

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T.a.v.

5.1.2.e

CC:

5.1.2.e

memo

Besluit over keuze G3 ROOT CA of private ROOT CA

ILT

Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M

5.1.2.e

5.1.2.e

@ILenT.nl

Datum

26 juli 2018

Bijlage(n)

één

Beste directieleden,

Gevraagd besluit

- Implementeer t.b.v. PKI-O de G3 ROOT CA voor de BCT omgeving
- Start hier op korte termijn een apart project voor op
- Zoek binnen IenW naar een deskundig projectleider, als deze niet voor handen is: zoek deze extern

Even terugkijken

Bij de ontwikkeling van de BCT is er ten tijde van de projectgroep BCT voor gekozen om gebruik te maken van Public Key Infrastructure voor de overheid (PKI-O). Deze PKI-O genereert digitale certificaten waarmee digitale handtekeningen worden geplaatst op de door de BCT gegenereerde bestanden. Alle typen BCT kaarten (incl systeemkaarten) bevatten 1 of 2 PKI-O certificaten.

Op 23 maart 2010 is door Logius de G2 ROOT CA gegenereerd, welke geldig is tot en met 22 maart 2020. Onder deze ROOT CA worden PKI-O certificaten voor BCT kaarten gegenereerd. Deze certificaten (en dus ook BCT kaarten) zijn in principe 5 jaar geldig, maar dit geldt niet voor de BCT kaarten die na 22 maart 2015 zijn uitgegeven. Want als de G2 ROOT CA eindigt, vervalt ook de geldigheid van de kaart (en is hiermee ook onbruikbaar in de BCT).

Om dit laatste (de kortere levensduur van de BCT kaart) te voorkomen hadden we uiteraard vóór 23 maart 2015 de nieuwe ROOT CA moeten laten genereren. Helaas bleek dit destijds bij Logius nog niet mogelijk. Later dat jaar, toen het technisch wel mogelijk was, is besloten de voorliggende keuze (door met G3 ROOT CA of Private ROOT CA) te koppelen aan de 2^e evaluatie van de BCT. Hiermee is wel de consequentie aanvaard dat alle BCT kaarten op kosten van het ministerie van IenW vervangen moeten worden (kosten 8 á 10 miljoen euro). Deze consequentie is rond sep/okt 2016 al in het MT van het toenmalige Domein RW, als ook in het DT, besproken.

De 2^e evaluatie van de BCT was gepland voor Q1 2018. Inmiddels is dit uitgesteld naar Q4 2018. Gezien de geschatte voorbereidings- en implementatietijd voor de G3 ROOT CA of de private ROOT CA kunnen we hier niet meer op wachten.

Impactanalyse

Samen met een extern adviseur is onderzoek gedaan naar de verschillende mogelijkheden. Ook is op hoofdlijnen de impact vastgesteld voor de verschillende scenario's. Dit adviesrapport (versie 0.99) is als bijlage bij dit memo gevoegd. Dit rapport is overigens nog niet definitief gemaakt, daar wij nog een consultatie van de branche en BCT fabrikanten voorzien in de 1^e week van september 2018.

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Datum
26 juli 2018

Uitgaande van het doorgaan met de huidige BCT zijn er 4 opties die voorliggen:

- (publieke) G3 ROOT CA
- (private) G1 ROOT CA (via Logius)
- Bestaande private ROOT CA bij RDW
- Eigen private ROOT CA (voor BCT)

Advies uit rapport

Op basis van het uitgevoerde onderzoek is het advies om te kiezen voor Scenario 1: een migratie naar de PKIoverheid publiek vertrouwde G3.

De motivatie voor dit advies is:

1. De aanname dat de continuïteit in het toezicht op- en handhaving van arbeids- en rusttijden op basis van de BCT de hoogste prioriteit heeft.
2. Minimalisatie van risico's en onbekende factoren in het migratietraject vanwege de harde einddatum van de huidige PKI (22 maart 2020). Scenario 1 heeft op dit punt de meeste voordelen:
 - o Geen aanpassing van regelgeving (met EU voorhangprocedure);
 - o Root CA en domein CA's zijn al operationeel;
 - o Eisen, toezicht en certificering zijn volledig duidelijk;
 - o Certificaatprofielen zijn al uitgeschreven;
 - o Geen wijziging in toeleveranciers.
3. De grootste impact betreft de software update van alle boordcomputers, het plaatsen van een nieuwe systeemkaart en de vervanging van alle passen. Dit is in alle scenario's gelijk.
4. Er is, anders dan eerder verwacht, een zeer beperkte winst in de administratieve last haalbaar bij gebruik van een Private Root. Dit geldt voor alle 'private' opties.
5. Uit een eerste globale schatting van de fasering en doorlooptijden volgt dat een migratie naar een nieuwe PKI haalbaar is, maar dat deze wel zo spoedig mogelijk moet starten met een strakke regie en projectmanagement. Snelle afstemming, besluitvorming en opdrachtverstrekking in de keten van TSP – Dossierhouder – Kiwa – onderaannemers is daarbij essentieel.

Consequenties

In het onderzoeksrapport is een stappenplan (incl. consequenties) opgenomen.

Twee consequenties springen eruit:

- Alle BCT kaarten (50.000 – 60.000 smartcards en 35.000 systeemkaarten) moeten worden vóór 22 maart 2020 worden vervangen. Kosten tussen 8 en 10 miljoen euro (offerte vragen aan Kiwa);
- We moeten nog nader onderzoeken of alle BCT's in het veld nu wel niet fysiek voorzien moeten worden van een nieuwe systeemkaart. Volgens 1 van de fabrikanten (welke het grootste deel van de markt bedient) zou dit ook softwarematig kunnen worden opgelost.

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Datum
26 juli 2018

Nader te onderzoeken GROOT risico

Het omwisselen van de G2 naar G3 BCT-kaarten en systeemkaarten lukt uiteraard niet allemaal tegelijk. Met de huidige inzichten komen we tot de volgende conclusie: een G3 BCT kaart niet werkt in een G2 BCT (en andersom).

Met andere woorden: wanneer Kiwa vanaf 1 januari 2020 start met de omwisseling van de 50.000-60.000 BCT kaarten komen deze gefaseerd op de markt. Wanneer deze chauffeurs dan willen rijden in een taxi met een BCT, dient deze ook te zijn voorzien van een G3 systeemkaart, anders is registratie met de BCT niet mogelijk. Dit goed op elkaar afstemmen lijkt een onmogelijke taak, wat zou kunnen betekenen dat de BCT tijdelijk niet te gebruiken is.

Communicatie

Voorliggende transitie gaat grote impact hebben op Kiwa, op de taxibranche en op de fabrikanten. Afgelopen periode is er tijdens verschillende bijeenkomsten al aandacht geweest voor deze transitie. Nu de impact beter in beeld is, bespreken we deze op een (nog te plannen) bijeenkomst in de 1^e week van september 2018. Ter voorbereiding wordt het onderzoeksrapport aan alle partijen ter beschikking gesteld.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

OPENBAAR

Boordcomputer Taxi (BCT)

Onderzoek nieuwe PKI (Public Key Infrastructure) voor de BCT

Versie 1.0

Datum	5 oktober 2018
Status	DEFINITIEF

Colofon

Projectnaam	Boordcomputer Taxi (BCT)
Documenttitel	Onderzoek nieuwe PKI voor de BCT
Classificatie	OPENBAAR
Versienummer	1.0
Status	DEFINITIEF
Datum	5 oktober 2018
Doc. Ref.	20181005 ILT onderzoek nieuwe PKI voor BCT v1_0.docx
Contactpersoon BCT	5.1.2.e Dossierhouder BCT tel: 5.1.2.e 5.1.2.e ilent.nl Inspectie Leefomgeving en Transport Domein Rail- en Wegvervoer Graadt van Roggenweg 500 3531 AH Utrecht Postbus 1511 3500 BM Utrecht
Bijlage(n)	Geen
Auteur(s)	5.1.2.e IT Expertise B.V. Kervelveld 7 7006 TA Doetinchem

Wijzigingshistorie

Versie	Datum	Beschrijving	Auteur
0.9	28-06-2018	Concept versie ter review	5.1.2.e
0.99	20-07-2018	Verwerking reviewcommentaar ILT. Versie ter review door Beoordelingscommissie	
1.0	05-10-2018	Definitieve versie	

Inhoud

Colofon	3
Wijzigingshistorie	4
Management samenvatting	7
1 Inleiding.....	9
1.1 Context: Boordcomputer Taxi.....	9
1.2 Achtergrond onderzoeksopdracht.....	9
1.3 Doelstelling onderzoek	9
1.4 Noodzaak migratie naar een nieuwe Public Key Infrastructuur (PKI).....	10
1.5 Afbakening onderzoek	10
1.6 Referenties	10
2 Keuze nieuwe PKI en Root CA	11
2.1 Introductie PKI.....	11
2.2 Trust Service Provider (TSP)	11
2.3 Publieke versus Private Root CA en distributie Root CA	12
2.4 Betrouwbaarheidsniveau en beleidskader.....	14
2.5 Gebruikersgroep en toepassingsgebied.....	15
2.6 Root CA infrastructuur.....	16
2.7 PKI is een bouwsteen	16
2.8 Conclusies	17
3 Juridische en beleidsmatige overwegingen bij keuze Root CA	18
3.1 Juridische kader BCT.....	18
3.1.1 Wet Personenvervoer 2000	18
3.1.2 Besluit personenvervoer 2000	18
3.1.3 Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten	18
3.1.4 Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi	19
3.2 eIDAS verordening.....	19
3.3 Standaardisatie binnen de Rijksoverheid.....	20
3.4 Conclusies	21
4 Opties bij keuze nieuwe PKI en Root CA voor BCT	22
4.1 Scenario 1: Publieke G3 Root CA PKIoverheid.....	22
4.2 Scenario 2: Private G1 Root CA PKIoverheid	22
4.3 Scenario 3: Bestaande private Root CA bij RDW	24
4.4 Scenario 4: Eigen private Root CA voor BCT.....	25
4.5 Conclusies	26
5 Impactanalyse nieuwe Root CA voor BCT.....	27
5.1 Fase 0: voorbereiding.....	27
5.2 Fase 1: Test- en Acceptatieomgeving (referentiekaarten)	27
5.3 Fase 2: Inrichten en opleveren Productieomgeving	28
5.4 Fase 3: Voorbereiding omschakelen Productieomgeving.....	28
5.5 Fase 4: Reguliere productie onder nieuwe PKI Root CA en Uitrol	29
5.6 Mijlpaalplanning transitie (indicatief)	30
5.7 Impact nieuwe Root CA op belanghebbende partijen	30
5.8 Aandachtspunten en Risico's	31
5.9 Conclusies	31
6 Conclusies en advies.....	33

Lijst van tabellen

Tabel 1: Afweging Scenario 1: Publieke G3 Root PKIoverheid	22
Tabel 2: Afweging Scenario 2: Private G1 Root PKIoverheid	24
Tabel 3: Afweging Scenario 3: bestaande Private Root bij RDW	25
Tabel 4: Afweging Scenario 4: eigen private Root	25

Lijst van figuren

Figuur 1: Illustratie CA-hiërarchie	12
Figuur 2: Illustratie vertrouwde CA's in FireFox browser	14
Figuur 3: Globale doorlooptijd migratie nieuwe PKI voor BCT	30

Management samenvatting

Aanleiding en doelstelling onderzoek

Sinds oktober 2016 is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) -als toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat- gestart met de handhaving van arbeids- en rusttijden op basis van de digitale registratie door de Boordcomputer Taxi (BCT). Uit de eerste evaluatie van het gebruik van de BCT komt een vermoeden naar voren dat sommige beveiligingseisen te streng zijn. Een vervolgonderzoek gaf aan dat de administratieve last voor ILT zou afnemen bij overgang naar de Private Root CA van PKIoverheid.

Geheel los van een mogelijke administratieve lastenverlichting dient de transitie naar een nieuwe Public Key infrastructuur (PKI) uiterlijk **22 maart 2020** afgerond te zijn. Op die datum verloopt de geldigheidsduur van de huidige PKI en verlopen alle uitgegeven certificaten. Dit maakt de boordcomputers en passen onbruikbaar. Voor die datum dient een nieuwe PKI operationeel te zijn en dienen alle passen van gebruikers en systeemkaarten in BCT's vervangen te zijn. Verder moeten alle BCT's van een software update zijn voorzien om de nieuwe certificaten te vertrouwen.

Het doel van dit rapport is het nader onderzoeken van opties voor de nieuwe PKI van BCT certificaten. Het adviesrapport is bedoeld als input voor besluitvorming over de nieuwe PKI voor de BCT.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een introductie op een PKI en de overwegingen die een rol spelen bij de keuze voor een nieuwe PKI en bijbehorend Stamcertificaat of Root CA.

Hoofdstuk 3 gaat in op de juridische en beleidsmatige aspecten bij de keuze voor een nieuwe PKI. Sommige scenario's vereisen een aanpassing van de wettelijke regelingen die op de BCT betrekking hebben.

Hoofdstuk 4 gaat in op de voor- en nadelen van de meest voor de hand liggende scenario's voor een nieuwe PKI voor de BCT te weten:

1. de Publieke G3 Root CA van PKIoverheid;
2. de Private G1 Root CA van PKIoverheid;
3. een bestaande private Root CA binnen overheid, bijvoorbeeld van de RDW;
4. een eigen -nog in te richten- private Root CA voor BCT.

Hoofdstuk 5 beschrijft de impact van invoering van een nieuwe PKI in de vorm van een project fasering en schatting van doorlooptijd. Deze fasering is op hoofdlijn onafhankelijk van het gekozen scenario.

Tot slot zijn in hoofdstuk 6 de belangrijkste conclusies en het advies geformuleerd.

Advies

Op basis van het uitgevoerde onderzoek is het advies om te kiezen voor Scenario 1: een migratie naar de PKIoverheid publiek vertrouwde G3.

De motivatie voor dit advies is:

1. De aanname dat de continuïteit in handhaving van arbeids- en rusttijden op basis van de BCT de hoogste prioriteit heeft.
2. Minimalisatie van risico's en onbekende factoren in het migratietraject vanwege de harde einddatum van de huidige PKI (22 maart 2020). Scenario 1 heeft op dit punt de meeste voordelen:
 - Geen aanpassing van regelgeving;
 - Root CA en domein CA's zijn al operationeel;
 - Eisen, toezicht en certificering zijn volledig duidelijk;
 - Certificaatprofielen zijn al uitgeschreven;
 - Geen wijziging in toeleveranciers.
3. De grootste impact betreft de software update van alle boordcomputers, het plaatsen van een nieuwe systeemkaart en de vervanging van alle passen. Dit is in alle scenario's gelijk.
4. Er is een zeer beperkte winst in de administratieve last bij gebruik van de Private Root CA van PKIoverheid.
5. Uit een eerste globale schatting van de fasering en doorlooptijden volgt dat een migratie naar een nieuwe PKI haalbaar is, maar dat deze wel zo spoedig mogelijk moet starten met een strakke regie en projectmanagement. Snelle afstemming, besluitvorming en opdrachtverstrekking in de keten van TSP – Dossierhouder – Kiwa – onderaannemers is daarbij essentieel.

1 Inleiding

1.1 Context: Boordcomputer Taxi

Alle taxi's in Nederland moeten een Boordcomputer Taxi (BCT) geïnstalleerd hebben en daarvan gebruik maken. De ontwikkeling van deze boordcomputer startte rond 2004/2005. De BCT moest door geautomatiseerde registratie van arbeidstijden, rusttijden en ritgegevens bijdragen aan onder andere een beter toezicht en naleving van de arbeids- en rusttijden en voor taxiondernemers leiden tot een vermindering van administratieve lasten.

De BCT biedt verschillende functies afhankelijk van de rol van de gebruiker: chauffeur, inspecteur, ondernemer of monteur. Een gebruiker logt in op de BCT met een smartcard -vergelijkbaar met een bankpas- uitgeven binnen het PKIoverheid¹ stelsel. De BCT zelf beschikt ook over een certificaat op een zogenaamde systeemkaart, vergelijkbaar met een SIM kaart van een telefoon. Hiermee is het mogelijk om de integriteit van gegevens te waarborgen en te zorgen dat gegevens alleen beschikbaar zijn voor personen die daar vanuit hun rol toegang toe mogen hebben.

Een uitgebreide beschrijving van het gebruik van de BCT is beschreven in *Bijlage IV: Beschrijving werkprocessen* in de [Evaluatie boordcomputer taxi].

1.2 Achtergrond onderzoeksoopdracht

Sinds oktober 2016 is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) -als toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat- daadwerkelijk gestart met de handhaving van arbeids- en rusttijden op basis van de digitale registratie door de BCT. Evaluatie van het gebruik van de BCT zal in twee delen plaatsvinden. Het eerste deel -de zogenaamde nulmeting- evalueert het gebruik van de BCT in de periode 1 juli 2016 tot en met 31 december 2016. De resultaten van de nulmeting zijn vastgelegd in de [Evaluatie boordcomputer taxi].

Eén van vermoedens die in de evaluatie naar voren komt, is dat sommige beveiligingseisen te streng zijn. Dit heeft geresulteerd in een vervolgstudie die is beschreven in het rapport [Onderzoek naar de beveiligingseisen]. Hierin is een verkenning uitgevoerd van de beveiligingseisen rondom de BCT om nader te onderzoeken of *'de huidige beveiligingseisen te streng zijn en dat dit mogelijk een belemmering is voor het functioneren en de betaalbaarheid van de BCT'*.

1.3 Doelstelling onderzoek

In Hoofdstuk 3 *Welke beveiligingseisen/beveiligingsregime zijn noodzakelijk?* van het [Onderzoek naar de beveiligingseisen] is een verkenning gedaan naar mogelijke alternatieven voor de huidige certificaten die in gebruik zijn. Eén van de conclusies is dat *'De exacte impact van overstappen naar PKI-O private root niet goed kan worden bepaald, maar dat de administratieve last zal afnemen bij ILT en DCI staat vast.'*

¹ Zie <https://www.logius.nl/diensten/PKIoverhe d/>

Het doel van dit rapport is het nader onderzoeken van opties voor de nieuwe PKI (Public Key Infrastructure) van Boorcomputer Taxi (BCT) certificaten. Daarbij zijn verschillende publieke en private varianten beoordeeld onder andere op mogelijke administratieve lastenverlichting.

Dit adviesrapport is bedoeld als input voor besluitvorming over de nieuwe PKI voor de BCT.

1.4 Noodzaak migratie naar een nieuwe Public Key Infrastructuur (PKI)

Geheel los van een mogelijke administratieve lastenverlichting dient de transitie naar een nieuwe PKI infrastructuur uiterlijk **22 maart 2020** afgerond te zijn. Op die datum verloopt namelijk de geldigheidsduur van de huidige BCT PKI infrastructuur onder de tweede generatie (G2) van PKIoverheid en zijn alle uitgegeven BCT certificaten verlopen. Voor die datum dient niet alleen een nieuwe BCT PKI infrastructuur ingericht, operationeel en gecertificeerd te zijn, maar dienen ook alle passen van gebruikers en systeemkaarten in BCT's vervangen te zijn en moeten alle BCT's van een software update zijn voorzien om de nieuwe certificaten te vertrouwen.

1.5 Afbakening onderzoek

In het onderzoek zullen in ieder geval de volgende punten aan de orde komen:

1. Advies over de verschillen tussen gebruik van Publieke / Private root en de bijbehorende (on)mogelijkheden;
2. De gevolgen voor de juridische rechtskracht bij gebruik van een Private root;
3. De mogelijkheden voor een Private root buiten PKIoverheid;
4. De mogelijke impact op wet- en regelgeving;
5. De gevolgen voor de Trust Service Provider en Dossierhouder;
6. De gevolgen voor KIWA en onderaannemers;
7. De gevolgen voor de BCT's;
8. De gevolgen voor de gebruikersgroep (controleerende instanties, ondernemers, etc.).

1.6 Referenties

Dit rapport verwijst naar twee eerdere onderzoeksrapporten:

[Evaluatie boordcomputer taxi]²

Rapport nulmeting, Evaluatie boordcomputer taxi, Andersson Elffers Felix, 9 mei 2017

[Onderzoek naar de beveiligingseisen]

Boordcomputer Taxi (BCT), Onderzoek naar de beveiligingseisen, 5 december 2017, I. van der Marel en R. Beemster, Bestuurskern Architectuur en Informatiemanagement.

² <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2017/05/15/rapportage-nulmeting-evaluatie-boordcomputer-taxi/rapportage-nulmeting-evaluatie-boordcomputer-taxi.pdf>

2 Keuze nieuwe PKI en Root CA

Dit hoofdstuk geeft een korte introductie van een Public Key Infrastructuur (PKI) en de belangrijkste overwegingen bij de keuze van een nieuwe PKI en de bijbehorende Root CA.

2.1 Introductie PKI

Een gangbare definitie voor een Public Key Infrastructuur (PKI) is *'een samenstel van techniek, organisatie, procedures en regels, die resulteert in een Trusted Third Party (TTP) die 'digitale identiteiten' uitgeeft in de vorm van certificaten.'*³

Het doel van een PKI is het mogelijk maken van beveiligde elektronische informatie-uitwisseling zoals internetbankieren, elektronisch ondertekende bestanden of beveiliging van e-mailberichten. Alle toepassingen zijn te herleiden naar de volgende basis beveiligingsfuncties:

- Integriteit: het detecteren van ongewenste wijziging van gegevens;
- Authenticatie/authenticiteit: vaststellen van de identiteit van een gebruiker of de herkomst van een bericht.
- Vertrouwelijkheid: het waarborgen dat toegang tot informatie alleen mogelijk is voor geadresseerden door middel van versleuteling.
- Onweerlegbaarheid/elektronische handtekening: vastleggen van een digitale wilsuiking of transactie en waarborgen dat men een transactie of wilsuiking later niet kan ontkennen.

De werking van een PKI is gebaseerd op asymmetrische cryptografie en koppelt daarmee publieke sleutels aan identiteiten in de vorm van certificaten. Deze digitale certificaten zijn kleine gestructureerde bestanden die ondertekend zijn door een Certificate Authority (CA). De identiteiten kunnen personen zijn, maar ook organisaties, systemen en (web)services en beschikken over de private sleutel die uniek gerelateerd is aan de publieke sleutel in een certificaat.

Een zogenaamde Registration Authority (RA) is verantwoordelijk voor de registratie en verwerking van aanvragen voor certificaten en controleert diverse aspecten van de identiteit bijv. naam, beroep en organisatie. Als de RA een aanvraag na alle controles goedkeurt en autoriseert, zorgt een zogenaamde Certificate Authority (CA) voor de ondertekening en uitgifte van certificaten.

2.2 Trust Service Provider (TSP)

Voor de organisatie die certificaten uitgeeft -op basis van een PKI- zijn diverse termen in gebruik: Trust Service Provider (TSP), Certificate Service Provider (CSP) of Trusted Third Party (TTP). De term TTP geeft het beste de relatie weer met de gebruikers van een PKI. Als twee personen die elkaar niet direct kennen een financiële transactie willen uitvoeren dan kan dat via een bank die zij beiden vertrouwen als een 'TTP'. Vertrouwen in de bank -of stelsel van banken- heeft als gevolg dat men alle entiteiten die bij die bank zijn aangesloten, vertrouwt om transacties mee uit te voeren. Bij een PKI is dit vergelijkbaar: zodra men de TSP⁴

³ https://en.wikipedia.org/wiki/Public_key_infrastructure

⁴ In het rapport is verder TSP als term gebruikt omdat dit de actuele terminologie is binnen PKI-overheid.

vertrouwt, vertrouwt men automatisch alle certificaten die door die TSP zijn uitgegeven. Het vaststellen van het vertrouwen in een TSP is dus een cruciale stap in het gebruik van een PKI.

Technisch heeft dit inrichten van vertrouwen in een TSP de vorm van het installeren -en daarmee vertrouwen (trusten)- van het Stamcertificaat of het Root CA certificate. Onder de Root CA zijn meestal meerdere CA-certificaten uitgegeven om onderscheid te kunnen maken in verschillende soorten entiteiten (bijvoorbeeld systemen en personen) of organisaties (bijvoorbeeld verschillende TSP's die onder dezelfde Root CA functioneren).

Alvorens een partij vertrouwt op een certificaat dient het minimaal volgende controles uit te voeren:

- Is de keten van CA-certificaten te herleiden naar een door mij vertrouwde Root CA?
- Is het certificaat nog niet verlopen?
- Is het certificaat geldig, dat wil zeggen niet ingetrokken en niet gepubliceerd op een 'blacklist' de zogenaamde Certificate Revocation List (CRL).

De eerste controle en de zogenaamde CA-hiërarchie (CA keten of CA chain) is in de volgende figuur geïllustreerd.



Figuur 1: Illustratie CA-hiërarchie

Uit het vertrouwen van de 'Staat der Nederlanden Root CA - G2' volgt volledig automatisch het vertrouwen in KPN als TSP en het certificaat op de website mijn.overheid.nl. Uiteraard dient dan ook voldaan te zijn aan de tweede en derde genoemde voorwaarde.

2.3 Publieke versus Private Root CA en distributie Root CA

Om certificaten te kunnen gebruiken en vertrouwen tussen verschillende gebruikers en partijen is het essentieel om de keten van CA-certificaten tot en met het Stamcertificaat te vertrouwen. Het Stamcertificaat fungeert als een ankerpunt van vertrouwen (trust anchor). Het realiseren van zo'n ankerpunt is in principe een activiteit die geen onderdeel is van de PKI zelf of van een applicatie protocol zoals HTTPS. Het vindt plaats via een apart kanaal (out-of-band) en is daarmee voor de meeste gebruikers volledig onzichtbaar. Bij een keuze voor een nieuwe PKI is het noodzakelijk om de verschillende opties te onderkennen voor de distributie van het Stamcertificaat. Voor de eenvoud is dit overzicht beperkt tot zogenaamde hiërarchische PKI's vergelijkbaar met PKIoverheid.

De belangrijkste manieren voor distributie van het Stamcertificaat van een PKI zijn:

1. Voor publiek vertrouwende Root CA's is de distributie van Root CA certificaten geautomatiseerd en volledig onzichtbaar voor gebruikers van systemen of toepassingen. Als een TSP die een Root CA beheert aantoonbaar voldoet aan alle voorwaarden van een softwareleverancier dan kan het Stamcertificaat toegevoegd worden aan de zogenaamde 'certificate store' van het operating systeem (bijvoorbeeld Windows, Mac OS of Android) of in een applicatie (bijvoorbeeld Mozilla Firefox browser). Dit is een langdurig proces van meerdere jaren bij een groot aantal ICT multinationals⁵. Het belangrijkste voordeel is dat gebruikers geen handelingen hoeven te verrichten en automatisch alle websites vertrouwen die een certificaat hebben dat is ter herleiden naar één van de 'ingebakken' Root CA's of alle elektronisch ondertekende PDF bestanden kunnen controleren en vertrouwen.
De zwakte in dit systeem is dat het compromitteren van één van de vele tientallen CA's wereldwijd -resultierend in onterechte uitgifte van een certificaat- potentieel impact kan hebben op een enorme internationale gebruikersgroep: alle gebruikers van Windows, Android, IOS, enz.. Vandaar dat de compliance eisen voortvloeiend uit deze 'Root certificate programs' zeer hoog zijn en opgelegd worden aan alle TSP's die onder zo'n publieke Root CA hun certificaten uitgeven aan gebruikers of websites.
2. Private Root CA's zijn niet 'ingebakken' in systemen en dienen op andere manier gedistribueerd te worden. Hiervoor zijn diverse opties:
 - a. Via een intern netwerk. Binnen een Microsoft Windows omgeving van een organisatie kunnen alle systemen die onderdeel zijn van dat Windows domein automatisch voorzien worden van een Private Root CA en certificaten bijvoorbeeld voor encryptie van harde schijven.
 - b. Via handmatige installatie. Alle systemen in een afgebakende gebruikersgroep installeren een Private Root CA certificaat. Zo dienen in de zorg alle systemen de 'Staat der Nederlanden Private Root CA - G1' te installeren om via het Landelijke Schakelpunt gegevens te kunnen uitwisselen. De distributie naar alle deelnemende partijen kan op verschillende manieren. De Staat der Nederlanden Private Root CA is te downloaden op een vertrouwde website⁶ en de gegevens van het certificaat zijn daarnaast nog analoog te controleren via publicatie van de kenmerken in de Staatscourant⁷.
 - c. Via een smartcard. Door de volledige CA keten op een smartcard te plaatsen zullen op een Windows PC alle CA certificaten automatisch geladen worden vanaf de smartcard als men de smartcard in de kaartlezer plaatst. Deze CA certificaten zijn vertrouwd totdat de PC herstart wordt.
 - d. Via software updates in maatwerk applicaties. Dit is vergelijkbaar met het 'inbouwen' van publiek vertrouwde Root CA's in de bijvoorbeeld de Mozilla FireFox browser. In een maatwerk applicatie kan op vergelijkbare manier een Private Root CA meegeleverd/embedded zijn in de applicatie software zelf. Dit

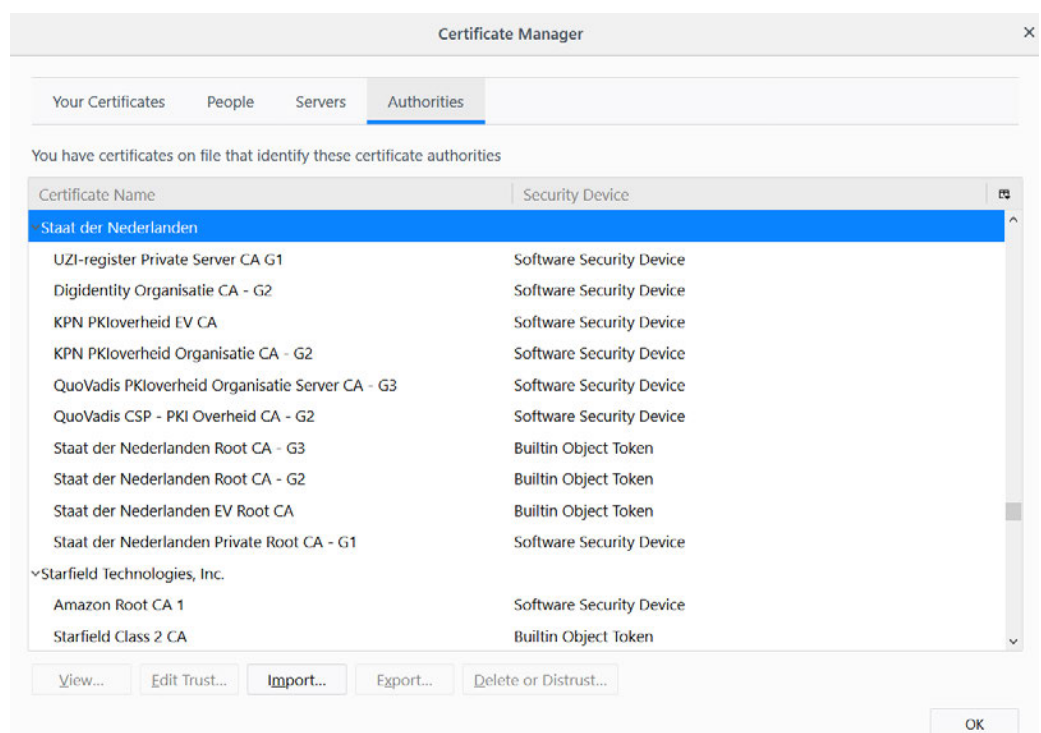
5 O.a. Google (Android), Apple, Microsoft, Oracle (Java), Mozilla en Adobe. Streven is om te zorgen dat nagenoeg 100% van de Internet gebruikers automatisch het Root CA certificaat vertrouwt. Zie voor vertrouwen in PKIoverheid Root CA's: <https://www.logius.nl/ondersteuning/pk-overheid/browserondersteuning-pk-overheid/>

6 Zie <https://cert.pk-overheid.nl>

7 Zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2015-6676.html>

mechanisme is in gebruik bij de BCT's waar gebruikers zelf geen mogelijkheid hebben om extra Root CA's te vertrouwen. Deze dienen door de leverancier ingebouwd te zijn in de BCT software.

De volgende figuur illustreert hoe de stamcertificaten van PKIoverheid zichtbaar zijn in het certificaat beheer van de Mozilla FireFox browser. De 'builtin object tokens' zijn publiek vertrouwde (Root) CA's die rechtstreeks vertrouwd worden door de installatie van de browser. De andere CA's zijn tussenliggende CA's van diverse TSP's die automatisch vertrouwd worden als onderdeel van HTTPS verbindingen of handmatige geïnstalleerd zijn zoals de 'Staat der Nederlanden Private Root CA - G1'.



Figuur 2: Illustratie vertrouwde CA's in FireFox browser

2.4

Betrouwbaarheidsniveau en beleidskader

Het betrouwbaarheidsniveau van een PKI wordt niet bepaald door het feit of de Root CA wel/niet publiek vertrouwd is maar door een veelheid van maatregelen op alle aspecten die bepalend zijn voor de PKI: organisatie, procedures en techniek. Een paar voorbeelden:

- Procedures voor controle van de identiteit van de aanvragen. Is een kopie van een ID bewijs voldoende of vindt er een face-2-face controle plaats?
- Technische beveiliging van de private sleutels van de gebruiker. Is daarvoor een gecertificeerde smartcard vereist of mogen die sleutels ook in de browser op een PC van de gebruiker zijn opgeslagen?
- Is er organisatorische functiescheiding gerealiseerd en onafhankelijke auditing van processen en ICT systemen?

Bij de keuze voor een nieuwe Root CA geldt dus niet vanzelfsprekend dat een Private Root CA minder betrouwbaar is. Dat hangt af van keuzes die men maakt bij inrichting van de Private PKI. Daarom betekent het niet automatisch dat een Private Root CA leidt tot een substantiële (administratieve) lastenverlichting.

Bij een publieke Root CA zijn het externe partijen die eisen opleggen aan de te nemen maatregelen maar ook aan de audits en certificering om vast te stellen dat TSP's aantoonbaar voldoen aan alle eisen. Deze verplichtingen zullen bij een Private Root CA meestal lager liggen omdat men niet aan de internationale ICT gemeenschap hoeft aan te tonen dat men voldoet aan alle regels uit het beleidskader. Meestal is aantoonbaarheid richting een (veel) kleinere groep belanghebbenden nodig om het vertrouwen in een Private PKI te onderbouwen.

Bij de keuze voor een Private PKI in eigen beheer zal men -met de belanghebbende partijen- moeten bedenken en vaststellen wat een acceptabel beveiligingsbeleid is en op welke manier (onafhankelijk) wordt vastgesteld dat aan het beleid voldaan wordt. Een bestaand raamwerk kan voordelen bieden om te dienen als richtinggevend bij ontwerp en inrichting. Verder kan zo'n bestaand kader belangrijk zijn om het betrouwbaarheidsniveau van de certificaten uit te leggen als de certificaten ook buiten de organisatie in gebruik zijn. Bij een interne PKI is dit bijna uitsluitend een interne afweging van de ICT organisatie. Bij de BCT zijn er meerdere organisaties betrokken en zal ook bij een Private PKI het beveiligingsniveau transparant en aantoonbaar moeten zijn voor alle deelnemende partijen in de keten.

2.5 Gebruikersgroep en toepassingsgebied

Een belangrijke factor bij de keuze voor een publiek vertrouwde of private Root CA is de gebruikersgroep en het toepassingsgebied. Bij een volledig open gebruikersgroep (bijvoorbeeld de gebruikers van een internet bank of webwinkel) zal voor de beveiliging van een website altijd een publiek vertrouwde Root CA gekozen worden. Klanten kunnen alle mogelijke systemen of browsers gebruiken en dat ligt buiten de invloed van de dienst aanbieder. In al die systemen zal het certificaat van de bank of webwinkel automatisch vertrouwd moeten zijn. Voor een gesloten gebruikersgroep en specifieke toepassing daarentegen - bijvoorbeeld harddisk encryptie binnen een organisatie- is een private Root PKI de meest voor de hand liggende optie.

De BCT heeft wettelijk vastgelegde gebruikersgroepen -chauffeurs, ondernemers, werkplaatsen en inspecteurs- en een afgebakend toepassingsgebied, namelijk het taxivervoer in Nederland. Daardoor heeft de BCT vooral de kenmerken van een gesloten systeem -vergelijkbaar met de Digitale Tachograaf toepassing in het vrachtvervoer- maar is het geen interne toepassing binnen één organisatie. Naast genoemde gebruikersgroepen kunnen bestanden ook met de Belastingdienst uitgewisseld worden.

Verder is het van belang om vast te stellen dat men de smartcards niet gebruikt voor andere toepassingen dan de BCT. Hoewel het technisch mogelijk zou zijn om een chauffeurspas te gebruiken om in te loggen op een portal van de taxi branch of voor ondertekening e-mail/contracten/urenstaten wordt hier verder geen rekening mee gehouden in dit onderzoek. Zowel in het Certification Practice Statement⁸ (CPS)

⁸ Zie <https://bct.csp.minienm.nl/minienm-bct-cps/minienm-bct-cps.pdf> par. 1.4 Certificaatgebruik: 'Certificaten mogen alleen voor het aangegeven doel (t.b.v. gebruik in de BCT) worden gebruikt.'

als in de gebruikershandleiding die de pashouder ontvangt is aangegeven dat men de passen alleen voor de BCT mag gebruiken.

2.6 Root CA infrastructuur

Het valt buiten de scope van dit onderzoek om het beheer van een eigen Root CA uit te werken, maar hieronder zijn wel enkele aspecten genoemd die vereist zijn:

- Opstellen en beheer van een beleidskader en publicatie daarvan in de vorm van een Certificate Policy (CP) en Certification Practice Statement (CPS). Dit zou een equivalent zijn van de publicaties van Logius voor de verschillende Root CA's⁹.
- Technische infrastructuur en beheer. Het beheer van een Root CA kan redelijk statisch zijn als er weinig partijen zijn die er onder toetreden. Maar gedurende de looptijd van vaak meer dan 10 jaar is het wel cruciaal om de CA sleutels te beschermen en te garanderen dat deze ook beschikbaar blijven o.a. voor intrekking van een CA en aanmaken van CRL's. Dit vereist specialistische kennis van cryptografische apparatuur.
- Beschrijving van procedures voor onder andere het beheer van de (Root) CA certificaten, disaster recovery en inrichting van organisatorische functiescheiding. Enerzijds moet het mogelijk zijn om op een andere locatie de Root CA te activeren bij een calamiteit, anderzijds moet de kans op misbruik hiervan nagenoeg nul zijn. Dit kan door verdeling van backup sleutelmateriaal over diverse sleutelbeheerders.

2.7 PKI is een bouwsteen

Bij de afwegingen rondom een nieuwe PKI is het van belang om vast te stellen dat de PKI maar één bouwsteen is in de hele oplossing. Het betrouwbaarheidsniveau van de PKI moet in samenhang gezien worden met andere beveiligingsmaatregelen in onder andere procedures en applicaties. Illustratief hiervoor is de opmerking in [evaluatie, pag. 50, alternatief 1]

Een belangrijke overweging bij dit alternatief betreft het feit dat de digitale en analoge beveiliging van de BCT kaarten in de huidige situatie zeer streng is, maar dat deze kaarten nog steeds relatief eenvoudig kunnen worden gebruikt door iemand anders of er kan op BSN gereden worden. Dit type van fraude blijft dus mogelijk ondanks de strenge beveiliging en kan enkel heterdaad ontdekt worden.

Dit is niet oplosbaar binnen de PKI infrastructuur maar vereist maatregelen in andere onderdelen van de hele BCT context.

Hoewel niet alles in de PKI is op te lossen kan een te lage betrouwbaarheid van de PKI het vertrouwen in het hele systeem ondermijnen. Als er discussie kan ontstaan over de identiteit van een pashouder, de juiste verstrekking van een pas of het kunnen klonen van sleutelmateriaal is dit gebrek aan vertrouwen nauwelijks te herstellen in aanvullende maatregelen in de hele oplossing.

⁹ Zie <https://cps.pkioverheid.nl/>

2.8

Conclusies

Uit bovenstaande analyse komen de volgende conclusies naar voren die van belang zijn bij de keuze voor nieuwe PKI infrastructuur voor de BCT:

1. Het is niet vanzelfsprekend dat een Private Root CA minder betrouwbaar is. Dat hangt af van keuzes die men maakt bij inrichting van de Private PKI. Daarom betekent het niet automatisch dat een Private Root CA leidt tot een substantiële (administratieve) lastenverlichting.
2. Bij de keuze voor een Private PKI in eigen beheer zal men -met de belanghebbende partijen- moeten bedenken en vaststellen wat een acceptabel beveiligingsbeleid is en op welke manier (onafhankelijk) wordt vastgesteld dat aan het beleid voldaan wordt.
3. De gebruikersgroep en het toepassingsgebied van de BCT zijn (wettelijk) afgebakend maar omvatten wel een groot aantal organisaties binnen een specifieke branch. Daardoor heeft de BCT vooral de kenmerken van een gesloten systeem en behoort een Private Root CA tot een valide optie.
4. Een essentiële stap is de distributie van de nieuwe Root CA naar de BCT's. Aangezien dit maatwerk systemen zijn met embedded software maakt het geen enkel verschil of dit een publiek vertrouwde of private Root CA is. In beide gevallen is een update vereist van de BCT software.
5. De vervanging van smartcards biedt de gelegenheid om een Private Root CA te distribueren naar alle pashouders.

3 Juridische en beleidsmatige overwegingen bij keuze Root CA

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste juridische overwegingen die een rol spelen bij de keuze voor een nieuwe PKI voor de BCT.

3.1 Juridische kader BCT

Deze paragraaf geeft een overzicht van de de wet- en regelgeving waar de BCT onder valt en in hoeverre hierin de gebruikte PKI of type certificaten specifiek is voorgeschreven.

3.1.1 *Wet Personenvervoer 2000*

Het gebruik van de BCT is voorgeschreven in de **Wet personenvervoer 2000**, Hoofdstuk V Taxivervoer, waar artikel 79 het volgende stelt¹⁰:

.. bedoelde regels over de inrichting en uitrusting kunnen mede betrekking hebben op:

- a. de aanwezigheid van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven, prijzen en arbeids- en rusttijden;*
- b. het gebruik van zodanige apparatuur en voorzieningen met inbegrip van de afzonderlijke onderdelen daarvan;*
- c. de keuring van zodanige apparatuur en voorzieningen dan wel de installatie daarvan.*

In deze wet is verder geen (technologie) specifieke beschrijving opgenomen die concreet naar de BCT verwijst, PKIoverheid of (gekwaliceerde) elektronische handtekeningen.

3.1.2 *Besluit personenvervoer 2000*

Het Besluit personenvervoer 2000¹¹ bevat wel enkele concrete beschrijving van de Boordcomputer en de gebruikte kaarten, in *Hoofdstuk 6. Eisen te stellen aan vervoerders, bestuurders en materieel, § 3. Taxameter en boordcomputer* staan concrete eisen aan het gebruik van de Boordcomputer en de verschillende kaarten.

Er is verder geen verwijzing naar de gebruikte certificaten, PKIoverheid of (gekwaliceerde) elektronische handtekeningen.

3.1.3 *Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten*

De Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten¹² beschrijft het gebruik van de BCT en bijbehorende kaarten functioneel en procedureel, maar bevat geen verwijzing naar de gebruikte certificaten, PKIoverheid of (gekwaliceerde) elektronische handtekeningen.

¹⁰ Zie <http://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2018-02-17#HoofdstukV>

¹¹ Zie <http://wetten.overheid.nl/BWBR0011982/2016-04-20>

¹² Zie <http://wetten.overheid.nl/BWBR0028974/2014-11-01>

3.1.4 *Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi*

In de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi¹³ zijn diverse specifieke verwijzingen opgenomen naar de gebruikte PKI omgeving, te weten PKIoverheid. Ook zijn elektronische handtekening gedefinieerd als 'gekwalficeerde' elektronische handtekeningen.

Dit betekent dat er aanpassingen vereist zijn van deze regeling zodra er:

1. een andere PKI gebruikt wordt dan PKIoverheid;
2. geen gebruik gemaakt wordt van zogenaamde 'gekwalficeerde' certificaten en bijbehorende 'gekwalficeerde elektronische handtekeningen' maar van zogenaamde geavanceerde elektronische handtekening. Dit is nader toegelicht in par. 3.2.

Enkele relevante passages uit deze Regeling:

Par. 2.2. Certificaten: De op de boordcomputer- en systeemkaarten gebruikte certificaten zijn X.509 certificaten uitgegeven conform PKIoverheid.

Par 1, Begripsbepalingen, Artikel 1 elektronische handtekening: een elektronische handtekening die voldoet aan de bij of krachtens verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van richtlijn 1999/93/EG (PbEU 2014, L 257) gestelde eisen aan een gekwalficeerde elektronische handtekening als bedoeld in artikel 3, onderdeel 12, van die verordening;

Artikel 17: 2 Voor het vaststellen van de geldigheid van de boordcomputerkaart, als bedoeld in het eerste lid, onder c, verifieert de boordcomputer dat het boordcomputerkaartcertificaat is uitgegeven door een certificatieautoriteit die daarvoor door de minister is geautoriseerd en valideert de boordcomputer daarbij de geldigheid van het volledige certificeringspad tot en met het relevante stamcertificaat van de Staat der Nederlanden.

Op basis van eerdere aanpassingen dient men rekening te houden met een doorlooptijd van 6-9 maanden voor aanpassing van de regeling. Aannee daarbij is dat er geen notificatie in Brussel nodig is.

3.2 **eIDAS verordening¹⁴**

Veel van de PKIoverheid wijzigingsvoorstellen in de afgelopen twee jaar hielden verband met het in werking treden van de eIDAS verordening en de publicatie van de CA-certificaten op de zogenaamde vertrouwenslijst (Trust List) van gekwalficeerde verleners van vertrouwensdiensten. Deze vertrouwenslijst wordt in Nederland gepubliceerd door Agentschap Telecom¹⁵.

Bij overgang naar een Private Root zou een vermindering van administratieve lastenverlichting optreden als daarmee niet meer voldaan hoeft te worden aan de eIDAS verordening. Van belang is om vast te stellen in hoeverre het voldoen aan de eIDAS verordening vereist is voor de BCT of welke toegevoegde waarde het biedt

¹³ Zie <http://wetten.overheid.nl/BWBR0027945/2017-03-10>

¹⁴ De term 'eIDAS verordening' is gebruikt voor: VERORDENING (EU) Nr. 910/2014 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG

¹⁵ Zie <https://www.agentschaptelecom.nl/onderwerpen/elektronische-vertrouwensdiensten/statuslijst-van-vertrouwensdiensten>

om aan de eIDAS verordening te voldoen. Dit is gedaan aan de hand van enkele fragmenten van de eIDAS verordening die belangrijk zijn in het kader van de BCT.

*Deze verordening heeft tot **doel** het vertrouwen in elektronische transacties in de interne markt te vergroten door te voorzien in een gemeenschappelijke grondslag voor veilige elektronische interactie tussen burgers, bedrijven en overheden, en bijgevolg ook de doeltreffendheid van publieke en private onlinediensten, e-business en elektronische handel in de Unie te verhogen.*

Dit punt is nauwelijks relevant aangezien chauffeurs of taxiondernemers uit andere EU-lidstaten een Nederlandse vergunning nodig hebben inclusief specifieke passen voor gebruik van de BCT. De BCT heeft niet te maken met een marktwerking tussen lidstaten. BCT passen zijn ook niet bruikbaar in andere lidstaten.

*Artikel 2 **Toepassingsgebied** 2. Deze verordening is niet van toepassing op de verlening van vertrouwensdiensten die uitsluitend in systemen die gesloten zijn als gevolg van nationaal recht of overeenkomsten tussen een welbepaalde groep deelnemers.*

De BCT is aan te merken als een 'gesloten systeem' voor een 'welbepaalde groep deelnemers' als gevolg van 'nationaal recht' en valt daarmee buiten het toepassingsgebied van de eIDAS verordening.

Artikel 25 Rechtsgevolgen van elektronische handtekeningen

- 1. Het rechtsgevolg van een elektronische handtekening en de toelaatbaarheid ervan als bewijsmiddel in gerechtelijke procedures mogen niet worden ontkend louter op grond van het feit dat de handtekening elektronisch is of niet aan de eisen voor gekwalificeerde elektronische handtekeningen voldoet.*
- 2. Een gekwalificeerde elektronische handtekening heeft hetzelfde rechtsgevolg als een handgeschreven handtekening.*
- 3. Een gekwalificeerde elektronische handtekening die op een in een lidstaat afgegeven gekwalificeerd certificaat is gebaseerd, wordt in alle andere lidstaten als een gekwalificeerde elektronische handtekening erkend.*

Bij het ontwerp van de BCT is gekozen voor het hoogste niveau, de zogenaamde gekwalificeerde elektronische handtekening. Hierdoor is er geen enkel verschil in rechtsgevolg met een handgeschreven handtekening.

Technisch en cryptografisch kan men eenzelfde handtekening zetten maar als deze niet is gebaseerd op een gekwalificeerd certificaat dan heet dat een 'geavanceerde' elektronische handtekening. Binnen PKI-overheid is dat het geval als een gebruiker het authenticatie certificaat selecteert bij ondertekening. Hieraan mag niet zonder meer rechtsgevolg ontzegd worden, maar het kan wel nodig zijn dat een TSP aan moet tonen wat de betrouwbaarheid is van een certificaat.

3.3 Standaardisatie binnen de Rijksoverheid

Een overweging bij het wel of niet gebruiken van PKI-overheid is de voorgeschreven standaardisatie binnen de Rijksoverheid. Bij een korte inventarisatie komt het volgende naar voren:

- PKI-overheid is geen onderdeel van de 'pas toe of leg uit' lijst of de lijst van 'aanbevolen standaarden' van het Forum Standaardisatie¹⁶.

¹⁶ Zie: <https://www.forumstandaardisatie.nl/open-standaarden/lijst/verplicht>

- De BIR 2017¹⁷ (Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst) stelt bij 13.2.3.3 het volgende: *“Maak gebruik van PKI-Overheid certificaten bij web- en mailverkeer van gevoelige gegevens. Gevoelige gegevens zijn o.a. digitale documenten binnen de Rijksdienst waar gebruikers rechten aan kunnen ontlelen.”* Deze eis is niet helemaal sluitend voor de BCT context want daar is geen sprake web- en mailverkeer. Maar er is waarschijnlijk wel sprake van “digitale documenten binnen de Rijksdienst waar gebruikers rechten aan kunnen ontlelen.” bijvoorbeeld voor toezicht door inspectie of de Belastingdienst.

Het Informatie Beveiligingsbeleid van IenW is verder niet meegenomen in de afweging.

Toekomstige ontwikkelingen

Recent heeft de ministerraad ingestemd met het wetsvoorstel digitale overheid¹⁸. Als alles volgens planning loopt zal de wet per 1-1-2019 van toepassing worden. Er is niet verder onderzocht of deze wet ook van toepassing is op de BCT context of alleen geldt voor interactie tussen burgers en overheid in het algemeen.

3.4

Conclusies

De belangrijkste conclusies op basis van de juridische overwegingen zijn hieronder weergegeven:

1. Gebruik van een andere PKI dan PKIoverheid vereist aanpassing van de *Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi*. Dit geldt ook voor een scenario waarin er geen gekwalificeerde certificaten meer gebruikt zouden worden maar nog wel PKIoverheid certificaten.
2. De BCT is te zien als een ‘gesloten systeem’ voor een ‘welbepaalde groep deelnemers’ als gevolg van ‘nationaal recht’ en valt daarmee buiten het toepassingsgebied van de eIDAS verordening.
3. Vrijwillig voldoen aan de eIDAS verordening biedt momenteel niet direct toegevoegde waarde in de context van de BCT toepassing. Anderzijds houdt een middel dat voldoet aan eIDAS verordening wel alle opties open voor toekomstig gebruik in Europese context.
4. Werk de juridische toets verder uit bij een andere keuze dan de Publieke G3 Root CA van PKIoverheid. Specifiek de impact van aanpassing van de genoemde regeling bij punt 1 en de aankomende wet Digitale Overheid. Betrek hierbij ook de eisen voor geavanceerde elektronische handtekening indien men daarvan gebruik gaat maken.
5. Uit een eerste inventarisatie blijkt dat PKIoverheid niet verplicht is vanuit standaardisatie binnen de Rijksoverheid.

¹⁷ Zie: https://www.earonline.nl/images/earpub/d/d3/BIR2017_definitief_20171130.pdf

¹⁸ Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/06/08/ministerraad-stemt-in-met-wetsvoorstel-digitale-overheid>

4 Opties bij keuze nieuwe PKI en Root CA voor BCT

Dit hoofdstuk bevat een afweging van de voor- en nadelen van de meest voor de hand liggende scenario's voor een nieuwe Root CA voor de BCT. In het [Onderzoek naar de beveiligingseisen] zijn de belangrijkste scenario's genoemd voor de nieuwe PKI infrastructuur van de BCT. Dit betreft een migratie naar:

1. de Publieke G3 Root CA van PKIoverheid;
2. de Private G1 Root CA van PKIoverheid;
3. een bestaande private Root CA binnen de overheid, bijvoorbeeld van de RDW;
4. een eigen -nog in te richten- private Root CA specifiek voor BCT.

In de volgende paragrafen zijn de voor- en nadelen per scenario geïnventariseerd.

4.1 Scenario 1: Publieke G3 Root CA PKIoverheid

Dit scenario is zoveel mogelijk de continuering van de huidige situatie, met als enige wijzigingen de overgang naar de 'Staat der Nederlanden Root CA - G3'. Het normenkader, toezicht en certificering zijn volledig identiek aan de huidige situatie.

Onderstaande tabel geeft de belangrijkste voor en nadelen weer van dit scenario.

Scenario 1: Publieke G3 Root PKIoverheid	
Voordelen	Nadelen
Geen beleidswijzigingen of wijziging in BCT wet- en regelgeving nodig.	Invloed wijzigingen vanuit eIDAS/ETSI, PvE, CA/Browser forum blijft ook als het geen toegevoegde waarde heeft voor BCT.
Certificaten blijven gekwalificeerd.	Toezicht vanuit Agentschap Telecom blijft bestaan.
Root CA infrastructuur is beschikbaar.	
Duidelijkheid over normenkader bij alle partijen.	
Distributie Stamcertificaat naar belanghebbenden via publieke trust in systemen (m.u.v. BCT's).	
Voldoet aan standaardisatie PKIoverheid: niet uit te leggen.	

Tabel 1: Afweging Scenario 1: Publieke G3 Root PKIoverheid

4.2 Scenario 2: Private G1 Root CA PKIoverheid

Naast de publiek vertrouwde G3 Root heeft Logius -als beheerder van PKIoverheid- ook een private Root CA aangemaakt. De visie daarachter is dat deze Root CA niet danwel veel minder onderhevig is aan de regelgeving vanuit externe partijen waar Logius geen of nauwelijks invloed op heeft. Denk daarbij vooral aan de voorwaarden die softwareleveranciers stellen aan het opnemen van de Root CA-certificaten in hun systemen of de regelgeving vanuit het CA/Browser forum waarin de internationale

partijen vertegenwoordigd zijn rondom SSL certificaten voor beveiliging van websites¹⁹.

Om vast te stellen welke mogelijke lastenverlichting het gebruik van de Private Root CA van PKIoverheid inhoudt (zie par. 1.3) is een quick scan uitgevoerd om het verschil in eisen in de relevante PvE delen voor de Publieke en Private Root vast te stellen. Hierbij zijn de volgende punten naar voren gekomen:

1. Voor Autonome Apparaten is er (nog) geen Private variant beschikbaar. Er is nog geen PvE deel en dus ook nog geen domein CA gepubliceerd²⁰;
2. In PvE deel 3i zijn Private Persoons certificaten ook als gekwalificeerd beschreven. Dit houdt dus in dat het hele normenkader dat samenhangt met de [eIDAS verordening] en het toezicht van Agentschap Telecom blijft bestaan;
3. De verschillen tussen het eisenpakket op basis van de verwijzigingsmatrix - die Logius publiceert als onderdeel van het PvE²¹- voor de Private en Publiek Root zijn beperkt tot:
 - o Maximale geldigheidsduur 5 jaar onder private en 3 jaar onder publiek voor services certificaten;
 - o Geen verplichting tot publicatie van een Engelstalig CPS.

Op basis van bovenstaande vergelijking is de verwachting dat de administratieve last vanwege wijzigingen en toezicht onder de Private Root niet veel verschilt van de Publieke Root CA. Dit blijkt ook uit het feit dat nagenoeg alle wijzigingen in het certificaatprofiel van afgelopen 2 jaar -grotendeels vanwege invoering van de eIDAS verordening- ook onder de Private Root doorgevoerd hadden moeten worden²².

Op basis van een bespreking met Logius zijn nog de volgende zaken naar voren gekomen:

1. De Policy Autoriteit (PA) van PKIoverheid is bereid om het ontbrekende deel van het Programma van Eisen voor Private Autonome Apparaten op te stellen en de bijbehorende Domein CA uit te geven. Een realistisch tijdpad hiervoor is beschikbaarheid van de betreffende domein CA in Q1 2019.
2. Het is niet verplicht om onder de PKIoverheid Private Root CA, op een persoonsgebonden pas, alle drie de typen certificaten uit te geven. Er kan/mag volstaan worden met het authenticatie certificaat en het encryptie certificaat.
3. Als op basis van het voorgaande punt besloten wordt om geen (gekwaliceerde) handtekening certificaten op de persoonsgebonden passen te plaatsen dan is er vanuit de PA PKIoverheid geen verplicht om zich als TSP aan te melden bij het Agentschap Telecom.

Scenario 2: Private G1 Root PKIoverheid	
Voordelen	Nadelen
Private Root CA is al ingericht inclusief policies.	Vereist nog aanmaken van nieuwe domein CA Private autonome apparaten

¹⁹ Zie: <https://cabforum.org/>

²⁰ Zie: <https://cert.pkioverheid.nl>

²¹ Zie: <https://www.logius.nl/ondersteuning/pkioverheid/aansluiten-als-tsp/programma-van-eisen>

²² Uitzondering Change 376, Subject.OrganizationIdentifier in Ondernemers- en Keuringskaart. Misschien dat er nog een paar kleine verschillen zijn bij het vergelijken van de certificaatprofielen maar verwachting is dat het verschil minimaal is.

Scenario 2: Private G1 Root PKIoverheid	
Voordelen	Nadelen
Blijft een PKIoverheid Root en daardoor beperkte aanpassing in wet- en regelgeving.	Distributie Stamcertificaat naar alle belanghebbende (m.u.v. BCT's) via installatie procedure.
Voldoet aan standaardisatie PKIoverheid.	
Optie a: gekwalificeerde certificaten, dus geen verschil in juridische status van elektronische handtekening.	Administratieve lastenverlichting minimaal t.o.v. publieke Root.
Optie b: geen (gekwalificeerde) handtekening certificaten. Toezicht Agentschap Telecom vervalt.	Vereist aanpassing Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT. Ook technische aanpassing vereist aangezien applicatie nu is gebaseerd op 3 certificaten model.

Tabel 2: Afweging Scenario 2: Private G1 Root PKIoverheid

4.3

Scenario 3: Bestaande private Root CA bij RDW

Met scenario 3 en 4 zou PKIoverheid worden losgelaten -en daarmee de externe regelgeving- en een private Root CA worden gebruikt die zoveel mogelijk toegespitst is voor de BCT en alleen regels toepast voor zover noodzakelijk voor de BCT toepassing (fit for purpose). Scenario 3 verkent de optie van hergebruik van een reeds bestaande PKI infrastructuur bij de RDW en optie 4 van een eigen BCT Root CA.

De RDW²³ is een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) die taken uitvoert onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hoewel de RDW onder hetzelfde ministerie als ILT valt, dient het ministerie voor inkoop van diensten de RDW als een marktpartij te beschouwen.

De RDW heeft sinds 2002 een eigen PKI voor software certificaten ten behoeve van toegangsverlening. Inmiddels is deze PKI -inclusief een eigen Root CA- vernieuwd en uitgebreid met certificaten voor beveiliging van datastructuren op de chip in kenteken- en rijbewijzen. Daarnaast beschikt de RDW over een eigen smartcard productiestraat. Deze is dubbel uitgevoerd vanwege continuïteitsvereisten. Hierdoor is er relatief veel restcapaciteit in de productieomgeving. De restcapaciteit is in gebruik voor enkele (kleinschalige) toepassingen ook voor andere ministeries. Randvoorwaarde is dat dit kostprijs transparant gebeurt om geen marktverstoring te geven en omdat de RDW tariefgefinancierd is.

Hoewel het mogelijk is om onder de RDW Root CA een aparte CA aan te maken voor de BCT -vergelijkbaar met de TSP CA onder PKIoverheid- is het advies van de RDW om het nog simpeler te maken en een eigen BCT root CA aan te maken op de infrastructuur van de RDW en met kennis en hergebruik van procedures van de RDW PKI. Feitelijk is het daarmee een variant van scenario 4. Dit voorkomt zoveel mogelijk de vervlechting van de verschillende toepassingen, is het meest simpele technische model en biedt maximale flexibiliteit. Daartegenover staat een beperkte extra inspanning in de vorm van het aanmaken van een BCT Root CA certificaat.

²³ Zie <https://www.rdw.nl/>

De belangrijkste vraag is of dit scenario inkoop technisch rechtmatig is in te kopen zonder Europees aanbesteding. Met een ordegrrootte van 90.000 euro voor het aantal te vervangen certificaten/passen zou de kostprijs ruim onder de 2 euro moeten liggen om onder de aanbestedingsdrempel van 144.000 euro te blijven²⁴. Eigenlijk is dit scenario daarmee geen realistische optie voor volledig gebruik van de RDW productiestraat.

De variant waarbij personalisatie en uitgevende CA bij de bestaande partijen blijft maar alleen de Root CA bij RDW is ingericht is niet verder gedetailleerd. De organisatorische complexiteit van een extra partij (de RDW) biedt waarschijnlijk niet zoveel toegevoegde waarde t.o.v. het aanmaken van een eigen BCT Root CA op de huidige BCT CA infrastructuur bij de huidige ICT dienstverlener.

Scenario 3: Bestaande Private Root bij RDW	
Voordelen	Nadelen
Hergebruik van bestaande infrastructuur en procedures RDW.	Voldoet niet aan standaardisatie binnen Rijksoverheid voor gebruik van PKIoverheid (comply or explain)
Eigen PKI met maximale flexibiliteit	Vereist aanpassing Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT.
	Distributie Stamcertificaat naar alle belanghebbende (m.u.v. BCT's) via installatie procedure.
	Inkooptechnisch niet realistisch om hele levering bij RDW te beleggen.

Tabel 3: Afweging Scenario 3: bestaande Private Root bij RDW

4.4

Scenario 4: Eigen private Root CA voor BCT

In dit scenario creëert ILT een eigen Root CA specifiek voor de BCT. Door keuzes in de op te zetten CA hiërarchie kan het iets breder worden opgezet zodat de PKI in de toekomst inzetbaar zou kunnen zijn voor andere toepassingen binnen MinIenW.

Scenario 4: Eigen private root BCT	
Voordelen	Nadelen
PKI 'fit-for-purpose'.	Inrichting Root CA (ontwerp, policy, techniek, beheer)
Geen wijzigingen vanuit externe regelgeving die niets toevoegen in het BCT domein.	Vereist aanpassing Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT.
	Tijd vereist voor inrichting eigen PKI
	Distributie Stamcertificaat naar alle belanghebbende (m.u.v. BCT's) via installatie procedure.
	Geen onderdeel van de bestaande ingekochte ICT dienstverlening.

Tabel 4: Afweging Scenario 4: eigen private Root

²⁴ Zie <https://www.pianoo.nl/nl/regelgeving/drempelwaarden-europees-aanbesteden>

4.5

Conclusies

De belangrijkste conclusies bij een vergelijking van de scenario's 1 tot en met 4 zijn:

1. Voor alle scenario's geldt dat distributie van de nieuwe Root CA naar de boordcomputers een activiteit is die een software update van de leverancier vereist. Daarbij maakt het geen enkel verschil of dit een publiek vertrouwde of een private Root CA is.
2. Scenario 1 en 2a bieden als voordeel dat er geen wijziging nodig is in de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT.
3. Scenario 1 heeft als nadeel dat er geen wijziging in de administratieve last is (ongewijzigd normkader, certificering en toezicht), maar als voordeel dat alle normatieve kaders al duidelijk zijn, de Root CA al volledige operationeel is en de eisen voor alle partijen duidelijk zijn.

5 Impactanalyse nieuwe Root CA voor BCT

Dit hoofdstuk bevat een eerste impactanalyse van de migratie naar een nieuwe Root CA voor de BCT. Daarbij is vooral gekeken naar scenario 1 (overgang naar G3 Root CA). De fasering is voor alle scenario's vergelijkbaar alleen zijn er verschillen in activiteiten en mijlpalen. *Cursief* zijn taken weergegeven die specifiek zijn voor bepaalde scenario's.

Voor het migratietraject zijn de volgende kentallen relevant:

- 50.000-60.000 smartcards
- 35.000 systeemkaarten

5.1 Fase 0: voorbereiding

Deze fase heeft als doel om tot een concreet project te komen inclusief opdrachtverstrekking aan dienstverlener(s) en onderaannemers. In de onderstaande tabel is een indicatieve takenlijst opgenomen.

Activiteiten	Scenario
Besluitvorming nieuwe PKI	
Indienen RFC bij leverancier	
Offerte van leverancier	
<i>Juridische afstemming over aanpassing regeling spec. BCT</i>	<i>2b, 3, 4</i>
<i>Overeenkomst SLA gebruik RDW root CA</i>	<i>3</i>
<i>Opstellen specificaties eigen Root CA</i>	<i>4</i>
<i>Afstemmen normatief kader met keten partijen</i>	<i>4</i>
<i>Opdrachtverstrekking eigen Root CA</i>	<i>4</i>
Oplevering detail specificaties certificaatprofielen en selectie chip	
<i>Indienen RFC bij Logius toetreding Public G3/Private G1</i>	<i>1,2</i>
Opdracht(en) naar leverancier(s)	
Goedgekeurde bestellijsten	
Goedgekeurd projectplan - projectteam kick-off	

5.2 Fase 1: Test- en Acceptatieomgeving (referentiekaarten)

In alle scenario's is er behoefte om een Acceptatieomgeving in te richten die als doel heeft:

- Voorbereiden en detailleren van de migratie in Productieomgeving;
- Definitief vaststellen van de specificaties voor de Productieomgeving;
- Productie van Referentiekaarten ten behoeve van BCT leveranciers²⁵.

Activiteiten	Scenario
Inrichting en Oplevering Acceptatieomgeving	
<i>Inrichting eigen PKI Root CA acceptatie</i>	<i>4</i>
Produceren batch referentiekaarten voor leveranciers	
<i>Acceptatie eigen PKI Root CA acceptatie</i>	<i>4</i>
Acceptatie testen	
Beoordeling leveranciers referentiekaarten	

²⁵ Zie: <https://diensten.kiwa.nl/vergunningen/referentiekaarten>

Activiteiten	Scenario
Goedkeuring referentiekaarten	
Definitief vaststellen specificaties en draaiboeken voor productie	
GO voor Fase 2: inrichting Productieomgeving	

5.3 Fase 2: Inrichten en opleveren Productieomgeving

In alle scenario's zullen -na afronding van acceptatietesten in de acceptatie omgeving- nieuwe CA certificaten voor de Productieomgeving aangemaakt worden. Verder wordt er een kleine batch productie kaarten geproduceerd. Dit zijn de twee belangrijke mijlpalen:

- De productie CA-certificaten dienen in de BCT's opgenomen te worden in de vorm van een software update zodat BCT's de nieuwe gebruikers- en systeemkaarten zullen vertrouwen.
- Op basis van de productie 'test' set kan de certificeringsaudit plaatsvinden om vast te stellen dat de TSP voldoet aan alle eisen en vervolgens een verzoek tot aanmelding bij Agentschap Telecom voor uitgifte van gekwalificeerde certificaten.

Activiteiten	Scenario
Configuratie productieomgeving	
<i>Key ceremonie productie Root CA-certificaat productie</i>	4
Key ceremonie productie TSP CA-certificaten	
<i>Publicatie productie Root CA</i>	4
Publicatie productie TSP CA's en documentatie	
Produceer batch productiekaarten t.b.v. certificering	
Goedkeuring productiekaarten	

5.4 Fase 3: Voorbereiding omschakelen Productieomgeving

Deze Fase omvat alle noodzakelijke voorbereidingen voordat daadwerkelijk nieuwe passen en certificaten uitgegeven mogen worden (vanwege toestemming van toezichthoudende instanties en eventueel vereiste aanpassing in regelgeving) en operationeel bruikbaar zijn (vanwege vereiste aanpassing in BCT en andere systemen).

De BCT moet ook de geplaatste systeemkaart controleren. Daarom is het hoogste vertrouwenspunt (in de vorm het stamcertificaat) ingebouwd in de software²⁶. De distributie van de nieuwe Root CA (en de benodigde TSP CA-certificaten) vereist dus een software update van alle BCT's. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voordat nieuwe passen en systeemkaarten bruikbaar zijn.

Activiteiten	Scenario
Installatie/distributies CA certificaten naar ketenpartners en systemen	
Ontwikkelen software update BCT's met nieuwe CA's	
Installatie software update in alle BCT's	
<i>Externe certificering productie omgeving</i>	1,2

²⁶ Dit volgt uit de Regeling typegoedkeuring BCT, Artikel 7, 2: "Voor het vaststellen van de geldigheid van de boordcomputerkaart, als bedoeld in het eerste lid, onder c, verifieert de boordcomputer dat het boordcomputerkaartcertificaat is uitgegeven door een certificatieautoriteit die daarvoor door de minister is geautoriseerd en val deert de boordcomputer daarbij de geldigheid van het volledige certificeringspad tot en met het relevante stamcertificaat van de Staat der Nederlanden."

Activiteiten	Scenario
<i>Interne audit productie omgeving</i>	3,4
<i>Publicatie CA's op Trust List (Agentschap Telecom)</i>	1, 2a
<i>Aanpassing regeling spec. BCT</i>	2b, 3, 4

Voor een verdere detaillering van deze fase zijn de volgende vragen relevant voor de leveranciers van BCT's:

- Kan men een BCT systeemkaart wisselen vergelijkbaar met een telefoon SIM kaart of vereist dit een bezoek aan garage? Achtergrond: je zou de software update met daarin de nieuwe CA's mogelijk los willen koppelen van de daadwerkelijke uitrol van nieuwe systeemkaarten om meer flexibiliteit in het logistieke proces te hebben.
- Vereist een software update altijd een werkplaatsbezoek of kan het via een mobiel netwerk?
- Is alleen het Root CA certificaat in de software ingebouwd in de software - vergelijkbaar met Firefox Browser- en worden de TSP CA certificaten uitgelezen van de passen en systeemkaarten? Indien het geval, dan kan dit een behoorlijke versnelling geven in de scenario's 1, 2 en 3 aangezien de Root CA certificaten nu al beschikbaar zijn.
- Hoe snel kan men een software update beschikbaar hebben na oplevering van de CA-certificaten van de productieomgeving?
- Is er een hernieuwde typegoedkeuring vereist vanwege het toevoegen van een extra vertrouwde Root CA? Mogelijk hangt dit af van de implementatie. In veel operating systemen is er sprake van een 'Trust List' waarbij toevoegen van nieuwe publiek vertrouwde Root CA's geen wijziging in applicatie logica vereist, maar alleen uitbreiding van een lijstje van n naar n+1 vertrouwde certificaten. Als BCT's 'hardcoded' met alleen de G2 Root CA overweg kunnen wijzigt er ook applicatie logica om met 2 in plaats van 1 trusted Root CA overweg te kunnen.
- Kan de BCT na software update gebruik maken van:
 - zowel G2 als nieuwe generatie systeemkaarten?
 - smartcards gebaseerd op G2 en nieuwe generatie?

