Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. De Directeur Openbaar Vervoer en Spoor
dhr. persoonsgegevens
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening
Netwerken transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon
persoonsgegevens
Beleids- en netwerkadviseur

M persoonsgegevens

Ons kenmerk
ILT-2024

Uw kenmerk
-

Datum	1 oktober 2024
Betreft	HUF toets wijziging Besluit personenvervoer 2000, Arbeidstijdenbesluit vervoer, en de ontwerp- ministeriële regeling Centrale Database Taxivervoer.

Geachte persoonsgegevens,

U heeft mij gevraagd om een HUF-toets uit te voeren op de wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, Arbeidstijdenbesluit vervoer, en de ontwerp ministeriële regeling Centrale Database Taxivervoer. Met deze brief voldoe ik aan uw verzoek om een HUF-toets.

Met het voorgestelde Besluit Personenvervoer en de Ministeriële Regeling CDT wordt het mogelijk de gegevens over arbeids- en rusttijden "realtime" te verzamelen via de zogenaamde Centrale Database Taxivervoer (CDT). Dit draagt niet alleen bij aan een effectievere vorm van toezicht- en handhaving, maar zorgt ook voor een verlichting van de administratieve- en investeringslasten bij de vervoerders.

De ILT is al geruime tijd nauw betrokken bij de ontwikkeling van de Centrale Database Taxivervoer en is al sinds 2022 bezig met de implementatie ervan; ook is er al overeenstemming over de benodigde middelen. Desondanks is er nog een aantal zaken die in de HUF-toets naar voren zijn gekomen die de effectiviteit van de regelgeving kunnen beïnvloeden. Deze zaken zijn uitvoerig beschreven in de bijlage. In deze brief zal ik kort de belangrijkste punten benoemen.

<u>Handhaafbaarheid</u>
Voor de handhaafbaarheid is het noodzakelijk dat een aantal definities wordt aangescherpt. Ook vindt ILT het van belang dat de normen voor vervoerders met betrekking tot ICT-dienstverleners duidelijker worden opgeschreven. De regels omtrent het handelen in geval van storing aan de kant van de ILT of aan de kant van de ondernemer moeten duidelijker worden gemaakt zodat voldoende duidelijk is hoe en wanneer de vervoerder moet handelen.

Daarnaast staat er een tweetal foutieve voorbeelden in de toelichting (contante betaling en achteraf registreren pauze). Deze kunnen leiden tot veel discussie.

Tevens is onduidelijk hoe wordt geborgd dat men blijft voldoen aan de eisen zoals opgenomen in de Regeling CDT. En of de werkgever nog een deugdelijke

administratie van de arbeids- en rusttijden moet bijhouden naast de CDT en op welke manier dat dan benodigd is.

Uitvoerbaarheid
De introductie van de CDT vergt aanpassingen van werkprocessen bij de ILT. Voor ontwikkeling, beheer en exploitatie van de CDT ontvangt de ILT financiering van het ministerie. Dit is al opgenomen in de Rijksbegroting.

Fraudebestendigheid
De regelgeving is fraudebestendig. De status van ICT-dienstverleners vormt wel een aandachtspunt. ICT-dienstverleners vormen de sleutel tussen vervoerders en de Centrale Database Taxivervoer. Vervoerders zijn en blijven ten allen tijde verantwoordelijk voor het aanleveren van taxivervoergegevens. In overleg is besloten de ICT-dienstverleners geen normadressaat te maken in deze wetgeving, omdat de primaire normadressaat altijd de vervoerder is. De ILT vindt het wel belangrijk dat in de wetsevaluatie over 3 jaar de positie van ICT-dienstverleners een rol krijgt. Dit om te bepalen of de nieuwe methodiek voldoende uitvoerbaar en fraudebestendig is in de praktijk of dat wij in de handhaving toch belemmeringen ervaren.

