

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het 'Besluit Personenvervoer' en een bijbehorende Ministeriële Regeling 'Centrale Database Taxivervoer'.

Titel:

Internetconsultatie ten behoeve van de wijzigingen in wet- en regelgeving voor de Centrale Database Taxivervoer.

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

ILT, KNV, taxichauffeurs, taxi-ondernemers, boordcomputerfabrikanten, RDW, Nederlands Meetinstituut, Sociaal Fonds Mobiliteit, Politie, Koninklijke Marechaussee, Autoriteit Persoonsgegevens, Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Belastingdienst.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Zie het gegeven antwoord hierboven

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

De direct betrokken partijen zijn betrokken bij de verkenning naar- en de totstandkoming van het nieuwe systeem en de aanpassingen in de wet- en regelgeving die daar bij horen.

1. Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft als wettelijke taak het toezicht houden op taxivervoer op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), het Besluit personenvervoer 2000, de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Voor de huidige gegevensverzameling voor het taxitoezichtproces wordt de boordcomputer taxi (BCT) als verzamelmiddel gebruikt. De huidige systematiek rond de BCT functioneert onvoldoende waardoor de ILT niet in staat is om effectief taxitoezicht te houden. Bovendien is er vanwege de veiligheidscertificering periodiek een wissel van zowel de chauffeurs- als de systeemkaart noodzakelijk die veel geld en tijd kost voor de taxisector. Daarom heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de ILT opdracht gegeven om dat proces te vervangen door een proces waarmee de ILT op een effectieve manier de door de wet voorgeschreven taxivervoergegevens kan verzamelen. Hierdoor zullen er ook geen kostbare kaartwisselacties meer nodig zijn.

- b) Wat is de omvang van het probleem?

De Boordcomputer Taxi is een opzichzelfstaand apparaat dat rij- en rusttijden van chauffeurs registreert. De taximarkt bestaat uit circa 33.000 voertuigen en 55.000 chauffeurs. Ondernemers in het doelgroepenvervoer leveren deze gegevens aan bij het Sociaal Fonds Mobiliteit ter controle van de CAO afspraken. Daarnaast vindt toezicht- en handhaving plaats tijdens straatcontroles door de politie, KMAR en ILT en digitale inspecties door de ILT. De gegevensregistratie van de boordcomputers is over de jaren heen niet altijd betrouwbaar gebleken. Ditzelfde geldt voor de gegevensuitwisseling tussen BCT en ILT. Uiteindelijk is geconcludeerd dat de huidige manier van gegevensverzameling niet voldoende bijdrage levert aan een effectieve handhaving- en toezicht.

- c) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

De evaluatie van de huidige systematiek rond handhaving en toezicht heeft opgeleverd dat een systeem waarbij sprake is van een digitale vormvrije centrale dataverzameling van realtime gegevens voor handhaving en toezicht de meest effectieve optie is. In plaats van het opslaan van data in een opzichzelfstaand apparaat in de auto, moeten gegevens over onder andere rij- en rusttijden via een app digitaal en realtime worden aangeleverd bij de ILT.

- d) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Als de overheid niets doet blijft de huidige systematiek in stand. Deze is kostbaar en niet effectief gebleken. Voor zowel de inspectie als de gebruiker.

2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Integrale risicogestuurde handhaving en toezicht op de naleving van taxivervoer in het algemeen en rij- en rusttijden in het bijzonder.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

n.v.t.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Handhaving en toezicht op rij- en rusttijden op de taximarkt is complex, vanwege het onregelmatige karakter van de diensten die worden aangeboden. Bovendien bestaat een groot deel van de markt uit zelfstandige ondernemers zonder personeel. De huidige inspecties zijn arbeidsintensief voor zowel de inspectie als de taxisector omdat dit veel handmatige handelingen vergt. Voor de inspecteur betreft dit het opvragen (fysiek of digitaal) van alle gegevens uit de BCT. Voor de sector het periodiek opslaan en desgevraagd opsturen van de BCT gegevens naar de ILT, of de wachttijd die het uitlezen van een BCT kost bij een straatcontrole. Het centraal aanleveren van huidige BCT-gegevens door alle chauffeurs (zowel in het doelgroepenvervoer- als op de consumentenmarkt) is daarom een aangrijpingspunt om het doel te realiseren.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Om tot de ontwikkeling van de CDT te komen is een variantenstudie gedaan om de beste oplossing voor de markt en overheid te bedenken. De beste variant om te ontwikkelen was volgens de studie de CDT. Een kansrijke beleidsoptie is om de huidige systematiek van opslaan van data op individueel chauffeursniveau via een opzichzelfstaand apparaat te wijzigen in een systematiek waarin de data met tussenkomst van een commerciële dienstverlener, direct wordt aangeleverd bij de ILT.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Door het direct aanleveren van deze data is de kans op "vervuilde" gegevens nihil. Bovendien is de informatie (technisch) eenvoudig te ontsluiten zodat handhaving en toezicht veel risicogerichter en dus efficiënter ingezet kan worden. Dit is efficiënt voor zowel inspectie als chauffeur en ondernemer. Het is ook eenvoudig om straatcontroles uit te voeren. Zo draagt deze vorm van handhaving- en toezicht bij aan een eerlijkere markt.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

De verwachte gevolgen zijn dat handhaving en toezicht op de taximarkt op een efficiëntere manier kan worden uitgevoerd. Er kan meer dan nu risicogestuurd worden opgetreden omdat er een bijna volledig inzicht is in de markt. Straatcontroles gaan eenvoudiger en sneller. Kosten voor de overheid en sector gaan omlaag omdat er geen periodieke kaartwissel nodig is vanwege het vervallen van de PKI-certificering. Voor ondernemers gaan de kosten omlaag omdat ze geen apart apparaat meer hoeven aan te schaffen. Daarvoor komen de abonnementskosten voor het gebruik van een app in de plaats. Daarbij hoeven ze de gegevens uit de BCT niet meer periodiek uit te lezen en op te slaan.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk zal worden gevraagd om een advies. Hoewel de gegevens die geleverd moeten worden in de nieuwe systematiek hetzelfde zijn als bij de huidige systematiek met de BCT, is de aanlevering- en opslag van deze gegevens anders. Bij de ontwikkeling van de nieuwe systematiek is bescherming van de privacy een belangrijk aandachtspunt geweest. De Autoriteit Persoonsgegevens zal gevraagd worden om te beoordelen of er voldoende voorzorgsmaatregelen zijn genomen om de privacy van chauffeurs op de juiste manier te beschermen. De ILT zal worden gevraagd om een toets uit te voeren op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de gekozen systematiek.

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Het voorstel is om te komen tot een Centrale Database Taxivervoer, waarin onder andere de gegevens rond rij- en rusttijden en andere verplichte voorwaarden voor veilig taxivervoer centraal worden aangeleverd en gecontroleerd.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Het aanpassen van de systematiek heeft vooral directe invloed op de handelingen van een taxiondernemer/chauffeur. Door betere handhaving en toezicht zal veilig taxivervoer beter geborgd kunnen worden. Om meer inzicht te krijgen in de bredere maatschappelijke impact zal een Internetconsultatie plaats vinden.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Het borgen van de privacy van chauffeurs is voornamelijk een onzekerheid, evenals de exploitatiekosten van het systeem.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Na 2 jaar zal de introductie van de nieuwe systematiek gemonitord- en geëvalueerd worden.