

**11 oktober 2024**



## **Reactie KNV Zorgvervoer en Taxi op de internetconsultatie 'Wijzigingen ten behoeve van de Centrale Database Taxivervoer (CDT)'**

*Koninklijk Nederlands Vervoer Zorgvervoer en Taxi is de landelijke branchevereniging voor ondernemers actief in het zorg- en taxivervoer. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het vervoer van leerlingen naar speciaal onderwijs, van patiënten naar het ziekenhuis, van ouderen en mensen met een beperking, maar ook besteld vervoer door consumenten en zakelijk vervoer.*

### ***Inleiding***

KNV is voorstander van de overgang van de huidige BCT naar een nieuwe vorm van registratie via de CDT. De nieuwe variant heeft een aantal voordelen ten opzichte van het huidige systeem, en controle op naleving van arbeids- en rusttijden draagt bij aan een gelijk speelveld voor alle ondernemers in de sector.

KNV staat de afgelopen jaren in nauw contact met zowel de ILT als het ministerie van I&W over de invoering van de CDT. We stellen het op prijs dat de sector in het proces is betrokken en dat er met zowel de ILT als ministerie verschillende gesprekken (waarin we ook onze zorgen kenbaar hebben gemaakt) hebben kunnen voeren. De branchevereniging is echter, gelet op het verleden - waarover later meer - wel uiterst kritisch. KNV heeft aan de invoering van de CDT dan ook een aantal voorwaarden verbonden die zowel bij de ILT als het ministerie bekend zijn. De uitgangspunten gaan o.a. in op: een open markt voor leveranciers (met een zekere certificering), betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de CDT, prioriteit voor de handhaving (ook op straat!) en het goed testen van de CDT voor de definitieve invoering. Een lijst van alle uitgangspunten is opgenomen in bijlage 1.

Op het moment van het schrijven van deze reactie op de internetconsultatie, hetgeen een onderdeel is van het gehele traject om tot invoering van de CDT te komen, is er nog geen duidelijkheid of aan alle voorwaarden is of zal worden voldaan. Er is nog niet grootschalig getest, voor een aantal voorwaarden zal pas na de resultaten van een 2e praktijktoets of pilot antwoord gegeven kunnen worden of voldaan wordt aan de voorwaarden.

### **Historie**

De introductie van de huidige BCT in 2014/2015 heeft enorme problemen en kosten opgeleverd. Voorzichtige schattingen zijn dat het de overheid ruim €45 miljoen heeft gekost en de sector ruim €24 miljoen. Met name de hoge mate van beveiliging en de manier waarop gewerkt kon worden maakte het complex. Ook werden gaandeweg het proces extra elementen onderdeel van het geheel. Het duurde uiteindelijk veel langer voordat de BCT er was en de handhaving op gebruik van de BCT en naleving arbeids- en rusttijden was (en is nog steeds) niet goed op orde. Vandaar ook dat KNV zich kritisch opstelt. Bij een nieuw systeem moet dat echt anders.

## ***Inhoud reactie KNV***

In deze reactie zullen we als eerste de belangrijkste punten benoemen die we als risico zien bij het succesvol invoeren van de CDT. Vervolgens zullen per document onze vragen en opmerkingen meer in detail terugkomen.

### Belangrijkste opmerkingen

#### *1. Verschuiven invoeringsdatum naar 1 juli 2025*

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft aangegeven per 1 januari 2025 gereed te zijn voor de invoering van de CDT-oplossing. De vertraging zit uitsluitend in het wetgevingstraject. Oorspronkelijk zou per 1 juli 2024 de invoering van de CDT al plaatsvinden. Met het verschuiven van de invoeringsdatum naar 1 juli 2025 voorzien wij grote gevolgen voor de sector. Onze zorgen hierover hebben wij reeds in een brief aan de staatssecretaris (oktober 2024) kenbaar gemaakt. Wij willen tot een succesvolle invoering van de CDT komen, een pilot (per 1 januari 2025) die tegemoet komt aan de problemen die wij voorzien en het grootschalig kunnen testen van een nieuwe techniek is nu echt noodzakelijk. Deze pilot dient ongelimiteerd te zijn in aantal deelnemers en voertuigen waarbij de (ingebouwde) BCT in bepaalde voertuigen niet langer verplicht is. De pilot dient door te lopen tot de daadwerkelijke inwerkingtreding van de wetgeving van de CDT.

