



Data Protection Impact Assessment Taxitoezicht (CDT) -M11114

Versie	1.11
Contact	[REDACTED]
Datum	1 augustus 2024
Status	Definitief

Vaststelling verwerkingsverantwoordelijke:

Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Inspecteur-Generaal

Procesverantwoordelijke:

Inspectie Leefomgeving en Transport, Directeur Toezicht en Opsporing

Advies functionaris gegevensbescherming:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Functionaris voor de Gegevensbescherming

Versie	Datum	Samenvatting aanpassing(en)
0.1	31 aug 2021	Eerste versie voor interne review door projectteam. Juridische paragrafen ingevuld door [REDACTED].
0.2	10 sep 2021	Verwerkingen aanvulling projectteam. Opgeleverd aan Privacy Coördinatoren ter review.
0.3	13 okt 2021	Verwerking commentaar Privacy Coördinatoren en CISO. Ontwerpwijzigingen: <ul style="list-style-type: none"> - BCT Providerlaag vervalt; - Wel verwerking BSN vanwege DigiD gebruik; - IDIN vervalt (alleen DigiD in eerste versie); - Geen route informatie (alleen start- / eindpunt rit). Geen terugmelding verificaties.
0.3a	22 nov 2021	Tussenversie opgeleverd voor CIO oordeel. Wijzigingen: <ul style="list-style-type: none"> - Overstap naar ILT document template. - Toegevoegd relatie gegevenselementen – wetteksten voor onderbouwing doelbinding
0.4	22 mrt 2023	Verwerkt reviewcommentaar.
0.5	19 apr 2023	DPIA omgezet in nieuwe rijksmodel DPIA Rijksdienst V2.0 <ul style="list-style-type: none"> - Voorgaande opmerkingen verwerkt
0.6	21 jun 2023	DPIA aangepast nav opmerkingen meerdere collega's uit projectteam variant BCT: <ul style="list-style-type: none"> - Architecten [REDACTED] - Product owner [REDACTED] - Implementatie manager [REDACTED] - Programma manager [REDACTED] - Jurist HBJZ IenW [REDACTED] - Jurist ILT [REDACTED]
0.9	28 jun 2023	DPIA aangeboden aan privacy coördinator ILT en CISO ILT ter review.
0.92	10 jul 2023	Wijzigingen doorgevoerd nav commentaar [REDACTED] (Unit Privacy – CIO office ILT)
0.93	11 jul 2023	Versie aangeboden ter review CPO IenW
0.94	9 aug 2023	Opmerkingen CPO verwerkt, na afstemming en review van [REDACTED], zodat DPIA aan FG kan worden aangeboden.
0.95	29 aug 2023	Revisie nav opmerkingen privacy coördinator [REDACTED] ter voorbereiding aanbieden aan FG

0.96	4 sep 2023	Versie aangeboden ter review CISO ILT en Privacy jurist
0.97	21 sep 2023	JZ ILT heeft input aangeleverd voor het juridisch kader
0.99	26 sep 2023	Opmerkingen CISO en JZ ILT verwerkt.
1.0	27 sep 2023	Versie ter aanbieding aan Functionaris Gegevensbescherming IenW
1.01	3 nov 2023	Versie waarin het advies/appreciatie Functionaris Gegevensbescherming IenW (FG) is verwerkt met als bijlage Revisiedocument waarin het advies/appreciatie inhoudelijk wordt behandeld
1.1	1 juli 2024	Wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van de appreciatie door de FG van 16 april 2024, feedback van HBJZ, inzichten uit de informele afstemming met Autoriteit Persoonsgegevens (AP) op 05-03-2024 en de "Handreiking: het gebruik van het Rapportage-model DPIA Rijksdienst voor Beleidsstukken" v1.0 d.d. 26-01-2023.
1.11	31 juli 2024	Enkele kleine wijzigingen betreffende bewaartermijn CDT n.a.v. uitkomsten beoordeling van de concept wet- en regelgeving door toetspool HBJZ. En enkele kleine wijzigingen naar aanleiding van comments van de CISO.

Inhoud

Inleiding	5
Managementsamenvatting	8
A. Beschrijving kenmerken gegevensverwerkingen	17
1. Voorstel	18
2. Persoonsgegevens	21
3. Gegevensverwerkingen	29
4. Verwerkingsdoeleinden	35
5. Betrokken partijen	36
6. Belangen bij de gegevensverwerkingen	38
7. Verwerkingslocaties	40
8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen	41
9. Juridisch en beleidsmatig kader	43
9.1 Juridisch kader	43
9.2 Beleidsmatig kader	48
9.3 Overig Juridisch kader	49
10. Bewaartermijnen	53
B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen	56
11. Rechtsgrond	56
12. Bijzondere persoonsgegevens	58
13. Doelbinding	59
14. Noodzaak en evenredigheid	60
14.1 Proportionaliteit	61
14.2 Subsidiariteit	64
15. Rechten van betrokkenen	65
C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen	68
16. Risico's voor betrokkenen	69
D. Maatregelen en restrisico's	75
17. Maatregelen	76
Bijlage 1: Terminologie en Afkortingen	78
Bijlage 2: Juridische bijlage	79
Bijlage 3: Advies/appreciatie Functionaris Gegevensbescherming	105
Bijlage 4: FG appreciatie DPIA - Comply or Explain Rapportage V1.2	108

Inleiding

Dit betreft een DPIA voor een aanpassing van het Besluit Personenvervoer 2000 en onderliggende regelingen om een nieuwe wijze van gegevensverzameling voor het taxitoezichtproces wettelijk te borgen. Meer specifiek heeft deze DPIA betrekking op het verzamelen van relevante gegevens die in de Centrale Database Taxivervoer (CDT) bij de ILT worden verwerkt ten behoeve van het taxitoezicht. Door middel van een wijziging van het Besluit Personenvervoer 2000 en onderliggende regelingen wordt deze nieuwe wijze van gegevensverzameling wettelijk geborgd¹.

De publieke taak van de ILT van taxitoezicht en materiewetten (denk aan Wet Personenvervoer 2000), op basis waarvan de ILT het toezicht uitvoert, blijft ongewijzigd. Dit geldt ook voor de soorten persoonsgegevens die de ILT moet verzamelen en verwerken om dit toezicht uit te voeren.

Achtergrond

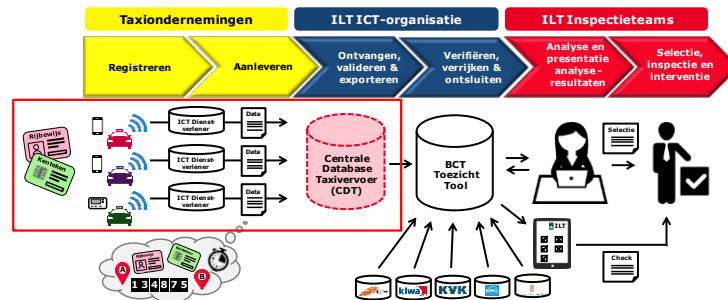
De huidige gegevensverzameling voor het taxitoezichtproces, waarbij de boordcomputer taxi (BCT) als verzamelmiddel wordt gebruikt, functioneert onvoldoende waardoor de ILT niet in staat is om (effectief) taxitoezicht te houden. Daarom heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de ILT opdracht gegeven om dat proces te vervangen door een proces waarmee de ILT wel op een effectieve manier de door de wet voorgeschreven taxivervoergegevens kan verzamelen. Daartoe is de ILT het Programma Realisatie Variant BCT gestart. Onderdeel van dat programma is ook het voor die wijziging benodigde aanpassing van de AmvB (het Besluit Personenvervoer 2000) en onderliggende regelingen.

Scope

De scope van deze DPIA is aangegeven in onderstaande afbeelding binnen het rode kader. De scope is de beoogde vernieuwing van de gegevensverzameling door middel van een app of (voertuig gebonden)apparaat – het zogenaamde registratiemiddel - tot en met opslag in de ILT-database (de CDT).

¹ De aanpassingen zijn beoogd in werking te treden op 1 juli 2024.

Scope DPIA



Deze DPIA is opgesteld voor de benodigde aanpassing van het Besluit Personenvervoer 2000 en onderliggende regelingen.

Buiten scope van deze DPIA zijn analyse door de ILT van de verzamelde toezichtinformatie (in de BCT toezichttool) en de verdere uitvoering van taxitoezicht in het reguliere toezichtproces. De analysefase is buiten scope omdat deze DPIA ziet op de aanpassing van de wijze van gegevensverzameling.

Hoe vervolgens analyses worden uitgevoerd op de gegevens die de ondertoezichtstaanden (OTS-en) verplicht zijn aan te leveren voor taxitoezicht, is niet relevant voor de (regelgeving met betrekking tot) gegevensverzameling. Want, alle in de gegevensverzamelingsfase verzamelde (persoons)gegevens zijn nodig voor het uitvoeren van taxitoezicht.

In die analyse fase vinden geen risico verhogende verwerkingen plaats. Er is daar sprake van binaire vergelijkingen, denk aan het vergelijken van de blijkens de CDT-toezichtdata door de chauffeur genoten rust met de wettelijk voorgeschreven rust. En het valideren met externe bronnen (denk aan de RijksDienst voor het Wegverkeer (RDW) en de Kamer van Koophandel (KvK)) of aan de legitimiteitseisen voor het taxivervoer is voldaan. Bijvoorbeeld toetsing bij het rijbewijsregister van de RDW of een taxichauffeur nog steeds over een geldig rijbewijs B beschikt. In Q1 2024 is een DPIA uitgevoerd op het taxitoezichtproces aansluitend op de CDT met Mnummer M12933. Voor het generieke toezichtproces bestaat een DPIA, die in het verwerkingsregister is opgenomen met M-nummer M11008.

Context

De taximarkt bestaat uit² circa 11.000 taxiondernemers, 58.000 chauffeurs en 35.000 geregistreerde taxivoertuigen. De markt is onder te verdelen in een contract-, bestel- en opstapmarkt. Het is een private markt waarbij ondernemers een eigen verantwoordelijkheid hebben inzake aanbod en de bedrijfsvoering. Dit heeft een zelfregulerende werking op aanbod, prijs en kwaliteit. Het is daarbij vereist dat iedereen zich aan dezelfde regels houdt. Dit in relatie tot de klant (een veilig en transparant vervoer), maar ook in relatie tot elkaar (gelijk speelveld – eerlijke markt). Algemeen wordt aangenomen dat naleving van de arbeids- en rusttijdregels zowel de verkeersveiligheid als de eerlijkheid van de markt bevordert (level playing field).

² Taximonitor, ILT 2022.

De ILT houdt toezicht op de regels op het taxivervoer. Dit omvat toezicht op 1. de taxiondernemingen 2. de taxichauffeurs³ en 3. de taxivoertuigen.

Overgangperiode

De Staatssecretaris heeft bepaald dat er een overgangperiode zal zijn vanaf de inwerkingtreding van het gewijzigde Besluit Personenvervoer 2000 (beoogd op 1 juli 2024) t/m 31 december 2027. Deze overgangperiode geeft OTS-en voldoende tijd om over te gaan naar het nieuwe systeem en desinvesteringen in BCT-apparatuur en -kaarten voor hen te beperken. Tijdens die periode zullen de oude en nieuwe versie van het eerste deel van dit proces naast elkaar bestaan.

In de beoogde nieuwe wijze van gegevensverzameling zal er in plaats van een BCT met een registratieverplichting voor de OTS een stelsel komen met een nieuw soort registratiemiddel (met nog steeds een wettelijk vastgelegde administratieverplichting voor de OTS) ontwikkeld door commerciële ICT Dienstverleners in opdracht van OTS-en. Ook komt er een actieve aanleververplichting voor de OTS-en aan de ILT van de toezichtsgegevens.

Afstemming met de branche

De beoogde aanpassing van de gegevensverzameling is afgestemd met en wordt ook gedragen door vertegenwoordigers van de taxibrance.

Bijlagen:

De volgende documenten zijn als bijlage bij deze DPIA gevoegd:

- Bijlage 1: Terminologie en afkortingen
- Bijlage 2: Juridisch kader
- Bijlage 3: Advies/Appreciatie Functionaris gegevensbescherming
- Bijlage 4: Revisiedocument met reactie van de ILT op advies/appreciatie Functionaris gegevensbescherming
- Bijlage 5: 200130 Defintief concept Variantenstudie BCT – Uitkomsten en advies – v096.pdf

Bijlage 1 tot en met 4 zijn in dit document opgenomen. De Bijlage 5 6 wordt als losse bijlage meegestuurd.

³ De taxiondernemer en taxichauffeur zijn de ondertoezichtstaanden, ook als OTS-en aangeduid.

Managementsamenvatting

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft als wettelijke taak het toezicht houden op taxivervoer. Daarvoor moet zij bepaalde gegevens verwerken zoals vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en het Besluit personenvervoer 2000. Dit wijzigt niet. Wat wel wijzigt, is de wijze van gegevensverzameling (het soort registratiemiddel dat de onder toezicht staande taxiondernemers en taxichauffeurs hiervoor gebruiken en de manier van aanleveren).

Deze DPIA is bedoeld om de voor de uiteindelijke uitvoering benodigde aanpassingen in lagere regelgeving tot stand te brengen.

De ILT houdt onder andere toezicht op de naleving van de regels voor taxibedrijven en chauffeurs ingevolge de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en de arbeids- en rusttijden, ingevolge de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit. Ten behoeve hiervan is in 2014 de Boordcomputer Taxi (BCT) geïntroduceerd om digitaal gegevens te verzamelen. Uit de evaluaties van de huidige BCT in de zogenaamde Nulmeting en Eenmeting blijkt dat de BCT door technische en procesmatige problemen bij de registratie van gegevens in de BCT de BCT onvoldoende betrouwbare informatie oplevert voor de ILT om haar toezichttaak uit te kunnen voeren.

Dit is aanleiding geweest voor een onderzoek naar de werking van de BCT–de zogenaamde Variantenstudie. Uit de Variantenstudie kwam naar voren dat het huidige systeem de volgende beperkingen en kwetsbaarheden vanuit het toezichtsperspectief kent⁴:

- Aanlevering van gegevens vereist acties van de ILT (aanschrijven van ondernemers) en handmatige acties van de ondernemers voor het verzamelen en aanleveren van de BCT-gegevens. Hierdoor heeft de ILT informatie van een beperkt deel van alle ondernemingen (volledigheid) over een periode in het verleden (actualiteit). Bij straatcontroles is een aantal kopieerstappen nodig, alvorens de gegevens beschikbaar zijn.⁵
- De decentraal opgeslagen gegevens raken regelmatig 'corrupt' waardoor ze niet meer uit te lezen zijn en dus niet meer bruikbaar zijn voor het toezicht.
- Chauffeurs en ondernemers moeten handmatige handelingen uitvoeren voor het invoeren, verzamelen en beschikbaar stellen van gegevens aan ILT. Dit schaadt de betrouwbaarheid van gegevens, door zowel onopzettelijke als opzettelijke handelingen (of juist het achterwege laten van vereiste handelingen).
- Door de gebruiksvriendelijkheid van het systeem worden gegevens bewust en onbewust verkeerd ingevoerd, waardoor ze niet meer bruikbaar zijn voor het toezicht.

⁴ Nota bene: naast beperkingen voor het toezicht zijn er ook andere belangrijke argumenten om het systeem te wijzigen. Zo zorgt het huidige systeem voor aanzienlijke lasten voor de OTS-en (zij moeten bij een storing bijvoorbeeld fysiek naar een werkplaats komen), is met het oog op de beveiliging een zeer kostbaar systeem van fysieke kaarten met digitale PKI-certificaten noodzakelijk en is de continuïteit kwetsbaar omdat er maar enkele leveranciers zijn die bereid zijn om de infrastructuur aan te bieden en te onderhouden. Met het oog op deze DPIA gaan wij met name in op de beperkingen en kwetsbaarheden vanuit het toezicht.

⁵ Een inspecteur is bij een straatcontrole zeker een half uur bezig per BCT om de taxitoezichtgegevens uit een BCT over te zetten naar de ILT-systemen.

Deze en andere tekortkomingen zoals beschreven in de variantenstudie nopen de toezichthouder ertoe om op een andere wijze gegevens te verzamelen ten behoeve van het toezicht.

De uitkomsten van de Variantenstudie hebben geresulteerd in het besluit voor een Variant BCT (vernieuwing van de wijze van gegevensverzameling) waarbij gegevens centraal staan.

Kern van de nieuwe methodiek is dat gegevens niet meer decentraal worden opgeslagen in een BCT, maar door middel van een registratiemiddel in realtime⁶ worden opgestuurd naar de ILT alwaar zij in een centrale database worden opgeslagen (CDT). Minder ingrijpende varianten met bijvoorbeeld een decentrale opslag zijn niet toereikend (zie hoofdstuk 3 DPIA).

Voor de nieuwe opzet van de gegevensverzameling zijn de volgende risico's geïdentificeerd:

Risico omschrijving	Kans	Impact	Risico ⁷
Het kunnen volgen van een OTS (ook buiten zijn onder toezicht staande (privé)activiteiten) indien het registratiemiddel voortdurend aanstaat/registreert.	Laag	Hoog	Gemiddeld
Function creep: Dat gegevens uit het beoogde vernieuwde eerste deel van het taxitoezichtproces ook voor andere dan de wettelijk beoogde doelen binnen de ILT worden gebruikt.	Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld
Persoonsgegevens kunnen lekken tijdens verzending van ICT Dienstverlener naar de CDT-database of weglekken uit CDT-database.	Gemiddeld	Hoog	Gemiddeld
Inaccurate registratie / overdracht van gegevens die leidt tot reputatieschade of onterechte inspecties.	Gemiddeld	Hoog	Gemiddeld

⁶ Zoals in paragraaf 8 verder toegelicht heeft de Minister/de ILT de privacy impact op de onder toezicht gestelde chauffeur van die aanlevering geminimaliseerd door voor wat betreft geodata alleen de coördinaten het begin- en eindpunt van een betaalde taxirit aan de ILT aan te laten leveren, welke gegevens vervolgens ook met vertraging voor het toezicht beschikbaar komen voor de inspecteurs.

⁷ In deze tabel worden de bruto risico's weergegeven, dat zijn de risico's zonder dat (de hierna opgenomen) beheersmaatregelen zijn getroffen.



In de onderstaande tabel worden deze risico's (gaat om een inschatting van het risico zonder getroffen beheersmaatregelen, dus om het bruto risico) nader geduid en beheersmaatregelen voorgesteld.

Risico aspect	Inschatting
Risico	Het kunnen volgen van een OTS (ook buiten zijn onder toezicht staande (privé)activiteiten) indien het registratiemiddel voortdurend aanstaat/registreert
Welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.	De ILT krijgt onterecht inzage in de persoonlijke levenssfeer van de betrokkene.
Wat is de oorsprong van deze gevolgen.	In tegenstelling tot de BCT kan het registratiemiddel ook in de vorm van een app op de telefoon van de betrokkene zijn geplaatst.
Wat is de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden: Laag/gemiddeld/hog	Laag. In tegenstelling tot de BCT wordt slechts beperkt gebruik gemaakt van geolocatie (alleen de GPS-coördinaten van het vertrekpunt en van de bestemming van een rit worden geregistreerd). Hoewel het niet volledig uitgesloten is dat hiermee gevoelige informatie over de betrokkene kan worden afgeleid, is het niet zo dat de betrokkene wordt 'gevolgd'. De chauffeur heeft zelf controle over het aan en uitzetten van het registratiemiddel. Hoogstens zou het kunnen dat de chauffeur vergeet om het registratiemiddel uit te zetten.
De ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden: Laag/gemiddeld/hog	Hoog wanneer inzicht kan worden verkregen in bepaalde (gevoelige) aspecten van iemands persoonlijke levenssfeer. Hierbij moet worden opgemerkt dat er geen gedetailleerde vastlegging is van de locatie van een betrokkene. Alleen de start- en de eindlocatie worden vastgelegd. Het is dus niet zo dat de betrokkene gevolgd wordt.
Maatregel	In de uitvoeringsregelgeving en/of aansluitvoorwaarden wordt opgenomen dat:

	<p>1: De OTS het registratiemiddel alleen hoeft te activeren wanneer hij/zij activiteiten verricht die onder ILT taxitoezicht vallen. De OTS moet controle hebben over het aan en uitzetten van de functionaliteit buiten 'werkijd'.</p> <p>2: De OTS wordt duidelijk geattendeerd op het feit dat het registratiemiddel aanstaat (registreert). Dit kan bijvoorbeeld door een visuele indicatie of een periodieke push notificatie.</p> <p>3: Meer in zijn algemeenheid: dat de OTS niet door de ILT gevolgd kan/mag worden buiten de onder taxitoezicht vallende activiteiten.⁸</p>
Beheerder maatregelen	ILT, Programma Realisatie Variant BCT

Risico aspect	Inschatting
Risico	Function creep: Dat gegevens uit het beoogde vernieuwde eerste deel van het taxitoezichtproces ook voor andere dan de wettelijk beoogde doelen binnen de ILT worden gebruikt.
Welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.	Reputatieschade, als OTS onterecht worden onderworpen aan (additioneel) toezicht.
Wat is de oorsprong van deze gevolgen.	<p>Onvoldoende afscherming, functie scheiding, autorisatiebeheer en logging van toegang.</p> <p>Onduidelijkheid over (her)gebruik van gegevens.</p> <p>Bewust misbruik.</p>
Wat is de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden: Laag/gemiddeld/hoog	Gemiddeld
De ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden: Laag/gemiddeld/hoog	Gemiddeld

⁸ In paragraaf 3 onder de titel "Waarom (realtime) ontvangen in plaats van opvragen" wordt toegelicht welke maatregelen zijn getroffen om het onnodig (prive) volgen van een OTS te voorkomen.

Maatregel	<p>Er zijn strikte afspraken met medewerkers van de ILT dat gegevens uit taxitoezicht alleen voor dat doel mogen worden gebruikt.</p> <p>Maatregelen zullen getroffen worden conform de BIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toepassing van autorisatiebeheer obv functiescheiding - implementeren van logging op toegang tot de CDT-database - CDT wordt niet te bevragen door inspecteurs <p>Interne communicatie over doelen van de CDT.</p>
Beheerder maatregelen	ILT, Programma Realisatie Variant BCT

Risico aspect	Inschatting
Risico	Persoonsgegevens kunnen lekken tijdens verzending van ICT Dienstverlener naar de CDT of weglekken uit CDT.
Welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.	Reputatieschade, identiteitsdiefstal en financiële schade voor de OTS.
Wat is de oorsprong van deze gevolgen.	Onvoldoende beveiliging van dataverkeer ICT Dienstverlener naar CDT. Onvoldoende beveiliging/afscherming van CDT. Verkeerde configuratie van het registratiemiddel door de ICT Dienstverlener.
Wat is de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden; Laag/gemiddeld/hoog	Gemiddeld.
De ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden. Laag/gemiddeld/hoog	Hoog.
Maatregel	De ILT zorgt voor een toelatingstoets, voordat over een ICT Dienstverlener aangesloten op de CDT. Voldaan moet zijn aan de acceptatie- en kwaliteitscriteria uit de aansluitvoorwaarden en koppelvlakspecificatie (die wettelijk vastliggen in de Regeling CDT).

	<p>ICT Dienstverleners moeten voor de middelen die betrokken zijn bij de aanlevering aan ILT een privacy- en beveiligingsmanagementsysteem hebben dat ISO27001 gecertificeerd is.</p> <p>ICT Dienstverleners zullen jaarlijks hun zelfassessment opnieuw moeten uitvoeren en eens per drie jaar wordt een audit uitgevoerd.</p> <p>Er wordt gewerkt met professionele ICT Dienstverleners en interne partijen binnen de Rijksoverheid.</p> <p>Er zullen verschillende maatregelen getroffen worden om het dataverkeer tussen ICT Dienstverlener en CDT en de CDT te beveiligen, onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het gebruik van API-keys voor aansluiting op de API richting CDT - Er wordt whitelisting toegepast op de IP-adressen van ICT Dienstverleners - Gebruik van PKI-servercertificaten en tweezijdig SSL in de communicatie tussen ICT Dienstverlener en de CDT - Overige maatregelen conform BIO
Beheerder maatregelen	ILT, Programma Realisatie Variant BCT

Risico aspect	Inschatting
Risico	Inaccurate registratie / overdracht van gegevens die leidt tot reputatieschade of onterechte inspecties
Welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.	<p>ILT heeft geen invloed op onvolkomenheden in het door de ICT Dienstverlener geleverde registratiemiddel⁹ of diens dienstverlening in het kader van de registratie en aanlevering van gegevens aan de ILT.</p> <p>Indien daar onvolkomenheden aanwezig zijn zou dat kunnen leiden tot het weglekken van gegevens van de OTS naar onbevoegde derden. Ook zou dit kunnen leiden tot aanlevering van onjuiste</p>

⁹ De ILT borgt de kwaliteit van de gegevensleveringen aan CDT middels het vaststellen van kwaliteitseisen in Ministeriële regeling (en de daaraan gerelateerde aansluitvoorwaarden en koppelvakspecificatie) en het periodiek laten doen van (externe) audits bij ICT Dienstverleners op de kwaliteit van gegevenslevering en voldoen aan voorwaarden van Ministeriële regeling.

	gegevens aan de ILT. Dit zou kunnen leiden tot (financiële) schade of reputatieschade voor de OTS.
Wat is de oorsprong van deze gevolgen;	De ontwikkeling van het registratiemiddel en eventuele dienstverlening in het kader van de registratie en aanlevering van de gegevens aan de ILT wordt overgelaten aan de markt.
Wat is de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden: Laag/gemiddeld/hog	Gemiddeld.
De ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden: Laag/gemiddeld/hog	Hoog. Het voornaamste risico is dat de OTS onterecht aan een (verscherpte) controle wordt onderworpen en/of dat verkeerde besluiten worden genomen over de betrokkene op basis van de beschikbare gegevens.
Maatregel	<p>In de concept regelgeving wordt verwezen naar de voor ICT Dienstverleners geldende aansluitvoorwaarden en koppelvlakspecificaties waarin waarborgen zijn opgenomen om deze risico's te mitigeren.</p> <p>De ILT zorgt voor een toelatingstoets, voordat over een ICT Dienstverlener aangesloten op de CDT. Voldaan moet zijn aan de acceptatie- en kwaliteitscriteria uit de aansluitvoorwaarden en koppelvlakspecificatie (die wettelijk vastliggen in de Regeling CDT).</p> <p>ICT Dienstverleners zullen jaarlijks hun zelfassessment opnieuw moeten uitvoeren en eens per drie jaar wordt een audit uitgevoerd.</p> <p>In concept regelgeving dient te worden toegelicht wat de privacyrol (verwerkingsverantwoordelijke) is en de verantwoordelijkheden van de OTS zelf zijn (denk aan het afsluiten van een opdrachtovereenkomst en een verwerkersovereenkomst met de ICT Dienstverlener, die in deze als verwerker ten behoeve van de OTS werkzaam is) in het vernieuwde eerste deel van het toezichtstelsel.</p> <p>Met inzichten uit de praktijktoets zal de</p>

	beoogde aanpassing van het eerste deel van toezichtproces en van de regelgeving nog verder worden aangescherpt.
Beheerder maatregelen	ILT, Programma Realisatie Variant BCT en na afloop van het programma INP\ICT\Aansluitingsbeheer.

Door de hiervoor geformuleerde en in paragraaf 16 en 17 uitgewerkte beheersmaatregelen worden de privacyrisico's aanzienlijk weggenomen of aanzienlijk verminderd tot het hierna weergegeven niveau (resterende risico's):

Risico omschrijving	Kans	Impact	Risico
Het kunnen volgen van een OTS (ook buiten zijn onder toezicht staande (privé)activiteiten) indien het registratiemiddel voortdurend aanstaat/registreert.	Laag	Laag	Laag
Function creep: Dat gegevens uit het beoogde vernieuwde eerste deel van het taxitoezichtproces ook voor andere dan de wettelijk beoogde doelen binnen de ILT worden gebruikt.	Laag	Gemiddeld	Laag
Persoonsgegevens kunnen lekken tijdens verzending van ICT Dienstverlener naar de CDT-database of weglekken uit CDT-database.	Laag	Hoog	Laag tot gemiddeld
Inaccurate registratie / overdracht van gegevens die leidt tot reputatieschade of onterechte inspecties.	Laag	Hoog	Laag tot gemiddeld

Met deze maatregelen zorgt de ILT als verwerkingsverantwoordelijke ervoor dat het bruto risico wordt teruggebracht tot een laag / acceptabel restrisico. Dit restrisico is zorgvuldig afgewogen tegenover de verwachte baten van het overgaan naar de beoogde vernieuwing van de gegevensverzameling.

De ILT concludeert als verwerkingsverantwoordelijke dat het restrisico acceptabel is gezien, mede in het licht van de verwachte verbetering van het taxitoezicht door deze vernieuwing.

Tenslotte merken wij ook dat de nieuwe systematiek aanzienlijke privacybaten heeft. Zo wordt de locatie van chauffeurs niet meer hoog frequent vastgelegd, is er geen noodzaak meer tot het gebruik van het BSN en heeft de chauffeur meer controle over het aan- en uitzetten van de registratie.

A. Beschrijving kenmerken gegevensverwerkingen

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

Onder A wordt de eerste stap beschreven van de DPIA: een overzicht van alle relevante feiten van de voorgenomen gegevensverwerkingen. Essentieel is dat de feiten helder en volledig zijn, want het resterende deel van de DPIA is gebaseerd op wat in dit onderdeel is beschreven.

1. Voorstel

Beschrijf het voorstel waar de DPIA op toeziet op [hoofdpijnen](#) en benoem hoe het voorstel tot stand is gekomen en wat de beweegredenen zijn achter de totstandkoming van het voorstel.

Dit betreft een DPIA voor een aanpassing van het Besluit Personenvervoer 2000 (hierna Besluit PV 2000) en onderliggende regelingen om een nieuwe wijze van gegevensverzameling voor het taxitoezichtproces wettelijk te borgen.

Belang effectief taxitoezicht

De taximarkt is risicovolle branche. Dit blijkt uit het rapport "Taxi! Malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche" van Bureau Beke (2021)¹⁰. Dit ziet weliswaar niet specifiek op taxitoezicht, maar geeft een helder beeld van de aard van die markt. Daarin wordt geconcludeerd dat de taxibranche kwetsbaar is voor malafide gedrag door vervoerders en bestuurders, hetgeen wordt versterkt door de sterk toegenomen concurrentie door Uber en soortgelijke bedrijven.

De maatschappelijk belangen bij effectief taxitoezicht zijn substantieel. Effectief toezicht voorkomt uitbuiting en overbelasting van bestuurders door overtreding van Arbeids&Rust (A&R)regels. Daarnaast verkleint effectief toezicht het risico voor de taxiklant/passagier en andere verkeerdeelnemers op fysieke of financiële schade (als gevolg van: ongelukken (door oververmoeide bestuurders, ongeschikte bestuurders (want geen rijbewijs/rijbewijs ingetrokken), gebruik van onverzekerde, ongekeurde voertuigen, zonder APK etc.) en malafide of crimineel gedrag van bestuurders (die niet voldoen aan de chauffeur geschiktheid eisen, denk aan een VOG). Dit borgt verder de kwaliteit van dienstverlening en voorkomt overmatige ritprijzen. En zorgt voor eerlijke concurrentie op de taximarkt (level-playing-field).

Waarom aanpassing van gegevensverzameling

Deze aanpassing is nodig voor een efficiënt en effectief toezicht door ILT op de taximarkt. ILT heeft als wettelijke taak om toezicht te houden op de naleving van de regelgeving in het taxivervoer/de taximarkt. De ILT houdt onder andere toezicht op de naleving van de regels voor taxibedrijven en chauffeurs ingevolge de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en de arbeids- en rusttijden, ingevolge de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit. Ten behoeve hiervan is in 2014 de Boordcomputer Taxi (BCT) geïntroduceerd om digitaal gegevens te verzamelen. Uit de evaluaties van de huidige BCT in de zogenaamde Nulmeting en Eenmeting blijkt dat de BCT door technische en procesmatige problemen bij de registratie van gegevens in de BCT de BCT onvoldoende betrouwbare informatie oplevert voor de ILT om haar toezichttaak uit te kunnen voeren. Dit is aanleiding geweest voor een onderzoek naar de werking van de BCT—de zogenaamde Variantenstudie. Uit de Variantenstudie kwam naar voren dat het huidige systeem de volgende beperkingen en kwetsbaarheden vanuit het toezichtsperspectief kent¹¹:

¹⁰ Het rapport Beke ziet weliswaar op de Amsterdamse taximarkt, maar kan als representatief voor de Nederlandse taximarkt worden gezien, omdat circa 50% van alle taxiondernemers in Nederland daar actief is.

¹¹ Nota bene: naast beperkingen voor het toezicht zijn er ook andere belangrijke argumenten om het systeem te wijzigen. Zo zorgt het huidige systeem voor aanzienlijke lasten voor de OTS-en (zij moeten bij een storing bijvoorbeeld fysiek naar een werkplaats komen), is met het oog op de beveiliging een zeer kostbaar systeem van fysieke kaarten met digitale PKI-certificaten noodzakelijk

- Aanlevering van gegevens vereist acties van de ILT (aanschrijven van ondernemers) en handmatige acties van de ondernemers voor het verzamelen en aanleveren van de BCT-gegevens. Hierdoor heeft de ILT informatie van een beperkt deel van alle ondernemingen (volledigheid) over een periode in het verleden (actualiteit). Bij straatcontroles is een aantal kopieerstappen nodig, alvorens de gegevens beschikbaar zijn.
- De decentraal opgeslagen gegevens raken regelmatig 'corrupt' waardoor ze niet meer uit te lezen zijn en dus niet meer bruikbaar zijn voor het toezicht.
- Chauffeurs en ondernemers moeten handmatige handelingen uitvoeren voor het invoeren, verzamelen en beschikbaar stellen van gegevens aan ILT. Dit schaadt de betrouwbaarheid van gegevens, door zowel onopzettelijke als opzettelijke handelingen (of juist het achterwege laten van vereiste handelingen).
- Door de gebruiksonvriendelijkheid van het systeem worden gegevens bewust en onbewust verkeerd ingevoerd, waardoor ze niet meer bruikbaar zijn voor het toezicht.