HUF KIWA
KIWA is ook gevraagd bij te dragen aan de HUF toets. KIWA heeft bij de HUF onderscheid gemaakt in 1) introductie CDT, 2) uitfasering van de PKI-omgeving BCT en 3) afgifte chauffeurspas. Ten aanzien van de introductie van de CDT wordt nog een aantal aanvullende vragen door de ILT aan KIWA gesteld. Dit betreft de kosten voor het klantcontactcentrum, de geldigheidstermijn van de chauffeurskaart en gerealiseerde de dataverbinding. Ook wordt gevraagd de besparing van het uitfaseren van PKI-overheid te berekenen. En te verduidelijken hoe wordt omgegaan met nieuwe eisen in het PKI-overheid stelsel in de overgangsperiode. Daarnaast wordt aan KIWA gevraagd de impact van de NIS2 apart in kaart te brengen. Dit is geen onderdeel van de introductie van de CDT en is onterecht in deze HUF toets benoemd.
Voor het uitfaseren van het huidige PKI-overheid stelsel heeft KIWA een opdracht van IenW nodig om dit in gang te zetten. Mochten er vragen zijn bij de benoemde bedragen, dan adviseer ik u daar het gesprek met KIWA over op te starten. De ILT kan bij dit gesprek aansluiten mocht dat wenselijk zijn.
Voor de introductie van de chauffeurspas weet KIWA dat daarvoor nog een aanvullende HUF-toets aanvraag komt, wanneer de regelgeving hiervoor gereed is.

Ondanks eerdere verzoeken vanuit de ILT is dit de eerste keer dat KIWA met een kostenindicatie voor de introductie van de CDT en uitfasering van de BCT komt. Deze kosten zijn geen onderdeel van de ontvangen middelen.

Tot slot
Ik verzoek u op de inhoudelijke punten van deze HUF-toets te reageren. Alsmede het gesprek met KIWA aan te gaan over uitfasering van het PKI-overheid stelsel voor de boordcomputer. Ik ontvang graag de definitieve tekst van de regelgeving en de datum van inwerkingtreding.

Met vriendelijke groet,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

Dhr. dr. M.C. Wassenaar

ILT
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening
Netwerken transport

Datum
1 oktober 2024

Ons kenmerk
ILT-2024

ILT
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening
Netwerken transport

Datum
1 oktober 2024

Ons kenmerk
ILT-2024

CHECKLIST HUF-TOETS

Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets. Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op SCOPAFIJTH (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	Wijziging Besluit personenvervoer 2000, Arbeidstijdenbesluit vervoer, en de ontwerp ministeriële regeling Centrale Database Taxivervoer.
Beoordelaar(s)	persoonsgegevens
Deadline	4 oktober
Extra info	ILT is vooraf betrokken bij de teksten en de ontwikkeling van de Centrale Database taxivervoer.
Korte samenvatting regelgeving	Aanpassing van het Besluit personenvervoer 2000, Atb-v, ontwerp-Regeling CDT in het kader van een nieuw in te voeren systeem van (realtime) aanleveren van arbeids- en rusttijden in het taxivervoer. De boordcomputer taxi (BCT) zal naast de CDT bestaan vanaf de inwerkingtreding van het Besluit tot en met 31-1-2027 waarin een overgangsperiode geldt. Vanaf 1-1-2028 zullen alle taxi-ondernemingen (de vervoerders) in Nederland de rij- en rusttijden gegevens verzamelen en aanleveren via een vormvrij systeem aan de ILT die deze op slaat in de Centrale Database Taxivervoer. De rest van de keten verandert niet evenals de inhoudelijke gegevens.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	persoonsgegevens

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de Normadressaat en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Nee, er zijn een aantal begripsomschrijvingen en normen nog niet helder.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek	Niet allemaal Concept-Besluit

geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	- Er wordt verwezen naar Artikel 4, 1e lid van de Wp2000, maar dat gaat niet over de taxi's maar over de Vo 1071 van de bussen. Dit staat nu ook al fout in de bestaande wetgeving. - realtime definitie staat: direct, onmiddellijk of zonder enige vertragingsinterval. In de Nota van Toelichting staat (p.16):*'die informatie komt dus altijd met vertraging aan'*. Dit is tegenstrijdig. - definitie van 'registratie-apparatuur taxi' opnemen? (artikel III, art. 2.4.2. Atb-v) - In de wetsartikelen staat 'database' als begrip en in de toelichting staat het woord 'databank.' Waarom dit onderscheid? - De ICT dienstverlener wordt geduid als centrale applicatie, ICT leverancier of ICT bedrijven. Dit is niet eenduidig. <u>Concept-Regeling:</u> - Definitie 'CDT meldingen API': moet API niet worden gedefinieerd? - Is het chauffeursnummer gebaseerd op bestaande wetgeving? - ICT-oplossing: het geheel aan techniek en processen. Is deze definitie wel volledig? - In het concept-Besluit staat het begrip: 'registratie-apparatuur taxi' en in de concept-regeling staat in art.3, derde lid 'registratiemiddel'. Wordt hetzelfde bedoeld? - Registratiemiddel is niet gedefinieerd, waardoor onduidelijk is of dit hetzelfde is als de centrale applicatie of juist los staat van deze applicatie. Tevens is niet duidelijk of met registratie-apparatuur, zoals opgenomen in artikel 2.4:2 Atbv, wordt bedoeld. - In de Regeling centrale database taxivervoer wordt er gebruik gemaakt van de term dienst. Voor de definitie van dienst wordt er aangesloten bij artikel 1.7, eerste lid onder c van de Atw. Dit betekent dat wanneer een bestuurder een rust van minder dan 8 uur geniet, de dienst niet eindigt en hij daarom zijn dienst niet moet beëindigen in de CDT op grond van artikel 7, achtste lid van de Regeling. In de Koppelvlakspecificatie CDT wordt gebruik gemaakt van de term arbeidstijd in plaats van dienst. Hierin staat dat de bestuurder aan het einde van zijn arbeidstijd dient uit te loggen. Hiervoor is dus niet vereist dat de bestuurder een rust van minimaal 8 uur geniet. De normen in de Regeling CDT komen dus niet overeen met Koppelvlakspecificatie CDT. Ik denk dat het

	beter is om de term *arbeidstijd* ook in de Regeling CDT te gebruiken. Bijlage 2.1 ***Proces*** - De chauffeur moet ook een eventuele pauze melden en niet alleen de werkzaamheden voorafgaand aan de dienst (art. 7, eerste lid regeling CDT) of valt dit onder 2.2? - Onduidelijk is hoever de registratieverplichting van artikel 7, eerste lid, van de regeling CDT reikt. Ziet dit alleen op de voorlaatste activiteit, of op alle activiteiten gelegen tussen begin taxivervoer & de laatst genoten rust (en welke rust dan? Dagelijks, of wekelijks?) - Hoe wordt geborgd dat men voldoet aan de kwaliteits- en betrouwbaarheidseisen als bedoeld in artikel 10 van de regeling CDT en die vereist zijn om de deugdelijke registratie te kunnen doorzenden? Hoe gaan we om met situaties waarin bijvoorbeeld verkeerde informatie wordt doorgestuurd aan de CDT, terwijl wij als ILT wél akkoord hebben gegeven op het gebruik van dat middel? Immers, conform de MvT moet de ILT akkoord gaan met het gebruik van een registratiemiddel. Betekent dat ook dat wij instaan dat dit middel een deugdelijke registratie kan doorzenden? Mogelijk is het goed om aan de goedkeuring van de ILT (in bewijsrechtelijke zin) aandacht te besteden in de MvT. - Is het voor de vervoerder of bestuurder nog mogelijk om zelf een kopie van de A&R-tijden op te slaan? Gelet op de Atbv en artikel 4:3 van de Arbeidstijdenwet is de werkgever en de zelfstandige in ieder geval verplicht om een dergelijke deugdelijke registratie nog bij te houden. Ook kan het helpen als er mogelijkerwijs bewijsproblemen ontstaan m.b.t. de vraag wat en wanneer er is aangeleverd. - Hoe verhoudt de automatische doorzending van de gegevens zich met artikel 2.4:1, vijfde en zesde lid, Atbv? Die verplicht immers dat de registratie ook zelf nog wordt bijgehouden en overgedragen wordt aan de vestiging van de werkgever. - Onduidelijk is hoe een vervoerder moet omgaan met foutmeldingen bij de overdracht van de data tussen de ICT-applicatie vd vervoerder en de CDT. Als hier foutmeldingen ontstaan, zal de vervoerder verplicht moeten worden om dit op te merken én deze op te lossen én de ontbrekende data alsnog aan te