Een aanpak is om te starten met voertuigen die exclusief voor het zorgvervoer worden ingezet. Dit biedt niet alleen een gecontroleerde start, maar ook een waardevolle kans om systemen in de praktijk te testen met grotere datavolumes.

Veel bedrijven, met name in het zorgvervoer, hebben BCT's in het voertuig die communiceren met het bedrijf voor aannames en verwerking van ritten. De precieze omvang van het aantal voertuigen is niet bekend, maar het aantal loopt in de duizenden. Die datacommunicatie vindt ook nog plaats via het 2G datanetwerk. De ondersteuning voor het 2G-netwerk zal volgens de telecomproviders stoppen rond december 2025 (KPN) en december 2026 (Vodafone). Hierdoor zijn de BCT's die gebruikt worden i.c.m. KPN datacommunicatie vanaf eind 2025 niet meer inzetbaar voor de vervoerders en dienen zij versneld over te gaan naar een oplossing waarbij datacommunicatie wel wordt ondersteund. Momenteel zijn maar twee BCT leveranciers (waarvan één de marktleider is) in staat om daar wat nieuws voor aan te leveren. Ondernemers die door de 2G problematiek worden geraakt kunnen niet anders dan investeren in huidige BCT's. Dat geldt trouwens ook voor ondernemers die huidige BCT's moeten aanschaffen bij vervanging van voertuigen, defecte BCT's en uitbreiding van de voertuigenvloot als gevolg van het winnen van een nieuw contract. En dat is behoorlijk kostbaar. Bovendien is er voor deze groep van ondernemers dus geen sprake van een overgangperiode tot 2028, zij moeten volgend jaar al een keuze maken. Immers, volgend jaar investeren in de huidige BCT om daarna alsnog over te stappen naar de CDT en mogelijk een nieuwe leverancier, betekent een forse desinvestering. Dit kan onze sector er niet bij hebben, het belang hiervan hebben wij benadrukt in onze brief aan de staatssecretaris (oktober 2024), waarbij wij ook een nadere onderbouwing van de kosten hebben gegeven.

## 2. Valideren van voertuigen

Het voorgestelde proces waarbij voertuigen alleen kunnen worden gevalideerd met behulp van een fysieke kentekenkaart leidt tot aanzienlijke kostenverhogingen voor ondernemers.

Voor grotere, landelijke ondernemingen met een decentraal aangestuurd wagenpark is de voorgestelde werkwijze niet werkbaar. Door het logistieke proces, om al deze voertuigen en hun kentekenkaarten terug te laten komen naar verschillende werkplaatsen voor validatie, zullen de (operationele) kosten exponentieel stijgen. Daarnaast zouden op meerdere vestigingen uitleesapparatuur moeten worden geïnstalleerd en moet het personeel hiervoor getraind worden.

Een bijkomend risico is dat de chip van de kentekenkaart kwetsbaar kan zijn voor beschadigingen of vuil, zoals ook ervaren is met chauffeurskaarten. Dit kan leiden tot operationele storingen en extra kosten voor onderhoud of vervanging.

Ondernemingen met grote wagenparken gebruiken doorgaans al geavanceerde wagenparkbeheerssoftware voor hun voertuigadministratie. Vanuit de sector is het een noodzaak om deze systemen te kunnen koppelen aan die van de IT-dienstverlener, zodat voertuigen en mutaties eenvoudig in bulk kunnen worden verwerkt. Dit zou een aanzienlijke vereenvoudiging en kostenreductie opleveren.

De keuze voor het gebruik van de kentekenkaart werd oorspronkelijk gemaakt om fraude te voorkomen en om fouten in de data-aanlevering te minimaliseren. Wij schatten in dat dit risico bij grotere ondernemingen beperkt is. ILT heeft immers voldoende inzicht in de mutaties die worden doorgevoerd, aangezien deze in real-time via de API zichtbaar zijn en ook in de auditlogs van de IT-dienstverlener worden bijgehouden.

Samenvattend is het essentieel dat er een werkbare oplossing komt die het mogelijk maakt om voertuigen op afstand en in bulk te valideren. Dit bespaart ondernemers tijd en geld, vermindert operationele risico's, en sluit beter aan bij de bestaande administratieve systemen van grotere ondernemingen. Wij stellen voor om vanaf een wagenpark van 200 voertuigen IT dienstverleners toe te staan via de API een koppeling te maken met het voertuigbeheersysteem.

