een uitzondering is als de verwerking geschiedt in verband met een zwaarwegend algemeen belang (artikel 32, onderdeel e, van de Uitvoeringswet AVG) en ten behoeve van publiekrechtelijke samenwerkingsverbanden van verwerkingsverantwoordelijken en er is voorzien in zodanige waarborgen dat de persoonlijke levenssfeer van de betrokkene niet onevenredig wordt geschaad (artikel 33, eerste lid, onderdeel b, van de Uitvoeringswet AVG). Gelet op het voorgaande is de verwerking van strafrechtelijke persoonsgegevens rechtmatig ten behoeve van partijen die in Nederland onderzoek verrichten ten behoeve van nationaal, regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid en ten behoeve van de nakoming van internationale verplichtingen. Ook bij de verwerking van deze gegevens geldt dat deze verwerking het dringende algemeen belang dient om te komen tot een zo volledig mogelijke en betrouwbare verkeersongevallenregistratie ten behoeve van dat beleid. Het uitdrukkelijk vragen van toestemming aan betrokkenen voor de verwerking van deze persoonsgegevens is onwenselijk omdat dit een zo volledig mogelijke en betrouwbare verkeersongevallenregistratie in de weg zal staan. Door de gelaagde levering van data, waarbij geen van de partijen die een BRON product ontvangt, direct identificeerbare persoonsgegevens ontvangt, is voorzien in zodanige waarborgen dat de persoonlijke levenssfeer van de betrokken niet onevenredig wordt geschaad. Aan enkele partijen worden slechts indirect identificeerbare persoonsgegevens en soms anonieme (statistische) gegevens geleverd.

#### 2. Bescherming van de verkeersongevallengegevens

Het dataminimalisatiebeginsel en de noodzakelijkheid geldt voor iedere verwerking van persoonsgegevens, zowel onder de AVG als de Wpg. Daarom is het van belang voor alle partijen, zowel verstreckende als ontvangende, om te bepalen welke persoonsgegevens noodzakelijk zijn voor het doel van de verwerking.

Als uitwerking van de norm dataminimalisatie heeft RWS gekozen voor een **gelaagde levering van gegevens**.

De gelaagde levering werkt in het kort als volgt (zie voor de detaillistische uitwerking onder 5. Betrokken partijen):

- RWS ontvangt gegevens van verschillende partijen en RWS plaatst de relevante gegevens over ongevallen in een database.

- Op basis van deze database worden BRON-producten gecreëerd.
- Binnen BRON wordt onderscheid gemaakt tussen gegevens die geleverd worden aan:
  - (1) onderzoeksinstituten,
  - (2) mede wegbeheerders, politie en justitie,
  - (3) Europese Unie en andere internationale organisaties en
  - (4) gegevens die openbaar worden gemaakt.
- Op deze manier kan onderscheid worden gemaakt tussen de gegevens die worden verstrekt aan de verschillende partijen en krijgen desbetreffende partijen slechts de gegevens verstrekt vanuit BRON die voor hen noodzakelijk zijn in plaats van alle gegevens die beschikbaar kunnen zijn uit BRON.

Zoals eerder naar voren kwam, worden in BRON persoonsgegevens verwerkt die direct individuen kunnen identificeren. Door middel van de **gelaagde levering krijgt geen van bovengenoemde partijen deze direct identificeerbare persoonsgegevens geleverd** bij de gelaagde levering; slechts indirect identificeerbare persoonsgegevens en soms anonieme (statistische) gegevens worden aan deze partijen geleverd.

Verder is met enkele partijen, die onderdeel uitmaken van de gelaagde levering, een verstrekkingsovereenkomst aangegaan. Deze overeenkomst fungeert als aanvullende waarborg ten aanzien van deze partijen en hun omgang met persoonsgegevens, namelijk dat desbetreffende partij garandeert zorgvuldig om te zullen gaan met de geleverde gegevens.

### 3. Verwerkingsdoeleinden

Richtlijn 2008/96/EG verplicht bijvoorbeeld de gemiddelde maatschappelijke kosten van een dodelijk en van een zwaar ongeval op Nederlands grondgebied te bepalen. Hetzelfde geldt voor andere onderdelen van deze richtlijn, zoals het verplichte onderzoek van ieder dodelijk ongeval en classificatie van wegen op basis van onder meer ongevals aantallen waarbij naar het aantal doden en zwaargewonden gekeken moet worden. Momenteel is het verkeersveiligheidsbeleid vooral gericht op het, met effectieve maatregelen, voorkomen van (de meest) ernstige verkeersongevallen.

Voor verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering van diverse wetten en internationale verplichtingen is het zoals hierboven weergegeven, ook noodzakelijk te beschikken over strafrechtelijke persoonsgegevens over verkeersovertredingen, bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol of andere middelen die de rijvaardigheid zouden hebben kunnen beïnvloeden, het gebruik van apparatuur of het niet gebruiken van persoonlijke beschermingsmiddelen zoals gordels of een valhelm. De EU vraagt deze gegevens voor de vulling van de Europese verkeersongevallenregistratie (CARE). Op nationaal niveau zijn de gegevens noodzakelijk voor de ontwikkeling en evaluatie van regelgeving, voorlichtingen en educatie en handhaving. Op lokaal niveau bieden deze gegevens inzicht in de omstandigheden en mogelijke oorzaken van ongevallen voor de ontwikkeling van verkeersveiligheidsbeleid.