5.5 Fase 4: Reguliere productie onder nieuwe PKI Root CA en Uitrol

Deze fase betreft de daadwerkelijke uitrol en omschakeling in het veld van nieuwe passen en systeemkaarten:

- Startsituatie: alle BCT's, smartcards en systeemkaarten gebruiken G2 certificaten;
- Transitie: een deel van de BCT's vertrouwen al de nieuwe CA's (en zijn voorzien van nieuwe systeemkaart). Passen kunnen zowel onder oude als nieuwe CA zijn uitgegeven;
- Eindsituatie: alle BCT's, passen en systeemkaarten zijn gemigreerd naar nieuwe PKI infrastructuur.

Door verschillende omstandigheden -waaronder de lopende evaluatie's van de BCT- is besloten om de levensduur van nieuwe certificaten korter te maken om daarmee langer de huidige G2 hiërarchie van de PKIoverheid te kunnen blijven gebruiken. Het gevolg is dat alle uitstaande smartcards en systeemkaarten in een relatief korte periode vervangen moeten worden door exemplaren uitgegeven onder de nieuwe

Root CA. De **einddatum** voor deze vervanging ligt hard vast in de huidige PKI waarvan de geldigheid eindigt op **22 maart 2020**.

Er is dus sprake van een vervanging van alle passen en systeemkaarten in een gecontroleerd 'big bang' scenario. Als aanname is gehanteerd dat een vervanging van alle smartcards 4 tot 6 maanden in beslag neemt. Deze eerste schatting is gebaseerd op de initiële uitrol van chauffeurspassen in 2012 die ongeveer een half jaar in beslag nam.

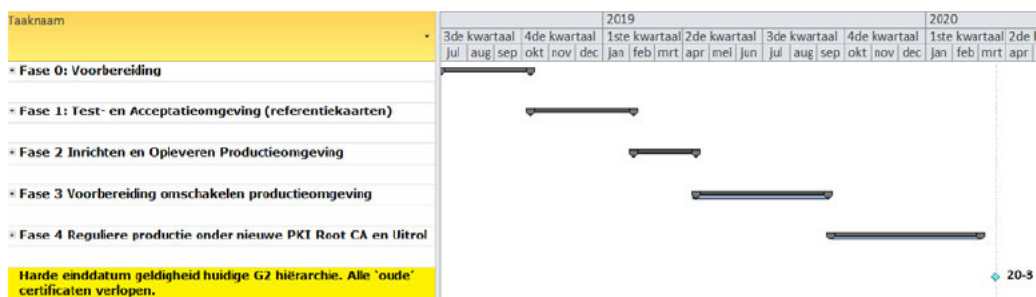
Activiteiten	Scenario
Reguliere productie omschakelen naar nieuwe PKI	
Vervanging alle bestaande systeemkaarten en passen	
In gebruik name nieuwe kaarten en passen	

Voor een verdieping van het deze fase is de volgende vraag van belang voor:

- Wat is de capaciteit van KiWa en overige onderaannemers in registratie, beoordeling van aanvragen, productie en uitgifte van passen en systeemkaarten?

5.6 Mijlpaalplanning transitie (indicatief)

De volgende figuur geeft illustratief de doorlooptijden van de geschetste fasering. Hierbij is de aanname dat de systeemkaarten al vervangen worden als activiteit van Fase 3.



Figuur 3: Globale doorlooptijd migratie nieuwe PKI voor BCT

5.7 Impact nieuwe Root CA op belanghebbende partijen

Deze paragraaf gaat specifiek in op enkele onderzoeksvragen voor de verschillende scenario's (1 t/m 4):

1. De gevolgen voor de Trust Service Provider en Dossierhouder;
Bij scenario 1 of 2 is er geen enkel verschil met de huidige situatie. Alleen vervalt bij scenario 2b het toezicht door Agentschap telecom.
Bij scenario 3 of 4 verandert er wel het nodige in de uitvoering omdat er een eigen normenkader opgezet moet worden in plaats van het PKIoverheid normenkader.

Het organisatorische vraagstuk en de rolverdeling tussen TSP, dossierhouder, KIWA en onderaannemers staat grotendeels los van het technisch gekozen scenario.

2. De gevolgen voor KIWA en onderaannemers;
*In scenario 3, 4 is er een verschil in scope ten opzichte van de huidige werkzaamheden. Inrichting en beheer van de Root CA ligt bij scenario 1 en 2 bij Logius en zal bij scenario 3 en 4 binnen de ICT dienstverlening van de BCT gaan vallen.
Daarnaast is het grote verschil tussen scenario 1, 2 en 3, 4 de externe certificering en het toezicht.*
3. De gevolgen voor de BCT's;
Het verschil is minimaal tussen de scenario's aangezien in alle gevallen een update van de software noodzakelijk is om de nieuwe Root CA te vertrouwen.
4. De gevolgen voor de gebruikersgroep (controleerende instanties, ondernemers, etc.).
Het voordeel van scenario 1 is dat de distributie van het Root CA certificaat al plaats heeft gevonden naar de gangbare systemen zoals Microsoft Windows. Anders is er eenmalig een handeling vereist om een private Root CA te vertrouwen. In het perspectief van de hele transitie waarin alle boordcomputers een software update nodig hebben en alle systeemkaarten en smartcards vervangen moeten worden is dit marginaal.

5.8 Aandachtspunten en Risico's

Bij de verkenning van de noodzakelijke migratie is een risicoanalyse voor het project van groot belang. Hieronder zijn slechts enkele aandachtspunten genoemd:

1. Lopen alle contracten/raamovereenkomsten door tot voorbij maart 2020? Zo ja kan migratie als een (major) change ingediend worden bij huidige hoofd-/onderaannemers?
2. Bieden de huidige contracten ruimte voor uitbreiding met het beheer van een Private BCT Root CA zonder aanbesteding?
3. Bieden de huidige contracten ruimte voor selectie van een nieuwe chip? Of is de huidige chip nog actueel genoeg en ook nog in voldoende voorraad aanwezig?

5.9 Conclusies

De conclusies op basis van de eerste verkenning van het migratie traject zijn:

1. Hoewel er variaties zijn voor de verschillende scenario's is duidelijk dat het migratietraject naar een nieuwe PKI zo snel mogelijk moet starten. Grootste impact ongeacht het scenario heeft:
 - De noodzakelijke update van alle BCT's met nieuwe software waarin de nieuwe Root CA is vertrouwd;
 - De noodzakelijke vervanging van alle systeemkaarten en passen voor 22 maart 2020.

2. Uit een eerste globale schatting van de fasering en doorlooptijden volgt dat een migratie naar een nieuwe PKI haalbaar is, maar wel zo spoedig mogelijk moet starten met een strakke regie en projectmanagement. Snelle afstemming, besluitvorming en opdrachtverstrekking in de keten van TSP – Dossierhouder – Kiwa – onderaannemers is daarbij van groot belang.

6 Conclusies en advies

Op basis van het uitgevoerde onderzoek is het advies om te kiezen voor Scenario 1, een migratie naar de PKIoverheid publiek vertrouwde G3.

De motivatie hiervoor is:

1. De aanname dat de continuïteit in handhaving van arbeids- en rusttijden op basis van de BCT de hoogste prioriteit heeft.
2. Minimalisatie van risico's en onbekende factoren in het migratietraject. Dit is belangrijk vanwege de gegeven einddatum van de huidige PKI (22 maart 2020). Scenario 1 heeft op dit punt de meeste voordelen:
 - Geen aanpassing van regelgeving;
 - Root CA en domein CA's zijn al operationeel;
 - Eisen, toezicht en certificering zijn volledig duidelijk;
 - Certificaatprofielen zijn al uitgeschreven;
 - Geen wijziging in toeleveranciers.
3. De grootste impact betreft update van alle BCT met een software update en nieuwe systeemkaart en de vervanging van alle passen. Dit is in alle scenario's gelijk.
4. Er is een zeer beperkte winst in administratieve last bij gebruik van de Private Root CA PKIoverheid.
5. Uit een eerste globale schatting van de fasering en doorlooptijden volgt dat een migratie naar een nieuwe PKI haalbaar is, maar wel zo spoedig mogelijk moet starten met een strakke regie en projectmanagement. Snelle afstemming, besluitvorming en opdrachtverstrekking in de keten van TSP – Dossierhouder – Kiwa – onderaannemers is daarbij van groot belang.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: Agenda overleg KIWA-ILT PKI dd 29-5-2018
Datum: maandag 28 mei 2018 12:40:03
Bijlagen: [RE Agenda overleg PKI dd 24-4.msg](#)
[Enkele zaken die ik vergat....msg](#)
[oude toezegging over intrekkingstermijnen.msg](#)
[RE Change 369 - vraag.msg](#)
[RE Impact wijziging naar G3 of private ROOT.msg](#)
[180501 Kopie van Voortgang CAP 5.0 \(PKI-audit mrt-2018\) status 260418.xlsx](#)

Hallo 5.1.2.e ,

Morgen ons uitgestelde periodiek overleg. Sluit je nieuwe collega dan ook aan?

Graag hanteer ik de volgende agenda:

1. Opening en mededelingen
2. Verslag vorige keer (zie bijgevoegde mail), incl. stvz acties.
3. Stand van zaken nadere verzoeken (zie bijgaande mails)
 - Platform / toepassingen in de keten
 - Toezichtplan Kiwa
 - Stand van zaken AVG
 - Intrekkingstermijnen
 - Akkoord op tekst multi factor auth in CPS
4. Oz impact wijziging naar G3 ROOT CA of Private ROOT CA (zie mail)
5. Stand van zaken BSI bevindingen (zie bijgaand overzicht, is de nieuwe evt al (in concept) beschikbaar??)
6. Wvttk en sluiting

Tot zover. Graag tot morgen!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Agenda overleg PKI dd 24-4
Datum: maandag 7 mei 2018 13:03:18
Bijlagen: [180424 Verslag PKI KIWA - ILT.docx](#)

Hallo 5.1.2.e,

Bijgaand het CONCEPT verslag van onze laatste bijeenkomst.

Graag je evt op- of aanmerkingen.

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: maandag 23 april 2018 17:44
Aan: 5.1.2.e @kiwa.nl>
Onderwerp: Agenda overleg PKI dd 24-4

Hallo 5.1.2.e,

Morgenmiddag 1330 uur voeren wij overleg bij KIWA.

Ik stel de volgende agenda voor:

1. Opening en mededelingen
2. Verslag vorige keer (bijgevoegd)
3. Stand van zaken openstaande bevindingen security scans en pentestbevindingen (zie bijgaande mail vwb de pentestbevindingen)
4. Stand van zaken openstaande bevindingen KIWA (adhv jullie laatste CAP)
5. Stand van zaken openstaande bevindingen onderaannemers
6. Stand van zaken verzoeken in relatie tot CAP DH en TSP
 - Realiseren mogelijkheid tot duplicaat na inname van een kaart
KO stelt voor dit even met PR op te nemen (moet FvW nog doen)
 - Onvoldoende sturing op Kiwa Register BV
FvW maakt toezichtvisie, maar zegt toe het eerst met KIWA te bespreken (moet FvW nog doen)
 - Evaluatie certificaatprofielen
 - OSCP (zie bijgaande mail)
7. Wvttk
8. Sluiting

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: Enkele zaken die ik vergat..
Datum: maandag 7 mei 2018 16:13:49

Ha 5.1.2.e,

In zond je eerder vandaag al het concept verslag van ons overleg van 24 april jl.

Ik kom tot de conclusie dat ik vergeten ben hier enkele vragen aan je voor te leggen, daarom maar even per mail:

- Volgens mij had ik dit al vaker gevraagd, maar de TSP wil graag weten welke platforms / toepassingen worden gebruikt bij alle Ketenpartijen BCT. Dit nav de W2003 problemen bij jullie. Graag dus hier per onderaannemer een overzicht van. We bespreken de voortgang van evt vervangingen dan periodiek in ons overleg.
- Heeft KIWA een toezichtplan op haar onderaannemers, incl planning van audits en afspraken over het leveren van de juiste en tijdige informatie? Graag ontvang ik deze.
- Eerder spraken we in het Ketenoverleg over de implementatie van de juiste en tijdige AVG maatregelen. O.a. IDEMIA heeft toen een formulier overlegt waaruit bleek dat ze hier klaar voor zouden zijn. Wat is de stand van zaken bij de andere onderaannemers en KIWA zelf?

Graag verneem ik voor ons overleg van 15 mei as jullie reactie op deze vragen.

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: oude toezegging over intrekkingstermijnen
Datum: dinsdag 8 mei 2018 11:08:13
Bijlagen:

Hallo 5.1.2.e ,

In ons verslag van het overleg in januari jl staat het onderstaande opgenomen. Volgens mij heb ik hier nog geen reactie op mogen ontvangen. Klopt dat?

Graag (alsnog) je reactie.

Dank en groet,

5.1.2.e

Ik weet dat er eerder overleg (juni 2015) is geweest over de verdeling van die 4 uur tussen KPN en KIWA. Maar daarmee zijn we er volgens mij niet, want als jullie samen 3 uur doen over een intrekking kan het (bv) vijf uur duren voor de intrekking is gepubliceerd. Ik zie maar 1 oplossing en dat is om na elke intrekking onmiddellijk een nieuwe CRL te publiceren (net als met een noodprocedure voor intrekkingen)

Mijn vragen aan KIWA:

- Zijn hier ketenafspraken over gemaakt?! Staat dit bv in het DAP?!
- Ben je eens met mijn oplossingsrichting?! En wat is hier de impact van?!

KO geeft aan dat hij de afspraken over de intrekkingen zijn vastgelegd en zoekt het uit. Volgens hem klopt het allemaal wel. FvW geeft aan hier graag tijdig over te horen, zodat de juiste passages in het nieuwe CPS kunnen worden opgenomen.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e) - IBI-DCI
Onderwerp: RE: Change 369 - vraag
Datum: dinsdag 8 mei 2018 11:39:06
Bijlagen:

Hallo 5.1.2.e

In het CPS moeten we dit goed opnemen. Mbt de multi factor authenticatie geldt het volgende:

De kaartuitgever maakt gebruik van multi-factor authenticatie (b.v. smartcard met persoonsgebonden certificaten en een persoonsgebonden wachtwoord of biometrie en een persoonsgebonden wachtwoord) voor het systeem of alle gebruikersaccounts waarmee uitgifte of goedkeuring van certificaten kan worden verricht. Dit is tevens verplicht voor systemen of de gebruikersaccounts waarmee gegevensvalidatie plaatsvindt.

Van multi-factor authenticatie mag worden vanaf gezien voor systemen of gebruikersaccounts waarmee gegevensvalidatie plaatsvindt, **mits** hiervoor technische maatregelen zijn geïmplementeerd, waardoor een gebruikersaccount slechts certificaataanvragen kan valideren op basis van een vooraf geaccordeerde lijst van domeinen of e-mailadressen.

Multi-factor authenticatie tokens mogen niet op een permanente of semi-permanente wijze zijn aangesloten op het systeem (b.v. een permanent geactiveerde smartcard). Hiermee zou het namelijk mogelijk zijn dat certificaten (semi)-automatisch worden uitgegeven of goedgekeurd of dat niet geautoriseerde medewerkers certificaten uitgeven of goedkeuren.

Volgens mij vallen jullie onder de 2^e alinea. Geen MF authenticatie, maar wel maatregelen waardoor slechts een beperkte groep medewerkers (via hun mailadres) certificaataanvragen kunnen valideren.

Kan jij aan ons bevestigen dat KIWA dit zo ingericht heeft?

Dank en groet,

5.1.2.e

.....
Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e @kiwa.nl]
Verzonden: woensdag 28 februari 2018 16:05
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI 5.1.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: RE: Change 369 - vraag

Dank 5.1.2.e

Kiwa heeft multifactor authenticatie en als de TSP er verder niets van vindt, dan laten we het hierbij.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

KIWA-logo



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk

(ZH)

Nederland

T +31 88 998 4740



**Trust Quality
Progress**

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

[Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer](http://Disclaimer.kiwaregister.nl/disclaimer)

From: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl]

Sent: woensdag 21 februari 2018 12:28

To: 5.1.2.e @logius.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>

Cc: 5.1.2.e) - IBI-DCI 5.1.2.e @minienm.nl>; 5.1.2.e) -
5.1.2.e 5.1.2.e @minienm.nl>

Subject: RE: Change 369 - vraag

Dank voor je snelle reactie 5.1.2.e

Kan je hiermee verder 5.1.2.e ?

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: PKIoverheid

Verzonden: woensdag 21 februari 2018 11:36

Aan: 5.1.2.e) - ILT

CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - IBI-DCI

Onderwerp: RE: Change 369 - vraag

Hallo 5.1.2.e

Excuses dat de mail is blijven liggen. Vwb jullie vragen:

1. Het gaat om de werkplek systemen waarmee de validaties worden uitgevoerd. De koppeling met de GBA ligt een niveau verder (en is feitelijk al 2FA, daar de GBA-V toegang vereist via gebruikersnaam, wachtwoord en certificaat, ook al is dat vaak niet zichtbaar voor de eindgebruiker). De medewerker logt in op zijn werkplek en mogelijk op een apart systeem daarna om de validaties in te zien c.q. te controleren (web-based

- interface mogelijk?). De werkplek moeten voorzien zijn van multi-factor authenticatie.
2. Enkele voorbeelden staan al genoemd in de PvE eis 6.5.1-pkio114 maar zijn niet limitatief. Het is aan de TSP om a.d.h.v. een risicoanalyse te bepalen hoe sterk c.q. welke vorm de genoemde multi-factor authenticatie moet hebben/zijn.

met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Logius

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Wilhelmina van Pruysenweg 52 | 2595 AN | Den Haag

Postbus 96810 | 2509 JE | Den Haag

.....
M

5.1.2.e

5.1.2.e

[@logius.nl](mailto:5.1.2.e@logius.nl)

<http://www.logius.nl>

.....
Dienst digitale overheid

.....
Woensdag afwezig

Van: 5.1.2.e - ILT

Verzonden: dinsdag 20 februari 2018 13:21

Aan: 5.1.2.e [@logius.nl](mailto:5.1.2.e@logius.nl)>

CC: 5.1.2.e [@kiwa.nl](mailto:5.1.2.e@kiwa.nl)>; 5.1.2.e) - IBI-DCI

5.1.2.e

[@minienm.nl](mailto:5.1.2.e@minienm.nl)>;

5.1.2.e

- IBI-DCI

5.1.2.e

[@minienm.nl](mailto:5.1.2.e@minienm.nl)>

Onderwerp: RE: Change 369 - vraag

Goedemiddag,

Op 15 januari jl stelden wij onderstaande vragen, maar we hebben hier nog geen reactie op mogen ontvangen.

Hierbij een reminder.

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT

Verzonden: maandag 15 januari 2018 15:08

Aan: PKIoverheid

CC: 5.1.2.e - IBI-DCI; 5.1.2.e) - IBI-DCI

Onderwerp: Change 369 - vraag

Beste collega's,

Afgelopen vrijdag spraken we o.a. over bijgaande change, waarvoor we in principe afspraken dat deze per 1 mei 2018 van kracht zou zijn.

Ik heb hierbij aangegeven dat wij niet kunnen garanderen dat het binnen de BCT keten gaat lukken dit tijdig te realiseren, omdat we de impact nog niet helemaal in beeld

hebben hiervan.

Vanuit KIWA heb ik 2 vragen hierover:

- Valt het automatisch bevragen van bijv. de basisregistraties (GBA) onder de change? Of is dit juist niet het geval?
- Zo ja, kan Logius dan aangeven aan welke eisen die Multi Factor authenticatie dan moet voldoen?! (de beschrijving van changes wordt vaak als 'te mager' beoordeeld voor verdere behandeling door Kiwa en haar onderaannemers)

Graag jullie bericht, dan kunnen we kijken of 1 mei 2018 a dan niet haalbaar is.

Dank en groet,

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e - ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Impact wijziging naar G3 of private ROOT
Datum: donderdag 24 mei 2018 16:59:24
Bijlagen:

Ha 5.1.2.e,

We zijn nog niet toe aan een formele vraag, we oriënteren ons op de 2 opties.

Daarover willen we wel graag op korte termijn even met KIWA in gesprek. Is er iemand die jou kan vervangen?!

Dank en groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @kiwa.nl>
Datum: donderdag 24 mei 2018 16:38
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Kopie: 5.1.2.e @moehn.nl>, 5.1.2.e @kiwa.nl>
Onderwerp: RE: Impact wijziging naar G3 of private ROOT

Hallo 5.1.2.e,

Mijn agenda is vol voor mijn geplande verlof in juni a.s. waardoor ik geen extra ruimte heb. Voor dit specifieke onderwerp ontvangt Kiwa graag een formele vraag voor een HUF toets van ILT.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

KIWA-logo



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk

(ZH)

Nederland

T +31 88 998 4740



**Trust Quality
Progress**

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

[Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer](http://Disclaimer:kiwaregister.nl/disclaimer)

From: 5.1.2.e - ILT [mailto:5.1.2.e@ILenT.nl]
Sent: donderdag 24 mei 2018 15:33
To: 5.1.2.e@kiwa.nl>
Cc: 5.1.2.e@moehn.nl>
Subject: RE: Impact wijziging naar G3 of private ROOT

Hallo 5.1.2.e

Ivm onze planning even een vriendelijke reminder op deze mail.

Graag zsm je reactie!

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT
Verzonden: dinsdag 15 mei 2018 13:21
Aan: 5.1.2.e@kiwa.nl>
CC: 5.1.2.e@moehn.nl>
Onderwerp: Impact wijziging naar G3 of private ROOT

Beste 5.1.2.e

Zoals bekend onderzoeken wij, ivm de einddatum van de G2 ROOT CA momenteel de impact van 2 sporen:

- Overstappen op een private ROOT CA
- Doorgaan met het huidige systeem en dus overstappen op de G3 ROOT CA.

Bij dit proces laat ik mij adviseren door een extern adviseur, 5.1.2.e. Onderdeel van de analyse is ook het vaststellen van de (globale) impact voor KIWA en haar onderaannemers.

Nu is even de vraag hoe we deze (globale) impact gaan vaststellen. Ik wilde voorstellen om 5.1.2.e uit te nodigen voor een kort overleg, gekoppeld aan ons toch al geplande gesprek van 29 mei as. Bijvoorbeeld van 13-14 uur, of direct aansluitend om 1230 uur.

Een andere manier is natuurlijk dat KIWA eerst uitvraag doet bij haar onderaannemers, en dat we da vervolgens een overleg plannen (evt met die onderaannemers erbij)

Ik hoor graag van je welk optie je voorkeur geniet.

Dank en groet,

5.1.2.e

MSA Digitale Tachograaf

.....

Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e ILT; 5.1.2.e - ILT
Cc: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e) - IBI-DCI
Onderwerp: Definitief rapport BSI
Datum: zondag 16 december 2018 15:54:45
Bijlagen: [181220 CAP ILT dec18.docx](#)
[181212 FTS-021-031 BSI Audit report ILT dec18 FINAL v10.pdf](#)

Hallo beiden,

Bijgevoegd het definitieve rapport van de BSI audit. Ook het template voor het CAP, waarin we moeten aangeven hoe en wanneer de verschillende bevindingen hebben opgelost.

Samengevat:

	Aantal (gesloten)	Kritiek (open)	Niet kritiek (open)
N.a.v. eerdere audits ('oude' bevindingen)	11		7
N.a.v deze audit		3	4

3 kritieke bevindingen gaan over:

- Onvoldoende verbetermanagement
- Onvoldoende resources om de taken van de DH uit te voeren
- Het feit dat KPN de aangepaste certificaatprofielen nog niet heeft geïmplementeerd

Deze week zal ik samen met de TSP het Corrective Action plan (CAP) opstellen en ter goedkeuring aan de auditor voorleggen.

5.1.2.e : wellicht leuk hier even bij mee te denken?

De auditor komt 20 maart as (moet nog bevestigd worden) terug voor een controle op de voortgang van (in elk geval) de kritieke bevindingen.

Zoals jullie bekend baal ik hier stevig van en ben ik het niet met alle bevindingen eens. Maar goed, we gaan er maar weer mee aan het werk.

Groet.

5.1.2.e

.....
Vergunningverlening | Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport
 Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Assessment Report

ETSI EN 319 411-1 (v 1.1.1)

ETSI EN 319 411-2 (v 2.1.1)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inspectie Leefomgeving en Transport

Assessment dates	21/11/2018 to 27/11/2018 (Please refer to Appendix for details)
Assessment Location(s)	3526 KS Utrecht
Report Author	5.1.2.e



Table of contents

Executive Summary	3
Changes in the organization since last assessment.....	4
Your next steps	5
NCR close out process	5
Assessment objective, scope and criteria	6
Assessment Participants	7
Assessment conclusion	8
Findings from previous assessments	9
Findings from this assessment	27
Management Review and Internal Auditing:	27
Risk assessment:	27
Organisation and Compliance:	28
Scope Statement of Applicability:	29
Policies and Practices:	30
Dissemination Service:	31
Registration Service:	31
Certificate Generation Service:	32
Subject Device Provision Service:	33
Revocation Management Service:	33
Revocation Status Service:	34
Cryptographic Controls and Key Management:	34
Trustworthy Systems and Device Certifications:	34
Asset management, Operation Security, Incident management:	34
Logical Access Control:	35
Network and System Security:	35
Logging and Monitoring:	35
Human Resource Security:	36
Physical Security:	36
Business Continuity:	36
Major (3) nonconformities arising from this assessment.	38
Minor (4) nonconformities arising from this assessment.	41
Next visit objectives, scope and criteria	44
Next Visit Plan	45
Appendix: Your certification structure & ongoing assessment programme	46
Scope of Certification	46
Assessed location(s)	48
Certification assessment program	50
Product Certification	51
Definitions of findings:	51
How to contact BSI.....	51
Notes.....	52
Regulatory compliance	52

Executive Summary

The objective of our assessment was to perform a combined surveillance audit for Inspectie Leefomgeving en Transport ('ILT') for its conformity certificates ETS-021 and ETS-031 and to assess as to whether ILT and the trust services it provides comply with the applicable assessment criteria. Our assessment was planned and performed in accordance with ETSI EN 319 403: Requirements for conformity assessment bodies assessing Trust Service Providers.

The scope of the assessment comprised the following Trust Service Provider component services:

- Registration Service (c);
- Certificate Generation Service (c);
- Dissemination Service (c);
- Revocation Management Service (c);
- Revocation Status Service (c);
- Subject Device Provision Service (c);

The 'Dossierhouder BCT' provides (part of) the TSP Management service on behalf of the TSP MinIenM. The TSP component services are performed completely (c) by subcontractors under the responsibility of MinIenW.

These TSP component services are being provided for:

- Issuance of public key certificates (non-qualified trust service), in accordance with the policy: NCP+
- Issuance of qualified certificates for electronic signatures (qualified trust service, art. 28 eIDAS), in accordance with the policy: QCP-n-qscd.

During this assessment, we have closed 11 of the 17 previously opened nonconformities. However, of these 11 closed nonconformities, 3 are closed because these are reopened as major nonconformities. In addition, we noted that a number of follow-up actions have not been completed before the CAP deadlines (some are even only completed during our audit). In addition to the remaining open nonconformities from previous audits, we registered 4 new minor nonconformities. As a result of this audit, we will perform a follow-up audit in March 2019.

The result of the annual certification audit is that we conclude, based on the objective evidence collected during the certification audit, between 23 January 2018 and 15 November 2018, the areas assessed for:

- Issuance of qualified certificates for electronic signatures (qualified trust service, art. 28 eIDAS), in accordance with the policies: QCP-n-qscd
- Issuance of public key certificates (non-qualified trust service), in accordance with the policies: NCP+ were generally NOT found to be effective, based on the applicable requirements defined in MinIenW's Statement of Applicability, dated 28 November 2018 and the Overview of Applicability, dated 22 November 2018.

We thank all participants for their positive cooperation during this audit.

Changes in the organization since last assessment

There is no significant change of the organization structure and key personnel involved in the audited management system.

No change in relation to the audited organization's activities, products or services covered by the scope of certification was identified.

The reference or normative documents applicable to the scope of certification were revised as follows:
CA/Browser Forum - Network and Certificate System Security Requirements v1.2 have been made applicable.

Your next steps

NCR close out process

Corrective actions with respect to nonconformities raised at the last assessment have been reviewed. Actions were not found to be effectively implemented in all areas. Such areas, identified in subsequent sections of the report, will be further reviewed for closure at the next assessment.

Both major nonconformities and minor nonconformities requiring attention were identified. These, along with other findings, are contained within subsequent sections of the report.

A minor nonconformity relates to a single identified lapse in the management system. A major nonconformity indicates a breakdown in the management system's ability to effectively control the processes for which it was intended. The identification of a major nonconformity places the validity of certification at risk. It is necessary to investigate the underlying cause of any nonconformity to determine corrective action. The proposed action will be reviewed for effective implementation at the next assessment.

Please refer to Assessment Conclusion and Recommendation section for the required submission and the defined timeline.

Assessment objective, scope and criteria

The objective of our assessment was to perform a combined surveillance audit for Inspectie Leefomgeving en Transport ('ILT') for its conformity certificates ETS-021 and ETS-031 and to assess as to whether ILT and the trust services it provides comply with the applicable assessment criteria. Our assessment was planned and performed in accordance with ETSI EN 319 403: Requirements for conformity assessment bodies assessing Trust Service Providers.

The scope of the assessment comprised the following Trust Service Provider component services:

- Registration Service (c);
- Certificate Generation Service (c);
- Dissemination Service (c);
- Revocation Management Service (c);
- Revocation Status Service (c);
- Subject Device Provision Service (c);

The 'Dossierhouder BCT' provides (part of) the TSP Management service on behalf of the TSP MinIenM. The TSP component services are performed completely (c) by subcontractors under the responsibility of MinIenW.

These TSP component services are being provided for:

- Issuance of public key certificates (non-qualified trust service), in accordance with the policy: NCP+
- Issuance of qualified certificates for electronic signatures (qualified trust service, art. 28 eIDAS), in accordance with the policy: QCP-n-qscd.

The criteria for the audit were:

- ETSI EN 319 401 v2.1.1 (2016-02) General Policy Requirements for Trust Service Providers
- ETSI EN 319 411-1 v1.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates - Part 1: General requirements, for the policies: NCP+, OVCP and PTC;
- ETSI EN 319 411-2 v2.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates;- Part 2: Requirements for trust service providers issuing EU qualified certificates, for the policy: QCP-n-qscd;
- CA/Browser Forum - Network and Certificate System Security Requirements v1.2;
- Regulation (EU) N 910/2014 of the European Parliament and of the Council on electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market and repealing Directive 1999/93/EC, Chapter III – Trust Services.
- PKIoverheid - Programma van Eisen v4.6, deel 3 Basiseisen, deel 3 Aanvullende eisen and the requirements from part 3a, 3b and 3d.

Assessment Participants

Name	Position
5.1.2.e	Delegated 'Dossierhouder BCT'
5.1.2.e	Director Vergunningverlening ILT

Assessment conclusion

BSI assessment team

Name	Position
5.1.2.e	Team Leader
5.1.2.e	Team Member

Assessment conclusion and recommendation

The audit objectives have been achieved and the certificate scope remains appropriate. The audit team concludes based on the results of this audit that the organization does fulfil the standards and audit criteria identified within the audit report and it is deemed that the management system continues to achieve its intended outcomes.

RECOMMENDED - Corrective Action Closure Required ('Major' findings): The audited organization may be recommended for certification / continued certification, based upon satisfactory closure of all 'Major' findings, and if applicable, a satisfactory corrective action plan for all 'Minor' findings as shown in this report.

Please submit a plan to BSI detailing the nonconformity, the cause, correction and your proposed corrective action, with responsibilities and timescales allocated. The plan is to be submitted no later than 19/12/2018 by e-mail or fax to the correspondence address below, referencing the report number, or through the BSI Assurance Portal if this is enabled for your account.

An additional 1.5 day visit over and above the continuing assessment plan will be necessary to verify that the planned corrective action has been effectively implemented. This visit will take place on 20/03/2019.

Use of certification documents, mark / logo or report

The use of the BSI certification documents and mark / logo is effectively controlled.

Findings from previous assessments

Finding Reference	1409751N4	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 6.2
Category	Minor		
Area/Process:	CERTIFICATION PRACTICE STATEMENT BCT, ALGEMENE VOORWAARDEN EN CERTIFICAATPROFIELEN		
Details:	Wij hebben de algemene voorwaarden BCT (d.d. 30 januari 2012, v1.0) doorgenomen. Een aantal verplichte onderdelen ontbreken in deze algemene voorwaarden. Een aantal van deze onderwerpen zijn wel beschreven in het CPS, maar hier is geen referentie naar gemaakt vanuit de algemene voorwaarden.		
Objective evidence:	Algemene voorwaarden BCT (d.d. 30 januari 2012, v1.0) Observaties website dossierhouder		
Justification for the NCR category			
Cause	Uit "161206 8401628-8393349 ETS-021 en 031 ILenT CAP": Eerlijk gezegd geen idee		
Correction / containment	Uit "161206 8401628-8393349 ETS-021 en 031 ILenT CAP": De algemene voorwaarden BCT worden tegelijk met het CPS grondig herzien (en herschreven) nav bovenstaande bevindingen. Deadline 1 februari 2017		
Corrective action	<p>20170524 De opvolging van deze afwijking is niet beoordeeld tijdens deze transitie audit. Wij zullen de opvolging beoordelen tijdens de volgende reguliere audit.</p> <p>20171113 De Algemene Voorwaarden zijn herzien: "Algemene Voorwaarden PKIoverheid Certificaten Dossierhouder BCT", d.d. 6 november 2017, v2.0. De algemene voorwaarden bevat in hoofdstuk 3 een referentie naar het CPS voor de onderwerpen die daar uitgewerkt staan. De bijgewerkte versie is nog niet formeel goedgekeurd en (dus) ook nog niet gepubliceerd. Ook is onduidelijk hoe grondig de herziening is geweest (zoals gesteld in als corrigerende actie). Wij hebben vernomen dat geen toets tegen de relevante normen heeft plaatsgevonden. Ook zijn de algemene voorwaarden bijvoorbeeld niet getoetst door een jurist op juistheid en volledigheid. De afwijking blijft hierdoor open.</p> <p>20181126 We observed that the published version of the general terms and conditions (version 1.0 – 30.01.2012) are still outdated. This document also refers to legislation (WBP) that has already been replaced (AVG). We noted that the Dossierhouder has requested the legal</p>		

	department to review a revised version of the terms and conditions document, but this review is not started yet.
Closed?:	No
Justification	Beperkte voortgang is geboekt, deze afwijking blijft open.

Finding Reference	1482030-201705-N1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI EN 319 403 7.9d
Category	Minor		
Area/Process:	Interne auditing en interne controle		
Details:	<p>GEEN INTERNE AUDIT OP GEWIJZIGDE NORMEN</p> <p>Er is geen interne audit of self-assessment uitgevoerd gericht op vaststellen van conformiteit aan de nieuwe ETSI normen en de eIDAS verordening.</p> <p>Het CSP management heeft in maart 2017 een verklaring van toepasselijkheid getekend waarin zij aangeeft aan de nieuwe normen te voldoen, terwijl de keten (en productie) nog niet gereed is.</p>		
Objective evidence:	Interview interne auditing "Interne Controleplan IenM/IBI-FenI 2017", d.d. 13-02-2017		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": De DH heeft deze wijzigingen opgepakt als alle andere wijzigingen in het PvE PKI-O. Hierbij wordt ook geen aparte interne audit of self assessment uitgevoerd.		
Correction / containment	Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": Door de interne auditdienst (AO/IC) zal deze audit in september worden uitgevoerd, in samenhang met de TSP. Deadline: 31 oktober 2017.		
Corrective action	<p>20170626: Overzicht met acties opgesteld. ILenT heeft nog geen formele self-assessment uitgevoerd waarin de toepasselijke normen zijn onderzocht en de conformiteit is vastgesteld. ILenT verwijst hiervoor naar het "overzicht acties m.b.t. bevinding (..)", echter dit document betreft geen self-assessment op de gewijzigde normen.</p> <p>20171113 Een interne audit is uitgevoerd op dienstverlening van de TSP en de Dossierhouder. Wij hebben hiervan de conceptrapportage ingezien: "RAPPORT ONDERZOEK MANagementsysteem CERTIFICATE SERVICE PROVIDER (CSP)", d.d. 8 november 2017. Echter, uit de rapportage is niet duidelijk dat de nieuwe toepasselijke normen (waaronder eIDAS) expliciet onderdeel zijn van de interne auditscope.</p> <p>20181126 Tijdens de audit hebben wij de interne auditrapportage onderzocht (180123 Verslag overleg AO-IC) inclusief onderliggende</p>		

	verslagen over de controle objecten. Wij hebben vastgesteld dat deze audit grondig is uitgevoerd. Echter hierbij is alleen onderzocht of de beheersmaatregelen die volgen uit de risicoanalyse effectief zijn ingericht. Het auditteam heeft niet expliciet de van toepassing zijnde normenkaders onderzocht, al zijn de normen deels impliciet geraakt. TSP Management heeft een matrix opgesteld met normen die mogelijk onderdeel zijn geweest van de audit, maar het interne auditteam heeft nog niet kunnen vaststellen of deze normen daadwerkelijk zijn getoetst (of dat aanvullende auditwerkzaamheden nodig zijn).
Closed?:	No
Justification	Beperkte voortgang is geboekt, deze afwijking blijft open.

Finding Reference	1482030-201705-N5	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 H5
Category	Minor		
Area/Process:	Risicoanalyse		
Details:	<p>RISICOANALYSE GAAT NIET IN OP NORMTRANSITIE</p> <p>De conceptversie van de "Risicoanalyse MinIenM TSP en Dossierhouder BCT" over 2017 is opgesteld op 6 januari 2017. Ten aanzien van de wijzigingen in de ETSI normen, het auditschema en de wetgeving (eIDAS) is (alleen) het risico Omg.1 opgenomen: "Wijzigingen in wet- en regelgeving". Bij dit risico is aangegeven dat het niet gewijzigd hoeft te worden, terwijl wel degelijk wijzigingen van toepassing zijn. De kans is ingeschat als "mogelijk", de BIV classificatie op alle punten laag, en de impact op "verwaarloosbaar". Dit terwijl geen BCT-passen meer uitgegeven kunnen worden indien per 1 juli 2017 niet voldaan wordt aan de nieuwe vereisten. Hoofdstuk 6 "Maatregelen" beschrijft geen aanvullende maatregelen op dit punt.</p>		
Objective evidence:	"Risicoanalyse MinIenM TSP en Dossierhouder BCT", v3.1, d.d. 6 januari 2017		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": De DH heeft deze normtransitie opgepakt als alle andere wijzigingen in het PvE PKI-O en heeft samen met de CSP verzuimd de aanvullende risico's (obv eIDAS) in de risicoanalyse op te nemen.		
Correction / containment	Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": De DH zal samen met de CSP de risico-analyse aanpassen en zorgen voor een definitieve, aangepaste versie.		
Corrective action	20170626 De risicoanalyse is aangepast en definitief vastgesteld op 15 juni 2017 (v3.1). Het risico "Wijzigingen in wet- en regelgeving" is verhoogd naar 'substantieel en paragraaf 5.3 benoemt "specifieke risico's voor 2017". Concrete (aanvullende) maatregelen zijn niet		

	<p>gedocumenteerd (in Hoofdstuk 6). Hierdoor blijft deze afwijking open.</p> <p>20171113 De risicoanalyse is bijgewerkt: "171106 Risicoanalyse MinIenM CSP en Dossierhouder BCT versie 4.0 def". Dit document is door de TSP Manager ondertekend op 7 november 2017. Echter, de maatregelen in hoofdstuk 6 dekken het bovenstaande risico niet voldoende af. De maatregelen beperken zich tot de reguliere TSP-taken (zoals bijwonen Logius overleggen, tijdig bijwerken OoA/CPS), en omvatten geen nieuwe maatregelen. Ook dekken de maatregelen nu niet de wijzigingen af in het kader van bijvoorbeeld de Algemene Verordening Gegevensbescherming.</p> <p>20180131 The risk analysis is updated: "180129 Risicoanalyse MinIenM CSP en Dossierhouder BCT versie 5.0 def". The risk classification of 'changes in laws and regulations' is updated to substantial. Specific risks for 2018 are included in paragraph 5.3. Mitigating controls are documented in chapter 6. However, two key risks are not included: a subcontractor not meeting compliance requirements (e.g. Kiwa Register) and delay in deciding about the G3/Private Root scenarios (internal deadline 1 July 2018). Also the 'controls 2018' (paragraph 6.2) are relatively generic. For example, with regard to the risk expiry of contracts, the control is "ensure timely renewal", instead of specific preventive and detective (monitoring) controls. With regard to the risk "reorganisation within ILT", no control is defined.</p> <p>20181126 20181126 The risk analysis is updated. We reviewed "180423 Risicoanalyse MinIenM TSP en Dossierhouder BCT 6.0 def". The risk review is based on the MAPGOOD approach. Furthermore, additional risks have been identified that are specific to 2018 (such as G3 Root CA migration).</p> <p>This minor nonconformity will be closed.</p> <p>However, a new minor non-conformity will be reported regarding the transparency between identified risks, mitigating controls and residual risks. Also, the correct use of defined values for impact, likelihood and risks could not be evidenced. Please refer to the relevant section of this report for further details regarding this minor nonconformity.</p>
Closed?:	Yes

Finding Reference	1493926-201706-N1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	PKIo bijlage certificaatprofielen
Category	Minor		
Area/Process:	PKI Disclosure Statement		
Details:	20170626 De Dossierhouder heeft een PKI Disclosure Statement opgesteld (v2.0, d.d. 22 juni 2017). Echter, sectie 12 benoemt dat de TSP gecertificeerd wordt tegen ETSI TS 101 456 en voldoet aan de Wet		

	elektronische handtekeningen. Deze zijn inmiddels opgevolgd door ETSI EN 319 411-1 en -2, respectievelijk de eIDAS verordening.
Objective evidence:	PKI Disclosure Statement opgesteld (v2.0, d.d. 22 juni 2017)
Justification for the NCR category	-
Cause	Uit: "170718 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie follow-up_LA": "Geen idee"
Correction / containment	Uit: "170718 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie follow-up_LA": "PKI Disclosure Statement aanpassen, met daarin de juiste normen: ETSI EN 319 411-1 en -2, en de eIDAS verordening." deadline: 1 oktober 2017
Corrective action	<p>20171113 Het PKI Disclosure Statement is aangepast (v2.1, d.d. 6 november 2017). Dit document is echter nog niet gepubliceerd en daarmee niet in werking getreden.</p> <p>20180131 We reviewed the published PKI Disclosure statement and determined that version 2.2 (as noted in the CAP) is not yet published. The published version is 2.0.</p> <p>20181126 We reviewed the currently published version of the PKI Disclosure Statement (version 2.2 – 25.01.2018). This version includes a correct reference to ETSI EN 319 411-1 and -2 and eIDAS regulation. This nonconformity can be closed.</p>
Closed?:	Yes

Finding Reference	1556734-201711-N1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319403: par. 7.9.d
Category	Minor		
Area/Process:	Interne auditing en interne controle		
Details:	Het auditplan is onvoldoende gebaseerd op de van toepassing zijn de normen.		
Objective evidence:	Tijdens het interview met de auditoren is bevestigd dat de essentiële vereisten als normenkader tijdens de audit zijn gehanteerd en dat deze niet direct zijn gebaseerd op de relevante ETSI normen, eIDAS en PvE PKIo.		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		

Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	20181126 Tijdens de audit hebben wij de interne auditrapportage onderzocht (180123 Verslag overleg AO-IC) inclusief onderliggende verslagen over de controle objecten. Wij hebben vastgesteld dat deze audit grondig is uitgevoerd. Echter hierbij is alleen onderzocht of de beheersmaatregelen die volgen uit de risicoanalyse effectief zijn ingericht. Het auditteam heeft niet expliciet de van toepassing zijnde normenkaders onderzocht, al zijn de normen deels impliciet geraakt. TSP Management heeft een matrix opgesteld met normen die mogelijk onderdeel zijn geweest van de audit, maar het interne auditteam heeft nog niet kunnen vaststellen of deze normen daadwerkelijk zijn getoetst (of dat aanvullende auditwerkzaamheden nodig zijn).
Closed?:	No
Justification	Beperkte voortgang is geboekt, deze afwijking blijft open.

Finding Reference	1556734-201711-N10	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	319 401 7.13a,c, eIDAS art 24j
Category	Minor		
Area/Process:	Naleving		
Details:	<p>INFORMEREN BETROKKENEN BIJ DATALEK</p> <p>Indien een datalek optreedt, moet de betrokkene (degene van wie de data is gelekt) in sommige gevallen ook geïnformeerd worden (volgens de website van AP "als een datalek waarschijnlijk ongunstige gevolgen heeft voor hun persoonlijke levenssfeer"). Het maken van deze afweging en het indien nodig informeren van de betrokkene is geen onderdeel van de procedure.</p>		
Objective evidence:	"Richtlijn Melding incidenten en calamiteiten PKI overheid t.b.v. de BCT", v2.4, d.d. 11 april 2017		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Corrective action	20181126 Het document is herzien naar "Richtlijn melding incidenten en calamiteiten", v4.6, 13 november 2018. Volgens de huidige procedure zullen de ketenpartners nu zelf (indien nodig) een melding indienen bij AP. Echter, in de richtlijn is nog niet opgenomen dat de betrokkene in sommige gevallen ook geïnformeerd dient worden. Ook de wijze waarop		

	dit zal gebeuren (eventueel in afstemming met andere ketenpartijen) is niet vastgelegd.
Closed?:	No
Justification	Voortgang is geboekt maar deze afwijking blijft open.

Finding Reference	1556734-201711-N2	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319403: par. 7.9.d
Category	Minor		
Area/Process:	Interne auditing en interne controle		
Details:	De toetsing tijdens de interne audit is beperkt gebleven tot de opzet en de uitvoering van de processen. Echter, het onderzoeken van de effectiviteit van de processen zodat deze het gewenste resultaat bereiken is niet uitgevoerd.		
Objective evidence:	De inhoudelijke behandeling van securityscan rapporten is tijdens de interne audit niet behandeld. De auditwerkzaamheden waren gericht op de tijdigheid van aanleveren. Effectiviteit van de maandelijkse opvolging is niet onderzocht. Tevens is de werking van het BCP (Richtlijn Melding incidenten en calamiteiten PKI overheid t.b.v. de BCT) niet beoordeeld tegen de eIDAS vereisten (bijvoorbeeld: zijn alle vereiste incidenten daadwerkelijk gemeld).		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Corrective action	20181126 Tijdens de audit hebben wij de interne auditrapportage onderzocht (180123 Verslag overleg AO-IC) inclusief onderliggende verslagen over de controle objecten. Wij hebben vastgesteld dat deze audit grondig is uitgevoerd. Het onderzoeken van de effectiviteit van de processen is onderdeel geweest van de interne audit, zoals blijkt uit het auditplan (Projectplan BCT IenW 2018 v26072018) en de auditrapportage (Rapportage onderzoek BCT IenW 2018 DEFINITIEF 23-10-2018). Onze opmerkingen ten aanzien van de normenkaders en effectiviteit daarvan zijn opgenomen in afwijking 201711-N3. Hiermee kan deze afwijking worden gesloten.		
Closed?:	Yes		

Finding Reference	1556734-201711-N3	Certificate Reference	ETS 021
--------------------------	-------------------	------------------------------	---------

Certificate Standard		Clause	319 401 6.3a, 7.1.1.d
Category	Minor		
Area/Process:	TSP management, interne organisatie en Managementreview		
Details:	<p>VERBETERMANAGEMENT SCHIET TEKORT</p> <p>Tijdens deze audit hebben wij vastgesteld dat onvoldoende aandacht is voor verbetermanagement. Van de 11 beoordeelde afwijkingen hebben wij er 6 kunnen sluiten. Ook in de gevallen waar wij afwijkingen konden sluiten blijkt de CAP deadline niet behaald. Tenslotte is geen controle op effectiviteit van de aanvullende maatregelen uitgevoerd.</p> <p>Wij hebben op dit punt eerder afwijkingen gerapporteerd, zie bijvoorbeeld afwijking 1265746N1.</p>		
Objective evidence:	Observaties opvolging openstaande afwijkingen		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Corrective action	<p>20181126 During this audit we have noted that the improvement management process has not structurally resulted in a better follow-up of nonconformities. We noted that of the 17 open nonconformities, we have closed 11, of which 3 are closed because these are reopened as major nonconformities. In addition, we noted that a number of follow-up actions have not been completed before the CAP deadlines (some are even only completed during our audit). Therefore this nonconformity is now classified as major. We will close this nonconformity and reopen a major nonconformity.</p>		
Closed?:	Yes		

Finding Reference	1556734-201711-N4	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	4.9.5-pkio61
Category	Minor		
Area/Process:	Leveranciersmanagement		
Details:	<p>ONDUIDELIJK OF INTREKKINGSTERMIJN WORDT BEHAALD</p> <p>De afspraken die de Dossierhouder heeft gemaakt met Kiwa Register (en KPN) ten aanzien van de intrekkingstermijnen zijn onduidelijk. In het CPS par. 4.9.7 is het volgende vastgesteld: "De CRL-uitgifte frequentie is eens per drie uur, waarbij de CRL een geldigheidsduur heeft van vierentwintig uur. Maximaal vier uur nadat een geautoriseerd online verzoek om intrekking is ontvangen, zal de Dossierhouder BCT een CRL</p>		

	<p>publiceren met de statuswijziging van dit certificaat. In het geval dat een kaart wordt ingetrokken via de noodprocedure wordt de CRL onmiddellijk na de verwerking door de CA gepubliceerd."</p> <p>Dit betekent dat indien de reguliere intrekkingprocedure van toepassing is (niet de noodprocedure) Kiwa Register maximaal 1 uur de tijd heeft voor het verwerken van een regulier intrekkingverzoek (ook indien dit per telefoon wordt ingediend). Dit omdat niet direct na intrekking door Kiwa een CRL word gepubliceerd. Tijdens de audit konden de ketenafspraken hiervoor niet aangeleverd worden. Ook zijn deze termijnen niet opgenomen in bijvoorbeeld het overzicht van toepasselijkheid.</p>
Objective evidence:	Certificate Practice Statement v4.5 (d.d. 6 november 2017)
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	20181126 Wij hebben vastgesteld dat de Dossierhouder de intrekkingstermijnen heeft afgestemd met Kiwa Register op 17 januari 2018, 8 mei 2018. Op 30 mei 2018 is als vastlegging op dit punt opgenomen dat Kiwa Register al een reactie heeft gegeven. Deze reactie is niet aangetroffen en verdere evidence voor de opvolging van deze afwijking ontbreekt. Deze afwijking is daarnaast niet opgenomen in het bestand waarmee de voortgang wordt bewaakt ("Bevindingenoverzicht").
Closed?:	No
Justification	Beperkte voortgang is geboekt, deze afwijking blijft open.

Finding Reference	1556734-201711-N5	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	319401: 5
Category	Minor		
Area/Process:	Risicoanalyse en informatiebeveiligingsbeleid		
Details:	Een actueel informatiebeveiligingsbeleid is niet vastgesteld. Het huidige (intern gepubliceerde) informatiebeveiligingsbeleid is geldig van 2013 tot en met 2016. Dit beleid is nog niet herijkt.		
Objective evidence:	Integraal Beveiligingsbeleid IenM 2013, v1.0, d.d. 18 april 2013 Interview Informatiebeveiliging		

Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	<p>20180130 We were informed that revising the Information Security Policy is in progress. A draft policy is available, but not formally approved.</p> <p>20181126 We have observed that a new Information Security Policy has been defined and documented (Integraal Beveiligingsbeleid 2018-2021 – versie 2.0 – 14 December 2017). The security policy covers a period of 3 years (2018 – 2021). This nonconformity can be closed.</p>
Closed?:	Yes

Finding Reference	1556734-201711-N6	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI EN 319 401 6.1, PKIo
Category	Minor		
Area/Process:	Trust Service Practice statement, algemene voorwaarden en PKI Disclosure Statement		
Details:	<p>ONJUISTHEDEN EN ONDUIDELIJKHEDEN IN CPS</p> <p>In november 2016 hebben wij niet-kritieke afwijking 1409751N3 geopend. Wij hebben in november 2017 vastgesteld dat deze afwijking deels is opgevolgd. Om het overzicht te bewaren hebben wij 1409751N3 gesloten en een nieuwe niet-kritieke afwijking geopend.</p> <p>De gepubliceerde versie is 4.4, d.d. 20 maart 2017. Versie 4.5 is reeds opgesteld, d.d. 6 november 2017. Deze versie is nog niet gepubliceerd, maar wij hebben vernomen dat dit op korte termijn zal gebeuren.</p> <p>De volgende afwijkingen staan nog open:</p> <ul style="list-style-type: none"> -De namen van de (issuing) CA's in tabellen 5 en 6 komen nog niet overeen. Ook is de PKI hiërarchie in paragraaf 1.1.4. nog niet consistent met de naamgeving. De hiërarchie in paragraaf 1.1.4 is niet compleet, aangezien bijvoorbeeld onder de "MinIenM Organisatie CA - G2" de subordinate CA "MinIenM Taxi CA Boordcomputerkaarten - G2" is geplaatst. Deze laatste CA is niet gedocumenteerd in de hiërarchie. -Paragraaf 4.1.2. beschrijft een andere procedure ten aanzien van de aanvraag van inspecteurskaarten dan wij hebben vernomen. Deze paragraaf stelt: "Wanneer een certificaatbeheerder een aanvraag voor een inspectiekaart doet, zal deze per beoogd certificaathouder het aanvraagformulier invullen, ondertekenen en van de benodigde bijlagen voorzien schriftelijk indienen bij de Dossierhouder BCT.". Wij hebben 		

	<p>vernomen dat de certificaathouder zelf zijn aanvraag indient bij Kiwa Register (wat een issue oplevert bij het kunnen valideren van de abonnee machtiging".</p> <p>-Paragraaf 6.6.2 specificeert dat Dossierhouder BCT beschikt over test/acceptatiesystemen. Tijdens de audit in november 2017 was nog geen duidelijkheid over of deze uitspraak juist is. Op pagina 52 van het CPS is vermeld: "Wordt nog met de keten besproken".</p> <p>Daarnaast hebben wij het volgende vastgesteld: Par 6.6.1 stelt dat "Voor de door de Dossierhouder BCT ontwikkelde systemen wordt door een geaccrediteerde EDP auditor een auditverklaring afgegeven op basis van CWA 14167-1.". Deze CWA norm is vervangen door CEN TS 419 261.</p>
Objective evidence:	Certificate Practice Statement v4.5 (d.d. 6 november 2017)
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	<p>20181126 We reviewed the published version of the CPS (Version 4.6 – 25062018) and observed that the previously reported inconsistencies have been corrected:</p> <ul style="list-style-type: none"> - The issuing CA's in table 5 and 6 are aligned - The naming in PKI hierarchy in 1.1.4 has been made consistent - The request procedure for inspecteurskaart has been changed - The statement regarding test and acceptance systems is made more generic for the operational parties in the chain - The correct reference to CEN TS 419 261 in section 6.6.1 is included. <p>This nonconformity can be closed.</p>
Closed?:	Yes

Finding Reference	1556734-201711-N7	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 7.1.1d, 7.2a
Category	Minor		
Area/Process:	Vertrouwensrollen: functiescheiding, screening en training		
Details:	<p>Wij hebben vernomen dat de persoon die fungeert als achtervang voor de gedelegeerd Dossierhouder weer beschikbaar is. Echter deze persoon is nog niet actief betrokken. Vervanging voor de rol van Dossierhouder is op dit moment niet voldoende ingericht.</p>		
Objective evidence:	Interview interne organisatie		

Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	<p>20180130 We were informed that the operational TSP and delegated Dossierhouder will serve as eachother's backup. This still needs to be formalised (e.g. with regards to authorisations and mandate).</p> <p>20181126 We noted that the issue with the backup capacity has been partly addressed with management (see 'Memo Achtervang i.r.t. PKI-overheid bij min IenW – 26 April 2018'). The memo confirms that both the Operational TSP and Operational Dossierhouder serve as each other's backup. However, we noted that even at full capacity (which is even reduced by 1 day a week since the previous audit), the available time to perform all required tasks is inadequate. This was noted during interviews and while observing the (partly inadequate) follow-up of nonconformities. With the expected changes – due to a reorganization at ILT and migration from G2 to Root G3 CA – it has been decided not to initiate changes regarding the organizational structure for the TSP and Dossierhouder. We stress that these activities will require additional resources, which are currently not available. Limited progress has been achieved. We now classify this as a major nonconformity. This nonconformity will be closed and a new major nonconformity will be opened.</p>
Closed?:	Yes

Finding Reference	1556734-201711-N8	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319401: 7.9, eIDAS: 19:2
Category	Minor		
Area/Process:	Security (incident) management		
Details:	Tijdens en na de opvolging van incidenten is onvoldoende aandacht voor het voorkomen van herhaling van het incident.		
Objective evidence:	Incident IENM/BSK/237647 geeft geen opvolging aan de oorzaak analyse, waarin is vastgesteld dat de testtool onvoldoende borgt dat foutieve kaarten wordenesignaleerd.		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		

Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	20181126 Document "Richtlijn melding incidenten en calamiteiten", v4.6, 13 November 2018 is updated. We noted that an evaluation will now be performed after every (major) incident. We were informed that no security incidents have occurred since the previous audit. Therefore, we cannot sample the incidents. We will review this aspect during the next audit. We conclude that this minor non-conformity can be closed at this moment.
Closed?:	Yes

Finding Reference	1556734-201711-N9	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 4.11
Category	Minor		
Area/Process:	Business continuity management		
Details:	EVALUATIE NIET UITGEVOERD Het aanpassen van de certificaatprofielen voor eIDAS heeft tot een escalatie geleid doordat dit in een zeer kort tijdsbestek moest worden uitgevoerd. Deze situatie is niet behandeld als een continuïteitsincident en een formele evaluatie heeft hiervan niet plaatsgevonden.		
Objective evidence:	Interview BCM		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Corrective action	20181126 We have observed a document in which the evaluation of the adverse situation is addressed (Memo – Evaluatie invoering aangepaste certificaatprofielen – 02.12.2018). The evaluation was not performed in a timely manner. Corrective actions to prevent this omission in the future have not been evidenced. We have included this observation in a new major nonconformity. This nonconformity can be closed.		
Closed?:	Yes		

Finding Reference	1587728-201801-N1	Certificate Reference	ETS 031
Certificate Standard		Clause	ETSI 319403 7.9.d
Category	Minor		

Area/Process:	OVERVIEW OF APPLICABILITY
Details:	<p>OVERVIEW OF APPLICABILITY</p> <p>This non-conformity is a downgrade of major non-conformity 1556734-201711-M1.</p> <p>We reviewed a sample of the requirements in the Overview of Applicability v4.5.2. We determined the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> -requirement 319 411-1 5.3b (the NCP+ certificate profile attribute) is not included. Requirement 5.3a is included (but not to KPN), but 5.3a concerns NCP, not NCP+. -eIDAS requirement 19.1 is not assigned to KPN and AMP, but should be. -ETSI 319 411-1 6.9.1b is not assigned to KPN, while that organisation is (partly) responsible for certificate generation and certificate revocation. -It is unclear why ETSI 319 411-1 7.2 is not assigned to the TSP, while related requirements (e.g. 7.2a) are assigned to the TSP. <p>We noted that several requirements are not assigned to AMP Logistics, but should be. During the audit, Kiwa Register has confirmed a difference with AMP's own OoA, which will be analysed and updated in the beginning of February 2018. It is important that AMP is certified for all requirements that are applicable to their service. For example, the following requirements are incorrectly not assigned to AMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ETSI 319 411-1 6.5.1l -ETSI 319 411-1 7.6 (physical security) -5.2-pkio74 (risk analysis) -ETSI 6.4.5b (registration)
Objective evidence:	<p>Review OoA v4.5.2</p> <p>Interview OoA update activities</p>
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Correction / containment	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Corrective action	<p>20181126 The OoA was updated to "181122 OoA obv eIDAS PvE 4.6 v2 ETSI normenkaders per soortnorm en NetSec v1.2". A number of inconsistencies have been removed. However, we still noted anomalies. For example:</p> <ul style="list-style-type: none"> -AMP operates security support systems (such as a firewall), but the relevant netsec requirements are not made applicable to AMP. -Netsec 1h is not made applicable to KPN (operating an issuing system and security support system), AMP (operating a security support system) and Idemia (operating a security support system). -AMP uses trusted roles (ETSI 7.2) but none of the requirements in netsec chapter 2 are made applicable to AMP. <p>Note that these are examples, a detailed review by the Dossierhouder/TSP is still required.</p>

Closed?:	No
Justification	Progress is achieved but this nonconformity remains open.

Finding Reference	1587728-201801-N2	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI EN 319 411-2 6.3.5.b
Category	Minor		
Area/Process:	CARD SUSPENSION (ENFORCEMENT AND RESULTING CERTIFICATE REVOCATION)		
Details:	<p>ENFORCEMENT: SOLE CONTROL OF KEYS</p> <p>This non-conformity is a downgrade major non-conformity (1556734-201711-M4)</p> <p>In November 2016 we opened a minor non-conformity, related to the fact the ILenT enforcement employees may mandate possession of a BCT (driver) card. The procedure did not include certificate revocation, therefore sole control of the subject's private keys was not maintained. Due to inadequate follow-up progress, this non-conformity was classified as major in November 2017. In January 2018, the non-conformity was again classified as minor because a new procedure is documented (and communicated to the enforcement employees).</p> <p>When an enforcement employee mandates possession of a BCT card, the certificates will normally be revoked using the new procedure ("Instructie schorsing chauffeurskaart 2018"). Note that the subject him/herself is required by the terms and conditions to revoke the certificates when he lost possession of the driver card.</p> <p>In the new procedure, the revocation will be performed by the Dossierhouder by calling Kiwa Register during office hours. In the (near) future, the enforcement employee will call Kiwa Register himself. We were informed that in case the certificate revocation is not initiated yet (e.g. during weekends), and the (enforcement) decision is made to return the card, no revocation is performed. The risks and requirement interpretation is not formally analysed, for example with the PA PKIoverheid. In addition, the procedure "Instructie schorsing chauffeurskaart" does not clearly state in step 3 and 4 that certificates will be normally revoked, regardless of the enforcement decision to suspend a driver card (note: not the same as suspending the certificates).</p>		
Objective evidence:	<p>- "Aanpassing schorsingsproces BCT kaarten", 15-11-2017</p> <p>- "Vakgroep HHPW", 20-12-2017</p> <p>- "Instructie schorsing chauffeurskaart 2018", v2.0, 26-01-2018</p> <p>- Interview revocation management</p>		
Justification for the NCR category	-		

Cause	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Correction / containment	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Corrective action	20181126 ILT has revised the card/licence suspension procedure ("Instructie schorsing chauffeurskaart 2018 versie 2"). Note that this is different from certificate suspension, which is not performed. When an enforcement officer suspends a licence (and takes possession of a card), he secures the card in a seal bag. He discusses this suspension immediately with his team leader. If the suspension is upheld, he sends an email to the Kiwa Register backoffice to revoke the certificates. As soon as possible, Kiwa Register will revoke the certificates. This is possibly not performed within 4 hours. The subject is formally still responsible to revoke the certificates because he/she no longer possesses the SSCD. Therefore the audit team considers this approach to be acceptable. This nonconformity can be closed.
Closed?:	Yes

Finding Reference	1587728-201801-N3	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 4.11
Category	Minor		
Area/Process:	BUSINESS CONTINUITY MANAGEMENT		
Details:	<p>BUSINESS CONTINUITY MANAGEMENT DURING CRISIS NOT EFFECTIVE This non-conformity is a downgrade of major non-conformity 1556734-201711-M3. The TSP did not follow the documented procedures ('RICHTLIJN MELDING INCIDENTEN EN CALAMITEITEN PKI OVERHEID') and the mitigation activities were not fully effective.</p> <p>During the follow-up audit in January 2018, we noted that the crisis procedure was initiated and mitigation activities have become more effective (for details please refer to our observations noted in 1556734-201711-M2).</p> <p>According to the corrective action plan, two remaining actions are pending: -perform a full evaluation (planned in march/april 2018) -update the incident procedure ('RICHTLIJN MELDING INCIDENTEN EN CALAMITEITEN PKI OVERHEID'), planned on 01-03-2018. Pending the remaining follow-up actions we have downgraded the non-conformity to a minor non-conformity.</p>		
Objective evidence:	Review DCC meeting minutes (23-11, 30-11, 7-12, 14-12) Interview BCM		

Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Correction / containment	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Corrective action	20181126 We have observed that the remaining actions have been performed: - Full evaluation of the mentioned crisis at KIWA (Memo – Evaluatie crisis Kiwa m.b.t. certificering – 19.11.2018) - Update of the crisis management procedure (Richtlijn melding incidenten en calamiteiten – 13.11.2018 – versie 4.6) - Update of supplier management process (Leveranciersmanagement – 15.11.2018 – versie 2.5). This nonconformity can be closed.
Closed?:	Yes

Finding Reference	1587728-201801-N4	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 6.3b, 7.1.1f
Category	Minor		
Area/Process:	SUPPLIER MANAGEMENT		
Details:	<p>INADEQUATE MANAGEMENT OF KIWA REGISTER This non-conformity is a downgrade of major non-conformity 1556734-201711-M2.</p> <p>We determined that inadequate supplier management of Kiwa Register was performed related to the significant and structural nonconformities noted at Kiwa Register. In addition, no follow-up is given to the fact that the processes within Kiwa Register related to the services provided by AMP Logistics were not certified.</p> <p>For example, we determined that:</p> <ul style="list-style-type: none"> -The management review does not address this issue -The TSP/Dossierhouder meeting minutes do not include status updates about Kiwa Register -The internal audit has not examined progress -The risk assessment does not include this issue <p>As of the previous audit, a number of improvements were made. See for details our observations at 1556734-201711-M2. Until the next special audit at Kiwa Register, the TSP and Dossierhouder will perform the following (as documented in ("180131 Tussenevaluatie crisis KIWA (aangepast)").</p> <ul style="list-style-type: none"> -Daily updates by KIWA using status overview -2-3 times a week "solution room" (operational updates) 		

	<ul style="list-style-type: none"> -once a week management meeting DCI-ILT-KIWA -1 or 2 'reality checks' -once every 2-3 weeks internal meetings within ILT/IenM. <p>The document also lists a number of structural improvements to supplier management. In addition, the following CAP actions are pending (in Dutch):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opnemen in managementreview (uiterlijk) 01-03-2018 - Opnemen in interne auditprogramma (01-06-2018) - Herijking Leveranciersmanagement (1-3-2018)
Objective evidence:	80131 Tussenevaluatie crisis KIWA (aangepast) Interview supplier management
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Correction / containment	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Corrective action	<p>20181126 We observed that the following have been performed:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Management review addresses the KIWA crisis, including the identification of a corrective action regarding the operational management of the KIWA - Management of the KIWA services delivery has been an assessed subject of the internal audit (Rapportage Onderzoek BCT IenW 2018 – 23.10.2018) - Update of supplier management process (Leveranciersmanagement – 15.11.2018 – versie 2.5) <p>Furthermore, we noted that meetings have been held with KIWA to discuss and evaluate service delivery and relevant areas of concern. We observed a variety of documented information to evidence this, such as meeting minutes, emails and action lists.</p> <p>However, the meeting structure with KIWA is not yet performed in a consistent and structured manner. In addition, we noted that an important 'reality check' at Kiwa Register (and other subcontractors) related to the lifecycle management of all assets is not completed yet.</p>
Closed?:	No
Justification	Progress has been made to resolve this minor non-conformity. However, this minor-nonconformity will remain open, as the meeting structure with KIWA is not performed in a consistent and structured manner.

Findings from this assessment

Management Review and Internal Auditing:

We noted that the Dossierhouder performed the management review on 9 July 2018. This management review applies to 2017. Staff involved in drafting the management review include the TSP and Dossierhouder. We inspected the management review and noted that the following:

- The document addresses the good practice elements of the management review, including complaints, security incidents, suppliers and future changes.
- Actions from the previous management reviews are included and the status is updated.
- New actions are included.

For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Management review TSP en Dossierhouder BCT 2017

For this process, we have assessed the requirements:

- ETSI403: 7.9d

We did not register any nonconformities for this area.

INTERNAL AUDITS

During the assessment, we reviewed the performance of internal audits. An audit is performed by qualified (trained) internal auditors. The certification scheme ETSI403 requires that internal audits are performed (covering at least the high-risk processes).

The planning of the internal audit is on high level documented in 'Projectplan BCT IenW 2018'. We reviewed the planning and observed that the audit planning covers the high-risk topics identified in 'Risicoanalyse TSP en DH BCT – 6.0 – 19.04.2018'. We reviewed the following internal audit report documentation:

- Rapportage Onderzoek BCT IenW 2018 – 23.10.2018
- Projectplan BCT IenW 2018
- Bevindingenoverzicht
- Risicoanalyse TSP en DH BCT – 6.0 – 19.04.2018
- Verslag Controleobject 01 - 23

The audit report is adequate in detail and we noted that evidence is available based on which we can conclude that the existence (effectiveness) of controls has been assessed.

Audit nonconformities are noted in document 'Rapportage Onderzoek BCT IenW 2018 – 23.10.2018'. Follow-up of nonconformities were not observed as the audit report was finalized recently before this external audit.

For this process, we have assessed the requirements:

- ETSI403: 7.9d

We did not register any nonconformities for this area.

Risk assessment:

The Dossierhouder has performed a risk assessment to identify, analyse and evaluate trust service risks. The risk assessment is documented in 'Risicoanalyse TSP en DH BCT – Jaar 2018 – 19.04.2018 – versie 6.0'. We reviewed the document and observed that it includes risks related to the organisation,

processes and technology/assets. The Dossierhouder approved the risk assessment.

Based on the results of the risk assessment, the Dossierhouder has selected risk treatment measures to address the risks identified. Controls are documented to reduced We observed a number of risks that have been formally accepted by management. The majority of risks have been identified using the MAPGOOD method. Additional risks have been identified which are specific for 2018.

For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Risicoanalyse TSP en DH BCT – Jaar 2018 – 19.04.2018 – versie 6.0

The risk assessment document contains dedicated sections for identified risks and per category an overview of mitigating controls. However, a transparent link between identified risks, mitigating controls resulting in a residual risk is not present. Furthermore, identified risks specific for 2018 do not follow the risk calculation method for determining the risk level.

Impact and Likelihood values used for the calculation of risk levels deviate from the defined values for Impact and Likelihood. This is reported as a minor nonconformity (ETSI401 5)

For this process, we assessed the requirements:

- ETSI401: 5
- PKIo PvE: pkio74
- eIDAS: 19.1, 24.2g

Organisation and Compliance:

During the assessment, we discussed the compliance processes and documentation. For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Interview Dossierhouder
- Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement (CPS), 25 juni 2018, v4.6 (chapter 1).
- Update Privacy & AVG Implementatie AVG Kiwa Register, 26-11-2018

The Dossierhouder is in the process of a reorganisation. Currently, a 'temporary operating organisation' is created. The final organisational structure is expected to be implemented in March 2019. The role of the Delegated Dossierhouder has changed, but he still allocates time to the BCT as no other person has been assigned yet. The ILT Director noted that recruitment process for the G3 implementation has recently started. This is not yet the case for the current operational tasks of the Dossierhouder.