## 3. Invoering fysieke chauffeurspas

Momenteel moet de chauffeur zijn chauffeurskaart gebruiken in de BCT. De kaart is daarvoor voorzien van een chip. Na invoering van de CDT vervalt deze functie en is de chauffeurskaart (wordt een pas) uitsluitend en alleen bedoeld als bewijs dat de chauffeur bevoegd is taxivervoer te verrichten. KNV heeft in eerdere gesprekken al aangegeven dat een identificatiemiddel uiteraard zinvol is, maar wel voorstander te zijn van (desnoods op termijn) een digitale identificatie, zoals ook in ontwikkeling is in de vorm van een digitale wallet. Of dat er een aanduiding op het rijbewijs komt, zoals nu ook voor chauffeurs in het besloten busvervoer gebruikelijk is met de code 95. In de teksten komt niet terug hoe de pas er uit gaat zien, aan welke eisen deze moet voldoen en wat de kosten zullen zijn. Ook wordt de mogelijkheid van, op termijn, een digitale identificatie nergens vermeld.

KNV heeft al jaren grote bezwaren tegen de kosten die gemoeid zijn met de huidige BCT-kaarten, waaronder de chauffeurskaart. De overheid heeft in het verleden KIWA Register een langjarig contract gegeven, waarbij wij altijd vraagtekens hebben geplaatst bij de gemaakte afspraken en

ondoorzichtige kosten. We gaan er dan ook vanuit dat als er een fysieke chauffeurspas na invoering van de CDT komt, deze aanmerkelijk goedkoper is dan de huidige chauffeurskaart. Immers, de chip in de kaart komt te vervallen en het proces is ook minder complex.

#### 4. Handhaving en betaalbaarheid

Gelet op de historie rondom de huidige BCT pas, is het voor de sector van groot belang dat er op de CDT daadwerkelijk gecontroleerd en gehandhaafd zal worden. In de tekst komt nu terug dat het aan de inspecteur is om wel of niet gegevens in de taxitool te gaan gebruiken voor controle. Dat suggereert een bepaalde mate van vrijblijvendheid. Als we het hebben over een gelijk speelveld is het ook belangrijk dat zowel de BCT als de CDT evenredig worden gecontroleerd. Hoe wordt ervoor gezorgd dat er sprake is van rechtsgelijkheid tussen een vervoerder die de komende jaren nog gebruik maakt van de BCT en een vervoerder die al over is op de CDT? Het is niet de bedoeling dat controleurs de “gemakkelijke” weg kiezen in de controles. In de overgangperiode zal dezelfde mate van handhaving moeten plaatsvinden.

KNV gaat er van uit dat ILT, aangezien zij realtime over data beschikt en daarmee vooral ook zicht heeft op de bedrijven die geen data aanleveren, intensiever kan controleren en handhaven. En dat ook daadwerkelijk gaat doen.

Gelet op de kosten van de huidige BCT gaat KNV er vanuit dat invoering van de CDT een betaalbaar systeem is. We hebben hier ook nadrukkelijk aandacht voor gevraagd bij zowel het ministerie als de ILT, die hebben aangegeven bij de HUF toets ook de B van betaalbaarheid mee te nemen. Op dit moment is echter ons niet duidelijk hoe die HUF-B toets er uit gaat zien. In de toelichting bij de teksten komen wel passages terug over de kosten, maar die zijn niet volledig of voldoende gekwantificeerd en onderbouwd.

#### Opmerkingen bij Beleidskompas

- Pag 1: bij de beschrijving van de directe en indirecte belanghebbenden ontbreken Kiwa Register (afgifte kaarten en passen) en CBR (examens chauffeurs taxi) in het overzicht. Is dat bewust of zijn zij mogelijk vergeten?
- Ten algemene: in het stuk, maar ook in andere stukken komt het voor dat gesproken wordt over rij- en rusttijden. Dat is niet juist, het gaat om arbeids- en rusttijden. Rijtijden regels waren er in het verleden, maar die zijn er nu niet meer.
- Op pag 6 staat dat het borgen van de privacy een onzekerheid is, alsmede de exploitatie kosten. Dat kan wat ons betreft niet onduidelijk blijven, daar moet - op voorhand - duidelijkheid over komen.