Om te bepalen welke gegevens voor gebruikersgroepen (ontvangers) minimaal noodzakelijk zijn voor hun doeleinden, zoals het formuleren van verkeersveiligheidsbeleid of onderzoek doen naar verkeersveiligheid, is een inventarisatie uitgevoerd naar de verschillende informatiebehoeften. Hiervoor is gebruik gemaakt van literatuur, zoals een analyse van Arcadis in opdracht van de provincie Noord-Brabant<sup>16</sup>. Ook zijn in 2018 interviews en werksessies gehouden met kennisinstellingen en diverse gebruikers en met partijen die namens die gebruikers tools inkopen en data ter beschikking (laten) stellen, namelijk CROW, SWOV, Vervoerregio Amsterdam (in een sessie met stakeholders in hun regio waaronder een gemeente), het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland (ROVON), de provincies Noord-Brabant en Utrecht, de gemeente Utrecht, CVOM, de politie en enkele ingenieursbureaus (Arcadis en RHDHV). Eind 2018 en begin 2019 is in enkele sessies met wegbeheerders gereflecteerd op het leveringsbeleid zoals dat werd toegepast door Rijkswaterstaat sinds de levering van BRON2017. Ook is onder leden van het IPO vakbepaald verkeersveiligheid in 2019 een enquête gehouden over de noodzakelijkheid van ongevalsgegevens voor het verkeersveiligheidsbeleid van wegbeheerders. Voor de informatiebehoefte op landelijk en internationaal niveau is gebruik gemaakt van de

<sup>16</sup> **Bevat persoonsgegevens**, 2017. Brabantbrede Verkeersveiligheidsdata; Wensen voor eensluidende verkeersveiligheidsanalyses. Amersfoort: Arcadis.

ervaringen van Rijkswaterstaat WVL, regionale onderdelen van Rijkswaterstaat en het Directoraat Generaal Mobiliteit (DGMo). Rijkswaterstaat WVL levert beleidsondersteuning en advies voor DGMo. De informatiebehoefte voor levering van gegevens aan de Europese Unie en andere internationale organisaties en aan kennis- en onderzoeksinstituten is beschreven in paragraaf 6. Hieronder wordt met name de informatiebehoefte voor wegbeheerders en handhavers verder onderbouwd.

#### Afweging

Om tot een goed verkeersveiligheidsbeleid te komen is het voldoen aan de informatiebehoeften van de diverse stakeholders randvoorwaardelijk. De diverse BRON producten (uitgifte) borgen op deze wijze de belangen van betrokkenen en de evenredige verhouding.

#### Resultaten inventarisatie informatiebehoeften

De resultaten van de inventarisatie is hieronder in vier gebruikersgroepen weergegeven. Het is in de praktijk niet mogelijk om de informatiebehoefte binnen de gebruikersgroepen los van elkaar te zien, omdat samenwerking binnen deze groepen noodzakelijk is. De aanpak van verkeersonveiligheid is immers het meest effectief wanneer de diverse partijen goed samenwerken en een integrale werkwijze hanteren, zoals genoemd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030<sup>17</sup>.

De noodzakelijke informatiebehoefte voor overheidsinstanties betrokken bij verkeersveiligheid (hierna: wegbeheerders) kan als volgt op recordniveau worden beschreven:

- *Exacte locatie-informatie en wegkenmerken*  
Deze zijn zeer belangrijk voor wegbeheerders, omdat hiermee locaties met meer en minder ongevallen onderscheiden kunnen worden. In combinatie met de plaatselijke wegkenmerken en het wegbeeld kunnen wegbeheerders nagaan in hoeverre dit een rol heeft gespeeld in de toedracht en afloop van ongevallen. Wegkenmerken variëren ruimtelijk zeer sterk. Doordat de locatie van het ongeval exact is, kunnen wegbeheerders uit andere geografische gegevensbestanden de plaatselijke wegkenmerken afleiden. Sommige algemene wegkenmerken worden al geregistreerd, bijvoorbeeld 'binnen of buiten de bebouwde kom', maar er zijn meer gedetailleerde kenmerken nodig. Een nauwkeurige locatie voorkomt dat locaties als ongevalsconcentratie worden aangemerkt terwijl ze dat niet zijn (omdat ze door het ontbreken van een nauwkeurige locatie op het midden van de weg worden geplaatst). Eventuele gerichte verbeteringen en lokaal maatwerk kunnen wegbeheerders op de betreffende locaties doorvoeren. Tot slot is een kenmerk nodig om aan te geven hoe nauwkeurig de locatie is omschreven. In de huidige BRON betreft dit het kenmerk 'Niveau locatiekoppeling' (variërend van exact tot gemeenteniveau).
- *Datum en tijd*  
Het is voor wegbeheerders van belang om de datum van een ongeval te hebben om veranderingen in ongevallen te kunnen relateren aan veranderingen in de verkeerssituatie. Het gaat hier bijvoorbeeld om of ongevallen hebben plaatsgevonden tijdens de ochtend- of avondspits, in de zogeheten hyperspits (drukste moment van de spits) of rondom de tijd dat scholen starten of sluiten.  
Ook voor de veranderingen in de wegsituatie is dit kenmerk van belang, bijvoorbeeld de om te bepalen of een ongeval heeft plaatsgevonden op een nieuwe of gereconstrueerde weg (aangelegde rotonde of toepassing van snelheidsremmers) of tijdens tijdelijke omstandigheden, zoals wegwerkzaamheden. Een aantal tijdelijke kenmerken, zoals wegwerkzaamheden, worden in sommige gevallen al apart geregistreerd. Echter is dit niet consequent en geldt niet voor alle tijdelijke (weg)kenmerken. Met datum en tijdsindicatie (bijv. 08:30 - 08:59 uur) kan de wegbeheerder het verkeersongeval reconstrueren.
- *Letselernst*  
Richtlijn 2008/96/EG en de wijziging van deze richtlijn met EU 2019/1936 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur kan alleen worden uitgevoerd als per locatie ook de letselernst van ongevallen bekend is. Allereerst is het nodig om te volgen of het aantal ernstige ongevallen voldoende daalt om de voor landelijke doelstellingen benodigde daling te realiseren en de benodigde monitoring uit te voeren. Daarnaast is het