De uitkomsten van de Variantenstudie hebben geresulteerd in het besluit voor een Variant BCT (vernieuwing van de wijze van gegevensverzameling) waarbij gegevens centraal staan. Ook komt er een aanleverplichting via een API. Deze vernieuwing gebeurt in het project Realisatie Variant BCT.

De **werking van het vernieuwde wijze van gegevensverzameling** is globaal als volgt. Ondernemers en chauffeurs zijn vanuit de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000 verplicht op een bepaalde wijze gegevens aan te leveren voor het toezicht op de arbeids- en rusttijden. Dit vindt momenteel plaats via de boordcomputer taxi (BCT). Om de benodigde vernieuwing van het eerste deel van het taxitoezichtstelsel in te kunnen voeren, zijn wijzigingen nodig in het Besluit personenvervoer 2000, de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi en de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten. Daarnaast zal de Regeling Centrale Database Taxivervoer (hierna: CDT) worden vastgesteld.

Na 1 januari 2028 zullen de Regeling specificaties en typegoedkeuringen boordcomputer taxi, de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten en de Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer worden ingetrokken (zie verder hierna opgenomen Juridische Bijlage). Na die datum is het niet meer mogelijk om gebruik te maken van de huidige BCT in combinatie met boordcomputerkaarten. Vanaf dat moment moet iedere ondernemer en taxichauffeur taxivervoer verrichten conform de regels die gelden voor het vernieuwde eerste deel van het toezichtstelsel taxi.

De stappen in het traject van het verzamelen van de gegevens tot opslag in de CDT en verdere verwerking t.b.v. toezicht zijn als volgt:

Registreren – *binnen* scope van deze DPIA

Onder verantwoordelijkheid van de taxiondernemer worden door de chauffeur(s) de taxivervoergegevens geregistreerd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een registratiemiddel. Registratie van gegevens vindt in elk geval plaats bij de start en het einde van: werktijd, rit, andere werkzaamheden en rustpauze. Deze verwerking valt onder de verantwoordelijkheid van de

en is de continuïteit kwetsbaar omdat er maar enkele leveranciers zijn die bereid zijn om de infrastructuur aan te bieden en te onderhouden. Met het oog op deze DPIA gaan wij met name in op de beperkingen en kwetsbaarheden vanuit het toezicht.

taxiondernemer. In de ministeriële regeling en de aansluitvoorwaarden worden bepaalde eisen gesteld zodat de betrouwbaarheid van de aangeleverde gegevens wordt vergroot.

Aanleveren – *binnen* scope van deze DPIA

Volgens een voorgeschreven berichtstructuur en uitwisselingsprotocol (gedocumenteerd in een koppelvlakspecificatie) worden de geregistreeerde taxivervoergegevens nagenoeg onmiddellijk door het registratiemiddel, met tussenkomst van een ICT Dienstverlener, online aangeleverd bij de ILT.

Ontvangen, valideren en exporteren – *binnen* scope van deze DPIA

De aangeleverde taxivervoergegevens worden ontvangen door interface van de ILT (de Meldingen-API), gevalideerd (gecontroleerd op onregelmatigheden, waaronder het verwisselen van dagen en maanden in datums, volgorde van binnenkomst berichten, enzovoorts), opgeslagen in de Centrale Database Taxivervoer en geëxporteerd in een bestandsformaat dat geautomatiseerd kan worden ingelezen door de ETL¹²-toepassing van de taxi-toezichttool. Deze taxi-toezichttool is *buiten* scope).

Verifiëren, verrijken en ontsluiten – *buiten* scope van deze DPIA

De CDT informatie wordt binnen de ILT in de zogenaamde TaxiToezichtTool (TTT) technisch geschikt gemaakt voor analyse. En wordt aangevuld met 5 externe bronnen (Kiwa, KvK, RDW, Geschillencommissie en NMI) nodig om te toetsen of het taxivervoer aan de legitimiteitseisen voldoet.

Analyse en presentatie analyseresultaten - *buiten* scope van deze DPIA

Analyse betreft een binaire vergelijking van enerzijds de blijkens de CDT-informatie door een taxichauffeur feitelijk genoten rust met de wettelijk voorgeschreven rust en anderzijds een binaire vergelijking met 5 externe bronnen Kiwa, KvK, RDW, Geschillencommissie Taxi en de NMI of bij het in de CDT geregistreeerde taxivervoer aan de legitimiteitseisen (denk aan toetsing aan het RDW rijbewijsregister of een chauffeur over een geldig rijbewijs B beschikt) is voldaan. De resultaten van die binaire vergelijkingen worden getoond in 2 dashboards van de TTT in de vorm van signalen die op basis van die vergelijkingen rood of groen kleuren.

Selectie, Inspectie en interventie - *buiten* scope van deze DPIA

Inspecteurs hebben een grote mate van vrijheid om te kiezen waar, wanneer, wat (welke chauffeur, bedrijf) te inspecteren voor taxitoezicht. De TTT is daarbij slechts een hulpmiddel in die zin dat dit een praktische en snelle toegang is tot de onderliggende essentiële informatiebronnen voor taxitoezicht: CDT en de 5 externe bronnen (Kiwa, KvK, RDW, NMI en Geschillencommissie).¹³ Naast die bronnen gebruikt een inspecteur ook andere informatiebronnen bij de uitvoering van taxitoezicht, denk bijvoorbeeld aan signalen uit de branche (over mogelijke misstanden bij een taxiondernemer), informatie over eerdere inspecties uit Holmes en bij een objectinspectie gesprekken met passagiers. Deze verschillende bronnen kunnen de inspecteurs ondersteunen bij hun selectie wanneer, welke OTS te inspecteren en bij de uitvoering van inspecties. Inspecties kunnen zo nodig leiden tot interventies.

¹² Extract, Transform and Load.

¹³ In paragraaf 2 wordt verder toegelicht welke legitimiteitseisen voor taxivervoer gelden waarop de ILT toezicht moet houden.

2. Persoonsgegevens

Beschrijf alle [persoonsgegevens](#) op die worden verwerkt. Classificeer deze persoonsgegevens naar: gewoon, [gevoelig](#), [bijzonder](#), [strafrechtelijk](#) en wettelijk identificatienummer. Geef per categorie [betrokkenen](#) aan welke (categorieën) persoonsgegevens worden verzameld.

Context:

Het toezichthouden op de voorwaarden voor het uitvoeren van taxivervoer omvat de volgende onderdelen:

- Arbeids- en rusttijden (A&R);
- Vereiste vergunning taxiondernemer;
- Bevoegdheid taxichauffeur;
- Registratie en keuringgegevens van het taxivoertuig bij de RDW;
- Transparantie van de ritprijs in relatie tot de geleverde prestatie.

De tweede tot en met de vijfde bullet genoemde onderdelen betreffen "Overig toezicht taxi".¹⁴

Betrokkenen, omvang en onderwerpen

De gegevensverzameling kent de volgende **betrokkenen en omvang**¹⁵:

- Taxichauffeurs: ongeveer 58.000¹⁶
- Taxiondernemers ongeveer 11.000. Zowel zzp als bedrijven met personeel in loondienst.
- Taxivoertuigen ongeveer 35.000

Bij de vervoerder (taxiondernemer) omvat het toezicht:

- a. Of een vervoerder over een ondernemersvergunning van de Kiwa beschikt voor taxivervoer¹⁷ (bron: CDT en Kiwa)
- b. Of een vervoerder over een geldige KvK-inschrijving als taxi-ondernemer beschikt¹⁸ (bron: CDT en KvK)
- c. Of dat de chauffeurs van de vervoerder voldoen aan de A&R regels (=de voorgeschreven rust genieten (denk aan wekrust))¹⁹ (bron: CDT)
- d. Of dat de chauffeurs van de vervoerder voldoen aan de verplichtingen tot registratie van A&R (=registratieverplichting=hoe moet je registreren²⁰)²¹ (bron: CDT)
- e. Of dat de chauffeurs van de vervoerder beschikken over een chauffeursbevoegdheid van de Kiwa voor taxivervoer (bewijs = chauffeurskaart) en nog steeds voldoen aan de voorwaarden voor die bevoegdheid (denk aan beschikken over rijbewijs, VOG ect.)²² (bron: CDT en Kiwa)
- f. Of dat de chauffeurs van de vervoerder beschikken over een geldig rijbewijs B²³ beschikken (bron: CDT en RDW)

¹⁴ In de tabellen hieronder over doelspecificatie maken we onderscheid tussen Toezicht A&R en Overig toezicht taxi.

¹⁵ Taximonitor, ILT 2022.

¹⁶ Van een Uberchauffeur worden dezelfde gegevens verwerkt als van andere chauffeurs.

¹⁷ Is geregeld in artikel 76 Wet personenvervoer 2000.

¹⁸ Is geregeld in artikel 76 Wet personenvervoer 2000: KvK-inschrijving is vereiste voor vergunning, staat in eisenlijst Wet personenvervoer 2000.

¹⁹ Is geregeld in artikel 79 personenvervoer 2000 en regeling BCT. Is geregeld in artikel 2.5:1 Arbeidstijdenbesluit vervoer en de andere artikelen uit het Arbeidstijdenbesluit vervoer die zijn genoemd in de alinea over arbeidstijden onder tabel 12 hieronder.

²⁰ Bijvoorbeeld bij BCT aanmelden met geldige chauffeurskaart en niet met een fictief BSN.

²¹ Is geregeld in artikel 79 Wet Personenvervoer 2000, artikel 79 Besluit personenvervoer 2000.

²² Is geregeld in artikel 79 Wet personenvervoer 2000 en artikel 81 Besluit personenvervoer 2000.

²³ Is geregeld in artikel 107 Wegenverkeerswet 1994.

- g. Of dat een vervoerder zoals is voorgeschreven is aangesloten bij de Geschillencommissie taxivervoer²⁴ (bron: CDT en Geschillencommissie taxivervoer)

Bij de taxichauffeur omvat het toezicht:

- h. Of de chauffeur voldoet aan de verplichtingen tot registratie van A&R (=registratieverplichting=hoe moet je registreren²⁵)²⁶(bron: CDT)
- i. Of de chauffeur voldoet aan de A&R regels (=de voorgeschreven rust geniet (denk aan wekrust))²⁷ (bron: CDT)
- j. Of de chauffeur over een geldig rijbewijs categorie B beschikt (en geen maatregelen heeft op zijn rijbewijs (bv ingetrokken)²⁸ (bron: CDT en RDW)
- k. Of een chauffeur over een chauffeursbevoegdheid van de Kiwa beschikt voor taxivervoer (bewijs = chauffeurskaart)²⁹ (bron: CDT en Kiwa)
- l. Of chauffeur nog steeds voldoet aan de voorwaarden voor die bevoegdheid (denk aan beschikken over rijbewijs, geldige VOG ect)³⁰ (bron: CDT en Kiwa)

Bij het voertuig omvat het toezicht:

- m. Of het voertuig dat als taxi wordt gebruikt is (goed)gekeurd als taxi³¹³² (bron: CDT en RDW)
- n. Of het voertuig dat als taxi wordt gebruikt beschikt over een verzekering als genoemd in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen³³³⁴ (bron: CDT en RDW)
- o. Of het voertuig dat als taxi wordt gebruikt is voorzien van een geldig registratiemiddel voor taxivervoer (het nieuwe registratiemiddel³⁵ onder CDT-regiem)³⁶ (bron: CDT)
- p. Of het voertuig dat als taxi wordt gebruikt een geldige APK keuring heeft³⁷³⁸. (bron: CDT en RDW)
- q. Of het voertuig dat als taxi in de opstapmarkt wordt gebruikt is voorzien van een goedgekeurde taxameter³⁹⁴⁰. (bron: CDT en NMI)
- r. Of het voertuig dat als taxi in de opstapmarkt wordt gebruikt is voorzien van autobanden met de juiste diameter zoals vastgelegd bij de keuring van de taxameter⁴¹⁴². (bron: NMI)
- s. Of het voertuig dat als taxi wordt gebruikt niet is geschorst bij de RDW⁴³⁴⁴. (bron: CDT en RDW)

²⁴ Is geregeld in artikel 77 Wet personenvervoer 2000.

²⁵ Bijvoorbeeld bij BCT aanmelden met geldige chauffeurskaart en niet met een fictief BSN.

²⁶ Is geregeld in artikel 79 Wet Personenvervoer 2000, artikel 79 Besluit personenvervoer 2000.

²⁷ Is geregeld in artikel 79 Wet Personenvervoer 2000 en regeling BCT.

²⁸ Is geregeld in artikel 107 Wegenverkeerswet 1994.

²⁹ Is geregeld in artikel 79 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 81 van het Besluit personenvervoer.

³⁰ Is geregeld in artikel 79 Wet personenvervoer 2000.

³¹ Normadressaat is de vervoerder, maar kan ook een leasemaatschappij zijn indien de vervoerder gebruik maakt van een leaseauto.

³² Is geregeld in artikel 3.1.5 van Regeling voertuigen.

³³ Normadressaat kan zijn de vervoerder (bezitter), de chauffeur(houder ivm duurzaam gebruik of vruchtgebruik)of een leasemaatschappij (indien de vervoerder gebruik maakt van een leaseauto).

³⁴ Is geregeld in artikel Art 2 Wam.

³⁵ Normadressaat is de vervoerder.

³⁶ Is geregeld in artikel 79 Wet personenvervoer 2000 en artikel 79 Besluit personenvervoer 2000.

³⁷ Normadressaat is de vervoerder, maar kan ook een leasemaatschappij zijn indien de vervoerder gebruik maakt van een leaseauto.

³⁸ Is geregeld in artikel 3.1.5 Regeling voertuigen.

³⁹ Normadressaat is de vervoerder.

⁴⁰ Is geregeld in artikel 79 Wet personenvervoer 2000 en artikel 78 Besluit personenvervoer 2000.

⁴¹ Normadressaat is de vervoerder.

⁴² Is geregeld in artikel 79 Wet personenvervoer 2000 en artikel 78 Besluit personenvervoer 2000.

⁴³ Normadressaat is de (bij de RDW geregistreerde) eigenaar of houder van het voertuig.

⁴⁴ Is geregeld in artikel 67 Wegenverkeerswet 1994.

De taxichauffeur en -ondernemer zijn verplicht een actuele en complete administratie te voeren waaruit blijkt dat zij voldoen aan de voor hen geldende regels betreffende taxivervoer (omvat de arbeids- en rusttijden, de legitimiteit van het taxivervoer en overig toezicht).

De ILT houdt daarop toezicht door middel van inspectieprocessen: digitale-, bedrijfs- en objectinspecties. Deze worden uitgevoerd door inspecteurs van de ILT. Bij de in de scope beschreven beoogde nieuwe opzet van het eerste deel van dit toezichtstelsel zijn taxichauffeur en -ondernemer verplicht de voor de ILT voor toezicht benodigde gegevens aan de ILT te leveren.

De volgende tabel geeft een overzicht van alle gegevens die de ILT in de beoogde nieuwe opzet gaat ontvangen in de vorm van de aangeleverde berichten. Deze berichten worden verzameld in de CDT. De gegevens worden als Xml-bestand doorgestuurd naar de taxi-toezichttool. De verbinding naar de taxi-toezichttool zal worden beveiligd volgens de eisen van de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). De Taxi-ToezichtTool (TTT) valt buiten de scope van deze DPIA.

Deze gegevens zijn noodzakelijk omdat de ILT toezicht moet houden op de arbeids- en rusttijden, ritadministratie, maar ook op de wettelijke criteria waaraan voldaan moet zijn om taxivervoer te mogen verrichten (legitimiteit). Denk daarbij aan: de vereiste vergunning voor de taxiondernemer, de bevoegdheid van de taxichauffeur, de geschiktheid van het voertuig als taxivoertuig, de APK-keuring van het voertuig, de verzekering van het voertuig en de geldigheid van het rijbewijs van de chauffeur. Voor de volledigheid zijn in Tabel 1 ook de gegevens opgenomen die niet als persoonsgegevens getypeerd worden.

De verwachting is dat in de uitwerking van de ministeriële regeling CDT de kwaliteit en rechtmatigheid van de aan CDT aangeleverde data wordt geborgd.

Voor het uitoefenen van haar toezichttaak op taxivervoer heeft de ILT de volgende gegevens (uit het eerste deel van het toezichtproces) nodig:

Tabel 1: Overzicht verwerkte gegevens

Categorie betrokkenen	Categorie persoonsgegevens	Persoonsgegevens	Type persoonsgegeven (gewoon, gevoelig, bijzonder, strafrechtelijk, identificatie-nummer)	Bron
Chauffeur ⁴⁵	Identificatie	Rijbewijsnr KIWAAnr Kenteken voertuig	Gewoon	Chauffeur via ICT Dienstverlener
Ondernemer	Identificatie	KvKnr KIWAAnr	Gewoon	Ondernemer via ICT Dienstverlener
Chauffeur	Tijdstip	Datum en begintijd arbeid Datum en eindtijd arbeid Datum en begintijd pauze Datum en eindtijd pauze Datum en begintijd andere werkzaamheden Datum en eindtijd andere werkzaamheden Datum en begintijd rit Datum en eindtijd rit	Gewoon	Chauffeur via ICT Dienstverlener
Chauffeur	Coördinaten	Beginlocatie rit Eindlocatie rit	Gewoon	Chauffeur via ICT Dienstverlener
Chauffeur	Bedrag	Totaaltarief rit	Geen persoonsgegevens	Chauffeur via ICT Dienstverlener
Chauffeur	Afstand	Gereden kilometers rit	Geen persoonsgegevens	Chauffeur via ICT Dienstverlener
Chauffeur	Tijdstip	Registratie tijdstip	Geen persoonsgegevens	Chauffeur via ICT Dienstverlener
Chauffeur	Aanpassing achteraf Type authenticatie middel	Correctie	Gewoon	Chauffeur via ICT Dienstverlener

⁴⁵ Van een Uberchauffeur worden dezelfde gegevens verwerkt als van andere chauffeurs.

In de tabel hieronder wordt verder geconcretiseerd voor welke toezichttaak en welk controledoel de ILT die gegevens nodig heeft.

Tabel 2: Doelspecificatie gegevensset

Persoonsgegevens	Uitvoering toezichttaak	Doel	Grondslag
Rijbewijsnr KIWAnr Kenteken voertuig	Toezicht A&R en Overig toezicht taxi (Bevoegdheid chauffeur en Registratie en keuringsgegevens van het taxivoertuig bij de RDW)	De taxichauffeur die taxivervoer verricht, moet worden geïdentificeerd om te zien of hij voldoet aan de wettelijk gestelde eisen waaronder A&R, een geldig rijbewijs B, een verklaring omtrent gedrag taxichauffeur, een erkend chauffeursdiploma, een geneeskundige verklaring taxi en of het voertuig geschikt is voor taxivervoer. Heeft de taxi een RDW-keuring, wettelijke aansprakelijkheidsverzekering taxi en een jaarlijkse APK.	Uitvoering taak van algemeen belang
KvKnr KIWAnr	Toezicht A&R en Overig toezicht taxi (Vereiste vergunning taxiondernemer)	De taxiondernemer die taxivervoer verricht, moet worden geïdentificeerd om te zien of hij voldoet aan de wettelijk gestelde eisen, waaronder A&R en een geldige taxivergunning. Ook kan gecontroleerd worden of de taxichauffeur wel vervoer mag uitvoeren voor de vervoerder.	Uitvoering taak van algemeen belang
Datum en begintijd arbeid Datum en eindtijd arbeid Datum en begintijd pauze Datum en eindtijd pauze Datum en begintijd andere werkzaamheden Datum en eindtijd andere werkzaamheden	Toezicht A&R en Overig toezicht taxi	We beoordelen of er sprake is van een rit om aan te tonen dat er sprake is van personenvervoer per auto tegen betaling. We reconstrueren of <u>ten tijde van de rit</u> is voldaan aan alle wettelijk gestelde eisen aan de taxichauffeur, - ondernemer en het - voertuig. Tevens om de arbeids- en rusttijden vast te stellen van de	Uitvoering taak van algemeen belang

Datum en begintijd rit Datum en eindtijd rit		taxichauffeur van het voertuig.	
Beginlocatie rit Eindlocatie rit	Toezicht A&R en Overig toezicht taxi (Transparantie van de ritprijs in relatie tot de geleverde prestatie)	De coördinaten leggen we vast om te weten of er voor- en achteraf nog arbeidstijd had moeten worden geregistreerd. Tevens worden de coördinaten van de rit gebruikt om te controleren of het variabele (afstand) tarief per rit in de opstapmarkt overeenstemt met het betaalde bedrag door de klant ter opsporing van oplichting.	Uitvoering taak van algemeen belang
Totaaltarief rit	Overig toezicht taxi (Transparantie van de ritprijs in relatie tot de geleverde prestatie)	We beoordelen of er sprake is van een rit om aan te tonen dat er sprake is van personenvervoer per auto tegen betaling. We reconstrueren of er tijdens de rit is voldaan aan de wettelijk gestelde eisen aan de taxichauffeur, taxiondernemer en het taxivoertuig. In het bijzonder of het variabele (afstand) tarief per rit overeenkomt met het betaalde bedrag door de klant ter opsporing van oplichting.	Uitvoering taak van algemeen belang
Gereden kilometers rit	Overig toezicht taxi (Transparantie van ritprijs in relatie tot de geleverde prestatie)	We beoordelen of er sprake is van een rit om aan te tonen dat er sprake is van personenvervoer per auto tegen betaling. We reconstrueren of er tijdens de rit is voldaan aan alle wettelijk gestelde eisen aan de taxichauffeur, taxiondernemer en het taxivoertuig. In het bijzonder of het variabele (afstand) tarief per rit overeenstemt met het betaalde bedrag door de klant ter opsporing van oplichting.	Uitvoering taak van algemeen belang

Registratie tijdstip	Toezicht A&R en Overig toezicht taxi	We beoordelen of er een juiste registratie heeft plaatsgevonden van de bovenstaande gegevens met een authenticatiemiddel dat tijdens de registratie aan de gestelde eisen voldoet.	Uitvoering taak van algemeen belang
Correctie	Toezicht A&R en Overig toezicht taxi	Aanpassing (correcties en/of aanvullingen) achteraf door taxichauffeur of -ondernemer indien in eerste instantie foutieve invoer heeft plaatsgevonden. (Is ook invulling van het recht op rectificatie en aanvulling.)	Uitvoering taak van algemeen belang

Voor de volledigheid zijn in Tabellen 1 en 2 ook de gegevens opgenomen die niet als persoonsgegevens getypeerd worden.

Bij het beoogde nieuwe proces tot en met de aanlevering aan CDT worden minder privacygevoelige gegevens verwerkt dan in de huidige praktijk met de BCT. Belangrijke wijzigingen zijn:

1. De huidige BCT legt zeer frequent de locatie van het voertuig vast. In het nieuwe proces met de CDT wordt alleen de start- en eindlocatie van het voertuig vastgelegd per rit.
2. In de huidige BCT wordt het BSN verwerkt. In het nieuwe proces wordt een combinatie van chauffeursnummer (Kiwa-nummer) en het rijbewijsnummer verwerkt, respectievelijk voor het vastleggen van de bevoegdheid en voor de identificatie van de chauffeur.

De ILT verwerkt in dit proces alleen de voor haar toezicht benodigde persoonsgegevens van ondertoezichtstaanden, dat zijn de taxichauffeurs en de taxiondernemers, **niet van passagiers of andere derden**.

Geodata

De ILT heeft voor taxitoezicht de coördinaten met het start- en eindpunt van een taxirit nodig.

Er is geen sprake van een continue berichtgeving, er wordt alleen bij de start of het einde van een verrichting taxivervoergegevens verstuurd, welke hangt af van het soort verrichting. Daarbij zijn te onderscheiden: een rit, pauze of andere werkzaamheden. GPS-coördinaten worden alleen geregistreerd en aangeleverd bij rit als de chauffeur is aangemeld bij het registratiemiddel en heeft aangegeven dat hij taxivervoer verricht. De gegevens zoals benoemd in paragraaf 2 worden afhankelijk van het type verrichting allemaal verplicht meegestuurd (m.u.v. locatie (start- en eindpunt van rit), datum/tijd rit en ritprijs, deze zijn enkel van toepassing bij een rit).⁴⁶

⁴⁶ De coördinaten van het start- en eindpunt worden overigens pas zichtbaar voor inspecteur in de TTT wanneer de chauffeur zijn dienst heeft afgesloten.

Gebruik BSN

Indien een chauffeur met BCT rijdt is hij zij wettelijk verplicht (is voorgeschreven in de Regeling gebruik BoordComputerTaxi kaarten) een chauffeurskaart te gebruiken waarop BSN als chauffeursnummer is opgenomen. Op de tot 1 januari 2025 door de Kiwa afgegeven chauffeurskaarten al de BSN dus daarop zijn vermeld. In de periode van 1-1-2025 t/m 1-1-2028 door de Kiwa verstrekte chauffeurskaarten zal naast de BSN die is voorgeschreven om met de BCT te kunnen rijden mogelijk (dit is nog nader te beslissen) mogelijk ook een willekeurige gekozen (chauffeurs)nummer worden opgenomen om met CDT te mogen rijden. Op de na 1-1-2028 door de Kiwa verstrekte chauffeurskaarten zal het BSN niet meer zijn opgenomen, omdat dan niet meer met de BCT mag worden gereden. De ILT is als toezichthouder gerechtigd om BSN intern voor taxitoezicht te verwerken. Het stoppen met de BSN als chauffeursnummer op de chauffeurskaart is een grote privacy verbetering voor de chauffeur.

Geen gegevens passagiers

In de CDT of TTT worden geen persoonsgegevens verwerkt van passagiers. Alleen de coördinaten van het begin- en eindpunt van een beladen rit worden door de chauffeur met het registratiemiddel geregistreerd. Uit de geregistreerde gegevens kunnen geen identiteit van een persoon, adres of doel van een rit worden afgeleid. Ook in een situatie waarin bijvoorbeeld iemand zich regelmatig naar een locatie in de buurt van een ziekenhuis laat vervoeren is er geen sprake van persoonsgegevens (informatie die ofwel direct over iemand gaat, ofwel naar deze persoon te herleiden is), want er wordt geen concreet naar een persoon herleidbare informatie verwerkt (niets over de identiteit, maar ook niets over bijvoorbeeld de hoedanigheid van die persoon (is het een bezoeker, werknemer, patiënt of anders?). Ook uit een start- of eindlocatie zijn ook geen eenduidige conclusies te strekken, want iemand kan ook elders in- of uitstappen dan bij zijn/haar thuisadres of daadwerkelijke bestemming.

Al deze data is noodzakelijk om tot effectief toezicht te komen.

Daarmee gaat de verwerking van de gegevens niet verder dan de noodzakelijke en evenredige verwerking van persoonsgegevens: er is een redelijke verhouding tussen de doelen die met het toezicht gemoeid zijn.

3. Gegevensverwerkingen

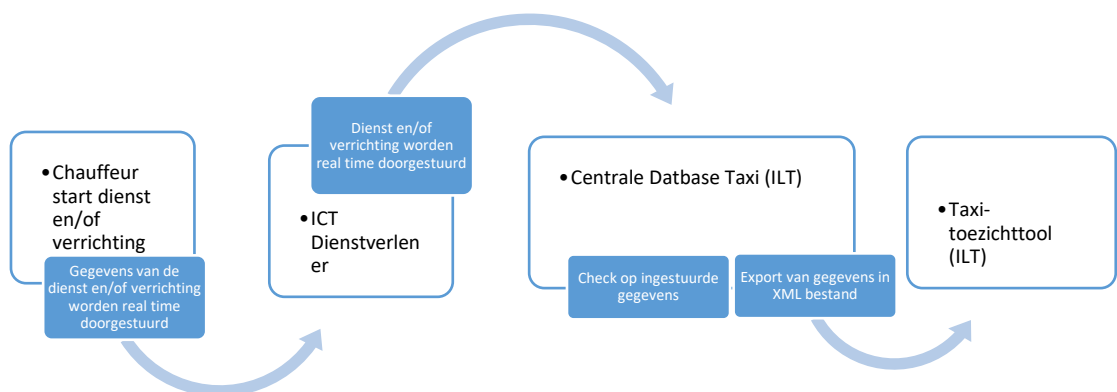
Geef alle voorgenomen [gegevensverwerkingen](#) weer en geef aan welke persoonsgegevens worden verwerkt per voorgenomen gegevensverwerking. Desgewenst kan een stroomschema van de gegevensverwerkingen worden toegevoegd. Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

Huidige wijze gegevensverzameling:

Het eerste deel van het huidige proces/systeem bestaat uit de opslag door de taxi ondernemer/chauffeur van hun onder toezicht vallende activiteiten in de Boordcomputer Taxi (BCT). Daarin wordt informatie opgeslagen over de op hen rustende verplichtingen uit hoofde van Arbeids- en Rusttijden (A&R), waaraan zij als ondertoezichtstaanden (OTS-en) moeten voldoen. In het huidige stelsel zijn de OTS-en verplicht om gegevens over de beroepsmatige taakuitoefening van taxichauffeurs te bewaren, zodat de ILT deze op kan vragen om daarop toezicht te houden.

Beoogde nieuwe proces (NB: analysefase (in Taxi-toezichttool is buiten scope).

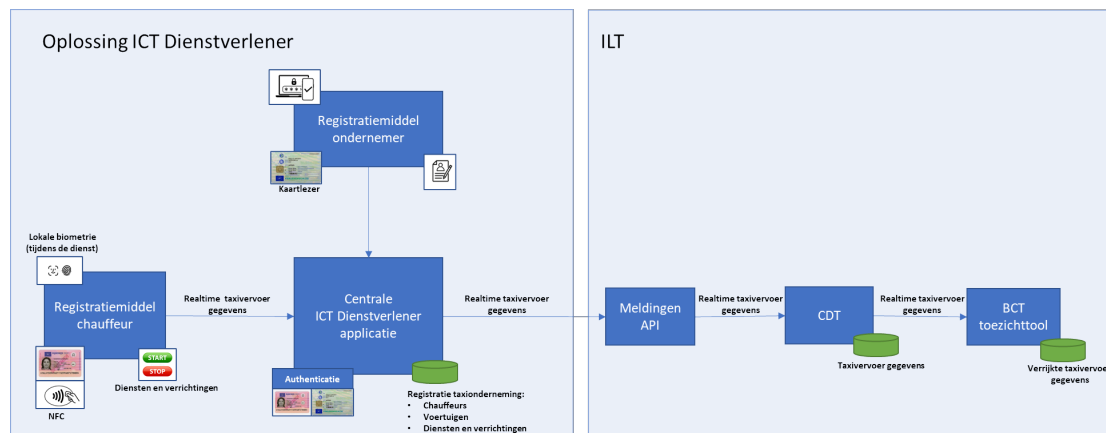
Gegevensverwerking	Persoonsgegevens
Stap 1: Registreren door de OTS en aanleveren gegevens dienst ⁴⁷	Alle benoemd in Tabel 1: Overzicht verwerkte gegevens
Stap 2: Ontvangst door de ILT en controle gegevens dienst	Alle benoemd in Tabel 1: Overzicht verwerkte gegevens
Stap 3: Opslag en doorgifte naar Taxi-toezichttool	Alle benoemd in Tabel 1: Overzicht verwerkte gegevens



⁴⁷ Een dienst is arbeid die een chauffeur ten behoeve van een ondernemer verricht. Binnen een dienst worden door de chauffeur verrichtingen zoals een rit en een pauze geregistreerd.

Overzicht dataketen en infrastructuur

De volgende figuur geeft een overzicht van de dataketen inclusief oplossing van ICT Dienstverlener en ILT gezamenlijk.



Figuur 2⁴⁸: Oplossing ICT Dienstverlener en ILT

Het gaat hier niet om een pilot of experiment, maar om een vast onderdeel van het taxitoezichtproces.

Toelichting bovenstaande figuur

De chauffeurs gebruiken een registratiemiddel. Het registratiemiddel communiceert de verrichtingen van de chauffeur met de centrale applicatie van de ICT Dienstverlener en vanaf daar worden benodigde meldingen onmiddellijk (realtime) aangeleverd bij de ILT.

De ondernemers werken via een portalfunctie van de ICT Dienstverlener om chauffeurs en voertuigen te registreren. Deze portalfunctie is voor rekening en risico van de ondernemer.

Stap 1: Registreren en aanleveren gegevens dienst

Registreren van gegevens door de taxichauffeur in een taxivoertuig met behulp van een registratiemiddel.

Stap 2: Ontvangst en controle gegevens dienst

Deze stap bestaat uit:

- Het grotendeels automatisch verzenden/aanleveren van gegevens door taxichauffeurs, met tussenkomst van een ICT Dienstverlener en onder verantwoordelijkheid van de taxiondernemer;
- Ontvangst van de gegevens door ILT;
- Uitvoeren van authenticaties van de ICT Dienstverlener;
- Controleren van aangeleverde informatie (validatie) en notificeren van ontvangst.