#### Opmerkingen bij Data beveiliging en impact beoordeling

- Het is ons niet duidelijk hoe de resultaten van de DPIA zijn verwerkt en of een oordeel van de Autoriteit Persoonsgegevens nog mogelijke gevolgen heeft voor de invoering. Zitten op dit punt nog (ongedekte) risico's voor de invoering?
- In het stuk (pag 18) wordt gesteld: 'de taximarkt is een risicovolle branche'. Vervolgens wordt het onderzoek van Bureau Beke aangehaald en zien we dat het vooral over Amsterdam, zzp'ers en de consumentenmarkt gaat. De gehele taximarkt is wel wat

groter dan alleen die regio en de consumentenmarkt. Ongeveer 75-80% van de markt is zorgvervoer.

- In het stuk (pag 20) wordt de geschillencommissie genoemd. De indruk is dat de overheid dan denkt aan de landelijke geschillencommissie taxi. Voor TX-Keur bedrijven en leden van KNV is er een eigen geschillencommissie. In hoeverre moeten, t.b.v. de genoemde verrijking, ook met die geschillencommissie bepaalde werkafspraken gemaakt worden? Vervolgens, als een bedrijf zelf een geschillencommissie wil instellen, dan mag dat onder bepaalde voorwaarden. Er kunnen (in de toekomst) dus ook andere geschillencommissies bestaan. Hoe wordt omgegaan met dit punt? Voor zover bekend is er geen register van geschillencommissies.
- Op pag 20 staat dat de inspecteur een grote mate van vrijheid heeft om te kiezen wat en hoe te controleren. Wat betekent dat in de praktijk? Gaat er nu meer en beter gecontroleerd en gehandhaafd worden? En bedrijven die data aanleveren zijn in beeld, maar er zullen bedrijven zijn die geen data aanleveren, ligt daar niet de prioriteit in de controle en handhaving? Zoals eerder ook gevraagd: hoe gaat ILT om met de situatie van 2 systemen naast elkaar (BCT en CDT) voor een x aantal jaren, zodat er geen rechtsongelijkheid ontstaat tussen de ene en andere groep op het gebied van toezicht en handhaving?
- Op pag 26 staat de ritprijs. In één van de eerste vakjes, derde kolom, staat: het gaat om tarieven in de opstapmarkt, echter, in vakjes daaronder is de term opstapmarkt weer verdwenen. Controle op naleving tarieven is bedoeld om oplichting (teveel rekenen) tegen te gaan, maar dat kun je dan alleen maar doen in dat deel van de markt dat t.a.v. tarieven is gereguleerd, namelijk de maximum tarieven in de opstapmarkt. Er lijkt ook te staan dat het variabele deel alleen de afstand is, maar tijd is ook een variabele in de meterprijs.
- Op pag 33 staat: *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.* Staat hier nu toch dat bij een staande houding op straat een inspecteur pas wat kan zien over de lopende dienst als de chauffeur op dat moment zijn dienst afsluit? Dat kan niet de bedoeling zijn en is in het traject eerder al gesignaleerd als een punt dat in de systemen van de ILT moet worden opgelost. Je kunt niet van een chauffeur vragen een dienst te beëindigen omdat anders de inspecteur geen data kan inzien. Uitloggen bij een controle zorgt er ook voor dat er geen arbeidsregistratie is en dus een kans dat een chauffeur niet betaald krijgt. KNV wil een realtime en online omgeving voor controle, zoals dat is toegezegd. Als hiervoor nodig is dat er meer wordt geïnvesteerd in de Taxi Toezicht Tool dan dient dat te gebeuren. De voorgestelde werkwijze waarbij een chauffeur moet uitloggen om een controle mogelijk te maken is niet werkbaar en dient opgelost te worden. Hoe zorgt de overheid ervoor dat de inspecteurs (maar ook andere controlerende instantie) het juiste gereedschap meekrijgen?
- Op pag 38 staat: *Vanwege 100% controle van geregistreerde ritten en arbeids- en rusttijden ontstaat een gelijk spelveld binnen de sector.* Dat van die 100% klopt niet als in teksten wordt aangegeven: alles komt realtime binnen, gaat in de CDT en vervolgens gaat een inspecteur zelf zijn afweging maken wat, wie en hoe hij een controle

(taxi toezicht tool) gaat maken. Er is dus geen 100% controle. 100% registratie en data misschien maar 100% controle is niet het geval.