The decision to implement the BCT CA's under the G3 Root of the 'Staat der Nederlanden' has been recently made. The TSP and Dossierhouder have calculated that 7 quarters are needed to correctly implement the new environment and replace the G2 BCT certificates. This time is no longer available up to 22 March 2020, and currently a review is performed to reduce the time needed to 5 quarters. It is clear to all involved that the available time is very limited.

The Dossierhouder and the TSP still cooperate closely. Many tasks are performed together and relevant documents are drafted together (for example the risk analysis, BCP and supplier management document).

We noted that - in general - the Dossierhouder has taken organizational measures against unauthorized or unlawful processing of personal data. The Dossierhouder has performed a 'reality check' at Kiwa Register related to the compliance to the GDPR. We were informed that the Privacy Authority has

requested Kiwa Register and the Dossierhouder to provide information related to the processing of the social security number (BSN) as part of the BCT card.

An overview of legal requirements applicable to the Dossierhouder is included in the risk analysis (180423 Risicoanalyse MinIenM TSP en Dossierhouder BCT 6.0 def). This includes GDI, GDPR and eIDAS. High level controls are documented in chapter 6.

The services are available to the general public via its website and are non-discriminatory. The TSP has delegated publication of its general terms and conditions to the Dossierhouder. These are published at <https://bct.csp.minienm.nl>.

The Dossierhouder indicated that the central government does not have liability insurance policy, as the government bears itself the cost for liability claims.

ILT processes personal data as part of the complaints/disputes procedure (for example when a taxi driver does not agree with Kiwa Register's decision to not issue a BCT card). It is unclear if this data processing meets the GDPR requirements. It is also unclear if the Dossierhouder and TSP needs to perform certain GDPR compliance activities, such as publishing a privacy statement. We opened a nonconformity (ETSI 401 7.13c)

The Dossierhouder has a documented agreement and contractual relationship in place where the provisioning of services involves subcontracting, outsourcing or other third party arrangements.

For this process, we assessed the requirements:

- ETSI401: 7.13, 7.1.1
- ETSI401: 6.8.4, 6.8.2
- eIDAS: 5.1, 15, 24.2c, j

The topic 'records and evidence' is maintained by Kiwa Register (and where applicable other subcontractors) on behalf of MinIenW. Kiwa Register maintains BSI ETSI conformity certificates nrs. ETS-017 (ETSI EN 319411-2) and ETS-040 (ETSI EN 319411-1) for the services provided to MinIenW. The audit observations are noted in "Kiwa Register", dated: 19-10-2018. The report does not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for MinIenW as a TSP.

Finding Reference	1712429-201811-I1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 401 7.13c
Category	Opportunity for Improvement		
Area/Process:	Organisation and Compliance		
Details	Kiwa Register has indicated that compliance to the GDPR is not achieved yet. The remaining activities are known, but the planned deadlines were unknown at the time of this audit. It is important that the TSP adequately manages the GDPR compliance for all subcontractors.		

Scope Statement of Applicability:

We discussed the overview of applicable requirements, as registered in the overview of applicability. For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Interview with Dossierhouder
- 181122 OoA obv eIDAS PvE 4.6 v2 ETSI normenkaders per soortnorm en NetSec v1.2
- 181128 DH Verklaring van Toepasselijkheid 4.6

We inspected the Overview of applicability, version 4.6.2 and noted that in general it provides a correct representation of the applicable requirements, with a number of exceptions. These anomalies are noted in the previously opened nonconformity. In addition, the document control page (tab) specifies the following version numbers for each of the applicable requirements documents:

- ETSI EN 319 401, 2.1.1, 2016-02
- ETSI EN 319 403, 2.2.2, 2015-08
- ETSI EN 319 411-1, 1.1.1, 2016-02
- ETSI EN 319 411-2, 2.1.1, 2016-02
- NetSec, v1.2, 16-8-2018
- PvE PKIo, v4.6, 1-2-2018
- eIDAS, 1.0, 28-8-2014

For this process, we assessed the requirements:

- ETSI403: 7.4.1.0
- PvE PKIO: 4.8pkio158, 159

Policies and Practices:

During the assessment, we reviewed the Policies and Practices. For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Interview with Dossierhouder
- Certification Practice Statement - Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement (CPS) – 25 juni 2018 – versie 4.6
- PKI Disclosure Statement, v2.2, 25-01-2018
- Algemene Voorwaarden PKIoverheid Certificaten, 30.01.2012, versie 1.0

We were informed that the Dossierhouder is responsible for the operational management of the documents mentioned above, including the publication thereof.

The Dossierhouder has updated the terms and conditions document, but this document has not been published yet. We have observed evidence that the Dossierhouder has contacted the legal department to review the terms and conditions, but this activity has not been performed yet. The draft (unpublished) version of the general terms and conditions version is also not current as it refers to an outdated privacy regulation (WBP). We have included these observations in previously opened nonconformity 1409751N4.

We reviewed the current Certification Practice Statement and noted that document change process has been described in par. 9.11 of the CPS. Section 10 contains the revision history for the document.

The TSP has a PKI disclosure statement that contains an excerpt of the important practices and obligations. The PDS is referenced in the appropriate fields of a qualified certificate.

An overall generic security policy for internal guidance is documented. Furthermore, a thorough analysis of a new PKI (G3 Root CA) has been performed.

For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Integraal Beveiligingsbeleid 2018-2021 – versie 2.0 – 14.12.2017
- Boordcomputer Taxi (BCT) – Onderzoek nieuwe PKI (Public Key Infrastructure) voor de BCT – versie 1.0 – 05.10.2018

For this process, we assessed the requirements:

- ETSI 401 5, 6.1
- ETSI 411-2 6.9.4

Dissemination Service:

The dissemination service is (partly) maintained by KPN on behalf of MinIenW. KPN maintains BSI ETSI conformity certificates nrs. ETS-023 (ETSI EN 319411-2) and ETS-038 (ETSI EN 319411-1) for the services provided to MinIenW. The audit observations are noted in "8835144-8829292 KPN-BCT ETS-023-038 CAV1 FINAL", dated: 18-09-2018. The report does not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

During the assessment, we reviewed the dissemination service. For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Interview with Dossierhouder
- Certification Practice Statement - Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement (CPS) – 25 juni 2018 – versie 4.6
- PKI Disclosure Statement, v2.2, 25-01-2018
- Algemene Voorwaarden PKIoverheid Certificaten, 30.01.2012, versie 1.0

We reviewed the current Certification Practice Statement and noted that document change process has been described in par. 9.11 of the CPS. Section 10 contains the revision history for the document.

The Dossierhouder has a PKI disclosure statement that contains an excerpt of the important practices and obligations. The PDS is referenced in the appropriate fields of a qualified certificate. The general terms and conditions apply to the identity services provided by the TSP.

The Dossierhouder does not offer broad access to a database of certificates to perform a certificate look-up.

For this process, we assessed the requirements:

- ETS401: 6.1, 6.2
- ETS411: 5.1, 5.2, 6.1, 6.8.6,
- PvE: 2.1-pkio1-9, 9.6.1-pkio132-135, 9.8-pkio143, 9.12.2-pkio136

We did not register any nonconformities for this area.

Registration Service:

The registration service is maintained by Kiwa Register on behalf of MinIenW. Kiwa Register maintains BSI ETSI conformity certificates nrs. ETS-017 (ETSI EN 319411-2) and ETS-040 (ETSI EN 319411-1) for the services provided to MinIenW. The audit observations are noted in "Kiwa Register", dated: 19-10-2018. The report does not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

Certificate Generation Service:

The certificate generation service is maintained by KPN on behalf of MinIenW. KPN maintains BSI ETSI conformity certificates nrs. ETS-023 (ETSI EN 319411-2) and ETS-038 (ETSI EN 319411-1) for the services provided to MinIenW. The audit observations are noted in "8835144-8829292 KPN-BCT ETS-023-038 CAV1 FINAL", dated: 18-09-2018.

The report contains a major nonconformity related to the implementation of the certificate profiles that impact the audit conclusion for the Dossierhouder. In the (revised) documented certificate profile for a qualified certificate, we noted that the CommonName is used in the subject, without the given name/surname. This profile is not implemented yet. The Dossierhouder has sent the revised profile to Kiwa Register in June 2018. Since then, the Dossierhouder has requested the status several times. The CAP deadline for implementation (30-04-18) is not met. During the audit, the Dossierhouder requested input of Kiwa Register related to the planning of implementation. We observed an email by Kiwa Register, stating that they now expect to implement the revised profiles in Q1 2019. We now classify this (previously opened) nonconformity as major.

We noted the the Dossierhouder BCT (on behalf of the TSP) has discussed the progress of implementing the revised certificate profiles in April, July and October 2018. The document "180625 Certificaatprofielen en CRL model IenW", v1.5, was issued to Kiwa Register by the Dossierhouder early July 2018. Therefore the CAP deadline of implementation on 30-04-2018 is not met. We were informed that lack of resources and the (larger than expected) number of iterations of the profile document were the most relevant causes for this delay.

CERTIFICATE PROFILES

During the assessment, we reviewed the certificate profiles for relevant certificate types issued by The TSP.

For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Interview with TSP Management
- "180625 Certificaatprofielen en CRL model IenW", v1.5

We reviewed (a sample of) the certificate profile attributes in the document and found no other anomalies in addition to the one mentioned above.

For this process, we assessed the requirements:

- ETSI411: 6.6.1
- PvE: 7.1, 7.2-pkio122, 7.3-pkio123, PvE (7.1-pkio121) PKIO 3c, annex "Certificaatprofielen"
- eIDAS: art 28, Annex I a-j

Finding Reference	1712429-201811-I2	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 411-1 and -2: 5.3, 6.6.1
Category	Opportunity for Improvement		
Area/Process:	Certificate Generation Service		
Details	The certificate profile does not include the ID as listed in ETSI 411-1 and -2 section 5.3. As the ETSI EN 319 412-2 refers to this section as		

	'should' (not 'shall') and ETSI 411-1 and -2 section 6.6.1 indicates that this policy is optional when another policy ID is implemented, we have not opened a nonconformity. Note that in the OoA the ETSI requirement 5.3b is made applicable.
--	--

Finding Reference	1712429-201811-I3	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	PvE annex "Certificaatprofiel en", ETSI 6.6.1
Category	Opportunity for Improvement		
Area/Process:	Certificate Generation Service		
Details	Document 180625 Certificaatprofielen en CRL model IenW", v1.5 states tables with attributes from chapter 5 onward. For a number of attributes, the contents are specified and a reference to chapter 3 is made for further specification. However, in some cases chapter 3 indicates 'nvt' (or N/A). This could lead to inconsistencies during implementation of the profiles.		

Subject Device Provision Service:

The dissemination service is maintained by IDEMIA on behalf of MinIenW. IDEMIA maintains BSI ETSI conformity certificates nrs. ETS-014 (ETSI EN 319411-2) and ETS-042 (ETSI EN 319411-1) for the services provided to MinIenW. The audit observations are noted in "8827317-8835526 ETS-014-042 BSI - Audit rapport CAV1 FINAL", dated: 19-10-2018.

The report states 4 major nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder. We noted that in June/July 2018, the Dossierhouder has requested Kiwa Register to provide an overview of used production assets/software at the subcontractors. The objective was address any issues with outdated components and/or life cycle management. We were informed that Kiwa Register indicated that the Dossierhouder is allowed to visit the subcontractors to analyse this. The Dossierhouder indicates that this is not his role and his time is limited. We have noted this in open nonconformity 201801-N4.

For this process, we assessed the requirements:

- ETS411: 6.2.4, 6.3.9,
- CABFBR: 4.9.1-4.9.5
- PvE: 4.9.1-pkio52-56, 58, 4.9.5-pkio61, 62, 4.9.13-pkio72
- eIDAS: 24.3

Revocation Management Service:

The revocation management service is (partly) maintained by Kiwa Register on behalf of MinIenW. Kiwa Register maintains BSI ETSI conformity certificates nrs. ETS-017 (ETSI EN 319411-2) and ETS-040 (ETSI EN 319411-1) for the services provided to MinIenW. The audit observations are noted in "Kiwa Register", dated: 19-10-2018. The report does not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

The revocation management service is (partly) maintained by KPN on behalf of MinIenW. KPN maintains BSI ETSI conformity certificates nrs. ETS-023 (ETSI EN 319411-2) and ETS-038 (ETSI EN 319411-1) for the services provided to MinIenW. The audit observations are noted in "8835144-8829292 KPN-BCT ETS-023-038 CAV1 FINAL", dated: 18-09-2018. The report does not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

Revocation Status Service:

The revocation status service is maintained by KPN on behalf of MinIenW. KPN maintains BSI ETSI conformity certificates nrs. ETS-023 (ETSI EN 319411-2) and ETS-038 (ETSI EN 319411-1) for the services provided to MinIenW. The audit observations are noted in "8835144-8829292 KPN-BCT ETS-023-038 CAV1 FINAL", dated: 18-09-2018. The report does not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

Cryptographic Controls and Key Management:

Cryptographic Controls and Key Management are maintained by KPN, IDEMIA and Kiwa Register on behalf of MinIenW. Please note the applicable BSI ETSI conformity certificates and references to the audit observation reports elsewhere in this audit report. The reports at the subcontractors do not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

Trustworthy Systems and Device Certifications:

Cryptographic Controls and Key Management are maintained by KPN, IDEMIA and Kiwa Register on behalf of MinIenW. Please note the applicable BSI ETSI conformity certificates and references to the audit observation reports elsewhere in this audit report.

The reports at the subcontractors do not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

Asset management, Operation Security, Incident management:

Asset Management and Operation Security procedures are maintained by KPN, IDEMIA and Kiwa Register on behalf of MinIenW. Please note the applicable BSI ETSI conformity certificates and references to the audit observation reports elsewhere in this audit report.

We noted that major nonconformities were opened at KPN and IDEMIA related to asset lifecycle management that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder (related to asset lifecycle management and security incident management). We noted that in June/July 2018, the Dossierhouder has requested Kiwa Register to provide an overview of used production assets/software at the subcontractors. The objective was address any issues with outdated components and/or life cycle management. We were informed that Kiwa Register indicated that the Dossierhouder is allowed to visit the subcontractors to analyse this. The Dossierhouder indicates that this is not his role and his time is limited. We have noted this in open nonconformity 201801-N4.

During the assessment we discussed the security incident management procedures. For the evaluation of this subject, we reviewed the following evidence:

- Richtlijn melding incidenten en calamiteiten – versie 4.6 – 13.11.2018

We were informed that, since the previous BSI audit, no security incidents have been registered.

It should be noted that a major nonconformity has been reported during the audit at Kiwa regarding the security incident management process. We were informed that at a TSP-subcontractor meeting (scheduled early December 2018), this nonconformity will be discussed, in order to align the process.

We reviewed the procedures for security incident management. The procedure prescribes that incidents are reported at least within 24 hours after having become aware of it. The communication to external parties include the supervisory authority Agentschap Telecom, ACM, PA PKIoverheid, the certification body BSI.

Where the breach of security or loss of integrity is likely to adversely affect a natural or legal person to whom the trusted service has been provided, the TSP also notifies the natural or legal person of the breach of security or loss of integrity without undue delay.

For this process, we assessed the requirements:

- ETSI401: 7.9
- PvE: 5.7.1-pkio84, 85
- eIDAS: 19:2

We did not register any nonconformities for this area.

Logical Access Control:

Logical Access Control procedures are maintained by KPN, IDEMIA and Kiwa Register on behalf of MinIenW. Please note the applicable BSI ETSI conformity certificates and references to the audit observation reports elsewhere in this audit report.

The reports at the subcontractors do not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

Network and System Security:

Network and System Security procedures are maintained by KPN, IDEMIA and Kiwa Register on behalf of MinIenW. Please note the applicable BSI ETSI conformity certificates and references to the audit observation reports elsewhere in this audit report.

The reports at the subcontractors do not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

Logging and Monitoring:

Logging and Monitoring procedures are maintained by KPN, IDEMIA and Kiwa Register on behalf of MinIenW. Please note the applicable BSI ETSI conformity certificates and references to the audit observation reports elsewhere in this audit report.

The reports at the subcontractors do not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for the Dossierhouder.

Human Resource Security:

We have noted that the delegated Dossierhouder, operational CSP manager and CSP manager have been screened before appointment of their function. The delegated Dossierhouder has signed a non-disclosure agreement (28.08.2000). Swapping to a new function does not mandate a renewal of the non-disclosure agreement. An AIVD-screening is only mandatory for designated functions. The current roles within the TSP and Dossierhouder are not part of these functions.

Appointment of the roles TSP formal and TSP operational have taken place on 05.02.2015, the delegated TSP operational has been appointed on 02.06.2015.

Ancillary positions of involved staff is yearly discussed to evaluate a possible conflict of interest situation. This evaluation is part of the generic HR process.

Both the delegated Dossierhouder and operational TSP manager join the periodic PKIoverheid chain meetings.

For this process, we assessed the requirements:

- ETSI401: 7.2
- ETSI411: 6.4.4
- NetSec: 2a-b
- eIDAS: 19.1, 24.2b, 24.2g

Physical Security:

Physical Security procedures are maintained by KPN, IDEMIA and Kiwa Register on behalf of MinIenW. Please note the applicable BSI ETSI conformity certificates and references to the audit observation reports elsewhere in this audit report.

The reports at the subcontractors do not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for MinIenW as a TSP.

Business Continuity:

BUSINESS CONTINUITY

Business Continuity procedures are maintained by KPN, IDEMIA and Kiwa Register on behalf of MinIenW. Please note the applicable BSI ETSI conformity certificates and references to the audit observation reports elsewhere in this audit report.

The reports at the subcontractors do not contain nonconformities that impact the audit conclusion on this service for MinIenW as a TSP.

The Business continuity plan of MinIenW is documented in "Richtlijn Melding incidenten en calamiteiten PKI overheid t.b.v. de BCT". This document includes governance related to incidents and disasters. This document is jointly drafted by the Dossierhouder and the TSP. The document includes:

- the escalation procedure, including the timeline
- contact details
- recovery time objectives
- contactgegevens van de betrokken personen en/of rollen.

The last performed simulation test of the above mentioned procedure was performed in Q1 2017. Due to lack of resources and the issues with Kiwa Register between Q3 2017 and Q1 2018, no recent test was performed.

For this process, we assessed the requirements:

-ETS401 7.11

-PKIO 5.7.1- pkio 84, 85 / 5.7.4-pkio 86

We did not register any nonconformities for this area.

Major (3) nonconformities arising from this assessment.

Finding Reference	1712429-201811-M1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 401 6.3a, 7.1.1d
Category	Major		
Area/Process:	Organisation and Compliance		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>INADEQUATE IMPROVEMENT MANAGEMENT</p> <p>This nonconformity was originally classified as minor (201711-N3, and before that 1265746N1).</p> <p>During this audit, we noted that improvement management is not implemented adequately. Only 11 of the 17 open nonconformities could be closed, of which 3 have been closed and reopened as major nonconformities. In many cases, the CAP deadlines have not been met and in some cases no progress with the follow-up was achieved until the start of the audit. In addition, no review of the effectiveness of the implemented controls has been performed.</p>		
Clause requirements	ETSI 401 6.3a, 7.1.1d		
Objective evidence	Review of open nonconformities Bevindingenoverzicht (internal follow-up management sheet)		
Cause			
Correction / containment			
Corrective action			

Finding Reference	1712429-201811-M2	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	7.1-pkio121, ETSI 411-2 6.6
Category	Major		
Area/Process:	Certificate Generation Service		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>SUBJECT CERTIFICATES DO NOT INCLUDE GIVENNAME/SURNAME OR PSEUDONYMN</p> <p>This nonconformity was originally classified as minor (201803-N3).</p>		

	<p>We observed the audit report issued for subcontractor KPN ("8835144-8829292 KPN-BCT ETS-023-038 CAV1 FINAL") . This report contains a major nonconformity related to the implementation of the certificate profiles.</p> <p>In the (revised) documented certificate profile for a qualified certificate, we noted that the CommonName is used in the subject, without the given name/surname. This profile is not implemented yet. The Dossierhouder has sent the revised profile to Kiwa Register in June 2018. Since then, the Dossierhouder has requested the status several times. The CAP deadline for implementation (30-04-18) is not met. During the audit, the Dossierhouder requested input of Kiwa Register related to the planning of implementation. We observed an email by Kiwa Register, stating that they now expect to implement the revised profiles in Q1 2019. We now classify this (previously opened) nonconformity as major.</p>
Clause requirements	7.1-pkio121, ETSI 411-2 6.6
Objective evidence	Interview Audit report 8835144-8829292 KPN-BCT ETS-023-038 CAV1 FINAL 180625 Certificaatprofielen en CRL model IenW - v 1.5 def.
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Finding Reference	1712429-201811-M3	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 7.1.1d, 7.2a
Category	Major		
Area/Process:	Human Resource Security		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>INSUFFICIENT RESOURCES AVAILABLE TO PERFORM ALL TASKS ADEQUATELY This nonconformity was originally classified as minor (201711-N7).</p> <p>We noted that at full capacity (which is even reduced by 1 day a week since the previous audit), the available time to perform all required tasks by the TSP and Dossierhouder is inadequate. The audit team concluded this based on the interviews, internal audit observations and by observing the (partly inadequate) follow-up of open nonconformities.</p> <p>We stress that the migration to the G3 root, in addition to the current operational activities, will require additional resources. These are currently not available. We have noted that the Dossierhouder has</p>		

	recently started with recruiting staff for the G3 implementation, but at the time of this audit this staff was not yet assigned and available.
Clause requirements	ETSI 319 401 7.1.1d, 7.2a
Objective evidence	Interviews Dossierhouder, TSP Management Rapportage Onderzoek BCT IenW 2018 – 23.10.2018 Observations of follow-up of nonconformities
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Minor (4) nonconformities arising from this assessment.

Finding Reference	1712429-201811-N1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI401 5
Category	Minor		
Area/Process:	Risk assessment		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>CONSISTENCY OF RISK ASSESSMENT OUTPUT</p> <p>The risk assessment document contains dedicated sections for identified risks and per category an overview of mitigating controls. However, a transparent link between identified risks, mitigating controls resulting in a residual risk is not present. Furthermore, identified risks specific for 2018 do not follow the risk calculation method for determining the risk level.</p> <p>Impact and Likelihood values used for the calculation of risk levels deviate from the defined values for Impact and Likelihood.</p>		
Clause requirements	ETSI401 5		
Objective evidence	Evidence - Risicoanalyse TSP en DH BCT – Jaar 2018 – 19.04.2018 – versie 6.0		
Cause			
Correction / containment			
Corrective action			

Finding Reference	1712429-201811-N2	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 401 7.13c
Category	Minor		
Area/Process:	Organisation and Compliance		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>NO EVIDENCE OF GDPR COMPLIANCE</p> <p>It is unclear if the TSP and the Dossierhouder need to perform certain GDPR compliance activities, such as publishing a privacy statement. We observed no evidence that the personal data processing of ILT (as part of the complaints/disputes procedure) meets the GDPR requirements.</p>		

Clause requirements	ETSI 401 7.13c
Objective evidence	Interview compliance
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Finding Reference	1712429-201811-N3	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI403: 7.4.1.0
Category	Minor		
Area/Process:	Scope Statement of Applicability		
Justification for the NCR category	The subcontractors have formally agreed with the previous OoA version (containing netsec v1.1.)		
Statement of non conformance:	MANAGEMENT OF LATEST VERSION OF OVERVIEW OF APPLICABILITY We noted that the Dossierhouder has updated the Overview of Applicability based on feedback by the Policy Authority. Netsec version 1.2 has been included. This latest OoA version is currently not agreed with by the Dossierhouder's subcontractors. In addition, the impact of the new requirements is not analysed yet.		
Clause requirements	ETSI403: 7.4.1.0		
Objective evidence	Interview OoA		
Cause			
Correction / containment			
Corrective action			

Finding Reference	1712429-201811-N4	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	2.2-pkio3, 411-2 6.5.1c
Category	Minor		
Area/Process:	Policies and Practices		
Justification for the NCR category	-		

Statement of non conformance:	<p>CPS NOT AVAILABLE IN ENGLISH LANGUAGE AND NO QSCD MONITORING</p> <p>We noted that the CPS is published in Dutch language. No CPS is available yet in English language.</p> <p>In addition, the controls are not documented to monitor QSCD certification status until the end of the validity period of the QSCD certification and measures in case of modification of this status (as per 411-2 6.5.1c).</p>
Clause requirements	2.2-pkio3, 411-2 6.5.1c
Objective evidence	Certification Practice Statement - Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement (CPS) – 25 juni 2018 – versie 4.6
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Next visit objectives, scope and criteria

The objective of the assessment is to verify the effectiveness of the corrective action taken to address the major non-conformity and the minor non-conformities raised at the last assessment visit.

The scope of the assessment comprises the following Trust Service Provider component services:

- Registration Service (c);
- Certificate Generation Service (c);
- Dissemination Service (c);
- Revocation Management Service (c);
- Revocation Status Service (c);
- Subject Device Provision Service (c);

The 'Dossierhouder BCT' provides (part of) the TSP Management service on behalf of the TSP MinIenM. The TSP component services are performed completely (c) by subcontractors under the responsibility of MinIenW.

These TSP component services are being provided for:

- Issuance of public key certificates (non-qualified trust service), in accordance with the policy: NCP+
- Issuance of qualified certificates for electronic signatures (qualified trust service, art. 28 eIDAS), in accordance with the policy: QCP-n-qscd.

The criteria for the audit will be:

- ETSI EN 319 401 v2.1.1 (2016-02) General Policy Requirements for Trust Service Providers
- ETSI EN 319 411-1 v1.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates - Part 1: General requirements, for the policies: NCP+, OVCP and PTC;
- ETSI EN 319 411-2 v2.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates;- Part 2: Requirements for trust service providers issuing EU qualified certificates, for the policy: QCP-n-qscd;
- CA/Browser Forum - Network and Certificate System Security Requirements v1.2;
- Regulation (EU) N 910/2014 of the European Parliament and of the Council on electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market and repealing Directive 1999/93/EC, Chapter III – Trust Services.
- PKIoverheid - Programma van Eisen v4.6, deel 3 Basiseisen, deel 3 Aanvullende eisen and the requirements from part 3a, 3b and 3d.

Please note that BSI reserves the right to apply a charge equivalent to the full daily rate for cancellation of the visit by the organization within 30 days of an agreed visit date. It is a condition of Registration that a deputy management representative be nominated. It is expected that the deputy would stand in should the management representative find themselves unavailable to attend an agreed visit within 30 days of its conduct.

Next Visit Plan

Date	Auditor	Time	Area/Process	Clause
20/03/2019	Assessor 1	1300-1800	Follow-up open non-conformities	Documentation and implementation review (onsite)
21/03/2019		0900-1600	Report Preparation	Draft en final reporting, CAP review, BSI communication

Appendix: Your certification structure & ongoing assessment programme

Scope of Certification

The scope statements below will be updated if the follow-up audit has a positive result.

ETS 021 ()

On the request of Inspectie Leefomgeving en Transport, the annual certification audit on all areas and processes was performed by BSI Group The Netherlands B.V. (Thomas Malthusstraat 3C, 1066 JR Amsterdam, The Netherlands) on behalf of BSI Assurance UK Ltd. The full audit covered all applicable requirements from the audit criteria listed below (see "Audit Information") and are defined in Inspectie Leefomgeving en Transport's Statement of Applicability, dated 29 January 2018 and the Overview of Applicability (not separately dated). The scope of the assessment comprised the following Trust Service Provider component services, performed completely (c) by subcontractors. Final responsibility resides at the Trust Service Provider Netherlands Ministry of Infrastructure and Environment: §,,Registration Service (c) §,,Revocation Management Service (c) §,,Certificate Generation Service (c) §,,Dissemination Service (c) §,,Revocation Status Service (c) §,,Subject Device Provision Service (c) These TSP component services are being provided for the following qualified trust services as defined in EU Regulation 910/2014 (eIDAS): §,,Issuance of qualified certificates for electronic signatures (art. 28) Root CA: Staat der Nederlanden Root CA – G2 (not in scope) Domain CA: Staat der Nederlanden Organisatie CA - G2 (not in scope) §,,Intermediate CA: MinIenM Organisatie CA - G2 (OID 2.16.528.1.1003.1.3.5.1.1) (not in scope) §,,Issuing CA: MinIenM Taxi CA Boordcomputerkaarten - G2 (OID 2.16.528.1.1003.1.3.5.1.2) +,,Persoonsgebonden handtekeningcertificaat (OID 2.16.528.1.1003.1.2.5.2), in accordance with policy QCP-n-qscd The Certification Authority processes and services are documented in the following documents: §,,Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement Boordcomputer Taxi, version 4.4, dated 20 March 2017. §,,PKI Disclosure Statement version 2.0, dated 22 June 2017 Our annual certification audit was performed between 15-17 November 2017. The result of the audit is that we conclude, based on the objective evidence collected during the certification audit, between 1 November 2016 and 15 November 2017, the areas assessed during the audit were generally found to be effective, based on the applicable requirements defined in Inspectie Leefomgeving en Transport's Statement of Applicability, dated 29 January 2018 and the Overview of Applicability (not separately dated). NEW-PAGE Audit information ,, Root CA,,Staat der Nederlanden Root CA – G2 (not in scope),,, ,,,, Domain CA,,Staat der Nederlanden Organisatie CA - G2 (not in scope),,, Intermediate CA,,MinIenM Organisatie CA - G2 (not in scope),,, Fingerprint SHA2,,BD D1 91 FD 3B 4A C3 4B 4D 2F 62 EF AF BD 07 CE AB 65 81 BC FE 6C 12 9F 59 16 F1 89 2F BD 53 94,, Issuing CA,,MinIenM Taxi CA Boordcomputerkaarten - G2,, Fingerprint SHA2,,C0 E1 A9 32 48 2E 07 20 AF 17 19 77 05 33 38 2B B7 24 41 3C D0 76 BF 8A 56 B5 CA F4 5F 29 7E 2A,, ,,,, Audit criteria,,§,,ETSI EN 319 401 v2.1.1 (2016-02) General Policy Requirements for Trust Service Providers §,,ETSI EN 319 411-1 v1.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates – Part 1: General requirements §,,ETSI EN 319 411-2 v2.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates – Part 2: Requirements for trust service providers issuing EU qualified certificates §,,CA/Browser Forum – Network and Certificate System Security Requirements v1.1 (2017) §,,Regulation (EU) N 910/2014 of the European Parliament and of the Council on electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market and repealing Directive 1999/93/EC, Chapter III – Trust Services §,,PKIoverheid - Programma van Eisen v4.5, deel 3 Basiseisen, deel 3 Aanvullende eisen and the requirements from part 3a and 3b,,

,,,, Audit Period of Time,, 1 November 2016 and 15 November 2017,, Audit performed in,, November 2017,,

Certificate Scheme: ETSI EN 319 411-2 v2.1.1

BSI Protocol number: PP929

Scheme manager: Christopher Lewis

ETS 031 ()

On the request of Inspectie Leefomgeving en Transport, the annual certification audit on all areas and processes was performed by BSI Group The Netherlands B.V. (Thomas Malthusstraat 3C, 1066 JR Amsterdam, The Netherlands) on behalf of BSI Assurance UK Ltd. The full audit covered all applicable requirements from the audit criteria listed below (see "Audit Information") and are defined in Inspectie Leefomgeving en Transport's Statement of Applicability, dated 29 January 2018 and the Overview of Applicability (not separately dated). The scope of the assessment comprised the following Trust Service Provider component services, performed completely (c) by subcontractors. Final responsibility resides at the Trust Service Provider Netherlands Ministry of Infrastructure and Environment: §,,Registration Service (c) §,,Revocation Management Service (c) §,,Certificate Generation Service (c) §,,Dissemination Service (c) §,,Revocation Status Service (c) §,,Subject Device Provision Service (c) These TSP component services are being provided for: §,,Issuance of public key certificates (non-qualified trust service) The certificates are issued through the issuing Certification Authorities, as specified below: Root CA: Staat der Nederlanden Root CA – G2 (not in scope) Domain CA: Staat der Nederlanden Organisatie CA - G2 (not in scope) §,,Intermediate CA: MinIenM Organisatie CA - G2 (OID 2.16.528.1.1003.1.3.5.1.1) (not in scope) §,,Issuing CA: MinIenM Taxi CA Boordcomputerkaarten - G2 (OID 2.16.528.1.1003.1.3.5.1.2) +,,Persoonsgebonden authenticiteitcertificaat (OID 2.16.528.1.1003.1.2.5.1), in accordance with policy NCP+ +,,Persoonsgebonden vertrouwelijkheids-certificaat (OID 2.16.528.1.1003.1.2.5.3), in accordance with policy NCP+ +,,Services authenticiteitcertificaat (OID 2.16.528.1.1003.1.2.5.4), in accordance with policy NCP+ Root CA: Staat der Nederlanden Root CA – G2 (not in scope) Domain CA: Staat der Nederlanden Autonome Apparaten CA – G2 (not in scope) §,,Intermediate CA: MinIenM Autonome Apparaten CA - G2 (OID 2.16.528.1.1003.1.3.6.1.1) (not in scope) §,,Issuing CA: MinIenM Taxi CA Systeemkaarten - G2 (OID 2.16.528.1.1003.1.3.6.1.2) +,,Autonoom apparaat authenticiteitcertificaat (OID 2.16.528.1.1003.1.2.6.1), in accordance with policy NCP+ The Certification Authority processes and services are documented in the following documents: §,,Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement Boordcomputer Taxi, version 4.4, dated 20 March 2017. §,,PKI Disclosure Statement version 2.0, dated 22 June 2017 Our annual certification audit was performed between 15-17 November 2017. The result of the audit is that we conclude, based on the objective evidence collected during the certification audit, between 1 November 2016 and 15 November 2017, the areas assessed during the audit were generally found to be effective, based on the applicable requirements defined in Inspectie Leefomgeving en Transport's Statement of Applicability, dated 29 January 2018 and the Overview of Applicability (not separately dated). NEW-PAGE Audit information ,, Root CA,, Staat der Nederlanden Root CA – G2 (not in scope),,, ,,,, Domain CA,, Staat der Nederlanden Organisatie CA - G2 (not in scope),,, Intermediate CA,, MinIenM Organisatie CA - G2 (not in scope),,, Fingerprint SHA2,, BD D1 91 FD 3B 4A C3 4B 4D 2F 62 EF AF BD 07 CE AB 65 81 BC FE 6C 12 9F 59 16 F1 89 2F BD 53 94,, Issuing CA,, MinIenM Taxi CA Boordcomputerkaarten - G2,, Fingerprint SHA2,, C0 E1 A9 32 48 2E 07 20 AF 17 19 77 05 33 38 2B B7 24 41 3C D0 76 BF 8A 56 B5 CA F4 5F 29 7E 2A,, ,,,, Audit criteria,, §,, ETSI EN 319 401 v2.1.1 (2016-02) General Policy Requirements for Trust Service Providers §,, ETSI EN 319 411-1 v1.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates – Part 1: General requirements §,, CA/Browser Forum – Network and Certificate System Security Requirements v1.1 (2017) §,, PKIoverheid - Programma van Eisen v4.4, deel 3 Basiseisen, deel 3 Aanvullende eisen and the requirements from parts 3a and 3b,, ,,,, ,,,, Domain CA,, Domain CA: Staat der Nederlanden Autonome

Apparaten CA – G2 (not in scope),, Intermediate CA,,MinIenM Autonome Apparaten CA - G2 (not in scope),, Fingerprint SHA2,,3B 01 12 84 D8 EB E9 02 84 1C EC 48 F9 D7 F1 8B EF 71 BA 40 48 35 71 7D 5D 2B EF 56 55 71 07 93,, Issuing CA,,MinIenM Taxi CA Systeemkaarten - G2,, Fingerprint SHA2,,74 15 FC 60 40 86 B4 E9 A7 DB CF 8B 44 AB 9A 47 8D 33 7F 50 64 77 E3 D4 88 80 D4 43 28 10 DD 6B,, ,,, Audit criteria,,§,,ETSI EN 319 401 v2.1.1 (2016-02) General Policy Requirements for Trust Service Providers §,,ETSI EN 319 411-1 v1.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates – Part 1: General requirements §,,CA/Browser Forum – Network and Certificate System Security Requirements v1.1 (2017) §,,PKIoverheid - Programma van Eisen v4.4, deel 3 Basiseisen, deel 3 Aanvullende eisen and the requirements from part 3d ,, ,,, ,,, Audit Period of Time,,1 November 2016 and 15 November 2017,, Audit performed in,,November 2017,,

Certificate Scheme: ETSI EN 319 411-1 v1.1.1

BSI Protocol number: PP929

Scheme manager: 5.1.2.e

Assessed location(s)

The audit has been performed at Permanent Locations.

3526 KS Utrecht / ETS 021 ()

Location reference	0047422314-000
Address	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Inspectie Leefomgeving en Transport Europalaan 40 3526 KS Utrecht The Netherlands
Visit type	Continuing assessment (surveillance)
Assessment reference	8828536
Assessment dates	23/11/2018
Audit Plan (Revision Date)	26/11/2018
Deviation from Audit Plan	No
Total number of Employees	2
Effective number of Employees	1
Scope of activities at the site	Main Certificate Scope applies.
Assessment duration	2.5 day(s)

3526 KS Utrecht / ETS 031 ()

Location reference	0047422314-000
Address	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Inspectie Leefomgeving en Transport Europalaan 40 3526 KS Utrecht The Netherlands
Visit type	Continuing assessment (surveillance)
Assessment reference	8834496

Assessment dates	27/11/2018
Audit Plan (Revision Date)	26/11/2018
Deviation from Audit Plan	No
Total number of Employees	2
Effective number of Employees	1
Scope of activities at the site	Main Certificate Scope applies.
Assessment duration	2 day(s)

The following sites/projects were also incorporated into the assessment:

Inspectie Leefomgeving en Transport
Westelijke Parallelweg 4
3331 EW Zwijndrecht
Ministerie van IenW
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Certification assessment program

Certificate Number - ETS 021

Location reference - 0047422314-000

		Audit1	Audit2
Business area/Location	Date (mm/yy):	11/2018 CAV1	11/2019 RECERT
	Duration (days):		
Management Review		X	X
Risk analysis and information security policy		X	X
Statement and overview of applicability		X	X
Internal auditing		X	X
Supplier management (supply chain)		X	X
Certification Practice Statement BCT en terms&conditions, PDS		X	X
Business Continuity Management		X	X
Documentation review		X	X
Personnel security (training, confidentiality agreement)		X	X
Handling complaints and disputes		X	X
Follow-up open non-conformities		X	X
Compliance (including enforcement procedures and card revocation)			

Certificate Number - ETS 031

Location reference - 0047422314-000

		Audit1	Audit2
Business area/Location	Date (mm/yy):	11/2018 CAV1	11/2019 RECERT
	Duration (days):		
Management Review		X	X
Risk analysis and information security policy		X	X
Statement and overview of applicability		X	X
Internal auditing		X	X
Supplier management (supply chain)		X	X
Certification Practice Statement BCT en terms&conditions, PDS		X	X
Business Continuity Management		X	X

Documentation review	X	X
Personnel security (training, confidentiality agreement)	X	X
Handling complaints and disputes	X	X
Follow-up open non-conformities	X	X
Compliance (including enforcement procedures and card revocation)		

Product Certification

There have been no changes to the certified products that the Certification (Scheme) Manager needs to be aware of.

Definitions of findings:

Nonconformity: Non-fulfilment of a requirement.

Major nonconformity: Nonconformity that affects the capability of the management system to achieve the intended results. Nonconformities could be classified as major in the following circumstances:

- If there is a significant doubt that effective process control is in place, or that products or services will meet specified requirements;
- A number of minor nonconformities associated with the same requirement or issue could demonstrate a systemic failure and thus constitute a major nonconformity.

Minor nonconformity: Nonconformity that does not affect the capability of the management system to achieve the intended results.

Opportunity for improvement: It is a statement of fact made by an assessor during an assessment, and substantiated by objective evidence, referring to a weakness or potential deficiency in a management system which if not improved may lead to nonconformity in the future. We may provide generic information about industrial best practices but no specific solution shall be provided as a part of an opportunity for improvement.

Observation: It is ONLY applicable for those schemes which prohibit the certification body to issue an opportunity for improvement.

It is a statement of fact made by the assessor referring to a weakness or potential deficiency in a management system which, if not improved, may lead to a nonconformity in the future.

How to contact BSI

'Just for Customers' is the website that we are pleased to offer our clients following successful registration, designed to support you in maximising the benefits of your BSI registration - please go to www.bsigroup.com/j4c to register. When registering for the first time you will need your client reference number and your certificate number (47422314/ETS 021).

Should you wish to speak with BSI in relation to your registration, please contact our Customer Engagement and Planning:

John M. Keynesplein 9
1066 EP Amsterdam
Tel: +31 (20) 3460780 Fax: +31 (20) 3460781
E-mail (for corrective action plans): 5.1.2.e @bsigroup.com

Notes

This report and related documents are prepared for and only for BSI's client and for no other purpose. As such, BSI does not accept or assume any responsibility (legal or otherwise) or accept any liability for or in connection with any other purpose for which the Report may be used, or to any other person to whom the Report is shown or in to whose hands it may come, and no other persons shall be entitled to rely on the Report. If you wish to distribute copies of this report external to your organisation, then all pages must be included.

BSI, its staff and agents shall keep confidential all information relating to your organisation and shall not disclose any such information to any third party, except that in the public domain or required by law or relevant accreditation bodies. BSI staff, agents and accreditation bodies have signed individual confidentiality undertakings and will only receive confidential information on a 'need to know' basis.

This audit was conducted on-site through document reviews, interviews and observation of activities. The audit method used was based on sampling the organization's activities and it was aimed to evaluate the fulfilment of the audited requirements of the relevant management system standard or other normative document and confirm the conformity and effectiveness of the management system and its continued relevance and applicability for the scope of certification.

As this audit was based on a sample of the organization's activities, the findings reported do not imply to include all issues within the system.

Regulatory compliance

BSI conditions of contract for this visit require that BSI be informed of all relevant regulatory non-compliance or incidents that require notification to any regulatory authority. Acceptance of this report by the client signifies that all such issues have been disclosed as part of the assessment process and agreement that any such non-compliance or incidents occurring after this visit will be notified to the BSI client manager as soon as practical after the event.

Findings from previous assessments

Finding Reference	1409751N4	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 6.2
Category	Minor		
Area/Process:	CERTIFICATION PRACTICE STATEMENT BCT, ALGEMENE VOORWAARDEN EN CERTIFICAATPROFIELEN		
Details:	Wij hebben de algemene voorwaarden BCT (d.d. 30 januari 2012, v1.0) doorgenomen. Een aantal verplichte onderdelen ontbreken in deze algemene voorwaarden. Een aantal van deze onderwerpen zijn wel beschreven in het CPS, maar hier is geen referentie naar gemaakt vanuit de algemene voorwaarden.		
Objective evidence:	Algemene voorwaarden BCT (d.d. 30 januari 2012, v1.0) Observaties website dossierhouder		
Justification for the NCR category			
Cause	Uit "161206 8401628-8393349 ETS-021 en 031 ILenT CAP": Eerlijk gezegd geen idee		
Correction / containment	Uit "161206 8401628-8393349 ETS-021 en 031 ILenT CAP": De algemene voorwaarden BCT worden tegelijk met het CPS grondig herzien (en herschreven) nav bovenstaande bevindingen. Deadline 1 februari 2017		
Corrective action	<p>20170524 De opvolging van deze afwijking is niet beoordeeld tijdens deze transitie audit. Wij zullen de opvolging beoordelen tijdens de volgende reguliere audit.</p> <p>20171113 De Algemene Voorwaarden zijn herzien: "Algemene Voorwaarden PKIoverheid Certificaten Dossierhouder BCT", d.d. 6 november 2017, v2.0. De algemene voorwaarden bevat in hoofdstuk 3 een referentie naar het CPS voor de onderwerpen die daar uitgewerkt staan. De bijgewerkte versie is nog niet formeel goedgekeurd en (dus) ook nog niet gepubliceerd. Ook is onduidelijk hoe grondig de herziening is geweest (zoals gesteld in als corrigerende actie). Wij hebben vernomen dat geen toets tegen de relevante normen heeft plaatsgevonden. Ook zijn de algemene voorwaarden bijvoorbeeld niet getoetst door een jurist op juistheid en volledigheid. De afwijking blijft hierdoor open.</p> <p>20181126 We observed that the published version of the general terms and conditions (version 1.0 – 30.01.2012) are still outdated. This document also refers to legislation (WBP) that has already been replaced (AVG). We noted that the Dossierhouder has requested the legal</p>		

	department to review a revised version of the terms and conditions document, but this review is not started yet.
Closed?:	No
Justification	Beperkte voortgang is geboekt, deze afwijking blijft open.

Finding Reference	1482030-201705-N1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI EN 319 403 7.9d
Category	Minor		
Area/Process:	Interne auditing en interne controle		
Details:	<p>GEEN INTERNE AUDIT OP GEWIJZIGDE NORMEN</p> <p>Er is geen interne audit of self-assessment uitgevoerd gericht op vaststellen van conformiteit aan de nieuwe ETSI normen en de eIDAS verordening.</p> <p>Het CSP management heeft in maart 2017 een verklaring van toepasselijkheid getekend waarin zij aangeeft aan de nieuwe normen te voldoen, terwijl de keten (en productie) nog niet gereed is.</p>		
Objective evidence:	Interview interne auditing "Interne Controleplan IenM/IBI-FenI 2017", d.d. 13-02-2017		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": De DH heeft deze wijzigingen opgepakt als alle andere wijzigingen in het PvE PKI-O. Hierbij wordt ook geen aparte interne audit of self assessment uitgevoerd.		
Correction / containment	Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": Door de interne auditdienst (AO/IC) zal deze audit in september worden uitgevoerd, in samenhang met de TSP. Deadline: 31 oktober 2017.		
Corrective action	<p>20170626: Overzicht met acties opgesteld. ILenT heeft nog geen formele self-assessment uitgevoerd waarin de toepasselijke normen zijn onderzocht en de conformiteit is vastgesteld. ILenT verwijst hiervoor naar het "overzicht acties m.b.t. bevinding (..)", echter dit document betreft geen self-assessment op de gewijzigde normen.</p> <p>20171113 Een interne audit is uitgevoerd op dienstverlening van de TSP en de Dossierhouder. Wij hebben hiervan de conceptrapportage ingezien: "RAPPORT ONDERZOEK MANagementsysteem CERTIFICATE SERVICE PROVIDER (CSP)", d.d. 8 november 2017. Echter, uit de rapportage is niet duidelijk dat de nieuwe toepasselijke normen (waaronder eIDAS) expliciet onderdeel zijn van de interne auditscope.</p> <p>20181126 Tijdens de audit hebben wij de interne auditrapportage onderzocht (180123 Verslag overleg AO-IC) inclusief onderliggende</p>		

	verslagen over de controle objecten. Wij hebben vastgesteld dat deze audit grondig is uitgevoerd. Echter hierbij is alleen onderzocht of de beheersmaatregelen die volgen uit de risicoanalyse effectief zijn ingericht. Het auditteam heeft niet expliciet de van toepassing zijnde normenkaders onderzocht, al zijn de normen deels impliciet geraakt. TSP Management heeft een matrix opgesteld met normen die mogelijk onderdeel zijn geweest van de audit, maar het interne auditteam heeft nog niet kunnen vaststellen of deze normen daadwerkelijk zijn getoetst (of dat aanvullende auditwerkzaamheden nodig zijn).
Closed?:	No
Justification	Beperkte voortgang is geboekt, deze afwijking blijft open.

Finding Reference	1556734-201711-N1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319403: par. 7.9.d
Category	Minor		
Area/Process:	Interne auditing en interne controle		
Details:	Het auditplan is onvoldoende gebaseerd op de van toepassing zijn de normen.		
Objective evidence:	Tijdens het interview met de auditoren is bevestigd dat de essentiële vereisten als normenkader tijdens de audit zijn gehanteerd en dat deze niet direct zijn gebaseerd op de relevante ETSI normen, eIDAS en PvE PKIo.		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Corrective action	20181126 Tijdens de audit hebben wij de interne auditrapportage onderzocht (180123 Verslag overleg AO-IC) inclusief onderliggende verslagen over de controle objecten. Wij hebben vastgesteld dat deze audit grondig is uitgevoerd. Echter hierbij is alleen onderzocht of de beheersmaatregelen die volgen uit de risicoanalyse effectief zijn ingericht. Het auditteam heeft niet expliciet de van toepassing zijnde normenkaders onderzocht, al zijn de normen deels impliciet geraakt. TSP Management heeft een matrix opgesteld met normen die mogelijk onderdeel zijn geweest van de audit, maar het interne auditteam heeft nog niet kunnen vaststellen of deze normen daadwerkelijk zijn getoetst (of dat aanvullende auditwerkzaamheden nodig zijn).		
Closed?:	No		

Justification	Beperkte voortgang is geboekt, deze afwijking blijft open.
----------------------	--

Finding Reference	1556734-201711-N10	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	319 401 7.13a,c, eIDAS art 24j
Category	Minor		
Area/Process:	Naleving		
Details:	<p>INFORMEREN BETROKKENEN BIJ DATALEK</p> <p>Indien een datalek optreedt, moet de betrokkene (degene van wie de data is gelekt) in sommige gevallen ook geïnformeerd worden (volgens de website van AP "als een datalek waarschijnlijk ongunstige gevolgen heeft voor hun persoonlijke levenssfeer"). Het maken van deze afweging en het indien nodig informeren van de betrokkene is geen onderdeel van de procedure.</p>		
Objective evidence:	"Richtlijn Melding incidenten en calamiteiten PKI overheid t.b.v. de BCT", v2.4, d.d. 11 april 2017		
Justification for the NCR category	-		
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"		
Corrective action	20181126 Het document is herzien naar "Richtlijn melding incidenten en calamiteiten", v4.6, 13 november 2018. Volgens de huidige procedure zullen de ketenpartners nu zelf (indien nodig) een melding indienen bij AP. Echter, in de richtlijn is nog niet opgenomen dat de betrokkene in sommige gevallen ook geïnformeerd dient worden. Ook de wijze waarop dit zal gebeuren (eventueel in afstemming met andere ketenpartijen) is niet vastgelegd.		
Closed?:	No		
Justification	Voortgang is geboekt maar deze afwijking blijft open.		

Finding Reference	1556734-201711-N4	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	4.9.5-pkio61
Category	Minor		
Area/Process:	Leveranciersmanagement		

Details:	<p>ONDUIDELIJK OF INTREKKINGSTERMIJN WORDT BEHAALD</p> <p>De afspraken die de Dossierhouder heeft gemaakt met Kiwa Register (en KPN) ten aanzien van de intrekkingstermijnen zijn onduidelijk. In het CPS par. 4.9.7 is het volgende vastgesteld: "De CRL-uitgifte frequentie is eens per drie uur, waarbij de CRL een geldigheidsduur heeft van vierentwintig uur. Maximaal vier uur nadat een geautoriseerd online verzoek om intrekking is ontvangen, zal de Dossierhouder BCT een CRL publiceren met de statuswijziging van dit certificaat. In het geval dat een kaart wordt ingetrokken via de noodprocedure wordt de CRL onmiddellijk na de verwerking door de CA gepubliceerd."</p> <p>Dit betekent dat indien de reguliere intrekkingprocedure van toepassing is (niet de noodprocedure) Kiwa Register maximaal 1 uur de tijd heeft voor het verwerken van een regulier intrekkingverzoek (ook indien dit per telefoon wordt ingediend). Dit omdat niet direct na intrekking door Kiwa een CRL word gepubliceerd. Tijdens de audit konden de ketenafspraken hiervoor niet aangeleverd worden. Ook zijn deze termijnen niet opgenomen in bijvoorbeeld het overzicht van toepasselijkheid.</p>
Objective evidence:	Certificate Practice Statement v4.5 (d.d. 6 november 2017)
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	20181126 Wij hebben vastgesteld dat de Dossierhouder de intrekkingstermijnen heeft afgestemd met Kiwa Register op 17 januari 2018, 8 mei 2018. Op 30 mei 2018 is als vastlegging op dit punt opgenomen dat Kiwa Register al een reactie heeft gegeven. Deze reactie is niet aangetroffen en verdere evidence voor de opvolging van deze afwijking ontbreekt. Deze afwijking is daarnaast niet opgenomen in het bestand waarmee de voortgang wordt bewaakt ("Bevindingenoverzicht").
Closed?:	No
Justification	Beperkte voortgang is geboekt, deze afwijking blijft open.

Finding Reference	1587728-201801-N1	Certificate Reference	ETS 031
Certificate Standard		Clause	ETSI 319403 7.9.d
Category	Minor		

Area/Process:	OVERVIEW OF APPLICABILITY
Details:	<p>OVERVIEW OF APPLICABILITY</p> <p>This non-conformity is a downgrade of major non-conformity 1556734-201711-M1.</p> <p>We reviewed a sample of the requirements in the Overview of Applicability v4.5.2. We determined the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> -requirement 319 411-1 5.3b (the NCP+ certificate profile attribute) is not included. Requirement 5.3a is included (but not to KPN), but 5.3a concerns NCP, not NCP+. -eIDAS requirement 19.1 is not assigned to KPN and AMP, but should be. -ETSI 319 411-1 6.9.1b is not assigned to KPN, while that organisation is (partly) responsible for certificate generation and certificate revocation. -It is unclear why ETSI 319 411-1 7.2 is not assigned to the TSP, while related requirements (e.g. 7.2a) are assigned to the TSP. <p>We noted that several requirements are not assigned to AMP Logistics, but should be. During the audit, Kiwa Register has confirmed a difference with AMP's own OoA, which will be analysed and updated in the beginning of February 2018. It is important that AMP is certified for all requirements that are applicable to their service. For example, the following requirements are incorrectly not assigned to AMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ETSI 319 411-1 6.5.1l -ETSI 319 411-1 7.6 (physical security) -5.2-pkio74 (risk analysis) -ETSI 6.4.5b (registration)
Objective evidence:	<p>Review OoA v4.5.2</p> <p>Interview OoA update activities</p>
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Correction / containment	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Corrective action	<p>20181126 The OoA was updated to "181122 OoA obv eIDAS PvE 4.6 v2 ETSI normenkaders per soortnorm en NetSec v1.2". A number of inconsistencies have been removed. However, we still noted anomalies. For example:</p> <ul style="list-style-type: none"> -AMP operates security support systems (such as a firewall), but the relevant netsec requirements are not made applicable to AMP. -Netsec 1h is not made applicable to KPN (operating an issuing system and security support system), AMP (operating a security support system) and Idemia (operating a security support system). -AMP uses trusted roles (ETSI 7.2) but none of the requirements in netsec chapter 2 are made applicable to AMP. <p>Note that these are examples, a detailed review by the Dossierhouder/TSP is still required.</p>

Closed?:	No
Justification	Progress is achieved but this nonconformity remains open.

Finding Reference	1587728-201801-N4	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 6.3b, 7.1.1f
Category	Minor		
Area/Process:	SUPPLIER MANAGEMENT		
Details:	<p>INADEQUATE MANAGEMENT OF KIWA REGISTER This non-conformity is a downgrade of major non-conformity 1556734-201711-M2.</p> <p>We determined that inadequate supplier management of Kiwa Register was performed related to the significant and structural nonconformities noted at Kiwa Register. In addition, no follow-up is given to the fact that the processes within Kiwa Register related to the services provided by AMP Logistics were not certified.</p> <p>For example, we determined that:</p> <ul style="list-style-type: none"> -The management review does not address this issue -The TSP/Dossierhouder meeting minutes do not include status updates about Kiwa Register -The internal audit has not examined progress -The risk assessment does not include this issue <p>As of the previous audit, a number of improvements were made. See for details our observations at 1556734-201711-M2. Until the next special audit at Kiwa Register, the TSP and Dossierhouder will perform the following (as documented in ("180131 Tussenevaluatie crisis KIWA (aangepast)")):</p> <ul style="list-style-type: none"> -Daily updates by KIWA using status overview -2-3 times a week "solution room" (operational updates) -once a week management meeting DCI-ILT-KIWA -1 or 2 'reality checks' -once every 2-3 weeks internal meetings within ILT/IenM. <p>The document also lists a number of structural improvements to supplier management. In addition, the following CAP actions are pending (in Dutch):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opnemen in managementreview (uiterlijk) 01-03-2018 - Opnemen in interne auditprogramma (01-06-2018) - Herijking Leveranciersmanagement (1-3-2018) 		
Objective evidence:	80131 Tussenevaluatie crisis KIWA (aangepast) Interview supplier management		

Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Correction / containment	Refer to "180209 CONCEPT CAP DH (nav follow-up jan)_AKK_LA", documented by Dossierhouder ILT
Corrective action	<p>20181126 We observed that the following have been performed:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Management review addresses the KIWA crisis, including the identification of a corrective action regarding the operational management of the KIWA - Management of the KIWA services delivery has been an assessed subject of the internal audit (Rapportage Onderzoek BCT IenW 2018 – 23.10.2018) - Update of supplier management process (Leveranciersmanagement – 15.11.2018 – versie 2.5) <p>Furthermore, we noted that meetings have been held with KIWA to discuss and evaluate service delivery and relevant areas of concern. We observed a variety of documented information to evidence this, such as meeting minutes, emails and action lists.</p> <p>However, the meeting structure with KIWA is not yet performed in a consistent and structured manner. In addition, we noted that an important 'reality check' at Kiwa Register (and other subcontractors) related to the lifecycle management of all assets is not completed yet.</p>
Closed?:	No
Justification	Progress has been made to resolve this minor non-conformity. However, this minor-nonconformity will remain open, as the meeting structure with KIWA is not performed in a consistent and structured manner.

Major (3) nonconformities arising from this assessment.

Finding Reference	1712429-201811-M1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 401 6.3a, 7.1.1d
Category	Major		
Area/Process:	Organisation and Compliance		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>INADEQUATE IMPROVEMENT MANAGEMENT</p> <p>This nonconformity was originally classified as minor (201711-N3, and before that 1265746N1).</p> <p>During this audit, we noted that improvement management is not implemented adequately. Only 11 of the 17 open nonconformities could be closed, of which 3 have been closed and reopened as major nonconformities. In many cases, the CAP deadlines have not been met and in some cases no progress with the follow-up was achieved until the start of the audit. In addition, no review of the effectiveness of the implemented controls has been performed.</p>		
Clause requirements	ETSI 401 6.3a, 7.1.1d		
Objective evidence	Review of open nonconformities Bevindingenoverzicht (internal follow-up management sheet)		
Cause			
Correction / containment			
Corrective action			

Finding Reference	1712429-201811-M2	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	7.1-pkio121, ETSI 411-2 6.6
Category	Major		
Area/Process:	Certificate Generation Service		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>SUBJECT CERTIFICATES DO NOT INCLUDE GIVENNAME/SURNAME OR PSEUDONYMN</p> <p>This nonconformity was originally classified as minor (201803-N3).</p>		

	<p>We observed the audit report issued for subcontractor KPN ("8835144-8829292 KPN-BCT ETS-023-038 CAV1 FINAL") . This report contains a major nonconformity related to the implementation of the certificate profiles.</p> <p>In the (revised) documented certificate profile for a qualified certificate, we noted that the CommonName is used in the subject, without the given name/surname. This profile is not implemented yet. The Dossierhouder has sent the revised profile to Kiwa Register in June 2018. Since then, the Dossierhouder has requested the status several times. The CAP deadline for implementation (30-04-18) is not met. During the audit, the Dossierhouder requested input of Kiwa Register related to the planning of implementation. We observed an email by Kiwa Register, stating that they now expect to implement the revised profiles in Q1 2019. We now classify this (previously opened) nonconformity as major.</p>
Clause requirements	7.1-pkio121, ETSI 411-2 6.6
Objective evidence	Interview Audit report 8835144-8829292 KPN-BCT ETS-023-038 CAV1 FINAL 180625 Certificaatprofielen en CRL model IenW - v 1.5 def.
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Finding Reference	1712429-201811-M3	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 319 401 7.1.1d, 7.2a
Category	Major		
Area/Process:	Human Resource Security		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>INSUFFICIENT RESOURCES AVAILABLE TO PERFORM ALL TASKS ADEQUATELY This nonconformity was originally classified as minor (201711-N7).</p> <p>We noted that at full capacity (which is even reduced by 1 day a week since the previous audit), the available time to perform all required tasks by the TSP and Dossierhouder is inadequate. The audit team concluded this based on the interviews, internal audit observations and by observing the (partly inadequate) follow-up of open nonconformities.</p> <p>We stress that the migration to the G3 root, in addition to the current operational activities, will require additional resources. These are currently not available. We have noted that the Dossierhouder has</p>		

	recently started with recruiting staff for the G3 implementation, but at the time of this audit this staff was not yet assigned and available.
Clause requirements	ETSI 319 401 7.1.1d, 7.2a
Objective evidence	Interviews Dossierhouder, TSP Management Rapportage Onderzoek BCT IenW 2018 – 23.10.2018 Observations of follow-up of nonconformities
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Minor (4) nonconformities arising from this assessment.

Finding Reference	1712429-201811-N1	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI401 5
Category	Minor		
Area/Process:	Risk assessment		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>CONSISTENCY OF RISK ASSESSMENT OUTPUT</p> <p>The risk assessment document contains dedicated sections for identified risks and per category an overview of mitigating controls. However, a transparent link between identified risks, mitigating controls resulting in a residual risk is not present. Furthermore, identified risks specific for 2018 do not follow the risk calculation method for determining the risk level.</p> <p>Impact and Likelihood values used for the calculation of risk levels deviate from the defined values for Impact and Likelihood.</p>		
Clause requirements	ETSI401 5		
Objective evidence	Evidence - Risicoanalyse TSP en DH BCT – Jaar 2018 – 19.04.2018 – versie 6.0		
Cause			
Correction / containment			
Corrective action			

Finding Reference	1712429-201811-N2	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI 401 7.13c
Category	Minor		
Area/Process:	Organisation and Compliance		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>NO EVIDENCE OF GDPR COMPLIANCE</p> <p>It is unclear if the TSP and the Dossierhouder need to perform certain GDPR compliance activities, such as publishing a privacy statement. We observed no evidence that the personal data processing of ILT (as part of the complaints/disputes procedure) meets the GDPR requirements.</p>		
Clause requirements	ETSI 401 7.13c		
Objective evidence	Interview compliance		
Cause			
Correction / containment			
Corrective action			

Finding Reference	1712429-201811-N3	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	ETSI403: 7.4.1.0
Category	Minor		
Area/Process:	Scope Statement of Applicability		
Justification for the NCR category	The subcontractors have formally agreed with the previous OoA version (containing netsec v1.1.)		
Statement of non conformance:	<p>MANAGEMENT OF LATEST VERSION OF OVERVIEW OF APPLICABILITY</p> <p>We noted that the Dossierhouder has updated the Overview of Applicability based on feedback by the Policy Authority. Netsec version 1.2 has been included. This latest OoA version is currently not agreed with by the Dossierhouder's subcontractors. In addition, the impact of the new requirements is not analysed yet.</p>		
Clause requirements	ETSI403: 7.4.1.0		
Objective evidence	Interview OoA		
Cause			
Correction / containment			

Corrective action	
--------------------------	--

Finding Reference	1712429-201811-N4	Certificate Reference	ETS 021
Certificate Standard		Clause	2.2-pkio3, 411-2 6.5.1c
Category	Minor		
Area/Process:	Policies and Practices		
Justification for the NCR category	-		
Statement of non conformance:	<p>CPS NOT AVAILABLE IN ENGLISH LANGUAGE AND NO QSCD MONITORING</p> <p>We noted that the CPS is published in Dutch language. No CPS is available yet in English language.</p> <p>In addition, the controls are not documented to monitor QSCD certification status until the end of the validity period of the QSCD certification and measures in case of modification of this status (as per 411-2 6.5.1c).</p>		
Clause requirements	2.2-pkio3, 411-2 6.5.1c		
Objective evidence	Certification Practice Statement - Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement (CPS) – 25 juni 2018 – versie 4.6		
Cause			
Correction / containment			
Corrective action			

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Graag je akkoord op CPS 4.5.2
Datum: maandag 29 januari 2018 13:13:11
Bijlagen: [180129 CPS 4.5.1 DEF.pdf](#)

Hallo 5.1.2.e ,

Graag middels een reply op deze mail graag je akkoord op ons nieuwe CPS (uitgiftebeleid BCT kaarten) (bijgevoegd)

Dank en groet,

5.1.2.e

.....
Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e
5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e "
Cc: 5.1.2.e @bzkn; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e)
 - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Regiegroep BCT —> G3 ROOT
Datum: dinsdag 18 december 2018 19:17:44

Hallo allemaal,

Ik had de afspraak van as donderdag 0900-1030 uur gepland om jullie bij te praten over het door ons DT genomen besluit om de G3 ROOT CA te gaan implementeren voor de BCT kaarten / certificaten.

Binnen ILT is hier al het nodige voorbereidingswerk gedaan. 5.1.2.e (directeur VV binnen ILT), 5.1.2.e (IV ILT) en ondergetekende hebben een plan op hoofdlijnen opgesteld. Uiteraard gebaseerd op de eerder met jullie besproken impactanalyse van 5.1.2.e en de second opinion van 5.1.2.e. Er zijn gesprekken gevoerd met 5.1.2.e en Logius. Daarnaast wordt er op dit moment een projectteam gevormd. Gisteren spraken wij voor het eerst met de door ILT hiervoor ingehuurd projectmanager 5.1.2.e.

Hij gaat zich de komende weken verder inlezen en zijn projectteam vormen. Mijn rol zal zich hier beperken tot een adviseurschap m.b.t. mijn kennis en netwerk. Omdat de agenda van 5.1.2.e op donderdagochtend geen ruimte bood, en om hem even de tijd te geven, hebben we ervoor gekozen de Regiegroep uit te stellen tot de 1^e week na de kerstvakantie. We hopen dan (bijna) het hele plaatje compleet te hebben.

Ik ga dus zo de afspraak van as donderdag uit de agenda halen en zal jullie morgen (na afstemming agenda 5.1.2.e) uitnodigen voor een nieuw moment in het nieuwe jaar. Let wel: haast is geboden in dit proces!

De planning van de eerste bijeenkomsten is dan in grote lijnen als volgt:

- Oriëntatie Logius / 5.1.2.e al gedaan
- Oriëntatie KIWA do 20 dec 2018
- Bijpraten Regiegroep week 7-11 jan 2019
- Oriëntatie met fabrikanten week 7-11 jan 2019
- Bijpraten Begeleidingscommissie week 14-18 jan 2019

Ik hoop jullie voor nu even voldoende te hebben geïnformeerd. Ik stuur straks / morgen een zelfde mail naar de leden van de Begeleidingscommissie (incl fabrikanten).

Als er voor nu vragen zijn: jullie weten me te vinden! ☺

Groet,

5.1.2.e

Teamleider Vergunningen Scheepvaart (binnendienst)

Dossierhouder BCT

MSA digital tachograph cards

Vergunningverlening | Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport

Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB;
 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-BSK; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e -
 ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-BSK
Cc: 5.1.2.e)-HBJZ; 5.1.2.e)-BSK
Onderwerp: Regiegroep BCT
Datum: maandag 1 oktober 2018 18:47:47

Hallo allemaal,

Morgen is er regiegroep. Zoals al gemeld zal ik daar niet zijn. En laat ik deze er maar gelijk in knallen: ik ga mijn bemoeienis met de BCT en andere taxizaken nu echt versneld afbouwen. Ik heb mij aandacht nl echt nodig bij Scheepvaart en het werk klotst bij mij nu echt een beetje tegen de plinten.

Om deze reden zal de Regiegroep van 15 oktober mijn laatste zijn. Ik draag de organisatiestok hier graag over aan mij collega's van Marktordening en/of Netwerk. Het is even aan hen hoe zij dit verder organiseren. Daarnaast zal ik ook niet meer deelnemen aan overleggen met de buitenwereld (fabrikanten, begeleidingsgroep, etc).

Ik geef straks nog even commentaar aan 5.1.2.e op de aangepaste nota HH en BCT over de toekomst van de BCT. Het is verder aan de ILT collega's om deze verder te brengen naar het DT. En nogmaals:

Start NU met de voorbereidingen op de G3 ROOT CA, wacht hiervoor de DT discussie niet af (zie ook hieronder).

Daarnaast hebben 5.1.2.e en ik afgelopen donderdag bezoek gehad van Agentschap Telecom. Zij maken zich zorgen over de toekomst van de BCT (gaan we tijdig over op G3?), het (her)beleggen van de taken van de TSP en de Dossierhouder BCT (ihkv PKI-Overheid) en uiteraard het toezicht op KIWA (en haar onderaannemers). Uiterlijk 15 oktober dienen wij bij AT aan te leveren:

- Diverse antwoorden op een eerder ontvangen toezichtbrief (bijgevoegd)
- Een stappenplan voor de routing naar de G3; er is geen tijd om de DT discussie over de toekomst van de BCT af te wachten! (wanneer er een andere keuze gemaakt wordt kan het project evt gedraaid worden naar een afkoppeling van PKI-Overheid, wat al een project op zich schijnt te zijn)
- Een stappenplan voor de routing naar het herbeleggen van de taken van de TSP en de Dossierhouder BCT

Wat doe ik dan nog wel?

- Samen met 5.1.2.e bereid ik een discussie voor in het DT voor het herbeleggen van de taken als PKI-Overheid Dossierhouder BCT. Ik zal de nota die we hierover voorbereiden in CC aan de Regiegroep sturen;
- Tot deze taken herbelegd zijn blijf ik de rol van Dossierhouder BCT (ihkv PKI-Overheid) vervullen. Dat betekent:
 - Dat ik samen met 5.1.2.e (DCI) de externe audit van november a.s. nog verder voorbereid. Een van deze zaken gaat over de in beslagname/inname van BCT kaarten, ik kom hier nog over op het net bij 5.1.2.e
 - Dat we antwoorden moeten geven op de vragen die gesteld zijn door AT (zie hierboven)

Ik hoop eigenlijk de externe audit van november te kunnen gebruiken als start voor het inwerken van de collega's die dit stokje van mij gaan overnemen (uiteraard afhankelijk van de genoemde DT discussie) en dat ik er daarna echt vanaf ben.

- Uiteraard ben ik altijd bereid nog (kort) mee te denken of advies te geven
- Op verzoek van 5.1.2.e blijf ik (voorlopig) nog wel de rol van MSA voor de digitale tachograafkaarten vervullen. Het herbeleggen van deze taak bezien we later (na implementatie van de nieuwe digitach, juni 2019)

Tot zover. Als er nog vragen of opmerkingen zijn: laat het weten!

Hartelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Vergunningverlening| Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport

Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)

<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Onderzoek G3 ROOT CA
Datum: vrijdag 20 juli 2018 11:29:38
Bijlagen: [180720 ILT onderzoek nieuwe PKI voor BCT v0.99.pdf](#)
[160914 Memo MT gevolgen G2 naar G3 V3.docx](#)

Hallo 5.1.2.e ,

Ik stuur dit ook even aan jou, daar jij voor mij m.b.t. PKI-Overheid nog steeds het DT aanspreekpunt bent. 5.1.2.e in de CC omdat dit met KIWA het volgende 'dingetje' gaat worden (is mijn verwachting).