Stap 3: Opslag en doorgifte naar Taxi-toezichttool

Deze stap bestaat uit:

- Opslag van originele berichten voor zover nodig voor bewijsvoering;
- Voorbewerking⁴⁹ van gegevens;
- Opslag in formaat dat geschikt is voor verdere analyse;

⁴⁸ Projectinitiatiedocument (PID) Realisatie Variant BCT V0.9.1 van 26-05-2023.

⁴⁹ In de voorbewerking worden de start- en stopberichten (die geven het begin en eind van een rit aan) samengevoegd tot ritbestanden en in XML-formaat omgezet. Er worden dus BCT-bestanden van gemaakt die, op de gebruikelijke wijze, kunnen worden verwerkt door de Taxi-toezichttool.

- Automatische verwijdering van gegevens bij verstrijken van bewaartermijn.

Waarom overgang van BCT naar CDT nodig is?

In de in 2019 verschenen 'Rapportage éénmeting evaluatie BCT' was één van de conclusies dat het gebruik van de BCT op dat moment nog niet had geleid tot de verwezenlijking van het primaire doel, namelijk effectief toezicht op de taximarkt. Dat komt omdat het binnenhalen van de toezichtgegevens uit de BCT erg tijdrovend, bewerkelijk en foutgevoelig is. Het kost een inspecteur van de ILT circa 30 minuten per BCT om de gegevens daaruit te extraheren. Een vervoerder kampt met hetzelfde probleem, denk aan een vervoerder met enige honderden taxi's, die deze gegevens driemaandelijks moet extraheren naar haar administratie. Omdat de inspecteurs nu niet of zeer moeizaam over die toezichtgegevens kunnen beschikken zijn zij niet in staat om effectief toezicht uit te oefenen. En wordt er slechts marginaal toezicht gehouden op deze markt. Dat is in de visie van de Minister/de ILT onwenselijk en onacceptabel. Effectief toezicht houden op de circa 11.000 vervoerders, 53.000 bestuurders en 33.000 is alleen mogelijk indien de ILT daadwerkelijk beschikt over toezichtgegevens van deze drie groepen. Het karakter van de taximarkt is zodanig dat het toezicht er voldoende dicht op moet zitten om recht te doen aan de maatschappelijke belangen en risico's. Daarom is ervoor gekozen om dit alternatief voor de BCT te ontwikkelen en in te voeren.

Waarom real time/frequent verzenden en aanleveren van gegevens vanuit registratiemiddel naar een database (CDT) bij de ILT? Waarom maakt deze aanpassing van de gegevensverzameling het toezicht en op de taximarkt effectiever?

De ILT moet namens de Minister van IenW toezicht houden op de totale taximarkt en kan daarom niet volstaan met alleen inzicht in slechts een (klein) deel van de markt. De huidige opzet van gegevensverzameling met de BCT waarbij sprake is van lokale registratie en opslag van taxivervoergegevens in de BCT, waarbij de ILT de OTS-en vervolgens individueel moet benaderen met het verzoek die toezichtsgegevens te leveren, is qua inrichting (ook wanneer de BCT wel goed zou functioneren) feitelijk ongeschikt voor het benodigde totaaloverzicht/toezicht/handhaving op de markt.⁵⁰

De ILT heeft een totaaloverzicht nodig om in de aangeleverde toezichtgegevens waargenomen afwijkingen van de arbeids- en rusttijden en voorwaarden voor legitiem taxivervoer te kunnen vaststellen.

In het Besluit personenvervoer 2000, artikel 79 zijn de gegevens vastgelegd die de vervoerder moet registreren. Deze voor toezicht benodigde gegevens veranderen niet, enkel de verplichting dat deze real time vanuit het registratiemiddel worden aangeleverd aan de CDT.

Real time/frequente aanlevering van toezichtgegevens (dus op moment van registratie in registratiemiddel) is noodzakelijk op grond van de volgende overwegingen:

1. Dit verkleint het risico van manipulatie en verbetert de datakwaliteit. Het real time aanleveren minimaliseert het risico van manipulatie vooraf of achteraf van de gegevens bij de ondernemer/chauffeur en/of ICT

⁵⁰ Sinds de invoering van de BCT in 2014 heeft de ILT slechts van een beperkt aantal OTS-en toezichtinformatie opgevraagd en ontvangen. Dus feitelijk geen toezicht kunnen houden op de hele markt.

Dienstverlener.⁵¹ Dit vergroot de voor toezicht benodigde data-kwaliteit en betrouwbaarheid. Dit bevordert de eerlijkheid van handhaving voor de OTS door inspectie op basis van ter plaatste beschikbare informatie. Bijvoorbeeld in de hierna onder 5 genoemde situatie van een controle op een taxistandplaats.

2. Dit verkleint de kans op gegevensverlies. Decentrale opslag vergroot de kans op verlies van gegevens door een technische oorzaak (corruptie). Hoe frequenter de aanlevering, hoe kleiner de kans op gegevensverlies is.⁵²

3. Dit is nodig om tijdens arbeid/rit vast te stellen of aan taxiregels wordt voldaan. Het is op een later moment veel lastiger, zo niet onmogelijk, om te achterhalen of op het moment dat de arbeid/de rit plaatsvond zowel taxiondernemer, -chauffeur en -voertuig voldeden aan alle voorwaarden vanuit de taxiwet- en regelgeving.

Zo is het bijvoorbeeld tijdens een objectinspectie niet mogelijk zonder real time aanlevering te controleren of het registratiemiddel aanstaat, zoals voorgeschreven wordt in het nieuwe Besluit personenvervoer 2000.⁵³

Wanneer er geen registratie plaatsvindt (dus geen dienst is gestart met het registratiemiddel) en wel taxivervoer wordt verricht of aangeboden is dat al direct een (van de ernstigere) overtreding(en). Immers wordt er niet voldaan aan de registratieplicht en onttrekt diegene zich aan toezicht. Achteraf is namelijk niet meer te controleren wanneer er geen registraties plaatsvinden.

4. Dit is nodig om een bevel tot staken arbeid tijdig op te kunnen leggen. Aanlevering is minimaal dagelijks noodzakelijk om vanuit de aangeleverde gegevens overtreding van de arbeidstijden vast te stellen waarop gerichte opvolging mogelijk is die voor de veiligheid van belang is: een bevel tot staken van werkzaamheden.⁵⁴ Dus in een situatie dat een chauffeur structureel teveel werkt/te weinig rust neemt, met alle risico's van dien.

5. Dit zorgt dat de uitvoering van inspecties efficiënter en effectiever wordt. De ILT heeft als toezichthouder directe toegang nodig tot de actuele toezichtgegevens van al haar OTS-en om haar toezichtstaak uit te kunnen voeren (beschikbaarheid). Beschikbaarheid is noodzakelijk voor de uitvoering zowel van objectinspecties (inspectie on site) als voor bedrijfsinspecties, zoals digitale inspecties.⁵⁵

Voorbeeld: Zonder near real time/frequente aanlevering mist een inspecteur die op een taxistandplaats 35 taxi's inzicht/objectieve informatie uit de onderliggende databronnen over het niet voldoen van een taxichauffeur/voertuig aan de taxiregels hetgeen de inspecteur naast andere informatiebronnen objectieve aanknopingspunten geeft bij zijn keuze welke chauffeur/taxi op die locatie te inspecteren. In de huidige situatie met de BCT duurt het ongeveer een half uur per taxi om benodigde informatie, indien (voldoende) aanwezig, te vergaren. De trage verwerking verstoort ook de bedrijfsvoering van de taxiondernemer en de reis van de passagier. Het beschikken over actuele data is derhalve essentieel voor het uitvoeren van

⁵¹ Voor een nadere uitleg over het belang van actualiteit en betrouwbaarheid (in de zin van correctheid en compleetheid) zie paragraaf 10.2 Variantenstudie.

⁵² Paragraaf 8.4.2 Variantenstudie.

⁵³ Wanneer een taxichauffeur aan het werk is, bijvoorbeeld op taxistandplaats staat om op klanten te wachten, moet hij/zij op het registratiemiddel een dienst starten.

⁵⁴ Paragraaf 8.4.2 Variantenstudie.

⁵⁵ Onder digitale inspecties wordt verstaan het opbouwen van een informatiepositie die de ILT in staat stelt om objectief vast te kunnen stellen waar de grootste risico's zich bevinden. Hierbij is veiligheid primair belangrijk, daarna bescherming van de werkomstandigheden van de chauffeur en daarna het gelijke speelveld in de markt. Een goede informatiepositie stelt de ILT beter in staat om (gericht) OTS-en te inspecteren en keuzes te maken met betrekking tot de relevante interventies.

basale toezichttaken. Niet wenselijk is het, dat, zoals nu soms gebeurt bij gebrek aan beschikbare data, een inspecteur kiest om een bepaalde taxi op de standplaats te inspecteren op basis van "gevoel / ervaring".

De huidige situatie waarbij BCT's handmatig moeten worden uitgelezen kan nooit tot een actueel beeld leiden omdat er 40.000 BCTs zijn waarbij het uitleesproces ongeveer 30 minuten kost. Met een beperkt aantal inspecteurs is het dus simpelweg onmogelijk om een actueel en volledig beeld te krijgen.

6. Dit is gebruiksvriendelijker en daardoor minder fout- en fraudegevoelig.⁵⁶ Verplichte real time aanlevering leidt voor de ondernemers tot minder handmatige werkzaamheden en administratieve lasten.

7. Dit maakt gegevensoverdracht minder kwetsbaar voor storingen. In de Rapportage eenmeting evaluatie BCT en de BCT Variantenstudie is geconstateerd dat de BCT kwetsbaar is voor storingen bij het opslaan en overzetten van gegevens.

8. Dit vermindert de toezichtbelasting voor nalevende OTS-en. Ondernemers die zich netjes aan de regels houden zullen nauwelijks 'last' hebben van inspecties omdat de inspectie zich kan richten op ondernemers met ontbrekende gegevens of andere afwijkingen in aangeleverde gegevens.

Hoe realtime is de aanlevering/het inzicht van de ILT?

Met de overgang van de huidige Boordcomputer Taxi (die hoogfrequent 24/7 de locatie van een taxi en daarmee ook van de bestuurder vastlegt) naar de nieuwe wijze van gegevensverzameling (waarbij slechts het begin- en eindpunt van een met passagiers beladen (taxi)rit aan de ILT wordt geleverd) is een enorme privacy verbetering voor de OTS-en. Daarmee krijgt de ILT exact de (need to have)informatie die zij nodig heeft voor taxitoezicht. Met registratie en doorgifte van slechts het begin- en eindpunt van een taxirit aan de ILT kan de ILT de betrokkene (de bestuurder) niet volgen. Wanneer een chauffeur een dienst start is voor de inspecteur van de ILT via de TTT alleen zichtbaar dat chauffeur A, werkzaam bij taxionderneming B met taxivoertuig C een dienst is gestart, niet waar die in Nederland rijdt en ook niet of hij/zij/wel of niet een beladen (betaalde) rit heeft. De coördinaten van het begin- en eindpunt van beladen ritten worden pas doorgegeven aan en zichtbaar voor een inspecteur in de TTT als de chauffeur zijn dienst heeft beëindigd, bijvoorbeeld aan het einde van zijn werkdag. Of wanneer een inspecteur bij een inspectie op locatie de chauffeur heeft gevraagd om die dienst te beëindigen. Die informatie komt dus altijd pas met vertraging beschikbaar. Vervolgens moet de inspecteur per rit in de TTT doorklikken om de coördinaten van het begin en eindpunt van die rit te kunnen zien. Voor zichtbaarheid en registratie moet uiteraard de chauffeur wel de ritten starten en eindigen in het registratie middel.

Opslag van de gegevens

De realtime aanlevering van gegevens die het gewenste totaaloverzicht gaan bieden, moeten ergens opgeslagen worden. Naar het oordeel van de ILT kan dit het beste gebeuren in een door haar beheerde database.

Mogelijke alternatieven voor centrale opslag door de ILT, zoals een centrale opslag beheerd door de branche, acht de ILT onwenselijk.

⁵⁶ Paragraaf 9 van de Variantenstudie.

De ILT acht (hoewel zij hecht aan een goede samenwerking met OTS-en en hun vertegenwoordigers (de branche), zoals ook blijkt uit hun betrokkenheid bij de inrichting van de CDT) het een fundamenteel onwenselijke situatie als de ILT voor haar toezicht volledig afhankelijk wordt van de medewerking van de branche. Het (laten) beheren van toezichtgegevens door de OTS-en (of hun vertegenwoordigers) creëert een potentiële kwetsbaarheid in het toezicht. Het is de taak van de toezichthouder om gegevens te verzamelen en beheren die noodzakelijk zijn voor het effectieve toezicht. Wanneer degenen die aan toezicht zijn onderworpen zelf mogen bepalen wanneer gegevens met de ILT worden gedeeld voor het toezicht, ontstaat een onwenselijke situatie die effectief toezicht belemmert. In een extreem scenario waarbij er een verschil van mening ontstaat tussen de branche en de toezichthouder over de inrichting van het toezicht, kan de branche in theorie zelfs de ILT de toegang tot de OTS data in zijn geheel ontzeggen en dit als pressiemiddel gebruiken.

Verder is de ILT van mening dat het hosten en beheren van de database in een Rijksomgeving doorgaans veiliger en betrouwbaarder is dan deze te beleggen bij een (onafhankelijke) derde partij die niet noodzakelijkerwijs over dezelfde mensen, middelen en expertise beschikt als de overheid.

Tenslotte blijft Onze Minister ultimo verantwoordelijk voor het stelsel van toezicht. Wanneer de database beheerd wordt door een derde partij kan mogelijk onvoldoende controle worden uitgeoefend op de veiligheid, betrouwbaarheid en accuraatheid van het systeem.

Alternatieven tenslotte waarbij de ILT 'over the air' geautomatiseerd gegevens kan opvragen bij geselecteerde OTS-en zijn ook niet toereikend omdat hier niet een totaaloverzicht mee kan worden verkregen.

De ILT concludeert op grond van het bovenstaande dat minder 'ingrijpende' varianten zoals het 'halen' van gegevens of het periodiek (wekelijks, maandelijks) 'brengen' van gegevens niet of onvoldoende tegemoet komen aan de bovengenoemde belangen en vereisten. Voor een nadere onderbouwing verwijzen naar de Variantenstudie die als bijlage bij deze DPIA is gevoegd.

4. Verwerkingsdoeleinden

Beschrijf de doeleinden van de voorgenomen gegevensverwerkingen.

Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

Gegevensverwerking	Verwerkingsdoeleinde	Oorspronkelijk verwerkingsdoeleinde
Stap 1: Registreren en aanleveren gegevens dienst	Houden van toezicht op de wet- en regelgeving betreffende het taxivervoer	Niet van toepassing
Stap 2: Ontvangst en controle gegevens dienst	Houden van toezicht op de wet- en regelgeving betreffende het taxivervoer	Niet van toepassing
Stap 3: Opslag en doorgifte naar Taxi-toezichttool	Houden van toezicht op de wet- en regelgeving betreffende het taxivervoer	Niet van toepassing

Het **verwerkingsdoel** van het beoogde nieuwe proces (stap 1 tot en met 3) (en feitelijk ook van de rest van de in het plaatje op pagina 5 getoonde keten) is het mogelijk maken van een effectieve en efficiënte uitvoering van de wettelijke taak die Minister IenW aan de ILT heeft toegewezen betreffende toezicht op de taximarkt.

Het toezicht houden op de voorwaarden voor het uitvoeren van taxivervoer omvat de volgende onderdelen:

- Arbeids- en rusttijden (A&R);
- Vereiste vergunning taxiondernemer;
- Bevoegdheid taxichauffeur;
- Registratie en keuringgegevens van het taxivoertuig bij de RDW;
- Transparantie van de ritprijs in relatie tot de geleverde prestatie.

De persoonsgegevens worden verwerkt voor de uitvoering van dit toezicht en indien aan de orde de handhaving.

5. Betrokken partijen

Benoem alle organisaties die betrokken zijn per voorgenomen gegevensverwerking. Deel deze organisaties in onder de rollen: [verwerkingsverantwoordelijke](#), [gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijke](#), [verwerker](#), [sub-verwerker](#), [verstrekker](#), [ontvanger](#) en [derde](#). Benoem ook welke functies/afdelingen binnen deze organisaties toegang krijgen tot persoonsgegevens. Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

Naam partij	Rol partij	Functies/afdelingen	Persoonsgegevens
ILT (namens Min IenW)	Verwerkingsverantwoordelijke	CIO/directeur INP Uitvoerend: (Inspecteurs) Team taxi Ondersteunend: Functioneel en technisch beheerders	Alle
██████	Verwerker	Leverancier ICT-omgeving	Alle
ICT Dienstverleners	Verstrekker Verwerker	Commerciële ICT Dienstverleners	Alle
Ondernemers	Verstrekker Verwerkingsverantwoordelijke	Taxiondernemers	Alle
Taxichauffeurs	Verstrekker	Taxichauffeurs	Alle

Toelichting op bovenstaande tabel

ILT (namens Min IenW)

De ILT heeft de opdracht van de Minister IenW om toezicht te houden op de naleving van de A&R regels en overige regels gesteld aan vervoerder. Uitvoerend: (Inspecteurs van) Team taxi gebruiken de toezichtgegevens voor de uitvoering van taxitoezicht (denk aan inspecties). Ondersteunend: Functioneel en technisch beheerders beheren de infrastructuur, processen en systemen waarbinnen de toezichtgegevens worden verwerkt die voor de uitvoering van taxitoezicht.

██████ In de toekomst zal de productieomgeving bij ██████ gaan landen. Daarvoor zal een passende Dienstverleningsovereenkomst en verwerkersafspraken worden afgesloten.

ICT Dienstverleners

De ICT Dienstverlener is een verwerker: de ICT Dienstverlener verwerkt taxivervoergegevens in opdracht van een taxiondernemer ('vervoerder') en draagt namens deze zorg voor de ordentelijke aanlevering van de taxivervoergegevens bij de CDT van de ILT. Er zal tussen taxiondernemer en ICT Dienstverlener naast een opdrachtovereenkomst ook een

verwerkersovereenkomst worden afgesloten.⁵⁷ Het is de verantwoordelijkheid van de taxiondernemer om dit te regelen.

In dit stadium van het project zijn verschillende commerciële partijen geïnteresseerd om na inwerkingtreding op te treden als een ICT Dienstverlener. Op dit moment is nog niet bekend welke partijen uiteindelijk daadwerkelijk producten en diensten gaan leveren om taxiondernemers en -chauffeurs te ondersteunen bij het registreren en aanleveren van taxivervoergegevens.

Ondernemers

Betreft taxiondernemers (zowel met personeel in loondienst als ZZP'ers). De taxiondernemer ('vervoerder') is verwerkingsverantwoordelijk voor de registratie en aanlevering van taxivervoergegevens.⁵⁸

Taxichauffeurs

Betreft iedere chauffeur die arbeid in een taxivoertuig uitvoert. De primaire werkzaamheden van een taxichauffeur omvatten het uitvoeren van taxiriten. Ook een bezoek brengen aan de garage of aan de wasstraat behoren tot de werkzaamheden van een taxichauffeur. En ook niet voertuig gerelateerde werkzaamheden, zoals een overleg op kantoor, maken deel uit van de arbeid die een taxichauffeur verricht. Dit valt onder 'andere werkzaamheden'. Deze werkzaamheden moeten ook geregistreerd worden voor het door de ILT uit te voeren taxitoezicht.

⁵⁷ We verwachten dat de hiervoor genoemde punten worden geborgd in de Ministeriële regeling en de aansluitvoorwaarden.

⁵⁸ De ondernemer zal een ICT Dienstverlener kiezen die voldoet aan de eisen die voortvloeien uit de Ministeriële regeling, waaronder de aansluitvoorwaarden en de koppelvlakspecificatie. Daarnaast zal de taxiondernemer zijn keuze vooral laten hangen van de prijs die een ICT Dienstverlener in rekening brengt voor zijn producten (registratiemiddel) en diensten (denk aan: gegevensverwerking, cloudopslag en doorlevering taxivervoergegevens aan ILT).

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Beschrijf alle belangen die de betrokken partijen hebben bij de voorgenomen gegevensverwerkingen. Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

Betrokken Partij	Belangen
ILT (namens Min IenW)	Effectiever en efficiënter verkrijgen van taxivervoergegevens, waaronder arbeids- en rusttijden nodig om toezicht te kunnen houden (denk aan: voor uitvoering van inspecties) en zo de taxiregels te kunnen handhaven.
██████	Onderdeel van de dienstverlening als leverancier van technische infrastructuur binnen de overheid.
ICT Dienstverleners	Commerciële partij kan een product in de markt zetten waar ondernemers en taxichauffeurs gebruik van kunnen maken. Betreft hier puur een commercieel belang. ⁵⁹
Ondernemers	Vermindering van administratieve last om informatie te bewaren/leveren. Verplichting tot geautomatiseerde near realtime levering draagt bij aan inzage in aangeleverde informatie. Vanwege 100% controle van geregistreerde ritten en arbeids- en rusttijden ontstaat een gelijk spelveld binnen de sector.
Taxichauffeurs	Vereenvoudiging van gebruik. De verplichting tot automatische levering vermindert de administratieve last om te leveren.
Taxiklanten/passagiers	Verkleinen risico op fysieke of financiële schade door oververmoeide bestuurders, ongeschikte bestuurders, gebruik van onverzekerde, ongekeurde voertuigen (zonder APK etc.) en malafide of crimineel gedrag van bestuurders. Borgen van de kwaliteit van dienstverlening en voorkomen van overmatige ritprijzen.
Overige verkeersdeelnemers	Verkleinen risico op fysieke of financiële schade door oververmoeide bestuurders, ongeschikte bestuurders, gebruik van onverzekerde, ongekeurde voertuigen (zonder APK etc.) en malafide of crimineel gedrag van bestuurders.

De maatschappelijk belangen bij effectief toezicht zijn substantieel. Effectief toezicht voorkomt uitbuiting en overbelasting van bestuurders door overtreding van A&R-regels. Daarnaast verkleint effectief toezicht het risico voor de taxiklant/passagier en andere verkeerdeelnemers op fysieke of financiële schade (als gevolg van: ongelukken (door oververmoeide bestuurders, ongeschikte bestuurders (want geen rijbewijs/rijbewijs ingetrokken)), gebruik van onverzekerde, ongekeurde voertuigen, zonder APK etc.) en malafide of crimineel gedrag van bestuurders (die niet voldoen aan de chauffeur geschiktheid eisen, denk aan een VOG). Dit borgt verder de kwaliteit van dienstverlening en

⁵⁹ De ICT Dienstverlener treedt dan als verwerker op die in opdracht en ten behoeve van de verwerkingsverantwoordelijke taxiondernemer gegevens verwerkt.

voorkomt overmatige ritprijzen. En zorgt voor eerlijke concurrentie op de taximarkt (level-playing-field).

7. Verwerkingslocaties

Benoem in welke landen de voorgenoemde gegevensverwerkingen plaatsvinden. Beschrijf het [doorgiftemechanisme](#) (bv. [adequaateitsbesluit](#)) dat van toepassing is wanneer verwerkingslocaties buiten de [Europese Economische Ruimte](#) bevinden. Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

Gegevensverwerkingen	Verwerkingslocaties	Doorgiftemechanisme
Stap 1: Registreren en aanleveren gegevens dienst	Nederland, Duitsland en België	Niet van toepassing
Stap 2: Ontvangst en controle gegevens dienst	Nederland	Niet van toepassing
Stap 3: Opslag en doorgifte naar Taxi-toezichttool	Nederland	Niet van toepassing

Het **registreren** van gegevens zal bijna volledig in Nederland plaatsvinden. Taxiriten mogen worden uitgevoerd door een Nederlands taxibedrijf van Duitsland of België⁶⁰ naar Nederland en vice versa. In dit geval worden de gegevens lokaal verwerkt in Duitsland of België door middel van het gebruik van het registratiemiddel.

De **ILT** neemt haar ICT-diensten af bij de shared service centers van de Nederlandse Rijksoverheid [REDACTED]⁶¹.

⁶⁰ Ook lokale ICT Dienstverleners uit België of Duitsland kunnen deze diensten verlenen wanneer ze voldoen aan de Ministeriële regeling en aansluitvoorwaarden.

⁶¹ De ILT neemt voor de bestaande dienstverlening diensten af uit de Dienstencatalogus van [REDACTED]. Wanneer er aanvullende diensten nodig zijn zullen die worden afgenomen conform het standaard proces.

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Beschrijf op welke wijze en met gebruikmaking van welke (technische) middelen en methoden de persoonsgegevens worden verwerkt. Benoem of sprake is van bijvoorbeeld (semi-) geautomatiseerde besluitvorming, profilering, een cloudoplossing of big data-verwerkingen en, zo ja, beschrijf waaruit dat bestaat.

Er is binnen de CDT geen sprake van geautomatiseerde besluitvorming, profilering, stelselmatig volgen van OTS-en, kunstmatige intelligentie of big dataverwerkingen. Dit geldt ook voor de verdere verwerking in het taxitoezichtproces.

Via ████████ zal gebruik worden gemaakt van een cloudoplossing in een datacenter van de Rijksoverheid. De ontwikkel- en testomgeving zijn geplaatst in een private cloud.

Gegeensvalidatie vindt plaats op de door de ICT Dienstverleners verzonden gegevens. De aangeleverde informatie wordt geautomatiseerd gevalideerd binnen de CDT oplossing. Daar vindt onder meer de volgende validatie plaats:

- Bericht voldoet niet aan de opmaak;
- Bericht wordt afgewezen als velden niet het juiste formaat (datatype) of opmaak heeft;
- Bericht wordt afgewezen als verplichte velden ontbreken;
- Bericht bevat velden met ongeldige waarden.

Dit betreft een validatie op de volledigheid en (vermoedelijke) incorrectheid van deze gegevens. Er wordt bijvoorbeeld gevalideerd of bepaalde velden de juiste lengte hebben, de datum/tijd in UTC is en of alle verplichte velden zijn gevuld.

Kunstmatige intelligentie

Toepassing van kunstmatige intelligentie in dit proces is niet aan de orde en ook niet beoogd op dit moment. Indien er een verandering plaatsvindt in deze opstelling dan zullen die plannen via het standaardproces voor nieuwe initiatieven en wijzigingen (het Stappenplan Privacy van de ILT) worden beoordeeld en zal daarvoor zo nodig een DPIA en andere benodigde (privacy)toetsingen worden uitgevoerd.

Geen volgsysteem

De overgang van de huidige Boordcomputer Taxi – die hoogfrequent 24/7 de locatie van een taxi en daarmee ook van de bestuurder vastlegt - naar de nieuwe wijze van gegevensverzameling, waarbij slechts het begin- en eindpunt van een met passagiers beladen (taxi)rit aan de ILT wordt geleverd, is een enorme privacyverbetering voor de OTS-en. De ILT ontvangt alleen de exacte informatie die zij nodig heeft voor het taxitoezicht (Need to have). Met registratie en doorgifte van slechts het begin- en eindpunt van een taxirit aan de ILT kan de ILT de betrokkene (de bestuurder) niet volgen. Op het moment dat een chauffeur een dienst start, is voor de inspecteur van de ILT via de TTT alleen zichtbaar dat chauffeur A, werkzaam bij taxionderneming B met taxivoertuig C, een dienst is gestart. Het is niet zichtbaar waar de chauffeur

zich in Nederland bevindt en ook niet of hij/zij een beladen (betaalde) rit uitvoert. De coördinaten van het begin- en eindpunt van beladen ritten worden pas doorgegeven aan en zichtbaar voor een inspecteur in de TTT als de chauffeur zijn dienst heeft beëindigd, bijvoorbeeld aan het einde van zijn werkdag. Of wanneer een inspecteur bij een inspectie op locatie de chauffeur heeft gevraagd om die dienst te beëindigen. Die informatie wordt dus altijd met vertraging beschikbaar gesteld. Vervolgens moet de inspecteur per rit in de TTT doorklikken om de coördinaten van het begin- en eindpunt van de rit te kunnen zien. Voor zichtbaarheid en registratie dient de chauffeur de ritten te starten en te beëindigen in het registratiemiddel. Daarnaast is er in de TTT geen functionaliteit om de coördinaten van meerdere ritten gecombineerd te zien. Er is geen dus sprake van een surveillance of een volgsysteem.

Big data

De term 'big data' kent geen duidelijk definitie. Doorgaans wordt de term gebruikt voor verwerkingen waarbij traditionele databasetechnieken niet langer toereikend zijn. Het betreft grote hoeveelheden gegevens (volume) van uiteenlopende aard (variety), die met grote snelheid binnenkomen (velocity)⁶². Bij de CDT gaat het om een normale dataset die de OTS aan de ILT moet aanleveren in het kader van taxitoezicht, die de ILT moet verwerken op basis van haar toezichtstaak. Er is geen sprake van big data. '

⁶² <https://www.oracle.com/big-data/what-is-big-data/>

9. Juridisch en beleidsmatig kader

Benoem alle [wet- en regelgeving](#) en beleid met mogelijke gevolgen voor de voorgenomen gegevensverwerkingen. De AVG en de Richtlijn⁶³ hoeven niet genoemd te worden. Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

Gegevensverwerkingen	Juridisch en/of beleidsmatig kader	Wetsartikelen
Stap 1: Registreren en aanleveren gegevens dienst ⁶⁴	<ul style="list-style-type: none"> - Wet personenvervoer 2000; - Besluit personenvervoer 2000; - Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren Inspectie Leefomgeving en Transport. - Arbeidstijdenwet - Arbeidstijdenbesluit Vervoer 	Zie toelichting
Stap 2: Ontvangst en controle gegevens dienst		
Stap 3: Opslag en doorgifte naar Taxi-toezichttool		

9.1 Juridisch kader

Hieronder staat een overzicht van het juridisch kader waarop het taxitoezicht van de ILT is gebaseerd en als onderdeel daarvan ook de inrichting van de gegevensverzameling nodig voor de uitvoering van taxitoezicht.

Wet personenvervoer 2000 (Wp2000)

In artikel 5c⁶⁵ lid 1 Wp2000 is vastgelegd dat de Minister van IenW persoonsgegevens verwerkt voor de uitvoering van verordening 1071/2009/EG en verordening 1073/2009/EG en het bij of krachtens de Wp2000 gestelde, dat wil zeggen onder meer voor taxitoezicht. In lid 2 staat de Minister verwerkingsverantwoordelijke is voor de verwerking van die gegevens.

Op grond van artikel 80 Wp2000 is het verboden om taxivervoer te verrichten in strijd met de bij of krachtens artikel 79 Wp2000 gestelde regels. Op grond van artikel 79 Wp2000 kunnen bij AmvB nadere regels worden gesteld. Relevant voor (de inrichting van) toezicht op taxivervoer (en ook voor de wijze

⁶³ Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad.

⁶⁴ Een dienst is arbeid die een chauffeur ten behoeve van een ondernemer verricht. Binnen een dienst worden door de chauffeur verrichtingen zoals een rit en een pauze geregistreerd.

⁶⁵ Artikel 5c lid 1: Onze Minister verwerkt persoonsgegevens ten behoeve van uitvoering van verordening 1071/2009/EG en verordening 1073/2009/EG en het bij of krachtens deze wet gestelde, in het bijzonder in het belang van de handhaving van de vereisten voor de toegang tot het beroep van vervoerder en de betrouwbaarheid van de vervoersmanager. Artikel 5c lid 2: Onze Minister is verwerkingsverantwoordelijke, voor de in het eerste lid bedoelde gegevens.

van de inrichting van gegevensverzameling) zijn in dit kader die in lid 1 onder sub a, sub e, sub f en sub h:

- a. *de inrichting, uitrusting en herkenbaarheid van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;*
- e. *de eisen en verplichtingen te stellen aan vervoerders die taxivervoer verrichten en aan bestuurders van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;*
- f. *de wijze waarop wordt aangetoond dat aan de ingevolge de onderdelen a tot en met e gestelde regels wordt voldaan;*
- h. *de administratie die de vervoerder voert ten behoeve van een doelmatig toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde.*

In artikel 79, tweede lid, wordt lid 1 sub a nog verder toegelicht, namelijk dat regels over de inrichting en uitrusting mede betrekking kunnen hebben op:

- 'a. de aanwezigheid van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven, prijzen en arbeids- en rusttijden';*
- 'b. het gebruik van zodanige apparatuur en voorzieningen met inbegrip van de afzonderlijke onderdelen daarvan';*
- 'c. de keuring van zodanige apparatuur en voorzieningen dan wel de installatie daarvan'.*

Overig taxitoezicht

Het taxitoezicht ziet zowel op de Arbeids- en rusttijden (A&R) als op zogenaamd overig taxitoezicht. Overig taxitoezicht omvat toezicht op vergunningen taxiondernemer, bevoegdheid taxichauffeur, registratie en keuringsgegevens taxivoertuig en transparantie ritprijs in relatie tot geleverde prestatie. In de Wp 2000 zijn de volgende bepalingen over overig toezicht opgenomen:

- Vereiste vergunning taxiondernemer

In artikel 76 lid 1 Wp2000 staat het volgende over de vergunning van de taxiondernemer:

1. *Het is verboden taxivervoer te verrichten zonder een daartoe door Onze Minister verleende vergunning.*

- Bevoegdheid taxichauffeur;

In artikel 79 lid 1 onder e Wp2000 staat dat eisen en verplichtingen gesteld kunnen worden waaraan een taxichauffeur moet voldoen:

1. *Bij krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over:*
 - e. *de eisen en verplichtingen te stellen aan vervoerders die taxivervoer verrichten en aan bestuurders van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht.*

Of de chauffeur aan deze eisen en verplichtingen voldoet, wordt gecontroleerd door na te gaan of de taxichauffeur onder andere een geldige vergunning heeft.