- Op pag 38 staat: *Borgen van de kwaliteit van dienstverlening en voorkomen van overmatige ritprijzen*. Dat eerste kan helemaal niet. Kwaliteit van dienstverlening is hoe iemand de rit ervaart, de service die wordt verleend etc. Je kunt voldoen aan de ATW, keurig je papieren hebben en nog steeds een onvoldoende service ervaren als klant. Dat tweede is alleen in het gedeelte van de markt waar de regeling maximumtarieven op ziet. In rest van de markt is de markt vrij om te bepalen wat een rit kost.
- Op pag 40: worden België en Duitsland genoemd, waarom limiteren? Het komt voor dat een taxi wel verder weg een rit heeft, Frankrijk, Oostenrijk of nog verder.
- Pag 47: staat nog 1 juli 2024, komt eerder in deze tekst ook nog eens terug, die datum.
- Op pag 47 staat ook: 'nog niet geheel overstap gemaakt'. Hoe werkt het nu? Er zijn straks bedrijven die nog voertuigen met oude BCT's hebben en (nieuwe) voertuigen met een CDT. In de tekst staat niet heel duidelijk beschreven dat de genoemde regels met betrekking tot de boordcomputer alleen van toepassing zijn op voertuigen met een BCT. KNV heeft altijd begrepen dat een situatie met zowel een BCT als CDT in een wagenpark kan bestaan, alleen is de tekst daar niet heel duidelijk over.

#### Opmerkingen bij Concept Besluit personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit i.v.m. invoering CDT

- Art 83b, 2.k: daar komt de ritprijs terug, dat is de tekst die nu ook in de BP2000 i.r.t. de BCT al staat. In DPIA document lijkt het zich meer toe te spitsen op de opstapmarkt. In het document waar de koppelvlak specificaties bij zitten staat dat het voor contractvervoer op 0 gezet kan worden. De praktijk afspraak is gemaakt dat in de opstapmarkt de ritprijs meegestuurd wordt. Bij contractvervoer mag het op 0 gezet worden. Het is essentieel dat er helderheid is hierover – niet via een werkafspraken - maar een duidelijke beschrijving in de tekst hierover. Ritprijzen in het contractvervoer hoeven niet geregistreerd te worden en dit moet zo ook duidelijk naar voren komen in de tekst.
- Art 83c Verder staat er: evalueren hoe er in de praktijk is voldaan aan de registratie en aanleverplichten. We gaan er vanuit dat een evaluatie zich niet alleen daar toe beperkt, maar dat ook de resultaten van controles en handhaving meegenomen worden.
- Artikel II, A: de chauffeurspas komt na intrede CDT, uit de termen 'afgeven' en verderop, met de post versturen blijkt het om een fysieke pas te gaan. Zie onze bemerkingen hierbij eerder in deze reactie.
- Pag 10: NvT 1.4 4e alinea: Geformaliseerd dat de ondernemer verantwoordelijk is voor een juiste aanlevering en bij een niet functionerende IT-dienstverlener de verantwoordelijkheid bij vervoerders ligt. Hier komt het aansluitproces ILT-IT dienstverlener en beheerproces om de hoek. Hoe ziet dat proces er precies uit?
- Pag 15: NvT 2° alinea: Er staat dat de gegevens die in de CDT worden opgeslagen niet worden gedeeld met derden. Dit ondersteunt een van onze uitgangspunten niet, namelijk dat de gegevens ook gedeeld moeten worden met andere handhavingspartijen en het

belang van een sluitende samenwerking met SFM. SFM heeft ook een rol in het toezicht op naleving van arbeids- en rusttijden en gebruiken gegevens van de huidige BCT bij de cao-controles. Hoewel het erop leek dat er oplossing zou komen met gegevensdeling met het SFM, wordt hier blijkbaar van af gestapt. Wat is hier de reden voor?