<sup>17</sup> Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 : Van, voor en door iedereen  
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnota-s/2008/07/10/strategisch-plan-verkeersveiligheid-2008-2020-van-voor-en-door-iedereen>

nodig op locatieniveau. Op locatieniveau is het aantal ongevallen geen goede voorspeller voor de ernstige ongevallen. Bijvoorbeeld; langs een bepaalde straat raken enkele auto's te water in een parallel gelegen kanaal, waarbij inzittenden ernstig gewond raken of om het leven komen. In dit geval heeft de aanpak hiervan voor het verkeersveiligheidsbeleid een hogere prioriteit dan de aanpak van een even lange straat met 10 ongevallen met alleen materiële schade. Het hoogste doel is immers om het aantal verkeersslachtoffers, ofwel de dood en ernstige letsels, te voorkomen. Overheden moeten zich in geval van ernstige ongevallen ook kunnen verantwoorden.

Een voorbeeld van een variabele waarbij de effecten variëren naar letselernst is snelheid. Het te verwachten effect van een snelheidsverandering van 1 km/uur op het aantal ongevallen is voor dodelijke ongevallen ongeveer twee maal zo groot als voor letselongevallen.<sup>18</sup> Het onderscheid naar letselernst wordt soms ook gebruikt bij het identificeren van gevaarlijke locaties door ongevallen te sommeren en daarbij de ernstige ongevallen een groter gewicht te geven, zoals in de Vlaamse prioriteitsformule (een gewicht van 1 voor letselongevallen, 3 voor ernstig letselongevallen en 5 voor dodelijke ongevallen).<sup>19</sup> Een ander voorbeeld is de definitie van een 'black spot' die in het verleden werd gebruikt: 10 ongevallen in 3 jaar of 6 letselongevallen in 3 jaar. Dit verschil drukt uit dat letselongevallen voor beleid belangrijker zijn dan ongevallen met uitsluitend materiële schade. Ook in een recente analyse van de Provincie Noord-Brabant werd geconcludeerd dat letselernst een belangrijk kenmerk is voor het verkeersveiligheidsbeleid van decentrale wegbeheerders.<sup>20</sup>

#### *Aantal slachtoffers per ongeval*

Wegbeheerders moeten naast het aantal ongevallen ook het aantal slachtoffers per ongeval op hun wegennet inzichtelijk kunnen maken, voor monitoring, evaluatie en prioritering van maatregelen. Alleen als het aantal slachtoffers bekend is kunnen locatie-specifieke risicocijfers in termen van aantal slachtoffers per gereden kilometer worden berekend. Op basis van die cijfers kan prioritering in de verkeersveiligheidsaanpak worden bepaald. Er kunnen op lokaal niveau pieken en dalen zijn in aantallen slachtoffers die de lange termijn trend verstoren door de lage aantallen ongevallen. Soms zijn die te verklaren met één of enkele ongevallen met meerdere ernstige slachtoffers. Inzicht in aantallen slachtoffers per ongeval is nodig om deze uitschieters voor het lokaal bestuur te kunnen verantwoorden.<sup>21</sup> Wegbeheerders geven aan dat daarnaast aantallen slachtoffers een rol spelen in politieke besluitvorming en dat ze deze gegevens daarom nodig hebben. Als er beeld in de media wordt geschetst zijn objectieve nodig om deze te staven en in een context te plaatsen.

#### *Gegevens per betrokkene / partij / slachtoffer*

Mens-gerelateerd beleid op lokaal niveau heeft betrekking op bestuurders en slachtoffers, bijvoorbeeld analyse van waar jonge bestuurders betrokken zijn of waar oudere fietsers ernstig gewond raken. Om gerichte maatregelen te kunnen nemen voor specifieke doelgroepen is inzicht nodig in de kenmerken van veroorzakers van verkeersongevallen en kenmerken van kwetsbare groepen die letsel oplopen bij een verkeersongeval. Daarom zijn kenmerken van de bestuurders en slachtoffers nodig (zie het volgende punt). Deze kenmerken zijn nodig voor doelgroepenbeleid, van o.a. Regionale Organen Verkeersveiligheid, ten behoeve van educatie en voorlichting en voor verkeershandhaving. Voor bovengenoemde analyses zijn van de betrokken partijen en slachtoffers minimaal de volgende kenmerken noodzakelijk:

- Vervoerswijze en objecttype

Deze zijn noodzakelijk om te begrijpen om wat voor soort ongeval het gaat. Auto-auto ongevallen, auto-vast object ongevallen en auto-fiets ongevallen verschillen sterk van elkaar. De vraag welk type dominant is, is sterk bepalend voor de vraag welke maatregelen het meest effectief zijn. Onder objecttypen worden niet alleen vervoerswijzen, maar ook vaste objecten zoals lichtmasten en dieren verstaan.

- Leeftijd bestuurder / slachtoffer (noodzakelijk o.b.v. gedetailleerde leeftijdsindeling)

Overheidsinstellingen betrokken bij verkeersveiligheidsbeleid voeren een

<sup>18</sup> **Bevat persoonsgegevens** 2006. Driving speed and the risk of road crashes: A review. Accident Analysis and Prevention, 38(2), 215-224.

<sup>19</sup> <http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be/sites/default/files/RA-2003-07.pdf>

<sup>20</sup> Zie ook: **Bevat persoonsgegevens**, 2017. Brabantbrede Verkeersveiligheidsdata: Wensen voor eensluidende verkeersveiligheidsanalyses. Amersfoort: Arcadis.