- Registratie en keuringgegevens van het taxivoertuig bij de RDW

In artikel 79 lid 1 Wp2000 wordt gesteld dat er bepaalde eisen en verplichtingen worden gesteld aan taxivervoer. Specifiek gaat het dan om de volgende passages:

1. *Bij krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over:*
 - a. *De inrichting, uitrusting en herkenbaarheid van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;*
 - b. *De keuring van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht*

- Transparantie ritprijs in relatie tot geleverde prestatie

In artikel 81 lid 1 Wp2000 wordt gesteld dat er transparantie dient te zijn in de ritprijs:

1. *Met het oog op de inzichtelijkheid voor de consument worden bij ministeriële regeling regels gesteld over tarieven voor taxivervoer. Deze regels kunnen betrekking hebben op:*
 - a. *de wijze waarop het tarief is opgebouwd;*
 - b. *de verplichting om de tariefopbouw toe te passen;*
 - c. *een toe te passen maximumtarief.*

Op overtreding van deze regels zijn de bij besluit van de Minister van I&W aangewezen personen bevoegd om te handhaven ingevolge artikel 87⁶⁶, eerste lid, onderdeel a Wp2000. Hiertoe zijn op grond van het 'Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT betreffende vervoerswetgeving' de ambtenaren van de ILT aangewezen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000)

Het Bp2000 geeft een uitwerking van de bovenstaande wettelijke verplichtingen. Daarin is geregeld dat de gegevensverzameling voor taxitoezicht gebeurt via de Boord Computer Taxi die is geplaatst in een taxivoertuig. De OTS is verplicht die gegevens te registreren en desgevraagd op ieder moment aan de ILT te verstrekken.

Artikel 79 Bp2000 stelt concrete eisen aan de huidige BCT. Artikel 80 Bp2000 geeft regels over het gebruik van de BCT, waaronder over de bewaartermijnen van de gegevens. Op grond van artikel 80 lid 2 heeft de vervoerder een bewaarplicht van tenminste 104 weken gerekend vanaf de datum waarop de gegevens betrekking hebben. De artikelen 81, 82 en 83 geven regels over de verschillende typen boordcomputerkaarten waaronder de chauffeurskaart, de ondernemerskaart en de keuringskaart.

⁶⁶ Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet, van verordening 1071/2009/EG en van verordening 1073/2009/EG zijn belast:
a.de bij besluit van Onze Minister aangewezen personen

Voorziene wijziging Bp2000

De wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000) strekt tot invoering van een nieuwe wijze van gegevensverzameling. De verplichting voor vervoerders die taxivervoer verrichten om bepaalde in het Besluit vastgelegde gegevens omtrent de beroepsmatige taakuitvoering van taxichauffeurs aan te leveren bij de ILT wijzigt niet.

In de huidige BP2000 is voor vervoerders die taxivervoer verrichten verplicht om de taxivervoergegevens te registreren met een Boord Computer Taxi (hierna: BCT). In de nieuwe opzet zoals uit te werken in de aanpassing van de Bp2000 blijft de verplichting bestaan om gegevens omtrent de beroepsmatige taakuitvoering⁶⁷ van taxichauffeurs, waaronder gegevens omtrent arbeids- en rusttijden van bestuurders te registreren en bij de ILT aan te leveren, zij het dat de gegevensverzameling voortaan gaat plaatsvinden via een vormvrij registratiemiddel waarbij de taxiondernemer 'real time' de toezichtgegevens via een ICT-Dienstverlener aanlevert aan de centrale database van de ILT.

De overstap naar de CDT betreft dus slechts een wijziging van de gegevensverzameling.

De set toezichtgegevens wijzigt niet, zij het dat in plaats van zoals bij de BCT die 24/7 met hoge frequentie de gps-locatie van het taxivoertuig en daarmee van de bestuurder registreert in de nieuwe opzet alleen het start- en eindpunt van een taxirit wordt geregistreerd en 'realtime' dus alleen het start- en eindpunt van de taxirit aan de database van de ILT zal doorgeven. Tevens wordt het BSN niet langer geregistreerd. Een verdere verbetering voor de OTS is dat in de nieuwe opzet de OTS de mogelijkheid heeft om registratie te stoppen wanneer hij/zij privé-activiteiten heeft, bij de BCT blijft de registratie doorgaan ook wanneer het taxivoertuig privé wordt gebruikt.

Ook verandert er niets aan de overige eisen voor taxivervoer, zijnde vergunningen taxiondernemer, bevoegdheid taxichauffeur, registratie en keuringsgegevens taxivoertuig en transparantie ritprijs in relatie tot geleverde prestatie.

Beoogd is op te nemen in het BP 2000:

Artikel 83a (centrale database taxivervoer)

1. Er is een centrale database taxivervoer. Onze Minister is beheerder van en verwerkingsverantwoordelijke voor deze database.
2. De gegevens, waaronder mede begrepen persoonsgegevens als genoemd in artikel 83b, worden in de centrale database taxivervoer verzameld en verwerkt voor het verkrijgen van toegang tot deze gegevens voor het uitvoeren van een doelmatig toezicht op de naleving en handhaving van het bepaalde bij of krachtens deze wet en de Arbeidstijdenwet voor zover dat ziet op taxivervoer en op arbeids- en rusttijden.

De Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer

Inhoudelijk verandert er niets aan de regels omtrent de arbeids- en rusttijden die volgen uit artikel 4.3 van de Arbeidstijdenwet waarin de registratieverplichting voor werkgevers en werknemers is vastgelegd en aan de in artikel 2.4.1. van het Arbeidstijdenbesluit vervoer vastgelegde termijn van

⁶⁷ Ziet op A&R, arbeids- en rusttijden en op vergunningen taxiondernemer, bevoegdheid taxichauffeur, registratie en keuringsgegevens taxivoertuig en transparantie ritprijs in relatie tot geleverde prestatie.

tenminste 104 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens en bescheiden betrekking hebben.

Voor taxiondernemingen die taxivervoer verrichten blijft ook de verplichting bestaan om deze gegevens te bewaren. De bewaarplicht geldt van 104 weken⁶⁸, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens betrekking hebben. De bewaarplicht is vastgelegd in artikel 80, lid 2 Besluit personenvervoer zoals hierboven omschreven.

Ministeriële regelingen

Er zijn twee ministeriële regelingen relevant voor het juridisch kader van de huidige BCT:

- De Regeling specificaties en typegoedkeuringen BCT. Deze regeling beschrijft in technisch detail de eisen waaraan de huidige BCT moet voldoen voor typegoedkeuring. Inhoudelijke eisen zijn bijvoorbeeld de onderdelen, wijze van registratie door de boordcomputer, de werking van de boordcomputer en de typegoedkeuring door de RDW.
- De Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten. Deze regeling beschrijft het gebruik van de BCT en de gebruikte typen boordcomputer functioneel en procedureel, door regels te stellen betreffende de aanvraag, schorsing, intrekking en het gebruik van kaarten.

Deze regelingen zullen in de overgangperiode blijven bestaan en tevens zal er een ministeriële regeling worden opgesteld ten behoeve van de uitwerking van de CDT zoals die in het Bp2000 zal worden opgenomen. Hierin zullen o.a. vanaf 1 januari 2028 alleen de wijze en frequentie waarop deze gegevens moeten worden aangeleverd wettelijk worden voorgeschreven. Deze nieuwe ministeriële regeling vervangt de drie huidige ministeriële regelingen.

In artikel 78a van het nieuwe Bp2000 is bepaald dat vanaf 1 juli 2024 een overgangperiode geldt tot en met 31 december 2027. Gedurende deze periode kunnen taxiondernemers die taxivervoer verrichten overstappen van de BCT naar de CDT. Zolang een vervoerder die taxivervoer verricht deze overstap nog niet geheel heeft gemaakt, blijven de regels met betrekking tot de boordcomputer uit de artikelen 79 tot en met 83 van het huidige Bp2000 van toepassing op die vervoerder.

Uiterlijk op 1 januari 2028 moeten vervoerders die taxivervoer verrichten zijn overgestapt naar de CDT en voldoen aan het bepaalde in paragraaf 4 van hoofdstuk 6 van het nieuwe Bp2000. Vanaf die datum is het alleen nog mogelijk taxivervoer te verrichten overeenkomstig de regels van de CDT.

Grondslag voor het verwerken van persoonsgegevens.

⁶⁸ Ratio bewaartermijn zal worden onderbouwd in toelichting bij het wetsvoorstel.

Alles wat met Taxitoezicht (de A&R (arbeids- en rusttijden) en overig toezicht⁶⁹) gegevens gebeurt, kwalificeert als het verwerken van persoonsgegevens en valt daarmee onder de AVG.

De ILT is verantwoordelijk voor de gegevens vanaf het moment dat de ILT over de gegevens beschikt in het kader van haar publieke taak van toezicht en handhaving op het taxivervoer. Op basis van de artikelen 24 en 25 AVG is de ILT verantwoordelijk om passende technische en organisatorische maatregelen te treffen om te waarborgen en te kunnen aantonen dat de verwerking in overeenstemming met de AVG wordt uitgevoerd.

Onder het systeem van de CDT worden persoonsgegevens verwerkt van bestuurders en vervoerders die taxivervoer verrichten. Deze gegevensverwerking moet rechtmatig zijn.

Volgens de AVG mogen persoonsgegevens slechts worden verzameld voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden.

In artikel 5c van de Wp2000 staat dat de Minister verwerkingsverantwoordelijke is voor de bij of krachtens deze wet verwerkte persoonsgegevens. In het kader van haar taxitoezichttaak.

De verwerking is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de taak van algemeen belang die op de verwerkingsverantwoordelijke rust, ingevolge artikel 87 van de Wp2000 en het Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT betreffende vervoerswetgeving.

Op grond van deze artikelen is de ILT belast met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet. Het is voor de ILT niet mogelijk toezicht te houden zonder te beschikken over de in dit besluit genoemde persoonsgegevens.

Ook het subsidiariteitsbeginsel is in acht genomen. De arbeids- en rusttijden van de bestuurder kunnen niet op een andere manier worden vastgesteld die minder nadelig is voor de betrokken personen. Dit geldt ook voor overig taxitoezicht (vergunning taxiondernemer, bevoegdheid taxichauffeur, registratie en keuringsgegevens taxivoertuig en transparantie ritprijs in relatie tot geleverde prestatie).

Bij het verwerken van de persoonsgegevens zal de ILT voorzien in de borging van de benodigde gegevensbeschermingsbeginselen, zoals minimale gegevensverwerking, opslagbeperking, integriteit en vertrouwelijkheid.

9.2 Beleidsmatig kader

⁶⁹ Toezicht op vergunningen taxiondernemer, bevoegdheid taxichauffeur, registratie en keuringsgegevens taxivoertuig en transparantie ritprijs in relatie tot geleverde prestatie.

Nationale regulering van de taximarkt⁷⁰

De taximarkt is een vrije markt. Aanbieders van taxivervoer die voldoen aan de landelijke regels van de Wp2000 mogen overal in Nederland hun diensten aanbieden. Enerzijds borgen deze regels een basiskwaliteit voor reizigers. Anderzijds bieden ze de mogelijkheid voor aanbieders om hun diensten aan te bieden daar waar op dat moment vraag is, ongeacht of het de opstap- of bestelmarkt betreft. Een chauffeur die actief is op de opstapmarkt en klanten oppikt vanaf de taxistandplaats voor het NS-station in Groningen moet aan de dezelfde regels voldoen als de chauffeur die in Eindhoven via een app is besteld, of de chauffeur die leerlingen vervoert in de provincie Zeeland.

Dit stelsel is het resultaat van de deregulering van het taxivervoer die is ingezet op 1 januari 2000 en waarmee aanbieders maximaal flexibiliteit is geboden om zo efficiënt mogelijk hun kunnen middelen in te zetten. Meer marktwerking en innovatie moest een beter taxiproduct opleveren voor de reiziger. Doel is het versterken van de positie van het taxivervoer als onderdeel van de mobiliteitsketen en -opgave. Door de deregulering kwam een eind aan de versnippering van Nederland in tientallen taxigebieden met eigen veelal gemeentelijke regels en tarieven.

De landelijke regels borgen daarbij dat de reiziger kan rekenen op:

- veilig taxivervoer; een reis waarbij de reiziger wordt vervoerd in een deugdelijk voertuig en door een vakkundige chauffeur, waarbij geen onnodig risico gelopen wordt op schade of letsel;
- betrouwbaar taxivervoer; een reis die conform gemaakte afspraken en naar verwachting van de reiziger wordt uitgevoerd; en
- betaalbaar taxivervoer; een reis waarbij de reiziger erop mag vertrouwen dat er sprake is van een redelijke prijs-kwaliteitverhouding.

9.3 Overig Juridisch kader

De omvang van de bevoegdheden van de ILT wordt bepaald door de Awb, de materiewetten en verdragen op het gebied van personenvervoer en de privacyregels. De Awb geeft de ILT als toezichthouder robuuste bevoegdheden om de wet effectief te kunnen uitvoeren. Denk aan de bevoegdheid tot het vorderen van inlichtingen (artikel 5:16 Awb). De ILT mag haar bevoegdheden slechts gebruiken voor zover redelijkwijs nodig voor de uitvoering van haar taak (artikel 5:13 Awb, evenredigheidsbeginsel). Ook wordt de uitoefening daarvan beperkt door het recht op privacy, zoals neergelegd in artikel 8 EVRM en de artikelen 10 tot en met 13 van de Grondwet.

De wetgever geeft de Minister/de ILT in verdragen en materiewetten een duidelijke publieke taak gegeven om toezicht te houden op de taximarkt. Bij de uitvoering daarvan moet rekening worden gehouden met de Awb en de privacyregels. Het recht op privacy gaat echter niet zo ver dat daardoor effectief toezicht onmogelijk wordt gemaakt. Wezenlijk is dat er een juiste

⁷⁰ [Kamerstuk 31521, nr. 105 | Overheid.nl](#)

balans bestaat tussen eventuele privacy inbreuken en het zwaarwegende maatschappelijke belang⁷¹ bij effectief toezicht op de taximarkt.

In de paragrafen 3, 14, 14.1 en 14.2 licht de ILT de hiervoor genoemde noodzakelijkheid, proportionaliteit en subsidiariteit van de beoogde wijziging van gegevensverzameling (van BCT naar CDT-systematiek)/aanpassing van het Besluit Personenvervoer en daarmee de rechtmatigheid daarvan in detail toe.

Met deze wijziging wordt een substantiële privacyverbetering voor de onder toezicht staande taxiondernemers en chauffeurs gerealiseerd. Want in de huidige BCT wordt de GPS-locatie van het taxivoertuig 24/7 opgeslagen, óók wanneer de chauffeur niet aan het werk is. Onder het nieuwe CDT-regime worden de taxigegevens weliswaar "realtime" aangeleverd en bij de ILT opgeslagen en verwerkt, maar gaat het qua GPS alleen om de begin- en eindlocatie van een betaalde rit. Daarmee krijgt de ILT exact de (need to have)informatie die zij nodig heeft voor taxitoezicht.⁷² Zoals in de paragrafen 3, 14, 14.1 en 14.2 toegelicht is deze aanpassing/dit inzicht noodzakelijk voor effectief taxitoezicht. Met minder 'ingrijpende' varianten zoals het 'halen' van gegevens of het periodiek (wekelijks, maandelijks) 'brengen' van gegevens is zoals in de Variantenstudie en de DPIA toegelicht geen daadwerkelijk taxitoezicht mogelijk.

De ILT heeft met de opzet/structuur van de nieuwe wijze van gegevensverzameling in haar visie een goede balans gevonden tussen enerzijds wat nodig is voor effectief taxitoezicht afgestemd op het maatschappelijke belang en anderzijds een beperkte privacy impact op de onder toezicht staande ondernemers en chauffeurs.

Mogelijk relevante jurisprudentie:

⁷¹ Er zijn zwaarwegende maatschappelijke belangen die nopen tot effectief taxitoezicht. Effectief toezicht voorkomt uitbuiting en overbelasting van bestuurders door overtreding van A&R-regels. Daarnaast verkleint effectief toezicht het risico voor de taxiklant/passagier en andere verkeerdeelnemers op fysieke of financiële schade (als gevolg van: ongelukken (door oververmoeide bestuurders, ongeschikte bestuurders (want geen rijbewijs/rijbewijs ingetrokken), gebruik van onverzekerde, ongekeurde voertuigen, zonder APK etc.) en malafide of crimineel gedrag van bestuurders (die niet voldoen aan de chauffeur geschiktheid eisen, denk aan een VOG). Dit borgt verder de kwaliteit van dienstverlening en voorkomt overmatige ritprijzen. En zorgt voor eerlijke concurrentie op de taximarkt (level-playing-field).

⁷² Met registratie en doorgifte van slechts het begin- en eindpunt van een taxirit aan de ILT kan de ILT de betrokkene (de onder toezicht staande taxichauffeur) niet volgen. Wanneer een chauffeur een dienst start is voor de inspecteur van de ILT via het dashboard van de TaxiToezichtTool alleen zichtbaar dat chauffeur A, werkzaam bij taxionderneming B met taxivoertuig C een dienst is gestart, niet waar die in Nederland rijdt en ook niet of hij/zij/wel of niet een beladen (betaalde) rit heeft. De coördinaten van het begin- en eindpunt van beladen ritten worden pas doorgegeven aan en zichtbaar voor een inspecteur in de TaxiToezichtTool (TTT) als de chauffeur zijn dienst heeft beëindigd, bijvoorbeeld aan het einde van zijn werkdag. Of wanneer een inspecteur bij een inspectie op locatie de chauffeur heeft gevraagd om die dienst te beëindigen. Die informatie komt dus altijd pas met vertraging beschikbaar.

SyRi uitspraak

Bij SyRi is sprake van een risicomodel en risicoanalyses leidend tot risicoprofielen, waarbij de werking van het risicomodel onvoldoende inzichtelijk was. Daarbij werden grote hoeveelheden persoonsgegevens verwerkt, terwijl er onvoldoende aandacht was in de technologie om het recht op privéleven zo veel mogelijk te beschermen. Hierdoor was de inbreuk op het privéleven dusdanig groot dat dit niet meer evenredig was met het beoogde doel.

Nieuwe technologieën om fraude te bestrijden mogen door de Staat worden gebruikt. De inbreuk op het privéleven die hiervan het gevolg is, is in beginsel noodzakelijk in een democratische samenleving. Dat heeft de rechtbank expliciet overwogen in haar uitspraak. Hierbij dient de staat een fair balance (evenredigheid) te vinden tussen enerzijds de voordelen die de nieuwe technologieën met zich meebrengen en anderzijds de inbreuk op de privacy van burgers.

Voor CDT is de evenredigheid gemotiveerd in de DPIA in het kader van proportionaliteit en subsidiariteit. Daarnaast worden bij CDT – in tegenstelling tot het SyRi-project - de gegevens niet in dusdanig grote hoeveelheden verzameld dat het niet meer evenredig zou zijn met het gewenste doel. Zie het overzicht in paragraaf 2 van de DPIA. De te verzamelen gegevens zijn immers rechtstreeks terug te voeren op de eisen en verplichtingen uit wet- en regelgeving waaraan de ondertoezichtstaande bedrijven zich moeten houden. Om dit als Staat te kunnen controleren dienen de vereiste gegevens te worden aangeleverd.

Een andere relevant verschil met de Syri-uitspraak is dat de inzichtelijkheid en controleerbaarheid van het systeem. De ILT heeft gemotiveerd op welke wijze CDT helpend zijn bij het werk van de inspecteur. Daarnaast is voor de betrokkenen bekend hoe en wanneer hun gegevens worden verwerkt. Deze openheid van zaken en de werking van het systeem is samen met de taxibranche/de betrokken ondertoezichtstaande bedrijven opgezet.

De CDT ziet op gegevensverzameling van taxitoezichtgegevens door de VV (de ILT/de Minister) voor uitvoering van haar wettelijke taak taxitoezicht. Er is geen sprake van een risicomodel.

De Schufa 2 uitspraak

Schufa is een particulier kredietbureau dat kredietscores verstrekt aan kredietinstelling. In de Schufa-zaak ging het er om dat Schufa kredietscores verstrekt aan een kredietinstelling die op grond daarvan weigert aan een betrokkene krediet te verstrekken. In de rechtszaak werd geoordeeld dat Schufa de kredietscores baseert op uitsluitend geautomatiseerde besluitvorming.

De kredietinstelling - die zich baseert op de kredietscores van Schufa -neemt geen geautomatiseerd besluit. Echter, in de praktijk laat de kredietinstelling de kredietscore van Schufa doorslaggevend zijn voor het wel of niet verstrekken van een krediet, omdat daaraan een zeer groot belang wordt gehecht door de kredietinstelling. Hierdoor heeft de rechter geoordeeld dat de menselijke tussenkomst bij de kredietinstelling niet betekenisvol is waardoor toch sprake is van een uitsluitend op geautomatiseerde verwerking gebaseerd besluit bij deze instelling

De Schufa-zaak is niet vergelijkbaar met CDT. Want CDT ziet alleen op een wijze van gegevensverzameling.

Ook wanneer je de uitkomst van deze uitspraak legt op CDT in combinatie met de analyse (binaire vergelijkingen) in de TTT is er geen overeenstemming met de Schufa 2. Dan gaat het er om dat de score die komt uit de TTT niet één op één bepalend mag zijn voor een negatieve vervolgactie. Als er standaard een inspecteur naar kijkt, dan heb je weliswaar menselijke tussenkomst, maar die is niet betekenisvol als de betreffende inspecteur altijd uitgaat van de uitkomst van de techniek en dat niet gepaard laat gaan met de inzet van zijn eigen vakmanschap / kennis / bezoek e.d. Bij het taxitoezicht bestaat wel degelijk een betekenisvolle menselijke tussenkomst. CDT is de gegevensverzameling bij de ondertoezichtstaanden. TTT is een hulpmiddel om snel bronnen te raadplegen waarbij in een dashboard resultaten worden vertoond en op basis waarvan binaire vergelijkingen worden gemaakt (heeft het voertuig wel of niet een geldige APK bijvoorbeeld). Het verdere toezichtproces is afhankelijk van meerdere factoren waarbij inspecteurs een grote mate van vrijheid hebben om te kiezen waar, wanneer, wat (welke chauffeur, bedrijf) te inspecteren voor taxitoezicht. De keuze is afhankelijk van meerdere factoren: de selectie van een plek waar te inspecteren: op basis van (voldoende) aanbod van taxi's (denk aan Schiphol). Bij de bepaling van plek waar te inspecteren kijkt de inspecteur ook naar meldingen van misstanden (b.v. van klanten of uit de branche), ervaringen van een inspecteur (weet dat op bepaalde locaties veel taxi's zijn met een grote kans op misstanden), beschikbaarheid inspecteurs in bepaalde regio, evenementen (denk aan carnaval (dan meer controles in Zuid Nederland) of een groot congres waar dan veel taxi's zijn).

10. Bewaartermijnen

Bepaal de [bewaartermijnen](#) van de persoonsgegevens aan de hand van de gegevensverwerkingen en de verwerkingsdoeleinden. Motiveer waarom deze bewaartermijnen niet langer zijn dan strikt noodzakelijk ten opzichte van de verwerkingsdoeleinden. Beschrijf wie toeziet op de bewaartermijn en de mogelijke vernietiging of archivering aan het einde van de bewaartermijn. Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

Gegevensverwerking	Verwerkingsdoeleinde	Categorie Persoonsgegevens	Bewaartermijn	Motivatie bewaartermijn
Stap 1: Registreren door de OTS en aanleveren gegevens dienst	Wettelijke verplichting voor de OTS	Gewone persoonsgegevens	Minimaal 2 jaar (104 weken)	Arbeidstijdenbesluit vervoer, artikel 2.4:1, eerste lid en Besluit personenvervoer 2000, artikel 80, tweede lid.
Stap 2: Ontvangst door de ILT en controle gegevens dienst	Taak van algemeen belang ILT	Gewone persoonsgegevens	Minimaal 2 jaar (104 weken)	Selectielijst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de waardering en selectie van archiefbescheiden.
Stap 3: Opslag en doorgifte naar Taxi-toezichttool	Taak van algemeen belang ILT	Gewone persoonsgegevens	Minimaal 2 jaar (104 weken)	Selectielijst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de waardering en selectie van archiefbescheiden.

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer bepaalt in artikel 2.4:1 dat gegevens m.b.t. A&R-tijden tenminste 104 weken bewaard moeten worden door de taxiondernemer. Alle andere gegevens, waaronder routegegevens⁷³, moeten ingevolge artikel 80 lid 2 van het Besluit personenvervoer 2000 ook tenminste 104 weken worden bewaard door de taxiondernemer.

Volgens de AVG (art. 5, eerste lid, onder e) mogen de gegevens niet langer worden bewaard dan voor de verwezenlijking van de verwerkingsdoeleinden noodzakelijk is. De gekozen termijn moet in verhouding staan met de verwerkingsdoeleinden. Die termijn moet gemotiveerd kunnen worden. In dit geval heeft de wetgever de bewaartermijnen reeds gewogen, een keuze gemaakt en die gemotiveerd door in een nationale regeling een bewaartermijn vast te stellen taxiondernemer c.q. de vervoerder die taxivervoer verricht.

Inhoudelijke motivatie voor de bewaartermijn:

⁷³ Deze worden wel decentraal in de huidige BCT opgeslagen maar zijn geen onderdeel van de CDT. In de CDT worden alleen het begin- en eindpunt van de ritten opgeslagen.

Binnen de arbeidstijdencontrole voor een taxichauffeur kennen we de volgende controles:

- *Pauze*, berekening wordt gedaan per dienst (werktijd tussen twee rusttijden in), Artikel 2:5:6 lid 3, Arbeidstijdenbesluit Vervoer
- *Dagelijkse rusttijd*, berekening wordt gedaan per periode van 24 uur, Artikel 2:5:1 lid 3 onder a, Arbeidstijdenbesluit Vervoer
- *Wekelijkse rusttijd*, berekening wordt gedaan per periode van 14 x 24 uur, Artikel 2:5:1 lid 5 onder b, Arbeidstijdenbesluit Vervoer
- *Arbeidstijd*, berekening wordt gedaan per periode van 26 weken, Artikel 2:5:8 lid 5, Arbeidstijdenbesluit Vervoer
- *Zondagsarbeid*, berekening wordt gedaan per periode van 52 weken, Artikel 5:6 lid 3, Arbeidstijdenwet
- *Nachtarbeid*, berekening wordt gedaan per periode van 52 weken. Artikel 2.5:4 lid 3 onder a, Arbeidstijdenbesluit Vervoer

Uit het bovenstaande overzicht volgt dat voor zondagsarbeid en nachtarbeid gegevens over een periode van 52 weken benodigd zijn om de naleving door een taxichauffeur op genoemde onderdelen te controleren. Pas na 52 weken kan er een complete berekening worden gemaakt over de arbeidstijden. De bewaartermijn van 104 weken (2 jaar) geeft de ILT de mogelijkheid om deze berekening uit te kunnen voeren. ILT kan ná 52 weken een volledige inspectie uitvoeren op de A&R. De periode van 53-104 weken is noodzakelijk om een specifieke periode te kunnen selecteren en inspecteren. Dit geldt vooral voor bedrijfsinspecties waar meerdere taxichauffeurs voor een onderneming rijden en waar een bepaald moment over het afgelopen jaar wordt geselecteerd. Vanaf dat moment moet men 52 weken kunnen terugrekenen om de zondagsarbeid en nachtarbeid te kunnen bepalen. Kortom, de in het Arbeidstijdenbesluit neergelegde bewaartermijn van 104 weken is noodzakelijk om na te kunnen gaan of door de ondertoezichtstaande wordt voldaan aan de verplichte regelgeving aangaande arbeids- en rusttijden.

De ILT kijkt met deze termijn af van de in de Selectielijst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vermelde bewaartermijn van 5 jaar voor meldingen.⁷⁴ De ILT is voornemens om de bewaartermijn van 2 jaar voor meldingen verzameld in de CDT te borgen in de Selectielijst, die op moment van schrijven in procedure is om geactualiseerd te worden.

⁷⁴ Daarin is opgenomen dat voor informatie die niet leidt tot een onderzoek de volgende bewaartermijn geldt: "Proces 7.8 (uit Selectielijst):

Registratie en toetsing van personen, meldingen en verslagen in het kader van het controleren op de naleving van wet- en regelgeving en handhaving betreffende de uitvoering van het beleid.

Waardering: Vernietigen na 5 jaar, nadat de betreffende melding is verwijderd." Hier worden alle gegevens die de taxiondernemer aanlevert gezien als een melding.

LET OP: Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen de functie van de CDT en de registraties van uitgevoerde inspecties in Holmes. De CDT kent een bewaartermijn van 2 jaar op basis van bovenstaande onderbouwing. De gegevens in de CDT moeten daarom 2 jaar na ontvangst vernietigd worden.

De toezichtgegevens van de ILT hebben een bewaartermijn van 10 jaar. Die termijn van 10 jaar geldt voor inspectiegegevens opgeslagen in het ILT registratiesysteem Holmes. Dit speelt dus alleen als ILT gegevens uit de database (van de CDT) verwerkt bij een inspectie. Dan bewaart ILT de brongegevens.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

Bepaal op welke rechtsgronden de gegevensverwerkingen worden gebaseerd. Iedere rechtsgrond moet aan bepaalde voorwaarden voldoen, voeg in de toelichting op de rechtsgrond toe hoe aan deze voorwaarden wordt voldaan. Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

De rechtsgronden zijn:

- Toestemming
 - Voor toestemming is nodig dat deze op ondubbelzinnige wijze vrij wordt gegeven voor een specifieke verwerking.
Licht toe hoe hieraan wordt voldaan.
- Noodzakelijk voor de uitvoering van de overeenkomst
 - Hier moet sprake zijn van een overeenkomst met de betrokkene, geef aan van wat voor overeenkomst sprake is.
- Wettelijke verplichting
 - Geef aan welke EU- of Nederlandse wetsbepalingen van toepassing zijn.
- Noodzakelijk om de vitale belangen van de betrokkene of een ander te beschermen
 - Hiervan kan sprake zijn wanneer iemands leven of gezondheid in gevaar is en die persoon niet in staat is om toestemming te geven.
- Taak van algemeen belang
 - Geef aan welke EU- of Nederlandse wetsbepalingen van toepassing zijn.
- Gerechtvaardigd belang
 - Deze grondslag is niet van toepassing op gegevensverwerkingen die worden uitgevoerd in het kader van de publieke taak van een overheidsorgaan.
 - Voor deze grondslag is een belangenafweging nodig, voeg deze toe aan de toelichting op de rechtsgrond.

Gegevensverwerking	Rechtsgrond	Toelichting op de rechtsgrond
Stap 1: Registreren door OTS en aanleveren gegevens dienst	Wettelijke verplichting voor de OTS	Besluit personenvervoer 2000, artikel 79, lid 3, 4 en 5 ⁷⁵
Stap 2: Ontvangst door ILT en controle ILT gegevens dienst	Taak van algemeen belang ILT	Wet personenvervoer 2000, artikel 5c lid 1 en 2, artikel 87, lid 1, sub a, lid 4 en lid 6; Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT betreffende vervoerswetgeving, artikel 1, eerste lid, onder d, en Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Waterstaat 2023, artikel 22 lid 4
Stap 3: Opslag en doorgifte naar Taxi-toezichttool	Taak van algemeen belang ILT	Wet personenvervoer 2000, artikel 5c lid 1 en 2, artikel 87, lid 1, sub a, lid 4 en lid 6; Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT betreffende vervoerswetgeving, artikel 1, eerste lid, onder d, en Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Waterstaat 2023, artikel 22 lid 4

Het toezicht door de ILT wordt uitgevoerd binnen het kader van de Wp2000 en de Arbeidstijdenwet.

In het Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Waterstaat 2023 worden het bewaken en stimuleren van de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport door de Minister gemandateerd aan de inspecteur-generaal van de ILT.

De **rechtsgrond voor de gegevensverwerking** door de ILT in het huidige en nieuwe juridisch kader is artikel 6, eerste lid, sub e, AVG en artikel 5c Wp2000, eerste en tweede lid en artikel 87 Wp2000 jo. artikel 1, eerste lid, onder a, van het Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT betreffende vervoerswetgeving. De gegevensverwerking is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de publieke taak die rust op de verwerkingsverantwoordelijke, en daarmee op de ILT (de instantie die door de verwerkingsverantwoordelijke – minister IenW – als zodanig is aangewezen): het houden van toezicht op de naleving van de A&R regels en overige regels gesteld aan vervoerders. Deze rechtsgrond verandert niet bij introductie van de vernieuwing van het eerste deel van het toezichtstelsel.

⁷⁵ Het vijfde lid, onderdeel a, van artikel 79 wordt gewijzigd: 'artikel 4, derde lid, van de wet;' wordt vervangen door 'artikel 4, eerste lid, van de wet;'.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Het verwerken van [bijzondere](#) of [strafrechtelijke](#) persoonsgegevens is in principe verboden. Verwerking is pas mogelijk wanneer een [uitzonderingsgrond](#) van toepassing is. Beoordeel of een van de wettelijke uitzonderingen op het verwerkingsverbod van toepassing is. Bij verwerking van een nationaal identificatienummer, beoordeel of dit is toegestaan. Voeg aanvullende informatie toe in het tekstveld.

