

Vergaderjaar 2008–2009

**30 421**

**Evaluatie Wet Personenvervoer 2000**

**Nr. 27**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 14 mei 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bij brief van 17 april 2009 (2009Z06916/2009D18808) inzake de boordcomputer taxi. De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 mei 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), Voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).  
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Depla (PvdA).

1

*Kunt nog eens helder op een rij zetten wat, mede in acht genomen de huidige stand der techniek, de voordelen zijn van de boordcomputer ten opzichte van andere, bij de taxicentrales beschikbare geautomatiseerde systemen?*

*De commissie verzoekt u daarbij de volgende aspecten te betrekken:*

*a. Wat biedt de boordcomputer extra aan informatie, die uit bestaande systemen niet valt te destilleren?*

*b. Welke juridische aspecten spelen een rol bij de keuze voor de boordcomputer en kan aan die aspecten ook invulling worden gegeven via systemen zoals bijvoorbeeld in gebruik bij bijvoorbeeld de taxicentrales van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht?*

*c. Welke privacyaspecten spelen een rol bij de invoering van de boordcomputer respectievelijk bij het gebruik van bij een aantal centrales bestaande systemen, en kan naar uw mening aan mogelijke bezwaren op dit vlak tegemoet worden gekomen?*

Een BCT is een geautomatiseerd handhavingssysteem; de bij taxicentrales beschikbare geautomatiseerde systemen zijn dat niet. Indien deze systemen worden aangevuld met de functionaliteiten en uitgangspunten van de BCT-regelgeving, kunnen ze wel als dusdanig dienen. Dé boordcomputer bestaat immers niet. Een geautomatiseerd systeem moet voldoen aan een aantal functionaliteiten om voor handhaving ingezet te kunnen worden. De betrouwbaarheid van het systeem en van de geregistreerde gegevens staat daarbij centraal. Met de sector, waaronder een vertegenwoordiging van de leden van KNV-taxi en Connexxion, zijn de minimale specificaties van de BCT overeengekomen. Ik licht er hier drie uit ter verduidelijking van het antwoord op de vraag.

Voor handhaving is het belangrijk dat de geregistreerde gegevens juist, onweerlegbaar en volledig zijn. Een belangrijk onderdeel van de verplichte functionaliteit is daarom de digitale handtekening. De digitale handtekening vervangt de handgeschreven handtekening op de huidige papieren registratie. Met deze digitale handtekening krijgen de digitaal geregistreerde gegevens rechtskracht, waardoor ze te gebruiken zijn voor de rechter. Zonder deze digitale handtekening hebben de gegevens voor het OM onvoldoende bewijskracht.

Daarnaast is het voor handhaving van belang dat de geregistreerde gegevens op een uniforme wijze worden vastgelegd. Hierdoor zijn handhavende instanties in staat om de gegevens van alle BCT's uit te lezen, te verwerken en indien nodig aan elkaar te relateren (indien bijvoorbeeld een chauffeur bij meerdere ondernemingen werkt). Om dit te realiseren bevatten de functionaliteiten ook voorschriften voor de vorm en wijze waarop de gegevens beschikbaar gesteld dienen te worden.

Een derde belangrijk element van de verplichte functionaliteit is dat de gegevens ook voor een bepaalde periode in de auto opgeslagen dienen te zijn. In geval van straatcontroles moeten handhavende instanties ter plekke bij de (recente) gegevens kunnen voor controle. Hoewel de straatcontroles op termijn mogelijk in aantal minder nodig zijn en meer gericht ingezet worden vanwege de digitalisering, zal er aan dit type controle altijd behoefte blijven.