- Op pag 17 NvT staat 'sector vindt het de beste oplossing', zie eerder in deze reactie. KNV is voorstander van invoering van een nieuw systeem, maar wel onder bepaalde voorwaarden en die zijn op moment van schrijven van deze reactie nog niet allemaal ingevuld.
- Op pag 18 NvT: staat dat het de gebruikers niet raakt. In de informatie/communicatie voorziening moeten gebruikers/klanten van taxi niet vergeten worden. Al is het maar iets dat bedrijven of chauffeurs kunnen meegeven of naar verwijzen. Gebruikers en klanten zouden immers kunnen denken: taxi's worden realtime gevolgd, word ik dan ook gevolgd?
- Op pag 19 NvT: staat dat bestaande protocollen nog moeten worden aangepast en dat ILT ernaar streeft dat in 2024 klaar te hebben. We gaan er van uit dat die protocollen in ieder geval gereed zijn op moment dat de nieuwe regels in gaan.
- Pag 19 NvT (toezicht en handhaving) onderaan staat "*Wanneer een bestuurder, vervoerder of voertuig wordt geselecteerd voor inspectie, dan worden de gegevens uit de CDT naar de Taxi Toezichtstool gehaald.*" Dus geen automatisch systeem waarbij er proactieve analyses gedaan kunnen worden? Is dat niet vreemd? Ons beeld was dat er na invoering van de CDT meer en beter gecontroleerd zou gaan worden. De tekst suggereert een bepaalde mate van vrijblijvendheid.
- Pag 21, onder 5.1: de kosten en antwoord op de vraag van betaalbaarheid van het systeem blijft nog wel vaag. Er staat: BCT kost 1200 euro. Volgens ons klopt dat niet. Er bestaan verschillende oplossingen in de markt nu, met verschillende kosten.

Er wordt gesproken over abonnementskosten. Onduidelijk is welk abonnement dit betreft (data, CDT-abonnement?)

Er staat in één zin: het wordt goedkoper, om in de zin daarna te zeggen: aantal leveranciers geeft aan dat het niet duurder wordt. Wat is het nu? De vraag van de sector is: is het betaalbaar, maak dat concreet.

Vervolgens komt verderop de introductie van de chauffeurspas terug, en wordt gezegd: zal naar verwachting niet meer gaan kosten. Wat is het ? Kiwa Register heeft nu een kostprijs voor de kaart, dat tarief stelt ministerie vast in een regeling. Ministerie moet toch de onderbouwing van dat huidige tarief kennen? Dan weet je wat er af valt vanwege geen chip, wat er aan beoordeling van een chauffeur aan tijd wel blijft etc. Dat moet meer concreet aangegeven worden. Zie ook eerder in deze reactie. Overigens gaat KNV er wel van uit dat ondernemers die de komende jaren nog wel met een BCT blijven werken en daarvoor BCT kaarten nodig hebben, gewoon kunnen blijven afnemen bij Kiwa en dat de kosten daarvan niet zullen stijgen. En ook dat de kosten van andere producten (zoals het verkrijgen van een taxivergunning) door het wegvallen van de BCT kaarten niet stijgen.

Verderop staat iets over software updates, dat hoeft niet meer in een werkplaats, alleen staat er niet bij wat een software update kan kosten. Ook al gaat het door de lucht.

- Pag 23,6.4 (initiële lasten, moet overigens 5.4 zijn ipv 6.4) NvT: tijdsbeslag nieuwe systeem van 2 dagen of 1 dag. Graag zien we een verduidelijking waarop deze inschatting van de tijd is gebaseerd.
- Op pag 25 NvT: komt begrip communautaire vergunning terug, maar dat is bij taxi toch niet aan de orde? Op die pagina komt verderop het begrip 'omzet' ineens terug, dat is toch helemaal niet aan de orde, gelet op wat we eerder al hebben aangegeven rondom de vastlegging en doorgeven van tarieven?
- Op pag 27 NvT: wordt melding gemaakt van de ministeriële regeling over de pas. Vermoedelijk denkt men: we hebben nog tot eind 2027. Alleen zo ingewikkeld lijkt het toch niet om nu al duidelijk te maken hoe de nieuwe pas er uit gaat zien/aan moet voldoen? Immers, vóór invoering van de huidige BCT kaarten kenden chauffeurs ook al een eenvoudige pas ter identificatie van hun bevoegdheid om taxivervoer te mogen verrichten.