Later kom ik er nog op terug, maar ga je/jullie adviseren deze (forse!) transitie door een externe adviseur te laten uitvoeren. Wij hebben deze kennis niet binnen ILT, misschien bij DCI wel.

Overigens spraken we hier al eerder over n.a.v. bijgaande notitie, ging toen om de omwisseling van de BCT kaarten en de kosten die hiermee gemoeid zijn (is een onderdeel van deze transitie)

Kan me voorstellen dat dit nog wel vragen op roept, laten we na jouw vakantie hier even voor gaan zitten.

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: vrijdag 20 juli 2018 11:09
Aan: 5.1.2.e @minienm.nl; 5.1.2.e) - DGB <5.1.2.e @minienm.nl>;
5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - BSK 5.1.2.e @minienm.nl>;
5.1.2.e) - DGB 5.1.2.e @minienm.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
<5.1.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: Onderzoek G3 ROOT CA

Hallo allemaal,

Bijgaand het 0.99 rapport nav het onderzoek dat door mij en 5.1.2.e is uitgevoerd. Het ging hier om een onderzoek naar de impact van de 2 mogelijke sporen: private ROOT CA of doorgaan op de huidige weg (G3 ROOT CA).

Ik stel voor het advies in dit rapport te volgen en dus 'gewoon' door te gaan naar de G3.

Graag wil ik hier nog wel over in gesprek met de branche en fabrikanten. Ik stel daarom voor dit rapport met ons principe besluit door te sturen en in de 1^e week van september (na mijn vakantie) een bijeenkomst te beleggen met de Begeleidingscommissie BCT.

Kan iedereen zich hierin vinden?

Dank en hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Vergunningverlening | Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport
Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Cc: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: RE: Notitie BCT + desk HH
Datum: dinsdag 25 september 2018 09:06:34
Bijlagen: [FW Notitie BCT + desk HH.msg](#)

Prima om het daar nog over te hebben, maar nogmaals: de ILT moet **NU** aan de bak met die G3 ROOT CA, die ook mij mail van zojuist aan 5.1.2.e (voor 5.1.2.e nog even bijgevoegd).

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: dinsdag 25 september 2018 09:03
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@iLent.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@iLent.nl>
Onderwerp: RE: Notitie BCT + desk HH

Heb net 5.1.2.e gesproken. Hij vindt het ook heel vervelend voor je omdat je er zoveel werk en tijd in gestoken hebt. Maar, en dat begrijp ik dan wel weer, hij wil wel de kans hebben om het zelf te lezen voordat het voor het DT geagendeerd kan worden. De paragraaf over de uitleesproblemen vind ik zelf wat kort en ook aan de optimistische kant en het dilemma van beheer en toezicht zou ook wat beter tot uitdrukking kunnen komen. Daar wil ik wel een poging toe doen.

Met groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: dinsdag 25 september 2018 00:41
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>
Onderwerp: RE: Notitie BCT + desk HH

Mijn advies: wijs hem nog een keer op het risico op de eerste pagina.... heb ik ook voor mijn vakantie al aangegeven... gaat anders 'nie goed nie'!

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>
Datum: maandag 24 sep. 2018 20:04
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@iLent.nl>
Onderwerp: FW: Notitie BCT + desk HH

Ter info
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: "5.1.2.e - ILT" <5.1.2.e@ilent.nl>
Verzonden: 24 sep. 2018 19:24
Aan: 5.1.2.e - ILT" <5.1.2.e@ilent.nl>
Onderwerp: RE: Notitie BCT + desk HH

Hi 5.1.2.e,

Het is te laat om stukken voor het DT van woensdag in te dienen. Bovendien heb ik nog geen tijd gehad om het te lezen en had 5.1.2.e gevraagd penvoerder te zijn van de verschillende onderdelen van de notitie. 5.1.2.e zou één van de onderdelen aanleveren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Directeur Omgeving en Bestuur / plv. Inspecteur-Generaal

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Portefeuille Omgeving en Bestuur
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
Secretariaat | 070 456 7400
b.g.g. 5.1.2.e

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e@ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>
Datum: maandag 24 sep. 2018 17:17
Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>
Onderwerp: FW: Notitie BCT + desk HH

5.1.2.e

Van 5.1.2.e kreeg ik bijgevoegde notitie over de BCT. Zijn bedoeling is deze memo in het DT van woensdag a.s. te bespreken. Is dat haalbaar? En ben jij akkoord?

Zo ja, dan zal ik morgen met 5.1.2.e overleggen over wijze van aanbieden e.d.

Met groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: maandag 24 september 2018 15:25
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>
Onderwerp: RE: Notitie BCT + desk HH

Nope... Dank hiervoor!

Bijgevoegd de (wat mij betreft) definitieve memo die gevraagd was door 5.1.2.e en andere DT leden.

Kan jij deze doorgeleiden, zodat eea wellicht as woensdag besproken kan worden? Let wel: snelheid is vereist!!

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT

Verzonden: maandag 24 september 2018 09:27

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>

Onderwerp: RE: Notitie BCT + desk HH

Hoi 5.1.2.e,

Deze informatie had jij nog niet?

Met groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT

Verzonden: zondag 23 september 2018 20:33

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @IlenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e ,

5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT

<5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;

5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: Notitie BCT + desk HH

Hallo 5.1.2.e,

Afgelopen woensdag bespraken we bijgaande CONCEPT notitie ter discussie in het DT as woensdag.

Julie zouden mij nog van input voorzien, vooral m.b.t. de desk handhaving. Tot op heden echter nog niks gehoord,

Als we het as woensdag besproken willen hebben (en haast is écht geboden), heb ik jullie input wel snel nodig.

Lukt dit uiterlijk morgenochtend?

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: dinsdag 18 september 2018 23:47

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e) -

ILT <5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @IlenT.nl>

Onderwerp: RE: Notitie BCT + desk HH

Hallo allemaal,

Bijgevoegd het memo wat we morgenochtend 0830 uur bespreken. Het is wel een erg lang verhaal geworden (7 kantjes), maar men moet het ook wel kunnen begrijpen. Morgen maar eens met elkaar kijken of het ergens korter kan. Er moet in elk geval nog een nadere tekst in

over deskhandhaving.

Ik had een zaal gevraagd op de R8, maar kreeg van VenI (ook na 2 keer vragen) een zaal in Utrecht... ☺

Laten we afspraken bij de pantry op de 12^e etage, dan zoeken we daar een plekje.

Graag tot dan, groet,

5.1.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: zondag 16 september 2018 11:21

Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT;
5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) -
ILT

Onderwerp: Notitie BCT + desk HH

Tijd: woensdag 19 september 2018 08:30-10:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: R8, zaal volgt

Nav mail zojuist!

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T.a.v.
DT ILT

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

24 september 2018

Bijlage(n)

-

memo

Memo t.b.v. discussie over toekomst BCT

Beste DT-leden,

Doelstelling memo

Teneinde een discussie te kunnen voeren over de toekomst van de Boord Computer Taxi (BCT), het DT informeren over:

- De 'oorsprong' en verleden van de BCT
- BCT kaartuitgifte
- BCT en PKI-O
- Handhaven met de BCT
- BCT en de G3 ROOT CA
- Toekomst van de BCT (3 scenario's)

Advies

- Stel een projectleider aan en maak direct een start met de werkzaamheden om de G3 ROOT CA te implementeren.
- Start tegelijkertijd een discussie met DGB / STAS over de toekomst van de BCT, geadviseerd wordt om te gaan voor scenario 2 (BCT zonder digitale handtekening)

Risico

Wanneer er niet snel een projectleider wordt aangesteld en begonnen wordt met de voorbereidingen voor de G3 ROOT CA, moeten we er rekening mee houden dat alle BCT's vanaf 20 maart 2020 niet meer functioneren en dat er vanaf dat moment geen registratie meer mogelijk is. In mijn memo van 3-8-2018 aan 5.1.2.e heb ik hier ook reeds op gewezen.

De 'oorsprong' en verleden van de BCT

In het vernieuwde taxibeleid van 1999 werd reeds gesproken over een BCT. Middels een BCT werd de tot dan toe schriftelijk gevoerde administratie (arbeids- en rusttijden en ritgegevens) gedigitaliseerd. Mede i.v.m. weerstand in de branche is de ontwikkeling van de BCT pas in 2004 gestart. Doelstellingen waren:

- Verbreden en verbeteren van het toezicht op de naleving van arbeids- en rusttijden;
- Veiliger taxivervoer;
- Verbetering van gelijke concurrentievoorwaarden;
- Verbetering van transparantie voor de reiziger;
- Vermindering van administratieve lasten voor de taxiondernemer.

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Datum
24 september 2018

De toenmalige IVW stelde een projectteam samen met een 2 ledige taak:

- Ontwikkel een applicatie om kaarten voor de BCT uit te kunnen geven;
- Ontwikkel de benodigde wet- en regelgeving (incl. technische specificaties) die nodig is om BCT's te laten ontwikkelen door de markt en de BCT's uiteindelijk in de taximarkt te kunnen gebruiken.

Na een lang traject van onderhandelingen met de branche en potentiële fabrikanten, alsmede een intensief ontwikkeltraject, zijn de applicatie en de regelgeving medio 2010 / 2011 opgeleverd / gepubliceerd. Dit project is onder volledige leiding en verantwoordelijkheid van IVW uitgevoerd en begin 2012 formeel afgesloten.

In de daarop volgende fase is:

- De implementatie van de BCT onder verantwoordelijkheid van DGMO geplaatst;
- De kaartapplicatie overgedragen aan Kiwa;
- De ILT (R&W) aangewezen als Dossierhouder BCT (DH BCT) voor PKI-overheid.

4 fabrikanten zijn gestart met de ontwikkeling van de BCT, waarvan er 1 failliet gegaan is. In eerste aanleg was de BCT verplicht per 1 juli 2013. Op dat moment had echter slechts 1 fabrikant zijn typegoedkeuring behaald, waardoor verplichte datum werd uitgesteld naar 1 juli 2014.

Taxiondernemers hebben per BCT een subsidie gekregen van 600 euro per taxi (ong 30.000 taxi's / ong 18 miljoen euro). Voorwaarde was dat zij de BCT vóór 1 juli 2014 zouden bestellen.

Bij de ontwikkeling van de HH tool (Dianta) werden fouten geconstateerd in de BCT's. Na analyse bleek dit vooral veroorzaakt te zijn door onduidelijkheden/onvolkomenheden in de specificaties. Daarnaast was er sprake van aanvullende wensen van de taxibranche (bv draadloos updaten). Om die redenen is besloten de specificaties te herschrijven (incl. verplichte consultatieronde bij de Europese Commissie). De BCT verplichting werd verschoven naar 1 juli 2015.

BCT kaart uitgifte

Er bestaan 4 soorten kaarten (chauffeurskaart, ondernemerskaart, werkplaatskaart, inspectiekaart) en een systeemkaart die in BCT geplaatst wordt. De kaarten worden uitgegeven door Kiwa. Kiwa maakt hierbij gebruik van ketenpartners: Idemia (kaartpersonalisatie), KPN (certificaatproducent) en AMP (distributie).

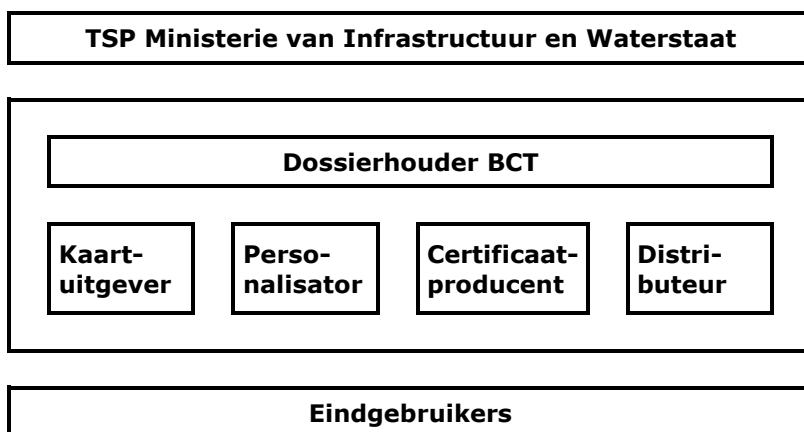
ILT heeft haar vergunningverlenende taken uitbesteed aan Kiwa, waaronder ook de BCT-kaarten. ILT heeft hier een Overeenkomst Overdracht Taken voor afgesloten met Kiwa en houdt hier jaarlijks toezicht op de taakuitvoering.

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

BCT en PKI-O

Door de BCT gegenereerde digitale bestanden worden ondertekend met digitale handtekeningen. Doel hiervan is om de juridische bewijskracht te verhogen. Om digitale handtekeningen te kunnen plaatsen wordt er gebruik gemaakt van de Public Key Infrastructure voor de overheid (PKI-O). Middels PKI-O worden er digitale certificaten gegenereerd die nodig zijn om de digitale handtekening te kunnen plaatsen.

Om als ministerie PKI-O certificaten te mogen uitgeven is er een TSP (Trust Service Provider) ingericht (momenteel belegd bij DCI). ILT is hier als Dossierhouder BCT bij aangehaakt. De BCT keten is als volgt opgebouwd:



Alle partijen binnen de keten (behalve de eindgebruikers) dienen gecertificeerd te zijn, om aan te tonen dat zij voldoen aan het Programma van Eisen PKI-O en de eIDAS verordening (EU wetgeving voor digitale dienstverlening). Jaarlijks ondergaan alle partijen hiervoor een audit door een daartoe geaccrediteerd auditor (BSI). Hier vindt een toetsing plaats op actualiteit van alle documentatie (uitgiftebeleid CPS, jaarlijkse risicoanalyse, calamiteitenplan, uitwijkplan, leveranciersmanagement, etc.), alsmede de interne audit. Ook vindt er een toets plaats of alle wijzigingen (min. 2x per jaar) op de juiste wijze zijn geïmplementeerd. Deze wijzigingen hebben soms kleine impact, maar soms grote impact (bijvoorbeeld wanneer de certificaatprofielen moeten worden aangepast).

Wanneer alle partijen hun deelcertificering hebben behaald, ontvangt ook de TSP haar certificaat, waarmee de keten PKI-O certificaten mag uitgeven. Wanneer de certificering van 1 van de partijen verval, verval in principe de certificering van de gehele keten (dit dreigde bij de Kiwa crisis eind 2017). Gevolg is dan dat er geen BCT-kaarten meer kunnen worden uitgegeven.

De eindverantwoordelijkheid (en toezichthouder) voor het gebruik van PKI-O ligt namens BiZa bij Logius. Daarnaast is met de inwerkingtreding van de eIDAS verordening (1 juli 2017) Agentschap Telecom aangewezen als toezichthouder op

Datum
24 september 2018

de digitale dienstverleners. Beide toezichthouders hebben de bevoegdheid alle ketenpartijen te bezoeken en inzage te krijgen in de documentatie en systemen. Ook hebben beiden de bevoegdheid om een digitale dienstverlener te schrappen van de zgn. 'trusted list' (waardoor er geen PKI-O meer mogen worden uitgegeven).

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Datum
24 september 2018

Mede door de nieuwe functie van de huidige DH BCT binnen de TWO en de 'crisis' bij Kiwa, wordt momenteel onderzocht hoe en waar de rollen van de TSP en de DH BCT het best kunnen worden belegd. Om deze taken toekomstbestendig te borgen zijn 2 a 3 fte (verdeeld over DCI en ILT) nodig.¹

Handhaven met de BCT

Na de BCT-verplichting (1 juli 2015) is de ILT gefaseerd gestart met het handhaven op de aanwezigheid en gebruik van de BCT en de BCT-kaart. Bij het uitlezen van de BCT bestanden bleken al snel problemen. Bestanden raakten beschadigd, analyse apparatuur sloeg vast en BCT-kaarten raakten corrupt.

In samenwerking met de fabrikanten zijn bestanden geanalyseerd, knelpunten geadresseerd en daar waar mogelijk opgelost. Alle fabrikanten, als ook de HH applicatie, zijn ge-updatet. Om deze reden is de handhaving diverse keren opgeschort, hetgeen ook resulteerde politiek 'gedoe'. Een knelpunt hierbij is dat taxiondernemers niet kunnen worden verplicht hun BCT te updaten, waardoor het oplossen van de storingen niet in alle gevallen effect heeft.

Een van de belangrijkste uitkomsten van de eerste evaluatie van de BCT (maart 2017, onder verantwoordelijkheid van DGMO) was dat het gebruik van de BCT nog niet heeft geleid tot een verbreed en verbeterd toezicht op de naleving van arbeids- en rusttijden. Daarnaast werd hier ook aangegeven dat de subjectieve pakkans door taxichauffeurs als zeer laag werd ervaren.

In de begeleidende brief aan de Staatssecretaris is aangegeven dat de ILT haar handhavingsstrategie dusdanig zal aanpassen, dat de ervaren subjectieve pakkans van taxichauffeurs zou verhogen. Om dit te realiseren is er een pilot gehouden met deskhandhaving (middels digitale inspecties). Bij deze methode worden geselecteerde taxiondernemers gevraagd hun digitale administratie op te sturen. Deze administratie wordt dan op kantoor geanalyseerd, waarna er evt. sancties of aanvullende onderzoeken kunnen volgen.

In de TWO is de ontwikkeling en uitvoering van de deskhandhaving belegd binnen de afdeling Marktordening, teams digitaal inspecties en deskhandhaving 1 en 2. Momenteel wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de applicatie CAN, welke naar verwachting eind 2018 geïmplementeerd kan worden. Hiermee is deskhandhaving taxi geborgd in het Meerjarenplan van de ILT. Daarnaast wordt er een programma Marktwerving taxivervoer gestart.

Momenteel stellen we vast dat:

- ILT nog steeds veel problemen ondervindt bij het uitlezen van BCT bestanden.

¹ Deze discussie staat los van de discussie over de toekomst van de BCT

- ILT momenteel geen overtredingen van de arbeids- en rusttijden sanctioneert middels het opleggen van een bestuurlijke boete, door het gebrek aan betrouwbare bestanden. Wel worden er bevelen tot staken van de arbeid en waarschuwingen gegeven en geregistreerd.
- Er momenteel een HH applicatie in ontwikkeling is, die de ILT in staat stelt om de bestanden uit te lezen en te analyseren. Hiermee kunnen ook grotere hoeveelheden bestanden worden verwerkt.

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Datum
24 september 2018

BCT en de G3 ROOT CA

Op 23 maart 2008 is door Logius de G2 ROOT CA gegenereerd, welke geldig is tot en met 22 maart 2020. Onder deze ROOT CA worden PKI-O certificaten voor BCT kaarten gegenereerd. Deze certificaten (en dus ook BCT kaarten) zijn in principe 5 jaar geldig, maar dit geldt niet voor de BCT kaarten die na 22 maart 2015 zijn uitgegeven. Want als de G2 ROOT CA eindigt, vervalt ook de geldigheid van de kaart (en is hiermee ook onbruikbaar in de BCT).

Om dit laatste (de kortere levensduur van de BCT kaart) te voorkomen hadden we uiteraard vóór 23 maart 2015 de nieuwe ROOT CA moeten laten genereren. Helaas bleek dit destijds bij Logius nog niet mogelijk. Later dat jaar, toen het technisch wel mogelijk was, is besloten de voorliggende keuze (door met G3 ROOT CA of Private ROOT CA) te koppelen aan de 2^e evaluatie van de BCT. Hiermee is wel de consequentie aanvaard dat alle BCT kaarten op kosten van het ministerie van IenW vervangen moeten worden (kosten 8 á 10 miljoen euro). Deze consequentie is rond sep/okt 2016 al in het MT van het toenmalige Domein R&W, als ook in het DT, besproken.

De 2^e evaluatie van de BCT was gepland voor Q1 2018. Inmiddels is dit uitgesteld naar Q4 2018. Gezien de geschatte voorbereidings- en implementatietijd voor de G3 ROOT CA of de private ROOT CA konden we hier niet meer op wachten.

Samen met een extern adviseur is onderzoek gedaan naar de verschillende mogelijkheden. Ook is op hoofdlijnen de impact vastgesteld voor de verschillende scenario's. Geadviseerd wordt om te kiezen voor een migratie naar de G3 ROOT CA. Ook een second opinion geeft hetzelfde beeld.

Uit een eerste globale schatting van de fasering en doorlooptijden volgt dat een migratie naar de G3 ROOT CA haalbaar is, maar dat deze wel zo spoedig mogelijk moet starten met een strakke regie en projectmanagement. Snelle afstemming, besluitvorming en opdrachtverstrekking in de keten van TSP – Dossierhouder – Kiwa – onderaannemers is daarbij essentieel.

Meer info over dit onderzoek is te vinden in het onderzoeksrapport en het memo dat hierover is opgesteld (dd 3-8-2018), waarin al is aangegeven z.s.m. met de voorbereidingen van de G3 ROOT CA te starten.

Toekomst van de BCT (3 scenario's)

Als we nadenken over de toekomst van de BCT moeten we ons realiseren dat:

- We het uitlezen en analyseren van bestanden uit de BCT nog niet op orde hebben;

- Andere diensten de bestanden uit de BCT wel gebruiken (belastingdienst, Sociaal Fonds Taxi, etc);
- Ook ondernemers er inmiddels aan gewend zijn de bestanden te gebruiken voor hun (loon)administratie;
- Er door de overheid, taxibedrijven, andere diensten en fabrikanten grote investeringen zijn gedaan in het BCT systeem.
- Marktwerving Taxivervoer inmiddels een programma is binnen de ILT, maar dat de invulling hiervan nog moet plaatsvinden;
- Er in alle gevallen aanpassing nodig is van de wet- en regelgeving, cq. specificaties, met als gevolg dat alle BCT's wederom moeten worden aangepast, cq. ge-updatet.
- Het onderliggende besluit uiteindelijk door DGB / Staatssecretaris genomen moet worden (ILT is tenslotte een uitvoeringsorganisatie).

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Datum
24 september 2018

Al met al zijn er 3 mogelijke vervolgsenario's:

1. Doorgaan met de BCT in huidige vorm, transitie naar de G3 ROOT CA.
2. Doorgaan met de BCT, maar dan zonder digitale handtekening.²
3. In zijn geheel stoppen met de BCT

Ad 1: Doorgaan met de BCT in huidige vorm, transitie naar de G3 ROOT CA.

De impact van dit scenario staat hierboven reeds beschreven.

Voordelen:

- Data wordt gegenereerd; Externe partijen en ondernemers kunnen de BCT bestanden blijven gebruiken.
- Mits ILT haar systemen op orde krijgt, kan er handhavend worden opgetreden wanneer de arbeids- en rusttijd regelgeving is overtreden.
- De chauffeurskaart blijft bestaan, waardoor op de geschiktheid van de taxichauffeur kan worden getoetst.

Nadelen:

- Er is voor de vervanging van de BCT-kaarten een investering nodig van 8 á 9 miljoen euro;
- Aanvullend is er nog een nader te bepalen bedrag nodig voor projectmanagement, de aanpassing van systemen en documentatie (zie impactanalyse);
- Fabrikanten moeten software updates ontwikkelen, welke uitgerold moeten worden over alle taxi's in NL (hier bestaat nog geen verplichting voor)
- Ondanks dat de taxibranche en fabrikanten meerdere keren zijn geïnformeerd over deze 'gedwongen' transitie zal er veel onrust ontstaan over de kosten en overige impact van deze transitie;
- DCI en ILT blijven nog lange tijd te maken hebben met het 'gedoe' rondom PKI-O en alle aspecten die daarmee samenhangen;
- Over 10-12 jaar zal de G3 ROOT CA weer vervangen moeten worden;

Ad 2: Doorgaan met de BCT, maar dan zonder digitale handtekening.

De digitale handtekening is destijds toegevoegd aan de BCT om sluitend bewijs te genereren bij juridische procedures. Het blijkt (uit navraag bij fabrikanten)

² Dit scenario is niet meegenomen in de eerder genoemde impactanalyse, dit idee kwam pas later op.

mogelijk om met software aanpassingen de BCT ook te gebruiken (incl. registratie van arbeids- en rusttijdgegevens en ritregistratie) zonder digitale handtekening.

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Voordelen:

- Data wordt gegenereerd; Externe partijen en ondernemers kunnen de BCT bestanden blijven gebruiken.
- Mits ILT haar systemen op orde krijgt, kan er (met aanvullend bewijs) handhavend worden opgetreden wanneer de arbeids- en rusttijd regelgeving is overtreden;
- Er zijn geen grote investeringen nodig om de G3 ROOT CA te implementeren;
- DCI en ILT zijn af van het 'gedoe' rondom PKI-O en alle aspecten die daarmee samenhangen.
- Het systeem is voor lange tijd bruikbaar;
- De chauffeurskaart blijft bestaan, waardoor de geschiktheid van de taxichauffeur kan worden getoetst.

Datum
24 september 2018

Nadelen:

- Er is voor de vervanging van de BCT-kaarten een investering nodig; hoogte nader te bepalen (systeemkaarten hoeven niet vervangen te worden en BCT kaarten zonder PKI-O certificaat zullen fiks goedkoper zijn);
- Aanvullend is er nog een nader te bepalen bedrag nodig voor het afkoppelen van PKI-O;
- Fabrikanten moeten software updates ontwikkelen, welke uitgerold moet worden over alle taxi's in NL (hier bestaat nog geen verplichting voor)
- Ondanks dat de taxibranche en fabrikanten meerdere keren zijn geïnformeerd over deze 'gedwongen' transitie zal er veel onrust ontstaan over de kosten en overige impact van deze transitie.

Ad 3: In zijn geheel stoppen met de BCT

Dit lijkt (zeker politiek) een onhaalbaar scenario. De grote investeringen die gedaan zijn de afgelopen jaren worden in 1 keer teniet gedaan. Taxiondernemers moeten terug naar een papieren registratie.

Voordelen:

- Er zijn geen grote investeringen nodig om de G3 ROOT CA te implementeren;
- DCI en ILT zijn af van het 'gedoe' rondom PKI-O en alle aspecten die daarmee samenhangen.

Nadelen:

- Er moet iets bedacht worden om de geschiktheid van taxichauffeurs te kunnen toetsen (nieuwe chauffeurspas?)
- De betrouwbaarheid van de registratie neemt af;
- Er is een nader te bepalen bedrag nodig voor het afkoppelen van PKI-O;
- Er moet rekening gehouden worden met claims vanuit de branche en de fabrikanten.

Resumerend is het advies:

- Stel (gezien de impact met lange doorlooptijd) een projectleider aan en maak direct een start met de werkzaamheden om de G3 ROOT CA te implementeren (voor het geval dit de uitkomst is van de discussie met DGB);

- Start tegelijkertijd een discussie met DGB / STAS over de toekomst van de BCT, geadviseerd wordt om te gaan voor scenario 2 (BCT zonder digitale handtekening).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

ILT
Marktvenster Leefomgeving
en Scheepvaart
Scheepvaart Binnendienst

Datum
24 september 2018

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Notitie over BCT
Datum: maandag 22 oktober 2018 10:05:48

Ha 5.1.2.e

Alles wel? Lekkere vakantie gehad?

Zie dat 5.1.2.e inmiddels al weer op vakantie is, dus daarom reageer ik maar even naar jou.

Ik zie dat er weer een hele discussie aan het ontstaan is over deze notitie. Ik vind het allemaal best, maar als we niet HEEL snel een projectleider aanstellen voor de G3 (of een andere route) gaan we het echt allemaal niet meer redden voor 20 maart 2020.

Al voor mijn vakantie (eind juli) heb ik bij 5.1.2.e aangegeven dat ze **NU** een projectleider moeten aanstellen. We zijn inmiddels 3 maanden verder, 5.1.2.e heeft een trajectbeleider op het oog, maar ook die vraagt zich af of dit allemaal nog wel past in de tijd.

Hoe gaan we dit aan de gang krijgen? Heb jij tips?

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: woensdag 17 oktober 2018 17:23

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@IlenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @IlenT.nl>

Onderwerp: Notitie over BCT

Dag 5.1.2.e ,

Hierbij de notitie over de BCT, over de handhaving en de toekomst.

Deze notitie is opgesteld door 5.1.2.e en daarna door mij aangevuld m.b.t. de handhaving. Aanvankelijk was ook het beheer in deze notitie opgenomen. Daarover is echter in het DT van 10 oktober jl. een principebeslissing genomen. De betreffende passages heb ik er om die reden uitgehaald.

Graag jullie akkoord voor agendering in het DT.

Met groet,

5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e

Afdeling Netwerk Transport
Portefeuille Omgeving en Bestuur
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 12e etage
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 5.1.2.e
M 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
www.ilent.nl

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: tussenadvies BCT
Datum: donderdag 12 juli 2018 10:51:17
Bijlagen: [20181207dvies 5.1.2.e BCT.docx](#)
[180712 Memo overdracht taken MSA en DH BCT.docx](#)

Hallo 5.1.2.e ,

Zoals ik al aan gaf: een paar zaken uit het concept advies van 5.1.2.e kloppen niet helemaal, ik zal dat later nog met haar bespreken (is ook wel logisch, de materie is heel lastig)

Op je verzoek van gisteren hier nog even in het kort ons idee op hoofdlijnen:

- De taken voor de MSA (Digitale Tachograaf) en de Dossierhouder BCT bestaan voor het grootste deel uit toezicht op KIWA: doet KIWA datgene dat zij moeten doen, om 'conform' te zijn en te blijven. We bespraken dat dit deel het beste past in het team 'Toezicht certificerende en erkende instellingen' (portefeuille Veiligheid en Instituten >> Publieke Instellingen)
- Daarnaast vragen beide taken ook een beheersdeel: de eigen documentatie op orde houden, wijzigingen doorvoeren, calamiteitenoefeningen houden, etc. Hiervoor wil je m.b.t. de BCT de verbinding zoeken met DCI en dat lijkt mij goed. Voor de MSA (digitale tachograaf) is het beheersdeel veel minder, dit zou met ondersteuning van IV kunnen.

LET OP:

Ik heb bijgaande memo overdracht taken aangepast naar de huidige inzichten. Hier staan (net als in de vorige versies!!) de **RISICO's** in beschreven over o.a.:

- M.b.t. BCT: overgang naar G3 ROOT CA (nieuwe moedercertificaten) → uiterlijk maart 2020 gereed. Advies: huur hier een externe projectleider voor in, is echt een grote klus!

Buiten Reikwijdte

Mijn advies aan jou is in elk geval om 5.1.2.e ook over beide risico's te informeren / bij te praten. En let wel: ik heb de afgelopen jaren al meerdere keren de kwetsbaarheid van deze dossiers bij 5.1.2.e aangegeven, men heeft hier in mijn ogen altijd te weinig aandacht voor gehad.

Als er behoefte is aan een nadere toelichting (evt aan 5.1.2.e of DT) ben ik natuurlijk altijd bereid deze te geven.

Ik hoop dat je hier even mee verder kan, laten we er vandaag nog even over sparren, we zien elkaar vanmiddag nog.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: woensdag 11 juli 2018 15:26
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: tussenadvies BCT

Ajb

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Datum: dinsdag 10 jul. 2018 2:42 PM

Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: tussenadvies BCT

Beste 5.1.2.e ,

Ik stuur je hierbij wat ik tot nog toe heb.

Het is nog niet gelukt om met 5.1.2.e te spreken.

Ook is het zoeken naar de positionering van het toezicht op KIWA an sich.
Ik heb daar geen stukken over kunnen vinden, behalve een powerpoint van VV met de vermelding dat er een team toezicht KIWA is?

Ik ben de komende drie weken op vakantie en begin augustus weer terug.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....
Portefeuille Omgeving en Bestuur
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: FW: Goedkeuring CPS 4.6 benodigd
Datum: dinsdag 19 juni 2018 11:29:25
Bijlagen: [180619 CPS 4.6 definitief.docx](#)

Hallo 5.1.2.e ,

Formeel ben je nog steeds dossierhouder BCT, dus graag met een antwoord op deze mail je akkoord op deze nieuwe versie van het CPS.

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minienm.nl
Verzonden: dinsdag 19 juni 2018 10:22
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Goedkeuring CPS 4.6 benodigd

Hoi 5.1.2.e

Wil je het CPS laten goedkeuren door 5.1.2.e ?
 Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,
 5.1.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
IBI-Directie Concern Informatievoorziening
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Kamer B 09.134
 Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

.....
T 070 - 456 7714

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienm.nl
<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw>

Let op: Ik ben elke dinsdagmiddag en woensdag (hele dag) afwezig!

Van: 5.1.2.e [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Impact wijziging naar G3 of private ROOT
Datum: donderdag 24 mei 2018 16:59:24
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

Ha 5.1.2.e

We zijn nog niet toe aan een formele vraag, we oriënteren ons op de 2 opties.

Daarover willen we wel graag op korte termijn even met KIWA in gesprek. Is er iemand die jou kan vervangen?!

Dank en groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e [@kiwa.nl](#)>
Datum: donderdag 24 mei 2018 16:38
Aan: 5.1.2.e [@ILenT.nl](#)>
Kopie: 5.1.2.e 5.1.2.e [@moehn.nl](#)>, 5.1.2.e [@kiwa.nl](#)>
Onderwerp: RE: Impact wijziging naar G3 of private ROOT

Hallo 5.1.2.e

Mijn agenda is vol voor mijn geplande verlof in juni a.s. waardoor ik geen extra ruimte heb. Voor dit specifieke onderwerp ontvangt Kiwa graag een formele vraag voor een HUF toets van ILT.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Unit ICT en Facilitair



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk

(ZH)

Nederland

T +31 88 998 4740



**Trust Quality
Progress**

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer

From: 5.1.2.e @ILenT.nl]
Sent: donderdag 24 mei 2018 15:33
To: 5.1.2.e @kiwa.nl>
Cc: 5.1.2.e @moehn.nl>
Subject: RE: Impact wijziging naar G3 of private ROOT

Hallo 5.1.2.e,

Ivm onze planning even een vriendelijke reminder op deze mail.

Graag zsm je reactie!

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: dinsdag 15 mei 2018 13:21
Aan: 5.1.2.e @kiwa.nl>
CC: 5.1.2.e @moehn.nl>
Onderwerp: Impact wijziging naar G3 of private ROOT

Beste 5.1.2.e,

Zoals bekend onderzoeken wij, ivm de einddatum van de G2 ROOT CA momenteel de impact van 2 sporen:

- Overstappen op een private ROOT CA
- Doorgaan met het huidige systeem en dus overstappen op de G3 ROOT CA.

Bij dit proces laat ik mij adviseren door een extern adviseur, 5.1.2.e. Onderdeel van de analyse is ook het vaststellen van de (globale) impact voor KIWA en haar onderaannemers.

Nu is even de vraag hoe we deze (globale) impact gaan vaststellen. Ik wilde voorstellen om 5.1.2.e uit te nodigen voor een kort overleg, gekoppeld aan ons toch al geplande gesprek van 29 mei as. Bijvoorbeeld van 13-14 uur, of direct aansluitend om 1230 uur.

Een andere manier is natuurlijk dat KIWA eerst uitvraag doet bij haar onderaannemers, en dat we da vervolgens een overleg plannen (evt met die onderaannemers erbij)

Ik hoor graag van je welk optie je voorkeur geniet.

Dank en groet,

5.1.2.e



.....

Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e - Logius
Aan: 5.1.2.e) - ILT; PKtoverheid
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - Logius
Onderwerp: RE: Afspraak mbt keuze private cq G3 ROOT CA
Datum: donderdag 24 mei 2018 16:46:11

Dag 5.1.2.e

Wat ons betreft zou dinsdag 5 juni van 13 uur tot 14 uur te locatie Logius goed uitkomen. Ik verneem het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Logius
 Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
 Wilhelmina van Pruisenweg 52 | 2595 AN | Den Haag |
 Postbus 96810 | 2509 JE | Den Haag

T + 5.1.2.e
 F +31(0) 70 8887 882
 5.1.2.e @logius.nl
<http://www.logius.nl/>

Dienst digitale overheid

Werk mee aan een beter milieu. Print alleen als het noodzakelijk is.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: donderdag 24 mei 2018 15:39
Aan: 5.1.2.e @logius.nl>; 5.1.2.e) - Logius
 5.1.2.e @logius.nl>
CC: 5.1.2.e @moehn.nl>; 5.1.2.e) - IBI-DCI
 5.1.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: Afspraak mbt keuze private cq G3 ROOT CA

Hallo 5.1.2.e,

Onze G2 ROOT CA eindigt maart 2020 en voor die tijd moeten we over op de G3, dan wel gaan toch voor een private omgeving.

Samen met 5.1.2.e onderzoeken wij nu de impact van beide sporen. Uiterlijk 1 juli 2018 willen we een keuze gemaakt hebben.

Graag maken we een afspraak met jou en wellicht 5.1.2.e om wat zaken door te spreken en de mogelijkheden bij Logius te onderzoeken.

Mogelijkheden die wij hebben zijn:

- Dinsdag 29 mei vanaf 1400 uur
- Vrijdag 1 juni in de ochtend
- Dinsdag 5 juni
- Donderdag 11 juni na 1100 uur
- Vrijdag 12 juni in de ochtend

Graag jullie reactie!

Dank en groet,
5.1.2.e

Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M + 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Overleg DH - formele DH 10-1-2018
Datum: woensdag 10 januari 2018 16:40:08
Bijlagen: [180110 Bevindingenoverzicht TSP en DH.xlsx](#)

10-01-2018 1515-1600 uur

5.1.2.e

1. Opening

5.1.2.e licht toe dat de rol van de formele DH prominenter moet worden. Reden om 1 x week (en straks 1 x per maand met elkaar te spreken)

2. Stand van zaken CAP

5.1.2.e hebben de voortgang van het CAP (bijgevoegd) doorgenomen.

Enkele opmerkingen hierbij:

- 5.1.2.e verzoekt zsm werk te maken van de Jaarplanning 2018 en het PKI Disclosure Statement (hiermee lopen we achter op de planning)
- Bnt achtervang (zie punt 3 hieronder)
- 5.1.2.e vraagt zich af of we bij sommige deadlines niet wat ambitieus zijn geweest. 5.1.2.e geeft aan dat hij zich dit realiseert, maar vooral bij de kritieke bevindingen moeten we toch iets aan de auditor kunnen tonen.
- 5.1.2.e vraagt zich af of hij als formele DH ook niet eens periodiek met KIWA moet spreken. 5.1.2.e geeft aan dat dit wel een goed idee is. Hij gaat straks 1x per maand voor PKI-O overleg naar KIWA, voorstel zal zijn dat 5.1.2.e 2 x per jaar met hem mee gaat.

3. Resources

5.1.2.e heeft al even met 5.1.2.e gesproken, hij zou erover gaan nadenken en het met zijn leidinggevende 5.1.2.e bespreken. 5.1.2.e gaat ook alvast met 5.1.2.e hierover spreken.

Overigens is er een tijdelijke maatregelen, daar de ILT zich gaat herinrichten en de verwachting is dat de taak van Dossierhouder BCT belegd zal worden bij het nieuw op te richten Cluster Vergunningverlening binnen ILT.

4. Wvttk

- Evaluatie BCT wordt later opgeleverd dan eerder gepland. Besluit over keuzes m.b.t. de huidige BCT moet daarom los gekoppeld worden van evaluatie. Op verzoek van DGB en ILT heeft DCI reeds een onderzoek uitgevoerd, waar wordt aanbevolen om door een externe partij de impact te laten onderzoeken van een overgang naar de G3 ROOT of naar een private ROOT. 5.1.2.e gaat ermee akkoord hier een extern bureau voor te zoeken. 5.1.2.e gaat hier na de auditstorm mee aan de slag.
- Hetzelfde geldt voor een nader onderzoek naar de al dan niet defecte BCT kaarten.

5. Sluiting

5.1.2.e

.....
Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Bezoek aan de fabrikanten BCT - Q2!
Datum: donderdag 1 februari 2018 18:08:21

Hoi 5.1.2.e

Nu moeten we 5.1.2.e nog uitnodigen voorafgaande aan de TCB van 12 februari.

Groet

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: donderdag 1 februari 2018 14:02
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e) - ILT ; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Bezoek aan de fabrikanten BCT

Hallo allemaal,

We zijn het er allemaal over eens: er is nog geen testprocedure afgestemd, en die zou er wel moeten zijn. We hebben elkaar even niet gesproken, maar op maandag 12 februari pakken we de draad weer op, met het eerstvolgende TCB overleg. En hier willen we meters maken.

ILT heeft v.w.b. de BCT het stokje overgenomen van DGB. Dit betekent dus ook dat wij nu hard aan de slag gaan om een goed werkend BCT systeem te realiseren. Dat betekent dus een goede afstemming tussen BCT fabrikanten en de ontwikkelaar van onze HH applicatie.

5.1.2.e staat hier als verantwoordelijk MT lid voor aan de lat. Als testcoördinator is 5.1.2.e aangesteld, ik help en adviseer waar nodig. Momenteel werken wij aan een geactualiseerd testplan, gebaseerd op het eerdere rapport van 5.1.2.e. Uiteraard zijn we wel op zoek naar de actuele stand van zaken bij de fabrikanten. En dat gaat het ons vooral om:

- Huidige software versie, welke wijzigingen zijn er doorgevoerd en wanneer is deze goedgekeurd?
- Welk % van het klantenbestand is op de hoogte dat er een update is?
- Welk % van het klantenbestand heeft de huidige softwareversie geïnstalleerd?
- Staat er al een nieuwe software release gepland en zo ja, welke wijzigingen worden er doorgevoerd en wat is de planning?

In de inspectiepraktijk ervaren we enige verschillen tussen de 3 fabrikanten. Het lijkt ons daarom goed jullie eerst weer eens afzonderlijk te spreken en dan het liefst voor de TCB van 12 februari a.s. Hier zullen we dan ons testplan en de afspraken breed presenteren.

Graag komen we (5.1.2.e en ik), als ook aangekondigd in mijn mail van 18/1 bij jullie langs. Als zijn agenda het toestaat zal 5.1.2.e wellicht ook aansluiten.

Wat ons betreft dan ter bespreking:

- Ff bijpraten
- Beantwoording bovenstaande vragen
- Reflectie op testplan (sturen CONCEPT van te voren toe)
- Status gebruik broncodes en de hiervoor besproken overeenkomst
- Hoe staat het met de defecte / kapotte kaarten
- Op handen zijnde wijzigingen van de BCT (G2 naar G3 of iets anders)

Dan de planning. Gezien de korte termijn hebben we in principe alleen woensdag 7 en donderdag 8 februari (tot 13:30 uur) beschikbaar. Ook kunnen we maandag 12 feb voor het TCB (13-15 uur) met een van jullie spreken, in dat geval bij ons op kantoor in Utrecht. Voor 5.1.2.e wellicht de makkelijkste optie?

Graag vernemen we uiterlijk morgen jullie beschikbaarheid op deze dagen, dan maken wij een zo efficiënt mogelijke planning.

Vriendelijke groet,
ook namens 5.1.2.e ,
5.1.2.e
5.1.2.e

.....
Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: RE: OCSP inrichten en uitrollen - globale impact
Datum: maandag 29 januari 2018 13:55:29
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

Ha 5.1.2.e

Dank hiervoor.

De implementatie van de G3 zal te lang duren, dus we moeten het ook nu voor de G2 al inrichten. Vraag me overigens sowieso af of dit verschil maakt?!

Hierbij het verzoek om deze wijziging in gang te zetten. Graag blijf ik op de hoogte van de voortgang, we zullen dit in de periodieke overleggen agenderen.

Dank en hartelijke groet,

5.1.2.e

.....
Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e @kiwa.nl]
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 12:08
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: OCSP inrichten en uitrollen - globale impact

Beste 5.1.2.e ,

De globale impact is als volgt:

- Doorlooptijd inrichting bij KPN tussen de 4 en 6 maanden
- Dit is inclusief aanpassing van het certificaat profiel
- Dat betekent een test traject met de boordcomputerleveranciers voor naar schatting één tot twee maanden

Vraag is of dit voor G2 nog ingericht moet worden als de G3 eraan komt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Unit ICT en Facilitair

KIWA-logo

Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk
(ZH)

Nederland

T +31 88 998 4740



**Trust Quality
Progress**

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

[Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer](http://www.kiwaregister.nl/disclaimer)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e)
Cc: 5.1.2.e) - IBI-DCI
Onderwerp: FW: Inspectiebezoek TSP/DH en KIWA
Datum: dinsdag 20 februari 2018 11:09:03
Bijlagen: [image001.png](#)
[image004.emz](#)
[image005.png](#)

Hallo 5.1.2.e

Je ook al even gebeld. Wat ons net helemaal duidelijk is, is of 5.1.2.e en/of ikzelf ook aanwezig moeten zijn tijdens jullie bezoek aan KIWA.

Kan je ons dat even aangeven??

Vanmiddag ben ik toevallig bij KIWA en dan zullen we de planning even rond maken.

Dank en groet,

5.1.2.e
 Senior inspecteur / projectleider
 Dossierhouder Boord Computer Taxi
 MSA Digitale Tachograaf

.....
Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e @minienm.nl
Verzonden: maandag 19 februari 2018 16:12
Aan: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: FW: Inspectiebezoek TSP/DH en KIWA

Hoi 5.1.2.e,

Dit morgenochtend even samen bespreken over wie hierbij van DCI en ILenT aanwezig moeten zijn (in ieder geval 5.1.2.e, jij en ik)!
 Morgenochtend kijk ik in de agenda van 5.1.2.e even op welke data hij kan en dan kan jij dit 's-Middags met KIWA afstemmen.

Met vriendelijke groet,
 5.1.2.e

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
IBI-Directie Concern Informatievoorziening
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Kamer B 09.134
 Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

.....
T 070 - 456 7714
M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienm.nl
<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm>

Let op: Ik ben elke middag afwezig en op woensdag de gehele dag!

Van: 5.1.2.e @agentschaptelecom.nl]

Verzonden: maandag 19 februari 2018 15:46

Aan: 5.1.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: Inspectiebezoek TSP/DH en KIWA

Beste 5.1.2.e

In het kader van de behandeling van jullie ingediende aanvraag "beoordeling conformiteitsbeoordelingsrapport overgangsregeling" maken wij graag een afspraak voor een bezoek van ons aan de TSP, de dossierhouder en onderaannemer Kiwa.

Wij stellen voor twee afspraken in te plannen: één afspraak met onderaannemer Kiwa (op locatie bij Kiwa) en één afspraak met gecombineerd de TSP en de dossierhouder (op locatie bij IenW of ILenT). Graag ook in die volgorde (eerst Kiwa, daarna TSP/dossierhouder).

Voor de afspraak met de TSP en de dossierhouder verwachten wij maximaal 2 uur nodig te hebben. Voor de afspraak met Kiwa verwachten wij ongeveer 3 uur nodig te hebben, waarbij wij uitloop niet uitsluiten. Zouden wij deze afspraken kunnen inplannen? Vanuit Agentschap Telecom zullen hierbij aanwezig zijn: 5.1.2.e. Hieronder hebben wij per afspraak ons voorlopige voorstel voor te bespreken onderwerpen/vragen opgenomen. Ons verzoek is of vanuit de TSP, de dossierhouder en Kiwa personen aanwezig kunnen zijn die inhoudelijk onze vragen op deze onderwerpen kunnen beantwoorden.

Voorlopige voorstel onderwerpen Kiwa:

1. Introductie in implementatie certificaatuitgifte en intrekking voor BCT
 - a. Welke onderaannemers van Kiwa spelen welke rol hierin?
 - b. Welke typen smartcards zijn/worden uitgegeven? Kan per QSCD de certificering hiervoor worden overlegd?
2. Archivering van relevante documenten en logging uit certificaatuitgifte en intrekking
3. Business continuity van kritieke processen
4. Beveiliging van netwerkcomponenten
5. Termination Plan: welke rol speelt Kiwa in het Termination Plan?
6. Status opvolging non-conformities (zoals benoemd in laatste CAP)
 - a. Terugblik op dreigende schorsing van deelcertificaat door BSI
 - b. Met beheerder nagaan technische risico's resterende Windows 2003 systemen ('reality check')

Voorlopige voorstel onderwerpen TSP/dossierhouder:

1. Huidige status opvolging non-conformities (zoals benoemd in laatste CAP)
 - a. Terugblik op traject met Kiwa en BSI
2. Opvragen/inzien informatiebeveiligingsbeleid, hoe zijn de beveiligingsbeleidsdocumenten van de verschillende onderaannemers in lijn met die van I&W en ILT?
3. Toekomstplannen BCT dienstverlening
 - a. voortgang evaluatie (zomer 2018 in Tweede Kamer)
 - b. G3?
4. Impact naamwijziging IenM naar IenW?

Enkele datumvoorstellen op basis van onze agenda's:

1. Donderdag 1 maart tussen 10.00 en 16.00
2. Maandag 5 maart tussen 10.00 en 16.00
3. Dinsdag 6 maart tussen 10.00 en 13.00
4. Donderdag 8 maart tussen 10.00 en 17.00
5. Maandag 12 maart tussen 10.00 en 16.00
6. Maandag 19 maart tussen 11.00 en 15.00
7. Donderdag 22 maart tussen 10.00 en 16.00
8. Maandag 26 maart tussen 10.00 en 16.00
9. Donderdag 29 maart tussen 10.00 en 16.00

Mocht je naar aanleiding van deze e-mail vragen hebben, dan vernemen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,

Specialistisch Inspecteur

Agentschap Telecom

Toezicht eIDAS - Vertrouwensdiensten

T 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@agentschaptelecom.nl](mailto:5.1.2.e@agentschaptelecom.nl)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: PKI overleg ILT-KIWA 11 okt 2018
Datum: dinsdag 30 oktober 2018 14:40:27

1. Opening
2. Stvz ILT / BCT en G3
3. Kritieke bevindingen KPN
 Server: KPN heeft direct telefonisch geïnformeerd. Rapport ontvangen. Nog geen CAP, ligt ter goedkeuring bij auditor. Was wel bekend, maar niet als zodanig opgepakt.
 Profielen: analyse is gemaakt, offerte getekend, UL opdracht voor impactanalyse.
 Uitkomst is dan wel of geen testprocedure. Wordt ook analyse gemaakt op de wijze waarop het bij KIWA wordt aangemeld.
 3 maanden de tijd, datum is nog niet bekend (wellicht in rapport)
4. Stvz audit KIWA
 Gaat goed. 3 dagen achter de rug.
 2 niet kritieke op risico management.
 Incident niet gemeld, alsnog gedaan. Gaat om een applicatie, Axxians is er achter gekomen en gemeld bij KIWA. KIWA alleen niet doorgestuurd.
 Veel bevindingen bij Axxians gesloten. Geen nieuwe, is positief afgesloten.
5. Toezichtbrief AT
 Toezichtplan ketenpartners gezien. Ter inzage bij KIWA. RdZ stuurt korte samenvatting.
 Termination plan is er, alleen niet ge-ent op rijwillige beëindiging van KIWA. Wel op beëindiging door de TSP. Kiwa gaat na audit een planning maken over hoe het Termination Plan kan worden aangepast.
6. Lopende acties
 - OSCP
 KIWA komt nog met een advies hoe ze hiermee om willen gaan.
 - Platforms
 Je zou ter plekke moeten gaan kijken. Evt. met KIWA.
7. Wvttk
 AVG verwerkersovk. Zijn er nog niet, RdZ pakt dit verder op.

5.1.2.e
 Teamleider Vergunningen Scheepvaart (binnendienst)
 Dossierhouder BCT
 MSA digital tachograph cards

.....

Vergunningverlening | Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport

Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....

M + 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: ILT - KIWA PKI overleg 30-10
Datum: dinsdag 30 oktober 2018 14:39:17

1. Opening
2. Mededelingen

- Recentelijk vragen gekregen van 5.1.2.e over gegevens op BCT kaart. KIWA stuurt vragen op, 5.1.2.e kijkt ernaar.
- Waren antwoorden aan AT voldoende? 5.1.2.e kijkt nog even na, volgens hem wel.
- Pentestrapport 2018: uitkomst valt mee, wordt zsm gedeeld.
- Is er al datum voor wijzigingenoverleg PKI-O, specifiek OoA 4.7?
- OCSP advies maakt KIWA na de audit.
- AVG: verwerkersovereenkomsten zijn rondgestuurd. Verwachting: binnen 2 weken definitieve versies. 5.1.2.e stuurt template door.

3. Audit KIWA

1 kritieke bevinding. 6 november concept CAP klaar, na afstemming auditor definitief.
 Gaat om incidentmanagement.
 19 niet-kritieke bevindingen.
 23 januari 1 dag her audit

Voortgang in excel gieten? KIWA gaat hier nog over besluiten. 5.1.2.e geeft aan dit wel graag te willen. 5.1.2.e neemt dat mee.

4. Audit KPN

Rapport en CAP beschikbaar.
 Voortgang op kritieke bevindingen vraagt aandacht. KPN stuurt hierop, samen met projectleider KIWA.

Certificaatprofiel: KIWA werkt met KPN procesje uit om dit goed en z.s.m. te regelen.
 Moeten ook de fabrikanten bij betrokken worden.
 Deadline: 15 december 2018. Voor die tijd nog een test. KIWA probeert het eerst zelf.
 Platform: issues m.b.t. acceptatieomgeving. Ook IDEMIA en KIWA hebben een rol.
 Wordt vandaag weer doorgesproken.
 Deadline 31 oktober 2018 oktober, uitstel naar 16 november.
 KIWA maakt zich wel zorgen. KIWA weet niet precies wat het systeem doet.
 5.1.2.e : hoe toezicht op KPN. Cfm. toezichtplan met vaste agenda.

5.1.2.e vraagt wekelijkse terugkoppeling stvz via de mail over beide bevindingen, ingaande vr 9 november.

5. IDEMIA

Rapport nog niet binnen. KIWA heeft bericht ingesproken.

1 kritieke bevinding. Bewaren van sleutelparen en vernietigen van pincodes. Bevinding zat meer in management gedeelte.

KIWA gaat achter rapport

5.1.2.e hoort graag uiterlijk as vrijdag over het rapport. 5.1.2.e onderschrijft dit.

6. G3 ROOT

5.1.2.e geeft aan dat er nog steeds een discussie gevoerd moet worden in het DT. Er is veel onduidelijkheid over. Gaat weer navraag doen.

7. Wvttk

Nvt

5.1.2.e

Teamleider Vergunningen Scheepvaart (binnendienst)
Dossierhouder BCT
MSA digital tachograph cards

.....
Vergunningverlening| Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport

Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e

5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)

<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e); 5.1.2.e) - Logius; 5.1.2.e) - Logius; 5.1.2.e
 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - IBI-DCI
Cc: 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - Logius; PKIoverheid; 5.1.2.e
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e @minienm.nl; eIDAS toezicht; 5.1.2.e) - Logius; 5.1.2.e) - ILT;
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Uitnodiging voor overleg bij Agentschap Telecom te Amersfoort op donderdag 11/01
Datum: woensdag 10 januari 2018 17:00:00
Bijlagen: [180110 Bevindingenoverzicht TSP en DH.xlsx](#)
[180109 Voortgang CAP 3.1 \(PKI-audit dec-2017\).xlsx](#)

Beste 5.1.2.e (ea),

Morgen komer 5.1.2.e en ik bij jullie langs om de voortgang de bespreken van de CAP's van KIWA en die van ons zelf.

Ter voorbereiding hiervan stuur ik alvast 2 documenten mee, waarin de voortgang is weergegeven.

Morgen zal ik eea nader toelichten. Kunnen we dit dan misschien ergens op een scherm projecteren?!

Dank, groet en tot morgen,

5.1.2.e
 Senior inspecteur / projectleider
 Dossierhouder Boord Computer Taxi
 MSA Digitale Tachograaf

.....
Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e @agentschaptelecom.nl]
Verzonden: donderdag 21 december 2017 14:37
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - Logius; 5.1.2.e) - Logius;
 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - IBI-DCI
CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - Logius; PKIoverheid;
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e @minienm.nl; eIDAS toezicht; 5.1.2.e) - Logius;
 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Uitnodiging voor overleg bij Agentschap Telecom te Amersfoort op donderdag 11/01
Urgentie: Hoog

Hallo 5.1.2.e ,

Graag nodigen wij jullie, als vertegenwoordigers van de TSP IenW, uit voor overleg bij Agentschap Telecom over de voortgang en stand van zaken in aanloop naar de audits van eind januari bij KIWA, ILenT en IenW.

De collegae van Logius zullen er eveneens bij zijn.
 Als naar jullie inschatting ook andere personen hierbij aanwezig zouden moeten zijn dan horen wij dat graag zo snel mogelijk.

We verwachten jullie op **donderdag 11 januari om 10:30** op Piet Mondriaanlaan 54 te

Amersfoort.

Het kantoor van AT ligt pal naast station Amersfoort. Zie de bijlagen als je met de auto komt.

Met vriendelijke groet, 5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Afdeling Toezicht

Agentschap Telecom

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Piet Mondriaanlaan 54 | 3812 GV | Amersfoort

Postbus 1671 | 3800 BR | Amersfoort
.....

T 5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e [@agentschaptelecom.nl](mailto:5.1.2.e@agentschaptelecom.nl)

Programmasecretariaat: 5.1.2.e of 5.1.2.e [@agentschaptelecom.nl](mailto:5.1.2.e@agentschaptelecom.nl)

<http://www.agentschaptelecom.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - DGB
Aan: 5.1.2.e "
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Second opinion gevraagd: Onderzoek G3 ROOT CA
Datum: woensdag 25 juli 2018 13:21:06
Bijlagen: [180720 ILT onderzoek nieuwe PKI voor BCT v0 99.pdf](#)

Ho 5.1.2.e

Alles wel?

In het BCT dossier is de overgang naar de G3 ROOT CA actueel.

Vanwege die overgang heeft de ILT onderzoek laten doen naar mogelijke alternatieven. Alternatieven die mogelijk winst opleveren. Denk daarbij aan minder administratieve lasten (verbonden met de publieke PKI overheid), minder complexiteit (drukt ontwikkelkosten en kans op fouten/storingen) en updateverplichtingen (drukt kosten voor taxiondernemers).

Van de vier onderzochte scenario's beveelt het onderzoek doorgaan met de publieke PKI overheid aan (scenario 1). Graag jou kritische blik of jij tot een vergelijkbaar oordeel komt.

Graag daarbij je aandacht voor de aannames/onderwerpen:

1. In alle vier de scenario's moet de BCT worden ge-update (en kaarten worden omgewisseld). Betekent dit dat alle BCT's ook naar de werkplaats moeten? Volgens mij is de Euphoria BCT al software matig in staat om G3 te handelen. Wat betekent dat? Voor deze BCT's geen update of werkplaatsbezoek nodig? Of betekent dat de systeemkaart in de BCT ook moet worden vervangen dat alle BCT's sowieso terug moeten naar de werkplaats (en dus ook die van Euphoria).
2. Deel je de tabellen met afwegingen en scores van de scenario's? Kom je dan ook uit op scenario 1? Als je de dwingende deadline van maart 2020 loslaat, de belangrijkste reden van de keuze voor het eerste scenario, welk scenario heeft dan je voorkeur?
3. Is de impactanalyse onder hoofdstuk 5 compleet, wat ontbreekt / mag niet worden vergeten?

Is het mogelijk je second opinion op donderdag 30 augustus op te leveren?

Graag een bevestiging van ontvangst van deze e-mail en deadline van 30 augustus!

Veel dank en een fijne vakantie!

Groeten 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT
Aan: 5.1.2.e); 5.1.2.e); 5.1.2.e)
Cc: 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - IBI-DCI
Onderwerp: RE: Gesprek afgelopen donderdag
Datum: vrijdag 5 oktober 2018 11:18:27
Bijlagen: [180926 PPT thv bezoek AT.pptx](#)
[Second opinion op Onderzoek nieuwe BCT-PKT.docx](#)

Hallo 5.1.2.e (ea),

Excuus voor mijn wat late reactie. Jullie ook veel dank voor het goed een verhelderende gesprek.

Bijgevoegd de gevraagde PPT en second opinion van 5.1.2.e

Wij zijn inmiddels bezig met een nota voor het DT van ILT. Naar verwachting wordt deze hier as woensdag besproken. Na besluitvorming sturen we jullie de nota toe, samen met het beloofde stappenplan.

Tot zover. Als er nog vragen zijn ben ik uiteraard bereikbaar.

Hartelijke groet,

5.1.2.e
 Teamleider Vergunningen Scheepvaart (binnendienst)
 Dossierhouder BCT
 MSA digital tachograph cards

.....
Vergunningverlening | Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport
 Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e @agentschaptelecom.nl>
Verzonden: maandag 1 oktober 2018 15:25
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e r@ilent.nl>; 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e @agentschaptelecom.nl>; 5.1.2.e) 5.1.2.e @agentschaptelecom.nl>; 5.1.2.e) - IBI-DCI 5.1.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: Gesprek afgelopen donderdag

Heren,

Nogmaals dank voor ons goede gesprek van afgelopen donderdag.
 Bij deze wil ik graag bevestigen dat we hebben afgesproken dat jullie de oplevering van de informatie voor de resterende punten uit de afsprakenbrief twee weken kunnen opschuiven. Daarmee komen we op 15 oktober.
 We hebben ook afgesproken dat jullie op dezelfde datum aan ons aangeven hoe jullie ons op de hoogte gaan houden van de tijdslijnen voor de uitvoering van de besproken plannen, zowel voor de borging van de TSP-functie in de organisatie als voor de inrichting van nieuwe CA (G3).

In het gesprek hebben jullie een presentatie gebruikt, en aangeboden deze naar ons te verzenden. Daar maken we graag gebruik van.
 Ten slotte is in het gesprek genoemd dat jullie een second-opinion hebben verkregen over de toekomst van de Taxipas, naast het ons bekende rapport van 5.1.2.e . Voor de

volledigheid zouden we het rapport met deze second-opinion ook graag ontvangen.

Mochten jullie naar aanleiding van het gesprek nog vragen of opmerkingen hebben, dan horen we dat ook graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Specialistisch Inspecteur
Toezicht Elektronische Identiteiten en Vertrouwensdiensten

.....
Afdeling Toezicht

Agentschap Telecom

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Piet Mondriaanlaan 54 | 3812 GV | Amersfoort

Postbus 450 | 9700 AL | Groningen
.....

T + 5.1.2.e

5.1.2.e [@agentschaptelecom.nl](mailto:5.1.2.e@agentschaptelecom.nl)

<http://www.agentschaptelecom.nl>



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bezoek AT

I.h.k.v. PKI Overheid BCT



Aanleiding bezoek AT

- Bezoek TSP I&W d.d. 31 mei jl.
- AT heeft zorgen over management van door de TSP I&W aangeboden vertrouwensdiensten
 - Vooral op dienstverlening door KIWA
 - Maar ook de rol van de TSP I&W en Dossierhouder BCT bij ILT
- E.e.a heeft geresulteerd in afsprakenbrief d.d. 13 juni 2018
- TSP I&W en Dossierhouder BCT hebben dit 3 ledig opgepakt:
 - Beantwoording van de brief
 - Intensivering toezicht op KIWA
 - Werk maken van herbeleggen van taken binnen DCI en ILT



Beantwoording brief door TSP I&W

- 1^e deel antwoorden is reeds verzonden
- Voor 2^e deel hebben we ook Kiwa nodig
- Kiwa is bevraagd, wij wachten op antwoord
- Is uitstel met 2 weken mogelijk?



Intensivering toezicht op KIWA

- 'BCT crisis' 4 maanden: nov 2017-feb 2018, vervolgens:
- Strategisch:
 - Beter structureren van directie overleg met KIWA
- Operationeel:
 - 1 x per maand stuurt Kiwa s.t.v.z. CAP door naar Dossierhouder BCT
 - 1 x per maand overleg ILT – Kiwa m.b.t. PKI-O zaken (was 1 x per kwartaal)
 - Uitvoeren reality checks
- Er heeft reeds 1 x escalatie naar directieniveau plaatsgevonden



Herbeleggen taken binnen DCI en ILT

- Reorganisatie ILT van clusterfase naar TWO (start 31 mei 2018)
 - Dossierhouder BCT wordt teamleider Scheepvaart
- Zorgen bij TSP I&W: diverse mails en telefoontjes
- Herverdeling taken binnen I&W
 - V.a. mei 2018: ontrafelen deeltaken beheer en toezicht (diverse versies memo)
 - V.a. juni 2018 gesprekken directie DCI-ILT (13/6, 7/9, 14/9, 19/9)
 - Oriëntatie op herverdeling taken
 - Memo (wordt nog aangevuld met RACI)
 - Besproken in DT ILT op 12/9
 - Verder uitwerken richting besluitvorming en inwerkingtreding



Randvoorwaarden

- 2^e evaluatie BCT door beleidsdirectie DGMO (hoe verder met de BCT?)
- Overgang naar G3 ROOT (of andere opties)



Samenvattend

- Antwoord op de afsprakenbrief door DCI
- 2 discussies over toekomst BCT (evaluatie en binnen ILT)
- Proces herbeleggen van taken z.s.m. afronden en effectueren

Akkoord?

Second opinion

Onderzoek nieuwe PKI (Public Key Infrastructure) voor de BCT

Augustus 2018

5.1.2.e

Senior Security Consultant

Ordina Security & Risk Management

Inhoud

Inleiding.....	3
Aanleiding	3
Aanpak en leeswijzer	3
Auteur	3
Antwoorden op de gestelde vragen	4
Aandachtspunt 1	4
Vraag 1: moeten alle BCTs naar de werkplaats?.....	4
Vragen-set 2 m.b.t. de Euphoria BCT	4
Aandachtspunt 2	5
Vragen-set 1: ben je het eens met de scenario-afwegingen en -keuze?	5
Vraag 2: welk scenario heeft je voorkeur onafhankelijk van de deadline?	7
Aandachtspunt 3	8
Vragen-set 1: is de impactanalyse onder hoofdstuk 5 compleet?.....	8
Antwoorden op niet gestelde vragen	9
Welk effect heeft elk scenario op non-BCT systemen zoals Dianta?.....	9
Hoe kunnen we toekomstige "total-recall" scenario's voorkomen?	9
Sub-scenario 1a: overgaan naar G4 in plaats van G3 geeft uitstel tot 2033	11
Sub-scenario 1b: opheffen van de werkplaatsverplichting voor omwisselen van systeemkaarten...	12
Sub-scenario 1c: (sterk) beperken van de noodzaak voor kaartomwisselingen	13
BIJLAGE maximale geldigheidsduur BCT-kaarten	15

Inleiding

Aanleiding

De aanleiding voor dit schrijven is de volgende e-mail van 5.1.2.e aan mij:

In het BCT dossier is de overgang naar de G3 ROOT CA actueel.

Vanwege die overgang heeft de ILT onderzoek laten doen naar mogelijke alternatieven. Alternatieven die mogelijk winst opleveren. Denk daarbij aan minder administratieve lasten (verbonden met de publieke PKI overheid), minder complexiteit (drukt ontwikkelkosten en kans op fouten/storingen) en updateverplichtingen (drukt kosten voor taxiondernemers).

Van de vier onderzochte scenario's beveelt het onderzoek doorgaan met de publieke PKI overheid aan (scenario 1). Graag jou kritische blik of jij tot een vergelijkbaar oordeel komt.

Graag daarbij je aandacht voor de aannames/onderwerpen:

- 1. In alle vier de scenario's moet de BCT worden ge-update (en kaarten worden omgewisseld). Betekent dit dat alle BCT's ook naar de werkplaats moeten? Volgens mij is de Euphoria BCT al software matig in staat om G3 te handelen. Wat betekent dat? Voor deze BCT's geen update of werkplaatsbezoek nodig? Of betekent dat de systeemkaart in de BCT ook moet worden vervangen dat alle BCT's sowieso terug moeten naar de werkplaats (en dus ook die van Euphoria).*
 - 2. Deel je de tabellen met afwegingen en scores van de scenario's? Kom je dan ook uit op scenario 1? Als je de dwingende deadline van maart 2020 loslaat, de belangrijkste reden van de keuze voor het eerste scenario, welk scenario heeft dan je voorkeur?*
 - 3. Is de impactanalyse onder hoofdstuk 5 compleet, wat ontbreekt / mag niet worden vergeten?*
- Is het mogelijk je second opinion op donderdag 30 augustus op te leveren?*
-

Versie 0.99 (CONCEPT) van het document getiteld "Boordcomputer Taxi (BCT) - Onderzoek nieuwe PKI (Public Key Infrastructure) voor de BCT" was als bijlage aan bovenstaande e-mail toegevoegd. Dat document wordt in de rest van dit schrijven aangeduid als "het Onderzoek".

Aanpak en leeswijzer

Voor het beantwoorden van de vragen onder aandachtspunt 1 heb ik het Onderzoek niet hoeven lezen. Die heb ik dan ook direct beantwoord. Daarna heb ik het Onderzoek gelezen en heb ik de resterende vragen beantwoord. Deze vragen en antwoorden heb ik in de volgende sectie "Antwoorden op de gestelde vragen" opgenomen.

Tot slot heb ik een sectie "Antwoorden op niet gestelde vragen" opgenomen. Die sectie is gewijd aan de vraag: "Hoe wordt het toekomstige aantal werkplaatsbezoeken geminimaliseerd?" en de daaraan gerelateerde vraag "Hoe wordt het toekomstige aantal kaartvervangingen geminimaliseerd?". Implementeren van de antwoorden op die vragen zal impact hebben op uit te voeren werkzaamheden door niet alleen de gekozen CA dienstleverancier (eender welke), maar ook in enige mate op werkzaamheden voor de kaartproducent (Morpho) en kaartuitgever (Kiwa). Om de kosten en inkomstenderving voor de BCT gemeenschap in de toekomst zo laag mogelijk te krijgen, vond ik het toch erg belangrijk om ook deze twee vragen te beantwoorden.

Auteur

5.1.2.e

Senior Security Consultant
Ordina Security & Risk Management

Antwoorden op de gestelde vragen

Aandachtspunt 1

Vraag 1: moeten alle BCTs naar de werkplaats?

De volledige vraag luidde: "In alle vier de scenario's moet de BCT worden ge-update (en kaarten worden omgewisseld). Betekent dit dat alle BCT's ook naar de werkplaats moeten?"

Mijn korte antwoord daarop is: Voor het omwisselen van de systeemkaart moet een boordcomputer naar de werkplaats, maar voor het updaten van de boordcomputersoftware waarvoor geen kalibratie benodigd is hoeft dat niet.

De (uitgebreide) reden voor de werkplaatsverplichting bij systeemkaartomwisseling heb ik hieronder beschreven:

Elke boordcomputer bevat een systeemkaart waarin de unieke sleutel van de betreffende boordcomputer is opgeslagen. Met die sleutel en het bijbehorende systeemkaartcertificaat genereert de boordcomputer elektronische handtekeningen die conformeren aan deel 3d van het Programma van Eisen van PKI-overheid (de Certificate Policy (CP) voor Autonome Apparaten).

Elk systeemkaartcertificaat is tot maart 2020 geldig. Als een boordcomputer al zou toestaan dat de systeemkaart daarna nog elektronische handtekeningen genereert, dan zullen toepassingen zoals Dianta die handtekeningen als ongeldig beschouwen.

Conform de PKI-overheid CP mag eenzelfde sleutel nooit opnieuw gecertificeerd worden. Voor het verkrijgen van een nieuw certificaat is daarom altijd een nieuwe sleutel vereist (PKI-overheid is hier overigens niet uniek in; de meeste andere CA hiërarchieën hanteren dezelfde regel).