Gegevensverwerking	Type bijzonder persoonsgegeven	Uitzonderingsgrond
Geen		

Niet van toepassing. De CDT verwerkt enkel gewone persoonsgegevens.

13. Doelbinding

Als 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. Voeg in het tekstveld de verenigbaarheidstoets en aanvullende informatie toe.

Gegevensverwerking	Persoonsgegevens	Doeleinde	Oorspronkelijk doeleinde
Niet van toepassing			

Niet van toepassing. De persoonsgegevens worden binnen het beoogde vernieuwde eerste deel van het taxitoezichtstelsel niet verwerkt voor een ander doel dan oorspronkelijk verzameld.

Doelbinding van de voorgenomen gegevensverwerking is de uitvoering van de wettelijke taak die de ILT heeft als toezichthouder op de naleving van de voorwaarden voor het uitvoeren van taxivervoer. De ILT gebruikt de data alleen op basis van deze rechtsgronden en voor de daarin bepaalde doeleinden. Zie de verwerkingsdoeleinden in hoofdstuk 4 en het Juridisch en beleidsmatig kader in hoofdstuk 9.

14. Noodzaak en evenredigheid

Beoordeel of de voorgenoemde gegevensverwerkingen noodzakelijk en evenredig zijn voor het verwezenlijken van de verwerkingsdoeleinden.

Ga hierbij in ieder geval in op:

- 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 betrokkenen minder nadelige wijze, worden verwezenlijkt?

Noodzakelijkheid

De maatschappelijk belangen bij effectief toezicht zijn substantieel. Effectief toezicht voorkomt uitbuiting en overbelasting van bestuurders door overtreding van A&R-regels. Daarnaast verkleint effectief toezicht het risico voor de taxiklant/passagier en andere verkeerdeelnemers op fysieke of financiële schade (als gevolg van: ongelukken (door oververmoeide bestuurders, ongeschikte bestuurders (want geen rijbewijs/rijbewijs ingetrokken), gebruik van onverzekerde, ongekeurde voertuigen, zonder APK etc.) en malafide of crimineel gedrag van bestuurders (die niet voldoen aan de chauffeur geschiktheid eisen, denk aan een VOG). Dit borgt verder de kwaliteit van dienstverlening en voorkomt overmatige ritprijzen. En zorgt voor eerlijke concurrentie op de taximarkt (level-playing-field).

De taximarkt is risicovolle branche. Dit blijkt uit het rapport "Taxi! Malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche" van Bureau Beke (2021)⁷⁶. Dit ziet weliswaar niet specifiek op taxitoezicht, maar geeft een helder beeld van de aard van die markt. Daarin wordt geconcludeerd dat de taxibranche kwetsbaar is voor malafide gedrag door vervoerders en bestuurders, hetgeen wordt versterkt door de sterk toegenomen concurrentie door Uber en soortgelijke bedrijven. Het rapport geeft aan dat in de periode 2016 t/m 2019 in de regio Amsterdam 22.339 taxigerelateerde incidenten door de politie zijn geregistreerd, dat is 20 per dag. Deze incidenten variëren van geweldsmisdrijven, verkeersdelicten, maar ook sjoemelen met de chauffeurskaart en de boordcomputer (BCT), het rijden met gekopieerde kentekenplaten (duplo's), zonder APK, onverzekerd rijden en te hoge ritprijzen. Er komt ook uitbuiting van bestuurders voor door, bijvoorbeeld, meerdere bestuurders op één vergunning te laten rijden in één bedrijf (zijn vaak plof BV's). Het beeld uit dit rapport sluit aan bij de inspectiepraktijk van de ILT. De taxi inspecteurs van de ILT worden ook in hun dagelijks werk met dit karakter geconfronteerd: zij worden bij inspecties in Amsterdam (waar circa 50% van alle Nederlandse taxi's actief is) regelmatig persoonlijk bedreigd met (zwaar) fysiek geweld en kunnen bepaalde inspecties alleen uitvoeren onder gewapende politiebegeleiding, waarbij zij een steekwerend vest en andere beschermingsmiddelen moeten dragen. Deze markt vergt kortom toezicht die er voldoende dicht op zit.

Zoals in het rapport *Éénmeting* is vastgesteld werkt de huidige gegevensverzameling met de BCT niet waardoor taxitoezicht ernstig wordt

⁷⁶ Het rapport Beke ziet weliswaar op de Amsterdamse taximarkt, maar kan als representatief voor de Nederlandse taximarkt worden gezien, omdat circa 50% van alle taxiondernemers in Nederland daar actief is.

bemoelijk/verstoord. Het probleem is dat het binnenhalen van de toezichtgegevens uit de BCT erg tijdrovend, bewerkelijk en foutgevoelig is. Het kost een inspecteur van de ILT circa 30 minuten per BCT om de gegevens daaruit te extraheren. Een vervoerder kampt met hetzelfde probleem, denk aan een vervoerder met enige honderden taxi's, die deze gegevens driemaandelijks moet extraheren naar haar administratie. Omdat de inspecteurs nu niet of zeer moeizaam over die toezichtgegevens kunnen zij niet op een effectieve manier toezicht houden. Dat is in de visie van de Minister/de ILT onwenselijk en onacceptabel. Hierdoor is slechts marginaal toezicht mogelijk op de omvangrijke taximarkt die bestaat uit circa 11.000 vervoerders, 53.000 bestuurders en 33.000 taxi's.

Om te komen tot een effectief alternatief voor de BCT is in nauwe afstemming met de taxibranche een variantenstudie (BCT variantenstudie 0.96) uitgevoerd. Daarin is zijn verschillende alternatieven in beeld gebracht en uitgewerkt en is gekozen voor de CDT-oplossing die borgt dat de ILT de beschikking krijgt over de benodigde toezichtgegevens om effectief invulling te kunnen geven aan haar toezichttaak op de totale taximarkt. Dit komt ook tegemoet aan de sterke behoefte van de taxibranche voor een level playing field.

14.1 Proportionaliteit

Hoe 'ver' een toezichthouder *moet* gaan in het uitoefenen van haar toezicht is niet eenduidig vast te stellen. De toezichthouder komt een ruime beleids- en beoordelingsvrijheid toe daar waar het gaat om het uitoefenen van haar taken. Beperkingen in mankracht, middelen en expertise dwingen de overheid om keuzes te maken met betrekking tot de invulling van haar taken.⁷⁷ Wat een voldoende effectieve uitvoering van de taken is, is daarom in belangrijke mate een ambtelijke en bovenal politieke beoordeling.

De BCT variantenstudie 0.96 concludeert dat het huidige stelsel kwetsbaar in het gebruik is en dat de benodigde gegevens beperkt beschikbaar en bruikbaar zijn voor het toezicht.⁷⁸ Dit wekt tenminste de suggestie dat de huidige methodiek van steekproeven, mede gezien de beperkte middelen die de ILT beschikbaar heeft en de aanzienlijke omvang van de markt voor taxivervoer (toezicht op 58.000 taxichauffeurs, 11.000 taxiondernemers en 35.000 taxivoertuigen), niet toereikend is voor effectief toezicht.

Met betrekking tot de proportionaliteit overweegt de ILT het volgende:

⁷⁷ Bolt, A. T., Ceulen E. P. (2016), aansprakelijkheid van de overheid als toezichthouder, in: de Gemeentestem 2016/4

⁷⁸ ILT (2020), BCT variantenstudie, v. 0.96

Het is van belang om te benadrukken dat de benodigde set persoonsgegevens is gebaseerd op de bestaande taxi toezichtwetten, zoals de Wet Personenvervoer 2000. Die wetten blijven ongewijzigd. In hoofdstuk 2 is per categorie persoonsgegevens aangegeven waarom deze gegevens nodig zijn om het taxitoezicht uit te kunnen voeren. De verwerking is proportioneel omdat de ILT deze gegevens nodig heeft om aan haar wettelijke verplichtingen te kunnen voldoen respectievelijk om haar publieke taak als toezichthouder op taxivervoer uit te kunnen voeren.

Zoals hiervoor in de paragraaf onder de titel "Noodzakelijkheid" meer in detail is toegelicht zijn de maatschappelijk belangen bij effectief toezicht substantieel.

Allereerst wordt door het houden van toezicht de veiligheid van het taxivervoer vergroot. Het vergroten van de veiligheid van het taxivervoer is eveneens een zwaarwegend maatschappelijk belang. Door het houden van toezicht wordt norm conform gedrag bevorderd en daarmee worden de risico's voor de chauffeurs, klanten en andere verkeersdeelnemers verminderd. De Staat heeft op grond van artikel 2 EVRM een positieve plicht tot het beschermen van de veiligheid van personen. Deze positieve taak kan er ook uit bestaan dat effectief toezicht moet worden gehouden op vergunde activiteiten die bij het niet naleven van de vergunningseisen tot gevaarlijke en potentieel dodelijke situaties kunnen leiden.⁷⁹ Het is niet ondenkbaar dat er bij onvoldoende toezicht op de taximarkt gevaarlijke en potentieel dodelijke situaties kunnen ontstaan, bijvoorbeeld omdat arbeids- en rusttijden niet worden gecontroleerd. Aan de hand van de jaarlijkse ILT-brede risicoanalyse (IBRA) wordt de kans en grootte van de maatschappelijke schade ingeschat. Taxi is één van de onderwerpen die in de IBRA al een aantal jaren hoog scoort.⁸⁰

Een tweede zwaarwegend belang is de bescherming van het welzijn van werknemers van de taxiondernemers. Mede door het houden van toezicht op de beschreven wijze wordt voorkomen dat chauffeurs worden uitgebuit of gedwongen om te lange dagen te maken doordat de A&R-wetgeving niet wordt nagekomen.

Tenslotte bevordert de nieuwe wijze van gegevensverzameling, nodig voor een grotere effectiviteit van het toezicht, het level playing field in de branche. De taxibranche is ook betrokken bij het dit traject voor aanpassing van de regelgeving. Het risico dat hun marktpositie wordt ondermijnd door andere partijen in de sector die zich niet houden aan de regels en op deze manier oneerlijk concurrentievoordeel creëren, wordt door dit toezicht aanzienlijk verminderd. Toezicht houden is een krachtig middel om naleving te bevorderen van toepasselijke regels en/of de kwaliteit van het taxivervoer te verhogen. De wetenschap dat er toezicht wordt gehouden, werkt stimulerend op de spontane naleving, vooral bij bedrijven die de baten en lasten van naleven tegen elkaar afwegen (generale preventie).

In paragraaf 3 is toegelicht waarom gekozen is voor het realtime aanleveren/verzenden van gegevens vanuit het registratiemiddel naar de CDT

⁷⁹ Zie EHRM 4 oktober 2016, app. no 69546/12 (*Cevrioglu t. Turkije*)

⁸⁰ <https://www.ilent.nl/onderwerpen/ontwikkelingen-en-cijfers-van-de-taximarkt/documenten/publicaties/2023/03/24/marktbeeld-taxi>

én waarom gegevens uit het registratiemiddel in een door de ILT beheerde database (CDT) worden verzameld.

Voor proportionaliteit is ook belangrijk als context mee te nemen dat het toezicht door de ILT op taxivervoer door een beperkt aantal inspecteurs uitgevoerd moet worden op een totaal van circa 11.000 taxiondernemers, 58.000 taxichauffeurs en 35.000 taxivoertuigen. Dat maakt dat essentieel is dat de inspecteurs direct over de benodigde actuele toezichtinformatie kunnen beschikken om toezicht te kunnen houden (inspecties te kunnen uitvoeren) en zo de taxiregels te kunnen handhaven effectief te kunnen handhaven. Impactvol toezicht op het taxivervoer is van groot maatschappelijk belang. Taxivervoer staat op plek 8 in de jaarlijkse ILT-brede risicoanalyse 2023 (IBRA)⁸¹ met een jaarlijkse maatschappelijke schade van 139 miljoen euro.

Tot slot is het taxitoezicht door de ILT voorzienbaar voor de OTS-en, want ze weten dat ze aan de taxiregels moeten voldoen en dat de ILT als inspectie verantwoordelijk is daarop toezicht te houden.

Het is hier van belang om te benadrukken dat:

- Inspecteurs geen directe toegang hebben tot de database van de CDT, maar enkel tot de taxi-toezichttool;
- Het selecteren van chauffeurs en bedrijven voor inspectie vindt nooit geautomatiseerd plaats. De informatie uit de taxi-toezichttool is naast andere bronnen ondersteunend voor de inspecteur die de keuze maakt welke ondernemer op welke wijze te inspecteren⁸²;
- Het gaat hier om verwerking van gegevens van onder toezicht staande taxiondernemers en chauffeurs, natuurlijk niet van derden, zoals bijvoorbeeld passagiers.

⁸¹ <https://www.ilent.nl/documenten/meerjarenplannen/2023/09/19/ilt-brede-risicoanalyse-2023> geraadpleegd op 27-09-2023 om 07:08 uur.

⁸² Zie hiervoor ook de toelichting in paragraaf 9 betreffende het niet van toepassing zijn van de SyRi en Schufa 2 uitspraken.

14.2 Subsidiariteit

Er is een traject van meerdere jaren voorafgegaan aan de keuze tot het overgaan naar de nieuwe wijze van gegevensverzameling voor taxitoezicht. Er heeft een Variantenstudie BCT plaatsgevonden waarin meerdere oplossingen zijn bekeken en onderzocht. Hierin zijn ook partners en partijen uit de taxibranche meegenomen. Deze studie is als bijlage bij deze DPIA gevoegd.

Zo zijn er meerdere oplossingen bekeken. Zoals een 2^e generatie Boordcomputer Taxi of een modificatie van de bestaande BCT. Daarvoor is niet gekozen gelet op de geconstateerde structurele problemen van de huidige BCT, denk aan problemen met de kwaliteit van de gegevens, het tijdsverloop om gegevens uit een boordcomputer te verkrijgen en de hoge kosten om het BCT-stelsel in stand te houden, zowel voor de taxiondernemers als voor de ILT. Ook het zelf als ILT ontwikkelen van een alternatief voor de BCT of een andere registratiemiddel is geen optie. Want de ILT is geen ICT/software ontwikkelaar, maar wil dit graag aan deskundige marktpartijen overlaten, die wel aan voorwaarden in de koppelvlakspecificaties en aansluitvoorwaarden zullen moeten voldoen om de kwaliteit en tijdigheid van de benodigde aanlevering van gegevens te waarborgen. Ook het verdergaan met huidige BCT is geen optie, want daarmee kan -zoals eerder toegelicht- geen effectief toezicht worden uitgeoefend.

Voor meer informatie over de gedachtenvorming over de meest effectieve invulling van de gegevensverzameling voor taxitoezicht verwijzen we naar de Variantenstudie BCT die als bijlage bij deze DPIA wordt meegestuurd.

In paragraaf 3 hebben we toegelicht waarom gekozen is voor het realtime aanleveren/verzenden van gegevens vanuit registratiemiddel naar CDT. En waarom gegevens uit registratiemiddel in een door ILT beheerde database (CDT) worden verzameld. Zoals betoogd in paragraaf 3 zijn er voor deze inrichting geen minder ingrijpende varianten mogelijk. Aldus voldoet de gegevensverwerking, mede beschouwd in het licht van de risico-beperkende maatregelen, naar het oordeel van de ILT aan het vereiste van subsidiariteit.

15. Rechten van betrokkenen

Beschrijf de procedure waarmee invulling wordt gegeven aan de [rechten van de betrokkenen](#) en welke partij verantwoordelijk is voor de uitvoering van de procedure. Als de rechten van de betrokkene worden beperkt, beschrijf op grond van welke wettelijke uitzondering dat is toegestaan.

Rechten van betrokkene	Procedure ter uitvoering	Beperking op grond van wettelijke uitzondering
Recht van inzage	Functionaliteit wordt meegenomen in het ontwerp van de CDT. Er bestaat een procedure die wordt uitgevoerd door het Open Overheid en Privacy (OOP) team van de ILT.	N.v.t.
Recht op rectificatie en aanvulling	Idem	Deels van toepassing
Recht op vergetelheid	N.v.t.	Art. 17 lid 3 sub b van de AVG
Recht op beperking van de verwerking	Functionaliteit wordt meegenomen in het ontwerp van de CDT. Er bestaat een procedure die wordt uitgevoerd door het Open Overheid en Privacy (OOP) team van de ILT.	N.v.t.
Recht op dataportabiliteit	Niet van toepassing, want verwerking berust niet op toestemming of op een overeenkomst.	
Recht niet onderworpen te worden aan geautomatiseerde besluitvorming	Niet van toepassing, want er vindt binnen het beoogde vernieuwde eerste deel van de taxitoezichtketen geen geautomatiseerde besluitvorming plaats.	
Recht om bezwaar te maken	Er bestaat een procedure die wordt uitgevoerd door het team Open Overheid en Privacy (OOP) van de ILT.	Art. 21 lid 1 AVG
Recht op duidelijke informatie	Privacyverklaring	

In de privacy statement van de ILT (op haar externe site) is aangegeven via welk e-mailadres (informatieverzoeken-JZ@ilent.nl) deze verzoeken kunnen worden ingediend. De uitvoering van de procedure is ondergebracht bij het OOP-team van de ILT. De procedure voldoet aan de richtlijnen daarvoor van Ministerie van I&W.

De bovengenoemde rechten gelden niet voor rechtspersonen (taxiondernemingen), wel voor natuurlijke personen (de taxichauffeurs).

Recht op inzage: Deze functionaliteit moet nog worden ingebouwd in de CDT.

Recht op rectificatie: Om te beginnen kan een chauffeur tijdens een dienst in de CDT en BCT correcties aanbrengen in die zin dat hij/zij de inhoud van de dienst kan aanpassen.⁸³ Verder geldt dat rectificatie uiteraard mogelijk is ten aanzien van persoonsgegevens die onjuist zijn vastgelegd in onze systemen, wanneer de onjuistheid daarvan wordt aangetoond, bijvoorbeeld wanneer in onze systemen is geregistreerd dat een rijbewijs is ingetrokken, maar dat dit niet (meer) het geval is. Met het recht van rectificatie kan echter niet worden bewerkstelligd dat bijvoorbeeld resultaten van inspecties (waarin geen sprake is van onjuiste persoonsgegevens) worden aangepast. Verder heeft een OTS het recht -nadat de inspecteur hem de resultaten van een inspectie heeft medegedeeld- zijn/haar zienswijze te geven/recht op wederhoor.

Recht op vergetelheid: Dit recht geldt niet voor zover de uitoefening daarvan botst met de uitvoering van de wettelijke taak van de ILT als toezichthouder (zie paragraaf 9 en 11). Zie artikel 17 lid 3 sub b AVG.

Recht niet onderworpen te worden aan geautomatiseerde besluitvorming: er komen geen geautomatiseerde besluiten voor binnen het beoogde nieuwe eerste deel van de toezichtketen (overigens ook niet in het tweede deel van de taxitoezichtketen). In het tweede deel van die keten, die buiten scope is komen hoogstens automatische meldingen/signalering/terugkoppeling van een feitelijke status voor. Naar aanleiding hiervan kan een onderzoek gestart worden waarna een besluit door een inspecteur genomen kan worden.

Recht om bezwaar te maken: Wanneer een beroep op dit recht wordt gedaan (bezwaar maken tegen gegevensverzameling voor taxitoezicht) zal worden getoetst/worden afgewogen tegen het zwaarwegende belang van effectief taxitoezicht door de ILT. Het belang van de ILT om in het kader van haar publieke taak de persoonsgegevens te verwerken zal dan prevaleren boven het belang van de betrokkene.

⁸³ Chauffeurs moeten in staat zijn correctieberichten binnen een dienst aan te leveren voor bepaalde situaties zoals het per abuis selecteren van de verkeerde taxiondernemer of het niet opgeven van het einde van een rit. De taxichauffeur kan dit doen, door het versturen van een zogenaamd correctie bericht. Dit is in principe hetzelfde bericht als het te corrigeren bericht, maar dan met de vlag correctie aan en de te veranderen gegevens veranderd. Het oorspronkelijke bericht blijft in het register bewaard.

In het geval van koppeling van chauffeur met onderneming is het voor de onderneming mogelijk om chauffeurs zowel te koppelen (voor bepaalde tijdvakken) of te ontkoppelen. Het door een onderneming toekennen aan een andere onderneming (ook achteraf) is niet mogelijk. Op dit moment is het insturen van correctieberichten nog niet ingebouwd in de CDT.

Recht op duidelijke informatie: De ILT zal betrokkenen als onderdeel van de realisatie van het vernieuwde eerste deel van de toezichtketen via de gangbare kanalen (o.a. privacy statement ILT) informeren.

Betrokkenheid taxisector bij oplossing en DPIA:

De sector vertegenwoordigd door brancheorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) is nauw betrokken bij het ontwerpen en realiseren van de beoogde oplossing:

- bij de BCT Variantenstudie;
- bij de ontwikkeling van de CDT;
- bij de Praktijktoets CDT;
- bij de aansluitvoorwaarden en koppelvlakspecificaties voor de CDT.

Aan de praktijktoets om de beoogde oplossing te testen met de sector hebben vijf ICT Dienstverleners, 23 vervoerders en 81 chauffeurs deelgenomen.

De feedback van de brancheorganisatie, vervoerders en chauffeurs is meegenomen. De sector en ILT zijn ervan overtuigd dat de uitgewerkte oplossing de best passende oplossing is voor het beoogde doel en gebruik met de minste privacy impact.

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 voorgenomen gegevensverwerkingen.

16. Risico's voor betrokkenen

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, zoals het verbod op discriminatie;
- 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.

Gebruik voor de inschatting van de kans, impact en het risico de niveaus **laag**, **gemiddeld** en **hoog**. De kans wordt bepaald aan de hand van de formule kans x impact. Gebruikmaken van de bijbehorende kleuren is aan te raden.

Voeg aanvullende informatie in het tekstveld toe.

Voor de nieuwe opzet van de gegevensverzameling zijn de volgende risico's geïdentificeerd:

Risico omschrijving	Kans	Impact	Risico ⁸⁴
Het kunnen volgen van een OTS (ook buiten zijn onder toezicht staande (privé)activiteiten) indien het registratiemiddel voortdurend aanstaat/registreert.	Laag	Hoog	Gemiddeld
Function creep: Dat gegevens uit het beoogde vernieuwde eerste deel van het taxitoezichtproces ook voor andere dan de wettelijk beoogde doelen binnen de ILT worden gebruikt.	Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld
Persoonsgegevens kunnen lekken tijdens verzending van ICT Dienstverlener naar de CDT-database of weglekken uit CDT-database.	Gemiddeld	Hoog	Gemiddeld

⁸⁴ In deze tabel worden de bruto risico's weergegeven, dat zijn de risico's zonder dat (de hierna opgenomen) beheersmaatregelen zijn getroffen.

Inaccurate registratie / overdracht van gegevens die leidt tot reputatieschade of onterechte inspecties.	Gemiddeld	Hoog	Gemiddeld
---	-----------	------	-----------

In de onderstaande tabel worden deze risico's (gaat om een inschatting van het risico zonder getroffen beheersmaatregelen, dus om het bruto risico) nader geduid en beheersmaatregelen voorgesteld.

Risico aspect	Inschatting
Risico	Het kunnen volgen van een OTS (ook buiten zijn onder toezicht staande (privé)activiteiten) indien het registratiemiddel voortdurend aanstaat/registreert
Welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.	De ILT krijgt onterecht inzage in de persoonlijke levenssfeer van de betrokkene.
Wat is de oorsprong van deze gevolgen.	In tegenstelling tot de BCT kan het registratiemiddel ook in de vorm van een app op de telefoon van de betrokkene zijn geplaatst.
Wat is de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden: Laag/gemiddeld/hoog	Laag. In tegenstelling tot de BCT wordt slechts beperkt gebruik gemaakt van geolocatie (alleen de GPS-coördinaten van het vertrekpunt en van de bestemming van een rit worden geregistreerd). Hoewel het niet volledig uitgesloten is dat hiermee gevoelige informatie over de betrokkene kan worden afgeleid, is het niet zo dat de betrokkene wordt 'gevolgd'. De chauffeur heeft zelf controle over het aan en uitzetten van het registratiemiddel. Hoogstens zou het kunnen dat de chauffeur vergeet om het registratiemiddel uit te zetten.
De ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden: Laag/gemiddeld/hoog	Hoog wanneer inzicht kan worden verkregen in bepaalde (gevoelige) aspecten van iemands persoonlijke levenssfeer. Hierbij moet worden opgemerkt dat er geen gedetailleerde vastlegging is van de locatie van een betrokkene. Alleen de start- en de eindlocatie worden vastgelegd. Het is dus

	niet zo dat de betrokkene gevolgd wordt.
Maatregel	<p>In de uitvoeringsregelgeving en/of aansluitvoorwaarden wordt opgenomen dat:</p> <p>1: De OTS het registratiemiddel alleen hoeft te activeren wanneer hij/zij activiteiten verricht die onder ILT taxitoezicht vallen. De OTS moet controle hebben over het aan en uitzetten van de functionaliteit buiten 'werktijd'.</p> <p>2: De OTS wordt duidelijk geattendeerd op het feit dat het registratiemiddel aanstaat (registreert). Dit kan bijvoorbeeld door een visuele indicatie of een periodieke push notificatie.</p> <p>3: Meer in zijn algemeenheid: dat de OTS niet door de ILT gevolgd kan/mag worden buiten de onder taxitoezicht vallende activiteiten.⁸⁵</p>
Beheerder maatregelen	ILT, Programma Realisatie Variant BCT

Risico aspect	Inschatting
Risico	Function creep: Dat gegevens uit het beoogde vernieuwde eerste deel van het taxitoezichtproces ook voor andere dan de wettelijk beoogde doelen binnen de ILT worden gebruikt.
Welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.	Reputatieschade, als OTS onterecht worden onderworpen aan (additioneel) toezicht.
Wat is de oorsprong van deze gevolgen.	<p>Onvoldoende afscherming, functie scheiding, autorisatiebeheer en logging van toegang.</p> <p>Onduidelijkheid over (her)gebruik van gegevens.</p> <p>Bewust misbruik.</p>
Wat is de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden: Laag/gemiddeld/hoog	Gemiddeld

⁸⁵ In paragraaf 3 onder de titel "Waarom (realtime) ontvangen in plaats van opvragen" wordt toegelicht welke maatregelen zijn getroffen om het onnodig (prive) volgen van een OTS te voorkomen.

De ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden: Laag/gemiddeld/hoog	Gemiddeld
Maatregel	<p>Er zijn strikte afspraken met medewerkers van de ILT dat gegevens uit taxitoezicht alleen voor dat doel mogen worden gebruikt.</p> <p>Maatregelen zullen getroffen worden conform de BIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toepassing van autorisatiebeheer obv functiescheiding - implementeren van logging op toegang tot de CDT-database - CDT wordt niet te bevragen door inspecteurs <p>Interne communicatie over doelen van de CDT.</p>
Beheerder maatregelen	ILT, Programma Realisatie Variant BCT

Risico aspect	Inschatting
Risico	Persoonsgegevens kunnen lekken tijdens verzending van ICT Dienstverlener naar de CDT of weglekken uit CDT.
Welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.	Reputatieschade, identiteitsdiefstal en financiële schade voor de OTS.
Wat is de oorsprong van deze gevolgen.	Onvoldoende beveiliging van dataverkeer ICT Dienstverlener naar CDT. Onvoldoende beveiliging/afscherming van CDT. Verkeerde configuratie van het registratiemiddel door de ICT Dienstverlener.
Wat is de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden; Laag/gemiddeld/hoog	Gemiddeld.
De ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden. Laag/gemiddeld/hoog	Hoog.
Maatregel	De ILT zorgt voor een toelatingstoets, voordat over een ICT Dienstverlener aangesloten op de CDT. Voldaan moet zijn

	<p>aan de acceptatie- en kwaliteitscriteria uit de aansluitvoorwaarden en koppelvakspecificatie (die wettelijk vastliggen in de Regeling CDT).</p> <p>ICT Dienstverleners moeten voor de middelen die betrokken zijn bij de aanlevering aan ILT een privacy- en beveiligingsmanagementsysteem hebben dat ISO27001 gecertificeerd is.</p> <p>ICT Dienstverleners zullen jaarlijks hun zelfassessment opnieuw moeten uitvoeren en eens per drie jaar wordt een audit uitgevoerd.</p> <p>Er wordt gewerkt met professionele ICT Dienstverleners en interne partijen binnen de Rijksoverheid.</p> <p>Er zullen verschillende maatregelen getroffen worden om het dataverkeer tussen ICT Dienstverlener en CDT en de CDT te beveiligen, onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het gebruik van API-keys voor aansluiting op de API richting CDT - Er wordt whitelisting toegepast op de IP-adressen van ICT Dienstverleners - Gebruik van PKI-servercertificaten en tweezijdig SSL in de communicatie tussen ICT Dienstverlener en de CDT - Overige maatregelen conform BIO
Beheerder maatregelen	ILT, Programma Realisatie Variant BCT

Risico aspect	Inschatting
Risico	Inaccurate registratie / overdracht van gegevens die leidt tot reputatieschade of onterechte inspecties
Welke negatieve gevolgen de gegevensverwerkingen kunnen hebben voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.	ILT heeft geen invloed op onvolkomenheden in het door de ICT Dienstverlener geleverde registratiemiddel ⁸⁶ of diens dienstverlening in het kader van de registratie en aanlevering van gegevens aan de ILT.

⁸⁶ De ILT borgt de kwaliteit van de gegevensleveringen aan CDT middels het vaststellen van kwaliteitseisen in Ministeriële regeling (en de daaraan gerelateerde aansluitvoorwaarden en koppelvakspecificatie) en het periodiek laten doen van (externe) audits bij ICT Dienstverleners op de kwaliteit van gegevenslevering en voldoen aan voorwaarden van Ministeriële regeling.

	Indien daar onvolkomenheden aanwezig zijn zou dat kunnen leiden tot het weglekken van gegevens van de OTS naar onbevoegde derden. Ook zou dit kunnen leiden tot aanlevering van onjuiste gegevens aan de ILT. Dit zou kunnen leiden tot (financiële) schade of reputatieschade voor de OTS.
Wat is de oorsprong van deze gevolgen;	De ontwikkeling van het registratiemiddel en eventuele dienstverlening in het kader van de registratie en aanlevering van de gegevens aan de ILT wordt overgelaten aan de markt.
Wat is de waarschijnlijkheid (kans) dat deze gevolgen zullen intreden: Laag/gemiddeld/hoog	Gemiddeld.
De ernst (impact) van deze gevolgen voor de betrokkenen wanneer deze intreden: Laag/gemiddeld/hoog	Hoog. Het voornaamste risico is dat de OTS onterecht aan een (verscherpte) controle wordt onderworpen en/of dat verkeerde besluiten worden genomen over de betrokkene op basis van de beschikbare gegevens.
Maatregel	<p>In de concept regelgeving wordt verwezen naar de voor ICT Dienstverleners geldende aansluitvoorwaarden en koppelvlakspecificaties waarin waarborgen zijn opgenomen om deze risico's te mitigeren.</p> <p>De ILT zorgt voor een toelatingstoets, voordat over een ICT Dienstverlener aangesloten op de CDT. Voldaan moet zijn aan de acceptatie- en kwaliteitscriteria uit de aansluitvoorwaarden en koppelvlakspecificatie (die wettelijk vastliggen in de Regeling CDT).</p> <p>ICT Dienstverleners zullen jaarlijks hun zelfassessment opnieuw moeten uitvoeren en eens per drie jaar wordt een audit uitgevoerd.</p> <p>In concept regelgeving dient te worden toegelicht wat de privacyrol (verwerkingsverantwoordelijke) is en de verantwoordelijkheden van de OTS zelf zijn (denk aan het afsluiten van een opdrachtovereenkomst en een verwerkersovereenkomst met de ICT Dienstverlener, die in deze als verwerker</p>

	<p>ten behoeve van de OTS werkzaam is) in het vernieuwde eerste deel van het toezichtstelsel.</p> <p>Met inzichten uit de praktijktoets zal de beoogde aanpassing van het eerste deel van toezichtproces en van de regelgeving nog verder worden aangescherpt.</p>
Beheerder maatregelen	ILT, Programma Realisatie Variant BCT en na afloop van het programma INP\ICT\Aansluitingsbeheer.

D. Maatregelen en restrisico's

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 DPIA is in het bijzonder 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. Voeg aanvullende informatie in het tekstveld onder de tabellen toe.

Beschrijf ook de resterende risico's die nog aanwezig zijn na de uitvoering en/of implementatie van de geïdentificeerde maatregelen. Geef per resterend risico aan wat het niveau is van dit risico.

Gebruik voor de inschattingen van de risico's de niveaus **laag**, **gemiddeld** en **hoog**. Gebruikmaken van de bijbehorende kleuren is aan te raden.

Door de in paragraaf 16 uitgewerkte beheersmaatregelen worden de privacyrisico's aanzienlijk weggenomen of aanzienlijk verminderd tot het hierna weergegeven niveau (resterende risico):

Risico omschrijving	Kans	Impact	Risico
Het kunnen volgen van een OTS (ook buiten zijn onder toezicht staande (privé)activiteiten) indien het registratiemiddel voortdurend aanstaat/registreert.	Laag	Laag	Laag
Function creep: Dat gegevens uit het beoogde vernieuwde eerste deel van het taxitoezichtproces ook voor andere dan de wettelijk beoogde doelen binnen de ILT worden gebruikt.	Laag	Gemiddeld	Laag
Persoonsgegevens kunnen lekken tijdens verzending van ICT Dienstverlener naar de CDT-database of weglekken uit CDT-database.	Laag	Hoog	Laag tot Gemiddeld
Inaccurate registratie / overdracht van gegevens die leidt tot reputatieschade of onterechte inspecties.	Laag	Hoog	Laag tot Gemiddeld

Eindoordeel over restrisico

De waarschijnlijkheid dat de beschreven risico's zich voor zullen doen is door de beheersmaatregelen aanzienlijk verminderd en de mogelijke schade wordt daardoor weggenomen of flink beperkt.