<sup>21</sup> Zie ook: **Bevat persoonsgegevens** 2017. Brabantbrede Verkeersveiligheidsdata: Wensen voor eensluidende verkeersveiligheidsanalyses. Amersfoort: Arcadis.

doelgroepenbeleid, zoals dat ook in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is aangegeven. Deels geven ze daaraan ook een regionale invulling, bijvoorbeeld door na te gaan op welke route veel oudere fietsers verongelukken of waar schoolroutes aandacht behoeven. Die informatie is boven water te krijgen door per ongeval ook een gedetailleerde leeftijdsindeling te geven per betrokken bestuurder en slachtoffer.

- Geslacht bestuurder / slachtoffer

Geslacht kan soms helpen om een ongeval beter te doorgronden maar er zijn niet of nauwelijks voorbeelden bekend van beleid waarbij onderscheid wordt gemaakt naar mannen of vrouwen anders dat jonge mannelijke bestuurders (risicogroep) vaker betrokken zijn bij ernstige verkeersongevallen. Het gegeven behoort dan ook niet tot de noodzakelijke informatiebehoefte. Op geaggregeerd niveau, via onderzoekinstellingen of statistische bureaus, kan dit voor wegbeheerders wel bruikbare informatie bieden voor beleid.

- Nationaliteit bestuurder / slachtoffer

Beleid waarbij rekening wordt gehouden met de nationaliteit van betrokkenen is zeldzaam. Op lokaal niveau zou de vraag kunnen opkomen of bepaalde groepen toeristen extra aandacht behoeven, bijvoorbeeld door in een andere taal te worden voorgelicht. Het is de vraag of dit voldoende reden is om het kenmerk standaard in gegevensproducten op te nemen voor wegbeheerders. Voor de vraag of onderzoek nuttig kan zijn voor beleid ligt het, gezien de gevoeligheid, voor de hand om dit eerst op nationaal niveau te bepalen. Het kenmerk zou daarvoor geaggregeerd op nationaal niveau ten behoeve van (beleids)onderzoek beschikbaar moeten zijn.

- Type rijbewijs

Analyses gericht op het type rijbewijs bij ongevallen zijn vooral van belang voor maatregelen op nationaal en Europees niveau en geven geen bijdrage aan lokaal beleid

- Voertuigdetails

Analyses gericht op de details van bij ongevallen betrokken voertuigen, bijvoorbeeld de leeftijd, de gewichtsklasse, het type of het merk van het voertuig, zijn vooral van belang voor maatregelen op nationaal en Europees niveau en niet op lokaal niveau. Dit geldt ook voor diverse voertuigsystemen die door de verdergaande automatisering steeds belangrijker worden.

- Kenteken

Voor de bij het vorige punt genoemde informatiebehoefte op nationaal niveau heeft Rijkswaterstaat het door de politie geregistreerde kenteken nodig. Een deel van de voor het verkeersveiligheid relevante voertuigdetailgegevens kan door middel van het kenteken uit het kentekenregister van de RDW worden afgeleid. Daarnaast kan het voertuigtype, zoals vastgelegd door de politie, worden gecontroleerd (ging het bijvoorbeeld om een bromfiets of een snorfiets). Het kenteken wordt niet in BRON-producten opgenomen, ook niet voor onderzoekinstellingen. Voor specifieke onderzoeken naar voertuigdetails en voertuigsystemen kan het kenteken ook nodig zijn. In die gevallen zou de noodzaak beoordeeld moeten worden.

- Verkeersovertredingen van bestuurder en per ongeval

De politie of andere bij de registratie van het ongeval betrokken partij kan niet volledig bepalen wat de oorzaken van een verkeersongeval zijn, daarvoor is diepteonderzoek nodig. Inzicht in verkeersovertredingen kan eerste aanknopingspunten geven in de oorzaken van een verkeersongeval. Hiervoor registreert de politie feitcodes van verkeersovertredingen. Hieronder worden enkele specifieke overtredingen besproken:

- Rijden onder invloed

Rijden onder invloed van alcohol, medicijnen of drugs is een bijzonder persoonsgegevens dat op recordniveau noodzakelijk is voor het doelgroepenbeleid van overheidsinstellingen en om individuele ongevallen beter te begrijpen. Als ergens relatief veel ongevallen met rijden onder invloed gebeuren kan gekeken worden of er specifiek bestemmingen zijn waar extra voorlichting en handhaving wenselijk zijn terwijl aanpassingen aan de weg dan mogelijk minder prioriteit hebben. Het is bij dit kenmerk voor wegbeheerders voldoende om te weten dat er een indicatie was van rijden onder invloed bij een van de betrokken partijen bij het ongeval. De wegbeheerder hoeft bij dit kenmerk niet te weten of er daadwerkelijk sprake was van een overtreding, door welke partij en wat het Bloed Alcohol Gehalte (BAG) was. Dit is alleen voor nationaal beleidsonderzoek noodzakelijk, bijvoorbeeld om de ernst van overtredingen bij ongevallen te monitoren en beleid daarop bij te sturen. Het Bloed Alcohol Gehalte (BAG) maakt overigens ook geen onderdeel uit van de kenmerken die de politie aanlevert voor de ongevallenregistratie. Vanwege bovengenoemde

overwegingen is een onderscheid gemaakt naar 'rijden onder invloed van alcohol bij het ongeval' (door een of meer partijen) en 'rijden onder invloed van alcohol door een bestuurder' (art. 8). Voor nationaal beleidsonderzoek is het kenmerk per bestuurder noodzakelijk, voor wegbeheerders is alleen het kenmerk per ongeval nodig.

