



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

KNV/Zorgvervoer en Taxi  
t.a.v. Dhr. F. Teeven  
Postbus 19365  
2594AV DEN HAAG

**DG Mobiliteit**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

Rijnstraat 8  
Den Haag  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag

Datum 10 december 2024  
Betreft Gevolgen uitstel invoering CDT en urgentie Pilot

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2024/327347

**Uw referentie**

T241004/T241115

Geachte heer Teeven,

Met interesse heb ik kennisgenomen van uw brieven (kenmerk T241004) van 4 oktober jl. en (T241115) van 15 november jl. over de mogelijke gevolgen die een deel van uw branche ondervindt van het uitstel van de invoering van de Centrale Database Taxivervoer (CDT).

In de eerste plaats wil ik benadrukken dat ik de samenwerking tussen uw organisatie, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het ministerie van IenW op dit dossier erg op prijs stel. Al vanaf de BCT variantenstudie van de ILT voor de nieuwe registratiemethode is KNV nauw betrokken bij het proces. U heeft daarbij aan de voorkant een aantal duidelijke randvoorwaarden meegegeven die voor uw branche noodzakelijk zijn voor het succes van de nieuwe systematiek.

Om een nieuw systeem te bouwen dat voldoet aan de juridische- en operationele eisen, is tijd nodig. Zeker als het gaat om een systeem waarbij persoonsgegevens van burgers worden gebruikt. De juridische borging heeft vanwege dit privacy element meer tijd nodig gehad dan vooraf was voorzien. Maar ook de operationele kant van de systematiek moet op orde zijn, zie daarvoor ook de voorwaarden die uw eigen organisatie daaromtrent aan de ILT heeft meegegeven. ILT kan pas echt met systeem aan de slag als het uitvoerig getest is. De tweede pilot hiertoe is in volle gang, maar nog niet afgerond. Ik vind het uiteraard zeer spijtig dat de nieuwe systematiek niet eerder gereed is op de eerdere gecommuniceerde periode van juli 2024, maar we doen er alles aan om uiterlijk in juli 2025 (en liefst eerder) alsnog "live" te gaan. Maar wat we zeker willen voorkomen is niet goed beslagen ten ijs te komen.

U schetst in uw brief uw zorg over de gevolgen die verlate introductie van de CDT heeft voor een deel van uw branche. De problematiek die dreigt te ontstaan heeft vooral betrekking op de bedrijfsvoering- en datacommunicatie van taxivervoerders. Deze datacommunicatie verloopt bij een deel van de vervoerders via de BCT op basis van een 2G netwerk.

**DG Mobiliteit**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2024/327347

De telecomaانبieders nemen op termijn afscheid van dit netwerk en dat gaat ten koste van de datacommunicatie van sommigen van uw leden. In uw brief schrijft u dat dit voor KPN eind 2025 is en voor Vodafone eind 2026. U schrijft ook dat dit geen gevolgen heeft voor het functioneren van de registratie van de taxiritten en de arbeids- en rusttijden in Boordcomputer Taxi (BCT). De enige wettelijke vereiste voor het hebben van een BCT in het voertuig.

Om de door u geschetste situatie voor te zijn stelt u daarom voor om op basis van artikel 9b van het Besluit personenvervoer 2000 een pilot mogelijk te maken, die er voor zorgt dat al op grootschalig niveau gebruik kan worden gemaakt van de CDT en waarmee de bovendien de BCT-plicht komt te vervallen.

Ik begrijp vanuit uw perspectief en de door u geschetste mogelijke situatie, dat u op zoek bent naar oplossingen. Maar terughoudendheid is op zijn plaats wanneer een nieuw systeem nog niet juridisch 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 vooral 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 lijkt in de eerste plaats aan de orde bij 2G gebruikers van KPN, dit is een aanzienlijk kleinere groep dan Vodafone. Bovendien gebruiken niet alle vervoerders de BCT als datacommunicatiemiddel. Mijn voorstel zou zijn om 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 gebruikt worden voor een overstap naar een ander- of tijdelijk datacommunicatiesysteem vooruitlopend op de komst van de CDT. U zou bijvoorbeeld de CDT wel al kunnen inzetten voor deze datacommunicatie, maar dus nog niet ter vervanging van de BCT.

Het door u 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.

Een nieuw systeem kost ook voor een sector tijd om te implementeren. IenW heeft juist vanuit dit oogpunt met 31 december 2027 een ruimhartige overgangperiode gehanteerd voor de overstap van BCT naar CDT.

**DG Mobiliteit**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2024/327347

Ik ben me zeer bewust van de opgave waar een deel van uw leden voor staat, in een branche die voor verschillende uitdagingen staat en die belangrijk is voor de kwetsbare groepen in onze maatschappij. Maar vooralsnog zie ik geen aanleiding om over te gaan tot wettelijke noodgrepen. De ILT en IenW blijven graag met u in gesprek om de situatie in de gaten te houden en ik ga ervan uit dat u me op de hoogte houdt van ontwikkelingen die mijn huidige inzicht mogelijk kunnen veranderen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR  
VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen