



**TER BESLISSING**

**Datum**

28 november 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/327344

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

OV en Stations

**Beslistermijn**

6 december 2024

**Bijlage(n)**

5

Aan

Staatssecretaris

nota

Uw reactie op brief KNV n.a.v. Centrale Database  
Taxivervoer (CDT)

**Aanleiding**

De Centrale Database Taxivervoer (CDT) is een door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ontwikkelde nieuwe manier om de arbeids- en rusttijden van taxichauffeurs centraal op te slaan en te raadplegen. De ontwikkeling van de CDT bevindt zich in de laatste fase. De voorgestelde systematiek wordt momenteel getoetst door de Autoriteit Persoonsgegevens. Na een positief advies kan de concept-wetgeving via het ambtelijk voorportaal naar de Ministerraad en de Raad van State worden doorgeleid. De beoogde inwerkingtreding van de CDT is uiterlijk 1 juli 2025, maar wellicht is er nog een versnelling mogelijk. Dit is echter wel later dan de eerder gecommuniceerde 1 januari 2025, waarover u eerder bent geïnformeerd (IENW/BSK-2024/193287).

Volgens Koninklijk Vervoer Nederland (KNV)/Zorgvervoer en Taxi kan de vertraagde inwerkingtreding van de CDT tot problemen leiden. KNV heeft u daarom twee brieven gestuurd waarin wordt gevraagd om, vooruitlopend op de officiële wettelijke invoering, een grootschalige pilot met de nieuwe CDT. Hiermee zou de door KNV geschetste problematiek voorkomen komen worden. In de bijgevoegde brief geeft u aan dat u op dit moment echter geen aanleiding ziet om tegemoet te komen aan het verzoek van de branche. Omdat u niet overtuigd bent van de urgentie van de problematiek, de beschreven situatie in de eerste plaats een aangelegenheid is tussen leveranciers en gebruikers en het voorstel van KNV leidt tot de onmogelijkheid van handhaving- en toezicht.

Omdat KNV eenzelfde brief ook aan de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat heeft gestuurd, heeft deze commissie u om een reactie gevraagd. Ook deze brief aan de Kamer is bijgevoegd en heeft dezelfde inhoudelijke strekking als de brief aan KNV.

**Geadviseerd besluit**

Ik adviseer u akkoord te gaan met ondertekening en verzending van beide bijgevoegde brieven.

Wel graag bijpraten over dit onderwerp.

## **Kernpunten**

KNV schetst in de brief hun zorg over de gevolgen die de verlate introductie van de CDT heeft voor een deel van de branche. De problematiek die dreigt te ontstaan heeft vooral betrekking op de bedrijfsvoering- en datacommunicatie van een deel van de taxivervoerders. Het gaat om de vervoerders waarbij de datacommunicatie verloopt via de huidige Boordcomputer Taxi (BCT) op basis van een 2G netwerk van KPN.

De telecomaانبieders nemen op termijn afscheid van dit netwerk; KPN stopt eind 2025 en Vodafone eind 2026. Dit gaat ten koste van de datacommunicatie van sommige taxiondernemers (niet alle taxiondernemers gebruiken de BCT voor datacommunicatie). Dit heeft géén gevolgen voor het functioneren van de registratie van de taxiriten en de arbeids- en rusttijden in Boordcomputer Taxi (BCT). De enige wettelijke vereiste voor het hebben van een BCT in het voertuig. Omdat de wettelijke introductie van de CDT is voorzien op 1 juli 2025 en KPN per 1 december 2025 stopt met 2G hebben de vervoerders die hier gebruik van maken 5 maanden de tijd om over te stappen van de BCT op de CDT.

Om de geschetste situatie rond datacommunicatie voor te zijn stelt KNV voor om op basis van artikel 9b van het Besluit personenvervoer 2000 een pilot mogelijk te maken, die er voor zorgt dat al voor de juridische- en operationele borging op grootschalig niveau gebruik kan worden gemaakt van de CDT en waarmee de bovendien de BCT-plicht komt te vervallen. Op die manier kunnen taxivervoerders al eerder de overstap maken naar de CDT en ondervinden ze geen hinder van de mogelijke problemen die ontstaat door het vervallen van het 2G netwerk.