Elke systeemkaart wordt voorafgaand aan distributie door de kaartproducent "read-only" gemaakt waarmee de op die kaart opgeslagen gegevens, waaronder de genoemde sleutel en zijn certificaat, niet kunnen worden verwijderd, veranderd of aangevuld.

Om van een nieuw systeemkaartcertificaat gebruik te kunnen maken moeten de huidige systeemkaarten daarom worden vervangen door nieuwe systeemkaarten.

Conform de huidige regelgeving moet een dergelijke vervanging in een erkende werkplaats en met gebruikmaking van een werkplaatskaart worden uitgevoerd.

Vragen-set 2 m.b.t. de Euphoria BCT

De volledige set vragen luidde: "Volgens mij is de Euphoria BCT al software matig in staat om G3 te handelen. Wat betekent dat? Voor deze BCT's geen update of werkplaatsbezoek nodig? Of betekent dat de systeemkaart in de BCT ook moet worden vervangen dat alle BCT's sowieso terug moeten naar de werkplaats (en dus ook die van Euphoria)."

Mijn antwoord daarop is: Wat er volgens mij wordt bedoeld is dat de Euphoria BCT reeds een software-update heeft gehad waardoor deze met boordcomputerkaarten van zowel G2 als G3 gebruikt kan worden.

Echter, voor het omwisselen van de in de boordcomputer ingebouwde G2 systeemkaart voor een G3 systeemkaart zullen ook de Euphoria BCTs terug naar de werkplaats moeten.

Aandachtspunt 2

Vragen-set 1: ben je het eens met de scenario-afwegingen en -keuze?

De volledige set vragen luidde: "Deel je de tabellen met afwegingen en scores van de scenario's? Kom je dan ook uit op scenario 1?"

Mijn korte antwoord daarop is: ja en ja.

Dat gezegd hebbende, heb ik nog de volgende verbeteringen en aanvullingen:

M.b.t. sectie 2.3

In sectie 2.3 onder aandachtspunt 2.c staat "Door de volledige CA keten op een smartcard te plaatsen zullen op een Windows PC alle CA certificaten automatisch geladen worden vanaf de smartcard als men de smartcard in de kaartlezer plaatst. Deze CA certificaten zijn vertrouwd totdat de PC herstart wordt."

De hier beschreven functionaliteit is geen standaardonderdeel van het Windows besturingssysteem, maar kan zijn opgenomen in apart aan te schaffen, soms smartcard-specifieke, software; zogenaamde smartcard-middleware. Zulke middleware is ook voor andere besturingssystemen beschikbaar, maar zal een stamcertificaat niet automatisch (mogen) vertrouwen. Correct geschreven middleware zal daarvoor altijd de gebruiker om autorisatie vragen.

M.b.t. sectie 2.8

In sectie 2.8 worden vijf conclusies gemeld waarvan de laatste twee de distributie van de nieuwe Root CA naar de boordcomputers respectievelijk de pashouders betreffen.

In mijn optiek ontbreekt daar een zesde conclusie die distributie naar alle andere vertrouwende partijen (en hun systemen niet zijnde boordcomputers) betreft:

6. uitsluitend de keuze voor de publieke PKI-overheid hiërarchie voorkomt de noodzaak voor additionele ondersteuning voor het distribueren en vertrouwen van het stamcertificaat naar en door systemen van vertrouwende partijen.

M.b.t. sectie 4.1

5.1.5.

[Redacted content]

[Redacted content] :

- Met de overgang naar G3 is de maximale geldigheidsduur van servicescertificaten teruggebracht van 5 naar 3 jaar. Zonder dispensatie van de PKI-overheid Policy Authority betekent dat dat ondernemers- en werkplaatskaarten elke 3 jaar moeten worden vervangen.
In secties 4.2 t/m 4.4 is vergeten het voornoemde nadeel als een voordeel te benoemen.

Zie ook "Verbeterscenario 2" in mijn "Antwoorden op niet gestelde vragen".

M.b.t. sectie 4.2

5.1.5.

M.b.t. sectie 4.3

5.1.5.

M.b.t. sectie 4.4

In sectie 4.4 is vergeten het volgende voordeel te benoemen:

- De vervangingsfrequentie van boordcomputer- en systeemkaartcertificaten kan zonder meer op 5 respectievelijk 10 jaar blijven bestaan.

In sectie 4.4 is vergeten de volgende nadelen te benoemen:

- Openbare aanbesteding nodig (is wel impliciet, maar niet expliciet vermeld)

- Aanbesteding wordt gevolgd door een project ter grootte van het oorspronkelijke deelproject CA-dienstverlening BCT.

M.b.t. sectie 4.5

In sectie 4.5 zou er best wel vermeld kunnen worden dat scenario's 3 en vooral 4 weliswaar een administratieve lastenverlichting (aan de zijde van MinlenM en ILT) kunnen bereiken, maar zeer tot exorbitant duur zullen zijn om te realiseren.

Vraag 2: welk scenario heeft je voorkeur onafhankelijk van de deadline?

De volledige vraag luidde: "Als je de dwingende deadline van maart 2020 loslaat, de belangrijkste reden van de keuze voor het eerste scenario, welk scenario heeft dan je voorkeur?"

Mijn antwoord daarop is:

Ik lees nergens dat de deadline de belangrijkste reden voor de keuze van scenario 1 is. Wellicht lijkt dat zo omdat het tweede punt van de motivatie van de conclusie die deadline vermeldt, maar m.i. zijn de redenen voor keuze van scenario 1 nog steeds dezelfde als die in 2008. Bovendien bestaat er momenteel een nieuwe reden om voor scenario 1 te kiezen: het is het economisch meest voordelige scenario om te realiseren, omdat het de minste afwijkingen ten opzichte van de huidige situatie kent.

Tot slot ontslaat geen van de andere scenario's de ketenpartijen van administratieve lasten en enige vermindering van die lasten is voor geen van de alternatieve scenario's in detail onderzocht. De in het vooruitzicht gestelde lastenverlichting is daarom wellicht slechts een "gut-feeling". Per slot van rekening is de BCT bedoeld om de wet te handhaven en dat kan nu eenmaal niet zonder te waarborgen dat de BCT een betrouwbaar middel is om dat te kunnen doen.

Opmerking: de belangrijkste redenen om voor de publieke PKI-overheid Root CA te kiezen waren in 2008:

- Bestaande wettelijke en technische kaders voor het zetten van elektronische handtekeningen,
 - Bestaande wettelijke en technische kaders voor het certificeren van ketenpartijen, systemen en apparatuur,
 - Bestaande en reeds ingerichte processen voor het certificeren van ketenpartijen, systemen en apparatuur,
 - Uitsluitend de publieke PKI-overheid Root CA wordt af-fabriek vertrouwd door de besturingssystemen en andere software van de belangrijkste internationale leveranciers (waaronder Microsoft, Apple, Mozilla en Adobe).
- Softwarepakketten zoals Dianta hoeven daarom niet een eigen BCT-specifieke trust-store te onderhouden, maar kunnen uitgaan van de trust-store van het besturingssysteem.*

Anno 2018 staan die redenen volgens mij nog steeds als een paal boven water.

Aandachtspunt 3

Vragen-set 1: is de impactanalyse onder hoofdstuk 5 compleet?

De volledige vraag luidde: "Is de impactanalyse onder hoofdstuk 5 compleet, wat ontbreekt / mag niet worden vergeten?"

Mijn korte antwoord daarop is: Nee en dat zou in meer detail moeten worden onderzocht.

Om dat volledig te onderzoeken, zou de oorspronkelijke aanbestedingsdocumentatie moeten worden vergeleken met de impactanalyse uit het Onderzoek.

Mede gezien mijn antwoorden onder aandachtspunt 2, durf ik wel te stellen dat scenario 1 de minste impact op kosten en doorlooptijd zal hebben. Dat is vooral zo, omdat scenario 1 geen aanpassingen van wettelijke en technische kaders vergt én omdat scenario 1 de mogelijkheid biedt om het contract met de bestaande CA-dienstverlener te continueren (middels de in het huidige contract opgenomen verlengingsoptie).

Een aantal belangrijke omissies heb ik hieronder wel op rijtje gezet:

1. De CA-dienstverlener moet niet alleen een PKI onderhouden voor BCT acceptatie- (referentiekaarten) en productieomgevingen, maar ook eentje voor de BCT ontwikkel- en testomgevingen van alle ketenpartijen, alsmede een Infrastructuur-PKI voor de systemen van alle ketenpartijen. De oorspronkelijke raming van te beheren certificaten voor een 10-jarig contract bedroeg:

Testcertificaten BCT-Kaartcertificaten	5.500
Referentiecificaten BCT-Kaartcertificaten	750
Productiecificaten BCT-Kaartcertificaten:	
Gebruikerscertificaten Chauffeurskaart	250.000
Gebruikerscertificaten Ondernemerskaart	15.000
Gebruikerscertificaten Keuringskaart	3.000
Gebruikerscertificaten Inspectiekaart	5.500
BCT-Systeemkaartcertificaten	35.000
BCT-Infrastructuurcertificaten OT-omgeving	40
BCT-Infrastructuurcertificaten AP-omgeving	40
Totale aantal geraamde certificaten:	314.830

2. De CA-dienstverlener wordt geacht een contract voor het leveren van haar diensten conform een aantal specificaties waaronder een koppelvlakspecificatie en twee Interface Requirements Specifications af te sluiten met zowel de kaartproducent (Morpho) als de kaartuitgever (Kiwa).
3. Indien van CA-dienstleverancier gewisseld gaat worden moet er tijd worden gereserveerd voor overdracht van al het materiaal nodig voor het in stand houden van de CA-dienst van de huidige naar de nieuwe CA-dienstverlener (onder het bestaande contract is de huidige dienstverlener verplicht die aan de Nederlandse Staat op te leveren bij beëindigen van de dienstverlening).
4. De CA-dienstverlener wordt geacht vier omgevingen volgens het OTAP model te onderhouden, waarbij de O(ntwikkel) en T(est) omgevingen gescheiden zijn van de A(cceptatie) en P(roductie) omgevingen.

Antwoorden op niet gestelde vragen

Deze sectie beantwoordt twee niet gestelde, maar in mijn ogen ook zeer relevante, vragen:

1. Welk effect heeft elk scenario op non-BCT systemen zoals Dianta?
2. Hoe kunnen we toekomstige "total-recall" scenario's voorkomen?
 - a. Voor de volgende keer in 2028?
 - b. Permanent voor de systeemkaart omwisseling in de boordcomputers?
 - c. Permanent voor zowel systeem- als boordcomputerkaarten?

Welk effect heeft elk scenario op non-BCT systemen zoals Dianta?

Non-BCT systemen zoals Dianta en de systemen van de Belastingdienst moeten kunnen vertrouwen op de echtheid van de elektronische handtekeningen die met BCT systemen worden gegenereerd. Daartoe moeten die systemen zodanig worden geconfigureerd dat zij vertrouwen op de Root CA waaronder BCT kaartcertificaten worden uitgegeven. Uitsluitend met scenario 1 hoeft die configuratieactie niet apart te worden uitgevoerd, omdat het certificaat van de publieke PKI-overheid Root CA reeds af-fabriek aanwezig is in de trust-store van Windows, MacOS, Android en alle bekende webbrowsers.

Hoe kunnen we toekomstige "total-recall" scenario's voorkomen?

Om aan internationaal geaccepteerde beveiligingsstandaarden te voldoen moet elke PKI periodiek haar PKI hiërarchie vervangen. Dat betekent dat elke PKI regelmatig haar Root CA certificaat moet vernieuwen en gedurende een bepaalde periode moet overgaan van certificaatuitgifte onder de oude Root naar certificaatuitgifte onder de nieuwe Root. Sinds 2013 hanteert PKI-overheid hiervoor de volgende vernieuwingsmethodiek:

- Elke 5 jaar wordt er een nieuw Root CA certificaat gegenereerd dat 15 jaar geldig is,

De G2 Root dateert van maart 2008 en is destijds aangemaakt met een geldigheid van 12 jaar, eindigend in maart 2020. Het PKI-overheid geldigheidsscenario is daarmee:

Generatie	Geldig van	Geldig tot	Uitgifte van 5 jaar geldige boordcomputer-kaart certificaten tot	Uitgifte van 10 jaar geldige systeemkaart-certificaten tot
G2	maart 2008	maart 2020	maart 2015	maart 2010
G3	november 2013	november 2028	november 2023	november 2018
G4	november 2018	november 2033	november 2028	november 2023
G..	enz.			

Met dit generatiescenario faciliteert PKI-overheid in theorie het minimaal vijf jaar lang kunnen uitgeven van 10 jaar geldige (systeemkaart)certificaten en het minimaal tien jaar lang kunnen uitgeven van 5 jaar geldige (boordcomputerkaart)certificaten.

Merk op dat PKI-overheid specifiek voor de BCT systeemkaarten de in de ogen van de internationale PKI gemeenschap exorbitant hoge maximale geldigheidsduur van 10 jaar heeft moeten toestaan in haar Certificate Policy (CP) voor Autonome Apparaten. In de andere PKI-overheid CPs bedraagt de maximale geldigheidsduur slechts 2, 3 of 5 jaar. Onder druk van de internationale PKI gemeenschap, waaronder het CA/Browser Forum, wordt de maximale geldigheidsduur van certificaten telkens kleiner. Door het voor de BCT moeten vasthouden aan een maximale geldigheidsduur van 10 jaar kost het PKI-overheid steeds meer moeite om de internationale PKI gemeenschap van de betrouwbaarheid van de PKI-overheid hiërarchie te overtuigen.

Merk ook op dat het onder G3 in principe niet meer is toegestaan om 5 jaar geldige Ondernemerskaart- en Werkplaatskaartcertificaten uit te geven. Deze certificaten vallen onder PKI-overheid PvE 3b waarin de maximale geldigheidsduur van certificaten is gemaximeerd op 3 jaar. Zonder dispensatie van de PKI-overheid Policy Authority zullen de vanaf G3 uitgegeven Ondernemers- en Werkplaatskaarten dus elke 3 jaar moeten worden vervangen.

Omdat heden ten dage boordcomputers nog steeds niet allemaal met G3 certificaten kunnen omgaan en omdat zij zelf nog steeds worden voorzien van een G2 systeemkaart, worden alle systeem- en boordcomputerkaarten uitgegeven met G2 certificaten. Dat is de reden dat de huidige BCT in maart 2020 zal ophouden met werken. Als bijkomend negatief effect konden sinds maart 2010 geen systeemkaarten met een maximale geldigheidsduur van 10 jaar meer worden uitgegeven en konden sinds maart 2015 geen boordcomputerkaarten met een maximale geldigheidsduur van 5 jaar meer worden uitgegeven.

Om te faciliteren dat ten minste de boordcomputerkaarten te allen tijde kunnen worden uitgegeven onder de meest actuele PKI generatie, is de regeling specificaties en typegoedkeuring BCT al enige jaren geleden zodanig aangepast dat boordcomputers via een software-update kunnen worden voorzien van nieuwe CA certificaten. Zodra alle boordcomputerfabrikanten hier ook daadwerkelijk gebruik van maken, kunnen boordcomputerkaarten telkens worden uitgegeven met hun maximale geldigheid en onder de meest recente PKI-generatie.

Dat loste nog niet het probleem van het omwisselen van systeemkaarten in de boordcomputer zelf op. De reden daarvoor is een vereiste uit de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT:

- de vereiste dat de boordcomputer fysieke maatregelen tegen het verwijderen van de systeemkaart herbergt (bij bepaalde fabrikanten is het bijna onmogelijk om de systeemkaart te verwijderen zonder schade aan de boordcomputer).

Deze maatregel is destijds ontworpen om het gebruik van ongeautoriseerde systeemkaarten (illegale boordcomputers) tegen te gaan. Dit leidt echter onherroepelijk tot een verplicht werkplaatsbezoek wanneer de systeemkaart van een boordcomputer moet worden omgewisseld.

In de sub-secties hieronder beschrijf ik drie sub-scenario's van scenario 1 uit het Onderzoek, waarbij toekomstige "total-recalls" kunnen worden uitgesteld en zelfs permanent voorkomen.

Sub-scenario 1a: overgaan naar G4 in plaats van G3 geeft uitstel tot 2033

Nu overgaan op G3 geeft het volgende resultaat:

- tot november 2018 kunnen uitgeven van 10 jaar geldige systeemkaarten
- tot november 2023 kunnen uitgeven van 5 jaar geldige chauffeurs- en inspectiekaarten
- tot november 2025 kunnen uitgeven van 3 jaar geldige ondernemers- en werkplaatskaarten
- een nieuwe "total-recall" in 2028.

Omdat PKIoverheid al in november van dit jaar een G4 root CA zal genereren is er voldoende tijd om voor maart 2020 naar die generatie over te stappen. Zonder andere wijzigingen leidt ook die generatie tot een "total-recall", maar die vindt dan pas vijf jaar later plaats:

- tot november 2023 kunnen uitgeven van 10 jaar geldige systeemkaarten
- tot november 2028 kunnen uitgeven van 5 jaar geldige chauffeurs- en inspectiekaarten
- tot november 2030 kunnen uitgeven van 3 jaar geldige ondernemers- en werkplaatskaarten
- een nieuwe "total-recall" in 2033.

Dit sub-scenario leidt ook tot een "total-recall", maar geeft vijf jaar langer respijt dan overgaan naar G3 en is niet moeilijker te realiseren dan overgaan naar G3.

Buiten Reikwijdte

[Redacted content]

Sub-scenario 1c: (sterk) beperken van de noodzaak voor kaartomwisselingen

Het omwisselen van boordcomputerkaarten en vooral van systeemkaarten is een duur en moeizaam proces. Dat is de reden dat de BCT opteert voor het zo lang als mogelijk geldig zijn van die kaarten. Omdat de BCT de kaartgeldigheid koppelt aan de geldigheid van het sleutelmateriaal en de bijbehorende kaartcertificaten op elke kaart, is de geldigheid van de kaarten gelijk aan de geldigheid van die kaartcertificaten. Omdat het sleutelmateriaal en de bijbehorende kaartcertificaten als "read-only" op de chip van de BCT kaart worden gepersonaliseerd, is de gebruiksduur van elke BCT kaart onherroepelijk gelijk aan de geldigheidsduur van de kaartcertificaten die bij het kaartproductieproces op de chip worden gepersonaliseerd.

Door het mogelijk te maken dat elke BCT kaart (systeem- en boordcomputerkaarten) zichzelf van vervangend sleutelmateriaal en daarbij behorende vervangende kaartcertificaten kan voorzien:

- kan elke kaarthouder (en ingeval het systeemkaarten betreft elke persoon die een boordcomputer kan bedienen) de geldigheids- en daarmee de gebruiksduur van zijn kaart verlengen,
- kan elke BCT kaart gebruikt worden tot hij daadwerkelijk technisch onbruikbaar wordt (defect raak) en
- zou PKIoverheid, zonder daarvoor de BCT gemeenschap op hoge kosten te jagen, de maximale geldigheidsduur van de verschillende certificaten kunnen terugbrengen tot voor haar eenvoudiger te verdedigen properties.

De contactchip in elke BCT kaart herbergt reeds de voor dit scenario benodigde functies. Die functies worden momenteel als een van de laatste onderdelen van het personalisatieproces bij de kaartproducent (Morpho) onklaar gemaakt.

Onder de voorwaarden dat het handtekeningcertificaat op de kaart nog niet verlopen is en de kaartuitgever ten tijde van een sleutelvervanging over een kopie van een geldig identiteitsbewijs van de kaarthouder beschikt, staat PKIoverheid dit scenario al toe voor het eenmalig verlengen van de chauffeurs- en inspectiekaarten, waarbij zich de mogelijkheid voordoet die kaarten tot 10 jaar bruikbaar te laten zijn. De kaarthouder hoeft zich hierbij niet fysiek te laten identificeren. Met enig onderhandelen verwacht ik dat PKIoverheid ook een dergelijke toestemming zal verlenen t.b.v de ondernemers-, keurings- en systeemkaarten.

Om dit sub-scenario te faciliteren, moet er een aantal zaken worden veranderd. De belangrijkste daarvan zijn:

- om dit scenario toe te staan voor niet alleen de chauffeurs- en inspectiekaarten, maar ook de ondernemers-, keurings- en systeemkaarten, moet PKIoverheid worden overtuigd (verleid) tot enkele kleine aanpassingen aan haar Programma van Eisen.
- de regeling specificaties en typegoedkeuring BCT moet worden aangepast,
- de gebruiksinstructie voor BCT kaarten moet worden uitgebreid met informatie hoe de kaartgeldigheid verlengd kan worden,
- het (einde van het) elektronische personalisatieproces moet door de kaartproducent worden aangepast, zodat de betreffende chipfuncties (genereren van nieuw sleutelmateriaal, exporteren van kaartcertificaatverzoeken en importeren van kaartcertificaten) niet meer onklaar worden gemaakt,

- De grafische personalisatie van de kaarten moet door de kaartproducent worden ontdaan van de datum einde geldigheid,
- de boordcomputersoftware moet zodanig worden aangepast dat die van de nieuwe kaartfuncties gebruik kan maken en dat de boordcomputer de betreffende certificaatverzoeken kan exporteren en aangeleverde certificaten kan importeren (hiervoor kan de boordcomputer gebruik maken van de import- / exportinterfaces waarover hij reeds beschikt),
- de kaartuitgever (Kiwa) moet waarborgen dat zij te allen tijde over een kopie van een geldig identiteitsbewijs van elke kaarthouder beschikt en
- de CA-dienstverlener moet zijn bestaande online web-diensten uitbreiden met een functie voor het aannemen en verwerken van aanvragen voor vervangende BCT certificaten en kan, ingeval hij hier kosten voor wil doorberekenen, de dienst koppelen aan een gangbare elektronische betaaldienst zoals iDEAL of e-Mandaten.

Merk op dat de hele vervangingstransactie te beveiligen is met het op de kaart bestaande (te vervangen) sleutelmateriaal zo lang het bijbehorende certificaat nog niet ongeldig is. Daardoor kan de vervangingsprocedure veilig worden uitgevoerd zonder tussenkomst van kaartuitgever, kaartproducent, werkplaats en/of boordcomputerfabrikant. Indien de kaarthouder onmiddellijk kan beschikken over een boordcomputer, een USB-stick en een computer met Internetverbinding kan de hele vervangingstransactie binnen een half uur worden voltooid.

Merk ook op dat in het geval van een systeemkaart de boordcomputer de kaarthouder is. Omdat deze kaarthouder een apparaat is, zal hij voor de sleutel- en certificaatvervanging moeten worden bediend door een persoon. Omdat de boordcomputer echter zijn eigen beveiliging verzorgt, is het voor de beveiliging niet relevant wie hem bedient.

Het nadeel van deze oplossing is de impact voor het realiseren van de genoemde veranderingen.

Voordelen van dit scenario zijn:

1. het vereist slechts kleine wijzigingen aan de huidige normenkaders,
2. het vereist geen wijzigingen aan de bestaande hardware,
3. het vervangingsproces kan voor alle typen BCT kaarten worden geïmplementeerd (onder voorwaarde dat PKI-overheid tot PvE aanpassingen bereid is),
4. de gebruiksduur van de kaarten wordt minimaal twee keer langer dan de maximale geldigheidsduur van de op de kaart aanwezige kaartcertificaten,
5. het vervangen van sleutels en certificaten op bestaande BCT kaarten is vele malen goedkoper dan het vervangen van de kaarten zelf, vooral als het de systeemkaarten betreft,
6. het geeft PKI-overheid de mogelijkheid om de toegestane maximale certificaatgeldigheid terug te brengen naar voor hen beter te verdedigen proporties, zonder daarbij de BCT gemeenschap tot vervroegde dure kaartvervanging te dwingen en
7. zeker indien het wordt toegestaan om certificaatvervanging zonder tussenkomst van derden (kaartuitgever, kaartproducent, werkplaats en/of boordcomputerfabrikant) te implementeren, zal de door een kaarthouder te volgen procedure niet veel moeilijker of langzamer zijn dan twee gemiddelde boordcomputerhandelingen en een bestelling in een online-winkel.

BIJLAGE maximale geldigheidsduur BCT-kaarten

Kaarttype	Houder	Gebruik	PvE deel	Maximale geldigheid (jaren)		
				G2	G3 en verder	G3 en verder bij scenario 1c
Chauffeurskaart	Persoon	A, H	3a	5	5	2 x 5 = 10
Ondernemerskaart	Organisatie	A	3b	5	3	2 x 3 = 6
Keuringskaart	Organisatie	A	3b	5	3	2 x 3 = 6
Inspectiekaart	Persoon	A, H, V	3a	5	5	2 x 5 = 10
Systeemkaart	Apparaat	A	3d	10	10	2 x 5 = 10 ^{*)}

*) Om PKI-overheid te "verleiden" tot het toestaan van scenario 1c, ga ik er van uit dat de BCT haar vereiste voor 10 jaar geldige systeemkaartcertificaten wil terugschroeven naar maximaal 5 jaar.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - Logius; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e) - Logius; PKloverheid
Onderwerp: RE: proces voor IenW G3
Datum: woensdag 12 december 2018 10:39:48
Bijlagen: [PKI Aanvraagformulier vernieuwen of aanmaken TSP CAs.docx](#)

Ha 5.1.2.e,

Veel dank hiervoor, helder overzicht.

Tijdens het overleg had je het ook over documentatie welke gereed zou moeten zijn voor de ceremonie. Je had het over certificaatprofielen, en je zou uitzoeken wat er evt nog meer nodig zou zijn. Ik zou me bijvoorbeeld ook kunnen voorstellen dat er ook een (CONCEPT) CPS zou moeten liggen.

Graag hier nog even helderheid over. De rest gaan we in de planning weg zetten.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - Logius 5.1.2.e @logius.nl>
Verzonden: woensdag 12 december 2018 10:26
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 <5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) -
 Logius <5.1.2.e @logius.nl>; PKloverheid <5.1.2.e @logius.nl>
Onderwerp: proces voor IenW G3

Geachte heren,

Naar aanleiding van ons overleg afgelopen maandag stuur ik jullie bijgaand de processtappen die jullie dienen te doorlopen voor de G3 ceremonie.

1. Invullen formulier in bijlage en deze laten ondertekenen door tekenbevoegd persoon. In het geval van IenW wordt 5.1.2.e geaccepteerd als tekengevoegd (als TSP manager)
2. Zodra Logius het formulier heeft ontvangen gaat het afstemmen met KPN zoeken in haar capaciteit als technisch beheerder van de Centrale Hiërarchie om de voorbereidingen op te starten voor een keyceremonie tbv het tekenen van nieuwe TSP certificaten. Dit betreft nadrukkelijk niet evt. voorbereidende handelingen die KPN in dit geval ook dient uit te voeren als technisch beheerder van de TSP IenW! Zodra KPN is geïnformeerd zal Logius de TSP in kwestie koppelen aan de servicemanager van KPN namens Logius voor het regelen van de offerte etc. (financiële details gaan in dit geval buiten Logius om) voor de kosten van de sleutelceremonie.
3. Parallel aan het traject van offerte etc. kan wel alvast het traject worden opgestart voor uitwisselen van naming documents en verdere technische details. Logius/KPN zal een voorstel doen voor het Naming Document voor een testceremonie richting de TSP, die zij vervolgens dient te controleren en evt. aan te vullen
4. Na afstemming van het ND voor de testceremonie zal er op basis van het ND door de TSP een signing request (CSR, ook wel bekend als PCKS10) moeten worden gegenereerd (samen met het sleutelpaar). De CSR dient aan de PA te worden opgeleverd. De PA zal na controle deze doorzetten naar KPN
5. Een test keyceremonie zal ongeveer 2 weken voor de daadwerkelijke productieceremonie plaatsvinden, mits de offerte etc. rond is en de naming documents en requests akkoord zijn bevonden
6. Na afloop van de test key ceremonie zal het resultaat door de PA worden teruggekoppeld, incl. output (getekend TEST/ACC TSP CA certificaat). Aan de TSP wordt vervolgens gevraagd om dit CA certificaat te testen om te zien of dit voldoet. Evt. bevindingen kunnen in dit stadium nog i.s.m. de PA en KPN worden opgepakt
7. Zodra bovenstaande stap naar tevredenheid is afgerond start stap 3 nogmaals, maar dan nu voor het naming document voor productie
8. Zodra het ND voor productie is afgestemd conform het eerdere proces kan het sleutelpaar worden gegenereerd en het signing request worden uitgewisseld (wederom van de TSP aan de PA die doorlevert aan KPN)

9. De productie key ceremonie vindt plaats
10. Na afloop zal Logius nog een finale check uitvoeren op het resultaat (getekende TSP CA certificaat). Indien deze akkoord is, zal de PA deze aan de TSP doorsturen, met daarbij het verzoek te tekenen voor goede ontvangst

Wij hebben op dit moment de beschikbaarheid bij KPN opgevraagd, zodra wij hier meer over weten, kom ik hierover op de lijn.

Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Projectleider PKIoverheid & DigiD Beveiligingsassessments

.....
Logius
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Wilhelmina van Pruisenweg 52 | 2595 AN | Den Haag
Postbus 96810 | 2509 JE | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e [@logius.nl](mailto:5.1.2.e@logius.nl)
<http://www.logius.nl>

.....
Dienst digitale overheid
.....



Aanvraagformulier vernieuwen / aanmaken TSP CA binnen het PKloverheid Stelsel

Het betreft hier een aanvraag voor het aanmaken van een TSP CA onder een nieuw domein of nieuw stamcertificaat **voor TSP's die reeds zijn toegetreden tot het PKloverheid stelsel.**

A Gegevens van de aanvrager

Naam aanvrager:

Functie aanvrager:

Bedrijfsnaam:

Vestigingsadres:

Postcode:

Plaats:

Land:

Postadres:

Contactpersonen:

Telefoonnummer:

Faxnummer:

E-mailadres:

Ingeschreven in register: ja / nee¹

Naam register:

Kenmerk/nummer inschrijving:

B Omschrijving van de PKI-dienst

Certificate Policy van de PKI voor de overheid waaronder u eindgebruikercertificaten wenst uit te geven:

Deel 3a organisatie persoon	ja / nee ¹
Deel 3b organisatie services	ja / nee ¹
Deel 3c burger	ja / nee ¹
Deel 3d autonome apparaten	ja / nee ¹
Deel 3e organisatie server certificaten	ja / nee ¹
Deel 3f extended validation	ja / nee ¹
Deel 3g private services	ja / nee ¹
Deel 3h private server certificaten	ja / nee ¹
Deel 3i private personen	ja / nee ¹
 Trial / Test root PKIoverheid	 ja / nee ¹

Betreffende generatie PKIoverheid¹:

G2 / G3 / EV / Private Root

Ondergetekende verklaart namens de organisatie vermeld onder A dit aanvraagformulier volledig en naar waarheid te hebben ingevuld

en

ondergetekende verklaart namens de organisatie vermeld onder A dat de organisatie alleen na een goedkeurende auditverklaring voor bovengenoemde domeinen, zal overgaan tot uitgifte van eindgebruikercertificaten onder deze domeinen:

{naam ondertekenaar}

{Plaats},.....{datum}

.....{handtekening}

¹ Doorhalen wat niet van toepassing is

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e @rdw.nl
Cc: 5.1.2.e "
Onderwerp: FW: Een vraag
Datum: maandag 18 juni 2018 21:36:14
Bijlagen: image001.png

Beste 5.1.2.e

Nog dank voor je voicemail en excuus voor mijn wat late reactie daarop.

Als Dossierhouder BCT ben ik verantwoordelijk voor de juiste uitgifte van certificaten onder PKI-Overheid tbv de Boordcomputer Taxi (BCT). Wij den dit nu nog onder de G@ ROOT CA, maar deze verloopt per 20 maart 2020. Wij hebben dan 2 opties: 'gewoon' de G3 ROOT CA aanvragen, of wellicht overgaan op en private omgeving (private ROOT CA).

Wij brengen op dit moment beide sporen in kaart, om ergens begin juli een besluit te nemen.

Ik heb je gegevens dus van 5.1.2.e gekregen. Ik heb nl begrepen dat de RDW een eigen private ROOT heeft en we zouden heel graag op korte termijn hier eens met de RDW over willen doorpraten.

Hier maar gelijk alvast wat opties, waarbij ik even niet weet of het in Zoetermeer of in Veendam is?!

Wij kunnen deze en volgende week in elk geval op:

- Donderdag 21 juni 1300 uur (mits het in Zoetermeer is)
- Woensdag 27 juni in de ochtend
- Donderdag 28 juni

Zie jij hier mogelijkheden??

Alvast veel dank en hartelijke groet,

5.1.2.e

.....
Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e @rdw.nl>

Verzonden: dinsdag 5 juni 2018 08:58

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e @rdw.nl>; 5.1.2.e @moehn.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e - IBI-DCI 5.1.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: RE: Een vraag

Ha 5.1.2.e ,

De beste persoon om hierover mee van gedachten te wisselen is 5.1.2.e . Hij is vandaag goed te bereiken op 5.1.2.e .

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Zoetermeer, K3.99



5.1.2.e



5.1.2.e



5.1.2.e @rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @rdw.nl<mailto:5.1.2.e @rdw.nl>>

Datum: vrijdag 25 mei 2018 08:04

Aan: 5.1.2.e) - ILT

<5.1.2.e @lLenT.nl<mailto:5.1.2.e @lLenT.nl>>

Kopie: 5.1.2.e @moehn.nl<mailto:5.1.2.e @moehn.nl>>, 5.1.2.e) - IBI-

DCI 5.1.2.e @minienm.nl<mailto:5.1.2.e @minienm.nl>>

Onderwerp: RE: Een vraag

Ha 5.1.2.e

Ik zoek even uit wie aan onze kant de beste gesprekspartner is. Mag ik jouw gegevens doorspelen zodat betrokkene contact met je op kan nemen?

Wordt vervolgd en met vriendelijke groet,

5.1.2.e

? Zoetermeer, K3.99



5.1.2.e



5.1.2.e



5.1.2.e @rdw.nl<mailto:5.1.2.e @rdw.nl>

[cid:image001.png@01CF3142.BD75F2E0]Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: RE: managementreview en memo achtervang ter bespreking
Datum: woensdag 27 juni 2018 15:23:53
Bijlagen: [180426 Memo achtervang.docx](#)
[RE Toestemming achtervang.msg](#)
[180627 Management Review 2017 TSP en DH def.docx](#)

Nog even een nabrander:

Ik heb inmiddels een MT vergadering in mijn agenda staan vanaf 1400 uur in Utrecht. Dat ga ik dus niet redden...

Er zijn dan dus 2 opties:

- Wij overleggen op 9 juli van 1100-1230 uur in Utrecht
- We doen het overleg telefonisch

Graag jullie reacties hierop! ☺

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: woensdag 27 juni 2018 15:05
Aan: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e @minienm.nl
Onderwerp: managementreview en memo achtervang ter bespreking

Hallo 5.1.2.e ,

Maandag 9 juli 2018 bespreken wij van 1230 tot 1400 uur dit document. Daarnaast zien we graag dat jullie een handtekening zetten op bijgaand formulier mbt de achtervang. Over die achtervang hebben jullie mailcontact gehad, we hebben dit er nog maar even bij gedaan.

Graag tot dan!

Mede namens 5.1.2.e , groet,

5.1.2.e

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ILT
Rail en Wegvervoer
Analyse en Ontwikkeling

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon
5.1.2.e

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum
26 april 2018

memo

Achtervang i.r.t. PKI-overheid bij min IenW

Beste,

Binnen het ministerie van IenW is een Trust Service Provider (TSP) ingericht, teneinde vanuit dit ministerie digitale certificaten volgens PKI-overheid uit te mogen geven. Deze TSP is belegd bij DCI en vanuit DCI zijn betrokken:

- 5.1.2.e (formele TSP)
- 5.1.2.e (uitvoerende TSP)

De enige Dossierhouder die gebruik maakt van deze TSP is de ILT. De ILT gebruikt de digitale certificaten (PKI overheid) ten behoeve van de kaarten voor de Boord Computer Taxi (BCT). Vanuit ILT is betrokken:

- 5.1.2.e (formele DH BCT)
- 5.1.2.e (uitvoerende DH BCT)

Al enige tijd is de achtervang van vooral de uitvoerende functionarissen een issue. Daarnaast bestaat er voor de komende periode behoorlijk wat onzekerheid over waar deze functies belegd gaan worden binnen het ministerie. Deze onzekerheid ontstaat door:

- De op handen zijnde reorganisatie bij de ILT, alsmede de daarbij samenhangende Tijdelijke Werk Organisatie (TWO). Ferry en Fons gaan beiden iets anders doen en stoppen (op termijn) met de rol als Dossierhouder.
- De verplichte overgang van de G2 naar de G3 ROOT CA, dan wel een private ROOT. Hier valt uiterlijk 1 juli een besluit over. De impact van de beide sporen wordt nu onderzocht.
- De PKIo-hierarchie bestaat nu uit 4 lagen en na de keuze voor de nieuwe ROOT nog uit 3 lagen. D.w.z. dat onder de Staat der Nederlanden IenW daarna nog slechts 1 laag heeft (wat zou impliceren dat er nog maar 1 niveau over blijft binnen het ministerie).

In verband met deze onzekerheden is ervoor gekozen tijdelijk geen achtervang te gaan aanwijzen en op te leiden. Er is wél voor gekozen dat 5.1.2.e elkaars achtervang zijn, zo lang de nieuwe organisatie en de nieuwe ROOT CA nog niet helder is.

Om dit te realiseren is het noodzakelijk dat ILT ervoor zorgt dat 5.1.2.e volledig de bevoegdheid krijgt om rechtstreeks informatie / documenten op te vragen in de Share dan wel contact op te nemen met KIWA namens 5.1.2.e

ILT
Rail en Wegvervoer
Analyse en Ontwikkeling

Datum
26 april 2018

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - IBI-DCI
Onderwerp: RE: Toestemming achtervang
Datum: woensdag 16 mei 2018 14:23:37
Bijlagen: [image001.png](#)

Uitstekend 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - IBI-DCI
Verzonden: woensdag 16 mei 2018 14:23
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl; 5.1.2.e) - ILT
 <5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Toestemming achtervang

5.1.2.e

Volgens mij in deze mailwisseling inmiddels voldoende stof voor een mooie volzin in de management review dat we hier samen aandacht voor hebben.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Teamleider Centraal Functioneel Beheer en Informatiebeveiliging

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
 DCI-Beheer
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag| flexplek
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2.e
 E 5.1.2.e @minienm.nl

cid:image003.png@01D3587C.7398A950



Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: dinsdag 15 mei 2018 11:24
Aan: 5.1.2.e) - IBI-DCI 5.1.2.e @minienm.nl; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Toestemming achtervang

Hoi 5.1.2.e ,

Oké. Technisch gezien lijkt mij dit nog altijd een goede oplossing. Van ILT-kant deel ik de zorg, maar voel ik ook de plicht om dit goed te regelen. Dit eventueel dmv het tijdelijk beschikbaar houden van de kennis van 5.1.2.e voor de periode dat de taak elders binnen ILT door iemand wordt opgepakt.

Groeten,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - IBI-DCI
Verzonden: dinsdag 15 mei 2018 10:26
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI 5.1.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Toestemming achtervang

Hoi 5.1.2.e ,

Ja, dat is een deel. Als ik zie hoeveel kennis 5.1.2.e heeft, dan heb ik daar inderdaad een zorg.

Maar ook aan mijn eigen kant heb ik de zorg vwb de gezondheid van 5.1.2.e .

Die twee koppelen we nu direct aan elkaar en als je daar als auditor naar kijkt, neem je dat (ws) toch ook mee in je oordeel of dit een gewenste oplossing is. Mijn inschatting is dat 5.1.2.e hier toch nog wel iets van gaat vinden.

Vandaar dat we er in mijn optiek ook iets mee moeten in de management review.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Teamleider Centraal Functioneel Beheer en Informatiebeveiliging

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
DCI-Beheer
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag| flexplek
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M 5.1.2.e
E 5.1.2.e @minienm.nl

cid:image003.png@01D3587C.7398A950



Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: dinsdag 15 mei 2018 10:06
Aan: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Toestemming achtervang

Hallo 5.1.2.e

Waar zit jouw zorg vwb de continuïteit? Is het de verandering van onze personele bezetting?

Ondertekening is uitstekend, zeker vanuit het perspectief van de auditor.

Groeten,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - IBI-DCI

Verzonden: maandag 14 mei 2018 09:37

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: RE: Toestemming achtervang

5.1.2.e ,

Ook vanuit mij akkoord. Ik heb wel de zorg vwb de continuïteit. Die moeten we ook op enige manier laten landen in de managementreview. Ik denk dat het goed is, dat we de memo bij bespreking van de managementreview ook even officieel ondertekenen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Teamleider Centraal Functioneel Beheer en Informatiebeveiliging

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Integrale Bedrijfsvoering IenW (IBI)
DCI-Beheer
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag| flexplek
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M 5.1.2.e
E 5.1.2.e @minienm.nl

cid:image003.png@01D3587C.7398A950



Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: donderdag 26 april 2018 13:23

Aan: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: Toestemming achtervang

Hallo 5.1.2.e

Zowel 5.1.2.e als ik hebben tijdens de laatste PKI-audit opmerkingen gekregen over (het gebrek aan) achtervang. We besloten toen (tijdelijk) elkaars achtervang te worden, in afwachting van de ontwikkelingen binnen ILT en de toekomstige ROOT CA>

Middels bijgaad documentje willen we dit graag formaliseren.

Willen jullie middels een 'reply all' reageren op deze mail, zodat e op die manier jullie goedkeuring hebben?

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - IBI-DCI
Cc: 5.1.2.e) - IBI-DCI
Onderwerp: REMINDER: 1e opzet PPT
Datum: woensdag 26 september 2018 14:36:42
Bijlagen: [180926 PPT tbv bezoek AT.pptx](#)

Even een reminder: eens met deze opzet voor het gesprek met AT morgen??

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: maandag 24 september 2018 16:40
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e@minienm.nl>
CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI 5.1.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: 1e opzet PPT

Allen,

Ik ben hier even mee verder gegaan. Dit lijkt een overzichtelijk en korte weergave van onze inspanningen tot nu toe. Bij sheet 5 (herbeleggen van taken) zal ik op het scherm even schakelen naar de memo, dan kunnen we ook dit kort toelichten.

Lijkt me goed tussendoor aan te geven dat we om uitstel verzoeken van de brief. Ik hoop dan helderheid te hebben over de doorlooptijd bij KIWA.

Graag jullie reacties, groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: donderdag 20 september 2018 13:01
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e@minienm.nl>
CC: 5.1.2.e) - IBI-DCI <5.1.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: 1e opzet PPT

Graag hierna met versiebeheer voor RS (-;

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e "; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e -HBJZ; 5.1.2.e)-HBJZ; 5.1.2.e)-DGB
Onderwerp: Verslag Regiegroep 3 april 2018
Datum: dinsdag 3 april 2018 11:59:35

1. Opening en mededelingen
 Organisatie ontwikkelingen
 Rol 5.1.2.e : jurusten moeten aangehaakt blijven voor de juridische vraagstukken. Moeten inhoudelijk aangehaakt blijven.
 Begeleidingscommissie: geen reactie 5.1.2.e Hoe gaan we hiermee om? 5.1.2.e neemt nog contact met hem op.
 5.1.2.e mailt KNV voor agenda. En neemt contact op met 5.1.2.e . Toegang ontzeggen, eerst gesprek. Dan nemen we definitief besluit.
 Aanvullende agendapunten:
 - Deskhandhaving
 - G3 of private ROOT
 - Evaluatie (eenmeting) BCT
2. Verslag vorige keer.
 5.1.2.e vraagt wanneer veegactie komt: is geen planning voor. Wanneer er een belangrijk moment is (bv G3/private ROOT) pakken we hem op.
3. Toezegging over automatisering taxibranche en gevolgen voor HH
 A.s. donderdag overleg et 5.1.2.e . 5.1.2.e is daar ook bij. Hopen hier meer helderheid te krijgen over de opdracht van de STAS.
4. Keuze G3 of private ROOT
 5.1.2.e heeft met 5.1.2.e gesproken, hij gaat een impact analyse maken.
 5.1.2.e : inkoop regelen.
 5.1.2.e even achter 5.1.2.e aan: hoe staat dit nu geagendeerd? Is het bekend bij de begroting?
 Wanneer STAS informeren? Pas als uitkomst bekend is?
5. Resultaat opdracht 5.1.2.e nav vragen over fiscale output BCT
 ACTIE 5.1.2.e : vraagt advies aan UL.
 Is gedaan. Belastingdienst kwam ook weer met aanvullende vragen. 5.1.2.e heeft 5.1.2.e en college belastingdienst gekoppeld om het samen op te lossen.
6. Deblokken van chauffeurskaarten.
 Analyse bij KIWA geeft aan 30 van 60 kapotte kaarten 'alleen' geblokkeerd is. Moeilijk in procedure te vatten.
 Actie 5.1.2.e : advies schrijven voor de Begeleidingscommissie.
 Actie 5.1.2.e met KIWA overleggen over verdiepend onderzoek.
7. Wettelijk regelen van veldtesten met niet gecertificeerde software.
 Hiervoor is momenteel een tijdelijke regeling in werking. DGB moet dit oppakken.
 5.1.2.e gaat dit opnemen in de memo over verplicht stellen van updates. Advies vragen aan HBJZ: hoe zo makkelijk mogelijk juridisch te regelen?

8. Aanpassen Regeling werkplaatsen
Actie blijft staan: Voorstel DGB/HBJZ bespreken met RDW/Q2 en Connexxion.
9. Voorbereiden éénmeting evaluatie BCT
5.1.2.e : Timing en inhoud staan nog open.
Eind 2018 resultaten eenmeting naar de TK, betekent mei 2018 beginnen.
5.1.2.e alternatieven nog nodig? 5.1.2.e : er is wel een verwachting. Misschien een internationale oriëntatie een optie?
Wellicht kan er iets meegenomen worden over de opdracht 'digitalisering in de taxibranche.
10. Regiegroep BCT: registratie ritten met meerdere personen (zie bijgevoegde mail)
Blijft staan: Besluit: beleidsregel
ACTIE 5.1.2.e : 5.1.2.e vragen. Verder oppakken met 5.1.2.e .
11. Verzoek Amsterdam om problematiek aan te pakken.
Komt medio mei 2018 brainstormsessie over. 5.1.2.e heeft al toegezegd hierbij te zijn.
5.1.2.e vraagt wat ILT nu doet aan illegaal taxivervoer en snorders.

12. Wvttk en sluiting

5.1.2.e

**Rail and Roadtransport, Enforcement Roadtransport II
Human Environment and Transport Inspectorate**

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Slecht nieuws: er is as maandagmiddag op de Rijnstraat in Den Haag geen zaal beschikbaar voor de Technisch Change Board.

Helaas stel ik dus voor het overleg nog 1 maal uit te stellen. Onze management assistente ^{5.1.2.e} is nu aan het kijken welke maandagmiddag er de komende weken wel weer een plekje is. Andere optie is om uit te wijken naar Utrecht de eerstvolgende keer. Graag hoor ik of hier zwaarwegende bezwaren tegen zijn.

- 5.1.2.e willen graag in de 1^e helft van februari met alle fabrikanten afzonderlijk in gesprek over:

- Nadere kennismaking met 5.1.2.e
- de voortgang van de updates
- het testplan
- de overeenkomst voor het gebruik van de broncodes van Dianta
- Op handen zijnde wijzigingen van de BCT (G2 naar G3 of iets anders)

Ik benader de fabrikanten separaat voor een afspraak, in principe komen we bij jullie langs.

- V.w.b. het kaartprobleem vraag ik me allereerst af of dit nog bestaat (hoor er nl niks meer over...). Ik ga in elk geval met KIWA aan de slag om te bezien wat er daar te realiseren is vwb de analyse en het evt deblokken van kaarten. Actuele cijfers worden opgevraagd.

Graag jullie reacties!

Dank en hartelijke groet,

5.1.2.e
Senior inspecteur / projectleider
Dossierhouder Boord Computer Taxi
MSA Digitale Tachograaf

Rail en Wegvervoer, Analyse en Ontwikkeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-IBI-DCI; 5.1.2.e)-IBI-DCI 5.1.2.e
 5.1.2.e)-IBI-DCI; 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e
 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e)-ILT
Cc: 5.1.2.e)-IBI-DCI
Onderwerp: Follow Up dag 1
Datum: dinsdag 30 januari 2018 16:47:11
Bijlagen:

Hallo allemaal,

Allereerst hieronder de managementsamenvatting van het (voorlopige) BSI rapport van KIWA (vanaf heden moeten alle rapportages overigens in het Engels... ;-)). KIWA moet uiterlijk morgen een reactie geven, hopelijk hebben we eind van de week het gehele definitieve rapport. Daarna maar eens even de koppen bij elkaar steken.

Dan een terugkoppeling van vandaag. Er is vandaag alleen gekeken naar de opvolging van de kritieke bevindingen:

OoA (= Overview of Applicability) (kritiek voor TSP en DH)

Hier blijken nog steeds zaken niet goed in te staan. Gaat dan vooral om verantwoordelijkheden van AMP (de distributeur). Om het OoA kloppend te krijgen hebben we KIWA gevraagd om met alle ketenpartijen te kijken of 'de kruisjes' goed staan. Per mail hebben we goedkeuring ontvangen van het OoA vanuit KIWA, maar nu blijkt het toch niet goed te zijn. Op zich onze (eind)verantwoordelijkheid, maar het is voor ons niet te doen om ruim 800 rijen met eisen minutieus te controleren (voor de beeldvorming heb ik het OoA eens bijgevoegd)

'Grappige' is dat de zaken die eerder opgemerkt waren nu wel goed staan, maar de auditor weer nieuwe bevindingen doet... #zucht

KIWA al gebeld (2 x voicemail) en bijgaande mail gestuurd, hopelijk reageren ze snel.

Auditor staat vooralsnog op het standpunt dat hij de kritieke bevinding zo niet kan 'down-sizen' naar een niet-kritieke bevinding.

Inname BCT kaarten bij handhaving (kritiek voor TSP)

Hele goede voortgang geboekt, maar mbt sommige zaken moeten we nog even de puntjes op de "I" zetten.

Wordt in elk geval een niet-kritieke bevinding.

Onvoldoende sturing op KIWA (kritiek voor TSP en DH)

Uitgebreid bij stil gestaan. Veel waardering van de auditor over de aanpak vanuit DCI en MinIenW.

Wordt morgen nog even naar gekeken, maar zal zeker niet kritiek blijven.

BCP niet actief tijdens crisis (kritiek voor TSP en DH)

Uitgebreid bij stil gestaan. Veel waardering van de auditor over de aanpak vanuit DCI en MinIenW.

Wordt morgen nog even naar gekeken, maar zal zeker niet kritiek blijven.

Het aanbod van 5.1.2.e om nog even aan te sluiten morgen wordt vriendelijk afgewezen door 5.1.2.e. Hij wil zich echt even goed richten op de openstaande bevindingen.

Tot zover, morgenochtend 0900 uur gaan we verder in Den Haag.

Als er vragen zijn: let me know!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @kiwa.nl]
Verzonden: dinsdag 30 januari 2018 14:57
Aan: 5.1.2.e) - ILT
CC: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: concept rapport audit Kiwa -executive summary

Executive summary

This report relates to the combined ('special') audit for Kiwa Register B.V. ('Kiwa'), as performed in January 2018.

The objective of our assessment was to assess as to whether the provided trust services comply with the applicable assessment criteria. The audit focussed on the corrective actions taken to address the minor nonconformities raised at the previous assessment visits related to the migration of Windows 2003 servers and the progress of network zoning/separation. We have also verified corrective actions related to other nonconformities where audit time allowed and the deadlines in the Corrective Action Plan have passed.

Since the previous audit in December 2017, the improvements in governance and management attention has continued. The positive effects of these changes could be observed during this audit. We

were able to close 8 of 28 non-conformities. We have not noted new nonconformities during this audit.

We have noted 4 suggestions for improvement which require management attention.

With respect to the Windows 2003 to Windows 2013 migration, we observed that adequate migration progress is achieved. The (Windows 2012) BCT auditlog server and the SBCT04 database server are deployed to the production environment. The SBCT03 backend server is currently implemented in the acceptance environment. We were informed that Kiwa Register and Axians expired to release this server

to the production environment within the next days. The other servers are expected to migrate within the deadlines as noted in the previous Corrective Action Plan.

Related to the network zoning/separation, we noted that the planning is postponed to prevent conflicts

with the server migration. The analysis is in progress. Both the 'as-is' and a draft 'to-be' network architecture is documented. The implementation starts when the server migration is completed.

Axians

expects the network zoning/separation to be completed in week 11 of 2018.

The focus on compliance and the improvement process remains important. We will perform the next special audit (5,5 days) on 8, 9 and (around) 26 march 2018. During this audit, we will focus on:

- Migration of the remaining Windows 2003 servers
- Hardening of the Windows servers and database server in line with applicable requirements
- Progress of network zoning/separation (with completion to be reviewed on 26 March)
- Any other open non conformities where audit time allows

This report is partly in Dutch for historical reasons. BSI will now report in English language.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Unit ICT en Facilitair

KIWA-logo



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk

(ZH)

Nederland

T +31 88 998 4740



Trust Quality Progress

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer

From: 5.1.2.e - ILT [<mailto:5.1.2.e@ILenT.nl>]
Sent: maandag 29 januari 2018 16:37
To: 5.1.2.e [@kiwa.nl](mailto:5.1.2.e@kiwa.nl)>
Cc: 5.1.2.e [@kiwa.nl](mailto:5.1.2.e@kiwa.nl)>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)>
Subject: RE: concept rapport audit Kiwa

Ha 5.1.2.e

Dan graag in elk geval de managementsamenvatting, kan 5.1.2.e wel mee verder neem ik aan.

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e [@kiwa.nl](mailto:5.1.2.e@kiwa.nl)
Verzonden: maandag 29 januari 2018 15:21
Aan: 5.1.2.e) - ILT
CC: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: concept rapport audit Kiwa

Ha 5.1.2.e

Het concept is beschikbaar binnen Kiwa Register voor reactie. Woensdag einde van de dag verwacht de auditor de reactie. De definitieve rapportage verwacht ik dan vrijdag.
De management samenvatting kan ik sturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Unit ICT en Facilitair

KIWA-logo



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk

(ZH)

Nederland

T +31 88 998 4740



Trust Quality Progress

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer

From: 5.1.2.e @ILenT.nl]
Sent: maandag 29 januari 2018 15:07
To: 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>
Cc: 5.1.2.e @ilent.nl>
Subject: FW: concept rapport audit Kiwa

Ha 5.1.2.e

We willen/moeten onze staatssecretaris nog informeren over de goede uitslag van jullie follow up audit van afgelopen week. Ze is al wel mondeling geïnformeerd, maar we moeten hier ook nog even een nota achteraan sturen.

In dat kader onderstaande vraag van mijn collega 5.1.2.e . Kunnen jullie mij het concept wellicht sturen?! Of hebben jullie een idee wanneer we de definitieve rapportage kunnen verwachten?!

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: maandag 29 januari 2018 14:28
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: concept rapport audit Kiwa

Hoi 5.1.2.e ,

Zou jij bij Kiwa navraag kunnen doen naar het conceptrapport van de laatste audit? Dan kan ik de tekst daaruit gebruiken voor een nota aan de stas.

Met groet,

5.1.2.e

mr. 5.1.2.e
sr. beleidsadviseur
Beleidsadvies
ILT/Handhavingsbeleid
Inspectie Leefomgeving en Transport
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 12e etage
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 070 456 2294

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
www.ilent.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Assessment Report

Follow-up audit

ETSI EN 319 411-1 (v 1.1.1)

ETSI EN 319 411-2 (v 2.1.1)

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Inspectie Leefomgeving en Transport

Assessment dates 30/01/2018 to 01/02/2018
Assessment location Utrecht
Report author 5.1.2.e



Table of contents

Executive summary	3
Assessment participants	6
Status of actions from the previous assessment.....	6
Assessment findings.....	25
Our next steps.....	32
Your next steps	34
Appendix: Your certification structure & on-going assessment programme	35

Executive summary

This report relates to the combined follow-up assessment for Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), as performed in January 2018.

Our annual certification audit was performed between 13-16 November 2017. That audit resulted in 4 major non-conformities, of which the corrective actions are reviewed during this follow-up audit. The result of the audit is that we conclude, based on the objective evidence collected during the follow-up, between 1 November 2016 and 15 November 2017, the areas assessed during the audit for:

- Issuance of qualified certificates for electronic signatures (art. 28) (qualified trust service), in accordance with the policies: QCP-n-qscd
- Issuance of public key certificates (non-qualified trust service), in accordance with the policy NCP+ were generally found to be effective, based on the applicable requirements defined in MinIenM's Overview of Applicability, version 4.5.2. The four major non-conformities are now classified as minor non-conformities. These non-conformities are therefore closed and reopened as minor. We registered no additional minor non-conformities. We were able to close one minor nonconformity that was opened in a previous audit.

The audit team stresses that it is important to continue with effectively managing subcontractors to ensure structural (long-term) improvements and compliance.

The audit team recommends continuation of certification based on ETSI EN 319411-2 v2.1.1 (2016-02) and ETSI EN 319411-1 v1.1.1 (2016-02). The recommendation will be independently verified within BSI.

Minor nonconformities were registered that require remediation. The corrective actions will be verified during the next annual assessment.

Assessment objective, scope and criteria

The objective of the assessment was to verify the effectiveness of the corrective action taken to address the major nonconformity and the minor nonconformities raised at the last assessment visit. Our assessment was planned and performed in accordance with ETSI EN 319 403 Requirements for conformity assessment bodies assessing Trust Service Providers.

The scope of the assessment was to perform:

- a follow-up audit based on ETSI EN 319 411-2 (conformity certificate: ETS-021);
 - a follow-up audit based on ETSI EN 319 411-1 (conformity certificate: ETS-031).
- We combined the results of these assessment in one conformity assessment report.

The 'Dossierhouder BCT' provides (part of) the TSP Management service on behalf of the TSP MinIenM.

Subcontractors of MinIenM perform the following services under final responsibility of the TSP MinIenM. These subcontractors are subject to periodical certification audits, in order to demonstrate their level of compliance to MinIenM:

- Registration Service (Kiwa Register and AMP Logistics)
- Revocation Management Service (Kiwa Register)
- Certificate Generation Service (KPN)
- Dissemination Service (KPN)
- Revocation Status Service (KPN)
- Subject Device Provision Service (Idemia, previously known as Morpho)

These TSP component services are being provided for the following (qualified) trust services as defined in EU Regulation 910/2014 (eIDAS):

- Issuance of qualified certificates for electronic signatures (art. 28)
- Issuance of public key certificates (non-qualified trust service)

We performed the assessment against the requirements of the following applicable assessment criteria:

- ETSI EN 319 401 v2.1.1 (2016-02) General Policy Requirements for Trust Service Providers
- ETSI EN 319 411-1 v1.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates – Part 1: General requirements
- ETSI EN 319 411-2 v2.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates – Part 2: Requirements for trust service providers issuing EU qualified certificates
- Regulation (EU) N 910/2014 of the European Parliament and of the Council on electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market and repealing Directive 1999/93/EC, Chapter III – Trust Services
- CA/Browser Forum – Network and Certificate System Security Requirements v1.1 (2016)
- PKIoverheid - Programma van Eisen v4.5, deel 3 Basiseisen, deel 3 Aanvullende eisen and the requirements from parts 3a, 3b and 3d

NCR summary

The four major non-conformities are now classified as minor non-conformities. These non-conformities are therefore closed and reopened as minor. We registered no additional minor non-conformities. We were able to close one minor nonconformity that was opened in a previous audit.

Definitions:

Nonconformity

Non-fulfilment of a requirement.

Major nonconformity

Nonconformity that affects the capability of the management system to achieve the intended results.

Nonconformities could be classified as major in the following circumstances:

- If there is a significant doubt that effective process control is in place, or that products or services will meet specified requirements;
- A number of minor nonconformities associated with the same requirement or issue could demonstrate a systemic failure and thus constitute a major nonconformity.

Minor nonconformity

Nonconformity that does not affect the capability of the management system to achieve the intended results.

Opportunity for improvement

It is a statement of fact made by an assessor during an assessment, and substantiated by objective evidence, referring to a weakness or potential deficiency in a management system which if not improved may lead to nonconformity in the future. We may provide generic information about industrial best practices but no specific solution shall be provided as a part of an opportunity for improvement.

Observation

It is ONLY applicable for those schemes which prohibit the certification body to issue an opportunity for improvement.

It is a statement of fact made by the assessor referring to a weakness or potential deficiency in a management system which, if not improved, may lead to a nonconformity in the future.

Assessment participants

Name	Position
Mr. F.G. van Wijnen	Delegated 'Dossierhouder BCT'
Mr. F. van Loij	'Dossierhouder BCT'

Status of actions from the previous assessment

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-M1	Verklaring van toepasselijkheid en het overzicht van toepasselijkheid	319403 7.9.d
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Major	
Details:	<p>OVERZICHT VAN TOEPASSELIJKHEID ONJUIST</p> <p>Het overzicht van toepasselijkheid is gebaseerd op PKIO PvE v4.5. In onze steekproef hebben wij vastgesteld dat de relevante normen zijn opgenomen. Penvoerder van dit document is het TSP Management (MinIenM). Echter, de verdeling van de normen over de keten is in veel gevallen onjuist en onvolledig. Dit is ook vastgesteld tijdens de audits bij onderaannemers Morpho en Kiwa Register.</p> <p>Tijdens onze steekproef hebben wij bijvoorbeeld de volgende onjuistheden aangetroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Artikel 19.3 (eIDAS), dit artikel is van toepassing verklaard, maar betreft een verantwoordelijkheid van de toezichthouder. -319 401 7.2j is niet van toepassing, maar onduidelijk is de reden hiervan. Dit lijkt onjuist. -319 411-2 par. 6.5 (QSCD) Het is onduidelijk waarom Morpho 'consulted' wordt en Kiwa verantwoordelijk is. -6.6.1-pkio117 (TWS) Kiwa 'R', waarom bij overige partijen 'C'? In het opmerking veld staat wel dat ze allemaal verantwoordelijk zijn -netsec 1h: hier is gesteld dat Logius deze niet normatief heeft gesteld, terwijl deze uitzondering niet meer is opgenomen in PvE deel 3. 5.4.3-pkio81 (logging) Onduidelijk is waarom Morpho en AMP hier niet aan hoeven te voldoen 5.7.1-pkio84 (security incidenten) Onduidelijk is waarom de onderaannemers hier geen deelverantwoordelijkheid dragen -ETSI 411-1 6.2.2a (face-to-face controle) het is onduidelijk waarom AMP hier geen verantwoordelijkheid draagt -6.3.10d (OCSP service) is niet van toepassing verklaard. ETSI stelt echter dat de OCSP service ondersteund dient te worden. 	

	Aangezien het overzicht van toepasselijkheid wordt gebruikt voor sturing van de keten, is het van groot belang dat dit overzicht juist is en aantoonbaar akkoord is bevonden door de ketenpartijen.
Objective evidence:	"OoA obv eIDAS, PvE 4.5.1, ETSI normenkaders en NetSec def." d.d. 05-10-2017
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	<p>20180130 The Statement and Overview of applicability are updated (v4.5.2). The documents are based on the following audit standards:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ETSI EN 319 401 2.1.1 2016-02 -ETSI EN 319 403 V2.2.2 2015-08 -ETSI EN 319 411-1 1.1.1 2016-02 -ETSI EN 319 411-2 2.1.1 2016-02 -NetSec v1.1 1-10-2017 (note: the statement of applicability still refers to v1.0 published in 2013). -PvE PKIo v4.5 1-7-2017 -eIDAS 1.0 28-8-2014 <p>We were informed that the TSP and Dossierhouder have incorporated the changes that were made as a result of their external audit assessment (non conformity 1546127-201710-M1 reported on 1546127-201710-M1, report date 29-10-2017. Subsequently, a TSP/Dossierhouder review was performed and the result was sent for review to the service providers. We noted that all service providers have provided feedback and approved the OoA v4.5.2 (KPN on 18-01-2018, Idemia on 8-12-2018 and Kiwa Register on 19-01-2018. We were informed that Kiwa aligns the OoA with AMP, but this is not noted in the Kiwa response.</p> <p>We conclude that follow-up activities as noted in the CAP have been performed. We reviewed a sample of the requirements in the Overview of Applicability v4.5.2. We determined a number of inconsistencies, primarily with regard to requirements relevant for AMP Logistics. We were informed that Kiwa Register will perform an additional review early February. These results will be incorporated in a new version of the OoA, maintained by the TSP. Pending the remaining follow-up actions we downgrade this non-conformity to a minor non-conformity.</p>
Closed?:	Yes

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-M2	Leveranciersmanagement	319 401 6.3b, 7.1.1f

Scope	ETS 021
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1
Category	Major
Details:	<p>ONVOLDOENDE STURING KIWA REGISTER</p> <p>Wij hebben vastgesteld dat onvoldoende sturing van Kiwa Register heeft plaatsgevonden ten aanzien van de significante (en structurele) afwijkingen zijn geconstateerd. Ook is geen opvolging gegeven aan het uitblijven van certificering bij Kiwa Register ten aanzien van de dienstverlening door AMP Logistics (o.a. leveranciersmanagement en de IT-koppelingen).</p> <p>Wij hebben onder andere vastgesteld dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> -in de managementreview dit aandachtspunt niet is opgenomen -in de gespreksverslagen tussen Kiwa en de Dossierhouder geen navraag is geweest van de status (ook niet na het verstrijken van de CAP datum op 1 juli 2017). -Het bevindingen overzicht (waarmee sturing plaatsvindt) niet is bijgewerkt met de CAP maatregelen/deadlines -in de recent afgeronde interne audit dit punt niet is onderzocht -In de risicoanalyse dit aspect onvoldoende concreet terugkomt
Objective evidence:	Interview Leveranciersmanagement
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	<p>20180130 We noted that the following measures are implemented:</p> <ul style="list-style-type: none"> -The incident procedure "Richtlijn melding incidenten en calamiteiten" has been triggered See also the observations in 1556734-201711-M3). -On management level, meetings were organised twice a week with MinIenM, ILenT and Kiwa Register. Kiwa coordinated the results with (IT service provider) Axians. -Daily status ("Solution room") meetings were organised, based on a document with all (CAP and project) actions. -ILenT performed two 'reality check' visits. One was performed at the Kiwa Register office and the second at the Axians office. This was reported in two emails. The observations ILenT indicated that the Kiwa Register visit gave an overall positive impression. The visit to Axians gave a less positive impression, and follow-up actions were implemented by Kiwa (e.g. more frequent project meetings at Axians). -We were informed that changes in the PKI supply chain will be managed more formally. This includes regularity changes (e.g. ETSI, GDPR) and non-conformities. Some controls are already implemented (e.g. making this a topic in the periodical meetings between TSP/Dossierhouder and

Dossierhouder/Kiwa). A number of controls are currently in progress, in line with the CAP deadlines (e.g. management review, internal audit plan, reviewing supply management procedures).

We were informed that document "Logboek certificering KIWA" contains high level meeting minutes. Some minutes still need to be included in the log, but these are recorded in emails. We observed the following meeting minutes:

13-11-17 Directie overleg ILT – KIWA

17-11-17 Directie overleg ILT – KIWA

22-11-17 Solution Room

23-11-17 Solution Room

29-11-17 Directieoverleg

04-12-17 Directieoverleg

12-12-17 Solution Room

04-01-18 Solution Room

A 'supply chain' meeting ('Ketenoverleg BCT') was organised on 28 November 2017, where the events at Kiwa Register and impact to other suppliers were discussed.

ILT also documented an interim evaluation ("180131 Tussenevaluatie crisis KIWA (aangepast)"). This document includes a log of events and actions for the future. It specifies the following short term supplier management actions:

- Daily updates by KIWA using status overview
- 2-3 times a week "solution room" (operational updates)
- once a week management meeting DCI-ILT-KIWA
- 1 or 2 'reality checks'
- once every 2-3 weeks internal meetings within ILT/IenM.

The following longer term actions are documented:

- Medio april 2018 een uitgebreide evaluatie met alle betrokken partijen. De DH BCT en de TSP gaan gezamenlijk de voortgang op alle bevindingen uit audits, toezichtbezoeken, penetratietesten en securityscans beter monitoren.
- DH BCT gaat zijn periodiek PKI-O overleg met KIWA vaker houden (van 1x per 6-8 weken naar 1 x per 4 weken). Dit is reeds met KIWA besproken en gepland. De formele DH zal 2x per jaar aansluiten. Daarnaast zal de adviseur van DCI 2 x per jaar mee gaan om door te praten over de systemen van KIWA en hun beveiliging.
- DH BCT gaat bij deze overleggen nadrukkelijk(er) inhoudelijk in op het oplossen van openstaande bevindingen.
- Op directieniveau zal er druk op KIWA worden uitgevoerd om iets te doen aan de wat flegmatieke houding van KIWA.

We noted that the ILT and TSP responsible management staff have approved these actions by email on 31-01-2018.

Adequate progress is made with the corrective actions. Pending the remaining follow-up actions we downgrade this non-conformity to a minor non-conformity.