Met deze maatregelen zorgt de ILT als verwerkingsverantwoordelijke ervoor dat het bruto risico wordt teruggebracht tot een laag / acceptabel restrisico. Dit restrisico is zorgvuldig afgewogen tegenover de verwachte baten van het overgaan naar de beoogde vernieuwing van de gegevensverzameling.

De ILT concludeert als verwerkingsverantwoordelijke dat het restrisico acceptabel is gezien, mede in het licht van de verwachte verbetering van het taxitoezicht door deze vernieuwing.

Tenslotte merken wij ook dat de nieuwe systematiek aanzienlijke privacybaten heeft. Zo wordt de locatie van chauffeurs niet meer hoog frequent vastgelegd, is er geen noodzaak meer tot het gebruik van het BSN en heeft de chauffeur meer controle over het aan- en uitzetten van de registratie.

Bijlage 1: Terminologie en Afkortingen

A&R	Arbeidstijden en Rusttijden
BCT	Boordcomputer Taxi
BSN	Burgerservicenummer
CDT	Centrale Database Taxivervoer
[REDACTED]	[REDACTED]
Dienst	Een dienst is arbeid die een chauffeur ten behoeve van een ondernemer verricht. Binnen een dienst worden door de chauffeur verrichtingen zoals een rit en een pauze geregistreerd.
DPIA	Data Protection Impact Assessment
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
Min IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
[REDACTED]	[REDACTED]
OTS	Onder Toezicht Staand

Bijlage 2: Juridische bijlage

Inhoud:

- 1) De in de DPIA genoemde wetteksten;
- 2) Huidig juridisch kader BCT en de te wijzigen/vast te stellen regelgeving voor de CDT.

Genoemde wetteksten

(genoemd op volgorde van wanneer in tekst van DPIA genoemd)

Managementsamenvatting

Artikel 5c, eerste en tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000

1. Onze Minister verwerkt persoonsgegevens ten behoeve van uitvoering van verordening 1071/2009/EG en verordening 1073/2009/EG en het bij of krachtens deze wet gestelde, in het bijzonder in het belang van de handhaving van de vereisten voor de toegang tot het beroep van vervoerder en de betrouwbaarheid van de vervoersmanager.
2. Onze Minister is verwerkingsverantwoordelijke, voor de in het eerste lid bedoelde gegevens.
3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gegeven voor de toepassing van het eerste lid Artikel 79, eerste lid, sub a, b, e, f en h, en tweede lid, sub a, b en c, van de Wet personenvervoer 2000
 1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over:
 - a. de inrichting, uitrusting en herkenbaarheid van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
 - b. de keuring van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
 - c. het kenbaar maken van tarieven aan de consument;
 - d. de minimale beschikbaarheid van taxivervoer;
 - e. de eisen en verplichtingen te stellen aan vervoerders die taxivervoer verrichten en aan bestuurders van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
 - f. de wijze waarop wordt aangetoond dat aan de ingevolge de onderdelen a tot en met e gestelde regels wordt voldaan;
 - g. de vergoedingen die zijn verschuldigd voor de met de krachtens de paragrafen 1 tot en met 4 van dit hoofdstuk gestelde regels samenhangende werkzaamheden af te geven documenten;
 - h. de administratie die de vervoerder voert ten behoeve van een doelmatig toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde.
 2. De in het eerste lid, aanhef en onderdeel a, bedoelde regels over de inrichting en uitrusting kunnen mede betrekking hebben op:
 - a. de aanwezigheid van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven, prijzen en arbeids- en rusttijden;
 - b. het gebruik van zodanige apparatuur en voorzieningen met inbegrip van de afzonderlijke onderdelen daarvan;
 - c. de keuring van zodanige apparatuur en voorzieningen dan wel de installatie daarvan.

3. De in het eerste lid bedoelde regels kunnen verschillen al naar gelang de aard van het taxivervoer of de locatie waar taxivervoer wordt verricht.
4. Voor zover dit noodzakelijk is ter toetsing van de geschiktheid van bestuurders, kunnen in het kader van de in het eerste lid, onder e, bedoelde eisen en verplichtingen, onder meer gegevens over gezondheid als bedoeld in artikel 4, onderdeel 15, van de Algemene verordening gegevensbescherming en het gedrag van bestuurders worden verwerkt. Het bestuursorgaan dat bevoegd is tot toetsing aan deze eisen, is verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van de gegevens.

Deel A, paragraaf 2. Persoonsgegevens

Artikel 77 Wet personenvervoer 2000

1. De vervoerder die taxivervoer verricht voorziet, al dan niet in samenwerking met andere vervoerders, in het op verzoek behandelen van geschillen over de totstandkoming of de uitvoering van een vervoersovereenkomst als bedoeld in de [artikelen 80, eerste lid](#), en [100, eerste lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek](#), door instelling van een geschillencommissie.

2. [Artikel 12, tweede tot en met vijfde lid](#), is van overeenkomstige toepassing.

3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld over het eerste lid.

Artikel 79 Wet personenvervoer 2000

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over:

- **a.** de inrichting, uitrusting en herkenbaarheid van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
- **b.** de keuring van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
- **c.** het kenbaar maken van tarieven aan de consument;
- **d.** de minimale beschikbaarheid van taxivervoer;
- **e.** de eisen en verplichtingen te stellen aan vervoerders die taxivervoer verrichten en aan bestuurders van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
- **f.** de wijze waarop wordt aangetoond dat aan de ingevolge de onderdelen a tot en met e gestelde regels wordt voldaan;
- **g.** de vergoedingen die zijn verschuldigd voor de met de krachtens de [paragrafen 1 tot en met 4](#) van dit hoofdstuk gestelde regels samenhangende werkzaamheden af te geven documenten;

- **h.**de administratie die de vervoerder voert ten behoeve van een doelmatig toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde.

2. De in het eerste lid, aanhef en onderdeel a, bedoelde regels over de inrichting en uitrusting kunnen mede betrekking hebben op:

a.de aanwezigheid van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven, prijzen en arbeids- en rusttijden;

b.het gebruik van zodanige apparatuur en voorzieningen met inbegrip van de afzonderlijke onderdelen daarvan;

c.de keuring van zodanige apparatuur en voorzieningen dan wel de installatie daarvan.

3. De in het eerste lid bedoelde regels kunnen verschillen al naar gelang de aard van het taxivervoer of de locatie waar taxivervoer wordt verricht.

4. Voor zover dit noodzakelijk is ter toetsing van de geschiktheid van bestuurders, kunnen in het kader van de in het eerste lid, onder e, bedoelde eisen en verplichtingen, onder meer gegevens over gezondheid als bedoeld in artikel 4, onderdeel 15, van de Algemene verordening gegevensbescherming en het gedrag van bestuurders worden verwerkt. Het bestuursorgaan dat bevoegd is tot toetsing aan deze eisen, is verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van de gegevens.

[Artikel 2.5:1, derde lid, sub a en vijfde lid, sub b, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer](#)

1. In plaats van de artikelen 5:3, tweede en derde lid, en 5:5, tweede en derde lid, van de wet wordt dit artikel toegepast.
2. De bestuurder die vervoer anders dan taxivervoer verricht, en de bijrijder handelen in overeenstemming met:
 - a. voor zover van toepassing, de artikelen 8 en 9 van verordening (EG) nr. 561/2006;
 - b. voor zover van toepassing, in overeenstemming met artikel 8 van het AETR-verdrag; of
 - c. voor zover van toepassing, artikel 6 van deel b, afdeling 2, van bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst.
3. De werknemer die taxivervoer verricht, heeft:
 - a. in elke aaneengesloten periode van 24 uren een onafgebroken rusttijd van ten minste 10 uren; en
 - b. in elke aaneengesloten periode van 7 maal 24 uren een onafgebroken rusttijd van ten minste 36 uren.
4. Van het derde lid kan, met inachtneming van het vijfde lid, slechts bij collectieve regeling worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het derde lid, is nietig.
5. De werkgever organiseert de werkzaamheden zodanig, dat de werknemer die taxivervoer verricht:
 - a. in elke aaneengesloten periode van 24 uren een onafgebroken rusttijd

- van ten minste 10 uren heeft, welke rusttijd tweemaal in elke aaneengesloten periode van 14 maal 24 uren mag worden ingekort tot ten minste 8 uren; en
- b. in elke aaneengesloten periode van 14 maal 24 uren een rusttijd van 72 uren heeft, welke mag worden gesplitst in perioden van ten minste 24 uren.

Artikel 79 Besluit personenvervoer 2000

1. De vervoerder die taxivervoer verricht, draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht een op correcte wijze functionerende boordcomputer aanwezig is waarvoor een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in [artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994](#).

2. De boordcomputer, bedoeld in het eerste lid, heeft een activeringskeuring en, voor zover bepaald bij ministeriële regeling, een periodiek onderzoek ondergaan, die zijn uitgevoerd door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in [artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet](#).

3. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er zorg voor dat de boordcomputer te allen tijde de volgende gegevens registreert:

- **a.** de kilometerstand van de auto;
- **b.** het kenteken van de auto;
- **c.** de datum en de tijd;
- **d.** de door de auto afgelegde route;
- **e.** informatie over de werking van de boordcomputer.

4. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er tevens zorg voor dat de boordcomputer de arbeids- en rusttijden van de bestuurder registreert.

5. Indien de bestuurder taxivervoer verricht, draagt de vervoerder er, onverminderd het derde en vierde lid, zorg voor dat de boordcomputer de volgende gegevens registreert:

a. het personenvervoernummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in [artikel 4, derde lid, van de wet](#);

b. het aan de vervoerder toegekende unieke nummer, als bedoeld in [artikel 9, onderdeel a, van de Handelsregisterwet 2007](#);

c. het nummer van de chauffeurskaart van de bestuurder;

d. de datum en het tijdstip van aankomst en vertrek per rit;

e. de locatie van vertrek en aankomst per rit;

f. de afstand, de prijs van het vervoer per rit in beladen en onbeladen staat en eventueel in rekening gebrachte toeslagen.

6. Indien de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is, geldt in plaats van de verplichting, bedoeld in het derde tot en met het vijfde lid, het bepaalde krachtens [artikel 80, vijfde lid](#).

7. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de keuring ter activering van de boordcomputer, het periodiek onderzoek en de tijdvakken waarop een onderzoek van de boordcomputer plaatsvindt.

8. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het erkennen van natuurlijke of rechtspersonen die een boordcomputer activeren, herstellen en periodiek onderzoeken, de aanvraag van de erkenning, de voor de erkenning gestelde eisen, de aan de erkenning te verbinden voorschriften en de intrekking of schorsing van een erkenning.

Artikel 81 Besluit personenvervoer 2000

1. De vervoerder die taxivervoer verricht, gebruikt ten behoeve van een deugdelijke registratie van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde tot en met vijfde lid, een door Onze Minister verstrekte ondernemerskaart.
2. De erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet gebruikt ten behoeve van het installeren, onderzoeken of herstellen van de boordcomputer een door Onze Minister verstrekte keuringskaart.
3. Met het besturen van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, wordt slechts diegene belast, die in het bezit is van een geldige, behoorlijk leesbare, door Onze Minister verstrekte chauffeurskaart.
4. Voor bij ministeriële regeling aan te wijzen soorten taxidiensten waarbij gedurende een bepaalde periode meermalen taxivervoer wordt verricht volgens een schriftelijke overeenkomst waarin tarieven zijn vastgelegd, kan in de plaats van de in het derde lid bedoelde chauffeurskaart volstaan worden met een chauffeurskaart onder beperkingen.
5. De bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, is in het bezit van een door Onze Minister verstrekte chauffeurskaart of chauffeurskaart onder beperkingen en gebruikt deze kaart ten behoeve van een deugdelijke registratie van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde tot en met vijfde lid.
6. Ten behoeve van het toezicht op de naleving van het bepaalde krachtens het vierde lid, is in een auto waarmee een in het vierde lid bedoelde taxidienst wordt verricht het deel van de administratie aanwezig waarmee kan worden aangetoond dat daadwerkelijk de in het vierde lid bedoelde soort taxidienst wordt verricht.
7. Bij ministeriële regeling kunnen eisen gesteld worden aan het deel van de administratie, bedoeld in het zesde lid.
8. Ingeval van verlies, diefstal, beschadiging of een defect van de ondernemerskaart respectievelijk de chauffeurskaart geldt in plaats van de verplichtingen, bedoeld in het eerste en vijfde lid, het bij ministeriële regeling bepaalde.

Artikel 107 Wegenverkeerswet 1996

1. Aan de bestuurder van een motorrijtuig op de weg dient door de daartoe bevoegde autoriteit een rijbewijs te zijn afgegeven voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie waartoe dat motorrijtuig behoort.
2. Het rijbewijs dient:

a. te voldoen aan de bij ministeriële regeling vastgestelde eisen inzake inrichting, uitvoering en invulling,

b. zijn geldigheid niet te hebben verloren, en

c. behoorlijk leesbaar te zijn.

3. Op het rijbewijs wordt, indien de aanvrager:

a. als ingezetene is ingeschreven in de basisregistratie personen:

1°. het in de basisregistratie opgenomen burgerservicenummer, bedoeld in [artikel 1, onderdeel b, van de Wet algemene bepalingen burgerservicenummer](#), vermeld op de bij ministeriële regeling vastgestelde wijze, en

2°. overeenkomstig bij ministeriële regeling gegeven regels een publiek identificatiemiddel als bedoeld in [artikel 5, vierde lid, van de Wet digitale overheid](#) geplaatst, dan wel

b. niet als ingezetene is ingeschreven in de basisregistratie personen een bij ministeriële regeling vastgestelde aanduiding vermeld.

Artikel 77 Wet personenvervoer 2000

1. De vervoerder die taxivervoer verricht voorziet, al dan niet in samenwerking met andere vervoerders, in het op verzoek behandelen van geschillen over de totstandkoming of de uitvoering van een vervoersovereenkomst als bedoeld in de [artikelen 80, eerste lid, en 100, eerste lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek](#), door instelling van een geschillencommissie.

2. [Artikel 12, tweede tot en met vijfde lid](#), is van overeenkomstige toepassing.

3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld over het eerste lid.

Regeling voertuigen

Artikel 3.1.5.

1. Om als taxi in gebruik te kunnen worden genomen beschikt een voertuig over een nationale individuele goedkeuring of nationale typegoedkeuring voor het gebruik als taxi.

2. Voor goedkeuring als bedoeld in het eerste lid voldoet de taxi aan de in het derde, vierde, vijfde of zesde lid bedoelde goedkeuringseisen.

3. Een taxi met een EU-typegoedkeuring wordt goedgekeurd indien het voldoet aan [bijlage VI](#) omdat het een voertuig betreft dat is typegoedgekeurd met een vaste indeling en deuren aan beide zijden van elke zitrij met een drempelhoogte van minder dan 50 cm vanaf het wegdek. Hierbij wordt het hoogste aantal te vervoeren personen gelijkgesteld aan het aantal zitplaatsen, met uitzondering van de bestuurderszitplaats.

4. Een taxi met een EU-typegoedkeuring met een vaste indeling die niet is uitgevoerd met deuren aan beide zijden van elke zitrij wordt goedgekeurd, indien het voertuig voldoet aan [bijlage VI](#). De zitplaatsen met deuren aan beide zijden van de zitrij worden verondersteld te voldoen aan bijlage VI.

Hierbij wordt het hoogste aantal te vervoeren personen gelijkgesteld aan het aantal bereikbare zitplaatsen, met uitzondering van de bestuurderszitplaats.

5. Een taxi met een variabele indeling wordt per indeling goedgekeurd, indien het voertuig voldoet aan [bijlage VI](#). Hierbij wordt het hoogste aantal te vervoeren personen per indeling gelijkgesteld aan het aantal bereikbare zitplaatsen, met uitzondering van de bestuurderszitplaats.

6. Overige taxi's worden beoordeeld op de in [bijlage VI](#) gestelde eisen ten aanzien van:

a. een vaste indeling volgens de typegoedkeuring en deuren aan beide zijden van elke zitrij;

b. inrichtingen met zitplaatsen anders dan onder a; en

c. de gedeelten ten behoeve van andere vormen van vervoer dan op zitplaatsen.

Hierbij wordt het hoogste aantal te vervoeren personen per indeling gelijkgesteld aan het aantal bereikbare zitplaatsen, dan wel andere vervoersplaatsen, met uitzondering van de bestuurderszitplaats.

7. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op ov-auto's.

8. Voor een taxi en ov-auto als bedoeld in het vijfde en zesde lid, wordt een goedkeuringsdocument afgegeven waaruit blijkt dat het voertuig is goedgekeurd voor het gebruik als taxi onderscheidenlijk ov-auto.

Artikel 2 Wet aansprakelijkheid voertuigen

1. De bezitter van een motorrijtuig en degene op wiens naam dit in het kentekenregister is ingeschreven, zijn verplicht voor het motorrijtuig een verzekering te sluiten en in stand te houden welke aan de bij en krachtens deze wet gestelde bepalingen voldoet, indien dat motorrijtuig op een weg wordt geplaatst of daarmee op een weg wordt gereden, indien buiten een weg met dat motorrijtuig aan het verkeer wordt deelgenomen of indien dat motorrijtuig in het kentekenregister is ingeschreven en tenaamgesteld.

2. In afwijking van het vorige lid rust de verplichting tot verzekering niet op de bezitter, maar op de houder die:

a. het motorrijtuig op grond van een overeenkomst van huurkoop onder zich heeft, of

b. het motorrijtuig in vruchtgebruik heeft, of

c. anderszins het motorrijtuig, anders dan als bezitter, tot duurzaam gebruik onder zich heeft.

3. De verplichting tot verzekering met betrekking tot een motorrijtuig dat in het kentekenregister is ingeschreven en tenaamgesteld, wordt opgeheven, indien het motorrijtuig buiten gebruik wordt gesteld en gehouden door plaatsing daarvan buiten een weg, gevolgd door een door de verzekeraar overeenkomstig [artikel 13](#) aan de Dienst Wegverkeer, bedoeld in [artikel 4a van de Wegenverkeerswet 1994](#), gedane kennisgeving van schorsing van de verzekering wegens buitengebruikstelling van het motorrijtuig. De in de vorige zin bedoelde opheffing van de verzekeringsplicht eindigt, zodra de verzekeraar

overeenkomstig [artikel 13](#) aan de Dienst Wegverkeer kennis heeft gegeven van de beëindiging van de schorsing, zodra het motorrijtuig zich op een weg bevindt of zodra het buiten een weg deelneemt aan het verkeer. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen omtrent het in dit lid bedoelde bepaalde nadere regels en voorwaarden worden gesteld. De in dit lid bedoelde opheffing van de verzekeringsplicht vindt slechts plaats, indien de tenaamstelling van het desbetreffende motorrijtuig in het kentekenregister is geschorst overeenkomstig [artikel 67 van de Wegenverkeerswet 1994](#).

4. De verplichting tot verzekering is geschorst, zolang een door een ander gesloten verzekering overeenkomstig de bepalingen van deze wet met betrekking tot het motorrijtuig van kracht is. De verplichting tot verzekering is echter niet geschorst gedurende de in [artikel 13, vierde lid](#), en de in [artikel 13a, zevende lid, tweede volzin](#), bedoelde periode. Hetzelfde geldt voor de periode die voortvloeit uit [artikel 13a, zesde lid, tweede volzin](#).

5. De verzekering moet zijn gesloten bij een schadeverzekeraar die ingevolge de [Wet op het financieel toezicht](#) in Nederland zijn bedrijf in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen mag uitoefenen.

6. Het eerste lid is niet van toepassing op motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, mits een voor dat doel door Onze Minister van Financiën erkend bureau, dat rechtspersoon met volledige rechtsbevoegdheid is, of groep van verzekeraars, dan wel een, bij algemene maatregel van bestuur daartoe erkende, in Nederland gevestigde buitenlandse instantie tegenover de benadeelden de verplichting op zich heeft genomen de schade, door die motorrijtuigen veroorzaakt, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

7. Voor de toepassing van deze wet worden geacht gewoonlijk in Nederland te zijn gestald:

a. motorrijtuigen die zijn voorzien van een kenteken, ongeacht of het een permanent of tijdelijk kenteken betreft;

b. motorrijtuigen die ten onrechte niet zijn voorzien van een kenteken dan wel van een buitenlands kenteken, of zijn voorzien van een kenteken dan wel van een buitenlands kenteken dat niet overeenkomt of niet langer overeenkomt met het motorrijtuig, die in Nederland betrokken raken bij een ongeval, uitsluitend met het oog op het afwikkelen van een vordering door het bureau, bedoeld in het zesde lid, of het Waarborgfonds Motorverkeer;

c. motorrijtuigen, die vanuit een andere lidstaat naar Nederland worden verzonden, vanaf de aanvaarding van de levering door de koper, gedurende een periode van maximaal 30 dagen, zelfs indien het motorrijtuig niet officieel in Nederland is geregistreerd, met uitzondering van motorrijtuigen die in een andere lidstaat krachtens de aldaar geldende wettelijke regeling zijn geregistreerd en ten aanzien waarvan in die andere lidstaat een verzekering is gesloten ter dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade.

Voor de toepassing van deze wet worden geacht gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald:

d. motorrijtuigen waarvoor een bijzonder kenteken met beperkte geldigheidsduur overeenkomstig een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld model is opgegeven;

e. motorrijtuigen die van de toepassing van [artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994](#) zijn uitgezonderd en waarvoor een militair registratienummer is opgegeven;

f. motorrijtuigen die in een ander land krachtens de aldaar geldende wettelijke regeling zijn geregistreerd of van een verzekeringsplaat of ander onderscheidingsteken zijn voorzien.

8. Tot de motorrijtuigen met betrekking waartoe het bureau de in het zesde lid bedoelde verplichting op zich neemt, behoren in ieder geval de motorrijtuigen, welke gewoonlijk zijn gestald in een land dat ter uitvoering van deze bepaling bij algemene maatregel van bestuur is aangewezen, voor zover bij die maatregel daarvoor geen uitzondering is gemaakt.

9. De schadeverzekeraars die ingevolge de [Wet op het financieel toezicht](#) in Nederland hun bedrijf in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen mogen uitoefenen, betalen jaarlijks aan het bureau, bedoeld in het zesde lid, de door het bureau te bepalen bijdragen, berekend op basis van de in Nederland geboekte premie of het aantal en de aard van de door ieder van hen in Nederland verzekerde motorrijtuigen.

Artikel 78

1. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, een taxameter aanwezig is die zichtbaar voor de reiziger de vervoerprijs overeenkomstig de kenbaar gemaakte tarieven aangeeft.

2. De taxameter voldoet aan de regels die bij of krachtens de [Metrologiewet](#) zijn gesteld.

3. Behoudens in geval schriftelijk in een overeenkomst tarieven zijn vastgelegd voor gedurende een bepaalde periode meermalen te verrichten taxivervoer, wordt taxivervoer slechts verricht indien de in de auto aanwezige taxameter wordt gebruikt.

4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de instelling van de taxameter en de tijdvakken waarop een controle van de taxameter moet plaatsvinden tegen de in het tweede lid bedoelde eisen voor een in gebruik genomen taxameter. De [artikelen 14, tweede lid](#), en [artikel 22 van het Besluit meetinstrumenten en marktdeelnemers](#) zijn daarbij van overeenkomstige toepassing.

5. [Red: Dit lid is nog niet in werking getreden.]

6. Het eerste lid is niet van toepassing indien de auto uitsluitend wordt gebruikt voor taxivervoer dat wordt verricht ter uitvoering van een schriftelijke overeenkomst waarbij gedurende in een bij die overeenkomst vastgestelde periode meermalen taxivervoer wordt verricht tegen een in die overeenkomst vastgelegd tarief en in door Onze Minister te bepalen gevallen waarbij de auto uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer tegen eenheidsprijzen.

Artikel 67 Wegenverkeerswet 1994

1. Indien met een voertuig geen gebruik van de weg wordt gemaakt, schorst de Dienst Wegverkeer op aanvraag van de eigenaar of houder van dat voertuig, tegen betaling, op de door de Dienst Wegverkeer vastgestelde

wijze, van het daarvoor door deze dienst vastgestelde tarief, de tenaamstelling in het kentekenregister.

2. De hoogte van het in het eerste lid bedoelde tarief kan voor verschillende groepen voertuigen dan wel eigenaren of houders van voertuigen verschillend worden vastgesteld. Voor aanvragen die worden ingediend binnen een jaar na de aanvraag van een schorsing welke ingevolge [artikel 68, eerste lid, onderdelen a en d](#), is geëindigd, kan het tarief hoger worden vastgesteld dan het tarief voor laatstgenoemde aanvraag.

3. De aanvraag van een schorsing dient te geschieden overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels.

4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels vastgesteld omtrent het krachtens het derde lid bepaalde.

5. De Dienst Wegverkeer plaatst bij het verlenen van de schorsing overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels in het kentekenregister een aantekening waaruit blijkt dat schorsing is verleend.

- [Artikel 2.5:4, derde lid, sub a, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer](#)
1. In plaats van artikel 5:8 van de wet wordt dit artikel toegepast.
 2. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer die vervoer anders dan taxivervoer verricht:
 - a. ten hoogste 43 maal in elke periode van 16 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst verricht, of
 - b. ten hoogste 20 uren in elke periode van 2 achtereenvolgende weken arbeid verricht tussen 00.00 en 06.00 uur.
 3. De werknemer die taxivervoer verricht, verricht:
 - a. **ten hoogste 52 maal in elke periode van 16 achtereenvolgende weken en 140 maal in elke periode van 52 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst; of**
 - b. ten hoogste 38 uren in elke periode van 2 achtereenvolgende weken arbeid tussen 00.00 en 06.00 uur.
 4. Van het derde lid kan slechts bij collectieve regeling en nadat de werknemer daarmee heeft ingestemd, worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het derde lid, is nietig.
 - [Artikel 2.5:6, derde lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer](#)
 1. De bestuurder op wie verordening (EG) nr. 561/2006, het AETR-verdrag, en de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst niet van toepassing zijn, handelt overeenkomstig artikel 5:4, tweede en derde lid, van de wet.
 2. De bestuurder op wie het eerste lid niet van toepassing is, handelt in overeenstemming met:
 - a. voor zover van toepassing, artikel 7 van verordening (EG) nr. 561/2006;
 - b. voor zover van toepassing, artikel 7 van het AETR-verdrag; of
 - c. voor zover van toepassing, artikel 5 van deel b, afdeling 2, van bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst.

- 3. Behoudens het eerste en tweede lid en artikel 2.5:3, organiseert de werkgever de arbeid zodanig, dat indien deze andere werkzaamheden dan rijden omvat dan wel mede omvat, de werknemer, voor zover hij vervoer verricht waarop verordening (EG) nr. 561/2006 of de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst van toepassing is:**
- a. **geen arbeidstijd langer dan zes uren achtereen zonder pauze heeft;**
 - b. **ingeval de arbeidstijd zes uren of langer, doch niet meer dan negen uren bedraagt, een pauze van ten minste 30 minuten heeft, dan wel twee pauzes van elk ten minste 15 minuten;**
 - c. **ingeval de arbeidstijd meer dan negen uren bedraagt, een pauze van ten minste 45 minuten heeft, dan wel verschillende pauzes van elk ten minste 15 minuten.**
4. De persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, neemt pauzes in acht overeenkomstig het derde lid.
- [Artikel 2.5:8, vijfde lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer](#)
1. In afwijking van de artikelen 2.2:2 en 2.3:1 is dit artikel uitsluitend van toepassing voor zover verordening (EG) nr. 561/2006 of de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst van toepassing is.
 2. In plaats van artikel 5:7, tweede tot en met vierde lid, van de wet wordt dit artikel toegepast.
 3. De werknemer verricht ten hoogste 60 uren per week arbeid, met dien verstande dat hij gedurende een periode van 16 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid verricht.
 4. Van het derde lid kan met inachtneming van het vijfde lid slechts bij collectieve regeling worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het derde lid, is nietig.
 5. **De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer gedurende een periode van een week ten hoogste 60 uren arbeid verricht, met dien verstande dat hij gedurende een periode van 26 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid verricht.**
 6. De persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, neemt een maximale wekelijkse arbeidstijd in acht overeenkomstig het vijfde lid.
 - [Artikel 5:6, derde lid, van de Arbeidstijdenwet](#)
 1. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer op zondag geen arbeid verricht, behalve voor zover dat uit de aard van de arbeid voortvloeit en het tegendeel is bedongen.
 2. Indien de bedrijfsomstandigheden dit noodzakelijk maken, kan van het eerste lid worden afgeweken, indien de werkgever daartoe overeenstemming heeft bereikt met het medezeggenschapsorgaan of, bij het ontbreken daarvan, met de belanghebbende werknemers. De werknemer verricht in de omstandigheden, bedoeld in de vorige zin, uitsluitend arbeid op zondag, indien hij daarmee voor dat geval instemt.
 3. **De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer op**

ten minste 13 zondagen in elke periode van 52 aaneengesloten weken geen arbeid verricht.

4. Bij collectieve regeling kan van het derde lid worden afgeweken, met inachtneming van:
- het eerste lid, of
 - het tweede lid.

Bij toepassing van de aanhef en onderdeel a van de vorige zin, verricht de werknemer uitsluitend op 40 of meer zondagen in elke periode van 52 aaneengesloten weken arbeid, indien hij daarmee voor dat geval instemt. Elk beding, waarbij op een andere wijze dan in dit lid is bepaald, wordt afgeweken van het derde lid, is nietig.

Deel A, paragraaf 3

- [Artikel 79, van het Besluit personenvervoer 2000](#)
1. De vervoerder die taxivervoer verricht, draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht een op correcte wijze functionerende boordcomputer aanwezig is waarvoor een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.
 2. De boordcomputer, bedoeld in het eerste lid, heeft een activeringskeuring en, voor zover bepaald bij ministeriële regeling, een periodiek onderzoek ondergaan, die zijn uitgevoerd door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.
 3. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er zorg voor dat de boordcomputer te allen tijde de volgende gegevens registreert:
 - de kilometerstand van de auto;
 - het kenteken van de auto;
 - de datum en de tijd;
 - de door de auto afgelegde route;
 - informatie over de werking van de boordcomputer.
 4. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er tevens zorg voor dat de boordcomputer de arbeids- en rusttijden van de bestuurder registreert.
 5. Indien de bestuurder taxivervoer verricht, draagt de vervoerder er, onverminderd het derde en vierde lid, zorg voor dat de boordcomputer de volgende gegevens registreert:
 - het personenvervoernummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in artikel 4, derde lid, van de wet;
 - het aan de vervoerder toegekende unieke nummer, als bedoeld in artikel 9, onderdeel a, van de Handelsregisterwet 2007;
 - het nummer van de chauffeurskaart van de bestuurder;
 - de datum en het tijdstip van aankomst en vertrek per rit;
 - de locatie van vertrek en aankomst per rit;
 - de afstand, de prijs van het vervoer per rit in beladen en onbeladen staat en eventueel in rekening gebrachte toeslagen.
 6. Indien de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is, geldt in plaats van de verplichting, bedoeld in het derde tot en met het vijfde lid, het bepaalde krachtens artikel 80, vijfde lid.

7. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de keuring ter activering van de boordcomputer, het periodiek onderzoek en de tijdvakken waarop een onderzoek van de boordcomputer plaatsvindt.
8. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het erkennen van natuurlijke of rechtspersonen die een boordcomputer activeren, herstellen en periodiek onderzoeken, de aanvraag van de erkenning, de voor de erkenning gestelde eisen, de aan de erkenning te verbinden voorschriften en de intrekking of schorsing van een erkenning.

Deel A, paragraaf 9

- [Artikel 80, achtste lid, sub a en b, van het Besluit personenvervoer 2000](#)
1. De bestuurder en de vervoerder die taxivervoer verrichten, gebruiken de boordcomputer overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde, tenzij de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is.
 2. De vervoerder die taxivervoer verricht bewaart de door de boordcomputer geregistreerde gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en de gegevens, bedoeld in het vijfde lid, ten minste 104 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens betrekking hebben.
 3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze van bewaren van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en het overbrengen van de in de boordcomputer en de op de chauffeurskaart geregistreerde gegevens naar de vestiging van de vervoerder die taxivervoer verricht.
 4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de gegevens bedoeld in artikel 79, vierde lid.
 5. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de registratieverplichtingen die op de vervoerder en de bestuurder rusten indien de boordcomputer buiten gebruik is en de gegevens die in dat geval aanwezig zijn in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht.
 6. Indien de boordcomputer niet op correcte wijze functioneert of buiten gebruik is, draagt de vervoerder er zorg voor dat de boordcomputer, binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn, hersteld wordt door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.
 7. De vervoerder verstrekt de bestuurder op diens verzoek een kopie van de gegevens die ingevolge het derde lid van de chauffeurskaart zijn overgebracht naar de vestiging van de vervoerder.
 8. Het is de vervoerder die taxivervoer verricht verboden:
 - a. om de boordcomputer ondeugdelijk te maken, of te doen maken, te vernietigen of te doen vernietigen, dan wel toe te laten dat de boordcomputer ondeugdelijk gemaakt, of vernietigd wordt;
 - b. om in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht een voorziening aanwezig te hebben die kennelijk bedoeld is om voor misbruik, als bedoeld in onderdeel a, aan te wenden.
 9. Het achtste lid is van overeenkomstige toepassing op de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht.