#### Opmerkingen bij Consultatiedocument Concept Regeling CDT incl. koppelvakspecificatie

- Artikel 2 lid 5, begrip 'niet tijdig': wat is dat maximaal in de praktijk?
- Artikel 4: een chauffeursnummer wordt ingevoerd als je gebruik maakt van de CDT. Maar hoe gaat dat dan praktisch? Voorbeeld: ondernemer gaat volgend jaar november over op de CDT. De chauffeurs hebben allemaal nog een BCT chauffeurskaart die nog jaren geldig is en een chauffeurspas nieuwe stijl krijgen ze nog niet. Moet de ondernemer of chauffeur zich dan melden bij Kiwa Register om zo'n chauffeursnummer te krijgen of krijgen alle chauffeurs met een geldige chauffeurskaart automatisch al een chauffeursnummer? Is dat gratis? En blijft dat nummer dan ook zo op moment dat zo'n chauffeur die chauffeurspas nieuwe stijl gaat krijgen?
- Artikel 5.2: Validatie van een auto met een kentekenkaart. Zie onder bemerkingen hierbij eerder in deze reactie.
- Artikel 6.3: *Als het Nederlands rijbewijs defect is, meldt de bestuurder zich gedurende een periode van maximaal vijf werkdagen door middel van twee factor authenticatie.* Dit is voor ons nieuw. Hoe wordt dit in de praktijk gedaan? En is 5 dagen echt altijd haalbaar? Wat als er niet binnen 5 dagen een rijbewijs kan worden vervangen? Idem artikel 4. Waarom volstaat niet om tijdelijk te rijden op het chauffeursnummer?
- Artikel 7: voorafgaand aan een dienst een pauze genieten. Kan dat wel? Een pauze is een onderbreking van arbeid.
- Artikel 7 lid 4: zie ook andere documenten: het gaat om ritten die vallen onder de regeling maximum tarieven, het 2<sup>e</sup> deel van de tekst lijkt om alle ritten te gaan waar ook zonder taxameter na afloop van de rit wordt betaald. Bij zorgvervoer worden ritten door opdrachtgevers betaald. In het WMO-vervoer bijv. wordt vaak een eigen bijdrage door een passagier voldaan na afloop van de rit. Dat is niet de totaal ritprijs. Duidelijk moet zijn dat ook dat niet ingevoerd hoeft te worden. De huidige conceptwettekst maakt geen



onderscheid tussen de straattaxi/opstapmarkt en het contractvervoer en ook de bestelmarkt. Wij gaan er vanuit dat deze omissie zal worden hersteld. Voor contractvervoer dient het namelijk niet verplicht te zijn om een ritprijs te registreren in het CDT-systeem, omdat het registreren van een prijs in deze context niet altijd relevant of nodig is.

- Artikel 7.6: Hoe?
- In art 8 worden allerlei getallen genoemd, Onduidelijk is waarom de locatiebepaling in relatie tot de afgelegde afstand voor nodig is.
- Art 8 lid 3: de vervoerder moet dingen gaan melden, ligt hier ook niet een rol voor de IT-dienstverlener, die moet melden bij ILT als er wat wijzigt in zijn CDT systeem. En betekent een software update ook al een meldingsplicht? Stel dat 1 IT dienstverlener een paar duizend klanten heeft dan zit je als ILT toch ook niet te wachten op paar duizend meldingen i.p.v. 1 van de IT-dienstverlener? Wat is een wijziging? Het is nu niet SMART geformuleerd.
- Artikel 10: zie ook eerder al in het document. Een IT dienstverlener moet aan bepaalde voorwaarden voldoen, waaronder ISO 27001, maar vervolgens lijkt het volledig de verantwoordelijkheid van de vervoerder te zijn als een IT dienstverlener toch niet goed presteert of zijn ISO verliest. En wat betekent dat dan. Daar moet toch ook een rol van de ILT bij zitten. In het DPIA document komt iets terug over het moeten doen van self-assessments en 3-jaarlijks audit, maar dat staat hier verder niet. Hoe ziet het beheerproces er nu uit, wat zijn de self-assessments en wat is een audit?

Hoewel we waarde hechten aan het feit dat leveranciers een kwalitatief hoogwaardige oplossing moeten aanbieden, is het op dit moment niet duidelijk aan welke specifieke eisen de certificering zelf moet voldoen. In de aanbestedingspraktijk wordt tegenwoordig vaak geëist dat de certificering plaatsvindt door een door de Raad voor Accreditatie (RvA) geaccrediteerde instantie. Wij stellen voor deze eis ook op te nemen in de regelgeving, zodat de betrouwbaarheid van certificeringen beter wordt gewaarborgd.