Closed?:

Yes

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-M3	Business continuity management	ETSI 319 401 4.11
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Major	
Details:	<p>BUSINESS CONTINUITY MANAGEMENT TIJDENS CRISIS NIET EFFECTIEF</p> <p>In de huidige situatie, met de dreiging voor de continuïteit van de dienstverlening, is het BCP niet geactiveerd. De afdeling DCC voert volgens het BCP crisismanagement uit. Deze afdeling is nog niet aangesloten in het proces.</p> <p>Tevens is het proces voor aansturing voor de juiste continuïteitsmaatregelen momenteel niet effectief. Wij hebben vernomen dat de leverancier dagelijks een statusupdate geeft. Ook is interne escalatie naar besluitvormingsniveaus uitgevoerd. Echter, aansturing door de TSP en/of Dossierhouder op de oplossing en het waarborgen dat de acties van de leverancier tijdig leiden tot compliance zijn niet aantoonbaar effectief.</p>	
Objective evidence:	Interview BCM	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Corrective action	<p>20180130 The Dossierhouder and TSP triggered the crisis management procedure (coordinated by the DCC team). We were informed that a preparation meeting was organised on 20-11-17. DCC indicated that although there is a 'threat', the events of November/December do not fall under the 'crisis' definition. Therefore, the crisis organisation is not formally set up. Regardless, the crisis management team did support the follow-up/preparation process.</p> <p>Subsequently 4 meetings were organised on 23-11, 30-11, 7-12 and 14-12. We sampled three meeting minutes. We noted that:</p> <ul style="list-style-type: none"> -the Dossierhouder and TSP were represented during these DCC meetings. -The minutes include scenarios, points of attention and action items (including responsible persons). Action items include PKI procedural, legal, communication aspects. <p>During the meeting on 14-12, the Dossierhouder, TSP and DCC decided to stop the crisis management support, as the short term threat was mitigated and the follow-up actions could be managed using normal operations.</p>	

	<p>We observed in several emails that the information flow (as part of supplier management) and factual reviews have improved since our previous audits. See also our observations in 1556734-201711-M2.</p> <p>Pending (longer term) corrective actions are a full evaluation (planned in march/april 2018) and updating the incident procedure ('RICHTLIJN MELDING INCIDENTEN EN CALAMITEITEN PKI OVERHEID') currently planned on 01-03-2018. Adequate progress is made with the corrective actions. Pending the remaining follow-up actions we downgrade this non-conformity to a minor non-conformity.</p>
Closed?:	Yes

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-M4	Certificaatintrekking (handhaving)	ETSI EN 319 411-2 6.3.5.b
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Major	
Details:	<p>INNAME KAARTEN TIJDENS HANDHAVING</p> <p>In november 2016 hebben wij een niet-kritieke afwijking geopend, omdat ILenT een chauffeurskaart BCT kan schorsen in het kader van handhaving. Aangezien de certificaten niet (tijdelijk) geschorst kunnen worden, is de werkwijze hiervoor dat de chauffeurskaart wordt ingenomen en opgeslagen in een kluis bij ILenT. De risico's en aanvullende maatregelen zijn onduidelijk om te waarborgen dat de houder van de kaart 'sole control' heeft over de private sleutels.</p> <p>In november 2017 hebben wij onvoldoende voortgang vastgesteld op deze afwijking. Tijdens de audit is de volgende memo aangeleverd: "Aanpassing schorsingsproces BCT kaarten", d.d. 15 november 2017. Hierin is een oplossingsrichting beschreven. Na handhaving worden de kaarten ingetrokken en zullen de certificaten zo snel mogelijk worden ingetrokken door een verzoek in te dienen bij Kiwa. Echter, de maatregelen om dit te realiseren zijn nog niet uitgewerkt en geïmplementeerd.</p>	
Objective evidence:	Interview opvolging afwijkingen	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	

Corrective action	<p>20180130 We reviewed the following evidence:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Aanpassing schorsingsproces BCT kaarten", 15-11-2017 - "Vakgroep HHPW", 20-12-2017 - "Instructie schorsing chauffeurskaart 2018", v2.0, 26-01-2018 <p>We were informed that when an enforcement employee mandates possession of a BCT card, the certificates will normally be revoked. Note that the subject him/herself is required by the terms and conditions to revoke the certificates when he lost possession of the driver card. In the new procedure, the revocation will be performed by the Dossierhouder by calling Kiwa Register during office hours. In the (near) future, the enforcement employee will call Kiwa Register himself. We were informed that in case the certificate revocation is not initiated yet (e.g. during weekends), and the (enforcement) decision is made to return the card, no revocation is performed. The risks and requirement interpretation is not formally analysed, for example with the PA PKIoverheid. In addition, the procedure "Instructie schorsing chauffeurskaart" does not clearly state in step 3 and 4 that certificates will be normally revoked, regardless of the enforcement decision to suspend a driver card (note: not the same as suspending the certificates). Adequate progress is made with the corrective actions. Pending the remaining follow-up actions we downgrade this non-conformity to a minor non-conformity.</p>
Closed?:	Yes

Ref	Area/process	Clause
1409751N4	CERTIFICATION PRACTICE STATEMENT BCT, ALGEMENE VOORWAARDEN EN CERTIFICAATPROFIELEN	ETSI 319 401 6.2
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	Wij hebben de algemene voorwaarden BCT (d.d. 30 januari 2012, v1.0) doorgenomen. Een aantal verplichte onderdelen ontbreken in deze algemene voorwaarden. Een aantal van deze onderwerpen zijn wel beschreven in het CPS, maar hier is geen referentie naar gemaakt vanuit de algemene voorwaarden.	
Objective evidence:	Algemene voorwaarden BCT (d.d. 30 januari 2012, v1.0) Observaties website dossierhouder	
Justification for the NCR category		
Cause	Uit "161206 8401628-8393349 ETS-021 en 031 ILenT CAP": Eerlijk gezegd geen idee	
Correction / containment	Uit "161206 8401628-8393349 ETS-021 en 031 ILenT CAP": De algemene voorwaarden BCT worden tegelijk met het CPS grondig herzien (en herschreven) nav bovenstaande bevindingen. Deadline 1 februari 2017	

Corrective action	<p>20170524 De opvolging van deze afwijking is niet beoordeeld tijdens deze transitie audit. Wij zullen de opvolging beoordelen tijdens de volgende reguliere audit.</p> <p>20171113 De Algemene Voorwaarden zijn herzien: "Algemene Voorwaarden PKIoverheid Certificaten Dossierhouder BCT", d.d. 6 november 2017, v2.0. De algemene voorwaarden bevat in hoofdstuk 3 een referentie naar het CPS voor de onderwerpen die daar uitgewerkt staan. De bijgewerkte versie is nog niet formeel goedgekeurd en (dus) ook nog niet gepubliceerd. Ook is onduidelijk hoe grondig de herziening is geweest (zoals gesteld in als corrigerende actie). Wij hebben vernomen dat geen toets tegen de relevante normen heeft plaatsgevonden. Ook zijn de algemene voorwaarden bijvoorbeeld niet getoetst door een jurist op juistheid en volledigheid. De afwijking blijft hierdoor open.</p>
Closed?:	No
Justification	20180130 During the audit we could not review the corrective actions due to lack of audit time.

Ref	Area/process	Clause
1482030-201705-N1	Interne auditing en interne controle	ETSI EN 319 403 7.9d
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	<p>GEEN INTERNE AUDIT OP GEWIJZIGDE NORMEN</p> <p>Er is geen interne audit of self-assessment uitgevoerd gericht op vaststellen van conformiteit aan de nieuwe ETSI normen en de eIDAS verordening. Het CSP management heeft in maart 2017 een verklaring van toepasselijkheid getekend waarin zij aangeeft aan de nieuwe normen te voldoen, terwijl de keten (en productie) nog niet gereed is.</p>	
Objective evidence:	<p>Interview interne auditing</p> <p>"Interne Controleplan IenM/IBI-FenI 2017", d.d. 13-02-2017</p>	
Justification for the NCR category	-	
Cause	<p>Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": De DH heeft deze wijzigingen opgepakt als alle andere wijzigingen in het PvE PKI-O. Hierbij wordt ook geen aparte interne audit of self assessment uitgevoerd.</p>	
Correction / containment	<p>Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": Door de interne auditdienst (AO/IC) zal deze audit in september worden uitgevoerd, in samenhang met de TSP. Deadline: 31 oktober 2017.</p>	
Corrective action	<p>20170626: Overzicht met acties opgesteld. ILenT heeft nog geen formele self-assessment uitgevoerd waarin de toepasselijke normen zijn onderzocht en de conformiteit is vastgesteld. ILenT verwijst hiervoor naar het "overzicht acties</p>	

	<p>m.b.t. bevinding (..)", echter dit document betreft geen self-assessment op de gewijzigde normen.</p> <p>20171113 Een interne audit is uitgevoerd op dienstverlening van de TSP en de Dossierhouder. Wij hebben hiervan de conceptrapportage ingezien: "RAPPORT ONDERZOEK MANagementsYSTEEM CERTIFICATE SERVICE PROVIDER (CSP)", d.d. 8 november 2017. Echter, uit de rapportage is niet duidelijk dat de nieuwe toepasselijke normen (waaronder eIDAS) expliciet onderdeel zijn van de interne auditscope.</p>
Closed?:	No
Justification	20180130 The deadline for corrective actions is in the future, so we have not reviewed the status of this non-conformity during this audit.

Ref	Area/process	Clause
1482030-201705-N5	Risicoanalyse	ETSI 319 401 H5
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	<p>RISICOANALYSE GAAT NIET IN OP NORMTRANSITIE</p> <p>De conceptversie van de "Risicoanalyse MinIenM TSP en Dossierhouder BCT" over 2017 is opgesteld op 6 januari 2017. Ten aanzien van de wijzigingen in de ETSI normen, het auditschema en de wetgeving (eIDAS) is (alleen) het risico Omg.1 opgenomen: "Wijzigingen in wet- en regelgeving". Bij dit risico is aangegeven dat het niet gewijzigd hoeft te worden, terwijl wel degelijk wijzigingen van toepassing zijn. De kans is ingeschat als "mogelijk", de BIV classificatie op alle punten laag, en de impact op "verwaarloosbaar". Dit terwijl geen BCT-passen meer uitgegeven kunnen worden indien per 1 juli 2017 niet voldaan wordt aan de nieuwe vereisten. Hoofdstuk 6 "Maatregelen" beschrijft geen aanvullende maatregelen op dit punt.</p>	
Objective evidence:	"Risicoanalyse MinIenM TSP en Dossierhouder BCT", v3.1, d.d. 6 januari 2017	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": De DH heeft deze normtransitie opgepakt als alle andere wijzigingen in het PvE PKI-O en heeft samen met de CSP verzuimd de aanvullende risico's (obv eIDAS) in de risicoanalyse op te nemen.	
Correction / containment	Uit: "170708 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie_AKKOORD_LA": De DH zal samen met de CSP de risico-analyse aanpassen en zorgen voor een definitieve, aangepaste versie.	
Corrective action	20170626 De risicoanalyse is aangepast en definitief vastgesteld op 15 juni 2017 (v3.1). Het risico "Wijzigingen in wet- en regelgeving" is verhoogd naar	

	<p>'substantieel en paragraaf 5.3 benoemt "specifieke risico's voor 2017". Concrete (aanvullende) maatregelen zijn niet gedocumenteerd (in Hoofdstuk 6). Hierdoor blijft deze afwijking open.</p> <p>20171113 De risicoanalyse is bijgewerkt: "171106 Risicoanalyse MinIenM CSP en Dossierhouder BCT versie 4.0 def". Dit document is door de TSP Manager ondertekend op 7 november 2017. Echter, de maatregelen in hoofdstuk 6 dekken het bovenstaande risico niet voldoende af. De maatregelen beperken zich tot de reguliere TSP-taken (zoals bijwonen Logius overleggen, tijdig bijwerken OoA/CPS), en omvatten geen nieuwe maatregelen. Ook dekken de maatregelen nu niet de wijzigingen af in het kader van bijvoorbeeld de Algemene Verordening Gegevensbescherming.</p> <p>20180131 The risk analysis is updated: "180129 Risicoanalyse MinIenM CSP en Dossierhouder BCT versie 5.0 def". The risk classification of 'changes in laws and regulations' is updated to substantial. Specific risks for 2018 are included in paragraph 5.3. Mitigating controls are documented in chapter 6. However, two key risks are not included: a subcontractor not meeting compliance requirements (e.g. Kiwa Register) and delay in deciding about the G3/Private Root scenarios (internal deadline 1 July 2018). Also the 'controls 2018' (paragraph 6.2) are relatively generic. For example, with regard to the risk expiry of contracts, the control is "ensure timely renewal", instead of specific preventive and detective (monitoring) controls. With regard to the risk "reorganisation within ILT", no control is defined.</p>
Closed?:	No
Justification	Progress is achieved but this non-conformity remains open.

Ref	Area/process	Clause
1493926-201706-N1	PKI Disclosure Statement	PKIo bijlage certificaatprofielen
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	20170626 De Dossierhouder heeft een PKI Disclosure Statement opgesteld (v2.0, d.d. 22 juni 2017). Echter, sectie 12 benoemt dat de TSP gecertificeerd wordt tegen ETSI TS 101 456 en voldoet aan de Wet elektronische handtekeningen. Deze zijn inmiddels opgevolgd door ETSI EN 319 411-1 en -2, respectievelijk de eIDAS verordening.	
Objective evidence:	PKI Disclosure Statement opgesteld (v2.0, d.d. 22 juni 2017)	
Justification for the NCR category	-	

Cause	Uit: "170718 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie follow-up_LA": "Geen idee"
Correction / containment	Uit: "170718 ILT CAP ETS-021 en 031 ILenT Transitie follow-up_LA": "PKI Disclosure Statement aanpassen, met daarin de juiste normen: ETSI EN 319 411-1 en -2, en de eIDAS verordening." deadline: 1 oktober 2017
Corrective action	20171113 Het PKI Disclosure Statement is aangepast (v2.1, d.d. 6 november 2017). Dit document is echter nog niet gepubliceerd en daarmee niet in werking getreden. 20180131 We reviewed the published PKI Disclosure statement and determined that version 2.2 (as noted in the CAP) is not yet published. The published version is 2.0.
Closed?:	No
Justification	This non-conformity remains open, the CAP deadline has not been met.

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N1	Interne auditing en interne controle	ETSI 319403: par. 7.9.d
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	Het auditplan is onvoldoende gebaseerd op de van toepassing zijn de normen.	
Objective evidence:	Tijdens het interview met de auditoren is bevestigd dat de essentiële vereisten als normenkader tijdens de audit zijn gehanteerd en dat deze niet direct zijn gebaseerd op de relevante ETSI normen, eIDAS en PvE PKIo.	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Corrective action	-	
Closed?:	No	
Justification	20180130 The deadline for corrective actions is in the future, so we have not reviewed the status of this non-conformity during this audit.	

Ref	Area/process	Clause
-----	--------------	--------

1556734-201711-N10	Naleving	319 401 7.13a,c, eIDAS art 24j
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	<p>INFORMEREN BETROKKENEN BIJ DATALEK</p> <p>Indien een datalek optreedt, moet de betrokkene (degene van wie de data is gelekt) in sommige gevallen ook geïnformeerd worden (volgens de website van AP "als een datalek waarschijnlijk ongunstige gevolgen heeft voor hun persoonlijke levenssfeer"). Het maken van deze afweging en het indien nodig informeren van de betrokkene is geen onderdeel van de procedure.</p>	
Objective evidence:	"Richtlijn Melding incidenten en calamiteiten PKI overheid t.b.v. de BCT", v2.4, d.d. 11 april 2017	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Corrective action	-	
Closed?:	No	
Justification	20180130 The deadline for corrective actions is in the future, so we have not reviewed the status of this non-conformity during this audit.	

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N11	Abonnee procedures inspecteurspassen	319 411-2 6.2.2, 6.3.3c, eIDAS art 24,a,b
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	<p>VERSTREKKING INSPECTEURSPASSEN ONJUIST</p> <p>In CPS versie 4.5 paragraaf 3.2.3 is het volgende gedocumenteerd: "De Distributeur valideert in het geval van de chauffeurskaart en inspectiekaart de identiteit van de certificaathouder op basis van een persoonlijke verschijning van de certificaathouder (..)".</p>	

	Bovenstaande is inconsistent met CPS paragraaf 4.1.2. Hierin is nu het volgende opgenomen: "Zodra de inspectiekaart is geproduceerd wordt deze via de distributeur overhandigd aan de abonnee. De abonnee verstrekt de kaart vervolgens aan de certificaathouder". Dit betekent dat de abonnee een deel van de RA service uitvoert (de face-to-face controle). De persoon die in de praktijk namens ILenT kaarten aanvraagt bij Kiwa, heeft bevestigd dat de procedure momenteel op deze wijze verloopt. Echter, deze persoon legt geen registratie vast van de face-to-face controle. Ook is de verantwoordelijkheid voor deze RA functie nu niet opgenomen in afspraken en het OoA. Hiervoor hebben wij, gezien het kleine aantal inspectiekaarten dat is verstrekt, een niet-kritieke afwijking geopend. Het is wel van belang dat de procedure zo spoedig mogelijk in lijn wordt gemaakt met de vereisten en onderlinge afspraken. Wij hebben immers reeds in oktober 2015 bij Kiwa vastgesteld dat de procedure niet juist is ingericht.
Objective evidence:	CPS versie 4.5
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	20180131 Wij hebben vastgesteld dat op 20-01-2018 een nieuwe (deel)overeenkomst tussen ILT en Kiwa Register is geformaliseerd ("Overeenkomst betreffende de afgifte en het gebruik van Inspectiekaarten ten behoeve van de Boord Computer Taxi"). In artikel 3 is opgenomen dat de Inspectiekaart aan de certificaathouder wordt verstrekt. In artikel 2 is een verwijzing opgenomen naar de toepasselijke voorwaarden en het CPS. In bijlage 1 heeft de abonnee ILT twee personen aangewezen als gemandateerd aanvrager. Ook is opgenomen dat AMP de identiteit van de certificaathouder vaststelt. Het CPS sectie 4.1.2 is aangepast naar aanleiding van de herziene procedure. Het CPS is nog niet gepubliceerd maar wij hebben vernomen dat dit binnen enkele dagen zal gebeuren. Hiermee kan deze afwijking worden gesloten.
Closed?:	Yes

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N2	Interne auditing en interne controle	ETSI 319403: par. 7.9.d
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	

Details:	De toetsing tijdens de interne audit is beperkt gebleven tot de opzet en de uitvoering van de processen. Echter, het onderzoeken van de effectiviteit van de processen zodat deze het gewenste resultaat bereiken is niet uitgevoerd.
Objective evidence:	De inhoudelijke behandeling van securityscan rapporten is tijdens de interne audit niet behandeld. De auditwerkzaamheden waren gericht op de tijdigheid van aanleveren. Effectiviteit van de maandelijkse opvolging is niet onderzocht. Tevens is de werking van het BCP (Richtlijn Melding incidenten en calamiteiten PKI overheid t.b.v. de BCT) niet beoordeeld tegen de eIDAS vereisten (bijvoorbeeld: zijn alle vereiste incidenten daadwerkelijk gemeld).
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	-
Closed?:	No
Justification	20180130 The deadline for corrective actions is in the future, so we have not reviewed the status of this non-conformity during this audit.

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N3	TSP management, interne organisatie en Managementreview	319 401 6.3a, 7.1.1.d
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	<p>VERBETERMANAGEMENT SCHIET TEKORT</p> <p>Tijdens deze audit hebben wij vastgesteld dat onvoldoende aandacht is voor verbetermanagement. Van de 11 beoordeelde afwijkingen hebben wij er 6 kunnen sluiten. Ook in de gevallen waar wij afwijkingen konden sluiten blijkt de CAP deadline niet behaald. Tenslotte is geen controle op effectiviteit van de aanvullende maatregelen uitgevoerd.</p> <p>Wij hebben op dit punt eerder afwijkingen gerapporteerd, zie bijvoorbeeld afwijking 1265746N1.</p>	
Objective evidence:	Observaties opvolging openstaande afwijkingen	
Justification for the NCR category	-	

Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	-
Closed?:	No
Justification	20180130 The deadline for corrective actions is in the future, so we have not reviewed the status of this non-conformity during this audit.

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N4	Leveranciersmanagement	4.9.5-pkio61
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	<p>ONDUIDELIJK OF INTREKKINGSTERMIJN WORDT BEHAALD</p> <p>De afspraken die de Dossierhouder heeft gemaakt met Kiwa Register (en KPN) ten aanzien van de intrekkingstermijnen zijn onduidelijk. In het CPS par. 4.9.7 is het volgende vastgesteld: "De CRL-uitgifte frequentie is eens per drie uur, waarbij de CRL een geldigheidsduur heeft van vierentwintig uur. Maximaal vier uur nadat een geautoriseerd online verzoek om intrekking is ontvangen, zal de Dossierhouder BCT een CRL publiceren met de statuswijziging van dit certificaat. In het geval dat een kaart wordt ingetrokken via de noodprocedure wordt de CRL onmiddellijk na de verwerking door de CA gepubliceerd."</p> <p>Dit betekent dat indien de reguliere intrekkingprocedure van toepassing is (niet de noodprocedure) Kiwa Register maximaal 1 uur de tijd heeft voor het verwerken van een regulier intrekkingverzoek (ook indien dit per telefoon wordt ingediend). Dit omdat niet direct na intrekking door Kiwa een CRL word gepubliceerd. Tijdens de audit konden de ketenafspraken hiervoor niet aangeleverd worden. Ook zijn deze termijnen niet opgenomen in bijvoorbeeld het overzicht van toepasselijkheid.</p>	
Objective evidence:	Certificate Practice Statement v4.5 (d.d. 6 november 2017)	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	

Corrective action	-
Closed?:	No
Justification	20180130 The deadline for corrective actions is in the future, so we have not reviewed the status of this non-conformity during this audit.

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N5	Risicoanalyse en informatiebeveiligingsbeleid	319401: 5
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	Een actueel informatiebeveiligingsbeleid is niet vastgesteld. Het huidige (intern gepubliceerde) informatiebeveiligingsbeleid is geldig van 2013 tot en met 2016. Dit beleid is nog niet herijkt.	
Objective evidence:	Integraal Beveiligingsbeleid IenM 2013, v1.0, d.d. 18 april 2013 Interview Informatiebeveiliging	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Corrective action	20180130 We were informed that revising the Information Security Policy is in progress. A draft policy is available, but not formally approved.	
Closed?:	No	
Justification	Progress is achieved, but the corrective action is not completed. The deadline (22-12-2017) is not achieved.	

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N6	Trust Service Practice statement, algemene voorwaarden en PKI Disclosure Statement	ETSI EN 319 401 6.1, PKIo
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	ONJUISTHEDEN EN ONDUIDELIJKHEDEN IN CPS In november 2016 hebben wij niet-kritieke afwijking 1409751N3 geopend. Wij hebben in november 2017 vastgesteld dat deze afwijking deels is opgevolgd.	

	<p>Om het overzicht te bewaren hebben wij 1409751N3 gesloten en een nieuwe niet-kritieke afwijking geopend.</p> <p>De gepubliceerde versie is 4.4, d.d. 20 maart 2017. Versie 4.5 is reeds opgesteld, d.d. 6 november 2017. Deze versie is nog niet gepubliceerd, maar wij hebben vernomen dat dit op korte termijn zal gebeuren.</p> <p>De volgende afwijkingen staan nog open:</p> <ul style="list-style-type: none"> -De namen van de (issuing) CA's in tabellen 5 en 6 komen nog niet overeen. Ook is de PKI hiërarchie in paragraaf 1.1.4. nog niet consistent met de naamgeving. De hiërarchie in paragraaf 1.1.4 is niet compleet, aangezien bijvoorbeeld onder de "MinIenM Organisatie CA - G2" de subordinate CA "MinIenM Taxi CA Boordcomputerkaarten - G2" is geplaatst. Deze laatste CA is niet gedocumenteerd in de hiërarchie. -Paragraaf 4.1.2. beschrijft een andere procedure ten aanzien van de aanvraag van inspecteurskaarten dan wij hebben vernomen. Deze paragraaf stelt: "Wanneer een certificaatbeheerder een aanvraag voor een inspectiekaart doet, zal deze per beoogd certificaathouder het aanvraagformulier invullen, ondertekenen en van de benodigde bijlagen voorzien schriftelijk indienen bij de Dossierhouder BCT.". Wij hebben vernomen dat de certificaathouder zelf zijn aanvraag indient bij Kiwa Register (wat een issue oplevert bij het kunnen valideren van de abonnee machtiging". -Paragraaf 6.6.2 specificeert dat Dossierhouder BCT beschikt over test/acceptatiesystemen. Tijdens de audit in november 2017 was nog geen duidelijkheid over of deze uitspraak juist is. Op pagina 52 van het CPS is vermeld: "Wordt nog met de keten besproken". <p>Daarnaast hebben wij het volgende vastgesteld: Par 6.6.1 stelt dat "Voor de door de Dossierhouder BCT ontwikkelde systemen wordt door een geaccrediteerde EDP auditor een auditverklaring afgegeven op basis van CWA 14167-1.". Deze CWA norm is vervangen door CEN TS 419 261.</p>
Objective evidence:	Certificate Practice Statement v4.5 (d.d. 6 november 2017)
Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	-
Closed?:	No
Justification	20180130 The deadline for corrective actions is in the future, so we have not reviewed the status of this non-conformity during this audit.

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N7	Vertrouwensrollen: functiescheiding, screening en training	ETSI 319 401 7.1.1d, 7.2a
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	Wij hebben vernomen dat de persoon die fungeert als achtervang voor de gedelegeerd Dossierhouder weer beschikbaar is. Echter deze persoon is nog niet actief betrokken. Vervanging voor de rol van Dossierhouder is op dit moment niet voldoende ingericht.	
Objective evidence:	Interview interne organisatie	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Corrective action	20180130 We were informed that the operational TSP and delegated Dossierhouder will serve as eachother's backup. This still needs to be formalised (e.g. with regards to authorisations and mandate).	
Closed?:	No	
Justification	Progress is achieved, but the corrective action is not completed.	

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N8	Security (incident) management	ETSI 319401: 7.9, eIDAS: 19:2
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	Tijdens en na de opvolging van incidenten is onvoldoende aandacht voor het voorkomen van herhaling van het incident.	
Objective evidence:	Incident IENM/BSK/237647 geeft geen opvolging aan de oorzaak analyse, waarin is vastgesteld dat de testtool onvoldoende borgt dat foutieve kaarten wordenesignaleerd.	

Justification for the NCR category	-
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"
Corrective action	-
Closed?:	No
Justification	20180130 The deadline for corrective actions is in the future, so we have not reviewed the status of this non-conformity during this audit.

Ref	Area/process	Clause
1556734-201711-N9	Business continuity management	ETSI 319 401 4.11
Scope	ETS 021	
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1	
Category	Minor	
Details:	EVALUATIE NIET UITGEVOERD Het aanpassen van de certificaatprofielen voor eIDAS heeft tot een escalatie geleid doordat dit in een zeer kort tijdsbestek moest worden uitgevoerd. Deze situatie is niet behandeld als een continuïteitsincident en een formele evaluatie heeft hiervan niet plaatsgevonden.	
Objective evidence:	Interview BCM	
Justification for the NCR category	-	
Cause	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Correction / containment	Refer to "171222 CAP nav BSI Auditrapport hercertificering Dossierhouder ILT V2_AKK_LA"	
Corrective action	-	
Closed?:	No	
Justification	20180130 During the audit we could not review the corrective actions due to lack of audit time.	

Assessment findings

The assessment was conducted on behalf of BSI by

Name	Position
5.1.2.e	Team leader

Assessment conclusion and recommendation

The audit objectives have been achieved and the certificate scope remains appropriate. The audit team concludes based on the results of this audit that the organization does fulfil the standards and audit criteria identified within the audit report and it is deemed that the management system continues to achieve its intended outcomes.

RECOMMENDED - Corrective Action Plan Required ('Minor' findings only): The audited organization may be recommended for certification / continued certification, based upon the acceptance of a satisfactory corrective action plan for all 'Minor' findings as shown in this report. Effective implementation of corrective actions will be reviewed during the next surveillance audit.

Please submit a plan to BSI detailing the nonconformity, the cause, correction and your proposed corrective action, with responsibilities and timescales allocated. The plan is to be submitted no later than 07/02/2018 by e-mail to 5.1.2.e@bsigroup.com, referencing the report number, or through the BSI Assurance Portal if this is enabled for your account.

Use of certification documents, mark / logo or report

The use of the BSI certification documents and mark / logo is effectively controlled.

Findings

OVERVIEW OF APPLICABILITY:

During the follow-up audit, we reviewed the Overview of Applicability (v4.5.2) and the approvals of the subcontractors. The major non-conformity is downgraded to a minor non-conformity.

Opportunity for improvement

Ref. no	1587728-201801-I1
Area/process	OVERVIEW OF APPLICABILITY
Clause	ETSI 319403 7.9.d
Scope	ETS 021

Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1
Details	<p>We reviewed the Overview of Applicability v4.5.2 and the approvals by the subcontractors. All service providers who are separately certified (KPN, Idemia and Kiwa Register) have sent their approval to TSP and the Dossierhouder. The exception is AMP Logistics. We were informed that Kiwa Register (as contracting organisation) aligns the OoA with AMP. However, the response of Kiwa Register does not confirm the approval of AMP Logistics to the OoA.</p> <p>The dossierhouder needs to ensure that all subcontractors approve a (major) update to the Overview of Applicability.</p>

CARD SUSPENSION (ENFORCEMENT AND RESULTING CERTIFICATE REVOCATION:

During the follow-up audit, we reviewed the revocation procedures as part of enforcement actions by ILenT. The major non-conformity is downgraded to a minor non-conformity.

Opportunity for improvement

Ref. no	1587728-201801-I2
Area/process	CARD SUSPENSION (ENFORCEMENT AND RESULTING CERTIFICATE REVOCATION
Clause	-
Scope	ETS 021
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1
Details	It is currently unknown how the TSP ensures that the enforcement employees will adhere to the revocation procedures. Possibly the internal audit could validate the effectiveness of the procedures.

BUSINESS CONTINUITY MANAGEMENT:

During the follow-up audit, we reviewed the Business Continuity Management procedures. The major non-conformity is downgraded to a minor non-conformity.

SUPPLIER MANAGEMENT:

During the follow-up audit, we reviewed supplier management. The major non-conformity is downgraded to a minor non-conformity.

Opportunity for improvement

Ref. no	1587728-201801-I3
----------------	-------------------

Area/process	SUPPLIER MANAGEMENT
Clause	319 401 6.3b, 7.1.1f
Scope	ETS 021
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1
Details	Dossierhouder ILT has performed several 'reality checks' at Kiwa Register. This is a valuable method to factually assess progress with mitigating actions. However, the objectives, findings/observations and outcomes of these meetings are not always clearly documented.

Minor (4) nonconformities arising from this assessment.

Ref. no	1587728-201801-N1
Area/process	OVERVIEW OF APPLICABILITY
Clause	ETSI 319403 7.9.d
Scope	ETS 031
Certificate Standard	ETSI TS 102042 v2.4.1
Category	Minor
Justification for the NCR category	-
Statement of non-conformance:	<p>OVERVIEW OF APPLICABILITY</p> <p>This non-conformity is a downgrade of major non-conformity 1556734-201711-M1.</p> <p>We reviewed a sample of the requirements in the Overview of Applicability v4.5.2. We determined the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> -requirement 319 411-1 5.3b (the NCP+ certificate profile attribute) is not included. Requirement 5.3a is included (but not to KPN), but 5.3a concerns NCP, not NCP+. -eIDAS requirement 19.1 is not assigned to KPN and AMP, but should be. -ETSI 319 411-1 6.9.1b is not assigned to KPN, while that organisation is (partly) responsible for certificate generation and certificate revocation. -It is unclear why ETSI 319 411-1 7.2 is not assigned to the TSP, while related requirements (e.g. 7.2a) are assigned to the TSP. <p>We noted that several requirements are not assigned to AMP Logistics, but should be. During the audit, Kiwa Register has confirmed a difference with AMP's own OoA, which will be analysed and updated in the beginning of February 2018. It is important that AMP is certified for all requirements that are applicable to their service. For example, the following requirements are incorrectly not assigned to AMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ETSI 319 411-1 6.5.1l

	-ETSI 319 411-1 7.6 (physical security) -5.2-pkio74 (risk analysis) -ETSI 6.4.5b (registration)
Clause requirements	ETSI 319 403 7.9.d
Objective evidence	Review OoA v4.5.2 Interview OoA update activities
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Ref. no	1587728-201801-N2
Area/process	CARD SUSPENSION (ENFORCEMENT AND RESULTING CERTIFICATE REVOCATION)
Clause	ETSI EN 319 411-2 6.3.5.b
Scope	ETS 021
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1
Category	Minor
Justification for the NCR category	-
Statement of non-conformance:	<p>ENFORCEMENT: SOLE CONTROL OF KEYS</p> <p>This non-conformity is a downgrade major non-conformity (1556734-201711-M4)</p> <p>In November 2016 we opened a minor non-conformity, related to the fact the ILenT enforcement employees may mandate possession of a BCT (driver) card. The procedure did not include certificate revocation, therefore sole control of the subject's private keys was not maintained. Due to inadequate follow-up progress, this non-conformity was classified as major in November 2017. In January 2018, the non-conformity was again classified as minor because a new procedure is documented (and communicated to the enforcement employees).</p> <p>When an enforcement employee mandates possession of a BCT card, the certificates will normally be revoked using the new procedure ("Instructie schorsing chauffeurskaart 2018"). Note that the subject him/herself is required by the terms and conditions to revoke the certificates when he lost possession of the driver card.</p> <p>In the new procedure, the revocation will be performed by the Dossierhouder by calling Kiwa Register during office hours. In the (near) future, the enforcement employee will call Kiwa Register himself. We were</p>

	informed that in case the certificate revocation is not initiated yet (e.g. during weekends), and the (enforcement) decision is made to return the card, no revocation is performed. The risks and requirement interpretation is not formally analysed, for example with the PA PKIoverheid. In addition, the procedure "Instructie schorsing chauffeurskaart" does not clearly state in step 3 and 4 that certificates will be normally revoked, regardless of the enforcement decision to suspend a driver card (note: not the same as suspending the certificates).
Clause requirements	ETSI EN 319 411-2 6.3.5.b
Objective evidence	- "Aanpassing schorsingsproces BCT kaarten", 15-11-2017 - "Vakgroep HHPW", 20-12-2017 - "Instructie schorsing chauffeurskaart 2018", v2.0, 26-01-2018 - Interview revocation management
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Ref. no	1587728-201801-N3
Area/process	BUSINESS CONTINUITY MANAGEMENT
Clause	ETSI 319 401 4.11
Scope	ETS 021
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1
Category	Minor
Justification for the NCR category	-
Statement of non-conformance:	<p>BUSINESS CONTINUITY MANAGEMENT DURING CRISIS NOT EFFECTIVE This non-conformity is a downgrade of major non-conformity 1556734-201711-M3.</p> <p>The TSP did not follow the documented procedures ('RICHTLIJN MELDING INCIDENTEN EN CALAMITEITEN PKI OVERHEID') and the mitigation activities were not fully effective.</p> <p>During the follow-up audit in January 2018, we noted that the crisis procedure was initiated and mitigation activities have become more effective (for details please refer to our observations noted in 1556734-201711-M2).</p> <p>According to the corrective action plan, two remaining actions are pending:</p>

	-perform a full evaluation (planned in march/april 2018) -update the incident procedure ('RICHTLIJN MELDING INCIDENTEN EN CALAMITEITEN PKI OVERHEID'), planned on 01-03-2018. Pending the remaining follow-up actions we have downgraded the non-conformity to a minor non-conformity.
Clause requirements	ETSI 319 401 4.11
Objective evidence	Review DCC meeting minutes (23-11, 30-11, 7-12, 14-12) Interview BCM
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Ref. no	1587728-201801-N4
Area/process	SUPPLIER MANAGEMENT
Clause	ETSI 319 401 6.3b, 7.1.1f
Scope	ETS 021
Certificate Standard	ETSI EN 319 411-2 v1.1.1
Category	Minor
Justification for the NCR category	-
Statement of non-conformance:	<p>INADEQUATE MANAGEMENT OF KIWA REGISTER This non-conformity is a downgrade of major non-conformity 1556734-201711-M2.</p> <p>We determined that inadequate supplier management of Kiwa Register was performed related to the significant and structural nonconformities noted at Kiwa Register. In addition, no follow-up is given to the fact that the processes within Kiwa Register related to the services provided by AMP Logistics were not certified.</p> <p>For example, we determined that:</p> <ul style="list-style-type: none"> -The management review does not address this issue -The TSP/Dossierhouder meeting minutes do not include status updates about Kiwa Register -The internal audit has not examined progress -The risk assessment does not include this issue <p>As of the previous audit, a number of improvements were made. See for details our observations at 1556734-201711-M2. Until the next special audit</p>

	<p>at Kiwa Register, the TSP and Dossierhouder will perform the following (as documented in ("180131 Tussenevaluatie crisis KIWA (aangepast)").</p> <ul style="list-style-type: none"> -Daily updates by KIWA using status overview -2-3 times a week "solution room" (operational updates) -once a week management meeting DCI-ILT-KIWA -1 or 2 'reality checks' -once every 2-3 weeks internal meetings within ILT/IenM. <p>The document also lists a number of structural improvements to supplier management. In addition, the following CAP actions are pending (in Dutch):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opnemen in managementreview (uiterlijk) 01-03-2018 - Opnemen in interne auditprogramma (01-06-2018) - Herijking Leveranciersmanagement (1-3-2018)
Clause requirements	ETSI 319 401 6.3b, 7.1.1f
Objective evidence	80131 Tussenevaluatie crisis KIWA (aangepast) Interview supplier management
Cause	
Correction / containment	
Corrective action	

Our next steps

Next visit plan

The next visit will be performed in November 2018. We will draft the audit agenda prior to the audit.

Next visit objectives, scope and criteria

The objective of the assessment is to conduct a surveillance assessment and look for positive evidence to verify that elements of the scope of certification and the requirements of the standard are effectively addressed by the Dossierhouder; that the system is demonstrating the ability to support the achievement of statutory, regulatory and contractual requirements and the organization's specified objectives as applicable with regard to the scope of the standard; to confirm the ongoing achievement and applicability of the forward strategic plan.

The scope of the assessment is to perform:

- a follow-up audit based on ETSI EN 319 411-2 (conformity certificate: ETS-021);
- a follow-up audit based on ETSI EN 319 411-1 (conformity certificate: ETS-031).

We combined the results of these assessment in one conformity assessment report.

The 'Dossierhouder BCT' provides (part of) the TSP Management service on behalf of the TSP MinIenM.

Subcontractors of MinIenM perform the following services under final responsibility of the TSP MinIenM. These subcontractors are subject to periodical certification audits, in order to demonstrate their level of compliance to MinIenM:

- Registration Service (Kiwa Register and AMP Logistics)
- Revocation Management Service (Kiwa Register)
- Certificate Generation Service (KPN)
- Dissemination Service (KPN)
- Revocation Status Service (KPN)
- Subject Device Provision Service (Idemia, previously known as Morpho)

These TSP component services are being provided for the following (qualified) trust services as defined in EU Regulation 910/2014 (eIDAS):

- Issuance of qualified certificates for electronic signatures (art. 28)
- Issuance of public key certificates (non-qualified trust service)

We perform the assessment against the requirements of the following applicable assessment criteria:

- ETSI EN 319 401 v2.1.1 (2016-02) General Policy Requirements for Trust Service Providers
- ETSI EN 319 411-1 v1.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates – Part 1: General requirements
- ETSI EN 319 411-2 v2.1.1 (2016-02) Electronic Signatures and Infrastructures (ESI) - Policy and security requirements for Trust Service Providers issuing certificates – Part 2: Requirements for trust service providers issuing EU qualified certificates
- Regulation (EU) N 910/2014 of the European Parliament and of the Council on electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market and repealing Directive 1999/93/EC,

Chapter III – Trust Services

- CA/Browser Forum – Network and Certificate System Security Requirements v1.1 (2016)
- PKIoverheid - Programma van Eisen v4.5, deel 3 Basiseisen, deel 3 Aanvullende eisen and the requirements from parts 3a, 3b and 3d

Please note that BSI reserves the right to apply a charge equivalent to the full daily rate for cancellation of the visit by the organization within 30 days of an agreed visit date. It is a condition of registration that a deputy management representative be nominated. It is expected that the deputy would stand in should the management representative find themselves unavailable to attend an agreed visit within 30 days of its conduct.

Your next steps

NCR close out process

Corrective actions with respect to nonconformities raised at the last assessment have been reviewed. Actions were not found to be effectively implemented in all areas. Such areas, identified in subsequent sections of the report, will be further reviewed for closure at the next assessment.

4 minor nonconformities requiring attention were identified. These, along with other findings, are contained within subsequent sections of the report.

A minor nonconformity relates to a single identified lapse, which in itself would not indicate a breakdown in the management system's ability to effectively control the processes for which it was intended. It is necessary to investigate the underlying cause of any issue to determine corrective action. The proposed action will be reviewed for effective implementation at the next assessment.

Please refer to Assessment Conclusion and Recommendation section for the required submission and the defined timeline.

How to contact customer service

'Just for Customers' is the website that we are pleased to offer our clients following successful registration, designed to support you in maximising the benefits of your BSI registration - please go to www.bsigroup.com/j4c to register. When registering for the first time you will need your client reference number and your certificate number (47422314/ETS 021).

Should you wish to speak with BSI in relation to your registration, please contact our Customer Engagement and Planning team:

Customer Services
BSI
Kitemark Court,
Davy Avenue, Knowlhill
Milton Keynes
MK5 8PP

Tel: +44 (0)345 080 9000

Email: 5.1.2.e @bsigroup.com

Appendix: Your certification structure & on-going assessment programme

Scope of certification

ETS 021 (ETSI EN 319 411-2 v1.1.1)

Trust Service Provider processen en diensten

- TSP-management
- Registration Service (*)
- Certificate Generation Service (*)
- Revocation Management Service (*)
- Revocation Status Service (*)
- Dissemination Service (*)
- Subject Device Provision Service (*)

De met (*) aangeduide Trust Service Provider processen en diensten worden uitgevoerd door een derde partij. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt als certificatie dienstverlener de eindverantwoordelijkheid voor de dienstverlening.

Inspectie Leefomgeving en Transport levert deze services via de volgende Certificate Authority:

- MinIenM Organisatie CA - G2 (t.b.v. de Chauffeurskaart en de Inspectiekaart)

zoals vastgesteld door management en in overeenstemming met de "Verklaring van Toepasselijkheid eIDAS, ETSI EN 319 401, -403, -411-1, -411-2, PvE 4.5.2 en NetSec tbv BCT", 29 januari 2018".

De services zijn gedocumenteerd in het "Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement Boordcomputer Taxi", d.d. 20 maart 2017, versie 4.4. Dit document is opgesteld door en in beheer bij de Dossierhouder BCT (Inspectie Leefomgeving en Transport), die onderdeel uitmaakt van de certificatie dienstverlener het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De genoemde Trust Service Provider processen en diensten worden uitgevoerd conform het certificatieschema ETSI 319 403. Onze jaarlijkse certificeringsaudit van de Inspectie Leefomgeving en Transport voor het uitgeven van public key certificaten, hebben wij uitgevoerd in november 2017.

Als resultaat van onze jaarlijkse certificeringsaudit, concluderen wij dat op basis van het objectief bewijs dat wij gedurende de certificeringsaudit over de periode van november 2016 tot november 2017 hebben waargenomen, de beoordeelde onderwerpen gedurende het verloop van de audit in het algemeen effectief zijn aan de eisen van ETSI EN 319 411-2 in overeenstemming met de policy QCP-n-qscd.

Certificate Scheme:

BSI Protocol number:

Scheme manager:

ETS 031 (ETSI TS 102042 v2.4.1)

Trust Service Provider processen en diensten

- TSP-management
- Registration Service (*)
- Certificate Generation Service (*)
- Revocation Management Service (*)
- Revocation Status Service (*)
- Dissemination Service (*)
- Subject Device Provision Service (*)

De met (*) aangeduide Trust Service Provider processen en diensten worden uitgevoerd door een derde partij. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt als certificatie dienstverlener de

eindverantwoordelijkheid voor de dienstverlening.

Inspectie Leefomgeving en Transport levert deze services via de volgende Certificate Authority:

- MinIenM Organisatie CA - G2 (t.b.v. de Ondernemerskaart en de Keuringskaart)
- MinIenM Autonome Apparaten CA – G2 (t.b.v. de Systeemkaart)

zoals vastgesteld door management en in overeenstemming met de "Verklaring van Toepasselijkheid eIDAS, ETSI EN 319 401, -403, -411-1, -411-2, PvE 4.5.2 en NetSec tbv BCT", 29 januari 2018".

De services zijn gedocumenteerd in het "Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart, Certificate Practice Statement Boordcomputer Taxi", d.d. 20 maart 2017, versie 4.4. Dit document is opgesteld door en in beheer bij de Dossierhouder BCT (Inspectie Leefomgeving en Transport), die onderdeel uitmaakt van de certificatie dienstverlener het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De genoemde Trust Service Provider processen en diensten worden uitgevoerd conform het certificatieschema ETSI 319 403. Onze jaarlijkse certificeringsaudit van de Inspectie Leefomgeving en Transport voor het uitgeven van public key certificaten, hebben wij uitgevoerd in november 2017.

Als resultaat van onze jaarlijkse certificeringsaudit, concluderen wij dat op basis van het objectief bewijs dat wij gedurende de certificeringsaudit over de periode van november 2016 tot november 2017 hebben waargenomen, de beoordeelde onderwerpen gedurende het verloop van de audit in het algemeen effectief zijn aan de eisen van ETSI EN 319 411-1 in overeenstemming met de policy NCP+.

Certificate Scheme:

BSI Protocol number:

Scheme manager:

Assessed location(s)

The audit has been performed at Central Office, Permanent Locations.

Utrecht / ETS 021 (ETSI EN 319 411-2 v1.1.1)

Location reference	0047422314-000
Address	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Inspectie Leefomgeving en Transport Europalaan 40 Utrecht 3526 KS The Netherlands
Visit type	NCR Close Out Visit
Assessment reference	8884564
Assessment dates	30/01/2018
Audit plan (revision date)	29/01/2018
Deviation from audit plan	No
No. of full time equivalent employees	2
Total no. of effective employees at the site	4
Scope of activities at the site	Main certificate scope applies.
Assessment duration	1 day(s)

Utrecht / ETS 031 (ETSI TS 102042 v2.4.1)

Location reference	0047422314-000
Address	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Inspectie Leefomgeving en Transport Europalaan 40 Utrecht 3526 KS The Netherlands
Visit type	NCR Close Out Visit
Assessment reference	8884565
Assessment dates	31/01/2018
Audit plan (revision date)	29/01/2018
Deviation from audit plan	No
No. of full time equivalent employees	2
Total no. of effective employees at the site	4
Scope of activities at the site	Main certificate scope applies.
Assessment duration	0.5 day(s)

The following sites/projects were also incorporated into the assessment:

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Changes in the organization since last assessment

There is no significant change of the organization structure and key personnel involved in the audited management system.

No change in relation to the audited organization's activities, products or services covered by the scope of certification was identified.

The reference or normative documents applicable to the scope of certification were revised as follows: Cabforum Network Security Controls ('netsec') v1.0 is replaced by netsec v1.1. This version is integrated in Overview of Applicability v4.5.2.

There have been no changes to the certified products that the Certification (Scheme) Manager needs to be aware of.

Certification assessment programme

Certificate number - ETS 021

Location reference - 0047422314-000

Business area/location	Date (mm/yy):	Audit1	Audit2	Audit3
	Duration (days):	11/2017 RECERT	11/2018 CAV1	11/2019 RECERT
Management Review		X	X	X
Risk analysis and information security policy		X	X	X
Statement and overview of applicability		X	X	X
Internal auditing		X	X	X
Supplier management (supply chain)		X	X	X
Certification Practice Statement BCT en terms&conditions, PDS		X	X	X
Business Continuity Management		X	X	X
Documentation review		X	X	X
Personnel security (training, confidentiality agreement)		X	X	X
Handling complaints and disputes		X	X	X
Follow-up open non-conformities		X	X	X
Compliance (including enforcement procedures and card revocation)				

Certificate number - ETS 031

Location reference - 0047422314-000

Business area/location	Date (mm/yy):	Audit1	Audit2	Audit3
	Duration (days):	11/2017 RECERT	11/2018 CAV1	11/2019 RECERT
Management Review		X	X	X
Risk analysis and information security policy		X	X	X
Statement and overview of applicability		X	X	X
Internal auditing		X	X	X
Supplier management (supply chain)		X	X	X

Certification Practice Statement BCT en terms&conditions, PDS	X	X	X
Business Continuity Management	X	X	X
Documentation review	X	X	X
Personnel security (training, confidentiality agreement)	X	X	X
Handling complaints and disputes	X	X	X
Follow-up open non-conformities	X	X	X
Compliance (including enforcement procedures and card revocation)			

Notes

This report and related documents are prepared for and only for BSI's client and for no other purpose. As such, BSI does not accept or assume any responsibility (legal or otherwise) or accept any liability for or in connection with any other purpose for which the Report may be used, or to any other person to whom the Report is shown or in to whose hands it may come, and no other persons shall be entitled to rely on the Report. If you wish to distribute copies of this report external to your organization, then all pages must be included.

BSI, its staff and agents shall keep confidential all information relating to your organization and shall not disclose any such information to any third party, except that in the public domain or required by law or relevant accreditation bodies. BSI staff, agents and accreditation bodies have signed individual confidentiality undertakings and will only receive confidential information on a 'need to know' basis.

This audit was conducted on-site through document reviews, interviews and observation of activities. The audit method used was based on sampling the organization's activities and it was aimed to evaluate the fulfilment of the audited requirements of the relevant management system standard or other normative document and confirm the conformity and effectiveness of the management system and its continued relevance and applicability for the scope of certification.

As this audit was based on a sample of the organization's activities, the findings reported do not imply to include all issues within the system.

Regulatory compliance

BSI conditions of contract for this visit require that BSI be informed of all relevant regulatory non-compliance or incidents that require notification to any regulatory authority. Acceptance of this report by the client signifies that all such issues have been disclosed as part of the assessment process and agreement that any such non-compliance or incidents occurring after this visit will be notified to the BSI client manager as soon as practical after the event.



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Staatssecretaris

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

C 5.1.2.e

M +: 5.1.2.e

(5.1.2.e @ilent.nl

Datum

Kenmerk
ILT-2019/34651

Bijlage

-1-

beslisnota

Brief Tweede Kamer over omwisselactie BCT-kaarten

Inleiding

Er heeft besluitvorming plaatsgehad over de dekking van de compensatiekosten van de omwisselactie voor de taxibranche. U kunt nu de Tweede Kamer over de voortgang informeren.

Geadviseerd besluit

1. In te stemmen met het verlengen van de geldigheidsduur van de systeemkaarten met 36 maanden in plaats van 18 maanden.
2. De brief aan de Tweede Kamer ondertekenen en instemmen met het aanhouden van de verzending met minimaal één dag om een (positieve) reactie met stakeholders af te stemmen.
3. In te stemmen met de beantwoording van de brief aan KNV en deze brief ondertekenen.

Beslistermijn

Geen wettelijke termijn. Op 6 juni jl. zijn de fabrikanten en KNV over de omwisselactie geïnformeerd en is het van belang dat ook de Tweede Kamer wordt geïnformeerd.

Toelichting

Nu er dekking is voor de compensatie van de kosten voor de taxibranche voor de kortere looptijd van de BCT-kaarten, is de weg vrij om de Tweede Kamer over de voortgang te informeren.

In de brief wordt uitleg gegeven over de verlenging van de geldigheid van de systeemkaarten met 36 maanden en de compensatie voor de taxibranche. Ook wordt benadrukt dat deze compensatie eenmalig is.

Op 6 juni 2019 is er een bijeenkomst geweest van de zogenaamde Begeleidingscommissie BCT. In dit overleg hebben behalve IenW en de ILT, KNV, de BCT-fabrikanten, enkele vertegenwoordigers van de taxibranche en Kiwa zitting. In dit overleg is iedereen geïnformeerd over de omwisselactie en

de compensatie voor de kortere werkingsduur van de kaarten en de verlenging van de geldigheid van de systeemkaarten met 18 maanden. Ook werd duidelijk dat er voor de taxisector nog kosten resteren, zoals voor de software update van de BCT en het werkplaatsbezoek.

Na dit overleg heeft KNV laten weten dat de achterban problemen heeft met een verlenging van de geldigheid van de systeemkaarten met 18 maanden en dat zij een ledenvergadering gaan beleggen, alvorens zelf een standpunt over de verlenging met 18 maanden in te nemen.

Voor taxiondernemers speelt dat een verlenging met 18 maanden uit oogpunt van investeringen en afschrijving te kort is. In het bijzonder enkele grotere taxiondernemers hebben hierover bij KNV hun bezwaren geuit. Een verlenging van de geldigheidsduur van de systeemkaarten met 36 maanden, in plaats van 18 maanden, zou hieraan tegemoet kunnen komen.

Een andere factor die meespeelt, is dat de beide kleine BCT-fabrikanten (elk met een marktaandeel van 3.000 à 4.000 BCT's) moeite hebben met de benodigde investeringen. Indien deze fabrikanten besluiten te stoppen, zullen de taxi's die met BCT's van deze fabrikanten zijn uitgerust, van nieuwe BCT's moeten worden voorzien.

Een verlenging van de geldigheidsduur van de systeemkaarten tot 36 maanden is om die reden te overwegen. De ILT acht het verantwoord om voor 36 maanden te kiezen en is bevoegd hierover te beslissen.

Met de BCT-fabrikanten en KNV is de verlenging met 36 maanden gesondeerd. De eerste reactie was positief.

Brief KNV

In februari 2019 heeft KNV een brief geschreven met een voorstel om de geldigheid van de systeemkaarten met zes jaar te verlengen. Deze brief kan nu worden beantwoord met een verwijzing naar en met bijvoeging van de brief aan de Tweede Kamer.

Kader

Met name de leden Ziengs (VVD) en Von Martels (CDA) hebben tijdens het AO Openbaar vervoer en taxi van 21 maart 2019 geïnformeerd naar de kosten voor de branche en de mogelijkheid van een verlenging van de geldigheid van de kaarten.

Naar aanleiding hiervan heeft u tijdens dit AO toegezegd de Tweede Kamer voor het zomerreces te informeren over de voortgang van het overleg met de sector over de omwisselactie BCT-kaarten. Deze brief is ter voldoening aan deze toezegging.

5.1.2.e



Staatssecretaris

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M - 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

Datum

Kenmerk
ILT-2019/45863

nota ter informatie

Notificatie Regeling specificatie en typegoedkeuring
BCT

Aanleiding

Voor de omwisselactie van de kaarten voor de Boord Computer Taxi (BCT) zijn in opdracht KIWA door kaartenfabrikant Idemia nieuwe kaarten met een nieuwe chip ontwikkeld. Bij het testen van de nieuwe kaarten is gebleken dat in deze chip een fout zit. De digitale handtekening voor de chauffeurs-en systeemkaart wordt namelijk via een andere methode (methode B) gegenereerd dan de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT voorschrijft (= methode A). Kiwa heeft de fabrikant Idemia opdracht gegeven de fout in de chip te herstellen. Op zich is dit een kleine technische ingreep, maar voor deze wijziging is opnieuw goedkeuring vereist door de ANSI (internationale organisatie voor standaardisatie). In verband met de vakantieperiode is op dit moment nog niet duidelijk hoe lang deze procedure duurt, maar dit kan oplopen tot enkele maanden.

Beheersmaatregel

Als beheersmaatregel is er daarom voor gekozen om het gebruik van de door Idemia reeds geproduceerde kaart met methode B ook toe staan. Deze methode van het zetten van de digitale handtekening voldoet aan de Europese richtlijnen, maar om het gebruik in Nederland juridisch mogelijk te maken, moet de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT worden aangepast. Ook moet deze regeling in Brussel worden genotificeerd. Dit kost ongeveer drie maanden tijd. Gedurende deze "standstill-termijn" kan de voortgang van het omwisselproces voor zowel de software als de kaartenproductie doorgaan, maar de daadwerkelijke ingebruikname kan pas na de notificatieperiode. ILT brengt momenteel in kaart welke consequenties dit kan hebben voor de planning.

Indien de levering van de persoonsgebonden kaarten niet lukt vóór 22 maart 2020, kunnen de taxichauffeurs overigens nog wel inloggen via hun BSN-nummer en blijft registratie van rij- en rusttijden via de BCT mogelijk. Dit is gedurende een periode van maximaal 28 dagen toegestaan.

Toelichting

Om zeker te stellen dat de nieuwe chip hetzelfde werkt dan de oude, is er de laatste weken uitvoerig praktisch getest door de grootste BCT-fabrikant op een testbank en op kleine schaal in het veld.

Bij deze testen is één kritisch issue gevonden waarbij de chip afwijkt ten opzichte van de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT. Geconstateerd is dat dit komt door een fout ('bug') in de chip. De afwijking betreft de wijze waarop de digitale handtekening wordt gegenereerd bij de chauffeurs- en systeemkaarten. De gebruikte methode is internationaal toegestaan, maar komt niet overeen met de methode die de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT voorschrijft. Hiervoor is een wijziging nodig.

De wijziging van de betreffende regeling zal zo spoedig mogelijk na het eindigen van de standstill-termijn op 25 november 2019 aan u worden voorgelegd. Naar verwachting zal dit wijzigingsproces zonder hindernissen worden doorlopen.

Er is nagegaan of de methode van handtekening zetten problemen oplevert bij het uitlezen van de BCT-bestanden door de ILT. Gebleken is dat dit geen problemen oplevert.

In het overleg met Kiwa is deze kwestie uiteraard aan de orde geweest. De nadruk heeft tot nu toe gelegen op het vinden van een passende oplossing. Deze kwestie maakt nadrukkelijk onderdeel uit van het reguliere overleg met Kiwa, waarbij wordt besproken hoe dit heeft kunnen gebeuren en welke beheersmaatregelen Kiwa heeft genomen.

Afstemming

Het voorstel is afgestemd tussen DGMO, HBJZ en ILT.

5.1.2.e



Staatssecretaris

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M + 5.1.2.e ?
5.1.2.e @ilent.nl

Datum

Kenmerk
ILT-2019/43881

nota ter informatie

Notificatie Regeling specificatie en typegoedkeuring
BCT

Aanleiding

Voor de omwisselactie van de kaarten voor de Boord Computer Taxi (BCT) zijn nieuwe kaarten met een nieuwe chip ontwikkeld. Bij het testen van deze kaarten is gebleken dat in de chip een fout zit. De digitale handtekening voor de chauffeurs- en systeemkaart wordt namelijk via een andere methode gegenereerd dan de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT voorschrijft, zij het wel op een internationaal toegestane wijze. De regeling wordt hierop aangepast.

Belang

Om de methode van het zetten van de digitale handtekening juridisch mogelijk te maken, moet de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT worden aangepast.

Volgens EU-regelgeving moet een wijziging van de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT eerst voor notificatie aan de Europese Commissie (EC) worden voorgelegd. Het betreft een kleine technische wijziging, maar kan een risico vormen voor de tijdige omwisseling van de BCT-kaarten.

Ondertussen wordt parallel aan de notificatie doorgegaan met het proces rond de omwisselactie.

Indien de levering van de persoonsgebonden kaarten niet lukt vóór 22 maart 2020, kunnen de taxichauffeurs overigens nog wel inloggen via hun BSN-nummer en blijft registratie van rij- en rusttijden via de BCT mogelijk. Dit is gedurende een periode van maximaal 28 dagen toegestaan.

Toelichting

Wat is er aan de hand?

Om zeker te stellen dat de nieuwe chip hetzelfde werkt als de oude, is er de laatste weken uitvoerig praktisch getest door de grootste BCT-fabrikant op een testbank en op kleine schaal in het veld.

Bij deze testen is één kritisch issue gevonden waarbij de chip afwijkt ten opzichte van de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT. De afwijking betreft de wijze waarop de digitale handtekening wordt gegenereerd. De gebruikte methode is internationaal toegestaan, maar komt niet overeen met de methode die de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT voorschrijft. Hiervoor is een wijziging nodig.

Ondernomen acties

- Kiwa heeft de fabrikant Idemia opdracht gegeven om de fout in de chip te herstellen. Dit is een kleine technisch ingreep, maar deze wijziging vergt goedkeuring van de ANSI, een internationale organisatie voor standaardisatie in Zwitserland. Het is onduidelijk hoe lang dit duurt.
- Deze procedure vergt mogelijk enkele maanden en om reden van de krappe planning is de wijziging van de Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT in gang gezet. Deze biedt de juridische grondslag voor het zetten van de digitale handtekening volgens de andere methode.
- Volgens EU-regelgeving moet deze wijziging voor notificatie aan de EC worden voorgelegd. De notificatie is in gang gezet en duurt drie maanden. In de tussentijd worden de voorbereidingen voor de omwisselactie voortgezet. Na de notificatie zal de regeling zo spoedig mogelijk aan u worden voorgelegd.
- Er is nagegaan of de methode van handtekening zetten problemen oplevert bij het uitlezen van de BCT-bestanden door de ILT. Gebleken is dat dit geen problemen oplevert.

Kiwa

In het overleg met Kiwa is deze kwestie uiteraard aan de orde geweest. De nadruk heeft tot nu toe gelegen op het vinden van een passende oplossing. Deze kwestie maakt nadrukkelijk onderdeel uit van het reguliere overleg met Kiwa, waarbij wordt besproken hoe dit heeft kunnen gebeuren en welke beheersmaatregelen Kiwa heeft genomen.

Afstemming

Het voorstel is afgestemd tussen DGMO, HBJZ en ILT.

5.1.2.e



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

KNV

De heer 5.1.2.e

Postbus 19365

2500 CJ Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
ILT-2019/35095

Bijlage(n)
1

Datum **- 3 JULI 2019**
Betreft Geldigheid veiligheidscertificaten BCT-kaarten

Geachte heer 5.1.2.e

In uw brief heeft u aandacht gevraagd voor de kosten die de taxibranche moet maken voor de vervanging van de systeemkaarten en persoonsgebonden kaarten in de boordcomputer taxi (BCT). In uw brief stelt u daarom voor de systeemkaarten langer te kunnen gebruiken, bij voorkeur voor een periode van zes jaar.

In de afgelopen periode is er veel werk verricht om te bezien of het mogelijk is om de systeemkaarten door middel van een software-update langer te gebruiken. Het is gebleken dat dit technisch en juridisch mogelijk is. Ik heb daarom besloten om de geldigheid van de systeemkaarten voor een periode van drie jaar te verlengen tot eind maart 2023. De nieuwe systeemkaarten worden aan de betrokkenen kosteloos verstrekt, evenals de persoonsgebonden kaarten.

De Tweede Kamer heb ik via de bijgevoegde brief over de vervanging van de systeemkaarten geïnformeerd. Graag verwijs ik u naar de inhoud van deze brief. Met het oog op een soepel omwisselproces blijft IenW graag met KNV in contact over het vervolg van dit traject.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

5.1.2.e



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

- 3 JULI 2019

Datum
Betreft Nieuwe kaarten Boordcomputer Taxi (BCT)

Geachte voorzitter,

Bij brief van 14 maart 2019¹ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de éénmeting van het functioneren van de Boordcomputer Taxi (BCT).

Bij die gelegenheid heb ik u ook laten weten dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gestart met een programma voor de vervanging van de BCT-kaarten. In verband met de beveiligingseisen die aan de BCT worden gesteld, zijn de BCT-kaarten voorzien van een certificaat en de geldigheid daarvan loopt per eind maart 2020 af.

Als gevolg hiervan zullen de systeemkaarten in de BCT's en de persoonsgebonden kaarten (dat zijn de kaarten voor ondernemers, chauffeurs, werkplaatsen en inspectie) moeten worden vervangen. Tijdens het Algemeen Overleg (AO) Openbaar vervoer en taxi van 21 maart 2019 heb ik u toegezegd dat ik uw Kamer vóór het zomerreces zal informeren over de voortgang van het overleg met de sector en de fabrikanten van boordcomputers en de mogelijkheid om de geldigheidsduur van de systeemkaarten met het oog op een goede overgang te verlengen.

Met deze brief kom ik aan deze toezegging tegemoet.

Omvang programma

Elke taxi in Nederland moet zijn voorzien van een BCT. Er zijn daarom naar schatting circa 35.000 BCT's in omloop. In elke BCT zit een systeemkaart. Daarnaast zijn er circa 65.000 persoonsgebonden kaarten in omloop. Voor de vervanging van de BCT-kaarten gaat het derhalve om circa 100.000 kaarten. Vanaf eind maart 2015 zijn er kaarten verstrekt, die door de beperkte geldigheid van het certificaat een kortere gebruiksduur hebben dan op grond van de wettelijke geldigheidstermijn mocht worden verwacht. Bij de afgifte van de kaarten vanaf april 2015 is richting de branche gecommuniceerd dat IenW met een passende oplossing zou komen voor deze situatie. Aan deze toezegging geef ik nu invulling door aan betrokkenen kosteloos een nieuwe persoonsgebonden kaart te verstrekken voor de resterende looptijd van de huidige kaart. Ook voor de nieuwe systeemkaart in de BCT worden geen kosten in rekening gebracht.

¹ Kamerstuk 31521 nr. 106



Ik zal hiervoor binnen de begroting van IenW de benodigde middelen ter beschikking stellen. Deze kosten worden geraamd op € 5,3 miljoen. Dit is een eenmalige tegemoetkoming.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

Systeemkaarten

U heeft mij tijdens het AO van 21 maart 2019 gevraagd of ik de taxibranche tegemoet kan komen door de geldigheidsduur van de systeemkaart met zes jaar te verlengen. Een verlenging van de geldigheidsduur is technisch mogelijk, maar vergt een afweging tussen hetgeen technisch mogelijk en hetgeen uit veiligheidsoverwegingen wenselijk is. Op basis daarvan komt de ILT tot de conclusie dat de geldigheid van de systeemkaarten met 36 maanden kan worden verlengd tot uiterlijk eind maart 2023. Deze verlenging geeft de taxibranche ruimschoots de gelegenheid om de systeemkaarten te vervangen. De kosten voor het plaatsen van de nieuwe systeemkaarten zijn voor de branche zelf. Voor de verlenging is een software update nodig, die door de fabrikanten wordt uitgevoerd. Dit is noodzakelijk om de BCT's ook na eind maart 2020 nog te laten functioneren.

Persoonsgebonden kaarten

Uit veiligheidsoverwegingen is besloten om alle persoonsgebonden kaarten voor 1 januari 2020 te vervangen door een nieuwe. Zoals hiervoor is aangegeven, krijgen betrokkenen een nieuwe kaart voor de resterende looptijd van hun oude kaart. Zoals tevens aangegeven, wordt voor deze kaarten eenmalig geen tarief in rekening gebracht.

De levering van de persoonsgebonden kaarten start volgens planning vanaf het najaar van 2019 en moet voor 1 januari 2020 afgerond zijn. Deze kaarten worden door Kiwa verstrekt.

Afstemming met taxibranche

De ILT heeft de afgelopen maanden overleg gevoerd met de leverancier van de kaarten en de BCT-fabrikanten, zodat de vervanging van de BCT-kaarten goed kan verlopen, de taxibranche zo weinig mogelijk hinder ondervindt en de registratie van de arbeids- en rusttijden niet wordt onderbroken. Ook de KNV is bij dit overleg betrokken geweest.

Ik realiseer mij dat er voor de taxibranche, ondanks de geboden compensatie, kosten zijn. Dat zijn kosten voor de software update en de inbouw van de systeemkaart. Dat is niet onredelijk, omdat de kosten van de registratie van arbeids- en rijtijden in principe door de sector zelf moeten worden gedragen. Ik vertrouw erop, dat met inzet van alle partijen de vervanging van BCT-kaarten zal kunnen slagen.

Toekomst

De ILT is inmiddels gestart met een onderzoek naar alternatieven voor de BCT op de middellange termijn. Dit loopt parallel aan een geleidelijke overgang naar doelregulering, waarover ik u in mijn brief van 14 maart 2019 informeerde. Vooralsnog is er geen alternatief beschikbaar dat voldoet aan de wettelijke eisen. Ik zet mij daarom in op een doelmatiger gebruik van de huidige BCT om het oorspronkelijke doelbereik te verbeteren.



Zodra de uitkomsten van het onderzoek naar de alternatieven beschikbaar zijn, zal ik u daarover informeren. Het gebruik van de BCT in zijn huidige vorm voor registratie van arbeids- en rusttijden blijft in elk geval de komende jaren voorgeschreven. De ontwikkeling en uitwerking van het alternatief zal immers geruime tijd vergen. Om eventuele problemen bij de omschakeling te voorkomen, is daarnaast mijn uitgangspunt dat registratiemethoden gedurende meerdere jaren naast elkaar kunnen worden gebruikt tot in ieder geval 2028 in verband met de certificering die dan afloopt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

Stand van zaken verbetering toezicht

Zoals in de brief van 14 maart 2019 is aangekondigd, zal in de tweede helft van 2019 de deskhandhaving door de ILT van start gaan. Daarbij worden de BCT-gegevens die door de taxiondernemers worden aangeleverd op afstand geanalyseerd. Deze analyses sturen de inzet van inspecteurs op straat en kunnen aanleiding zijn voor verder onderzoek bij slecht presterende bedrijven. Tegelijkertijd is er de afgelopen maanden meer ingezet op de aanwezigheid van inspecteurs op straat, om de gewenste zichtbaarheid te vergroten. In een volgende voortgangsbrief verwacht ik u over de eerste concrete resultaten van de verbetering van het toezicht te kunnen informeren.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
Cc: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: HPE Records Manager DOCUMENT (ILT) : ILT-2019/27314 : 01 beslisnota Planning omwisselactie BCT-
 kaarten 14-05-2019
Datum: dinsdag 21 mei 2019 14:51:24
Bijlagen: [01 beslisnota Planning omwisselactie BCT-kaarten 14-05-2019.PDF](#)

Allen,

Hierbij ter info de door IG ondertekende nota over de omwisselactie BCT-kaarten. Nota ligt nu bij de stas.

Met groet,

5.1.2
.e

5.1.2.e

sr. beleidsadviseur
 Afdeling Netwerk Transport
 Portefeuille Omgeving en Bestuur
 Inspectie Leefomgeving en Transport
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 12e etage
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 070 456 2294

M 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl

www.ilent.nl

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer:ILT-2019/27314

Titel:01 beslisnota Planning omwisselactie BCT-kaarten 14-05-2019



Staatssecretaris

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

Datum

Kenmerk

ILT-2019/26532

beslisnota

Planning omwisselactie BCT-kaarten

Tijdens de staf met ILT van 8 mei 2019 is het programma voor de vervanging van de BCT-kaarten besproken en heeft u ingestemd met de wijze van compensatie naar de taxisector, zoals eerder voorgesteld. U heeft aangegeven uw standpunt over het programma te willen bepalen op basis van een nieuwe beslisnota met daarin opgenomen de planning en de dekking van de kosten.

In de bijlage worden uw eerdere vragen beantwoord. Tevens is de nota bijgevoegd die op 8 mei jl. was geagendeerd.

Advies:

1. Instemmen met de omwisselactie voor de BCT-kaarten. De besluitvorming over de dekking van de compensatie voor de sector loopt via de besluitvorming voor de begroting 2020. Momenteel is voor de BCT een intern dekkingsvoorstel voorzien. Hier wordt u via de begrotingsvoorbereiding 2020 over geïnformeerd. Het huidige beeld is dat er geen middelen vanuit het infrastructuurfonds nodig zijn.
2. Ermee instemmen om de geldigheid van de systeemkaart te verlengen met 18 maanden (te rekenen vanaf 22 maart 2020).

Stand van zaken/toelichting/korte inhoud

Onderbouwing bij advies 1

Op basis van mijn nota die op 6 maart en 8 mei is besproken stemde u in met een compensatie voor teveel betaalde kosten gezien de kortere geldigheidsduur.

5.1.5.

De dekking van de kosten loopt mee in de besluitvorming over de begroting 2020. Momenteel is voor de BCT een intern dekkingsvoorstel voorzien. De BSR bespreekt het begrotingsrapport en het voorstel van FMC op 20 mei 2019. Daarna krijgen de minister en u het begrotingsrapport voorgelegd. Dan besluit u definitief over de dekking.

Onderbouwing bij advies 2

Van de systeemkaarten in de BCT's loopt de geldigheid af op 22 maart 2020. Dat heeft te maken met de beperkte geldigheidsduur van het certificaat. Door een wijziging in de software van de BCT kan worden voorkomen dat na die datum de systeemkaarten niet meer werken. Omdat de chips die in de systeemkaarten zitten ook in technische zin een beperkte levensduur hebben (door telkens optredende temperatuurwisselingen), kunnen deze systeemkaarten niet onbeperkt geldig zijn. Dat zou op den duur tot storingen in de werking van de BCT kunnen leiden. Er is om die reden voor gekozen om de geldigheid van de systeemkaarten te verlengen met een periode van 18 maanden, te rekenen vanaf 22 maart 2020. Taxiondernemers hebben dan ruim de gelegenheid om hun taxi's/BCT's van een nieuwe systeemkaart te voorzien. Taxi's moeten namelijk minimaal eenmaal per jaar voor onderhoud naar de werkplaats.

Communicatie

De bedoeling is om de taxisector in de eerste week van juni (uiterlijk 5 juni 2019) te informeren. De Tweede Kamer kan dan tijdig vóór het zomerreces – zoals toegezegd in het AO OV, OV Chip en Taxi van 21 maart 2019 – worden geïnformeerd.

U heeft aangegeven om daarin duidelijk aan te geven dat het een eenmalige actie betreft voor het vergoeden van de BCT-kaarten.