- [Artikel 76, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000](#)
- 1. Het is verboden taxivervoer te verrichten zonder een daartoe door Onze Minister verleende vergunning.**
 2. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt verleend voor onbepaalde tijd.
 3. De vervoerder die taxivervoer verricht, alsmede de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, draagt er zorg voor dat in de auto waarmee dat vervoer wordt verricht het vergunningbewijs zichtbaar voor de reiziger aanwezig is.
 4. Een in het eerste lid bedoelde vergunning wordt, behoudens in bij algemene maatregel van bestuur bepaalde gevallen, slechts verleend aan een vervoerder die voldoet aan eisen van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid.
 5. Onze Minister kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het derde lid en van de in het vierde lid bedoelde eis van vakbekwaamheid.
 6. Een vrijstelling of ontheffing als bedoeld in het vijfde lid kan onder beperkingen worden verleend en er kunnen voorschriften aan worden verbonden.

- [Artikel 87, eerste lid, sub a, van de Wet personenvervoer 2000](#)
- 1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet, van verordening 1071/2009/EG en van verordening 1073/2009/EG zijn belast:**
 - a. de bij besluit van Onze Minister aangewezen personen;**
 - b. de bij besluit van de bestuursorganen, bedoeld in artikel 20, tweede, derde en vierde lid, aangewezen personen, voor zover het de door hen verleende concessies betreft, voor het bepaalde bij of krachtens de artikelen 19, 29, 30 tot en met 40, 46 en 63c, eerste, tweede en derde lid, met uitzondering van openbaar vervoer per trein waarvoor op grond van deze wet Onze Minister het bevoegde bestuursorgaan is, en elfde lid voor zover niet de Autoriteit Consument en Markt is belast met dat toezicht en
 - c. de bij besluit van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeenten aangewezen personen, voor zover het betreft het toezicht op naleving van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 82a en 82b.
 2. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet, van verordening 1071/2009/EG en van verordening 1073/2009/EG zijn voorts belast de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering bedoelde ambtenaren en de met betrekking tot deze wet krachtens artikel 17, eerste lid, onder 2°, van de Wet op de economische delicten aangewezen ambtenaren.
 3. Onverminderd het bepaalde in het eerste en tweede lid zijn met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de artikelen 70 tot en met 74 bepaalde mede belast personen die daartoe door de vervoerder zijn aangewezen.
 4. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij verordening 1371/2007/EG zijn de bij besluit van Onze Minister aangewezen personen

belast.

5. In afwijking van het eerste en tweede lid is de Autoriteit Consument en Markt belast met het toezicht op de naleving van:
 - a. het bepaalde krachtens artikel 30a, eerste en derde lid;
 - b. artikel 63c, vierde, zesde tot en met tiende lid en elfde lid, onderdeel b, voor zover op dat vervoer artikel 87, vierde lid, bij algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 2, tweede of vierde lid, van toepassing is verklaard;
 - c. [vervallen;]
 - d. de bij ministeriële regeling aangewezen bindende EU-rechtshandelingen van algemene strekking van de Europese Commissie op het gebied van passagiersvervoerdiensten.
6. Met het toezicht op de naleving van verordening (EU) nr. 181/2011 zijn belast de bij besluit van Onze Minister aangewezen personen.
7. Op de in artikel 12 van de Bekendmakingswet bepaalde wijze wordt mededeling gedaan van besluiten als bedoeld in het eerste, vierde of zesde lid.
 - [Artikel 80, tweede lid, van het Besluit personenvervoer 2000](#)
1. De bestuurder en de vervoerder die taxivervoer verrichten, gebruiken de boordcomputer overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde, tenzij de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is.
2. **De vervoerder die taxivervoer verricht bewaart de door de boordcomputer geregistreerde gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en de gegevens, bedoeld in het vijfde lid, ten minste 104 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens betrekking hebben.**
3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze van bewaren van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en het overbrengen van de in de boordcomputer en de op de chauffeurskaart geregistreerde gegevens naar de vestiging van de vervoerder die taxivervoer verricht.
4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de gegevens bedoeld in artikel 79, vierde lid.
5. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de registratieverplichtingen die op de vervoerder en de bestuurder rusten indien de boordcomputer buiten gebruik is en de gegevens die in dat geval aanwezig zijn in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht.
6. Indien de boordcomputer niet op correcte wijze functioneert of buiten gebruik is, draagt de vervoerder er zorg voor dat de boordcomputer, binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn, hersteld wordt door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.
7. De vervoerder verstrekt de bestuurder op diens verzoek een kopie van de gegevens die ingevolge het derde lid van de chauffeurskaart zijn overgebracht naar de vestiging van de vervoerder.
8. Het is de vervoerder die taxivervoer verricht verboden:

- a. om de boordcomputer ondeugdelijk te maken, of te doen maken, te vernietigen of te doen vernietigen, dan wel toe te laten dat de boordcomputer ondeugdelijk gemaakt, of vernietigd wordt;
 - b. om in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht een voorziening aanwezig te hebben die kennelijk bedoeld is om voor misbruik, als bedoeld in onderdeel a, aan te wenden.
- 9.** Het achtste lid is van overeenkomstige toepassing op de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht.
- [Artikel 81, van het Besluit personenvervoer 2000](#)
- 1.** De vervoerder die taxivervoer verricht, gebruikt ten behoeve van een deugdelijke registratie van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde tot en met vijfde lid, een door Onze Minister verstrekte ondernemerskaart.
 - 2.** De erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet gebruikt ten behoeve van het installeren, onderzoeken of herstellen van de boordcomputer een door Onze Minister verstrekte keuringskaart.
 - 3.** Met het besturen van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, wordt slechts diegene belast, die in het bezit is van een geldige, behoorlijk leesbare, door Onze Minister verstrekte chauffeurskaart.
 - 4.** Voor bij ministeriële regeling aan te wijzen soorten taxidiensten waarbij gedurende een bepaalde periode meermalen taxivervoer wordt verricht volgens een schriftelijke overeenkomst waarin tarieven zijn vastgelegd, kan in de plaats van de in het derde lid bedoelde chauffeurskaart volstaan worden met een chauffeurskaart onder beperkingen.
 - 5.** De bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, is in het bezit van een door Onze Minister verstrekte chauffeurskaart of chauffeurskaart onder beperkingen en gebruikt deze kaart ten behoeve van een deugdelijke registratie van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde tot en met vijfde lid.
 - 6.** Ten behoeve van het toezicht op de naleving van het bepaalde krachtens het vierde lid, is in een auto waarmee een in het vierde lid bedoelde taxidienst wordt verricht het deel van de administratie aanwezig waarmee kan worden aangetoond dat daadwerkelijk de in het vierde lid bedoelde soort taxidienst wordt verricht.
 - 7.** Bij ministeriële regeling kunnen eisen gesteld worden aan het deel van de administratie, bedoeld in het zesde lid.
 - 8.** Ingeval van verlies, diefstal, beschadiging of een defect van de ondernemerskaart respectievelijk de chauffeurskaart geldt in plaats van de verplichtingen, bedoeld in het eerste en vijfde lid, het bij ministeriële regeling bepaalde [Artikel 82, van het Besluit personenvervoer 2000](#)
 - 1.** Bij de aanvraag voor de chauffeurskaart worden de volgende documenten overgelegd:
 - a. een rijbewijs als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 dan wel een door het bevoegde gezag buiten Nederland afgegeven rijbewijs, dat geldig is voor het besturen van het motorrijtuig waarmee wordt gereden;

- b. een geneeskundige verklaring die niet ouder is dan vier maanden, die voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 74, eerste lid;
 - c. een met het oog op het uitoefenen van het beroep van taxichauffeur verleende verklaring omtrent het gedrag overeenkomstig de bepalingen van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens, die niet ouder is dan vier maanden;
 - d. een door Onze Minister erkend getuigschrift van met goed gevolg afgelegde examens waarbij ten minste de kennis is vastgesteld van de door Onze Minister vastgestelde onderwerpen, waarbij onderscheid gemaakt kan worden tussen verschillende soorten taxidiensten;
 - e. een niet beschadigde, recente, goed gelijkende pasfoto van de aanvrager, die voldoet aan alle acceptatiecriteria zoals die zijn opgenomen in de bij de Paspoortuitvoeringsregeling Nederland 2001 behorende fotomatrix.
2. Op de aanvrager die woonachtig is in een andere lidstaat dan Nederland, dan wel een andere staat die partij is bij de EER, is voor wat betreft de verklaring omtrent het gedrag, artikel 22, tweede lid, van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat het document of de verklaring niet ouder is dan vier maanden.
 3. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald van welke onderwerpen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, vrijstelling kan worden verleend.
 4. Onze Minister kan onder voorwaarden en beperkingen vrijstelling verlenen van de verplichting om het getuigschrift, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, over te leggen.
 5. Indien naar het oordeel van Onze Minister niet of niet langer wordt voldaan aan de voorwaarden en beperkingen, bedoeld in het vierde lid, kan de vrijstelling worden ingetrokken.
 6. Indien Onze Minister vermoedt dat de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, niet meer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een geneeskundige verklaring of een verklaring omtrent het gedrag, als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, respectievelijk c, kan Onze Minister verlangen dat die bestuurder zich binnen een door hem vast te stellen termijn aan een nieuw geneeskundig onderzoek onderwerpt, respectievelijk opnieuw verzoekt om afgifte van een verklaring omtrent het gedrag. De bestuurder overlegt binnen een door Onze Minister vast te stellen termijn de nieuwe geneeskundige verklaring of de nieuwe verklaring omtrent het gedrag.
 7. Een aanvrager van een chauffeurskaart die voorafgaand aan de verlening van die chauffeurskaart in het bezit is van een geldige chauffeurskaart, hoeft bij zijn aanvraag geen verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, te overleggen, onverminderd de bevoegdheid om opnieuw afgifte van een verklaring omtrent het gedrag te verlangen, bedoeld in het zesde lid.
 - [Artikel 83, van het Besluit personenvervoer 2000](#)
1. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een boordcomputerkaart in behandeling nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.
 2. De boordcomputerkaarten hebben een geldigheidsduur van vijf jaar.
 3. Een boordcomputerkaart verliest zijn geldigheid door intrekking of

schorsing en door het verstrijken van de geldigheidsduur.

4. Een binnen de geldigheidsduur verloren, gestolen, defect geraakt, of beschadigde boordcomputerkaart, wordt vervangen door een vervangende kaart voor de resterende termijn van geldigheid.
5. De houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart meldt verlies of diefstal van zijn boordcomputerkaart aan Onze Minister.
6. De houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart levert een defecte, beschadigde of ingetrokken boordcomputerkaart in bij Onze Minister binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn.
7. Het vijfde en zesde lid zijn van overeenkomstige toepassing op de houder van een keuringskaart.
8. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over:
 - a. de wijze waarop de bestuurder en de vervoerder de chauffeurskaart, respectievelijk de ondernemerskaart gebruiken;
 - b. de wijze waarop erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet, de keuringskaart gebruiken;
 - c. de aanvraag van de boordcomputerkaarten en van vervangende boordcomputerkaarten;
 - d. de verlening, afgifte, weigering, schorsing, intrekking en inname van de boordcomputerkaarten en de gronden daarvoor;
 - e. de wijze van melden in geval van verloren, gestolen, defecte of beschadigde boordcomputerkaarten;
 - f. de wijze van inleveren van de boordcomputerkaarten.
9. In het kader van leer-werktrajecten en in het kader van tijdelijke en incidentele dienstverrichting als bedoeld in artikel 21 van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties, kan door Onze Minister een chauffeurskaart worden verstrekt met een kortere geldigheidsduur dan de in het tweede lid bedoelde geldigheidsduur, dan wel ontheffing worden verleend van de in artikel 81, vijfde lid, bedoelde eis.

- [Artikel 4.3, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet](#)

1. **Een werkgever en een persoon als bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, voert een deugdelijke registratie terzake van de arbeids- en rusttijden welke het toezicht op de naleving van deze wet en de daarop berustende bepalingen mogelijk maakt.**
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld welke aangeven op welke wijze aan de in het eerste lid neergelegde verplichting wordt voldaan. Deze regels kunnen voor verschillende sectoren verschillend worden gesteld.
3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld omtrent het door de werknemer en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, houden van een middel terzake van een deugdelijke registratie, de wijze waarop een middel terzake van een deugdelijke registratie wordt gebruikt alsmede de aanvraag van dit middel.
4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld omtrent het bewaren van de gegevens en bescheiden met

betrekking tot de in dit artikel neergelegde registratieverplichting.

5. Indien de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in het tweede tot en met vierde lid, betrekking heeft op de in artikel 5:12, tweede lid, onderscheiden categorieën van arbeid, wordt de voordracht van die algemene maatregel van bestuur Ons gedaan door Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat en Onze Minister tezamen.
 - [Artikel 2.4:1, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer](#)
1. **Met uitzondering van de gegevens en bescheiden, bedoeld in verordening (EU) nr. 165/2014, en deel c, afdeling 2, van bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst bewaren de werkgever en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, de gegevens en bescheiden met betrekking tot de in artikel 4:3 van de wet neergelegde registratieverplichting ten minste 104 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens en bescheiden betrekking hebben.**
2. De werkgever en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, handelen in overeenstemming met artikel 33, eerste en tweede lid, van verordening (EU) nr. 165/2014, dan wel, voor zover van toepassing, artikel 15, eerste en tweede lid, van deel c, afdeling 2, van bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst.
3. De bestuurder handelt in overeenstemming met artikel 6, vijfde lid, van verordening (EG) nr. 561/2006, dan wel, voor zover van toepassing, artikel 4, vijfde lid, van deel b, afdeling 2, van bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst.
4. De werkgever en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, handelen in overeenstemming met artikel 10, vijfde lid, van verordening (EG) nr. 561/2006, dan wel, voor zover van toepassing, artikel 7, vijfde lid, van deel b, afdeling 2, van bijlage 31 van de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst.
5. De werknemer bewaart de gegevens en bescheiden met betrekking tot de in artikel 4:3 van de wet neergelegde registratieverplichting die tijdens zijn werkzaamheden, bedoeld in artikel 2.3:1 zijn geregistreerd tot het tijdstip van deugdelijke overdracht aan de werkgever.
6. Bij regeling van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat kunnen regels worden gesteld over de wijze van bewaren van de in het eerste en tweede lid bedoelde gegevens en bescheiden, en het overbrengen van de in het controleapparaat en op de bestuurderskaart geregistreerde gegevens naar de vestiging van de werkgever of de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet.

Deel A, paragraaf 10

- [Proces 7.8, van de Selectielijst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de waardering en selectie van archiefbescheiden](#)

Proces 7.8	Registratie en toetsing van personen, meldingen en verslagen in het kader van het controleren op de naleving van wet- en regelgeving en handhaving betreffende de uitvoering van het beleid
Waardering	V5 nadat de betreffende melding is verwijderd

Toelichting	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Het betreft hier meldingen die niet tot een onderzoek leiden <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zie voor meldingen en tips die wel leiden tot een onderzoek: Processen 7.3, 7.4, 7.6 en 7.7.
Producten	Meldingen, tips

Deel B, paragraaf 11

- [Artikel 6, eerste lid, sub c en e, van de Algemene verordening gegevensbescherming](#)

1. De verwerking is alleen rechtmatig indien en voor zover aan ten minste een van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- a) de betrokkene heeft toestemming gegeven voor de verwerking van zijn persoonsgegevens voor een of meer specifieke doeleinden;
- b) de verwerking is noodzakelijk voor de uitvoering van een overeenkomst waarbij de betrokkene partij is, of om op verzoek van de betrokkene vóór de sluiting van een overeenkomst maatregelen te nemen;
- c) de verwerking is noodzakelijk om te voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust;**
- d) de verwerking is noodzakelijk om de vitale belangen van de betrokkene of van een andere natuurlijke persoon te beschermen;
- e) de verwerking is noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen;**
- f) de verwerking is noodzakelijk voor de behartiging van de gerechtvaardigde belangen van de verwerkingsverantwoordelijke of van een derde, behalve wanneer de belangen of de grondrechten en de fundamentele vrijheden van de betrokkene die tot bescherming van persoonsgegevens nopen, zwaarder wegen dan die belangen, met name wanneer de betrokkene een kind is.

De eerste alinea, punt f), geldt niet voor de verwerking door overheidsinstanties in het kader van de uitoefening van hun taken.

2. De lidstaten kunnen specifiekere bepalingen handhaven of invoeren ter aanpassing van de manier waarop de regels van deze verordening met betrekking tot de verwerking met het oog op de naleving van lid 1, punten c) en e), worden toegepast; hiertoe kunnen zij een nadere omschrijving geven van specifieke voorschriften voor de verwerking en andere maatregelen om een rechtmatige en behoorlijke verwerking te waarborgen, ook voor andere specifieke verwerkingssituaties als bedoeld in hoofdstuk IX.

3. De rechtsgrond voor de in lid 1, punten c) en e), bedoelde verwerking moet worden vastgesteld bij: a) Unierecht; of b) lidstatelijk recht dat op de verwerkingsverantwoordelijke van toepassing is. Het doel van de verwerking wordt in die rechtsgrond vastgesteld of is met betrekking tot de in lid 1, punt e), bedoelde verwerking noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of voor de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is verleend. Die rechtsgrond kan specifieke bepalingen bevatten om de toepassing van de regels van deze verordening aan te passen, met inbegrip van de algemene voorwaarden inzake de rechtmatigheid van verwerking door de verwerkingsverantwoordelijke; de types verwerkte gegevens; de betrokkenen; de entiteiten waaraan en de doeleinden waarvoor de

persoonsgegevens mogen worden verstrekt; de doelbinding; de opslagperioden; en de verwerkingsactiviteiten en -procedures, waaronder maatregelen om te zorgen voor een rechtmatige en behoorlijke verwerking, zoals die voor andere specifieke verwerkingssituaties als bedoeld in hoofdstuk IX. Het Unierecht of het lidstatelijke recht moet beantwoorden aan een doelstelling van algemeen belang en moet evenredig zijn met het nagestreefde gerechtvaardigde doel.

4. Wanneer de verwerking voor een ander doel dan dat waarvoor de persoonsgegevens zijn verzameld niet berust op toestemming van de betrokkene of op een Unierechtelijke bepaling of een lidstaatrechtelijke bepaling die in een democratische samenleving een noodzakelijke en evenredige maatregel vormt ter waarborging van de in artikel 23, lid 1, bedoelde doelstellingen houdt de verwerkingsverantwoordelijke bij de beoordeling van de vraag of de verwerking voor een ander doel verenigbaar is met het doel waarvoor de persoonsgegevens aanvankelijk zijn verzameld onder meer rekening met:
- a) ieder verband tussen de doeleinden waarvoor de persoonsgegevens zijn verzameld, en de doeleinden van de voorgenomen verdere verwerking;
 - b) het kader waarin de persoonsgegevens zijn verzameld, met name wat de verhouding tussen de betrokkenen en de verwerkingsverantwoordelijke betreft;
 - c) de aard van de persoonsgegevens, met name of bijzondere categorieën van persoonsgegevens worden verwerkt, overeenkomstig artikel 9, en of persoonsgegevens over strafrechtelijke veroordelingen en strafbare feiten worden verwerkt, overeenkomstig artikel 10;
 - d) de mogelijke gevolgen van de voorgenomen verdere verwerking voor de betrokkenen;
 - e) het bestaan van passende waarborgen, waaronder eventueel versleuteling of pseudonimisering.

- [Artikel 1, eerste lid, onder d, van het Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT](#)

1. De ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport belast met toezicht en opsporing worden aangewezen als de ambtenaren van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bedoeld in:

- a. artikel 5.1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet wegvervoer goederen;
- b. artikel 3, eerste lid, van het Besluit van 7 april 1995 houdende aanwijzing van ambtenaren belast met opsporing als bedoeld in artikel 159, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994 (Stb. 247);
- c. artikel 7, onderdeel b, van de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot;
- d. artikel 87, eerste lid, onderdeel a, vierde en zesde lid, van de Wet personenvervoer 2000, met uitzondering van het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 12 tot en met 14 en hoofdstuk II van de Wet personenvervoer 2000 voor zover dit betrekking heeft op concessies door de Minister van Infrastructuur en Milieu verleend voor openbaar vervoer per trein.**

2. In afwijking van de uitzondering, bedoeld in het eerste lid, onder d, worden de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport aangewezen als ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van de inhoud van het vervoerplan, bedoeld in artikel 35a van de Wet personenvervoer 2000, voor zover het betreft de beschrijving in het vervoerplan van de beveiligingsmaatregelen die genomen worden voor treinen die vanuit Nederland door de Kanaaltunnel gaan rijden.

- [Artikel 22, vierde lid, van het Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Waterstaat 2023](#)
1. De Inspectie Leefomgeving en Transport staat onder leiding van de inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport.
 2. De Inspectie Leefomgeving en Transport ressorteert rechtstreeks onder de secretaris-generaal.
 3. De organisatie van de Inspectie Leefomgeving en Transport wordt nader vastgesteld door de inspecteur-generaal.
 4. **De Inspectie Leefomgeving en Transport bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport. Daarmee is de Inspectie Leefomgeving en Transport en haar onderdelen, voor zover het betreft het werkterrein van het ministerie, belast met de volgende taken en alle daarmee samenhangende activiteiten:**
 - a. **de handhaving van wet- en regelgeving;**
 - b. **vergunningverlening en het verlenen van andere toestemmingen, waaronder certificering en ontheffingen;**
 - c. **het verrichten van ongevalonderzoek verband houdende met de taken genoemd in de onderdelen a en b;**
 - d. **de voorbereiding van een besluit tot het nemen, intrekken, dan wel uitvoeren van een besluit tot indeplaatsstelling op grond van titel III, hoofdstuk VIII, van de Provinciewet en hoofdstuk VIII, paragraaf 3, van de Gemeentewet.**
 5. De Inspectie Leefomgeving en Transport is voorts belast met:
 - a. het toetsen van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van alle beleidsnota's en nieuwe wet- en regelgeving, die voor de uitvoering van de taken, genoemd in het vierde lid, onderdelen a tot en met c, van belang zijn;
 - b. het geven van signalen over de naleving van wet- en regelgeving die betrekking kunnen hebben op wenselijke wijzigingen van de wet- en regelgeving;
 - c. de taken van de bevoegde autoriteit, bedoeld in de in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart genoemde basisverordening, en de verordeningen die zijn vastgesteld krachtens deze verordening, tenzij deze taken bij of krachtens wettelijk voorschrift elders zijn belegd;
 - d. het geven en intrekken van een beschikking, bedoeld in artikel 25, derde lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag, en alle daarmee samenhangende activiteiten;
 - e. het bijhouden van het voertuigregister, bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de Spoorwegwet, en het toekennen van een Europees voertuignummer als bedoeld in artikel 26aa, derde lid, van de Spoorwegwet;
 - f. het aanmelden van conformiteitsbeoordelingsinstanties als bedoeld in artikel 26u, eerste lid, van de Spoorwegwet;
 - g. het aanwijzen van conformiteitsbeoordelingsinstanties als bedoeld in artikel 26v, eerste lid, van de Spoorwegwet;
 - h. het aanmelden van beoordelingsinstanties als bedoeld in artikel 6 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009 (PbEU 2013, L 121);
 - i. het uitvoeren van de taken van de aanmeldende autoriteit, bedoeld in artikel 19, eerste lid, van Gedelegeerde verordening (EU) 2019/945 van

- de Europese Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PbEU 2019, L152/1);
- j. de taken van de markttoezichtautoriteit als bedoeld in artikel 35, eerste lid, van Gedelegeerde verordening (EU) 2019/945 van de Europese Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PbEU 2019, L152/1).

- 6.** Onverminderd het bepaalde in het vierde en vijfde lid kan de Inspectie Leefomgeving en Transport specifieke taken uitvoeren die voortvloeien uit verdragsrechtelijke verplichtingen of Europese regelgeving, waaronder:
- a. de taken van de nationale veiligheidsinstantie, bedoeld in artikel 16, tweede lid, van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102), voor zover het niet betreft het vaststellen of wijzigen van algemeen verbindende voorschriften;
- b. de taken van de nationale toezichthoudende instantie, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) (PbEG L 96/1).
- 7.** De Inspectie Leefomgeving en Transport kan handhavende taken verrichten op het werkterrein van andere ministeries.
- 8.** De Inspectie Leefomgeving en Transport stelt jaarlijks een meerjarenplan en een jaarverslag op.

Deel B, paragraaf 15

- [Artikel 17, derde lid, sub b, van de Algemene verordening gegevensbescherming](#)
- 1.** De betrokkene heeft het recht van de verwerkingsverantwoordelijke zonder onredelijke vertraging wisseling van hem betreffende persoonsgegevens te verkrijgen en de verwerkingsverantwoordelijke is verplicht persoonsgegevens zonder onredelijke vertraging te wissen wanneer een van de volgende gevallen van toepassing is:
- a) de persoonsgegevens zijn niet langer nodig voor de doeleinden waarvoor zij zijn verzameld of anderszins verwerkt;
- b) de betrokkene trekt de toestemming waarop de verwerking overeenkomstig artikel 6, lid 1, punt a), of artikel 9, lid 2, punt a), berust, in, en er is geen andere rechtsgrond voor de verwerking;
- c) de betrokkene maakt overeenkomstig artikel 21, lid 1, bezwaar tegen de verwerking, en er zijn geen prevalerende dwingende gerechtvaardigde gronden voor de verwerking, of de betrokkene maakt bezwaar tegen de verwerking overeenkomstig artikel 21, lid 2;
- d) de persoonsgegevens zijn onrechtmatig verwerkt;
- e) de persoonsgegevens moeten worden gewist om te voldoen aan een in het Unierecht of het lid statelijke recht neergelegde wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust;
- f) de persoonsgegevens zijn verzameld in verband met een aanbod van diensten van de informatiemaatschappij als bedoeld in artikel 8, lid 1.
- 2.** Wanneer de verwerkingsverantwoordelijke de persoonsgegevens openbaar heeft gemaakt en overeenkomstig lid 1 verplicht is de persoonsgegevens te wissen, neemt hij, rekening houdend met de beschikbare technologie en de uitvoeringskosten, redelijke

maatregelen, waaronder technische maatregelen, om verwerkingsverantwoordelijken die de persoonsgegevens verwerken, ervan op de hoogte te stellen dat de betrokkene de verwerkingsverantwoordelijken heeft verzocht om iedere koppeling naar, of kopie of reproductie van die persoonsgegevens te wissen.

3. De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing voor zover verwerking nodig is:

- a) voor het uitoefenen van het recht op vrijheid van meningsuiting en informatie;
- b) voor het nakomen van een in een het Unierecht of het lid statelijke recht neergelegde wettelijke verwerkingsverplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust, of voor het vervullen van een taak van algemeen belang of het uitoefenen van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is verleend;**
- c) om redenen van algemeen belang op het gebied van volksgezondheid overeenkomstig artikel 9, lid 2, punten h) en i), en artikel 9, lid 3;
- d) met het oog op archivering in het algemeen belang, wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden overeenkomstig artikel 89, lid 1, voor zover het in lid 1 bedoelde recht de verwezenlijking van de doeleinden van die verwerking onmogelijk dreigt te maken of ernstig in het gedrang dreigt te brengen;
- e) voor de instelling, uitoefening of onderbouwing van een rechtsvordering.

- [Artikel 21, eerste lid, van de Algemene verordening gegevensbescherming](#)

1. De betrokkene heeft te allen tijde het recht om vanwege met zijn specifieke situatie verband houdende redenen bezwaar te maken tegen de verwerking van hem betreffende persoonsgegevens op basis van artikel 6, lid 1, onder e) of f), van artikel 6, lid 1, met inbegrip van profilering op basis van die bepalingen. De verwerkingsverantwoordelijke staakt de verwerking van de persoonsgegevens tenzij hij dwingende gerechtvaardigde gronden voor de verwerking aanvoert die zwaarder wegen dan de belangen, rechten en vrijheden van de betrokkene of die verband houden met de instelling, uitoefening of onderbouwing van een rechtsvordering.

2. Wanneer persoonsgegevens ten behoeve van direct marketing worden verwerkt, heeft de betrokkene te allen tijde het recht bezwaar te maken tegen de verwerking van hem betreffende persoonsgegevens voor dergelijke marketing, met inbegrip van profilering die betrekking heeft op direct marketing.
3. Wanneer de betrokkene bezwaar maakt tegen verwerking ten behoeve van direct marketing, worden de persoonsgegevens niet meer voor deze doeleinden verwerkt.
4. Het in de leden 1 en 2 bedoelde recht wordt uiterlijk op het moment van het eerste contact met de betrokkene uitdrukkelijk onder de aandacht van de betrokkene gebracht en duidelijk en gescheiden van enige andere informatie weergegeven.
5. In het kader van het gebruik van diensten van de informatiemaatschappij, en niettegenstaande Richtlijn 2002/58/EG, mag de betrokkene zijn recht van bezwaar uitoefenen via geautomatiseerde procedés waarbij wordt gebruikgemaakt van technische specificaties.
6. Wanneer persoonsgegevens overeenkomstig artikel 89, lid 1, met het oog op wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden worden verwerkt, heeft de betrokkene het recht om met zijn specifieke situatie verband houdende redenen bezwaar te maken tegen

de verwerking van hem betreffende persoonsgegevens, tenzij de verwerking noodzakelijk is voor de uitvoering van een taak van algemeen belang.

Te wijzigen regelgeving voor de CDT

Het **huidig** juridisch kader van de BCT bestaat uit de volgende onderdelen:

- [Wet personenvervoer 2000](#) (Wp2000). Op grond van artikel 79 Wp2000 kunnen bij AMvB nadere regels worden gesteld over verplichtingen betreffende bestuurders en voertuigen van taxivervoer. Artikel 79, eerste lid, onderdeel a, Wp2000 noemt hiertoe 'de inrichting, uitrusting en herkenbaarheid van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht'. In artikel 79, tweede lid, onderdelen a, b en c Wp2000 wordt gespecificeerd wat hiermee (onder andere) wordt bedoeld: 'a. de aanwezigheid van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven, prijzen en arbeids- en rusttijden'; 'b. het gebruik van zodanige apparatuur en voorzieningen met inbegrip van de afzonderlijke onderdelen daarvan'; 'c. de keuring van zodanige apparatuur en voorzieningen dan wel de installatie daarvan'. Op grond van artikel 80 Wp2000 is het verboden om taxivervoer te verrichten in strijd met de bij of krachtens artikel 79 Wp2000 gestelde regels. Daarmee kan de ILT op overtreding van deze regels handhaven ingevolge artikel 87 jo. Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT betreffende vervoerswetgeving.
- [Besluit personenvervoer 2000](#) (Bp2000). Artikel 79 Bp2000 stelt concrete eisen aan de huidige BCT. Artikel 80 Bp2000 geeft regels over het gebruik van de BCT, waaronder over de bewaartermijnen van de gegevens. De artikelen 81, 82 en 83 geven regels over de verschillende typen boordcomputerkaarten.
- De [Regeling specificaties en typegoedkeuringen BCT](#). Deze regeling beschrijft in technisch detail de eisen waaraan de huidige BCT moet voldoen voor typegoedkeuring. Inhoudelijke eisen zijn bijvoorbeeld de onderdelen, wijze van registratie door de boordcomputer, de werking van de boordcomputer en de typegoedkeuring door de RDW.
- De [Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten](#). Deze regeling beschrijft het gebruik van de BCT en de gebruikte typen boordcomputer functioneel en procedureel, door regels te stellen betreffende de aanvraag, schorsing, intrekking en het gebruik van kaarten.
- De [Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer](#). Deze regeling geeft voorschriften voor erkende werkplaatsen waar boordcomputers moeten worden geactiveerd, hersteld en onderzocht.

In verband met de overgangperiode t/m 01-01-2028 zal bovenstaand juridisch kader gehandhaafd blijven.

M.b.t. het juridisch kader van de CDT:

- Het [Besluit personenvervoer 2000](#) zal worden gewijzigd. De CDT wordt geïntroduceerd en in het besluit wordt vastgelegd welke gegevens geregistreerd en aangeleverd moeten worden onder de CDT. Ook bevat de wijziging overgangsrecht, op grond waarvan het na 1-1-2028 slechts toegestaan zal zijn taxivervoer te verrichten overeenkomstig de bepalingen die gelden voor de CDT.

- *Dit betekent dat per 01-01-2028 in ieder geval de volgende regelingen zullen worden ingetrokken: de Regeling specificaties en typegoedkeuringen BCT, de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten en de Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer.

De Regeling Centrale Database Taxivervoer moet worden vastgesteld. In deze regeling wordt de wijze en de frequentie bepaald waarop de gegevens moeten worden aangeleverd en de regeling zal betrekking hebben op de vertrouwelijkheid, integriteit, beschikbaarheid, authenticiteit en onweerlegbaarheid van de gegevens.