- Apparatuurgebruik ten tijde van het ongeval bij één van de betrokkenen  
Het gebruik van apparatuur zoals de smartphone verslechtert de uitvoering van de rijtaken en is strafbaar. Voor de behoefte aan informatie over dit kenmerk geldt dezelfde redenatie als voorgaand kenmerk 'rijden onder invloed'.
- Andere feitcodes verband houdend met mogelijke oorzaken  
Inzicht in andere verkeersovertredingen, anders dan rijden onder invloed en apparatuurgebruik, die mogelijk verband houden met de oorzaak van een ongeval zijn eveneens noodzakelijk. Dit zijn verkeersovertredingen zoals roodlichtnegatie, negeren van voorrangregels en het onvoldoende afstand houden.
- Gebruik veiligheidsvoorzieningen betrokkenen  
Het gebruik van een aantal veiligheidsvoorzieningen zijn wettelijk verplicht gesteld, zoals het dragen van een autogordel en het dragen van een helm op een bromfiets. Voor de onderbouwing van deze landelijke regelgeving en voorlichting zijn deze kenmerken nodig. Omdat het gebruik van deze veiligheidsvoorzieningen de ernst van de afloop van een ongeval beïnvloedt, is dit kenmerk niet relevant voor het achterhalen van de mogelijk oorzaak van het ongeval. Om deze reden is dit kenmerk niet noodzakelijk voor lokaal beleid. Per ongeval zou het kenmerk wel kunnen helpen voor het bepalen van handhavingsinzet.
- Doorrijden na een ongeval door een bestuurder  
Dit kenmerk is niet nodig voor nationaal of lokaal verkeersveiligheidsbeleid. Wel vraagt de Europese Unie dit kenmerk voor de Europese ongevallenregistratie CARE<sup>22</sup>.

- *Ongevalsekenmerken (geen persoonsgegevens)*

Wegbeheerders hebben een aantal typeringingen nodig om voldoende inzicht te krijgen in verkeersongevallen.

- Aard Ongeval  
Dit kenmerk beschrijft op hoofdlijnen de manoeuvre bij het verkeersongeval, zoals enkelvoudig (geen botsing met ander voertuig), kop-staart, flank of frontaal ongeval. Met deze informatie kan door wegbeheerders een beter beeld over de mogelijke oorzaken van het ongeval worden gevormd en kunnen daarop (beleids)maatregelen worden getroffen. Bijvoorbeeld in het geval van veel enkelvoudige ongevallen met auto's kan dat aanleiding zijn om de veiligheid van bermen te inspecteren.
- Manoeuvre  
Dit kenmerk beschrijft nog gedetailleerder de manoeuvre bij het verkeersongeval. Bijvoorbeeld als de enkelvoudige ongevallen vooral 'auto te water' ongevallen blijken te zijn, dan is dat reden om de watergangen langs de berm te inspecteren.

- *Omstandigheden (geen persoonsgegevens)*

Dit kenmerk beschrijft de situatie ten tijde van het ongeval, bijvoorbeeld de weersgesteldheid, de lichtgesteldheid, bijzondere verkeerssituatie (zoals werkzaamheden) en de toestand van het wegdek. Deze informatie is voor wegbeheerders nodig om de mogelijke oorzaken van het ongeval te begrijpen en hierbij een link te leggen met de (onderhouds)toestand van onder meer de infrastructuur. Bijvoorbeeld wanneer veel ongevallen tijdens regelval plaatsvinden, dan kan dat aanleiding zijn om naar de afwatering of de stroefheid van het wegdek te kijken. Vinden ongevallen vooral bij duisternis plaats, dan is het wegbeeld bij duisternis en het onderhoud van bebakening en markering een aandachtspunt. Dat geldt ook voor verlichting en of die werkte tijdens het ongeval. Bijzonderheden zoals wegwerkzaamheden helpen om snel een selectie te maken op die ongevallen waarbij de kwaliteit van wegafzettingen een rol speelde. Voor sommige analyses zal de wegbeheerder ongevallen bij wegwerkzaamheden juist uitsluiten om te monitoren hoe de wegen onder normale omstandigheden functioneren.

## b. Subsidiariteit

Het subsidiariteitsbeginsel ziet op de vraag of de bepaalde verwerkingsdoeleinden met minder ingrijpende middelen kunnen worden bereikt. RWS heeft nagedacht over de

<sup>22</sup> SafetyNet, 2008. Building the European Road Safety Observatory:  
[http://erso.swov.nl/safetynet/fixd/WP1/D1.14%20CADaS\\_The%20Common%20Accident%20Data%20Set\\_Final%20report\\_2.pdf](http://erso.swov.nl/safetynet/fixd/WP1/D1.14%20CADaS_The%20Common%20Accident%20Data%20Set_Final%20report_2.pdf)



verwerkingsdoeleinden ten opzichte van de te verwerken persoonsgegevens en hoe dat op minder ingrijpende wijze plaats kan vinden.

Via de gelaagde levering wordt gedeeltelijk aan pseudonimisering en anonimisering gedaan en daarmee wordt toch een goed beeld gevormd voor desbetreffende organisaties in desbetreffende laag van de gelaagde levering. Dus afhankelijk van het doeleinde van de instantie die het BRON-product wilt gebruiken, wordt wel gebruik gemaakt van pseudonimisering/anonimisering.

Het is, bijvoorbeeld, noodzakelijk is om de ernst van het ongeval en exacte locatie van ongeval door te geven aan wegbeheerders, omdat zonder deze gegevens deze instanties onvoldoende adequate verkeersmaatregelen kunnen nemen. Hiervoor zijn gegevens als Geboortedatum en Geslacht niet noodzakelijk en daarom worden deze gegevens niet met deze instanties gedeeld.

De gegevensverwerkingen binnen de Ongevallenregistratie zijn daarmee ook subsidiair ten opzichte van de verwerkingsdoeleinden.

## 15. Rechten van de betrokkene



**Geef aan hoe invulling wordt gegeven aan de rechten van betrokkenen. Indien de rechten van de betrokkene worden beperkt, bepaal op grond van welke wettelijke uitzonderingen dat is toegestaan.**

Op grond van de AVG heeft de betrokkene een aantal rechten met betrekking tot de verwerking van zijn of haar persoonsgegevens.