Bijlage planning

In de planning zitten de volgende uitdagingen:

Communicatie

Voor het goed landen in de sector en de tijdige omwisseling van de persoonsgebonden kaarten is het nodig een goed communicatietraject te volgen. Na de besluitvorming over de dekking van de kosten moet de omwisselactie zo snel mogelijk worden besproken met vertegenwoordigers van de sector en fabrikanten om van het planningstraject een gezamenlijk traject te maken. Daarbij zal informatie worden gegeven over de urgentie, de wijze waarop de kaarten zullen worden omgewisseld, de bijbehorende deadlines en de gevolgen voor diegenen die zich hier niet aan houden. Tevens zal duidelijk worden gemaakt hoe gezamenlijk moet worden gewerkt aan een structurele oplossing om vergelijkbare omwisselingsacties in de toekomst te voorkomen. De compensatie van kosten is in verband daarmee eenmalig.

Systeemkaarten

- De systeemkaarten bevinden zich in de BCT's van de circa 35.000 taxi's. Om deze te vervangen moet een taxi terug naar een werkplaats. Een onderzoek of de geldigheidsduur van een systeemkaart kan worden verlengd heeft uitgewezen dat dit technisch en juridisch mogelijk is. Een factor die hierbij van belang is, is dat de chip in de systeemkaarten ook een beperkte technische werkingsduur heeft. Door temperatuurwisselingen (vooral bij de BCT's die op het dashboard zijn gemonteerd) is er sprake slijtage en grotere kans op storingen. Er is besloten om de geldigheidsduur met een periode van 18 maanden te verlengen, gerekend vanaf 22 maart 2020. Dit geeft de taxibranche voldoende ruimte om de systeemkaarten te vervangen. Taxi's moeten namelijk minimaal eenmaal per jaar naar de garage voor onderhoud. Door een verlenging met 18 maanden is er tijd om bij alle taxi's de systeemkaarten te vervangen.

Het is op zich mogelijk om de geldigheidsduur nog verder op te rekken, bijvoorbeeld tot twee jaar na 22 maart 2020. Dat zou de sector nog meer ruimte bieden. Het vergroot echter ook de kans op technische storingen.

In juni vinden er testen plaats met de nieuwe systeemkaarten. Hiervoor is het nodig dat er duidelijkheid is over de verlenging van de geldigheidsduur van de systeemkaarten.

Persoonsgebonden kaarten

- De persoonsgebonden kaarten betreffen de chauffeurs- en ondernemerskaarten. Het Agentschap Telecom (AT), onderdeel van het ministerie van EZK, heeft aangegeven dat de huidige gebruikte persoonsgebonden BCT-kaarten uiterlijk 1 januari 2020 moeten zijn vervangen. De huidige BCT-kaarten gebruiken een chip waarvan het veiligheidscertificaat op die datum verloopt. De kaarten blijven gewoon functioneren, maar door het verlopen van het overheidscertificaat is de kans groter dat de chip kan worden gehackt. Dit betekent dat de persoonsgebonden kaarten wat AT betreft drie maanden

eerder dan gedacht (22 maart 2020) vervangen zouden moeten worden. De laatste weken heeft intensief overleg plaatsgehad met AT. De komende weken zal dit overleg verder gaan.

Door de nieuwe chip dienen we te voldoen aan een Europese verordening (eIDAS).

Op deze nieuwe chip heeft in april jl. een uitgebreide impactanalyse plaatsgevonden en is het belangrijk dat de BCT-fabrikanten ruimschots de tijd krijgen om de nieuwe kaarten te testen. Zij willen daarmee in juni a.s. starten.

Indien het niet lukt om alle persoonsgebonden kaarten te vervangen voordat het veiligheidscertificaat verloopt en indien dat buiten de invloed van de taxichauffeur ligt, dan zal de handhaving door ILT zich tijdelijk op andere zaken richten dan de naleving van de arbeids- en rusttijden, zoals het in bezit hebben van een geldige taxivergunning.

BCT-fabrikanten

In Nederland zijn drie BCT-fabrikanten: Euphoria ^{5.1.5.} taxi's met een marktaandeel van circa ^{5.1.5.} en Equipment ^{5.1.5.} taxi's met een marktaandeel van circa ^{5.1.5.} en Neone ^{5.1.5.} taxi's met een marktaandeel van circa ^{5.1.5.} De grootste fabrikant is met de voorbereidingen bezig en laat in juni a.s. haar software testen met de nieuwe BCT-kaarten en start kort daarna, na type goedkeuring door de RDW, met uitrol van de software in de taxi's van haar klanten. De op twee na grootste voert de testen in september 2019 uit en de fabrikant met het kleinste marktaandeel naar verwachting in november 2019. Bij deze laatste fabrikant zijn er twijfels over de financiële situatie van het bedrijf.

Opdrachtverstrekking aan Kiwa

- Aan Kiwa zal tijdig een opdracht moeten worden gegeven voor de grootschalige productie en inkoop van BCT-kaarten. Het is van belang dat uiterlijk in de eerste week van juni het budget ter beschikking komt voor het aangaan van een verplichting met Kiwa voor productie en distributie van de BCT-kaarten. Er is dan voor Kiwa voldoende voorbereidingstijd en productietijd om in het najaar van 2019 te starten met de distributie van de persoonsgebonden kaarten. Indien dit later wordt is het twijfelachtig of er voldoende tijd is om vóór de deadline alle taxichauffeurs van nieuwe kaarten te voorzien.

	Activiteit	Toelichting	Geplande datum
1.	Genereren nieuw overheidscertificaat	Deze werkzaamheden zijn uitgevoerd door Logius (onderdeel van Ministerie BZK) en KPN	15 april 2019
2.	Inrichten test- en productieomgeving	Deze werkzaamheden wordt uitgevoerd door Kiwa en haar toeleveranciers KPN en Idemia	Mei 2019
3.	Levering testkaarten aan de drie BCT-fabrikanten	Deze werkzaamheden wordt uitgevoerd door Kiwa	Eind mei 2019

4.	Communicatie naar de taxibranche en Tweede Kamer	Toegezegd tijdens het AO OV, OV Chip en Taxi van 21 maart 2019	5 juni 2019
5.	Goedkeuring nieuwe productieomgeving	De goedkeuring geschiedt door Agentschap Telecom. Voorafgaand moet het auditbureau BSI een audit uitvoeren bij Kiwa en haar toeleveranciers.	Augustus 2019
6.	Ontwikkeling, testen en goedkeuring BCT-software	De ontwikkeling en het testen van nieuwe BCT-software om de systeemkaart 18 maanden na 22 maart 2020 te kunnen laten werken. Dit wordt door de drie BCT-fabrikanten in Nederland uitgevoerd. De type goedkeuring van BCT-software geschiedt door de RDW.	Juli – november 2019
7.	Productie en distributie BCT-kaarten	Deze werkzaamheden wordt uitgevoerd door Kiwa en haar toeleveranciers KPN, Idemia en APM Group	September – december 2019
8.	Uitrol nieuwe BCT-software	De uitrol van de goedgekeurde software vindt plaats door de 3 BCT-fabrikanten aan de taxibranche	Augustus – december 2019
9.	Ontvangst en gebruik nieuwe BCT-kaarten	De 3 BCT-fabrikanten en taxibranche ontvangen de nieuwe BCT-kaarten	September – december 2019
10.	Productie en distributie nieuwe systeemkaarten	Dit is de verlenging van de geldigheidsduur systeemkaarten met 18 maanden, gerekend vanaf 22 maart 2020.	September 2019 – september 2021



Staatssecretaris

Cc Minister

ILT

TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M

5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

Datum

Kenmerk

ILT-2019/10178

beslisnota

Programma omwisseling BCT-kaarten

Inleiding

De certificaten die in de kaarten zitten die door taxiondernemers en taxichauffeurs worden gebruikt in de Boord Computer Taxi (BCT), de BCT-kaarten, verliezen hun geldigheid op 22 maart 2020. In de conceptbrief aan de Tweede Kamer over de evaluatie (eenmeting) van de BCT wordt hiervan melding gemaakt, alsmede dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een programma is gestart voor de begeleiding van de vervanging van deze kaarten. In deze nota wil ik u informeren over dit programma, de mogelijke financiële consequenties van de omwisseling voor IenW en de juridische aspecten.

U dient op de hoogte te zijn van de hoofdlijnen van het programma en de eventuele consequenties. Daarnaast moet er besluitvorming plaatsvinden over de dekking van de te verwachten kosten.

Geadviseerd besluit

- Instemmen met het vervangen van het BCT-kaarten (chauffeurs- en ondernemerskaarten) conform het minimumscenario, zoals beschreven in de bijlage bij deze nota.
- De financiële dekking van dit besluit te betrekken bij de begrotingsvoorbereiding voor de Begroting 2020 (o.a. bij het gesprek over de Beleidsbrief, bijvoorbeeld als onderdeel van een generieke ILT-claim.).
- Instemmen met een beleidsreservering van € 5,7 miljoen binnen de vrije investeringsruimte Spoor van het Infrastructuurfonds. Zodra deze reservering leidt tot een onttrekking uit de vrije investeringsruimte, zal deze separaat aan u worden voorgelegd.
- Uit oogpunt van redelijkheid en billijkheid zijn er argumenten om ook voor de systeemkaarten een compensatie te verstrekken. Indien u daartoe

besluit, leidt dit tot een aanvullende voorlopige reservering van € 1,8 miljoen.

Beslistermijn

Geen wettelijke beslistermijn, maar besluitvorming moet in verband met de begrotingsvoorbereiding plaatsvinden voor 26 februari 2019.

Toelichting

Context BCT-kaarten

De BCT is een apparaat dat verplicht in een taxi aanwezig moet zijn en moet worden gebruikt. De BCT zorgt voor de registratie van de arbeids- en rusttijden. Om ervoor te zorgen dat deze registratie betrouwbaar is, zijn de BCT-kaarten voorzien van een digitaal certificaat. Bij de ontwikkeling van de BCT in 2003 is ervoor gekozen om gebruik te maken van de zeer hoogwaardige en veilige infrastructuur van PKI (Public Key Infrastructure)-Overheid, die gebaseerd is op digitale certificaten. Dit waarborgt een hoge betrouwbaarheid. Dit werd nodig geacht in verband met het genereren van een digitale handtekening. Inherent aan deze keuze voor PKI-O is dat aan de geldigheid van de certificaten een maximale geldigheidsduur is verbonden. Dit houdt verband met de gebruikte cryptografie en is een verantwoordelijkheid van de minister van BZK. De AIVD/NBV (Nationaal Bureau Verbindingen) adviseert aan de minister van BZK over de maximale geldigheidsduur van de Root CA's (G2, G3).

In 2018 is er tot tweemaal toe onderzoek gedaan naar eventuele alternatieven voor de PKI-O. Daaruit is naar voren gekomen dat er op dit moment geen alternatieven zijn die minder overlast voor de sector geven.

De geldigheid van deze certificaten loopt af op 22 maart 2020. Per die datum moet daarom worden overgestapt van de tweede generatie (G2) naar de derde generatie (G3) certificaten. Op 28 februari vindt de sleutelceremonie plaats en dan wordt de Root G3-CA voor de ILT gecreëerd, een soort moedersleutel, om op basis daarvan kaarten uit te (laten) geven, die tot 14 november 2028 geldig is.

Momenteel wordt wel onderzocht of het technisch en juridisch mogelijk is om de systeemkaarten nog voor langere tijd te gebruiken. Deze extra tijd zou kunnen worden benut om een meer soepele overgang te bewerkstelligen.

De BCT en het digitale certificaat zijn opgenomen in de geldende wet- en regelgeving. Dat betekent dat taxiondernemers en -chauffeurs zelf ervoor verantwoordelijk zijn dat zij beschikken over geldige certificaten en daarom ook zelf verantwoordelijk zijn voor de tijdige vervanging van de kaarten.

Het gevolg van het verlopen van de geldigheid van de kaarten is dat de BCT's niet meer functioneren. Als gevolg daarvan is het dan niet meer mogelijk om de arbeids- en rusttijden geautomatiseerd te registreren. Mogelijk ondervinden ook taxiondernemingen de gevolgen ervan, indien zij de BCT-gegevens gebruiken voor hun loonadministratie. Het komt erop neer dat vanaf die datum taxiondernemers en taxichauffeurs niet meer aan de wettelijke verplichtingen

met betrekking tot het gebruik van een BCT kunnen voldoen, wanneer de kaarten niet tijdig zijn vervangen.

Deze gevolgen brengen met zich mee dat op 22 maart 2020 alle BCT-kaarten moeten zijn vervangen. Het gaat om in totaal circa 100.000 kaarten; 65.000 kaarten voor taxiondernemers, taxichauffeurs, werkplaatsen, inspecteurs en fabrikanten en 35.000 systeemkaarten in de BCT's zelf. Alle taxi's moeten hiervoor naar de werkplaats voor de vervanging van de systeemkaart. De ILT is in overleg met Kiwa over de productie van de kaarten met een nieuw certificaat.

Argumentatie voor de kostenverdeling tussen overheid en sector

Bij de invoering van de BCT hebben taxiondernemers subsidie voor de aanschaf kunnen krijgen. Daarna is nog een keer subsidie gegeven aan de fabrikanten om ervoor te zorgen dat de BCT's goed werken en is in opdracht van het ministerie een hulpmiddel ontwikkeld om het testen van updates te vergemakkelijken. Vervolgens zou het aan de sector moeten zijn de BCT's up to date te houden.

Toch blijkt er nu een probleem te zijn bij de omwisseling van de BCT-kaarten. De sector gaat ervan uit dat er een financiële tegemoetkoming komt van het rijk, omdat het een probleem is dat door het rijk is veroorzaakt.

Zoals met u besproken in de stafvergadering DGMO op 23 januari jl. is het uitgangspunt voor een eenmalige vergoeding of compensatie van kosten door de rijksoverheid, dat alleen de juridisch noodzakelijke kosten worden vergoed of gecompenseerd. Dat zijn de kosten voor compensatie van de kortere gebruiksduur van chauffeurs- ondernemers- en keuringskaarten. Argument is dat hiertoe verwachtingen waren gewekt. Mogelijk geldt dit argument ook omwisseling van de systeemkaarten. In een toekomstige situatie moet dit worden uitgesloten.

Programma vervanging BCT-kaarten

Gelet op de grote aantallen kaarten die moeten worden vervangen en de urgentie, is de ILT eind 2018 gestart met een programma voor de begeleiding van de vervanging BCT-kaarten. Hiervoor is een programmateam samengesteld.

De taak van de ILT en dus het programmateam is de opdrachtverlening tot het vervaardigen van het nieuwe certificaat, de overdracht daarvan aan Kiwa ten behoeve van de productie en toezicht op Kiwa bij de productie en uitlevering aan de gerechtigden. Ook heeft dit programma als opdracht om te zorgen voor een duurzame en toekomstvaste oplossing.

Bij de vervanging is een groot aantal partijen betrokken. Met hen zijn de afgelopen maanden uitgebreide gesprekken gevoerd om een beeld te krijgen van de haalbaarheid en planning. De betrokken partijen zijn marktpartijen, rijksoverheidsdiensten en toezichthouders.

Het gaat hierbij om de taxibranche, drie fabrikanten van de BCT's, Kiwa (contractuele opdrachtnemer van de ILT voor de uitgifte van de kaarten), KPN (contractuele opdrachtnemer van de ILT) en de toezichthouders Logius, RDW en Agentschap Telecom.

De levering van de BCT's is overgelaten aan de vrije markt. De productie van de BCT-kaarten valt onder de verantwoordelijkheid van Kiwa. Fabrikanten wisten op basis van de specificatieregeling voor de BCT dat het certificaat periodiek moet worden vernieuwd. Uitgangspunt is dan ook dat zij hierop hadden kunnen anticiperen. Behalve via wettelijke eisen aan de BCT, is de invloed vanuit IenW op de drie BCT-fabrikanten gering.

Aan de fabrikanten is gevraagd met een planning te komen voor de vervanging van de kaarten. De komende weken moet duidelijk worden wat de planning is en welke risico's die bevat. Door middel van een risicoanalyse zal worden bepaald welke mitigerende maatregelen er genomen moeten worden om tot een betrouwbare planning te komen.

Voor de vervanging van de BCT-kaarten moet onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds de kaarten voor de chauffeurs en ondernemers en anderzijds de systeemkaarten, die in de BCT zijn ingebouwd.

Chauffeurs- en ondernemerskaarten

De chauffeurskaarten hebben een geldigheid van vijf jaar, de ondernemerskaarten een geldigheid van drie jaar. Bij de kaarten die na 22 maart 2015 respectievelijk 2017 zijn uitgegeven, en waarvan de technische looptijd dus korter is dan de juridische geldigheid, is door Kiwa een brief gevoegd waarin chauffeurs en ondernemers over de beperkte gebruiksmogelijkheden worden geïnformeerd en dat voor de resterende levensduur van de chauffeurskaart een passende voorziening wordt getroffen.

Deze informatie is gegeven, omdat kaarten zijn en worden uitgegeven met een kortere gebruiksduur dan de juridische looptijd ervan. Dit kan de chauffeurs en ondernemers niet worden aangerekend en op basis daarvan is het redelijk dat zij een compensatie krijgen voor de kortere gebruiksduur. De kosten voor de compensatie van de 65.000 kaarten worden geraamd op € 5.700.000,00.

Systeemkaarten

De systeemkaarten hebben een geldigheid van tien jaar. Ook voor deze kaarten geldt, dat deze een kortere gebruiksduur hebben dan de wettelijke geldigheidsduur. Deze kaarten zijn geleverd aan de fabrikanten en ingebouwd in de BCT's. Voor bedrijven die kort geleden een BCT hebben aangeschaft, voelt het zeer onredelijk dat nu alweer kosten moeten worden gemaakt om de systeemkaart te laten vervangen. Daarover zijn geen schriftelijke toezeggingen gedaan, zoals bij de chauffeurs- en ondernemerskaarten. Dat neemt niet weg dat ook voor deze kaarten geldt dat kaarten zijn verstrekt met een kortere gebruiksduur dan de juridische looptijd en dat dit aan de betreffende ondernemers niet kan worden aangerekend. Uit oogpunt van redelijkheid en billijkheid zou voor deze kortere gebruiksduur ook een compensatie kunnen worden verstrekt.

De kosten voor een compensatie van de vervanging van de 35.000 systeemkaarten (exclusief ombouwkosten) wordt geraamd op € 1.800.000,00.

Uitgangspunten kostenraming

Bij het opstellen van een kostenraming, is er vanuit gegaan dat alleen voor de kosten van de chauffeurskaarten en ondernemerskaarten een compensatie

wordt gegeven. De kosten voor de inbouw van de systeemkaarten in de BCT's en de software-update blijven dan voor rekening van de taxibranche.

Kosten IenW	2019 en 2020
Compensatie 65.000 BCT-kaarten	€ 5.700.000,00
Compensatie 35.000 systeemkaarten	€ 1.800.000,00

Indien er geen compensatie wordt verstrekt voor de systeemkaarten, bestaan de kosten voor de taxibranche uit een update voor de taxi's en de aanschaf van nieuwe systeemkaarten. Een update bestaat uit de volgende werkzaamheden: open maken BCT, systeemkaart vervangen, voorzien van software update, BCT dichtmaken met zegel materiaal, instellingen aanpassen en testen. Eén van de leveranciers (5000 BCT's) zegt dat hij het hele BCT-systeem moet vervangen, omdat de behuizing moet worden vervangen.

Kosten taxibranche	2019 en 2020
Update taxi's	€ 6.125.000,00
Vervanging 35.000 systeemkaarten (indien er niet voor compensatie van 35.000 systeemkaarten wordt gekozen)	€ 2.750.000,00

N.B. De markt voor de productie van BCT's is beperkt in omvang. Er zijn drie fabrikanten: één grote en twee kleinere. Uit gesprekken met deze fabrikanten is het beeld naar voren gekomen dat de financiële positie en mogelijkheden van de beide kleinere niet rooskleurig is en dat zij rekenen op ondersteuning van het rijk bij de vervanging van de kaarten.

De grootste fabrikant is wel helemaal voorbereid, maar deze is er steeds vanuit gegaan dat de nieuwe systeemkaarten kosteloos zullen worden verstrekt. Voor deze fabrikant zou het € 2 miljoen voorfinanciering kosten om de kaarten te bestellen die in de BCT's de oude kaarten moeten vervangen. Kiwa levert namelijk alleen kaarten die vooraf zijn betaald. De sector is doorgaans erg traag met betalen, zodat de voorfinanciering een grote hobbel lijkt voor deze fabrikant.

Politieke context

De taxibranche, inclusief de fabrikanten, stelt zich op het standpunt dat de vervanging van de BCT-kaarten een probleem van IenW is. Het is volgens hen een keuze van het rijk geweest om voor een bepaald beveiligingsniveau te kiezen en dat de financiële gevolgen daarvoor door het rijk moeten worden gedragen. De financiële draagkracht van in elk geval één van de fabrikanten lijkt gering. Al eerder heeft Kiwa kenbaar gemaakt dat voor de kortere duur van de chauffeurs- en ondernemerskaarten een oplossing wordt gezocht. De branche en de fabrikanten komen met veel druk om ook de kosten van de systeemkaart, die ingebouwd zijn in de BCT, te vergoeden.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties

Afstemming

Deze nota is afgestemd met DGMO en FMC. Beide zijn akkoord met het voorstel.

Juridisch

Chauffeurskaarten hebben een geldigheid van vijf jaar; ondernemerskaarten een geldigheid van drie jaar. Vanaf medio maart 2015 resp. 2017 zijn kaarten afgegeven, waarvan de technische geldigheid (gebruiksdur) korter is dan de juridische (wettelijke) geldigheidsduur van vijf jaar. Nu deze kaarten vanwege een technisch inhoudelijke oorzaak (die buiten de macht van de gebruiker ligt) onbruikbaar worden, ligt het op de weg van IenW om enige compensatie (nadeelcompensatie) te verstrekken. Vanaf medio maart 2015 is bij de afgifte van de chauffeurskaarten ook een brief gevoegd, waarbij op de beperkte geldigheidsduur is gewezen en dat voor de resterende looptijd een passende voorziening zal worden getroffen. Iets vergelijkbaars geldt voor de ondernemers- en werkplaatskaarten.

In elke BCT zit ook een systeemkaart. Deze heeft een geldigheid van tien jaar. Ook voor deze kaarten geldt dat op een gegeven moment kaarten zijn ingebouwd die voor een kortere periode dan de wettelijke geldigheidsduur

kunnen worden gebruikt. Bij de verstrekking van deze kaarten is door Kiwa geen brief gevoegd met de mededeling dat voor de resterende looptijd een passende voorziening zal worden getroffen.

Programmakosten

De kosten voor in- en uitbesteding ten behoeve van het programma zijn begroot op een bedrag van € 910.000,00. Deze kosten kunnen niet ten laste van het Infrastructuurfonds worden gebracht en blijven voor rekening van ILT.

Financiële consequenties

Voor de dekking van de kosten voor de compensatie van de kortere werkingsduur van BCT-kaarten (chauffeurs- ondernemers- en keuringskaarten) is in overleg tussen de ILT, FMC en OVS overeengekomen dat de kosten daarvan voor rekening komen van de overheid. OVS stelt voor om voor de dekking een onttrekking te doen aan de vrije investeringsruimte Spoor van het Infrastructuurfonds. Dit betekent dat het beschikbare bedrag voor nieuwe risico's en beleidswensen, zoals kortgeleden aan u voorgelegd in nota IenW/BSK-2019/15236, zal wijzigen.

De in deze nota genoemde € 295,6 miljoen wordt bij een positief besluit verlaagd met € 5,7 miljoen, waarmee het beschikbare bedrag voor nieuwe risico's en beleidswensen uitkomt op € 289,9 miljoen.

Indien u besluit ook voor de omwisseling van de systeemkaarten een compensatie te geven, komt het beschikbare bedrag voor nieuwe risico's en beleidswensen uit op € 288,1 miljoen.

Kosten taxibranche

De minimale kosten voor de taxibranche voor de update van een taxi bedragen € 175,00 per taxi. (exclusief systeemkaart, uitgaande van 35.000 taxi's) en in totaal derhalve € 6.125.000,00. Indien de taxibranche ook de kosten van de vervanging van de BCT-kaart voor haar rekening neemt moeten deze kosten met € 2750.000,00 worden verhoogd. De totale kosten per taxi komen dan uit op een bedrag van circa €250,00.

Een van de leveranciers (5.000 BCT's) geeft aan dat bij hem het hele BCT-systeem moet worden vervangen door een nieuw BCT-systeem (kosten circa € 1.600 excl. BTW).

Het is onduidelijk of dit daadwerkelijk het geval is. Mocht dit waar zijn, dan zijn de update kosten voor deze 5.000 gebruikers velen malen hoger dan de nu geraamde minimale kosten.

5.1.2.e

Bijlage bij beslisnota Programma Vervanging BCT-kaarten

Kosten raming

De kostenraming is een raming op basis van de op dit moment bekende inzichten.

De genoemde bedragen zijn inclusief 21% BTW. De fase waarin het programma zicht bevindt bepaald de mate van onzekerheden en risico's. De risico's en zekerheden nemen af als het programma verder in zijn levenscyclus zit.

De raming is gebaseerd op kosten in 2019 en kosten die deels in 2020 zullen vallen.

Bij de kostenramingen zijn de programmakosten voor in- en uitbesteding ad € 910.000,00 buiten beschouwing gelaten. Deze kosten kunnen niet ten laste van het Infrastructuurfonds worden gebracht. Deze kosten blijven voor rekening van de ILT.

Hoofdonderdelen kostenraming

De hoofdonderdelen van de kostenraming bestaan uit drie onderdelen:

1. Vervanging 65.000 kaarten (chauffeurskaart, ondernemerskaart en werkplaatskaart)
2. Vervanging 35.000 systeemkaarten (de BCT-systemen in de taxi's)
3. Update taxi's (excl. systeemkaart)

Minimum scenario

De kosten voor het minimum scenario bestaan uit:

Compensatie 65.000 BCT-kaarten (chauffeurskaart, ondernemerskaart en werkplaatskaart)

Kosten IenW	2019 en 2020
Compensatie 65.000 BCT-kaarten	€ 5.700.000,00

Indien ervoor wordt gekozen om de systeemkaarten te compenseren, komen er nog additionele kosten voor IenW bij.

Compensatie 35.000 systeemkaarten

Kosten IenW	2019 en 2020
Compensatie 35.000 systeemkaarten	€ 1.800.000,00

Indien er geen compensatie wordt verstrekt voor de systeemkaarten bestaan de kosten voor de taxibranche uit een update voor de taxi's en de aanschaf van nieuwe systeemkaarten. Een update bestaat uit de volgende werkzaamheden: open maken BCT, systeemkaart vervangen, voorzien van software update, BCT dichtmaken met zegel materiaal, instellingen aanpassen en testen. Eén van de leveranciers (5.000 BCT's) zegt dat hij het hele BCT-systeem moet vervangen, omdat de behuizing moet worden vervangen.

Kosten taxibranche	2019 en 2020
Update taxi's	€ 6.125.000,00
Vervanging 35.000 systeemkaarten (door nieuwe systeemkaarten)	€ 2.750.000,00 (nieuwwaarde)



Staatssecretaris

ILT

TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

Datum

Kenmerk

ILT-2019/16928

nota ter informatie

Beantwoording vragen over Programma vervanging
BCT-kaarten

Inleiding

Tijdens de staf met DGMO van 6 maart 2019 is het programma voor de vervanging van de BCT-kaarten besproken. U heeft hierover enkele vragen gesteld. In deze nota worden uw vragen beantwoord.

Toelichting

U heeft de volgende vragen gesteld.

Vraag 1

Staatssecretaris wil graag alleen meewerken aan een eenmalige oplossing als dat gepaard gaat met afspraken (ook met branche) over een structurele oplossing. Graag uitwerken en opnieuw voorleggen.

Antwoord 1

Binnen de ILT is een programma gestart voor de omwisseling van de BCT-kaarten. De nieuwe kaarten zullen worden verstrekt onder een veiligheidscertificaat dat geldig is tot 14 november 2028.

Eén van de onderdelen van het programma is om voor de toekomst met een duurzame oplossing te komen, waarbij niet opnieuw een update operatie zal hoeven te worden uitgevoerd die vergelijkbaar is met de huidige operatie die veel tijd en geld vergt van alle betrokken partijen. Inmiddels is binnen dit programma gestart met een variantenstudie.

Ook is op dit moment wordt onderzocht of het mogelijk is om door middel van een softwarewijziging de systeemkaarten in de BCT langer te gebruiken dan 22 maart 2020. Daarbij wordt enerzijds gekeken of het technisch mogelijk is en anderzijds of het juridisch mogelijk is. Dit wordt mede afgestemd met Logius, als verantwoordelijke instantie voor het PKI-Overheids certificaat. Zodra hier duidelijkheid over is, zult u hierover worden geïnformeerd.

Vraag 2

Staatssecretaris kan instemmen met compensatie voor de kortere levensduur kaarten. Over precieze vorm en dekking moet op later moment nog worden besloten. Graag als generiek vraagstuk meenemen, niet als vanzelfsprekend naar dekking vanuit spoor kijken.

Antwoord 2

Door DGMo/OVS zijn de kosten voor het omwisselen van de BCT-kaarten geclaimd in het kader van de begrotingsindiening 2020 in het IenW brede beeld. Deze claim loopt mee in de interne besluitvorming over de begroting. Deze is gepland in de BSR van 28 mei 2019.

Vraag 3

Staatssecretaris wil graag een nadere verklaring hoe KIWA ertoe is gekomen toezeggingen te doen over een oplossing? Is er een mogelijkheid kosten op hen te verhalen?

Antwoord 3

In februari 2015 heeft Kiwa ILT erop geattendeerd dat er na 22 maart 2015 chauffeurskaarten uitgereikt zullen worden met een kortere geldigheidsduur dan 5 jaar, indien niet tijdig kaarten met een G3-certificaat beschikbaar zouden zijn. Gezien de korte tijd tot die datum was het niet haalbaar kaarten met G3-certificaat te krijgen, maar was het wel noodzaak om snel een oplossing te vinden. In verband met de behandeltermijn van aanvragen voor nieuwe kaarten bij Kiwa, was het nl. een acuut probleem. In de Regiegroep BCT (een ambtelijke werkgroep onder voorzitterschap IenW en waarin IenW, ILT, HBJZ en RDW zitting hadden) is als oplossing besproken dat in de beschikking tot toekenning van een chauffeurskaart, wordt vermeld dat aanvrager recht heeft op een kaart met een looptijd van 5 jaar, maar dat dit niet mogelijk is omdat er geen kaarten met G3-certificaat beschikbaar zijn. In de communicatie richting de branche is vervolgens door KIWA gemeld dat er door de rijksoverheid naar een passende oplossing gezocht zal worden. Het is onduidelijk of en hoe binnen IenW de besluitvorming over deze toezegging heeft plaats gevonden.

In februari 2015 heeft Kiwa ILT erop geattendeerd dat er na 22 maart 2015 chauffeurskaarten uitgereikt zullen worden met een kortere geldigheidsduur dan 5 jaar, indien niet tijdig kaarten met een G3-certificaat beschikbaar zouden zijn. Gezien de korte tijd tot die datum was het niet haalbaar kaarten met G3-certificaat te krijgen, maar was het wel noodzaak om snel een oplossing te vinden. In verband met de behandeltermijn van aanvragen voor nieuwe kaarten bij Kiwa, was het nl. een acuut probleem. In de Regiegroep BCT (een ambtelijke werkgroep onder voorzitterschap IenW en waarin IenW, ILT, HBJZ en RDW zitting hadden) is besproken dat in de beschikking tot toekenning van een chauffeurskaart, wordt vermeld dat aanvrager recht heeft op een kaart met een looptijd van 5 jaar, maar dat dit niet mogelijk is omdat er geen kaarten met G3-certificaat beschikbaar zijn. Daarbij zou ook worden vermeld dat op een later moment de chauffeur kosteloos een kaart zal ontvangen met een einddatum 5 jaar na de afgiftedatum. Op basis daarvan heeft Kiwa derhalve de bijlage bij de brief gevoegd en zal zij zich op afspraken met ILT e.q. IenW beroepen.

Vraag 4

Daarnaast vraagt zij informatie over eerdere tegemoetkomingen. Is er naast de subsidieregeling voor de aanschaf van de BCT ook een compensatie gegeven voor de omwisseling van kaarten en welke vorm heeft dat gehad?

Antwoord 4

Ten behoeve van de aanschaf van de BCT is vanuit IenW destijds per kenteken een subsidie verstrekt van € 600,00.

5.1.5.

Vraag 5

Bij compensatie duidelijk aangeven waarom vergoeding een uitzondering is. Andere sectoren mogen hier niet de dupe van worden.

Antwoord 5

In de contacten met de taxibranche is duidelijk kenbaar gemaakt dat als er sprake zal zijn van een vorm van compensatie, dat dit dan eenmalig zal zijn. Het voornemen is om, na de omwisselingsoperatie te zoeken naar een structurele oplossing. Het onderzoek daartoe is al gestart.

Vraag 6

Waarom heeft Kiwa al vergoeding beloofd terwijl het Rijk nu voor de kosten moet opdraaien?

Antwoord 6

Zoals bij antwoord 3 is aangegeven, heeft Kiwa naar buiten gecommuniceerd dat er een voorziening zal komen voor de kortere geldigheidsduur van de kaarten, na afstemming met ILT en IenW.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e)-HBIZ; 5.1.2.e "; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-IBI-DCI; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-RDW"; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 (5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-IBI-DCI;
 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT

Onderwerp: 20190411 verslag Kernteamoverleg BCT (technisch-inhoudelijk) - communicatieplan
Datum: donderdag 11 april 2019 13:59:38

Beste allen,

Het onderstaande is vanmorgen naar voren gekomen. Het plan wordt, aangepast en –gevuld, met onderstaande, volgende week verder besproken.

@de aanwezigen van vandaag (5.1.2.e) herkennen jullie dit?
Aanvullingen?

@de overigen: aanvullingen of vragen kunnen volgende week worden geadresseerd.

Het overleg van 18 april gaat verder met het communicatieplan.

@iedereen: wie is er op de 18^e?

Besproken:

1. Dankzij de kwaliteit van het plan was het helder welke punten essentieel zijn om te bespreken, waarvoor dank 5.1.2.e .
2. Besproken is de verantwoordelijkheid voor het dossier BCT. Dat is, vanaf de top van lenW geredeneerd: Stas → IG → directeur VV. De TSP-rol wordt tbv VV vervuld. Dit maakt dat VV ILT-breed moet kijken en sturen.
3. Belangrijke open vraag is:
 - a. Wie is verantwoordelijk voor welk communicatie-onderdeel en met name de verdeling tussen Kiwa en ILT. Dit hangt af van de kaart, de doelgroep en de boodschap. Communicatie en 5.1.2.e bespreken dit met Kiwa.
 - b. Financiering: er is nu verschil tussen hetgeen met Kiwa wordt besproken en het standpunt van de Stas. Alvorens over te gaan tot daadwerkelijke communicatie is helderheid en vaststelling in dezen noodzakelijk. ACTIE: 5.1.2.e .
 - c. De planning van de vervanging en daarmee van de communicatiemomenten en –vormen hangen ook af van de impactanalyse van de te gebruiken chip in de nieuwe kaart (testkaarten, productiestraat, audit, AT, start productie). Met name
 - i. de datum van de beschikbaarheid van de kaarten (zowel de persoonsgebonden kaarten als de systeemkaarten) is essentieel voor de communicatie.
 - ii. Een standpunt of en, zo ja, hoe en wanneer de oude pas in te leveren.
 - d. Naast de externe speelt ook interne communicatie, vooral voor handhaving: waar moet wel of niet op worden gecontroleerd irt tot de kaarten en wat moet er, bij bepaalde constatering en aangaande die kaarten, gedaan worden?
4. Het kernteam spreekt behoefte uit aan:
 - a. Tijdlijn/mijlpalen planning van spoor1/2, waaraan de communicatieplanning gerelateerd kan worden. Deze mijlpalenplanning levert belangrijke content (namelijke datums waarop dingen moeten gebeuren of gebeurt zijn) voor de communicatie.
 - i. Let op de coherentie tussen standpunten van de stas, programmaplan en communicatieplan.
 - b. Voor die mijlpalenplanning is overeenstemming nodig op de uitgangspuntennotitie (na interne bespreking ligt deze nu verder bij 5.1.2.e voor

- aanvulling met fabrikanten en kiwa afspraken).
- c. Afstemming/ akkoord tussen programma en handhaving over de uitgangspunten en communicatie t.b.v. de handhaving.

Met hartelijke groet,

5.1.2.e

Tel/sms/app : 5.1.2.e

Mail : 5.1.2.e @ilent.nl

Risico's en mitigerende maatregelen verlopen veiligheidscertificaat Persoongebonden BCT-kaarten op 1 januari 2020

Doelstelling

Dit document heeft als doel om de risico's te analyseren die samenhangen met de verlopende certificering van de chip die in gebruik is voor de BCT kaarten.

Aanleiding

Op 28 Februari 2019 heeft Agentschap Telecom (AT) een Informatieverzoek m.b.t. gebruikte smartcards (QSCDs) toegestuurd aan de Trust Service Providers (TSP) met de volgende strekking: *"De certificerende instantie ANSSI in Frankrijk heeft onlangs bij ons onder de aandacht gebracht dat de QSCD- certificering van de volgende typen smartcards per 31 december 2019 komt te vervallen:*

IDeal Citiz » versions 1.4.5, 1.6.0 and 1.6.1 on ST components SB23YR48B or SB23YR80B developed by Idemia (ex Morpho, ex Sagem Sécurité)

Certificaten op deze typen smartcards zullen per 31 december 2019 ingetrokken moeten worden."

Context

De aanleiding doet zich voor binnen de context waarbij alle passen met de genoemde chip naar verwachting uitgefaseerd zijn voor eind 2019. De passen worden vervangen vanwege het verlopen van G2 hiërarchie van PKIoverheid op 22 maart 2020. Het gaat hierbij de circa 65.000 persoonsgebonden passen.

Interpretatie: Compliancy of Security issue

Op het moment van schrijven is bij de TSP geen nadere informatie bekend over de kwetsbaarheid (vulnerability) van de chip bekend die aanleiding is tot het vervallen van de QSCD-certificering. Ook navraag bij de leverancier en bij andere Rijksoverheidsinstellingen heeft geen informatie opgeleverd. Hoewel het speculeren is, zou het in geval van een concrete ontdekte kwetsbaarheid te verwachten zijn dat de leverancier:

- onder geheimhouding z.s.m. haar klanten informeert zodat die zelf een risico inschatting kunnen maken;
- niet wacht tot 31/12/2019 maar afhankelijk van de ernst al veel sneller de certificering van de chip zou laten vervallen en het advies zou geven om een andere chip te gaan gebruiken.

Zonder nadere informatie van een kwetsbaarheid interpreteert de TSP deze melding als een compliancy issue. Het normenkader vereist het gebruik van een gecertificeerde chip als QSCD en daar voldoet de TSP niet meer aan vanaf 1 januari 2020.

Risicoanalyse

De TSP wil zich maximaal voorbereiden. Daarvoor is in deze paragraaf een generieke risicoanalyse uitgevoerd..

Het primaire doel van een smartcard is de beveiliging van de private sleutel (private key protection) en op die manier garanderen dat alleen de pas/certificaathouder documenten kan ondertekenen. Ongeacht de onderliggende technische kwetsbaarheid zullen de bedreigingen altijd resulteren in de compromittatie van één van de elementaire beveiligingsdoelstellingen:

1. de private key is niet meer te gebruiken (beschikbaarheid/availability);
2. de private key is gewijzigd (integriteit/integrity);
3. de private key wordt bekend (vertrouwelijkheid/confidentiality).

Preventieve maatregelen

Bij het vaststellen van het aanvalspotentieel van kwetsbaarheden in smartcards wegen specifieke criteria mee om vast te stellen wat de praktische dreiging is. De belangrijkste zijn in de volgende tabel weergegeven samen met de preventieve maatregelen die al verwerkt zijn in het ontwerp van smartcards.

Nr	Criteria voor bepalen praktische bedreiging van een kwetsbaarheid	Preventieve maatregel
1	Bezit van smartcard. Vereist de aanval (onbeperkt/direct) toegang tot de smartcard of is de aanval online/op afstand mogelijk?	Pashouders zijn geïnformeerd en hebben zich akkoord verklaard om zorgvuldig met hun pas om te gaan. De passen zijn op naam uitgegeven en bij ontvangst ervan heeft een ontvanger zich gelegitimeerd.
2	Kennis van PIN. Vereist de aanval kennis van de PIN?	Pashouders zijn geïnformeerd en hebben zich akkoord verklaard om zorgvuldig met hun PIN om te gaan.
3	Wat is het vereiste kennisniveau van de aanvaller. Welke kennis heeft men nodig om de aanval uit te voeren?	Men heeft een hightech IT kennis en ervaring nodig met ondermeer: PKI-overheid, encryptie, ontwikkeling van embedded software en het gebruik van chip technologie.
4	Welke apparatuur is vereist voor de aanval? Kan de aanval alleen in een laboratorium of gewoon via een PC en standaard kaartlezer?	Hiervoor is een hightech IT omgeving nodig, dit vergt een laboratorium omgeving.
5	Wat is de tijdsduur voor ontwikkeling van een aanval na bekend worden van de kwetsbaarheid?	Het doel van het programma is om zo snel mogelijk naar een nieuwe chip te migreren vanwege het compliancy issue. Zelfs als er een kwetsbaarheid bekend zou worden dan zijn alle passen met de genoemde chip uitgefaseerd op 22 maart 2020 vanwege verlopen van G2 hiërarchie van PKIoverheid.
6	Wat zijn de gevolgen voor de rechtsgeldigheid van een digitaal gekwalificeerde digitale handtekening door het vervallen van de QSCD-certificering op 1 januari 2020 en dus niet wordt voldaan aan eIDAS verordening artikel 32F?	De nieuwe G3 kaarten worden allemaal voor 1 januari 2020 geproduceerd en gedistribueerd.

Mitigerende maatregelen

Het primaire doel van de BCT kaarten is het betrouwbaar registreren van de rij- en rusttijden in de taxi branch. Een betrouwbare identificatie van de chauffeur is daarvoor essentieel. In de context van de BCT zijn al diverse mitigerende maatregelen genomen om te zorgen voor een robuuste infrastructuur die niet direct onbruikbaar of onbetrouwbaar wordt als 1 component een kwetsbaarheid zou bevatten.

Nr	Bedreiging	Mitigerende maatregel	Restrisico
1	<p>De private key is door een gerichte aanval niet meer te gebruiken, bijvoorbeeld door het volledig defect maken van de kaart of door wijziging van de private key waardoor de kaart effectief ook onbruikbaar is.</p> <p>Het gevolg: chauffeurs kunnen hun pas niet meer gebruiken in de Boordcomputer om daarmee hun rij- en rusttijden te registreren. Inspecteurs kunnen niet meer de BCT uitlezen.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Chauffeurs/inspecteurs gebruiken hun pas alleen in combinatie met gecertificeerde software in de BCT Boordcomputer.- Boordcomputers zijn off-line.- Software updates vereisen code signing wat bescherming biedt tegen malware.- Software updates kunnen alleen door gecertificeerde werkplaatsen geïnstalleerd worden. Een deel van de boordcomputers beschikt over online datacommunicatie voor software updates.- Mocht een pas defect zijn dan mogen chauffeurs 3 weken rijden op basis van ingeven van BSN. In die tijd kan men een nieuwe pas krijgen via het reguliere proces.- Pashouders zijn geïnformeerd en hebben zich akkoord verklaard om zorgvuldig met hun pas om te gaan en alleen voor de BCT te gebruiken. Daardoor is de kans zeer klein dat een aanvaller toegang krijgt tot de smartcard.	Gering
2	<p>De private key van een pas wordt bekend en daarmee zou het mogelijk zijn om een pas te klonen.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Het vereist grote investeringen in kennis, ervaring en hightech IT-systemen.- Het vereist de nodige kennis en ter plekke toegang tot de originele kaart inclusief PIN;- Het vereist ook het grafisch namaken van de kaart omdat bij inspectie de kaart ook visueel gecontroleerd wordt.- Het probleem is per 22 maart 2020 opgelost omdat dan de geldigheid van de G2 PKI infrastructuur verloopt.- Het aantal uitgegeven en ingetrokken passen en de bijbehorende personen is bekend middels een bestand.	Gering

Nr	Bedreiging	Mitigerende maatregel	Restrisico
		Dit bestand wordt vooraf door een toezichthouder gecontroleerd bij een controle.	
3	De QSCD-certificering verloopt op 1 januari 2020 met als gevolg de handtekening niet meer rechtsgeldig en/ of bij de rechtszaak de rechter om aanvullende bewijslast vraagt op de aangeleverd BCT-data.	<ul style="list-style-type: none"> - Extra informatie aanleveren door de ILT. Sommige taxibedrijven houden nog rij-en rusttijden bij op papier en verstrekken deze aan de Belastingdienst. - 	



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Euphoria Software
t.a.v. 5.1.2.e
Wilhelminapark 36
5041 EC Tilburg

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e

M + 5.1.2.e
5.1.2.e@ilent.nl

Ons kenmerk
ILT-2019/

Datum 4 juni 2019
Betreft Uitgangspunten omwisselactie BCT-kaarten

Geachte heer 5.1.2.e,

Boordcomputer taxi (BCT)-en systeemkaarten bevatten een overheidscertificaat. Het vigerende certificaat (Public Key Infrastructure – Overheid (PKI-O), 2^{de} generatie) wordt vervangen door een nieuw certificaat (PKI-O, 3^{de} generatie). De geldigheid van de vigerende certificaten eindigt op 22 maart 2020. Onder boordcomputerkaarten vallen de volgende kaarten: chauffeurskaart (incl. LWT-kaart), ondernemerskaart, keuringskaart en inspectiekaart. Naast de boordcomputerkaarten bestaat ook nog de systeemkaart, deze kaart bevindt zich fysiek in de boordcomputer taxi.

Zoals reeds enkele keren met u is besproken, moeten deze kaarten tijdig worden vervangen. Deze vervanging moet voor de gebruikers van boordcomputer-en systeemkaarten plaatsvinden. Een ongestoord gebruik en functioneren van de boordcomputers taxi is van groot belang. U heeft een wezenlijke rol in de vervangingsketen, omdat u boordcomputers taxi produceert, voorziet in de software update en de boordcomputer taxi van een systeemkaart voorziet.

Hierover hebben de ILT met u en de twee andere producenten van boordcomputers taxi overlegd op: 17 januari 2019, 5 februari 2019, 26 maart 2019 en 7 mei 2019. De ILT werd daarbij vertegenwoordigd door de programmamanager BCT, de heer 5.1.2.e.

Tijdens dit overleg bespraken de ILT en u welke inzet van u nodig is om de omwisselactie te laten slagen. Dat is het volgende:

1. De BCT-software moet voldoen aan de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi (geldend vanaf 10-03-2017) en het Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart (Certificate Practice Statement). Daarin staat dat BCT-software de geldige certificaten moet ondersteunen. Dit betreft dus zowel het 2de als 3de generatie certificaat. Het 3de generatie certificaat is geldig tot en met 11 november 2028.
2. De nieuwe boordcomputerkaarten worden voorzien van een nieuwe chip. Ook de nieuwe chip voldoet aan de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi en het Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart (Certificate Practice Statement).

Daarnaast worden de boordcomputerkaarten (chauffeurskaart, LWT-kaart, ondernemerskaart, keuringskaart en inspectiekaart) uiterlijk op 1 januari 2020 vervangen. Dat impliceert dat uw nieuwe BCT-software voor 1 januari 2020 moet zijn geïnstalleerd bij uw klanten.

3. Onderzoek heeft uitgewezen dat verlenging van de geldigheidsduur van een systeemkaart mogelijk is tot uiterlijk 20 september 2021. Gelieve hierop uw BCT-software aan te passen. Om de systeemkaart technisch zoveel mogelijk aan te passen aan de boordcomputerkaarten is ook hier gekozen voor dezelfde nieuwe chip. Om het wisselen van systeemkaarten, door opvolgkaarten, in erkende werkplaatsen mogelijk te maken zal een wijziging van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi worden doorgevoerd.

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Datum
4 juni 2019

Ons kenmerk
ILT-2019/

U heeft aangegeven dat u bereid en in staat bent om aan de bovenstaande punten tijdig te voldoen zodat een soepele overgang is gewaarborgd. Voor uw medewerking dank ik u zeer.

Met het oog op het testen van door u geproduceerde en te produceren boordcomputers taxi, laat ik u hierbij weten dat u binnenkort een set met testkaarten (boordcomputer-en systeemkaarten) ontvangt van Kiwa. Deze zijn voorzien van de nieuwe test- overheidscertificaten (PKI-O, 3de generatie) die representatief zullen zijn voor de productiekaarten.

Kiwa zal de boordcomputerkaarten, voorzien van het nieuwe overheidscertificaat (PKI-O, 3^{de} generatie), vóór 1 januari 2020 aan de rechthebbenden leveren. Kiwa zal de branche daarover informeren in afstemming met de ILT. Ik verzoek u tijdig informatie te versterken als u de eigenaren van uw boordcomputers taxi erop wijst dat de nieuwe boordcomputerkaarten niet werken zonder een door u verstrekte BCT-software update. Ik zal het zeer op prijs stellen als u ons op de hoogte houdt van de timing en de inhoud van uw communicatie met de branche.

Indien u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft, neemt u dan gerust contact op met de programmamanager BCT, de heer **5.1.2.e**.

Ik vertrouw erop u met deze brief te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

5.1.2.e



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Neone Nederland B.V.

t.a.v. 5.1.2.e

Paslaan 19

7311 AJ Apeldoorn

ILT

TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M + 5.1.2.e 5

5.1.2.e@lent.nl

Ons kenmerk

ILT-2019/

Datum 4 juni 2019

Betreft Uitgangspunten omwisselactie BCT-kaarten

Geachte heer 5.1.2.e,

Boordcomputer taxi (BCT)-en systeemkaarten bevatten een overheidscertificaat. Het vigerende certificaat (Public Key Infrastructure – Overheid (PKI-O), 2^{de} generatie) wordt vervangen door een nieuw certificaat (PKI-O, 3^{de} generatie). De geldigheid van de vigerende certificaten eindigt op 22 maart 2020. Onder boordcomputerkaarten vallen de volgende kaarten: chauffeurskaart (incl. LWT-kaart), ondernemerskaart, keuringskaart en inspectiekaart. Naast de boordcomputerkaarten bestaat ook nog de systeemkaart, deze kaart bevindt zich fysiek in de boordcomputer taxi.

Zoals reeds enkele keren met u is besproken, moeten deze kaarten tijdig worden vervangen. Deze vervanging moet voor de gebruikers van boordcomputer-en systeemkaarten plaatsvinden. Een ongestoord gebruik en functioneren van de boordcomputers taxi is van groot belang. U heeft een wezenlijke rol in de vervangingsketen, omdat u boordcomputers taxi produceert, voorziet in de software update en de boordcomputer taxi van een systeemkaart voorziet.

Hierover hebben de ILT met u en de twee andere producenten van boordcomputers taxi overlegd op: 17 januari 2019, 5 februari 2019, 26 maart 2019 en 7 mei 2019. De ILT werd daarbij vertegenwoordigd door de programmamanager BCT, de heer 5.1.2.e.

Tijdens dit overleg bespraken de ILT en u welke inzet van u nodig is om de omwisselactie te laten slagen. Dat is het volgende:

1. De BCT-software moet voldoen aan de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi (geldend vanaf 10-03-2017) en het Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart (Certificate Practice Statement). Daarin staat dat BCT-software de geldige certificaten moet ondersteunen. Dit betreft dus zowel het 2^{de} als 3^{de} generatie certificaat. Het 3^{de} generatie certificaat is geldig tot en met 11 november 2028.
2. De nieuwe boordcomputerkaarten worden voorzien van een nieuwe chip. Ook de nieuwe chip voldoet aan de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi en het Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart (Certificate Practice Statement).

Daarnaast worden de boordcomputerkaarten (chauffeurskaart, LWT-kaart, ondernemerskaart, keuringskaart en inspectiekaart) uiterlijk op 1 januari 2020 vervangen. Dat impliceert dat uw nieuwe BCT-software voor 1 januari 2020 moet zijn geïnstalleerd bij uw klanten.

3. Onderzoek heeft uitgewezen dat verlenging van de geldigheidsduur van een systeemkaart mogelijk is tot uiterlijk 20 september 2021. Gelieve hierop uw BCT-software aan te passen. Om de systeemkaart technisch zoveel mogelijk aan te passen aan de boordcomputerkaarten is ook hier gekozen voor dezelfde nieuwe chip. Om het wisselen van systeemkaarten, door opvolgkaarten, in erkende werkplaatsen mogelijk te maken zal een wijziging van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi worden doorgevoerd.

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Datum
4 juni 2019

Ons kenmerk
ILT-2019/

U heeft aangegeven dat u bereid en in staat bent om aan de bovenstaande punten tijdig te voldoen zodat een soepele overgang is gewaarborgd. Voor uw medewerking dank ik u zeer.

Met het oog op het testen van door u geproduceerde en te produceren boordcomputers taxi, laat ik u hierbij weten dat u binnenkort een set met testkaarten (boordcomputer-en systeemkaarten) ontvangt van Kiwa. Deze zijn voorzien van de nieuwe test- overheidscertificaten (PKI-O, 3de generatie) die representatief zullen zijn voor de productiekaarten.

Kiwa zal de boordcomputerkaarten, voorzien van het nieuwe overheidscertificaat (PKI-O, 3^{de} generatie), vóór 1 januari 2020 aan de rechthebbenden leveren. Kiwa zal de branche daarover informeren in afstemming met de ILT. Ik verzoek u tijdig informatie te versterken als u de eigenaren van uw boordcomputers taxi erop wijst dat de nieuwe boordcomputerkaarten niet werken zonder een door u verstrekte BCT-software update. Ik zal het zeer op prijs stellen als u ons op de hoogte houdt van de timing en de inhoud van uw communicatie met de branche.

Indien u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft, neemt u dan gerust contact op met de programmamanager BCT, de heer 5.1.2.e.

Ik vertrouw erop u met deze brief te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

5.1.2.e



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Quipment
t.a.v. Dhr. 5.1.2.e
Horaplantsoen 2
6717 LT Ede (Gld)

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl

Ons kenmerk
ILT-2019/

Datum 4 juni 2019
Betreft Uitgangspunten omwisselactie BCT-kaarten

Geachte heer 5.1.2.e,

Boordcomputer taxi (BCT)-en systeemkaarten bevatten een overheidscertificaat. Het vigerende certificaat (Public Key Infrastructure – Overheid (PKI-O), 2^{de} generatie) wordt vervangen door een nieuw certificaat (PKI-O, 3^{de} generatie). De geldigheid van de vigerende certificaten eindigt op 22 maart 2020. Onder boordcomputerkaarten vallen de volgende kaarten: chauffeurskaart (incl. LWT-kaart), ondernemerskaart, keuringskaart en inspectiekaart. Naast de boordcomputerkaarten bestaat ook nog de systeemkaart, deze kaart bevindt zich fysiek in de boordcomputer taxi.

Zoals reeds enkele keren met u is besproken, moeten deze kaarten tijdig worden vervangen. Deze vervanging moet voor de gebruikers van boordcomputer-en systeemkaarten plaatsvinden. Een ongestoord gebruik en functioneren van de boordcomputers taxi is van groot belang. U heeft een wezenlijke rol in de vervangingsketen, omdat u boordcomputers taxi produceert, voorziet in de software update en de boordcomputer taxi van een systeemkaart voorziet.

Hierover hebben de ILT met u en de twee andere producenten van boordcomputers taxi overlegd op: 17 januari 2019, 5 februari 2019, 26 maart 2019 en 7 mei 2019. De ILT werd daarbij vertegenwoordigd door de programmamanager BCT, de heer 5.1.2.e.

Tijdens dit overleg bespraken de ILT en u welke inzet van u nodig is om de omwisselactie te laten slagen. Dat is het volgende:

1. De BCT-software moet voldoen aan de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi (geldend vanaf 10-03-2017) en het Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart (Certificate Practice Statement). Daarin staat dat BCT-software de geldige certificaten moet ondersteunen. Dit betreft dus zowel het 2de als 3de generatie certificaat. Het 3de generatie certificaat is geldig tot en met 11 november 2028.
2. De nieuwe boordcomputerkaarten worden voorzien van een nieuwe chip. Ook de nieuwe chip voldoet aan de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi en het Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaart (Certificate Practice Statement).

Daarnaast worden de boordcomputerkaarten (chauffeurskaart, LWT-kaart, ondernemerskaart, keuringskaart en inspectiekaart) uiterlijk op 1 januari 2020 vervangen. Dat impliceert dat uw nieuwe BCT-software voor 1 januari 2020 moet zijn geïnstalleerd bij uw klanten.

3. Onderzoek heeft uitgewezen dat verlenging van de geldigheidsduur van een systeemkaart mogelijk is tot uiterlijk 20 september 2021. Gelieve hierop uw BCT-software aan te passen. Om de systeemkaart technisch zoveel mogelijk aan te passen aan de boordcomputerkaarten is ook hier gekozen voor dezelfde nieuwe chip. Om het wisselen van systeemkaarten, door opvolgkaarten, in erkende werkplaatsen mogelijk te maken zal een wijziging van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi worden doorgevoerd.

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Datum
4 juni 2019

Ons kenmerk
ILT-2019/

U heeft aangegeven dat u bereid en in staat bent om aan de bovenstaande punten tijdig te voldoen zodat een soepele overgang is gewaarborgd. Voor uw medewerking dank ik u zeer.

Met het oog op het testen van door u geproduceerde en te produceren boordcomputers taxi, laat ik u hierbij weten dat u binnenkort een set met testkaarten (boordcomputer-en systeemkaarten) ontvangt van Kiwa. Deze zijn voorzien van de nieuwe test- overheidscertificaten (PKI-O, 3de generatie) die representatief zullen zijn voor de productiekaarten.

Kiwa zal de boordcomputerkaarten, voorzien van het nieuwe overheidscertificaat (PKI-O, 3^{de} generatie), vóór 1 januari 2020 aan de rechthebbenden leveren. Kiwa zal de branche daarover informeren in afstemming met de ILT. Ik verzoek u tijdig informatie te versterken als u de eigenaren van uw boordcomputers taxi erop wijst dat de nieuwe boordcomputerkaarten niet werken zonder een door u verstrekte BCT-software update. Ik zal het zeer op prijs stellen als u ons op de hoogte houdt van de timing en de inhoud van uw communicatie met de branche.

Indien u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft, neemt u dan gerust contact op met de programmamanager BCT, de heer 5.1.2.e.

Ik vertrouw erop u met deze brief te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

5.1.2.e

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

Datum 3 juli 2019
Betreft Nieuwe kaarten Boordcomputer Taxi (BCT)

Geachte voorzitter,

Bij brief van 14 maart 2019¹ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de éénmeting van het functioneren van de Boordcomputer Taxi (BCT).

Bij die gelegenheid heb ik u ook laten weten dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gestart met een programma voor de vervanging van de BCT-kaarten. In verband met de beveiligingseisen die aan de BCT worden gesteld, zijn de BCT-kaarten voorzien van een certificaat en de geldigheid daarvan loopt per eind maart 2020 af.

Als gevolg hiervan zullen de systeemkaarten in de BCT's en de persoonsgebonden kaarten (dat zijn de kaarten voor ondernemers, chauffeurs, werkplaatsen en inspectie) moeten worden vervangen. Tijdens het Algemeen Overleg (AO) Openbaar vervoer en taxi van 21 maart 2019 heb ik u toegezegd dat ik uw Kamer vóór het zomerreces zal informeren over de voortgang van het overleg met de sector en de fabrikanten van boordcomputers en de mogelijkheid om de geldigheidsduur van de systeemkaarten met het oog op een goede overgang te verlengen.

Met deze brief kom ik aan deze toezegging tegemoet.

Omvang programma

Elke taxi in Nederland moet zijn voorzien van een BCT. Er zijn daarom naar schatting circa 35.000 BCT's in omloop. In elke BCT zit een systeemkaart. Daarnaast zijn er circa 65.000 persoonsgebonden kaarten in omloop. Voor de vervanging van de BCT-kaarten gaat het derhalve om circa 100.000 kaarten. Vanaf eind maart 2015 zijn er kaarten verstrekt, die door de beperkte geldigheid van het certificaat een kortere gebruiksduur hebben dan op grond van de wettelijke geldigheidstermijn mocht worden verwacht. Bij de afgifte van de kaarten vanaf april 2015 is richting de branche gecommuniceerd dat IenW met een passende oplossing zou komen voor deze situatie. Aan deze toezegging geef ik nu invulling door aan betrokkenen kosteloos een nieuwe persoonsgebonden kaart te verstrekken voor de resterende looptijd van de huidige kaart. Ook voor de nieuwe systeemkaart in de BCT worden geen kosten in rekening gebracht.

¹ Kamerstuk 31521 nr. 106

Ik zal hiervoor binnen de begroting van IenW de benodigde middelen ter beschikking stellen. Deze kosten worden geraamd op € 5,3 miljoen. Dit is een eenmalige tegemoetkoming.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

Systeemkaarten

U heeft mij tijdens het AO van 21 maart 2019 gevraagd of ik de taxibranche tegemoet kan komen door de geldigheidsduur van de systeemkaart met zes jaar te verlengen. Een verlenging van de geldigheidsduur is technisch mogelijk, maar vergt een afweging tussen hetgeen technisch mogelijk en hetgeen uit veiligheidsoverwegingen wenselijk is. Op basis daarvan komt de ILT tot de conclusie dat de geldigheid van de systeemkaarten met 36 maanden kan worden verlengd tot uiterlijk eind maart 2023. Deze verlenging geeft de taxibranche ruimschoots de gelegenheid om de systeemkaarten te vervangen. De kosten voor het plaatsen van de nieuwe systeemkaarten zijn voor de branche zelf. Voor de verlenging is een software update nodig, die door de fabrikanten wordt uitgevoerd. Dit is noodzakelijk om de BCT's ook na eind maart 2020 nog te laten functioneren.

Persoonsgebonden kaarten

Uit veiligheidsoverwegingen is besloten om alle persoonsgebonden kaarten voor 1 januari 2020 te vervangen door een nieuwe. Zoals hiervoor is aangegeven, krijgen betrokkenen een nieuwe kaart voor de resterende looptijd van hun oude kaart. Zoals tevens aangegeven, wordt voor deze kaarten eenmalig geen tarief in rekening gebracht.

De levering van de persoonsgebonden kaarten start volgens planning vanaf het najaar van 2019 en moet voor 1 januari 2020 afgerond zijn. Deze kaarten worden door Kiwa verstrekt.

Afstemming met taxibranche

De ILT heeft de afgelopen maanden overleg gevoerd met de leverancier van de kaarten en de BCT-fabrikanten, zodat de vervanging van de BCT-kaarten goed kan verlopen, de taxibranche zo weinig mogelijk hinder ondervindt en de registratie van de arbeids- en rusttijden niet wordt onderbroken. Ook de KNV is bij dit overleg betrokken geweest.

Ik realiseer mij dat er voor de taxibranche, ondanks de geboden compensatie, kosten zijn. Dat zijn kosten voor de software update en de inbouw van de systeemkaart. Dat is niet onredelijk, omdat de kosten van de registratie van arbeids- en rijtijden in principe door de sector zelf moeten worden gedragen. Ik vertrouw erop, dat met inzet van alle partijen de vervanging van BCT-kaarten zal kunnen slagen.

Toekomst

De ILT is inmiddels gestart met een onderzoek naar alternatieven voor de BCT op de middellange termijn. Dit loopt parallel aan een geleidelijke overgang naar doelregulering, waarover ik u in mijn brief van 14 maart 2019 informeerde. Vooral nog is er geen alternatief beschikbaar dat voldoet aan de wettelijke eisen. Ik zet mij daarom in op een doelmatiger gebruik van de huidige BCT om het oorspronkelijke doelbereik te verbeteren.

Zodra de uitkomsten van het onderzoek naar de alternatieven beschikbaar zijn, zal ik u daarover informeren. Het gebruik van de BCT in zijn huidige vorm voor registratie van arbeids- en rusttijden blijft in elk geval de komende jaren voorgeschreven. De ontwikkeling en uitwerking van het alternatief zal immers geruime tijd vergen. Om eventuele problemen bij de omschakeling te voorkomen, is daarnaast mijn uitgangspunt dat registratiemethoden gedurende meerdere jaren naast elkaar kunnen worden gebruikt tot in ieder geval 2028 in verband met de certificering die dan afloopt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

Stand van zaken verbetering toezicht

Zoals in de brief van 14 maart 2019 is aangekondigd, zal in de tweede helft van 2019 de deskhandhaving door de ILT van start gaan. Daarbij worden de BCT-gegevens die door de taxiondernemers worden aangeleverd op afstand geanalyseerd. Deze analyses sturen de inzet van inspecteurs op straat en kunnen aanleiding zijn voor verder onderzoek bij slecht presterende bedrijven. Tegelijkertijd is er de afgelopen maanden meer ingezet op de aanwezigheid van inspecteurs op straat, om de gewenste zichtbaarheid te vergroten. In een volgende voortgangsbrief verwacht ik u over de eerste concrete resultaten van de verbetering van het toezicht te kunnen informeren.

Hoogachtend,

5.1.2.e



Aankondiging Omwisseling september 2019

Vanaf oktober 2019 begint Kiwa met de uitgifte van de nieuwe G3 boordcomputer taxikaarten. Via deze weg willen wij u vragen op basis van onderstaande informatie uw chauffeurs op de hoogte te brengen van het feit dat men een nieuwe kaart kan verwachten.

Belangrijke informatie over uw boordcomputer taxikaart(en)

Bij uw huidige boordcomputer taxikaart (BCT kaart) heeft u bij de positieve beschikking tevens een brief ontvangen. In deze brief is vermeld dat uw huidige kaart geldig is tot 2020, omdat het G2 certificaat van de kaart verloopt. Alle houders van een geldige boordcomputer taxikaart die na 31 december 2019 verloopt, zullen binnenkort een nieuwe kaart ontvangen met een G3 certificaat. Dit geldt voor chauffeurskaarten, ondernemerskaarten en keuringskaarten. Inmiddels heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laten weten dat de kaarten met nieuwe G3 certificaten **eenmalig** kosteloos zullen worden verstrekt, omdat de huidige kaarten nog niet zijn verlopen. Kiwa Register verzorgt de uitvoering hiervan.

Wat betekent dit voor u?

Heeft u een kaart die verloopt na 31 december 2019 dan wordt u in het vierde kwartaal van 2019 door Kiwa geïnformeerd over de levering van uw nieuwe G3 kaart. U hoeft hier niets voor te doen. Uw nieuwe kaart krijgt de looptijd zoals vermeld op uw oorspronkelijke beschikking.

De kaarten worden uitgeleverd van oktober 2019 t/m december 2019. Bij gebruik van uw boordcomputer vanaf 1 januari 2020 moet u uw G3 kaart gaan gebruiken. U krijgt 2 weken voordat uw kaart gemaakt wordt bericht van ons. Als de kaart klaar is ontvangt u een brief met informatie over het afhalen of bezorgen van uw kaart.

Overstappen van G2 naar G3

Voor gebruik van uw G3 kaart is een software update van uw boordcomputer nodig. U bent zelf verantwoordelijk voor het updaten van de software, neem hiervoor tijdig contact op met de leverancier van uw boordcomputer.

Uw huidige G2 kaart werkt ook nadat uw boordcomputer de update heeft gekregen. Bent u nog niet in het bezit van uw G3 kaart, dan hoeft dus u niet te wachten met het updaten van de software. Vanaf 1 januari 2020 moet u uw G3 kaart gaan gebruiken en moet de software update dus hebben plaatsgevonden.

Vragen over de G3 kaart?

Heeft u naar aanleiding van deze brief nog vragen? Kijk dan op www.bctkaart.nl.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e -RDW; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e -HBJZ; 5.1.2.e)-ILT;
Onderwerp: Actie en besluitenlijst Programma BCT 2019 en 2020 dd 12-12-2019
Datum: donderdag 12 december 2019 13:58:48
Bijlagen: [Actie en besluitenlijst Programma BCT 2019 en 2020 dd 12-12-2019.xlsx](#)

Beste Kernteamleden,

In bijlage de Actie en besluitenlijst Programma BCT 2019 en 2020 dd 12-12-2019

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Programma assistent Ozonlaag afbrekende stoffen en F-gassen
 Programma assistent Board Computer Taxi

.....
 Team Ondersteuning Projecten en Programma's
 Afdeling Services en Ondersteuning
 Portefeuille Inspectieondersteuning en Control
 Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 postadres: Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
 bezoekadres: Rijksinspectiekantoor | Westelijke Parallelweg 4 | 3331 EW | Zwijndrecht

.....
 M 5.1.2.e
 E 5.1.2.e @ilent.nl
 www.ilent.nl
 ik werk niet op woensdag en vrijdagmiddag

PROGRAMMA BCT ACTIELIJST

VERS E 12-12-2019

Actie #	Actie Beschrijving	Datum gemeld	Gemeld door	Toegewezen aan	Opleverdatum	Overleg	Status	Voortgang/ Opmerkingen
18	aanvraag aanpassing regeling specs en typegoedk	18-3-2019	5.1.2.e	5.1.2.e	13-6-2019	uitgangspunten	afgesloten	20190501: afspraak is om opvolgkaarten door erkende werkplaatsen mogelijk te maken en updates verplicht te stellen. Aanpassing van de regeling is essentieel. 5.1.2. heeft een ministerieel besluit opgesteld met input van 5.1.2 (verwachte doorloop tijd 3 maanden tot publicatie). 5.1.2. zoekt uit wanneer de publicatie plaats vindt. 20190822: er zijn 2 varianten voor opvolgsysteemkaart en nieuwe kaart. Deze zijn als 1 integraal voorstel ingebracht. Dit loopt. 20191003: RDW gaat 15-10 om de tafel met 5.1.2.e en 5.1.2. om vragen te beantwoorden mbt opvolgsysteemkaart 20191017: Gesprek met RDW heeft plaatsgevonden. Aanvragen lopen, er zijn 3 wijzigingen. Na accoord RDW, HUF toets en accoord ATR volgt publicatie in Staatscourant. 31-10-2019: Huf toets is nog niet geregeld. Publicatie in Staatscourant volgt 01-12-2019 mits 5.1.2. alles binnen heeft (15-11-2019). 14-11-2019: Wacht nog reactie RDW en HUF toets (ligt bij ILT). 5.1.2.e vervangt 5.1.2. (ivm enkelblessure) voor publicatie Staatscourant.
30	Sturen op tijdige afronding consutatie en HUF toets op de wijziging notifica ie. 25 nov moet het geheel zijn afgerond.	30-8-2019	5.1.2.a	5.1.2.a	25-11-19	Kernteam overleg	afgesloten	03-10-2019: 5.1.2. gaat na bij 5.1.2. of er een HUF toets gewild/gevraagd is. 17-10-2019: HUF toets is nog niet gedaan, 5.1.2. stuurt reminder naar ILT betrokkenen. Terugkoppeling volgt volgens KTO 31-10-2019: HUFtoets 15-11 binnen bij 5.1.2.
31	Sturen op tijdige publicatie in staatscourant. Na 1 a 2 weken op 25 nov is de regeling van toepassing.	30-8-2019	5.1.2.a	5.1.2.a	25-11-19	Kernteam overleg	open	03-10-2019: 5.1.2. gaat stand van zaken notificatie Brussel achterhalen. Regeling Specificatie en Typegoedkeur met bijlagen is gewijzigd om omwisseling G2-G3 mogelijk te maken. Deze loopt af op 24-11. STAS moet deze tekenen (2wk marge). Aangepaste regeling treedt in werking na publicatie in Staatscourant. 17-10-2019: Door vormfout heeft notificatie Brussel vertraging opgelopen met als gevolg dat de stand still periode verschuift naar 16-01-2020, publicatie in Staatscourant volgt dan na 2 weken. 12-12-2019: Nog niet gepubliceerd in Staatscourant
40	Werkinstruc ie Wijzigingen op Overeenkomst KIWA	17-10-19	5.1.2.a	5.1.2.a		Kernteam overleg	afgesloten	17-10-2019: Conceptversie is opgemaakt door 5.1.2., wijzigingen 5.1.2.e worden voor aanpassing naar 5.1.2. gestuurd. 31-10-2019: Wacht op commentaar 5.1.2.e, dan WI definitief maken 5.1.2.e vraagt prognose na bij Kiwa mbt prestatie. 14-11-2019: WI is vastgesteld. Wacht op evt opmerkingen van 5.1.2.e, dan sturen naar ADR 5.1.2.e
49	Variantenstudie	14-11-2019	5.1.2.a	5.1.2.e		Kernteam overleg	afgesloten	14-11-2019: Midden volgend jaar rapporteren aan Tweede Kamer. Financieel (3 ton) bestaat hierover geen duidelijkheid. Er volgt een gesprek met 5.1.2.e en Controller van afd van 5.1.2. Dit moet in het ketenoverleg besproken worden en vervolgens meegenomen worden in de voorjaarsnota. Het staat niet op de agenda, 5.1.2. neemt contact met 5.1.2. op hierover. 12-12-2019: financiën voor implementatie organisatie variantenstudie 5.1.2.e en DGMO
50	Oplijning CPS, algemene voorwaarden, regeling specificaties BCT	28-11-2019	5.1.2.a	5.1.2.e		Kernteam overleg	open	
51	5.1.2.e irt term 'vervoerder'.	28-11-2019	5.1.2.a	5.1.2.e		Kernteam overleg	afgesloten	
52	Distributie kaarten	12-12-2019	5.1.2.a	5.1.2.a		Kernteam overleg	open	12-12-2019: momenteel 20.000 bij distributeur, nog 40 000 te gaan. Medio januari onder de loep nemen en aanvullende acties bepalen.