- Er komt in de tekst al wat terug over de 2<sup>e</sup> praktijktoets, terwijl die nog moet starten of in ieder geval nog niet afgerond is.
- Pag 10, toelichting art 4: krijgt de vervoerder straks een melding van ILT als er wat is met de status van een chauffeur o.b.v. de continue screening (i.r.t. chauffeurskaart BCT of rijbewijs? Misschien is een rijbewijs of pas wel geschorst of ingetrokken, terwijl de chauffeur daar niks over meldt aan de vervoerder.

Wij hebben begrepen dat tijdens de initiële registratie van een chauffeur wel wordt gecontroleerd of het rijbewijs geldig is en de chauffeur een geldige chauffeurskaart heeft. Bij de uitvoering van de diensten vindt deze controle blijkbaar niet plaats, een vervoerder is zo niet op de hoogte als er iets veranderd in de bevoegdheid van een chauffeur. In de nota van toelichting wordt ingegaan op bestuurders waarvan bijvoorbeeld een rijbewijs is ingetrokken of het niet voldoet aan andere geschiktheidseisen zoals een VOG. KNV vindt het van wezenlijk belang dat er – mede gelet op het aspect van veiligheid – een vervoerder weet of een chauffeur bevoegd is om te rijden. Als blijkt dat dit niet het geval is, dient dit te worden gemeld aan de vervoerder. Wij zien de mogelijkheid hiervoor graag opgenomen in de tekst.

## **Bijlage 1: Uitgangspunten KNV t.a.v. ontwikkeling "CDT"**

De uitgangspunten zijn:

- De nieuwe BCT variant is bedoeld voor de registratie van de arbeids- en rusttijden. Niet meer, niet minder
- Eventuele extra functionaliteiten (anders dan de arbeids- en rusttijden) laten opnemen moet mogelijk zijn, maar moet worden overgelaten aan de ondernemer. De overheid heeft hier verder geen bemoeienis bij.
- Een zekere standaardisatie voor een nieuwe BCT variant is nodig, maar niet alles moet tot in detail voorgeschreven worden. Vervoerder moet zelf kunnen kiezen op welke wijze (dus vormvrij) de arbeids- en rusttijden aangeleverd worden.
- Gegevens moeten online en near realtime aangeleverd worden bij ILT.
- Betrouwbaarheid van de aan te leveren gegevens is belangrijk, maar moet niet zo kostenverhogend werken als nu het geval is en niet leiden tot extra administratieve lasten.
- De markt voor leveranciers die het mogelijk maken data aan te leveren bij ILT moet open zijn (dus niet beperken tot een maximaal aantal partijen). Het stellen van eisen aan leveranciers, hetgeen zij ontwikkelen en een zekere certificering daarvan is wel van belang.
- Identificatie van de chauffeur moet fraudebestendig worden. Het moet in ieder geval zonder chauffeurskaart mogelijk zijn.
- Zonder afdoende toezicht heeft invoering van een nieuw systeem geen zin. Handhaving moet dus echt prioriteit krijgen, en moet concreet ingevuld worden (prestatieafspraken over maken).
- Ook is een gelijk speelveld van belang in de sector (geen verschillen in interpretatie van data, administratieve lasten bij vergissingen of handhaving).
- Sinds de invoering van de huidige BCT is er niet tot nauwelijks gecontroleerd op naleving van arbeids- en rusttijden. Naast deskhandhaving, zal er in de consumentenmarkt ook altijd handhaving op straat moeten zijn.
- Daarnaast moet ILT ook gegevens delen met andere handhavingspartijen en is een sluitende samenwerking met SFM van belang, aangezien ook zij een rol hebben in het toezicht op naleving van arbeids- en rusttijden en gegevens van de huidige BCT gebruiken bij de Cao controles.
- Bedrijven in het zorgvervoer zullen vermoedelijk eerder overgaan op de nieuwe BCT variant, dan de zzp'ers. Zzp'ers zullen naar verwachting nog tot 2028 de huidige BCT blijven gebruiken. Van belang: geen verschil in benadering over de periode tot 2028: dezelfde eisen, dezelfde sancties en dezelfde mate van handhaving.
- De nieuwe BCT variant moet goed getest worden voordat invoering definitief gemaakt wordt. Denk daarbij ook aan toetsing op fraudebestendigheid. En een testfase en praktijktoets voor chauffeurs en bedrijven.
- Tijdige en heldere communicatie vanuit ILT/ministerie over de ontwikkelingen omtrent de nieuwe BCT variant naar chauffeurs en bedrijven.