Aangaande de verplichte transparante informatie en communicatie met betrekking tot de onderhavige dataverwerking wordt er een bepaling opgenomen in de Privacy Statement RWS. De persoonsgegevens van de betrokkenen verwerkt in de Ongevallendatabank van RWS zijn niet via de betrokkenen zelf verkregen dus moet hieromtrent informatie worden verstrekt.

Deze DPIA geeft inzicht in de verwerkingsdoelen (4), de betrokken categorieën van persoonsgegevens (2), de ontvangers (waaronder internationale organisaties) (5), de bewaartermijnen (10), de bron van de verwerkte gegevens (3) en het ontbreken van een geautomatiseerde besluitvorming op grond van de verwerkte gegevens.

RWS verwerkt in de ongevallenregistratie geen eigen gegevens. Deze worden aangeleverd door verwerkers met een eigen verantwoordelijkheid aangaande de kwaliteit van de persoonsgegevens en de privacy rechten van betrokkenen. Aanvullingen en correcties op deze gegevens worden in de ongevallendatabank verwerkt. Het inzien, verbeteren en verwijderen van politiegegevens, de primaire bron van de ongevallenregistratie is opgenomen in art. 25 Wpg.

In beginsel heeft iedere betrokkene recht op alle privacyrechten zoals opgenomen in de AVG.

Het Recht op rectificatie (art. 16), het Recht op gegevenswissing (recht om vergeten te worden) (art. 17), het Recht op beperking van de verwerking (art. 18) en het Recht van bezwaar (art. 21), gelden niet absoluut ten opzichte van RWS als verwerkingsverantwoordelijke bij de gegevensverwerking in de ongevallenregistratie. Bij deze registratie achten wij het gerechtigd om aan de uitvoer van deze rechten van betrokkene géén uitvoering te geven, gezien de prevalerende, dwingende gerechtvaardigde gronden voor de verwerking op grond van het voldoen aan een in het Unierecht of het lidstatelijke recht neergelegde wettelijke verwerkingsverplichting die op RWS als de verwerkingsverantwoordelijke rust, voor het vervullen van een taak van algemeen belang of het uitoefenen van het openbaar gezag dat aan RWS (IenW) is verleend en in het belang van wetenschappelijk onderzoek of statistische doeleinden overeenkomstig artikel 89, eerste lid AVG, voor zover het bedoelde recht van betrokkenen de verwezenlijking van de doeleinden van die verwerking onmogelijk dreigt te maken of ernstig in het gedrang dreigt te brengen.

Het recht op overdraagbaarheid van gegevens (art. 20) is niet van toepassing omdat de betrokkene niet zelf de gegevens heeft verstrekt.

## C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

Beschrijf en beoordeel de risico's van de voorgenomen gegevensverwerkingen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen. Houd hierbij rekening met de aard, omvang, context en doelen van de gegevensverwerking zoals in onderdeel A en B zijn beschreven en beoordeeld. Het gaat hierbij overigens niet om de risico's van de verwerkingsverantwoordelijke zelf.

### 16. Risico's



**Beschrijf en beoordeel de risico's van de gegevensverwerkingen voor de rechten en vrijheden van betrokkenen. Ga hierbij in ieder geval in op:**

- a. welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen;**
- b. de oorsprong van deze gevolgen;**
- c. de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden;**
- d. de ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden.**

Met de gegevensverwerking van de Ongevallenregistratie en de publicatie van BRON zijn de volgende risico's geïdentificeerd.

Per risico wordt (a) ingegaan op de mogelijke negatieve gevolgen voor de rechten en vrijheden van betrokkenen, (b) de oorsprong van de gevolgen, (c) de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden en (d) de impact van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze zullen intreden.

Voor duiding van de waarschijnlijkheid en de impact wordt de volgende verdeling gehanteerd:

1. Zeer laag (ZL);
2. Laag (L);
3. Gemiddeld (M);
4. Aanzienlijk (A);
5. Hoog (H).

**Risico 1: Herleidbaarheid persoonsgegevens bij (brede) BRON openbaring als open data**

*Negatief gevolg:* Als de gepubliceerde gegevens herleidbaar blijken te zijn naar een natuurlijke persoon dan is dat een datalek, waarbij gevoelige gegevens, als de rol van alcohol-, of drugsgebruik bij de totstandkoming van een ongeval een grote impact kunnen hebben op de persoonlijke levenssfeer van betrokkene.

*Oorsprong:* door een mogelijke bundeling van locatie samen met tijdstip, in combinatie met informatie uit andere bronnen zoals regionale media, dat openbaring van personen plaats kan vinden.

*Waarschijnlijkheid:* zeer laag. De BRON publicatie van Open Data (type 1), vermeld geen persoonsgegevens en aggregereert op hoog niveau.

*Impact:* aanzienlijk voor betrokkenen, daar herleidbaarheid ervoor kan zorgen, strafrechtelijk- of gegevens over de gezondheid openbaar worden. Deze gevoelige gegevens kunnen grote impact hebben op de persoonlijke levenssfeer van betrokkene.

Conclusie:

Laag risico. Mitigerende maatregelen doorvoeren, zie hoofdstuk 17 *Maatregelen*.

**Risico 2: Onvolledige Verkeersongevallendataset, datakwaliteit**

*Negatieve gevolgen voor de betrokkene:* Geen, maar door minder dan 100% registratie van verkeersdoden en beperkte registratie van ernstig verkeersgewonden komt het doel de optimalisatie van verkeersveiligheidsbeleid en -onderzoek ten behoeve van beleid in gevaar.

*Oorsprong:* Niet genoeg data vanuit verschillende bronnen kan een onvolledig beeld opleveren.

*Waarschijnlijkheid:* laag. Gelijk ten opzichte van huidig werkproces, mogelijk lager omdat voorzien is in toevoeging van data uit nieuwe bronnen.