Veel van bovengenoemde functionaliteiten zijn nog niet of slechts gedeeltelijk aanwezig in de huidige beschikbare systemen. De systemen moeten in dat geval worden aangepast. In de uitgebreide consultatie afgelopen twee jaar met de sector is afgesproken dat de regelgeving zich beperkt tot de functionaliteiten die minimaal nodig zijn voor handhaving en dat er maximaal wordt gestreefd naar aanpassings- en uitbreidingsmogelijk-

heden voor de ondernemer zelf indien deze dat wenst. Voor een kleine taxiondernemer en een zzp-er zal mogelijk de basis-functionaliteit volstaan, terwijl grotere ondernemingen wellicht kiezen voor uitgebreidere systemen met aanvullende functionaliteiten, zoals verbinding met de centrale. Tevens hebben ondernemers en fabrikanten de gelegenheid om hierbij de meest moderne technieken toe te passen omdat de specificaties zo veel als mogelijk functioneel zijn voorgeschreven en niet technisch. De regelgeving van de BCT biedt daarmee flexibiliteit en diverse keuzemogelijkheden voor de sector.

De functionaliteiten van de BCT zijn onderdeel van een groter geheel. Samen met het handhavingsbeleid en de verdere digitalisering van de handhaving richt ik mij op een effectieve handhaving in de taxisector. De huidige situatie, met de papieren registratie, is vrij eenvoudig te manipuleren. Met de grotendeels geautomatiseerde registratie en betrouwbare BCT zullen kwaadwillende chauffeurs minder gemakkelijk kunnen malverteren. Dit komt de gehele sector ten goede.

a. Wat betreft gegevens registreert een BCT drie soorten, te weten de ritgegevens, de rij- en rusttijden en de events van de BCT. Laatstgenoemde betreft informatie over bewerkingen op of met de BCT zoals stroomstoring of uitval van een sensor. Deze informatie dient vooral handhavingsdoeleinden. Bij storingen die de betrouwbaarheid van de BCT aantasten, dient de ondernemer de BCT te laten nakijken bij een erkende werkplaats. Indien er bij het uitlezen van de BCT iets opvallends wordt gevonden, is dat aanleiding voor handhaving of nader onderzoek.

Net zomin als er sprake is van dé BCT, is er ook geen sprake van dé bestaande systemen. Er zijn diverse systemen op de markt die in meer of mindere mate bepaalde informatie registreren en beschikbaar stellen. Een vergelijking hiermee is dan ook niet mogelijk, laat staan dat er één systeem wordt uitgekozen dat voor alle ondernemingen verplicht wordt gesteld. De sectorvertegenwoordiging van KNV en Connexion heeft zich over deze optie dan ook negatief uitgesproken.

b. Goede handhaving vereist sterk bewijsmateriaal in geval van een rechtsgang. In artikel 3:15a van het Burgerlijk Wetboek worden eisen gesteld om ervoor te zorgen dat een elektronische handtekening dezelfde rechtsgevolgen heeft als een handgeschreven handtekening. Voorwaarde voor een volwaardige en volledige elektronische dienstverlening is een betrouwbaar mechanisme dat kan zorgen voor dezelfde waarborgen die momenteel gelden in de papieren wereld. De PKI (Public Key Infrastructure) voor de overheid moet het mogelijk maken dat communicerende partijen de (juridische) zekerheid krijgen dat:

- degene die de dienst afneemt of de dienst verleent ook daadwerkelijk is wie hij zegt te zijn (identificatie en authenticiteit);
  - een bericht door een bepaalde persoon is verzonden of een document door een bepaalde persoon is ondertekend en dit achteraf ook niet kan worden ontkend (elektronische handtekening en onweerlegbaarheid) en
  - communicatie beschermd is tegen ongewenste inzage (vertrouwelijkheid en privacy) of wijziging (integriteit) door derden.
- PKI is dus noodzakelijk wanneer op een van deze punten (juridische) zekerheid vereist is.