	leveren bij de CDT. In de MvT staat er dat het streven is dat gegevens zonder foutmeldingen worden aangeleverd, betekent dit dat er niet op gehandhaafd wordt als de vervoeder wel heeft geprobeerd om de foutmeldingen op te lossen? - De vervoerder moet zijn auto's en bestuurders valideren in de CDT. Is het niet wenselijk om ook in de Regeling op te nemen dat deze validatie ook binnen een bepaald termijn ingetrokken moet worden op het moment dat de auto wordt verkocht of de bestuurder geen werkzaamheden meer gaat uitvoeren voor de vervoerder? Zo is de informatie in de CDT altijd actueel en kan een bestuurder geen gebruik meer maken van het middel van de vervoerder op het moment dat diegene er niet meer werkzaam is. - In de Koppelvlakspecificatie CDT staat onder 2.1 dat de chauffeur bij het aanmelden eventueel start en einde van andere werkzaamheden voorafgaand aan de taxidienst toe. Hier staat niets over rust, terwijl de bestuurder deze ook in moet voeren. Daarnaast staat er bij Postconditie dat de andere werkzaamheden worden geregistreerd voor o.a. het voertuig, terwijl het voertuig ook door een ander in gebruik kon zijn in de periode waarover de andere werkzaamheden worden geregistreerd. - Op dit moment werkt de BCT ook als een bewijsmiddel naar de belastingdienst dat een voertuig (uitsluitend) zakelijk wordt gebruikt voor wat betreft de bijtellingregels. Uit de MvT / de regeling blijkt niet of deze bewijsmogelijkheid voor de CDT-data ook geldt. Hierover is mogelijkerwijs ook communicatie met de branche benodigd zodat zij niet voor verassingen komen te staan
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Nee. In de regeling dient nog gespecificeerd te worden wat de norm is voor een vervoerder als zijn ICT-dienstverlener niet langer ICT-dienstverlener is. Binnen welke termijn wordt van een vervoerder verwacht over te stappen? Contante betalingen bij het doelgroepenvervoer zijn niet toegestaan. Dit is in onze ogen foutief in de toelichting opgenomen.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	De verantwoordelijkheid van de chauffeur en de vervoerder zijn vastgelegd.

	Evt iets opnemen over de bevoegdheid van de politie.

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja, taxi-ondernemingen (vervoerders) en chauffeurs. De doelgroep wordt niet gewijzigd met de invoering van het CDT systeem.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	De norm verandert niet. Het verwerken en aanleveren van de gegevens is uitgelegd in de nieuwe artikelen en de Nota van Toelichting.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Het hele systeem van de CDT wordt duidelijk uitgelegd in de wetsartikelen en de Nota van Toelichting bij het Besluit. De technische uitwerking vindt plaats in de ministeriële regeling CDT. Onduidelijk blijft wel hoe de vervoerder data moet aanleveren op het moment dat (tijdelijk) op papier gereden wordt als de applicatie defect is. Het verdient de aanbeveling hieromtrent iets over te regelen. Tevens is onduidelijk of de vervoerder – mede gelet op 4:3 Atw – zelf nog een deugdelijke registratie moet bijhouden. Dat verdient wel de voorkeur, omdat hij anders wellicht geen toezicht kan houden op zijn werknemers.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	De geregistreerde en aangeleverde gegevens die naar de ILT gaan zijn inzichtelijk voor de vervoerder.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	De lasten in de zin van het aantal handelingen dat moeten worden verricht zijn gedaald omdat er geen kaarten hoeven te worden gewisseld. Ook hoeven ritgegevens niet meer handmatig te worden aangeleverd of uitgelezen bij een inspectie.
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	In de toelichting staat dat de pauze achteraf in gevoerd kan worden voordat de dienst wordt afgesloten. Dit is onjuist. Dan kan iemand de hele dag doorwerken en dan aan het einde van de dienst een pauze opgeven, terwijl dit niet hoeft te kloppen, want misschien was hij tijdens die tijd wel naar de klant aan het rijden. Dit is dan niet meer te controleren, omdat wij geen onbeladen ritten kunnen zien. Dit is fraudegevoelig. De taxivervoerder kan onder de regelgeving uit door niks te registreren, geen contract met een ICT-dienstverlener te sluiten en zich niet / moeilijk

	vindbaar te maken. Controles op de weg blijven daarom essentieel. Tevens is onduidelijk hoe de vervoerder precies moet handelen als de CDT foutmeldingen bij data-overdracht teruggeeft. Duidelijk verwoord moet worden op welke wijze en op welke termijn de vervoerder de data dan opnieuw moet aanleveren aan de CDT. Hetzelfde geldt voor de tijdelijke registratie op papier indien het deugdelijke middel tijdelijk storing vertoont: duidelijk vermeldt moet worden hoe en wanneer de vervoerder deze administratie aan de CDT moet aanleveren.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Er wordt niet gesproken over ander handhavende diensten, zoals politie. Op grond van de aanwijzingsregeling Aanwijzingsregeling toezichthoudende ambtenaren en ambtenaren met specifieke uitvoeringstaken op grond van SZW wetgeving is de politie bevoegd controles te doen op grond van de Atw en hfdst 2 van de Atbv.
2. Is de norm uitvoerbaar/ handhaafbaar?	Gelet op de taakverdeling tussen Sr & Bestuursrecht in dit geval, die ziet op enerzijds bescherming van de consument en anderzijds op bescherming van de A&R-regels en de verkeersveiligheid, is eveneens logisch dat ook bestuursrechtelijk kan worden opgetreden tegen het niet correct gebruiken van een registratiemiddel via het bestuursrecht. In de MvT is opgenomen dat het niet registreren of aanleveren van de A&R een overtreding oplevert. Evenwel is naar mijn oordeel het *niet of onjuist* registreren of aanleveren van de A&R een overtreding. Anders kan tegen een onjuiste registratie niet zonder meer worden opgetreden via art. 2.4:2 Atbv. Daarnaast worden twee zaken waar de ILT nu al tegenaan loopt in de handhaving niet opgelost met de komst van de CDT. Dit betreft de volgende punten. De strafbaarstelling van art. 2.4:2 Atbv loopt nu via art. 8:1 Atbv, daarin zit het fictief daderschap voor de werkgever ingebakken. Evenwel bepaalt art. 2.4:2 Atbv dat ook de bestuurder de registratiemiddelen op de correcte manier moet gebruiken. Op grond van art. 8:1, eerste en tweede lid, Atbv kom je echter niet bij de bestuurder (werknemer) uit, omdat fictief daderschap dit in