*Impact:* laag

Conclusie:

Laag risico. Mitigerende maatregelen doorvoeren, zie hoofdstuk 17 *Maatregelen*.

**Risico 3: Ongewenste toegang tot specifieke gegevens**

*Negatieve gevolgen voor de betrokkene:* Strafrechtelijke en medische gegevens zouden gekoppeld aan ongevallen openbaar gemaakt kunnen worden.

*Oorsprong:* personen hebben ongewenst toegang tot de dataverzameling of de persoonsgegevens in de Verkeersongevallenregistratie.

*Waarschijnlijkheid:* zeer laag

*Impact:* hoog

Conclusie:

Laag risico. Mitigerende maatregelen doorvoeren, zie hoofdstuk 17 *Maatregelen*.

**Risico 4: Ongewenste toegang tot BRON-producten**

*Negatieve gevolgen voor de betrokkene:* Als onbevoegden toegang hebben tot een uitgebreide levering is het mogelijk dat er verbanden gelegd kunnen worden die leiden tot natuurlijke personen.

Rest van de gevolgen zie risico 2.

*Oorsprong:* onbevoegde personen hebben toegang tot een verkeerd BRON-product, b.v. die voor Onderzoeks- en kennisinstellingen.

*Waarschijnlijkheid:* laag. Dit komt met name doordat er zeer zorgvuldig geleverd wordt.

*Impact:* hoog

Conclusie:

Gemiddeld risico. Mitigerende maatregelen doorvoeren, zie hoofdstuk 17 *Maatregelen*.

**Risico 5: Gegevensverwerking zonder verwerkingsgrondslag door onjuiste mandaat bij de data-indiener**

*Negatieve gevolgen voor de betrokkene:* persoonsgegevens worden gedeeld met andere partijen dan ontvanger, datalek.

*Oorsprong:* Als met name de gegevens uit processenverbaal van politie en Kmar zonder grondslag worden gedeeld.

*Waarschijnlijkheid:* zeer laag. Doorlevering is conform Wpg apart formeel geregeld met brief Min J&V.

*Impact:* laag.

Conclusie:

Laag risico. Mitigerende maatregelen doorvoeren, zie hoofdstuk 17 *Maatregelen*.

## D. Beschrijving voorgenomen maatregelen

In onderdeel D wordt gezien welke maatregelen kunnen worden getroffen om de in onderdeel C erkende risico's te voorkomen of te verminderen. Welke maatregelen in redelijkheid worden getroffen is een belangenafweging van de wetgever of verwerkingsverantwoordelijke. Voor dit onderdeel van de PIA is, als het gaat om beveiligingsmaatregelen, expertise over informatiebeveiliging belangrijk.

### 17. Maatregelen



**Beoordeel welke technische, organisatorische en juridische maatregelen in redelijkheid kunnen worden getroffen om de hiervoor beschreven risico's te voorkomen of te verminderen. Beschrijf welke maatregel welk risico aanpakt en wat het restrisico is na het uitvoeren van de maatregel. Indien de maatregel het risico niet volledig afdekt, motiveer waarom het restrisico acceptabel is.**

In hoofdstuk 16. *Risico's* is voor de risico's die betrekking hebben op de te controleren data (i.e. risico 1,3 en 4 is de impact bepaald op 'hoog', vanwege de gevoeligheid van bepaalde persoonsgegevens (zie hoofdstuk 2 *Persoonsgegevens*). Voor deze risico's is de volgende generieke maatregel bepaald:

- Bijzondere persoonsgegevens die bedoeld en met AVG-grondslag in de databron aanwezig zijn, dienen voorzien te zijn van een eigen DPIA voor het gebruik van de Ongevallenregistratie;

Ter voorkoming van onduidelijkheden zijn deze generieke maatregelen hieronder wel opgenomen in de opgesomde maatregelen bij de betreffende risico's. In dit hoofdstuk wordt voor de duiding van de waarschijnlijkheid en impact de volgende verdeling gehanteerd:

1. Zeer laag (ZL);
2. Laag (L);
3. Gemiddeld (M);
4. Aanzienlijk (A);
5. Hoog (H).

**Risico 1: Herleidbaarheid persoonsgegeven bij (brede) BRON openbaring als open data**

Maatregelen:

- BRON openbaring is ingeregeld als een gelaagde levering;
- In openbare data worden geen exacte data en tijdstippen weergegeven, verder worden geen persoonskenmerken van betrokkenen geopenbaard;

- Alleen openbaarmaking van geaggregeerde gegevens zoals; leeftijdsklassen en vervoersmiddelen, waarbij ook de aard van het ongeval van detaillering ontdaan is;
- Herleidbaarheid is door deze maatregelen geminimaliseerd, zie tabel 5.1.

Restrisico:

a. Waarschijnlijkheid

Er is een zeer lage kans dat het risico zich voordoet, allen te mitigeren door de locaties met een enorm laag aantal ongevallen niet te vermelden op dergelijk detailniveau, waardoor de nauwkeurigheid van de data weer afneemt.

b. Impact

De impact op de betrokkenen zal aanzienlijk zijn.

Conclusie restrisico:

**Laag.**

#### Risico 2: Onvolledige Verkeersongevallendataset

Maatregelen:

- De kern bij het komen van een volledig beeld bij verkeersveiligheidsbesluiten is gelegen in het combineren van zo veel mogelijk diverse bronnen om te komen tot een volledig beeld;
- De juiste nieuwe bronnen toevoegen voor datavalidatie;
- Direct identificeerbare persoonsgegevens gebruiken voor validatie, zoals BSN waar aangeleverd (BSN wordt na validatie verwijderd uit de database);
- RWS monitort de kwaliteit van de gegevens die RWS ter beschikking heeft, waarbij er regelmatig controles en handmatige verbeteracties plaatsvinden, bijvoorbeeld door bij kruispuntongevallen de naam van de kruisende straat uit een open tekstveld (voor extra toelichting over de toedracht van het ongeval) te halen als dit niet op de juiste plek ingevuld blijkt te zijn;
- Steekproefsgewijze controles van de AuditDienst Rijk (ADR) op de cijfers betreffende verkeersdoden.

Restrisico:

a. Waarschijnlijkheid

Er is een gemiddelde kans dat het risico zich voordoet, wanneer er bv geen proces verbaal wordt opgemaakt.

b. Impact

De impact op de betrokkenen zal zeer laag zijn.

Conclusie restrisico:

**Laag.**

#### Risico 3: Ongewenste toegang tot specifieke gegevens

Maatregelen:

- In de huidige situatie zijn de bestanden en database met de verkeersongevallengegevens uitsluitend toegankelijk voor geautoriseerde medewerkers van het team Verkeersveiligheid d.m.v. wachtwoord authenticatie;
- In deze Oracle database wordt gelogd wie als laatste gegevens gemuteerd heeft, dat wordt bij elke mutatie overschreven;
- bij inwerkingtreding van het wetsvoorstel voldoet RWS op het punt van beveiliging aan de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) welke gestructureerd is volgens NEN-ISO/IEC 27001:2017, bijlage A en NEN-ISO/IEC 27002:2017, voor de implementatie van de applicatie wordt een separate Big Data verwerking DPIA opgesteld;
- Deze Big Data Suite (BDS), zal worden gerealiseerd op het SAS platform met een Greenplum database;

- o Hiertoe wordt de server intern gehost;
- o De harde schijven van de server zijn versleuteld;
- o De toegang tot de servers wordt gelogd;
- o Alle wijzigingen op de server worden gelogd;
- o Toegang is alleen voor geautoriseerde medewerkers en voorzien van twee factor authenticatie.

Restrisico:

a. Waarschijnlijkheid

Er is een zeer lage kans dat het risico zich voordoet.

b. Impact

De impact op de betrokkenen zal hoog zijn.

Conclusie restrisico:

**Gemiddeld.**

#### Risico 4: Ongewenste toegang tot BRON-producten

Maatregelen:

- By default: geen toegang voor alle medewerkers van het team Verkeersveiligheid van de directie Inwinning & Gegevens Analyse, alleen geautoriseerde medewerkers;
- Zorgvuldige selectie van ontvangers van BRON producten;
- Er worden verschillende BRON informatieproducten opgesteld, de zogenaamde gelaagde levering (tabel 3), waarbij:
  - Deze verschillende BRON informatieproducten verschillende sets van gegevens bevatten.
  - In de verwerking van gegevens die uiteindelijk voor het publiek als open data beschikbaar wordt gesteld, zijn gegevenskenmerken over betrokkenen, datum en tijdstip verwijderd, omdat het deze kenmerken mogelijk zou kunnen worden om personen te herleiden, door de gegevens te koppelen aan andere openbare informatiebronnen, zoals nieuwsartikelen over verkeersongevallen;
  - Dat de levering van het BRON-product bestemd voor wegbeheerders om beleid te formuleren (type 2), meer kenmerken worden verwerkt, maar ook dit product is moeilijk herleidbaar tot personen;
  - Het derde BRON-informatieproduct, verstrekt aan internationale databases ter uitvoering van de genoemde Europese en internationale verplichtingen bevat meer gedetailleerde gegevens over de letselernst van verkeersslachtoffers;
  - De levering van de verschillende informatieproducten geschiedt langs vooraf bepaalde procedures aan aangewezen geautoriseerde ontvangers;

Restrisico:

a. Waarschijnlijkheid

Er is een lage kans dat het risico zich voordoet, awareness aangaande het voorkomen van datalekken bij ontvangers van de BRON output is noodzakelijk.

b. Impact

De impact op de betrokkenen zal zeer hoog zijn.

Conclusie restrisico:

**medium.**

#### Risico 5: Gegevensverwerking zonder verwerkingsgrondslag door onjuiste mandaat bij de data-indiener

- Voor Ongevvalsregistratie-aansluiting altijd eerst grondslag check uitvoeren;
- Standaard bij leverancier van gegevens checken of deze inderdaad een grondslag heeft de gegevens te leveren en er mandaat is vanuit de organisatie;

- By Default: alle data worden als vertrouwelijk behandeld tenzij aangegeven dat 'niet-vertrouwelijk' is;
- In intake bespreken welke persoonsgegevens bijzonder zijn en in welke BRON levering deze ondergebracht worden;
- Bijzondere persoonsgegevens die bedoeld en met AVG-grondslag in databronnen aanwezig zijn, dienen voorzien te zijn van een eigen DPIA voor het gebruik in de Ongevallenregistratie database;
- Overige gegevens dienen te zijn beoordeeld in deze DPIA.

Restrisico:

a. Waarschijnlijkheid

Er is een lage kans dat het risico zich voordoet.

b. Impact

De impact op de betrokkenen zal laag zijn.

Conclusie restrisico:

**Laag.**

## 18. Risicomatrices

### 18.1 Risicomatrix inherent

**Impact**

H	Risico 3	Risico 4			
A	Risico 1				
M					
L	Risico 5	Risico 2			
ZL					
	ZL	L	M	A	H

**Waarschijnlijkheid**

### 18.2 Risicomatrix residueel

Na het nemen van mitigerende maatregelen blijven er restrisico's over:

Restrisico Risico 1	Laag
Restrisico Risico 2	Laag
Restrisico Risico 3	Laag
Restrisico Risico 4	Gemiddeld
Restrisico Risico 5	Laag

Maatregelen  
nemen  
Privacybewustwording  
PIA  
Doelbinding  
Noodzaak  
Effecten in kaart  
Bescherming van  
persoonsgegevens  
Risico's  
minimaliseren  
Richtinggevend  
Rechtsgrond.  
Met open vizier