Om een boordcomputer taxi als handhavingsinstrument te laten fungeren, geldt dat de juridische zekerheid noodzakelijk is en zware beveiligingseisen getroffen moeten worden. Een gekwalificeerde digitale handtekening moet ervoor zorgen dat de juistheid en volledigheid van de regis-

tratie aantoonbaar is waardoor de gegevens strafrechtelijk en bestuursrechtelijk gebruikt kunnen worden.

c. In verband met de privacyaspecten van de invoering van een verplichte boordcomputer heb ik het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) gevraagd een advies uit te brengen over het ontwerpbesluit. De boordcomputer registreert altijd een beperkte set van gegevens, waaronder positiegegevens, ongeacht of er taxivervoer wordt verricht. Met de positiegegevens van de auto wordt het mogelijk om na te gaan of er taxivervoer wordt verricht zonder dat men de noodzakelijke registratie bij heeft gehouden. Op het moment dat er sprake is van een privérit, is er echter sprake van een andersoortige opslag van positiegegevens dan gedurende de periode waarin er taxivervoer wordt verricht. Om de privacy van de chauffeur te waarborgen is er een set van maatregelen getroffen die ervoor moeten zorgen dat de gegevens slechts benaderbaar zijn onder bepaalde waarborgen (o.a. vier ogen principe) en uitsluitend als er sprake is van ernstig vermoeden van overtreding. Het CBP is van oordeel dat er door de in het ontwerpbesluit opgenomen technische en organisatorische maatregelen voldoende rekening is gehouden met de privacybelangen van de betrokkenen.

Ik heb de privacyaspecten van de diverse reeds bestaande systemen niet onderzocht. Hierdoor kan ik op deze vraag dan ook geen antwoord geven. Ik acht dit ook niet opportuun, gezien de beantwoording van de rest van de vraag.

2

*Is het waar dat, als gevolg van eisen die aan de informatie vanuit de boordcomputer worden gesteld, de kans op frauduleuze handelingen toeneemt? Te denken valt aan zaken als handmatige invoer, handmatig uitlezen, kwetsbaarheid van de pas en de mogelijkheid om te frauderen door simpelweg de pas aan anderen ter hand te stellen. Met andere woorden: wordt met de invoering van de boordcomputer niet een veelheid van mogelijkheden tot frauderen geïntroduceerd?*

Vergeleken met de huidige registratieverplichting neemt het aantal handmatige handelingen sterk af. Vanwege het terugdringen van fraude-mogelijkheden en borgen van de betrouwbaarheid is het aantal handmatige handelingen tot een minimum beperkt en worden gegevens zoveel mogelijk automatisch gegenereerd. Voorbeelden van automatische registratie zijn de automatische positiebepaling, de afgelegde afstand en begin- en eindtijd van de rit en de dienst.

De afgelegde afstand van het voertuig wordt automatisch door twee sensoren gemeten, die elkaar controleren. Daarnaast is voor iedere inspecteur de geschiedenis van het wijzigen van instellingen van de boordcomputer opvraagbaar via de registratie van de events. Ook alle onregelmatigheden in het functioneren van de boordcomputer, die immers aanwijzingen kunnen zijn voor pogingen tot fraude, worden geregistreerd en kunnen niet ongemerkt worden gewist. Naast het verminderen van het aantal handmatige handelingen, nemen door de invoering van een boordcomputer dus ook de mogelijkheden toe om onjuiste handmatige handelingen op te sporen en daartegen op te treden.

3

*Welk bedrag is straks een ondernemer per taxi kwijt (exclusief financiële tegemoetkoming van het Rijk) voor het monteren en in gebruik stellen van de boordcomputer?*

Op deze vraag kan ik geen direct antwoord geven vanwege de uitvraag-systematiek die met de sector is afgesproken. In overleg met de branche

is besloten de specificaties open in de markt te zetten om marktwerking optimaal te bevorderen. Dit houdt in dat in de regelgeving alleen de minimaal benodigde functionaliteit wordt opgenomen waaraan een boordcomputer moet voldoen om een typegoedkeuring te krijgen. Het is aan fabrikanten om hieraan invulling te geven.

In overleg tussen ondernemers en fabrikanten kan worden bepaald of de functionaliteit van de BCT aangevuld wordt met functionaliteit die door ondernemers gewenst wordt. Het resultaat van de onderhandeling tussen ondernemer en fabrikant bepaalt vervolgens de prijs. De keuze voor marktwerking die ik in overleg met de branche heb gemaakt, heeft tot gevolg dat ik geen invloed heb op de prijs en deze vraag dan ook niet kan beantwoorden.