	vrijwel alle gevallen verhinderd. Het is mogelijkerwijs wenselijk om – in analogie met het wegvervoer – bepalingen tav het juiste gebruik van een registratiemiddel ook voor de bestuurder van toepassing te verklaren zodat ook de werknemer via het bestuursrecht kan worden beboet. Denk bijvoorbeeld aan het niet starten van een dienst, dat zal thans alleen via de WED kunnen worden afgedaan, terwijl mogelijkerwijs ook wenselijk is dat de werknemer hiervoor een bestuurlijke boete kan krijgen. Het brengt immers de registratie van de A&R direct in gevaar. In het Atbv is er geen referentieperiode opgenomen voor de beoordeling van de wekelijkse rustperiode van taxi. In art. 2.5:1, zesde lid Atbv staat enkel elke periode van 14 maal 24 uren. Er staat echter niet wanneer deze periode aanvangt. Artikel 5:5 van de Atw, waar wel een referentieperiode in is opgenomen, is expliciet uitgesloten in art. 2.5:1, eerste lid Atbv. In art. 2.5:1, zesde lid Atbv moet een referentieperiode worden opgenomen.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	Dit gebeurt op eenzelfde wijze als nu al het geval is. Hierin wijzigt niets.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	Ja, het handhavingsinstrumentarium van de ILT blijft gelijk. De ILT zal op eenvoudiger wijze beschikken over gegevens voor haar toezicht. Dit maakt het taxitoezicht effectiever. De ware effectiviteitslag zal pas plaatsvinden in 2028 als de BCT volledig is uit gefaseerd. Tot die tijd bestaan de CDT en BCT naast elkaar. Vanuit toezicht zal dit extra handelingen met zich meebrengen om de situaties juist te kunnen beoordelen.
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Uit de DPIA blijkt dat er minder persoonsgegevens worden verwerkt dan in de huidige situatie het geval is. Alleen de begin en eindcoördinaten worden geregistreerd. Verder verandert er niets in de persoonsgegevens die worden geregistreerd of dienen te worden aangeleverd door ondertoezichtstaanden.

6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja. Doordat de ILT vooraf betrokken is bij de regelingeving is de voorbereidingstijd voldoende.

Conclusie handhaafbaarheid:	Voor de handhaafbaarheid is het noodzakelijk dat een aantal definities worden aangescherpt. Ook moet een norm voor vervoerders worden opgenomen als hun ICT-dienstverlener niet meer toegelaten is. Daarnaast staat er een tweetal foutieve voorbeelden in de toelichting (contante betaling en achteraf registreren pauze). Deze kunnen leiden tot veel discussie. De regels omtrent het handelen in geval van storing aan de kant van de ILT of aan de kant van de ondernemer moeten duidelijker worden opgeschreven zodat voldoende duidelijk is hoe en wanneer de vervoerder moet handelen. Tevens is onduidelijk hoe wordt geborgd dat men blijft voldoen aan de eisen zoals opgenomen in de Regeling CDT en of de werkgever en de persoon als bedoeld in artikel 2:7 Atw nog een deugdelijke administratie van de Arbeids- en Rusttijden moet bijhouden (zoals bedoeld in artikel 4:3 Atw) en op welke manier dat dan benodigd is.

2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet gedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving ? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving ?	Vanuit ILT en DGMo is een communicatieplan opgesteld. Dit wordt, samen met de sector uitgevoerd.
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT ? Denk hierbij niet alleen	De digitale inspecties kunnen nu opgeschaald worden, doordat er real-time data binnenkomt, zodat we meer informatie binnen krijgen van de branche

aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen en programma's.	en meer inzicht krijgen van de branche. De volledige efficientieslag wordt wel pas behaald in 2028. Tot die tijd kan het bestaan van de BCT en CDT naast elkaar leiden tot extra stappen bij digitale inspecties doordat beide registratiemiddelen met elkaar moeten worden gecombineerd voor een volledig beeld. Daarnaast gaan collega's zich bezighouden met het aansluiten van ICT-dienstverleners. Dit is een nieuwe taak.
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht ? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers) ? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?	Bestaande collega's moeten de nieuwe wetgeving tot zich nemen en eventueel uitleg krijgen. Bestaande instructies moeten aangepast worden, denk aan werkinstructies en Holmes vragen. Als gevolg van de snellere en doeltreffende handhaving zal het aantal boeterapporten (bijzonder) toenemen. Dat heeft gevolgen voor het team bestuurlijke boete. Voor beheer en exploitatie van de CDT ontvangt de ILT financiering van het ministerie. Dit is al onderdeel van de begroting.
4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?	Ja, de bestaande werkinstructies moeten aangepast worden aan de nieuwe wetgeving. Evenals het kwaliteitmanagementsysteem.
5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in	Voor ontwikkeling, beheer en exploitatie van de CDT ontvangt de ILT financiering van het ministerie. Dit is al opgenomen in de Rijksbegroting. *Vraag:* *Is er nooit ergens overwogen leges voor toetreding / toetsing te vragen van ICT dienstverleners die willen aansluiten? Hiermee zouden de kosten voor toetsing gedekt moeten worden.*

beeld zijn gebracht.. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	-
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	-
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	-
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	-
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	-
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ? Denk hierbij aan:		
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen ?	Op grond van art. 83c Besluit personenvervoer 2000 moet er binnen 3 jaar na de inwerkingtreding van de regels omtrent de CDT een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze regelgeving in de praktijk worden gestuurd naar de Staten-Generaal.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Ja (met in achtneming van de AVG regels)
6.d Gegevensuitwisseling tussen organisaties:		
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	
ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de	De ICT dienstverlener kan zijn informatie laagdrempelig aanleveren (ICT

	uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	dienstverlener is formeel geen normadressaat). Hier moet nog wel aandacht worden gegeven aan de AVG regels (gaat nu nog gewoon per mail)
iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	Ja, staat in aansluitvoorwaarden
iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	Dit moet uit de evaluatie van de tweede praktijktoets blijken.
v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	Ja
vi	Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Nee, er is in de wet- en regelgeving niet geregeld waar de ICT dienstverlener aan moet voldoen en hoe de te toetsing plaatsvindt waardoor de ICT dienstverlener kan worden toegelaten.
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?		nvt
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.		Ja. Goed werkende Taxi Toezicht Tool en TMO Dashboard. Dashboards moeten blijven werken. Alles gaat veelal digitaal.
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?		nvt
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?		nvt
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke		Onduidelijk is welke eisen de wet stelt aan de CDT en daarmee is onduidelijk of de ILT de gegevens in deze CDT kan aanpassen

aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	en/of verwijderen (en zo ja: wie dan bevoegd is tot verwijderen van gegevens). Tevens is onduidelijk of het mogelijk en/of wenselijk is dat een vervoerder verwijderingsverzoeken kan doen aan deze CDT, als hij per abuis een dienst start bijvoorbeeld.
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie? b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?	De huidige taxitoezichtsmethodiek kan nog effectiever worden ingezet omdat de ILT eenvoudiger over gegevens van ondertoezichtstaande beschikt.
13. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk ook aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	Nee.

Conclusie uitvoerbaarheid:	Voor ontwikkeling, beheer en exploitatie van de CDT ontvangt de ILT financiering van het ministerie. Dit is al opgenomen in de Rijksbegroting.

3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	Nee
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen	Nee

van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	De huidige sancties blijven bestaan.
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	In de aansluitvoorwaarden voor ICT dienstverleners zitten diverse controls ingebouwd, bijvoorbeeld certificering voor ISO-27001. Aansluitcoördinatoren van de ILT voeren praktische tests uit of bijvoorbeeld een app doet wat deze app moet doen (komt de info ongewijzigd binnen bij de API?). Hier is echter geen code review op voorzien (deze apps zijn niet gecertificeerd), waardoor het (bewust) aanleveren van onjuiste gegevens mogelijk blijft.
Conclusie fraudebestendigheid:	De regelgeving is fraudebestendig. Een risico zit bij de status van ICT-dienstverleners. ICT-dienstverleners vormen de sleutel tussen vervoerders en de Centrale Database Taxivervoer. Vervoerders zijn en blijven ten allen tijden verantwoordelijk voor het aanleveren van taxivervoergegevens. ICT-dienstverleners vervullen hier wel een rol in. In overleg is besloten de ICT-dienstverleners geen normadressaat te maken in deze wetgeving. In de wetsevaluatie die over 3 jaar moet plaatsvinden, zien we de positie van ICT-dienstverleners graag een rol krijgen. Dit om te bepalen of de nieuwe methodiek voldoende uitvoerbaar en fraudebestendig is in de praktijk of dat wij in de handhaving toch belemmeringen ervaren.