Bijlage 3: Advies/appreciatie Functionaris Gegevensbescherming

Onderwerp	DPIA Taxi Toezicht CDT (M11114) - pilot
Datum	6 oktober 2023
Versie	1.00 dd. 27 september 2023 – 65 pagina
Bijlage(n)	<ul style="list-style-type: none"> - Advies van de privacy coördinator - DPIA Taxi Toezicht (CDT) – v1.0 - Concept Wijziging Besluit Personenvervoer - Aanvraag BSN-gerechtigdheid - Beslissing BSN-gerechtigdheid
Inleiding	<p>De FG is op grond van het bepaalde in artikel 35, tweede lid, van de AVG geraadpleegd over een gegevensbeschermingseffectbeoordeling - GEB, hierna te noemen DPIA. Onderstaand advies heeft betrekking op de DPIA Taxi Toezicht CDT (M11114) versie 1.00 dd. 27 september 2023. De DPIA is bedoeld voor een pilot van gebruik van CDT.</p> <p>De AVG legt de verantwoordelijkheid bij de organisatie om aan te tonen dat ze aan de gegevensbescherming voldoet. Deze verantwoordingsplicht (accountability) houdt in dat de organisatie moet kunnen aantonen dat de verwerkingen aan de regels van de (U)AVG voldoen. Het uitvoeren van een DPIA voor verwerkingen van persoonsgegevens met een hoog risico is een verplichte maatregel voor de organisatie om dat aan te tonen. Via de verantwoordingsplicht levert de organisatie een belangrijke bijdrage aan het beschermen van het grondrecht op de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen en het naleven van de AVG.</p> <p>Een DPIA is een verplicht hulpmiddel om bij een voorgenomen verwerking van persoonsgegevens, de risico's (dit wil zeggen de risico's voor de rechten, vrijheden en de effecten voor de betrokkenen) op een gestructureerde en heldere wijze in kaart te brengen en te beoordelen. Zodat op basis hiervan in een vroeg stadium maatregelen getroffen kunnen worden om deze effecten voor betrokkenen te voorkomen of te verkleinen. De DPIA dient de voornaamste (rest)risico's te benoemen, zodat de verwerkingsverantwoordelijke deze kan afwegen, waar mogelijk adresseren en eventueel accepteren.</p> <p>De minister van Infrastructuur en Waterstaat is de verwerkingsverantwoordelijke voor de AVG en Wpg. Namens deze ligt bij IG de verantwoordelijkheid voor het naleven van gegevensbescherming bij het registreren en verwerken van persoonsgegevens voor het toezicht op taxivervoer.</p> <p>Het doel van deze DPIA is het vaststellen en mitigeren van risico's bij het uitvoeren van een praktijktoets met 150 chauffeurs en om de beoogde aanpassingen van het proces te testen. Daarnaast ten behoeve van de internetconsultatie voor de aan te passen wet- en regelgeving. Na deze DPIA komen de volgende versies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De eerste versie (deze versie) is gebaseerd op de vastgestelde Project Start Architectuur (PSA Variant BCT V1.0) en de concept ontwerpdocumentatie. Deze versie zal een bijlage vormen bij het concept van het aangepaste BP2000 en is ook opgesteld voor het starten en uitvoeren van de praktijktoets. - De tweede versie bij inwerkingtreding van aangepaste wet- en regelgeving en ingebruikname van het vernieuwde eerste deel van het taxitoezichtstelsel. Hierbij zal ook de verdere verwerking van de gegevens in het tweede deel van het proces meegenomen worden: aansluiting op de taxi-toezichttool en verrijking en verificatie met de gegevens in de registers van RDW, Kiwa en KvK. (Of er zal voor dat tweede deel een separate DPIA worden uitgevoerd.)
Appreciatie	<p>De FG heeft - gezien het niet tijdig en naar behoren betrekken - slechts beperkt kennis kunnen nemen van de wijzigingen en de bijbehorende verwerkingen. Vanwege langdurige afwezig is afgesproken met Walter van Benthem dat een summierere reactie gegeven zou worden. De DPIA betreft een pilot, maar is onvoldoende afgebakend van een wetgevingsDPIA. Hierdoor lijken beide zaken door elkaar te lopen. Zie de bewaartermijn: die voor de ondernemer is onderbouwd maar die voor ILT niet.</p>

6 oktober 2023

	<p>Niet staat ter discussie dat ILT als toezichthouder (bijzondere) persoonsgegevens mag opvragen bij de OTS ten behoeve van haar taak als toezichthouder. Wel staat ter discussie in welke fase van het proces de ILT deze gegevens zou moeten inwinnen en verwerken. De huidige werkwijze betekent dat de OTS onder surveillance staan en het CDT een volgsysteem is. Of zoals de AP het uitdrukt: "Grootschalige verwerking en/of stelselmatige monitoring van locatiegegevens van of herleidbaar tot natuurlijke personen". Daarbij betwijfel ik of het uiteindelijk niet gaat om verwerkingen van big data aangezien meerdere databases aan de CDT gekoppeld gaan worden ten behoeve van het verrijken van de gegevens.</p> <p>Art. 35 lid 2 AVG stelt dat de verwerkingsverantwoordelijk bij de FG advies inwint bij het uitvoeren van een DPIA. Ik werd om advies gevraagd nadat om een spoed appreciatie is gevraagd door ILT vanwege de planning voor een internetconsultatie. In een overleg is kort besproken wat de verwerking inhoudt. Als ik het goed begrijp worden (bijzondere) persoonsgegevens inclusief geodata over en van taxichauffeurs real time gepusht naar het CDT en komen daar in een datawarehouse waar een dashboard inzicht geeft in de risico's en een algoritme duidt die risico's. De inspecteur kan zelf bepalen wat zij doet met die duiding.</p> <p>Het is volgens mij een taak van de branche/OTS om te zorgen voor kwalitatief goede gegevens en het is de taak van de toezichthouder (ILT) om de branche daar door middel van handhavingsacties toe te bewegen. In het overleg heb ik gevraagd of het beheren en verzamelen van de persoonsgegevens in CDT een taak van de overheid is (waar is de grondslag) of van de branche/ondernemer.</p> <p>Het plaatsen van de CDT bij een door de branche beheerde/ingehuurde organisatie vind ik beter recht doen aan de verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkhedenende gegevensbescherming van datasubjecten. De ILT kan dan gericht gegevens opvragen ter voorbereiding van een (voorgenomen) inspectie.</p> <p>Of is deze voorgenomen wetswijziging en invulling van het risico gestuurd toezicht de eerste van vele? Met andere woorden: betekent deze DPIA dat het risicogericht toezicht houden, dat straks ook voor andere sectoren en bedrijven de ILT alle betreffende data continue gaat verzamelen, beheren en monitoren?</p> <p>Hoe is de autorisatie en monitoring van het gebruik van autorisaties in de CDT geregeld? Wordt er onderscheid naar functies en of taken gemaakt en zijn daar Chinese walls in aangebracht?</p> <p>In de DPIA staat dat HBJZ vereist dat de FG een appreciatie afgeeft. Dit eisen is in strijd met de wet artikel 39 lid 1 sub c jo. artikel 38 lid 3. De verwerkingsverantwoordelijke kan de FG om een advies vragen echter er kunnen geen instructies gegeven worden aan de FG, bijvoorbeeld dat deze een advies moet geven.</p> <p>In het overleg is gezegd dat tijdens de verwerking gebruikgemaakt wordt van algoritmen. Hoe worden de ethische risico's: bias, discriminatie, verlies van kritisch denkvermogen, blind vertrouwen gemitigeerd? Worden persoonsgegevens verwerkt die voorafgaand aan de verwerking via een algoritme zijn verwerkt/beoordeeld? Zo ja, graag een toelichting en uitleg over het algoritme geven alsmede de herkomst van de persoonsgegevens.</p> <p>Er wordt in de cloud gewerkt en dan is een DTIA en een exit strategie dringend aanbevolen. Er wordt gebruikgemaakt van een app. Als de app by default aanstaat dan is dat geen privacy by design/default. Valt de app ook onder het werken in de cloud?</p> <p>Mogen de deelnemers aan de pilot proberen het systeem te 'hacken'? Dus proberen om gegevens niet te delen, foutief aan leveren etc.?</p> <p>Hoe is de mogelijkheid van een effectief toezicht en controle op de uitvoering van de verwerking, te realiseren door onder meer audits door de onafhankelijke (interne) toezichthouder op het verwerken van persoonsgegevens vormgegeven in het besluit en de wetgevingsDPIA?</p>
--	---

	<p>Graag de volledige wetsartikelen opnemen en niet slechts 1 lid of sub uit het artikel.</p> <p>Gezien het bovenstaande adviseer ik om een voorafgaande raadpleging van deze voorgenomen verwerking aan de AP voor te leggen, conform artikel 36 AVG.</p>
Afsluiting	<p>Als in strijd met de AVG geen (tijdige) DPIA is uitgevoerd of verkeerd is uitgevoerd, kan de AP een bestuurlijke boete opleggen. Ook het niet tijdig uitvoeren van een DPIA voordat met de verwerking wordt gestart kan een boete opleveren.</p> <p>Graag in de DPIA gemotiveerd opnemen of en hoe het bovenstaande is opgepakt en de vastgestelde DPIA naar de FG te zenden en opnemen in het verwerkingsregister. De FG apprecieert de DPIA eenmalig, tenzij een evaluatie, aanpassing van de doelgroep of technologie heeft plaatsgevonden of de FG een toezichtonderzoek voorbereidt en of uitvoert. Uiterlijk 6 maanden na het uitvoeren van de pilot zie ik een herziene DPIA tegemoet. Dit kan eerder zijn als het om grootschalige en of risicovolle verwerkingen gaat of de inzet van technologie die door updates gewijzigd is. De herziene DPIA zendt de verantwoordelijke opnieuw ter appreciatie aan de FG toe.</p> <p>Een voorgenomen raadpleging of raadpleging van wetgeving kan de verwerkingsverantwoordelijke na het vaststellen van de DPIA rechtstreeks aan de AP toezenden met een cc. aan de FG. Dit met in achtneming van bovenstaande.</p>
Bijlagen	Geen

Bijlage 4: FG appreciatie DPIA - Comply or Explain Rapportage V1.2

In dit document verantwoorden het projectteam en de privacy coördinator de verwerking van de FG-adviezen/appreciatie in de DPIA.

Naam DPIA Project +versie!	Naam: DPIA Taxi Toezicht (CDT) V1.0 M1114 Project Realisatie variant BCT
Project owner	Inspectie Leefomgeving en Transport
Project Manager	██████████ Programmamanager Realisatie Variant BCT

Context: De FG heeft op datum 6 oktober 2023 op verzoek van ██████████, directeur Informatie, Netwerken en Programmering a.i., een summier appreciatie gegeven op de door de ILT op 27 september 2023 aan haar toegestuurde DPIA Taxi Toezicht (CDT) V1.0 M1114.

De FG heeft eerder kennisgenomen van een voorversie van deze DPIA die op 16 augustus 2023 aan haar is gemaïld en op 18 augustus 2023 tijdens een gesprek mondeling door de ILT aan de FG is toegelicht.

De ILT waardeert dat de FG binnen een aantal dagen na ontvangst van de 1.0 versie van de DPIA deze appreciatie heeft gedaan voor de voortgang van het wetgevingsproces. En begrijpt uit de toelichting op haar appreciatie dat zij "slechts beperkt kennis heeft kunnen nemen van de wijzigingen en de bijbehorende verwerkingen".

De FG adviseert in haar appreciatie "om een voorafgaande raadpleging van deze voorgenomen verwerking aan de AP voor te leggen, conform artikel 36 AVG". Dit doet zij op basis van de hierna opgesomde argumentatie.

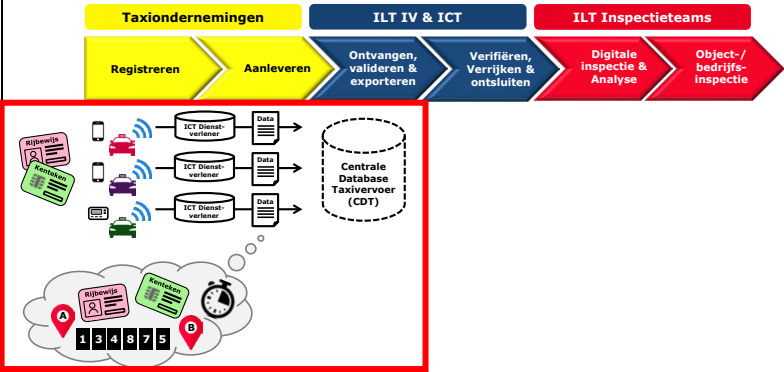
De ILT zal op elk van door de FG genoemde elementen ingaan en daarbij vermelden of die separaat of in combinatie met andere elementen leiden tot de conclusie dat er sprake is van een hoog restrisico, zodanig dat een voorafgaande raadpleging nodig is.

DPIA blz.	Opmerking FG: <i>-Min v IenW</i>	FG: Initialen
Algemeen	De DPIA betreft een pilot, maar is onvoldoende afgebakend van een wetgevingsDPIA. Hierdoor lijken beide zaken door elkaar te lopen. Zie de bewaartermijn: die voor de ondernemer is onderbouwd maar die voor ILT niet.	████
	Ondernomen actie door OF toelichting van het projectteam:	Door:
	Toelichting: Eens, daarom hebben we de elementen over de praktijktoets verwijderd uit de DPIA, zodat een specifieke DPIA ter	████

	ondersteuning van het traject voor de aanpassing van de AMvB en lagere uitvoeringsregelgeving resteert.	
--	---	--

Algemeen	<p>Niet staat ter discussie dat ILT als toezichthouder (bijzondere) persoonsgegevens mag opvragen bij de OTS ten behoeve van haar taak als toezichthouder. Wel staat ter discussie in welke fase van het proces de ILT deze gegevens zou moeten inwinnen en verwerken.</p> <p>De huidige werkwijze betekent dat de OTS onder surveillance staan en het CDT een volgsysteem is. Of zoals de AP het uitdrukt: "Grootschalige verwerking en/of stelselmatige monitoring van locatiegegevens van of herleidbaar tot natuurlijke personen".</p>	■
	Ondernomen actie door OF toelichting van het projectteam:	Door:
	<p>Toelichting: De FG verwijst hier kennelijk naar de categorie "12 Locatiegegevens" uit het overzicht van de AP met soorten verwerkingen waarvoor een DPIA is verplicht. De ILT is ook van mening dat op deze verwerking een DPIA verplicht is, daarom heeft zij deze ook uitgevoerd, zodat zij de benodigde beheersmaatregelen kan treffen om de risico's te mitigeren.</p> <p>De kwalificatie dat hier sprake is van dat "de OTS onder surveillance staan en het CDT een volgsysteem is" kan de ILT niet volgen. De overgang van de huidige Boordcomputer Taxi (die hoogfrequent 24/7 de locatie van een taxi en daarmee ook van de bestuurder vastlegt) naar de nieuwe wijze van gegevensverzameling (waarbij slechts het begin- en eindpunt van de (taxi)rit aan de ILT wordt geleverd) is een enorme privacyverbetering voor de OTS-en. Daarmee krijgt de ILT exact de informatie die zij nodig heeft voor taxitoezicht. Met registratie en doorgifte van slechts het begin- en eindpunt van een taxirit aan de ILT kan de ILT de betrokkene (de bestuurder) niet volgen. Dus van een volgsysteem is geen sprake.</p> <p>Zie pagina 24 van de DPIA.</p> <p>"Bij het beoogde nieuwe proces tot en met de aanlevering aan CDT worden minder privacygevoelige gegevens verwerkt dan in de huidige praktijk met de BCT. Belangrijke wijzigingen zijn: 1. De huidige BCT legt zeer frequent de locatie van het voertuig vast. In het nieuwe proces met de CDT wordt alleen de start- en eindlocatie van het voertuig vastgelegd per rit."</p> <p>Dit door de FG genoemd element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	■

Algemeen	Daarbij betwijfel ik of het uiteindelijk niet gaat om verwerkingen van big data aangezien meerdere databases aan de CDT gekoppeld gaan worden ten behoeve van het verrijken van de gegevens.	■
----------	--	---

	Ondernomen actie door OF toelichting van het projectteam:	Door:
	<p>Toelichting: De scope van deze DPIA (en de aan te passen AMvB en uitvoerende regelgeving) is aangegeven in onderstaande afbeelding binnen het rode kader. De scope is de beoogde vernieuwing van de gegevensverzameling door middel van een app of (voertuiggebonden)apparaat – het zogenaamde registratiemiddel - tot en met opslag in de Centrale Database Taxivervoer (CDT)</p>  <p>Binnen die scope is slechts sprake van aanlevering van taxivervoergegevens door een OTS via een ICT Dienstverlener aan de ILT, niet van koppeling van databases.</p> <p>Buiten scope van deze DPIA zijn analyse door de ILT van de verzamelde toezichtinformatie (in de Taxi-Toezichttool) en de verdere uitvoering van taxitoezicht in het reguliere toezichtproces. De analysefase is buiten scope omdat deze DPIA ziet op de aanpassing van de wijze van gegevensverzameling. Hoe vervolgens analyses worden uitgevoerd op de gegevens die de OTS-en verplicht zijn aan te leveren voor taxitoezicht is niet relevant voor de inrichting en (regelgeving met betrekking tot) gegevensverzameling. Want alle in gegevensverzamelingsfase verzamelde (persoons)gegevens zijn nodig voor het uitvoeren van taxitoezicht. Overigens start de ILT in het vierde kwartaal van 2023 met het uitvoeren van een DPIA op de analyse fase van het taxitoezichtproces.</p> <p>De term 'big data' kent geen duidelijk definitie. Doorgaans wordt de term gebruikt voor verwerkingen waarbij traditionele database technieken niet langer toereikend zijn. Het gaat dan om grote hoeveelheden gegevens (volume) van uiteenlopende aard (variety), die met grote snelheid binnenkomen (velocity).⁸⁷ In zoverre er al sprake is van 'big data' bij de CDT dan leidt dit niet tot de conclusie dat er daarmee aanvullende risico's zijn die niet al in de DPIA zijn onderkend.</p> <p>Met de genomen maatregelen is er naar het oordeel van de ILT geen sprake van een hoog restrisico.</p>	<p>Door:</p> <p>■■■■■</p>

⁸⁷ <https://www.oracle.com/big-data/what-is-big-data/>

	<p>Aangepast: De ILT heeft in de inleiding van de DPIA de formulering met betrekking tot de scope van de DPIA aangescherpt.</p> <p>Dit door de FG genoemd element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	
--	---	--

Algemeen	<p>Als ik het goed begrijp worden (bijzondere) persoonsgegevens inclusief geodata over en van taxichauffeurs real time gepusht naar het CDT en komen daar in een datawarehouse waar een dashboard inzicht geeft in de risico's en een algoritme duidt die risico's. De inspecteur kan zelf bepalen wat zij doet met die duiding.</p>	■
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	<p>Toelichting: Zoals in paragraaf 2 van de DPIA vermeld worden er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt. In beperkte mate gps-data, zoals hierboven al toegelicht, namelijk het start- en eindpunt van een taxirit, die de ILT nodig heeft voor taxitoezicht.</p> <p>Er is geen sprake van een continue berichtgeving, er wordt alleen bij start of einde van een verrichting taxivervoergegevens verstuurd, welke hangt af van het soort verrichting, daarbij zijn te onderscheiden: een rit, pauze of andere werkzaamheden. GPS-coördinaten worden alleen geregistreerd en aangeleverd bij rit als de chauffeur is aangemeld bij het registratiemiddel en heeft aangegeven dat hij taxivervoer verricht. De gegevens zoals benoemd in paragraaf 2 worden afhankelijk van het type verrichting allemaal verplicht meegestuurd (muv locatie (start- en eindpunt van rit), datum/tijd rit en ritprijs, deze zijn enkel van toepassing bij een rit).</p> <p>De CDT-database is alleen bedoeld voor het verzamelen van data, daarin vindt geen verdere verwerking (zoals analyse) plaats en deze is ook niet voorzien van een dashboard. Deze database voedt de Taxi-Toezichttool die, zoals eerder vermeld, buiten scope van deze DPIA valt.</p> <p>Voor het versturen van de gps-data (start en eindlocatie van een taxirit) zijn de bij risico 1 in paragraaf 16 genoemde beheersmaatregelen getroffen.</p> <p>Overigens geldt dat wanneer de ILT in de toekomst besluit om algoritmen te gebruiken in bijvoorbeeld de Taxi-Toezichttooll, zij conform het ILT Stappenplan Privacy zonodig een DPIA en indien aan de orde andere benodigde AI-specifieke risico analyses zal gaan uitvoeren (IAMA, AI Impact Assessment IenW).</p> <p>Dit door de FG genoemd element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	■

Algemeen	<p>Het is volgens mij een taak van de branche/OTS om te zorgen voor kwalitatief goede gegevens en het is de taak van de toezichthouder (ILT) om de branche daar door middel van handhavingsacties toe te bewegen. In het overleg heb ik gevraagd of het beheren en verzamelen van de persoonsgegevens in CDT een taak van de overheid is (waar is de grondslag) of van de branche/ondernemer. Het plaatsen van de CDT bij een door de branche beheerde/ingehuurde organisatie vind ik beter recht doen aan de verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden en de gegevensbescherming van datasubjecten. De ILT kan dan gericht gegevens opvragen ter voorbereiding van een (voorgenomen) inspectie.</p>	■
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	<p>Toelichting: De ILT heeft als publieke taak toezicht houden op arbeids- en rusttijden en overig taxivervoer. De huidige wijze van gegevensverzameling waarbij de ILT toezichtgegevens bij de OTS uit de BCT dient op te halen (zoals in de Variantenstudie toegelicht) werkt niet. Daarom wil de ILT overgaan naar een aanleverplicht voor de OTS, zodat de ILT wel effectief invulling kan geven aan haar toezichttaak.</p> <p>In paragraaf 3 licht de ILT toe waarom zij de aangeleverde toezichtgegevens in een database bewaard (CDT):</p> <p>“Waarom (real time) aanbrenge in plaats van opvragen? De real time aanlevering door alle OTS-en vormt een wijziging ten opzichte van het huidige systeem waarbij de ILT gegevens moet opvragen. Het verplicht aanbrenge door alle OTS-en is noodzakelijk om een totaaloverzicht voor het toezicht te krijgen.</p> <p>Sinds de invoering van de BCT in 2014 heeft de ILT slechts van een beperkt aantal OTS-en toezichtinformatie opgevraagd en ontvangen. Dus feitelijk geen toezicht kunnen houden op de op de hele markt. De huidige werkwijze van per OTS individueel moeten opvragen van toezichtinfo is dusdanig bewerkelijk dat de ILT niet effectief genoeg uitvoering kan geven aan haar taak.</p> <p>De ILT heeft een totaaloverzicht nodig om in de aangeleverde toezichtgegevens waargenomen afwijkingen van de arbeids- en rusttijden en voorwaarden voor legitiem taxivervoer te kunnen vaststellen.</p> <p>Tenslotte is een totaaloverzicht nodig om informatiegestuurd te kunnen toezichthouden. Digitale inspecties zijn alleen mogelijk als er een totaaloverzicht van gegevens is voor een toereikende informatiepositie.</p> <p>Opslag van de gegevens De real time aanlevering van gegevens die het gewenste totaaloverzicht gaan bieden, moeten ergens opgeslagen worden. Naar het oordeel van de ILT kan dit het beste gebeuren in een door haar beheerde centrale database.</p>	■

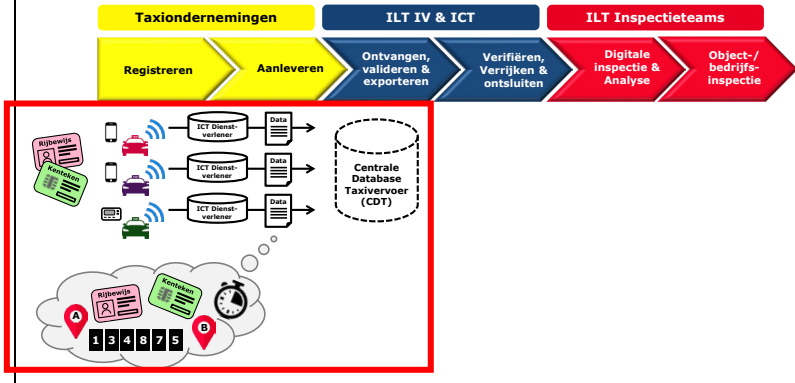
	<p>Mogelijke alternatieven voor centrale opslag door de ILT, zoals een centrale opslag beheerd door de branche, acht de ILT onwenselijk.</p> <p>De ILT acht (hoewel zij hecht aan een goede samenwerking met OTS-en en hun vertegenwoordigers (de branche), zoals ook blijkt uit hun betrokkenheid bij de inrichting van de CDT) het een fundamenteel onwenselijke situatie als de ILT voor haar toezicht volledig afhankelijk wordt van de medewerking van de branche. Het (laten) beheren van toezichtgegevens door de OTS-en (of hun vertegenwoordigers) creëert een potentiële kwetsbaarheid in het toezicht. Het is de taak van de toezichthouder om gegevens te verzamelen en beheren die noodzakelijk zijn voor het effectieve toezicht. Wanneer degenen die aan toezicht zijn onderworpen zelf mogen bepalen wanneer gegevens met de ILT worden gedeeld voor het toezicht, ontstaat een onwenselijke situatie die effectief toezicht belemmert. In een extreem scenario waarbij er een verschil van mening ontstaat tussen de branche en de toezichthouder over de inrichting van het toezicht, kan de branche in theorie zelfs de ILT de toegang tot de OTS data in zijn geheel ontzeggen en dit als pressiemiddel gebruiken.</p> <p>Verder is de ILT van mening dat het hosten en beheren van de database in een Rijksomgeving doorgaans veiliger en betrouwbaarder is dan deze te beleggen bij een (onafhankelijke) derde partij die niet noodzakelijkerwijs over dezelfde mensen, middelen en expertise beschikt als de overheid.</p> <p>Tenslotte blijft Onze Minister ultimo verantwoordelijk voor het stelsel van toezicht. Wanneer de database beheerd wordt door een derde partij kan mogelijk onvoldoende controle worden uitgeoefend op de veiligheid, betrouwbaarheid en accuraatheid van het systeem.</p> <p>Alternatieven tenslotte waarbij de ILT 'over the air' geautomatiseerd gegevens kan opvragen bij geselecteerde OTS-en zijn ook niet toereikend omdat hier niet een totaaloverzicht mee kan worden verkregen.</p> <p>De ILT concludeert op grond van het bovenstaande dat minder 'ingrijpende' varianten zoals het 'halen' van gegevens of het periodiek (wekelijks, maandelijks) 'brengen' van gegevens niet of onvoldoende tegemoet komen aan de bovengenoemde belangen en vereisten. Voor een nadere onderbouwing verwijzen naar de Variantenstudie die als bijlage bij deze DPIA is gevoegd."</p> <p>Dit door de FG genoemd element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	
--	---	--

Algemeen	Of is deze voorgenomen wetwijziging en invulling van het risico gestuurd toezicht de eerste van vele? Met andere woorden: betekent deze DPIA dat het risicogericht toezichthouden, dat straks ook voor andere sectoren en bedrijven de ILT alle betreffende data continue gaat verzamelen, beheren en monitoren?	■
----------	--	---

	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	<p>Toelichting: Hoe de ILT risico gestuurd toezicht zal houden zal afhangen van de specifieke aspecten van het betreffende toezichtveld. Deze invulling is -zoals toegelicht in de DPIA- passend bij dit toezichtveld.</p> <p>Dit door de FG genoemd element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	■

Algemeen	Hoe is de autorisatie en monitoring van het gebruik van autorisaties in de CDT geregeld? Wordt er onderscheid naar functies en of taken gemaakt en zijn daar Chinese walls in aangebracht?	■
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	<p>Alleen functioneel en technisch beheerders hebben vanuit hun functie toegang tot de CDT. Ook bijvoorbeeld inspecteurs hebben geen enkele toegang tot de CDT.</p> <p>De inrichting van de CDT en de informatiebeveiliging voldoet aan de eisen van de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). Voor de CDT is een QuickScan Informatiebeveiliging (QS-IB) uitgevoerd en het basisbeveiligingsniveau (BBN) vastgesteld. De implementatie van de beheersingsmaatregelen die nodig zijn om aan de BIO en het specifieke BBN te voldoen, laten we toetsen door de CISO ILT en laten we door een externe partij controleren, ook in de vorm van een pentest. Dit zijn basismaatregelen die in de BIO beschreven staan en hier zullen wij ons aan conformeren. Verdere detailinformatie over de informatiebeveiliging zullen we niet opnemen in de DPIA, omdat deze DPIA extern wordt gedeeld.</p>	■

Algemeen	In het overleg is gezegd dat tijdens de verwerking gebruik gemaakt wordt van algoritmen. Hoe worden de ethische risico's: bias, discriminatie, verlies van kritisch denkvermogen, blind vertrouwen gemitigeerd? Worden persoonsgegevens verwerkt die voorafgaand aan de verwerking via een algoritme zijn verwerkt/beoordeeld? Zo ja, graag een toelichting en uitleg over het algoritme geven alsmede de herkomst van de persoonsgegevens.	■
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	Toelichting: De scope van deze DPIA (en de aan te passen AMvB en uitvoerende regelgeving) is aangegeven in onderstaande afbeelding binnen het rode kader. De scope is de beoogde vernieuwing van de gegevensverzameling door middel van een app of (voertuiggebonden)apparaat – het zogenaamde registratiemiddel - tot en met opslag in de ILT-database (de CDT).	■

	 <p>Wanneer de ILT in de toekomst algoritmen gaat gebruiken in bijvoorbeeld de Taxi-Toezichttool zal zij dat voornemen beoordelen volgens het proces van haar ILT Privacy Stappenplan en zondig een DPIA en indien aan de orde andere benodigde AI-specifieke risicoanalyses (IAMA, AI Impact Assessment IenW) uitvoeren.</p> <p>Dit door de FG genoemd element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	
--	---	--

Algemeen	Er wordt in de cloud gewerkt en dan is een DTIA en een exit strategie dringend aanbevolen.	FH
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	<p>Er wordt enkel gebruik gemaakt van een cloudoplossingen in datacenters van de Rijksoverheid. Voor de CDT zal gebruik worden gemaakt van een cloudoplossing van ██████. Het betreffende datacenter van ██████ staat in Nederland.</p> <p>Een DTIA is voor data-transfers buiten de EER. Dit is hier niet aan de orde.</p> <p>Een exit-strategie voor datacenters van de Rijksoverheid lijkt ons hier niet nodig.</p> <p>Dit door de FG genoemd element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	██████

Algemeen	Er wordt gebruik gemaakt van een app. Als de app by default aanstaat dan is dat geen privacy by design/default. Valt de app ook onder het werken in de cloud?	██████
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	Toelichting: Het is aan de OTS-en om een voor hen passend registratiemiddel te kiezen, zolang dit voldoet aan de aansluitvoorwaarden en de koppelvlakspecificaties. Dat middel kan	██████

	<p>een app zijn. De app wordt ontwikkeld door ICT Dienstverleners. Dit zijn commerciële aanbieders die de taxiondernemers zelf inschakelen om te voldoen aan de wettelijke verplichting die op hen rust. Het is dan ook aan taxiondernemer (verwerkingsverantwoordelijke) en ICT Dienstverlener (verwerker) om hier afspraken over te maken.</p> <p>De uitgangswaarde zal inderdaad dienen te zijn dat de app uitstaat, maar indien de taxichauffeurs wil starten met een taxirit is hij verplicht hem aan te zetten. De OTS en de door hem ingeschakelde ICT Dienstverlener moeten ervoor zorgen dat het middel en de aanlevering van de informatie aan de ILT voldoet aan de wettelijke regels uit de Wp2000 en Bp2000.</p> <p>Het is aan de ICT Dienstverlener om te bepalen of de app al dan niet in combinatie met de cloud werkt.</p> <p>Dit door de FG genoemde element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	
--	--	--

Algemeen	Hoe is de mogelijkheid van een effectief toezicht en controle op de uitvoering van de verwerking, te realiseren door onder meer audits door de onafhankelijke (interne) toezichthouder op het verwerken van persoonsgegevens vormgegeven in het besluit en de wetgevingsDPIA?	■
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	<p>Toelichting: De ILT is graag bereid wanneer de verwerking een bepaalde periode draait deze opnieuw te toetsen middels een DPIA en daarmee de FG te informeren en kan daarbij desgewenst op verzoek van de FG nog verdiepend kijken naar specifieke punten waarvoor de FG speciale interesse heeft. Ook kan toezicht worden uitgeoefend door de interne toezichts / audit organen van de ILT.</p> <p>Dit door de FG genoemd element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	■

Algemeen	Graag de volledige wetsartikelen opnemen en niet slechts 1 lid of sub uit het artikel.	■
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	<p>Actie: Hebben we aangepast.</p> <p>Dit door de FG genoemde element leidt niet tot de conclusie dat hier sprake is van een resterend hoog restrisico.</p>	■

Algemeen	Gezien het bovenstaande adviseer ik om een voorafgaande raadpleging van deze voorgenomen verwerking aan de AP voor te leggen, conform artikel 36 AVG.	■
	Ondernomen actie: Ondernomen actie/ toelichting:	Door:
	Toelichting: Kijkend naar onze analyse hierboven van de diverse punten uit de argumentatie van FG ter onderbouwing van haar advies tot een voorafgaande raadpleging komt de ILT tot het oordeel dat er (na implementatie van de geformuleerde en beoogde beheersmaatregelen) geen sprake is van een resterend hoog restrisico. De beheersmaatregelen mitigeren de privacyrisico's afdoende. Daarom zal de ILT voor deze verwerking geen voorafgaande raadpleging starten. De AP zal door HBJZ overigens in het wetgevingstraject zoals gebruikelijk voor trajecten als deze om wetgevingsadvies worden gevraagd. De ILT zal de FG schriftelijk over informeren hoe zij met het advies de FG in de DPIA is omgegaan.	■