Het is vanuit het perspectief van de branche begrijpelijk dat dit voorstel door KNV wordt gedaan. Maar terughoudendheid is op zijn plaats wanneer een nieuw systeem nog niet wettelijk is verankerd en een proef op grootschalig gebruik nog loopt. Toestaan dat een voertuig zonder BCT rijdt, zonder dat er sprake is van een nieuw juridisch geborgd operationeel systeem, maakt handhaving en toezicht onmogelijk.

De geschetste 2G problematiek heeft betrekking op een niet wettelijk verplichte specificatie van de BCT en is daarmee in de eerste plaats een aangelegenheid tussen vervoerder en de leverancier van de BCT. De problematiek rond datacommunicatie kan zich vooral voor doen bij 2G gebruikers van KPN, dit is een aanzienlijk kleinere groep dan Vodafone. Bovendien gebruiken zoals eerder gezegd niet alle vervoerders de BCT als datacommunicatiemiddel. Het voorstel aan KNV is om in de eerste plaats samen met de leveranciers die dit betreft andere oplossingen te verkennen. De aankomende periode vanaf nu tot aan het stoppen van het 2G netwerk kan dan gebruikt worden voor een overstap naar een ander- of tijdelijk datacommunicatiesysteem vooruitlopend op de komst van de CDT. Vervoerders zouden bijvoorbeeld de CDT wel al kunnen inzetten voor deze datacommunicatie, maar dus nog niet ter vervanging van de BCT.

Het door KNV genoemde artikel 9b uit het Besluit personenvervoer 2000 is beoogd als experimenteerregel om innovaties in het (taxi)vervoer te bevorderen en niet als grondslag voor een vorm van coulance. Bovendien werkt de BCT ook zonder 2G, daarmee voldoet een voertuig/vervoerder aan de wet.

## **Datum**

28 november 2024

## **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/327344

## **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

## **Aan**

Staatssecretaris

## **Bijlage(n)**

3

Gezien het bovenstaande is er geen aanleiding om over te gaan tot wettelijke noodgrepen. U sluit in de brief af met het voorstel om samen met de ILT in gesprek te blijven en om de situatie in de gaten te houden.

**Datum**

28 november 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/327344

**Krachtenveld**

In de ontwikkeling van de CDT zijn stakeholders proactief betrokken. Er is een praktijktoets uitgevoerd waarin zij de nieuwe systematiek hebben kunnen uitproberen. Vanaf 1 augustus is een tweede praktijktoets gestart om de verdere werking- en verwerking van gegevens te optimaliseren en stroomlijnen. De stakeholders zijn geïnformeerd over de aangepaste planning.

Het standpunt dat is verwoord in deze nota is ambtelijk gedeeld met KNV. Zij waren uiteraard teleurgesteld. Ook de toekomstige aanbieders van de CDT zijn hierover geïnformeerd. Zij zijn voorstander van deze beslissing.

De politieke interesse voor de BCT en de opvolger CDT is tot nu toe beperkt. De aanleiding om u om een reactie te vragen is vermoedelijk het feit dat de brief die KNV aan u heeft gestuurd ook aan de vaste Kamercommissie gestuurd is.

**Opgesteld door**DG Mobiliteit  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

3

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
02.	Brief van KNV over CDT en Pilot	In deze brief zet KNV uit één waarom een Pilot gewenst is.
03.	Reactiebrief IenW	In deze brief geeft het ministerie van IenW aan waarom er geen gehoor wordt gegeven aan dit verzoek
04.	Brief aan de Tweede Kamer n.a.v. brief KNV	Met deze brief geeft u gehoor aan het verzoek van de Tweede Kamer om te reageren op de brief van KNV.
05.	Commissiebrief met het verzoek te reageren op het signaal van KNV	KNV heeft ook de Kamer een brief gestuurd over de situatie. Met deze brief vragen ze IenW om een reactie.
06.	Instemming van ILT	Met deze mail heeft ILT ingestemd met de inhoud van de brief en nota