4

*Welke gevolgen heeft de invoering van de boordcomputer voor zogenaamde taxibusjes (collectief vervoer) en kan dit leiden tot hogere prijzen van het contractvervoer?*

De BCT is een handhavingsinstrument voor de regelgeving van de ritgegevens en rij- en rusttijden. Deze regelgeving geldt voor de gehele taxisector, inclusief het contractvervoer. Met een BCT zal de handhaving op de naleving van de regelgeving ook in de contractsector efficiënter worden.

Daarnaast kunnen opdrachtgevers in het contractvervoer betrouwbaardere informatie krijgen over de dienstverlening en kan de taxi-onderneming effectiever aantonen dat bepaalde diensten zijn geleverd. Wat het effect van deze efficiencywinst is, is op voorhand moeilijk te zeggen.

Met de voorgeschreven minimale functionaliteiten en specificaties voor een boordcomputer is sprake van een kostenpost die, zoals ik hiervoor al heb aangegeven, nog niet kan worden vastgesteld en bovendien per onderneming kan verschillen. Wel kan ik hier meer in het algemeen aangeven dat uit een eerdere doorrekening van de administratieve lasten is gebleken dat invoering van een verplichte boordcomputer per saldo voor de sector als geheel tot een besparing van €4,4 miljoen per jaar zal leiden.

5

*Bent u bereid om de invoering van de boordcomputer te heroverwegen in die zin dat de rijksoverheid dwingend voorschrijft wanneer welke informatie voor wie (vooral IVW en de Belastingdienst) beschikbaar moet zijn, waarbij de keuze ten aanzien van de manier waarop de gevraagde informatie wordt verzameld en geleverd (bestaande systemen, boordcomputer of anderszins) aan de bedrijven wordt overgelaten?*

Ik heroverweeg de invoering van de boordcomputer niet. Ook de vertegenwoordiging van de sector wil dit niet omdat volgens hen het grootste deel van de sector de voorkeur geeft aan digitalisering van de wettelijk aan hen opgelegde registratieplicht. De ondernemers accepteren het feit dat daarvoor de digitale handtekening nodig is. Voor een effectieve handhaving van de taxisector is een BCT een waardevol instrument, als onderdeel van een groter systeem. Met een BCT en de overige maatregelen die ik neem in o.a. de taxivisie (SEO-rapport Toekomst voor de taxi), verwacht ik op zo kort mogelijke termijn de taximarkt te kunnen verbeteren. Dat is goed voor de sector, het imago en de klant.

6

*Bent u bereid te onderzoeken op welke wijze informatiesystemen ten dienste van de klant, die routes en prijs inzichtelijk kunnen maken, gekoppeld kunnen worden aan de (eisen aan) de boordcomputer?*

Tijdens het AO Taxibeleid op 31 maart jl. heb ik gezegd dat ik het koppelen van een informatiesysteem aan de boordcomputer een interessant idee vind. Tegelijk heb ik aangegeven dat ik het nu niet als eis wil toevoegen aan de ministeriele regeling specificaties boordcomputer die ik in juli aan fabrikanten beschikbaar wil stellen. Het verplicht opleggen van additionele ICT-eisen, zonder dat duidelijk is wat de consequenties daarvan zijn, acht ik niet verantwoord.

Het staat fabrikanten uiteraard vrij om zelf extra opties aan te bieden. In overleg met de branche en marktpartijen zal ik nagaan of zij mogelijkheden zien om een informatiesysteem in een later stadium aan de boordcomputer toe te voegen. Ik zal u daarover na de zomer informeren.

Overigens zal de boordcomputer na iedere rit een «bon» printen waarop voor de klant belangrijke informatie is opgenomen over o.a. de opbouw van de ritprijs, tijdsduur van de rit en naam van de chauffeur.