<u>Tekstuele opmerkingen bij het concept-Besluit:</u>

Aanhef en opschrift
- achter 'artikel 4:3, tweede lid..' ook een verwijzing naar het 'eerste lid' opnemen omdat hier naar wordt verwezen in het tweede lid.
- achter 'artikel 7:7, tweede lid..' ook een verwijzing naar het 'eerste lid' opnemen omdat hier naar wordt verwezen in het tweede lid.
(dit is al eerder opgemerkt en is toen aangepast door HBJZ)

Artikel I
- Wanneer is per K.B. ongeveer (dat dit artikel in gaat)?

ILT
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening
Netwerken transport

Datum
1 oktober 2024

Ons kenmerk
ILT-2024

C- Er wordt verwezen naar artikel 4, eerste lid van de wet maar dit gaat over bus (1071/2009)
D- Art. 83c (evaluatiebepaling): Deze staat op een vreemde plaats nl. midden in artikel 83 waar andersoortige, inhoudelijke bepalingen zijn opgenomen. Een evaluatiebepaling staat over het algemeen achteraan in een artikel of een stuk.

Artikel II

A. De begripsbepaling van onder andere de chauffeurskaart vervalt per 1-1-2028 maar het vereiste van o.a. chauffeurskaart is al eerder ingetrokken (Artikel I). Waarom niet beide tegelijk laten vervallen per 1-1-2028 ?
B. Toevoegen '§ 3 ***van Hoofdstuk 6*** wordt als volgt gewijzigd:
D. De bewaarplicht van 104 weken (art.80) vervalt omdat er een rechtstreekse aanlevering van gegevens plaats vindt ?
Art.83b: 'door middel van een middel'? Deze zin loopt niet.
F. Art. 83e: Ik zie geen uitwerking van artikel 83e lid 5, in de Regeling Centrale Database; hoe moet de inspecteur hierop handhaven ?
. Art. 83f: lid 4: lange zin. In twee hakken beginnen bij: '….en bewaart….' Nieuwe zin: 'De vervoerder bewaart…..betrekking hebben.'
Kun je verwijzen naar wetsartikelen die dan zijn vervallen ?
- Vervallen art, 79 derde en vijfde lid van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 80, vijfde lid van het Besluit personenvervoer 2000 ?

G. Ik zie in art. 118 van het Besluit geen verwijzing naar '83 a en b' staan.

Artikel III
De formulering van art. 2.4:2, eerste lid is verwarrend. 1. Ten behoeve van een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden van de bestuurder wordt taxivervoer door de werkgever, de bestuurder en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens artikel 78a van het Besluit personenvervoer 2000 **verricht.**

(Artikel III mvt): Het niet registreren of aanleveren van de arbeids- en rusttijden, levert een overtreding op. Het niet of onjuist registreren of aanleveren van de arbeids- en rusttijden levert een overtreding op.

ICT dienstverleners

- Waar lezen de ICT dienstverleners waar zij aan moeten voldoen?

- ILT (de aansluitcoördinatoren) doen onderzoek naar de mate waarin de ICT dienstverleners voldoen aan de aansluitvoorwaarden. Let wel: om aan deze voorwaarden te voldoen zijn best stevige investeringen nodig.
  Ten behoeve van het onderzoek dienen de ICT dienstverleners een self assessment verslag en een verslag met testresultaten te overleggen.
  Daarnaast vindt er een onderzoek plaats op locatie van de ICT dienstverlener.
  Met al deze informatie vellen de aansluitcoördinatoren een positief of negatief oordeel. Eventueel kan er gewerkt worden met een herstelperiode (afhankelijk van de zwaarte van de tekortkomingen).

  Onze vragen:
  - Waar is deze procedure nu juridisch geborgd?
  - Wat als een ICT dienstverlener het niet eens is met dit besluit? Waar / hoe kan hij bezwaar maken?

  De aansluitcoördinatoren toetsen periodiek of ICT dienstverleners nog aan de eisen voldoen.
  - Wat als de ICT dienstverleners hier niet meer aan voldoen?
  - Waar / hoe kan hij dan hier bezwaar tegen maken?

Bijlage HUF Toets KIWA

ILT
Omgeving, dienstverlening en vergunningverlening
Netwerken transport

Datum
1 oktober 2024

Ons kenmerk
ILT-2024