



Ministerie van BZK
T.a.v. Maarten Prinsen
Programmamanager GDI

RDC-Ref : LvR 170317
Datum : 17 maart 2017
Betreft : Consultatie GDI

Naar aanleiding van uw internet consultatie naar de wet GDI heeft RDC u een aantal vragen gesteld tijdens de bijeenkomst van 21 februari. Een medewerker van EZ gaf toen aan dat het ministerie voor bedrijven in lagere wetgeving zou kijken naar een ruimere overgangstermijn. Ik heb nog geen verslag gezien van de bijeenkomst waarin dit wordt bevestigd. Hierbij voor de record nog een herhaling van de vragen zodat u hierop kunt reageren.

1. De aanname is dat per 1.1.2019 een autobedrijf nog alleen met een middel binnen het GDI-stelsel bij RDW kan inloggen, klopt dit?
2. De automotive branche is volledig afhankelijk van communicatie met de overheid. Met > 25 mln handelingen per jaar is er op dit moment een hoog volume aan transacties door een beperkt aantal medewerkers. De lastenverzwaring is significant. Met een aanname van 1 minuut per inlog komt men op 25 mln minuten = 32 mln Euro aan jaarlijkse lasten verzwaring verdeeld over 23.500 erkenninghouders. Hier bovenop komen nog >5 mln Euro aan middelen per jaar. Hoe denkt de overheid de branche hierin tegemoet te komen?
3. Tijdens een proef met een nieuw authenticatiemiddel is de RDW tegen allerlei technische implementatie problemen aangelopen. Problemen die hierbij een rol spelen zijn hardware, hosted/cloud systemen, "citrix" omgevingen en machine to machine koppelingen. In hoeverre heeft het ministerie kennis genomen van deze bezwaren en kan het ministerie de branche verzekeren dat met de op dit moment beschikbare eHerkenningmiddelen deze problemen niet zullen optreden?
4. Voor grote ondernemingen kan de overheid met dit beleid negatief effect hebben op de effectiviteit van de ICT oplossingen. Voor kleine

ondernemingen kan het overheidsbeleid de ondernemer met kosten opzadelen voor allerhande aanpassingen. In hoeverre heeft het ministerie hier kennis van genomen en deze doorrekening gemaakt?

5. Op dit moment werkt de RDW met RDW-applicatieproviders die services aggregeren, die substantieel investeren en geïnvesteerd hebben in de RDW dienstverlening. Heeft het ministerie onderzocht in hoeverre deze wetgeving een marktversturende werking heeft c.q. de RDW-applicatieproviders nog wel in staat stelt te opereren?
6. ± 50% van de communicatie van de automotive branche met de RDW vindt plaats via machine-to-machine. Hierdoor worden de administratieve lasten laag gehouden. Voorziet de GDI per 1.1.2019 ook in zo'n machine-to-machine authenticatie vorm?
7. In de automotive branche is inderdaad sprake van een bevoegdheid op individuele diensten binnen een dienst aanbieder. Bijvoorbeeld de keurmeester mag alleen APK afmelden terwijl de verkoopadministratie alleen voertuigen in de bedrijfsvoorraad mag nemen. Op dit moment is het eHerkenning Machtigingenregister ingericht op machtigingen per dienst aanbieder te geven. Wanneer is de granulaire machtiging in het door u geschetste voorbeeld beschikbaar en echt bewezen in de standaard?
8. De RDW werkt met het machtigingenregister van de Kamer van Koophandel. Wanneer wordt dit machtigingstelsel ingebracht in het stelsel van eHerkenning?

Met vriendelijke groet,



Lucas van Rijen
Product Manager