Van: 5.1.2.e) - ILT namens 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e) - HBJZ;
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e @rdw.nl; 5.1.2.e @ordina.nl; 5.1.2.e
 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e @moehn.nl 5.1.2.e @rdw.nl; 5.1.2.e @ordina.nl;
 5.1.2.e @moehn.nl
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: bespreking uitgangspunten BCT - tijdelijke oplossing (Z36-36 - Arnhem - turfmarkt 147)
Datum: donderdag 14 maart 2019 10:18:06
Bijlagen: [20190314 schets uitgangspunten BCT afstemdoc bijlage.pdf](#)
[20190314 Uitgangspuntennotitie BCT afstemdoc concept.docx](#)
[20190305 5.1.2. notitie systeemkaart.pdf](#)
[5.1.2.e op verlopen geldigheid systeemkaart.pdf](#)
[technische houdbaarheid systeemkaart en risico s 5.1.2.e .pdf](#)

Besten,

Komende maand spreken wij over de te hanteren uitgangspunten voor de tijdelijke oplossing.

Het gaat om het bij elkaar brengen van de juridische, technische, PKI-, beleids en uitvoeringsperspectieven.

Bijgaand treffen jullie document:

- Schets om de punten in samenhang te zien.
- Afstemdocument met korte toelichting per punt.
- Achterliggende documentatie van 5.1.2.e en 5.1.2.e .

Denk er svp aan dat het aan de turfmarkt is en meld je daarvoor via IDT aan, of laat je svp via mij aanmelden als bezoeker.

Aan de Rinstraat was geen ruimte meer, vandaar.

Met hartelijke groet,

5.1.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e
Verzonden: maandag 4 maart 2019 20:29
Aan: 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e
 (5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e @rdw.nl;
 5.1.2.e @ordina.nl; 5.1.2.e) - IBI-DCI;
 5.1.2.e @moehn.nl; 5.1.2.e @rdw.nl; 5.1.2.e @ordina.nl; 5.1.2.e @moehn.nl
CC: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Z36-36 - Arnhem – denk aan je IDT aanmelding -turfmarkt 147
Tijd: maandag 18 maart 2019 13:00-14:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: rijnsstraat 8 - volgt

Beste allen,

Momenteel werken we aan een mogelijke alternatieve oplossing om tot tijdige vervanging van BCT-kaarten te komen.

Waarbij de systeemkaart wat langer op G2 gebaseerd blijft.

Om tot een gezamenlijk beeld van de oplossing en vervolgacties te komen, kom ik graag met jullie bij elkaar zodat we alle perspectieven en expertise tegelijk bij elkaar hebben.

@ 5.1.2.e ik probeer jullie morgen te bellen.

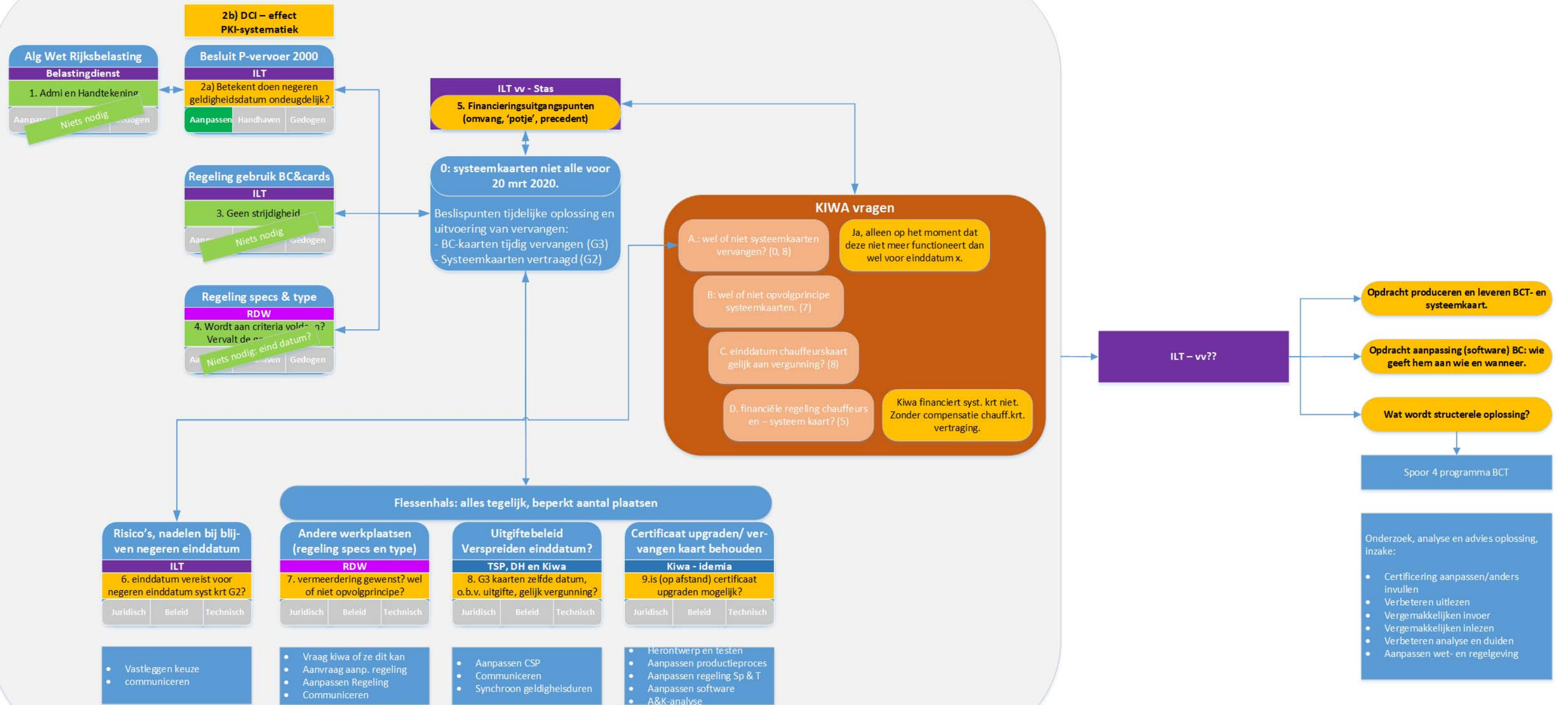
Hopende dat jullie kunnen en met hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Plv programmamanager BCT

Uitgangspunten voor tijdelijke en structurele oplossing BCT



Uitgangspuntennotitie BCT- afstemdocument

Dienende:

1. Eenduidige en duidelijke afspraken voor de vervanging van huidige kaarten (sporen 1 & 2)
2. Eenduidige en duidelijke uitgangspunten om varianten huidige BCT in kaart te brengen.

Datum : 14 maart 2019

Door : 5.1.2.e

Aan : Programma BCT

Bijlagen:

* schema van uitgangspunten

* notitie 5.1.2.e

* mail 5.1.2.e

* mail 5.1.2.e

Tijdelijke oplossing in relatie tot bestaande regelgeving.

0. Wel of niet verplicht om de systeemkaarten uiterlijk 20 maart 2020 te hebben vervangen. Zie bijlage 20190305 kuiper notitie systeemkaart.

Het is niet juridisch verplicht om de systeemkaart van de BCT per die datum te hebben vervangen. Echter vanuit oogpunt van technische betrouwbaarheid (slijtage van de kaart), het toezicht (andere systemen betrokken bij het werkproces zullen het bestand gaan weigeren) en de juridische bewijskracht (hoe langer de datum verstreken hoe minder bewijskracht) is het wel zaak om een uiterste datum voor omwisseling aan te geven. Zie punt 6.

Punten 1 tot en met 5 betreffen de mogelijke noodzaak om wet- en regelgeving hiervoor aan te passen. Op 11 maart konden we vaststellen dat dat niet nodig.

1. Algemene wet Rijksbelasting
De Belastingdienst geeft aan dat de verkregen gegevens, ook met verlopen certificaat op de systeemkaart, voldoende betrouwbaar zijn voor de uitvoering van hun taken.
2. Besluit Personenvervoer 2000
De vraag (2a) luidt hier in welke mate het doen negeren van de geldigheidsdatum van het certificaat door de BCT, bezien moet worden als het ondeugdelijk maken van de BCT. Bij ruime interpretatie van het betreffende artikel 80 hoeft daar geen sprake van te zijn. Wel is het advies om de regelgeving snel aan te passen hiervoor en is het zaak dat DCI hoe het negeren van de einddatum zich verhoudt met de PKI-systematiek (2b).
3. Regeling Gebruik Boordcomputer Taxi en Boordcomputerkaarten
Geen strijdigheid.
4. Regeling Specificaties en Typegoedkeuring BCT
Geen strijdigheid omdat de systeemkaart niet bezien hoeft te worden als boordcomputer kaart. Vraag is of aan de typegoedkeuring wordt voldaan als niet meer op geldigheidsdatum wordt gecontroleerd. Omdat in het betreffende artikel wordt aangegeven kan worden gecontroleerd, is dat niet een juridische verplichting. Inmiddels ook door RDW bevestigd.

Tussenconclusie:

- I. De systeemkaart kan tot na 20 mrt 2020 worden vervangen. Waarbij wordt aangegeven:
 - a. Benoem een uiterste datum.
 - b. Pas het Besluit Personenvervoer 2000 snel aan.

Twee hoofdonderwerpen zijn van belang

- De financiering en
- Als we gaan vervangen, wat zijn dan de uitgangspunten.

Financiering

5. Financiering

De huidige lijn is compensatie voor chauffeurs- en systeemkaarten voor het vervroegd moeten vervangen van de kaarten. Hiervoor is gevraagd ca. €7m te reserveren. Niettemin geeft de Stas aan daar geen uitspraken buitenshuis over te doen, omdat eerst een aantal vragen beantwoord moeten zijn (eerdere toezeggingen en compensaties) en zicht op een structurele oplossing (dit is toch maar eenmalig).

Kiwa geeft aan zonder voorfinanciering geen systeemkaarten te produceren. Kiwa geeft aan dat zonder compensatie een veel langere distributieperiode het gevolg zal zijn (namelijk op aanvraag van chauffeur en/of onderneming).

Uitvoering

6. Einddatum tot wanneer negeren einddatum geldigheid systeemkaart te accepteren
Gezien de vele lagen van informatiebeveiliging is extra risico lastig in te schatten. De kaart zal door slijtage op den duur ook uitvallen. De bestanden blijven betrouwbaar, echter het gebruik door andere systemen wordt bemoeilijkt: deze kijken ook naar de datum en zullen dit bestand gaan weigeren. Op den duur verliest steeds meer juridische kracht.

Voorstel is 12 tot 18 maanden na 20 maart 2020.

Voorstel om tegelijk af te spreken dat vanaf beschikbaar komen van G3-systeemkaarten deze verplicht mee te leveren in nieuwe BCT's en, bij disfunctioneren G2-systeemkaarten, deze direct te vervangen met een G3.

7. Andere werkplaatsen, paired vs unpaired, opvolgkaarten

Om nu en in de toekomst gemakkelijker kaarten te vervangen is het handig om ook andere werkplaatsen toestemming te geven. Dat moet passen binnen de regelgeving, goedkeuringssystematiek van de RDW en de administratie van kiwa: kaarten moeten aan elkaar worden gekoppeld, besteld kunnen worden.

De keuze is om het bij uitbreiding van locaties om het alleen om vervangende en dus niet 1e systeem kaarten te laten gaan. Vervangen moet schadevrij kunnen en mag niet als manipuleren gezien worden, software moet hierop zijn aangepast.

Het raakt de regelgeving, de kiwa processen en de hard- en software van de BCT.

Vraag is: willen we dit? En, zo ja, vanaf wanneer?

8. Verspreiden einddatum, synchroniseren kaarten en certificaten

Alle certificaten verlopen nu op een zelfde datum. De geldigheidsduur van een certificaat verschilt van die van een kaart. Per kaart zijn er verschillende geldigheidsduren. Dit naast nog de termijnen waarvoor vergunning worden afgeleverd.

De vraag is: is spreiding van de einddatum handig voor het vervolg en kan dat niet beter direct met deze vervanging gebeuren? En, zo ja, wat is dan de beste wijze? Wat moet er

met de CSP gebeuren?

De vervolgvraag is: opnieuw te kijken naar alle geldigheidstermijnen?

9. Upgraden op afstand
is het met de huidige wet- en regelgeving, de G3 en het PKI-stelsel al mogelijk te kiezen voor een kaart die later op afstand, of anderszins handiger, geüpgradet kan worden?

Vervolgacties

Op basis van de ingenomen standpunten zal dit (moeten) leiden tot een aantal mogelijke acties:

- Aanpassingen van besluiten of regelingen op de korte termijn.
- Vaststellen van de financiële ruimte hier duidelijkheid over geven.
- Vaststellen van de uitgangspunten, aanpak en hier duidelijkheid over geven.
- Opdracht aan Kiwa tot productie en distributie.
- Informeren van/ opdracht aan markt om software aan te passen.



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5.1.2.e

5.1.2.e

ILT

Juridische Zaken
Strategisch advies

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

mr. 5.1.2.e

F 070-4562799

J 5.1.2.e @ILT.nl

A.o.19.0012.001

memo

ongeldigheid certificaat systeemkaart

Datum

5 maart 2019

Inleiding.

Op 22 maart 2020 stoppen boordcomputerkaarten en in de boordcomputer ingebouwde systeemkaarten met functioneren omdat de geldigheid van de bijbehorende certificaten dan eindigt. Het gaat om een situatie waarin de op de kaart weergegeven geldigheidsduur nog niet is verstreken. Om dit te voorkomen is het de bedoeling dat alle boordcomputerkaarten vóór 22 maart 2020 zijn vervangen. Resterend probleem is de systeemkaart. Er is aangegeven dat er een technische mogelijkheid bestaat om de software van boordcomputers dusdanig (op afstand) digitaal te instrueren, waardoor de ongeldigheid van de systeemkaarten door de boordcomputer weliswaar wel wordt herkend, maar dat dit geen invloed heeft op het ongewijzigd blijven functioneren van de boordcomputer.

Het betreft niet altijd duidelijke regelgeving, waar technische georiënteerde bijlagen deel van uitmaken en een schriftelijk vastgelegd Uitgiftebeleid (CPS) met een technisch karakter. Daarom is het goed dat mede aan de hand van deze juridische exercitie de van toepassing zijnde criteria ook vanuit meer technische hoek worden beschouwd.

Conclusie.

De vervoersregelgeving rept zeer beperkt over de systeemkaart. De toelichting op de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten en het CPS refereren aan de systeemkaart. De Dienst Wegverkeer houdt toezicht op de typegoedkeuring voor boordcomputers en heeft ten aanzien hiervan ook een controlerende en handhavende taak. Het is aan Dienst Wegverkeer om te beoordelen of de aangedragen oplossing in strijd is met de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi. Als



er strijd is, dan is het aan de Dienst Wegverkeer om te bepalen hoe daar mee om te gaan (handhaven of, gelet op belangen, gedogen).

Daarnaast heeft de Inspectie de taak om te beoordelen of de vervoerregelgeving is overtreden en hoe om te gaan met een eventuele (dreigende) overtreding. Mogelijk levert de aangedragen oplossing bij een strikte interpretatie van artikel 80 van het Besluit personenvervoer 2000 (en in het licht van de toelichting) tot de conclusie dat de boordcomputer daardoor "kapot" wordt gemaakt en daardoor strijd met regelgeving wordt gemaakt. Dit artikel bevat m.i. zeker ruimte voor een andere interpretatie.

Het is in ieder geval, en zeker bij strijd met de regelgeving, te overwegen om de regelgeving snel aan te passen om handhaving of gedogen te voorkomen.

Het is aan de directie Concern en Informatie om een standpunt in te nemen hoe de aangedragen oplossing zich verhoudt tot de PKI-systematiek en, de onder haar verantwoordelijkheid vastgestelde, CPS.

Overleg tussen betrokkenen binnen de overheid is van belang om te bezien om met inachtneming van eenieders verantwoordelijkheden er een gezamenlijk standpunt in onderhavige kwestie mogelijk is.

Als het bedrijfsleven vanwege onderhavige kwestie geen gebruik zou kunnen maken van het BCT-systeem, dan moet de staat rekening houden met verzoeken om schadevergoeding omdat de Staat niet tijdig actie heeft ondernomen om het functioneren van het systeem ongestoord te laten verlopen. Daarnaast zal een niet functionerend BCT-systeem ook nog de nodige bestuurlijke en politieke implicaties hebben.

Toelichting.

Aangedragen oplossing.

Er is aangegeven dat de software (dus niet de systeemkaart) in een boordcomputer dermate gemodificeerd kan worden dat de ongeldigheid van een op de systeemkaart aanwezig certificaat nog wel wordt herkend, maar dat dit geen aanleiding is om de systeemkaart te negeren. Het gevolg daarvan zou zijn dat boordcomputerkaarten en de gemodificeerde systeemkaarten na maart 2020 ongewijzigd blijven functioneren. Deze modificatie kan op afstand gebeuren plaats te vinden.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Datum
5 maart 2019



Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en systeemkaart, Certificate Practice Statement (CPS)

Het CPS is een schriftelijk vastgelegde verzameling regels die de door een certificaatdienstverlener (TSP) gevolgde procedures en getroffen maatregelen ten aanzien van alle aspecten van de Public Key Infrastructuur (PKI) dienstverlening beschrijft. Onderhavig CPS wordt gehanteerd voor het uitgeven van kaarten en certificaten voor gebruik in de Boordcomputer taxi (BCT). Dit CPS is geschreven door en in beheer bij de Dossierhouder BCT. De functie van dossierhouder is belegd bij een medewerker van de Inspectie. Deze dossierhouder fungeert onder de verantwoordelijkheid van de binnen het ministerie van I&W aanwezige TSP (directie Concern en Informatie). Daaruit leid ik af dat het CPS onder verantwoordelijkheid van deze directie is vastgesteld en deze verantwoordelijkheid geldt dan natuurlijk ook voor wijzigingen.

Uit onderdeel 1.3.1. van het CPS kan worden afgeleid dat de directie Concern en Informatie als TSP de functie van PKIoverheid vervult en eindverantwoordelijk is voor het leveren van alle certificatediensten die namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden geleverd.

Volgens het CPS (onderdeel 1.1.2) zijn er zes verschillende typen kaarten (onder meer chauffeurskaart, systeemkaart en ondernemerskaart) gekoppeld aan het gebruik van de BCT. Deze kaarten bevatten allen een chip waarop certificaten zijn geplaatst. Op de certificaten wordt de nodige informatie ingevoerd. Expliciet wordt in het CPS aangegeven dat de systeemkaart een geldigheid heeft van tien jaar.

Systeemkaarten worden in de zogenaamde Root-structuur gerelateerd aan het ministerie van I&M (onderdeel 1.1.4). Ook in de onderdelen 1.3.7, 1.3.8, 2.2 en 3.1.1 besteedt het CPS aandacht aan de systeemkaarten.

Systeemkaart en Besluit personenvervoer 2000

Volgens het Besluit personenvervoer 2000 is een boordcomputerkaart "een geheugenkaart met chip voor gebruik in de boordcomputer waarmee de boordcomputer de identiteit van de kaarthouder kan vaststellen" en zijn chauffeurs, keurings- en ondernemerskaarten boordcomputerkaarten. Systeemkaarten worden door het Besluit niet genoemd. In de nota van toelichting bij het Besluit staat dat er "worden met de invoering van de boordcomputer tegelijkertijd boordcomputerkaarten ingevoerd. Dat betreft de chauffeurskaart, de ondernemerskaart, de

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Datum
5 maart 2019



keuringskaart en de inspectie kaart. De vier boordcomputerkaarten (...)”. Geconcludeerd kan worden dat de systeemkaart geen boordcomputerkaart is. Volgens de toelichting (onderdeel 3) bij de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten zijn zowel “de boordcomputer (i.c. de daarin ingebouwde systeemkaart) als de boordcomputerkaarten voorzien van een chip waarmee de geregistreerde gegevens worden voorzien van een elektronische handtekening: een handtekening die voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 15a, eerste tot en met vijfde lid, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek en derhalve dezelfde rechtsgevolgen heeft als een handgeschreven handtekening”. De regelgever refereert in voornoemde toelichting op regelgeving dus wel aan de systeemkaart.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Datum
5 maart 2019

Geldigheid kaarten.

Krachtens het tweede lid van artikel 83 van het Besluit personenvervoer 2000 (ook Besluit) hebben boordcomputerkaarten een geldigheidsduur van vijf jaar. Overeenkomstig het tweede lid van dit artikel verliest een boordcomputerkaart “zijn geldigheid door intrekking of schorsing en door het verstrijken van zijn geldigheidsduur”. Volgens het CPS verschillen de termijnen van geldigheid van de certificaten op de kaarten van elkaar. Het CPS bepaalt bijvoorbeeld dat een chauffeurskaart, een ondernemerskaart en een systeemkaart een geldigheid van respectievelijk vijf, drie en tien jaar hebben. Uit het CPS blijkt niet waarom de certificaatstermijn niet aanvangt op het moment dat het betreffende certificaat wordt aangemaakt.

Het voorgaande kan in de praktijk het gevolg hebben dat uit het Besluit personenvervoer volgt dat een boordcomputerkaart nog geldig is, maar dat het op de kaart bevestigde certificaat door verloop van tijd ongeldig is geworden, waardoor de kaart feitelijk niet meer functioneert, hetgeen thans aan de orde is. Vooralsnog is onduidelijk waarom er niet voor een systeem is gekozen om de twee geldigheidstermijnen synchroon te laten lopen.



Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi¹ / goedkeuring boordcomputers.

In de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi staat in het derde lid van artikel 17: "Bij het inbrengen van de boordcomputerkaart leest de boordcomputer de noodzakelijke gegevens af om het kaarttype, de kaarthouder en de geldigheid van de kaart vast te stellen en registreert deze gegevens onmiddellijk". In het eerste lid staat dat de boordcomputer: "negeert ingebrachte ongeldige boordcomputerkaarten". Ik ga ervan uit dat met deze ongeldigheid op die van het certificaat wordt bedoeld omdat de boordcomputer alleen het certificaat kan 'lezen'. Ten aanzien van de definitie van boordcomputerkaart bepaalt de Regeling in artikel 1 dat het een geheugenkaart is "als bedoel in artikel 1, onderdeel h, van het Besluit personenvervoer 2000"².

Uit het voorgaande leid ik af dat de aangedragen oplossing niet in strijd is met artikel 17, eerste lid, onder a. en b., van het Besluit omdat een systeemkaart door het Besluit personenvervoer niet als boordcomputerkaart is gedefinieerd. In artikel 17, eerste lid, onder q, van de Regeling wordt er wel vanuit gegaan dat de boordcomputer op correcte wijze functioneert met de systeemkaart en de toelichting op dit artikel gaat er vanuit dat de minister de systeemkaarten uitgeeft

Van belang is paragraaf 3 van de Regeling. Dit onderdeel gaat over de typegoedkeuring van boordcomputers. In het eerste lid van artikel 32 staat dat er een goedkeuring kan worden verleend aan een (...) fabrikant voor een boordcomputer die voldoet aan de in paragraaf 2 opgenomen eisen". Deze paragraaf bevat specificaties van de boordcomputer. Het is natuurlijk aan de entiteit die typegoedkeuringen heeft verstrekt (of wellicht nog gaat verstrekken) en dan met name de entiteit die daarop toezicht houdt om te bepalen of de aangedragen oplossing al dan niet in

¹ Er is van een deskundige derde, die betrokken is geweest bij het maken het opzetten van het BCT-systeem en bijbehorende regelgeving, informeel vernomen dat implementatie van de aangedragen oplossing geen strijd oplevert met artikel 10, eerste lid, van de Regeling. Met andere woorden; de elektronische handtekening kan geplaatst blijven worden. Verder is aangegeven dat de aangedragen oplossing geen strijd oplevert met Bijlage 4, onderdeel 8.6, van Bijlage 4 van de Regeling. Voorts is aangegeven dat de certificaten op de systeemkaarten door de fysieke omstandigheden in een auto vaak eerder dan tien jaar is versleten.

² Het Besluit personenvervoer 2000 kent geen artikel 1-h, maar ik ga ervan uit dat dit een verschrijving is of een verwijzing naar een eerdere, thans gewijzigde, versie van het Besluit, maar dat het niet afdoet aan de bedoeling van de regelgeving om aan te sluiten bij de in het Besluit gegeven definitie van boordcomputerkaart.



lijn is met de criteria op basis waarvan typegoedkeuring wordt verleend.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Datum
5 maart 2019

Dienst Wegverkeer verleent goedkeuringen.

In het op artikel 22, eerste en derde lid, 23, derde lid, en 24 van de Wegenverkeerswet gebaseerde artikel 34 van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi staat: "De Dienst Wegverkeer houdt op de door deze dienst te bepalen wijze toezicht op de typegoedkeuring voor boordcomputers". In de toelichting (deel 5) staat dat voornoemde dienst³ niet alleen de goedkeuring verleent, maar "heeft ten aanzien hiervan ook een controlerende en handhavende taak. Zo ziet de Dienst Wegverkeer toe op het naleven van de aan de goedkeuring verbonden voorwaarden. Indien een fabrikant de overeenstemming van productie onvoldoende waarborgt, kan de Dienst Wegverkeer de verleende goedkeuring intrekken".

Gelet op het bovenstaande is het aan de Dienst Wegverkeer om te bepalen of de aangedragen oplossing al dan niet in strijd is met de criteria op basis waarvan typegoedkeuringen zijn verleend. Als wordt geconcludeerd dat er inderdaad strijd is, dan is het aan de Dienst om te bepalen hoe daarmee om te gaan. Gaat zij dan handhavend optreden of gedogen? In het geval dat de Dienst gaat gedogen zou dit vorm gegeven kunnen worden in bijvoorbeeld een gedoogbesluit of beleidsregel. Bij strijd met de vigerende criteria zou ook overwogen kunnen worden de Regeling snel aan te passen zodat de aangedragen oplossing normconform wordt. Daarbij zou m.i. zonodig overwogen kunnen worden om dan tevens expliciet in de Regeling te bepalen dat reeds afgegeven typegoedkeuringen geacht worden te zijn afgegeven in lijn met de wijziging. Dit zou een onnodige herkeuringen voorkomen.

Als de Dienst Wegverkeer zou gaan handhaven, dan ontstaat er maatschappelijk gezien een lastige situatie omdat het BCT-systeem dan (voor enige tijd) niet meer kan worden toegepast.

Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten.

In het Besluit personenvervoer 2000 is in artikel 80, eerste lid, bepaald dat: "De bestuurder en vervoerder die taxivervoer verrichten gebruiken de boordcomputer overeenkomstig het bij ministeriele regeling bepaalde (...)". Vooralsnog is er geen reden om aan te nemen dat de aangedragen oplossing strijd zou

³ De Dienst Wegverkeer (in het maatschappelijk verkeer ook wel aangeduid met RDW) is krachtens artikel 4 a van de Wegenverkeerswet 1994 een zelfstandig bestuursorgaan.



opleveren met de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Datum
5 maart 2019

Besluit personenvervoer

Van belang is artikel 80, achtste lid, van het Besluit personenvervoer. In deze bepaling staat: "Het is de vervoerder die taxivervoer verricht verboden: a. (...) toe te laten dat de boordcomputer ondeugdelijk gemaakt (...) wordt". Voor alle duidelijkheid, dit artikel richt zich tot de vervoerder. Artikel 34 van de Regeling richt zich tot de fabrikant van de boordcomputers. De aangedragen oplossing heeft tot gevolg dat de boordcomputer voor een deel anders gaat functioneren omdat de ongeldigheid van de systeemkaart wordt genegeerd. Het is de vraag waar "ondeugdelijk gemaakt" op doelt. Gaat het om ondeugdelijke werking van de computer of slaat het ook op aantasting van de boordcomputer, zonder dat deze invloed heeft op de door de wetgever beoogde werking ervan. In de nota van toelichting wordt bij dit artikel aangegeven dat het "verboden is om de boordcomputer ondeugdelijk of kapot te laten maken". De regelgever heeft naast het woord ondeugdelijk het kennelijk ook nodig gevonden om de term "kapot" in de toelichting op te nemen. In de regelgeving is niet uitdrukkelijk bepaald wat de maximum geldigheidsduur van een systeemkaart is. Als door de aangedragen oplossing de taak van de boordcomputer niet wordt beïnvloed (de computer blijft doen wat hij moet doen) dan kan niet gesteld worden dat hij ondeugdelijk functioneert, maar wellicht wel dat hij kapot is gemaakt, zonder dat dit leidt tot ondeugdelijk functioneren. Strikte interpretatie leidt dan tot strijd met artikel 80. Van belang is echter dat artikel 80 m.i. zeker een interpretatieruimte biedt waardoor een andere duiding van dit artikel mogelijk is.

Hierboven is aangegeven dat de Dienst Wegverkeer aan de lat staat voor toezicht op de goedkeuring van boordcomputers. Wellicht dat de Inspectie het standpunt van de Dienst kan betrekken bij de interpretatie van artikel 80 van het besluit .

Positie Inspectie.

In artikel 2, eerste lid, aanhef en onder a, van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport staat: "(...) Daarmee is de Inspectie Leefomgeving en Transport en haar onderdelen, voor zover het betreft het werkterrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, belast met de volgende taken en alle daarmee samenhangende activiteiten: a.



handhaving van wet- en regelgeving;”. Gelet op artikel 34 (en de toelichting daarop) van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi, geldt het voorgaande niet voor de toezichthoudende en handhavende taak m.b.t. typegoedkeuringen boordcomputers. Met andere woorden; de Dienst Wegverkeer staat dan aan de lat voor toezicht en handhaving

a. Als door de Dienst Wegverkeer wordt vastgesteld dat de aangedragen oplossing in lijn is met de typegoedkeuring of niet daarmee in lijn, maar dat er desondanks reden is om niet handhavend op te treden, dan is de kous daarmee nog niet af. De Inspectie heeft ook dan de taak om zelfstandig te bepalen of de aangedragen oplossing in lijn is artikel 80, achtste lid, van het Besluit personenvervoer, en afhankelijk van de uitkomst de mogelijkheid om handhavend op te treden. Als de inspectie vindt dat er reden is om niet handhavend op te treden, dan zou zij dit aan derden bekend moeten maken.

b. Als door de Dienst Wegverkeer wordt vastgesteld dat de aangedragen oplossing niet in lijn is met de typegoedkeuring en zonodig zal gaan handhaven, dan zal de Inspectie ook dan moeten beoordelen of zij al dan niet handhavend gaat optreden.

In ieder geval is het van belang dat de tussen o.m. de directie Concern en Informatie, Dienst Wegverkeer en de Inspectie overleg plaatsvindt om, met behoudt van eenieder verantwoordelijkheden, te bepalen hoe met deze kwestie om te gaan. Bezien moet worden hoe met deze kwestie om te gaan zonder dat er maatschappelijk onwenselijke gevolgen ontstaan.

Derden die modificaties aanbrengen.

De modificatie moet door derden geschieden. Deze derden zijn naar mijn mening de producenten van de boordcomputers. Onduidelijk is hoe deze derden daartoe overgaan. Is daartoe een opdracht nodig, en zo ja, wie gaat daartoe de opdracht geven en wie vrijwaart de producenten als zij op het wijzigen van de software worden aangesproken? Het is dan wel redelijk om deze producenten te laten dat weten dat als dit in strijd met de (ongewijzigde) regelgeving zou opleveren, er jegens hen niet handhavend wordt opgetreden. Het is overigens zeer voorstelbaar dat producenten niet tot modificatie overgaan als zij weten dat dit in strijd is met de regelgeving en er niet wordt gedoogd.

Directie Concern en Informatie.

Hierboven is aangegeven dat de uitoefening van de functie van

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Datum
5 maart 2019



dossierhouder onder de verantwoordelijkheid valt van de binnen het ministerie van I&W aanwezige TSP (en dat is de directie Concern en Informatie). Gelet op het voorgaande, heeft deze directie binnen het ministerie m.b.t. onderhavige kwestie zeker een taak en verantwoordelijkheid. Het is van belang te weten welke positie en standpunt deze directie in onderhavige kwestie inneemt. Dit betekent dat door (of onder verantwoordelijkheid van) deze directie in het licht van PKIoverheid een standpunt wordt ingenomen over de aangedragen oplossing.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Datum
5 maart 2019

Slotoverwegingen.

In de toelichting op het Besluit personenvervoer is aangegeven dat dit "besluit heeft een verlaging van de administratieve lasten voor bedrijven tot gevolg". Als de BCT-systematiek na 22 maart 2020 niet meer kan worden toegepast, dan vervallen de beoogde voordelen en moet volgens artikel 18, eerste lid, van de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten de vervoerder toch zorgen dat arbeids- en rusttijden van de bestuurder worden bijgehouden, maar dan zonder de ondersteuning van de boordcomputer. Dit levert dan waarschijnlijk veel administratieve rompslomp op voor (wellicht niet alle, maar toch) een aantal vervoerders, die zij met het gebruik van de boordcomputer niet zou hebben.

De oorzaak van de huidige problematiek is volgens mij niet te wijten aan de gebruikers van de boordcomputers (bedrijfsleven). Als door toepassing van de aangedragen oplossing de boordcomputers na maart 2020 ongewijzigd blijven functioneren, dan wordt daarmee een belang gediend dat zo groot lijkt te zijn dat dit mogelijk een reden zou kunnen opleveren om de van toepassing zijnde regelgeving aan te passen. In het geval aanpassing niet mogelijk zou zijn, dat zou dit reden kunnen om van handhaving af te zien. Er zijn maatschappelijke betrokken belangen die geschaad worden als boordcomputers na 22 september 2020 niet meer functioneren. Het disfunctioneren van de boordcomputer tot schade kunnen leiden bij het bedrijfsleven. Van die zijde zou dan de Staat om schadevergoeding kunnen worden gevraagd omdat deze er niet (tijdig) voor heeft gezorgd dat de boordcomputer ongestoord heeft kunnen blijven functioneren.

5.1.2.e

5.1.
2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-
HBJZ; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e ; 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: RE: verslag overleg wel of niet aan te passen regeling specificaties en typegoedkeuring BCT
Datum: dinsdag 12 maart 2019 07:14:46

5.1.
2.e

Voor zo ver mijn deelname aan dit overleg: ja, ik herken deze samenvatting.

Aan de bespreking van het onder punt 7 genoemde nam ik niet meer deel.

Ter voorbereiding van de bespreking op de 18^e heb ik daarover nog wel wat aanvullingen:

1. [Redacted text block containing multiple paragraphs of yellowed-out content]

5.1.5.

5.1.5.

5.1.5.

functies:

5.1.5.

iv.

5.1.5.

5.1.5.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Sr. consultant
Ordina Security & Risk Management

From: 5.1.2.e - ILT [mailto:5.1.2.e@ILenT.nl]

Sent: Monday, 11 March, 2019 12:21

To: 5.1.2.e@ordina.nl; 5.1.2.e) - DGB

<5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGB 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e

5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e <5.1.2.e@rdw.nl>

Cc: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl; 5.1.2.e

5.1.2.e@rijksoverheid.nl; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

Subject: verslag overleg wel of niet aan te passen regeling specificaties en typegoedkeuring BCT

Beste allen,

Samen met de in aan genoemde personen bespraken wij vanmorgen de voorgestelde tijdelijke oplossing:

1. Boordcomputerkaarten worden voor 20 maart 2020 allemaal vervangen door een G3-kaart.

2. De systeemkaarten worden vanaf het najaar in een langere doorlooptijd door een G3-kaart vervangen.
3. Hiertoe moet de software van de boordcomputers worden aangepast, opdat de BCT niet 'op zwart' gaat.
4. De vraag is: past dit binnen de huidige wet- en regelgeving.
 - a. Nu besproken we dat in relatie tot de regeling specificaties en typegoedkeuring BCT
 - b. Voor de andere regelingen werd door HBJZ (5.1.2.e) en ILT (5.1.2.e) al aangegeven dat dit past.
5. In art 35 voornoemde regeling staat dat de BCT kan controleren op de datum van de systeemkaart.
 Uit het woord kan vloeit wordt dat het geen juridische verplichting. Hetzelfde artikel verplicht wel om het gegeven [datum] van de CA te distribueren, maar het verifiëren is een keuze.
6. De aanwezigen delen deze conclusie, (5.1.2.e) spreekt hier nog over met UL (de tester): wat betekent dat
 juridisch gezien deze tijdelijke oplossing uitgevoerd kan worden, zonder dat er regelingen behoeven te worden aangepast.
7. Het gegeven dat de systeemkaarten over een langere periode worden vervangen tot na 20 maart 2020 leidt nog wel tot de volgende punten:
 - a. Voor hoe lang wordt dit toegestaan?
 Vooral nog van beschikbaar komen van de kaarten tot en met dat de betreffende BCT vooronderhoud, reparatie of vervanging naar de fabrikant gaat. Dan wordt deze verplicht vervangen door een G3 kaart. Dus in theorie geen einddatum, in de praktijk hebben de kaarten fysiek wel last van slijtage.
 - i. Moet ILT dit toch inperken met een laatste datum? @ (5.1.2.e).
 - ii. Vervanging is bij voorkeur niet alleen mogelijk bij de fabrikanten: dan moet er sprake zijn van paired (opvolg-)kaarten. Is dat haalbaar?
 1. Vraag via (5.1.2.e) aan Kiwa
 2. Vraag aan (5.1.2.e): aanpassen van de betreffende regeling.
 - iii. Hoe lang is de verwachte fysieke levensduur? Vraag via (5.1.2.e) (5.1.2.e).
 - iv. Wat zijn de consequenties voor de informatiebeveiliging voor voortdurende G2-kaarten in het stelsel? Vraag via (5.1.2.e) aan (5.1.2.e) (5.1.2.e).

Herkennen jullie deze samenvatting?

De afspraak van 18 maart blijft staan, dan zal het eerder beslistpunten (aangepast met voorstaande punten) stapsgewijs worden doorgelopen.

Met hartelijke groet,

(5.1.2.e)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Disclaimer

Dit bericht met eventuele bijlagen is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de bedoelde ontvanger bent, wordt u verzocht de afzender te waarschuwen en dit bericht met eventuele bijlagen direct te verwijderen en/of te vernietigen. Het is niet toegestaan dit bericht en eventuele bijlagen te vermenigvuldigen, door te sturen, openbaar te maken, op te slaan of op andere wijze te gebruiken. Ordina N.V. en/of haar groepsmaatschappijen accepteren geen verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor schade die voortvloeit uit de inhoud en/of de verzending van dit bericht.

This e-mail and any attachments are confidential and are solely intended for the addressee. If you are not the intended recipient, please notify the sender and delete and/or destroy this message and any attachments immediately. It is prohibited to copy, to distribute, to disclose or to use this e-mail and any attachments in any other way. Ordina N.V. and/or its group companies do not accept any responsibility nor liability for any damage resulting from the content of and/or the transmission of this message.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e "
Onderwerp: RE: beoordelingsverzoek
Datum: dinsdag 12 maart 2019 14:52:11

Hoi 5.1.2.e ,

Hieronder mijn inhoudelijke reactie. Ik weet niet welke vorm dit uiteindelijk gaat krijgen, maar het moet wel een verhaal zijn wat overeind blijft ook als dat in het openbaar ter discussie wordt gesteld in de security community.

>> De vraag is of en, zo ja, dit leidt tot aanvullende risico's met betrekking tot de informatiebeveiliging van het BCT-stelsel in het algemeen en de
 >> betrouwbaarheid van de handtekeningen in het bijzonder. Heb jij daar zicht op en zou je dat met ons willen delen?

Het eerste deel van deze vraag vind ik heel lastig te beantwoorden omdat ik geen zicht heb op de ontwerpoverwegingen die destijds hebben geleid tot het BCT-stelsel. 5.1.2.e kent die historie wel. Als het goed is zijn in het ontwerp bedreigingen geïdentificeerd (bijv. fraude door chauffeur, kwaadwillende aanpassingen software in Boordcomputer, manipulatie van bestanden, etc) en daartegen zijn maatregelen bedacht om die risico's te mitigeren. Vaak geldt dan het principe van 'security in depth' wat inhoudt dat er meerdere lagen beveiliging zijn. (Vergelijk: niet alleen firewall in het netwerk, maar ook antivirus op de PC). Nu zit het BCT-stelsel vol met allerlei beveiligingsmaatregelen (verzegelde kastjes, ondertekening bestanden, opvolgkaarten, pairing van systeemkaarten aan boordcomputers, etc, etc) waarvan ik niet altijd zicht heb op het achterliggende risico dat wordt gemitigeerd. De geïsoleerde vraag naar de aanvullende risico's als je de systeemkaarten blijft gebruiken vind ik daarom lastig.

N.a.v. het tweede deel van de vraag kan ik in z'n algemeenheid wel het volgende zeggen over het verlopen van certificaten en elektronische handtekeningen:

1. Iedere publieke/gestandaardiseerde PKI omgeving kent een einddatum omdat cryptografische algoritmen verouderen en per definitie gevoelig zijn voor 'brute force' aanvallen (d.w.z. alle geheime sleutels proberen). Daarom is G3 geldig tot nov. 2028 en niet tot 2082 zodat dit meteen klaar is tot ons pensioen . De cryptografische algoritmen van G2 zijn nog steeds betrouwbaar hoewel de opgenomen straks verstrijkt. Omdat de cryptografie nog betrouwbaar is, blijft een elektronische handtekening onder een bestand met zekerheid te relateren aan een specifieke systeemkaart ongeacht het feit dat het certificaat is verlopen. In mijn beleving blijft de volgende waarborg die een systeemkaart biedt nog steeds geldig: bestand A is met zekerheid ondertekend door de boordcomputer die n jaar geleden een certificaat kreeg met nummer X en waarvan de sleutels op systeemkaart Y staan die is verstrekt aan leverancier Z (en die heeft het op enig moment ingebouwd in kastje.. van ondernemer..). De disclaimer is dan: het certificaat is verlopen en ik kan niet op basis van een 'CRL' vaststellen of het certificaat ooit ingetrokken was, maar dat kan wel in een back-office systeem.
2. Over dat punt van de CRL. Intrekking van certificaten (en de controle daarvan) is technisch niet meer goed en betrouwbaar mogelijk. De zogenaamde Certificate Revocation List (CRL) is een lijst met de serienummers van certificaten die zijn ingetrokken maar nog niet zijn verlopen. Bijvoorbeeld bij verlies, vertrek van een chauffeur bij een onderneming of vervanging van een Boordcomputer. Deze lijst is ondertekend door de CA en daarom niet

meer (betrouwbaar) te genereren zodra de geldigheidsduur van de CA is verlopen. De CA software die in gebruik is voor de BCT is gecertificeerd en het zou nader onderzoek vereisen of het technisch eigenlijk wel mogelijk is om zo'n lijst te genereren waarop dan alle serienummers staan van systeemkaarten die ooit zijn ingetrokken.

3. Maar zelfs als het mogelijk is om zo'n CRL lijst op of na 23 maart 2020 te genereren (met een verlopen CA) dan zal software van vertrouwende partijen alsnog die lijst als onbetrouwbaar beschouwen. De PKI technologie die in gebruik is bij PKIoverheid is gebaseerd op industrie standaarden. De controle op geldigheidsduur is een elementaire controle die altijd uitgevoerd wordt. Wanneer Boordcomputers (XML) bestanden ondertekenen met verlopen certificaten en die bestanden worden voor toezicht, handhaving of administratie in andere systemen ingelezen dan zullen die systemen deze bestanden -als het goed is- niet vertrouwen.
4. Hoe die applicaties omgaan met verlopende certificaten weet ik niet. Dat hangt af hoe dat is ingebouwd en dus implementatie specifiek. Ter illustratie heb ik bijgevoegd hoe een ondertekend e-mail bericht er in Outlook uitziet na verlopen van het certificaat en in Adobe bij een ondertekende PDF. In Outlook kan je een dag na ontvangst van een bericht al indringende foutmeldingen krijgen als toevallig het certificaat van de ondertekenaar is verlopen, terwijl Adobe daar veel relaxter mee omgaat en meldt dat het bericht niet is gewijzigd.

>> De tweede vraag is, wat de verwachte technische, fysieke levensduur van de systeemkaarten op G2 is. Heb jij daar zicht op?

Dat lijkt mij niet zo'n probleem voor de systeemkaarten:

- Leveranciers van smartcards geven daarover vaak een indicatie in de vorm van het aantal insertions/removals van een smartcard in en uit een kaartlezer. Dat heeft vooral te maken met mechanische slijtage van de contacten bijv. van je bankpas in een betaalautomaat. In de praktijk zie je dat het zo rond de 5 jaar ligt maar dat heeft ook te maken met het slijten van bedrukking of door het buigen in portemonnee. Al die aspecten spelen geen rol voor de ingebouwde systeemkaart. Die slijt net zo weinig als de SIM kaart van je telefoon.
- Los van de levensduur van de chip begreep ik van sommige leveranciers dat er zomer's regelmatig uitval is door grote hitte als het kastje op het dashboard staat in de taxi. Dan vindt er via bestaande processen een vervanging plaats.
- Als de chip al 8 jaar in het kastje zit, is het hele kastje ook al 8 jaar oud. Dus technische defecten zijn evengoed te verwachten vanwege veroudering van de boordcomputers zelf.

Kortom: de garantie is verlopen, maar de systeemkaarten zullen in de praktijk nog wel even meegaan. En als er uitval is -zoals nu ook al voorkomt- dan vindt er door de leverancier een swap plaats en wordt er straks meteen een nieuwe G3 systeemkaart geplaatst. De maatregel is primair bedoeld om een big-bang vervanging van alle systeemkaarten te voorkomen en dat doel bereik je ook als er een iets hoger uitval percentage zou ontstaan door ouderdom van de componenten.

Mvg,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Sent: maandag 11 maart 2019 12:08

To: 5 @moehn.nl
Cc: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>
Subject: beoordelingsverzoek

Beste 5.1.2.e

Vanochtend kon ik met de juristen van HBJZ en RDW, samen met beleidsadviseurs van DGMO en 5.1.2.e, de conclusie trekken dat de tijdelijke oplossing (namelijk de boordcomputerkaarten voor 20 maart 2020 naar G3 en de systeemkaarten bij onderhoudsbeurten naar G3, waardoor er nog een bepaalde periode, ook na 20 maart 2020, een flink aantal systeemkaarten op G2 zullen zitten) past binnen de huidige wet- en regelgeving.

De vraag is of en, zo ja, dit leidt tot aanvullende risico's met betrekking tot de informatiebeveiliging van het BCT-stelsel in het algemeen en de betrouwbaarheid van de handtekeningen in het bijzonder. Heb jij daar zicht op en zou je dat met ons willen delen?

De tweede vraag is, wat de verwachte technische, fysieke levensduur van de systeemkaarten op G2 is. Heb jij daar zicht op?

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Systeemkaart Dianta
Datum: dinsdag 10 december 2019 11:57:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Hoi 5.1.2.e ,

Deze had ik ook als actiepoint liggen vanuit 5.1.2.e die mij heeft verzocht om dit plaatje bij te werken.

Bedankt ook voor je input. Ik zal het bijwerken en compleet maken.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: dinsdag 10 december 2019 11:56
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Systeemkaart Dianta

Hoi 5.1.2.e , dit was het plaatje waar ik het over had, waar ik graag je feedback op heb.

Wat mij in elk geval opvalt:

Rechtbank, en Bureau bestuurlijke boete ontvangen wel data uit Dianta, maar dat is procesmatig geregeld, niet applicatief.

GRAS bestaat niet meer, dus ook die kan eruit. (functionaliteit is wel gewenst).

Query met upload naar Tamara wordt niet meer verwerkt (volgens mij?)

Documentum is uitgefaseerd (toch?, of nog steeds niet volledig afgerond?)

En ik mis de finetuning vanaf en naar Weigh in Motion:

- 1) Is volgens mij de koppeling vanaf de PVM naar Dianta
- 2) Is de koppeling van Dianta naar 5.1.2.e

Ik mis ook nog de koppeling naar de certificatenstores en .crl voor BCT.

Mis jij nog zaken?

Alvast bedankt,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 3 december 2019 08:48
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: Systeemkaart Dianta

Hoi 5.1.2.e

Zoveel is er toch niet veranderd sinds 2005 ☺

Het plaatje dat ik in BizzDesign zie is onderstaand (sorry voor de kwaliteit). Mochten jij (of 5.1.2.e) daar nog aanvullingen op hebben, dan hoor ik die graag.



Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @iLenT.nl>

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 08:44

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @iLenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: Systeemkaart Dianta

5.1.2.e

Plaatjes die ik heb zijn verre van recent (rond 2005!). Mijn inschatting is dat 5.1.2.e maar die staat in Cc. zo'n plaatje heeft als dat er al is. Anders zou Technolution of SSC-ICT zoiets moeten kunnen leveren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
TWO Inspectieondersteuning en Control (IenC)
Afdeling InformatieVoorziening (IV)

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 12e Verdieping Flex
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

T

5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

.....
Verzonden met BlackBerry Work
tekst kan dus een beetje rammelen.

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Datum: dinsdag 03 dec. 2019 8:36 AM
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Kopie: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: Systeemkaart Dianta

Hoi 5.1.2.e,

Er staat mij bij dat jij (vroeger) een plaatje had van Dianta waarin alle koppelingen/afhankelijkheden met externe bronnen en systemen waren opgesomd. In BizzDesign staat wel een platje met wat koppelingen, maar volgens mij is die verre van volledig.
Als jij dit plaatje (nog) hebt, zou je mij die dan toe kunnen sturen?

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: CPS document aanpassingen
Datum: maandag 29 april 2019 16:18:23

Ter info.

Van: 5.1.2.e
Verzonden: maandag 29 april 2019 16:18
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e - Ordina
Onderwerp: CPS document aanpassingen

Hallo 5.1.2.e,

We moeten nog een haakje maken om de systeemkaart na 23 maart 2020 nog 18 maanden geldig te laten zijn.

Dat de systeemkaart geldigheidstermijn heeft wordt nu in het CPS document beschreven. Met jou, 5.1.2.e en 5.1.2.e heb ik afgesproken dat we daarin de wijziging opnemen.

5.1.2.e heeft aangegeven dat vanuit de certificaten worden verwezen naar ons uitgifte beleid, dus daarmee is er haakje naar het CPS-document.

Nu had 5.1.2.e nog een voorstel om het eventueel in algemene voorwaarden op te nemen. Die staan genoemd bij de dossierhouder BCT. Ik zelf wil de wijziging op 1 locatie laten doorvoeren. Omdat we het CPS-document moeten wijzigen is dat de meest logische plaats.

Hoe en wanneer voeren we de wijziging door in het CPS-document? Ik begreep dat Eurphoria al in juni hun software wil laten auditen.

Dus dan moeten we dan in mei a.s. doen!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Programmamanager

.....
I-Interim Rijk

I-Interim Rijk: Rijkscollega's voor het realiseren van I-ambities.

Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Wilhelmina van Pruisenweg 52 | 2595 AN | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e

[@rijksoverheid.nl](mailto:5.1.2.e@rijksoverheid.nl)

www.i-interimrijk.nl

.....

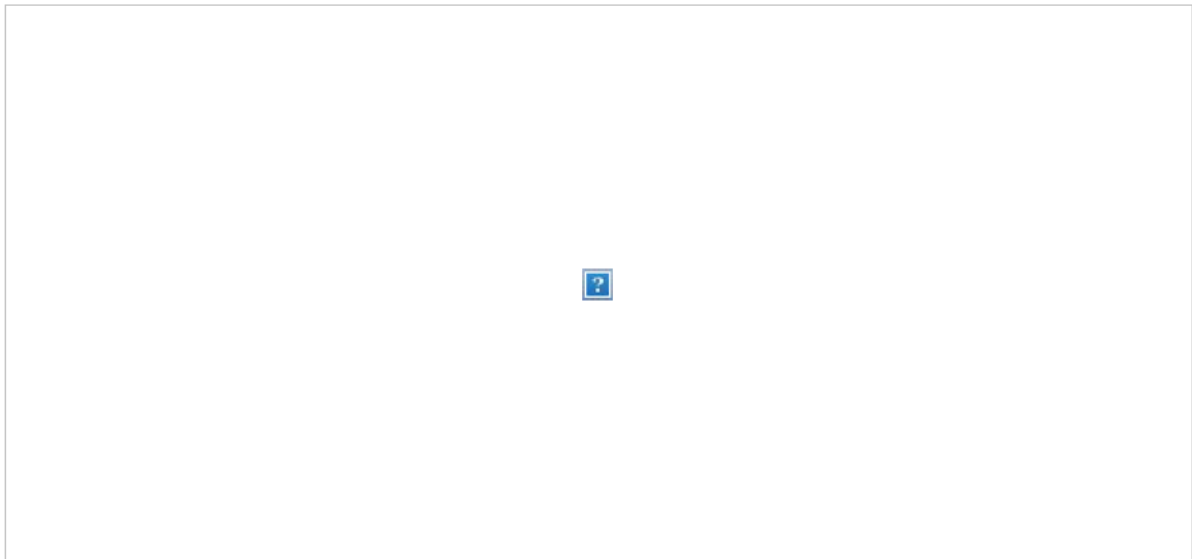
Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Dubbelcheck: Algemene Voorwaarden voorgestelde aanpassing G2 systeemkaarten
Datum: dinsdag 28 mei 2019 12:21:32
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[1905xx Algemene Voorwaarden BCT PKIoverheid.docx](#)

Goedemiddag 5.1.2.e

Zoals je weet moet ergens vastgelegd worden dat G2 systeemkaarten langer gebruikt mogen worden dan 22 maart 2020. Besloten is om dat 'haakje' toe te voegen in de Algemene Voorwaarden die van toepassing zijn op de BCT certificaten en waar het uitgiftebeleid naar verwijst.

De verplichting om te controleren dat een certificaat en bijbehorende hiërarchie geldig is, ligt primair bij de 'vertrouwende partij'. Daarom heb ik in Hoofdstuk 8 een zinnetje toegevoegd bij die verplichting, zoals je hieronder kan zien.

VRAAG: kan jij je vinden in deze formulering? Als er nog aanvulling nodig is, zijn tekstvoorstellen altijd welkom.



Voor de context heb ik het hele document bijgevoegd. Dat is al heel vaak beoordeeld door externe auditors en staat al jaren online, dus daar hoeft je wat mij betreft verder geen review op uit te voeren.

Planning en vervolg

Het streven van 5.1.2.e is om 5 of 12 juni een kamerbrief gereed te hebben waarin de genoemde datum staat. Dus als je voor die tijd kan reageren dan zou dat heel mooi zijn. Zodra die brief gepubliceerd is, lever ik de Algemene Voorwaarden op aan 5.1.2.e die dan de publicatie regelt via KPN.

Alvast bedankt,

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e
 ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Stand van zaken uitrol nieuwe BCT kaarten
Datum: vrijdag 13 december 2019 09:14:27
Bijlagen: [201960882.DOCX](#)

Tef info.

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: donderdag 12 december 2019 15:48
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 < 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) -
 ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Stand van zaken uitrol nieuwe BCT kaarten

Kamerbrief BCT is naar de Tweede Kamer.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
ILT-2019/60882

Datum 12 december 2019
Betreft Stand van zaken uitrol nieuwe BCT kaarten

Geachte voorzitter,

Met deze brief wil ik u op de hoogte brengen over de voortgang van de vervanging BoordComputerTaxi (BCT) kaarten en de gevolgen, die deze vervanging heeft op de handhaving. U bent door de brief 'voortgangsbrief taxibeleid' van 19 september jl. geïnformeerd over de voortgang en verbetering van deskhandhaving.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is december vorig jaar gestart met een programma voor de vervanging van de kaarten voor de BCT. In opdracht van de ILT voert Kiwa deze vervangingsoperatie uit.

Om te kunnen werken met de nieuwe BCT-kaarten heeft de BCT, in een taxi, een software update nodig van een BCT-fabrikant. Deze update en de vervanging van de BCT-kaarten moet uiterlijk eind maart 2020 afgerond zijn, want na die datum werken alle huidige persoonsgebonden kaarten voor de BCT niet meer. De vervanging van de BCT-kaarten duurt langer dan verwacht, maar eind maart 2020 zullen alle persoonsgebonden kaarten zijn vervangen en is de software update uitgevoerd.

In de overgangsperiode van januari t/m maart 2020 kunnen zowel oude als nieuwe BCT-kaarten worden gebruikt. De digitale certificaten van de oude kaarten worden om technische redenen per 1 januari ingetrokken en daarom zal de ILT de huidige handhavingspraktijk (straathandhaving waarbij boetes kunnen worden opgelegd) voortzetten en zal de deskhandhaving pas vanaf medio 2020 volledig worden uitgevoerd. Ondertussen zal de deskhandhaving verder worden geoptimaliseerd en uitgebouwd.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e
Onderwerp: FW: Tussenrapport
Datum: donderdag 19 december 2019 14:40:54
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[Tussenrapport Levering Type G3 - November 2019.pdf](#)

Hallo 5.1.2.e,

Zoals besproken. Mijn inziens moet de rapportage voldoen aan artikel 2.1 van onze overeenkomst met Kiwa:

2.1 Opdrachtnemer informeert Opdrachtgever maandelijks over de voortgang in de vorm van maandelijks tussenrapporten. Een tussenrapport bevat in ieder geval de volgende informatie:

- a) het aantal Geleverde en nog te Leveren Boordcomputerkaarten Type G3 (onderverdeeld per categorie) en Systeemkaarten Type G3;
 - b) het aantal Boordcomputerkaarten Type G3 (onderverdeeld per categorie) respectievelijk Systeemkaarten Type G3 waarvan het Uitreiken succesvol heeft plaatsgevonden;
 - c) het aantal Boordcomputerkaarten Type G3 (onderverdeeld per categorie) waarvan het Uitreiken niet is geslaagd;
 - d) informatie waarvan Opdrachtnemer in de ruimste zin van het woord redelijkerwijs kan inschatten dat deze voor Opdrachtgever in het kader van deze opdracht relevant is.
- Verder zal Opdrachtnemer in een tussenrapport in ieder geval een inhoudelijke relatie leggen met hetgeen in eerdere tussenrapporten is aangegeven en een vooruitblik geven over de verwachte resultaten voor de volgende periode.

Waarbij de volgende definities van toepassing zijn uit de overeenkomst:

Leveren (en: Geleverd): het door Opdrachtnemer produceren van een Boordcomputerkaart Type G3 of Systeemkaart Type G3, die voldoet aan de toepasselijke wetten en normen, alsmede het aanbieden hiervan aan de Kaarhouder.

Uitreiken: het fysiek overhandigen van een Boordcomputerkaart Type G3 aan de houder van een Boordcomputerkaart Type G2, waarbij laatstgenoemde deze kaart in ontvangst neemt.

Uitgaande van het bovenstaande ontbreken mijn inziens nog: systeemkaart, uitreiken niet is geslaagd en vooruitblik geven over de verwachte resultaten voor de volgende periode (lees: maand)

Heb jij nog aan-of opmerkingen? Graag uiterlijk morgen voor 12:00 uur. Ik zal daarna onze opmerkingen naar 5.1.2.e sturen met jou in de cc.

Ik zal 5.1.2.e aangegeven dat hij voor vragen de volgende week nog bij jou terecht kan. Ik ben vanaf maandag tot 6 januari a.s. met vakantie.

Gr. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @kiwa.nl>
Verzonden: dinsdag 17 december 2019 16:21
Aan: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>
CC: 5.1.2.e @kiwa.nl>
Onderwerp: Tussenrapport

Beste 5.1.2.e ,

Bijgevoegd de eerste tussenrapportage m.b.t. de Levering van Boordcomputer- en Systeemkaarten Type G3.

Mochten er vragen of onduidelijkheden zijn of mis je nog zaken ten opzichte van hetgeen we hadden afgesproken dan horen we dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Afdeling Compliance

KIWA-logo



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk (ZH)

Nederland



Trust Quality Progress

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

[Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer](http://www.kiwaregister.nl/disclaimer)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: FW: Wijziging BCT - opvolgsysteemkaart eindversie 28.11
Datum: vrijdag 29 november 2019 10:03:00
Bijlagen: [Wijziging BCT - opvolgsysteemkaart eindversie 28.11.DOCX](#)

Hoi 5.1.2.e ,

Zie de hieronder de gearceerde passage. Zal dus iets later worden aangepast. Geen ramp, volgens mij.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 28 november 2019 15:50
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - DGB
 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>
Onderwerp: RE:Wijziging BCT - opvolgsysteemkaart eindversie 28.11

Beste 5.1.2.e

Hierbij een aangepaste versie nav onderstaande mail. Ik zie dat art I onder B zodanig is aangepast dat ook de toelichting aanpassing behoeft. **Graag zsm jullie akkoord hierop.**

Het akkoord op de HUF ontvang ik graag per mail en niet in HPRM. Ik ben namelijk niet in staat morgen of maandag in HPRM te kijken.

@ 5.1.2.e van de opmerking over de aanpassing van de bijlage: deze wijziging kan niet meegaan in deze wijziging omdat de notificatietermijn nog niet is verstreken. Deze wijziging geschiedt daarna in een afzonderlijke wijziging. Deze regeling zal in december worden voorbereid maar gaat pas op 14.1 naar de minister.

Tav het proces; de minister krijgt alle stukken die voor het kerstreces moeten worden afgedaan in 1 grote bulk en met 1 aanbiedingsnota voor het hele departement. Deze nota bevat voor ieder dossier een korte tekst van max 7 regels. Die zal ik maken.

Maandagmorgen moet ik de regeling aanbieden aan ons secretariaat wetgeving. Alle stukken die later komen kunnen niet meer mee met deze bulknota en worden pas na het kerstreces door de minister afgedaan.

Groet

5.1.2.e

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
 Afdeling Spoor en Weg
 tel 0615879154
 vrijdag niet beschikbaar

Van: 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 28 november 2019 15:28

Aan: 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 2. Wijziging BCT - opvolgsysteemkaart eindversie 21.11 - PBr

Dank. Eén klein technisch puntje nog dat 5.1.2.e meldde:

Ad D - bijlage 4, paragraaf 8.5 (stap 4), 8.6 (stap 3), 8.7 (stap 4) van methode 2.
Tekstuele onduidelijkheid: er staat bij alle paragrafen dat in methode 2, bij alle paragrafen in de bovengenoemde stappen, de "(volledige) hash" wordt berekend. Om duidelijk te maken dat het hier nu niet gaat over de "intermediate hash" uit methode 1, zou hier volgens mij in alle 3 de gevallen "volledige hash" zonder haakjes moeten staan.

Ik heb betrokkenen hier net gevraagd eventuele andere HUF-gerelateerde bezwaren per omgaande te melden. Ik hoop het stil blijft en ik de korte concept HUF toets morgenmiddag in HPRM kan zetten.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 28 november 2019 15:14

Aan: 5.1.2.e) - HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: 2. Wijziging BCT - opvolgsysteemkaart eindversie 21.11 - PBr

Hoi 5.1.2.e ,

@ 5.1.2.e ; zie bijgaand de 5.1.2.e versie met de wijziging die ILT graag wilde in deel B art. 17.

@5.1.2.e : 5.1.2.e wil uiterlijk as. maandagochtend uitsluitel van de ILT op de gewijzigde regeling. Hierover is geen correspondentie mogelijk.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - HBJZ
Cc: 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e @ordina.nl; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Gebruik nieuwe chip op de G3 BCT-kaarten
Datum: donderdag 4 april 2019 08:25:05

Hallo 5.1.2.e

Zoals besproken en na overleg met 5.1.2.e. Graag het volgende onderzoeken.

We gaan een nieuwe chip gebruiken voor de nieuwe G3-kaarten, met als gevolg:

- Wijzigingen in de commando's voor aansturing en uitlezen van de contactchip van BCT-kaarten (beschreven in onze regeling bijlage 4). Kiwa zoekt welke commando's er nu gaan wijzigen.

De chip is conform een technische ETSI standaard. Ik ben gewend dat wij normaal verwijzen naar een dergelijke standaard.

Bij het opstellen van regeling is toen echter besloten omdat niet te doen, maar de standaard min of meer over te schrijven.

Ik begreep van 5.1.2.e dat jouw voorganger 5.1.2.e dat toen perse wilde. Dat is niet gebruikelijk in de Rijks ICT-wereld.

Mijn vragen:

- Moeten we bij zo'n technische wijziging van commando's naar Brussel?
- Jij hebt mij eens verteld dat we bij verwijderingen niet naar Brussel hoeven. Kunnen we bijlage 4 in zijn geheel uit de regeling halen?

5.1.2.e heeft het onderstaande voor jou uitgezocht.

Gr. 5.1.2.e

-----uitzoek werk 5.1.2.e-----

De [Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi](#) bestaat uit een hoofddocument en 4 technische bijlagen die integraal onderdeel van de Regeling zijn.

Het geheel van het hoofddocument en zijn bijlagen, te weten:

1. Beveiligingsprofiel Boordcomputer Taxi (PP-BCT),
2. Gegevensoverbreningsinterface Boordcomputer Taxi,
3. zonder titel, maar betreft de technische specificatie van de boordcomputerinterface voor de taxameter
4. Technische specificaties gebruik boordcomputer- en systeemkaarten Boordcomputer Taxi,

Daartoe zouden we:

1. de bijlage 4 uit de Regeling moeten verwijderen om ze als aparte publicaties van de Dossierhouder BCT beschikbaar te stellen
 (e.e.a. analoog aan de huidige publicaties van de Dossierhouder BCT: "Uitgiftebeleid (CPS)", "Algemene Voorwaarden", "Ministeriële Regeling Gebruik Boordcomputer en Boordcomputerkaarten" en "PKI Disclosure Statement"),

2. specifieke verwijzingen naar een bijlage(tekst) in (het huidige hoofdocument van) de Regeling, te weten
 - 12 verwijzingen naar (een sectie van) bijlage 4,moeten vervangen door een van de volgende respectievelijke zinsneden of een variant daarop:
 - "de door de Dossierhouder BCT gepubliceerde technische specificaties gebruik boordcomputer- en systeemkaarten Boordcomputer Taxi".



Staatssecretaris

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

T 5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

Datum

Kenmerk
ILT-2019/23973

Bijlage(n)
-1-

beslisnota

Beantwoording vragen over Programma vervanging
BCT-kaarten

Doel:

Tijdens de staf met DGMo van 6 maart 2019 is het programma voor de vervanging van de BCT-kaarten besproken. U heeft aangegeven daarover verder te willen praten en uw standpunt te willen bepalen op basis van de beantwoording van uw vragen.
In de bijlage worden uw vragen beantwoord. Tevens is de nota bijgevoegd die op 6 maart was geagendeerd.

Advies:

1. Instemmen met de omwisselactie voor de BCT-kaarten (voor chauffeurs en ondernemers) en voor de financiële dekking de kosten voor de compensatie te claimen in het kader van de begrotingsindiening 2020. Deze claim loopt mee in de interne besluitvorming over de begroting.
2. Ermee instemmen om de geldigheid van de systeemkaart te verlengen met 18 maanden (te rekenen vanaf 22 maart 2020).
3. Deze nota bespreken op 8 mei 2019 tijdens het geplande gesprek over de BCT en de Drielandentrein.

Stand van zaken/toelichting/korte inhoud:

Onderbouwing bij advies 1

Op basis van mijn nota die op 6 maart is besproken stemde u in met een compensatie voor teveel betaalde kosten gezien de kortere geldigheidsduur.

Ik adviseer u hiermee in te stemmen, ook omdat dit de snelheid van de omwisselingsactie bevordert.

Onderbouwing bij advies 2

Van de systeemkaarten in de BCT's loopt de geldigheid af op 22 maart 2020. Dat heeft te maken met de beperkte geldigheidsduur van het certificaat. Door een wijziging in de software van de BCT kan worden voorkomen dat na die datum de systeemkaarten niet meer werken. Omdat de chips die in de systeemkaarten zitten ook in technische zin een beperkte levensduur hebben (door telkens optredende temperatuurwisselingen), kunnen deze systeemkaarten niet onbeperkt geldig zijn. Dat zou op den duur tot storingen in de werking van de BCT leiden. Er is om die reden voor gekozen om de geldigheid van de systeemkaarten te verlengen met een periode van 18 maanden, te rekenen vanaf 22 maart 2020. Taxiondernemers hebben dan ruim de gelegenheid om hun taxi's/BCT's van een nieuwe systeemkaart te voorzien. Taxi's moeten namelijk minimaal eenmaal per jaar voor onderhoud naar de werkplaats.

5

Communicatie

De bedoeling is om de taxisector begin juni te informeren. De Tweede Kamer kan dan tijdig vóór het zomerreces – zoals toegezegd in het AO OV, OV Chip en Taxi van 21 maart 2019 worden geïnformeerd. In een afzonderlijke nota zal ik u informeren over de planning met betrekking tot de vervanging van de BCT-kaarten.

Afstemming

Deze nota is afgestemd met DGMO/OVS.

Bijlage

Tijdens de staf met DGMo van 6 maart 2019 is het programma voor de vervanging van de BCT-kaarten besproken. U heeft hierover enkele opmerkingen gemaakt en vragen gesteld. In deze nota worden uw vragen beantwoord.

Vragen en antwoorden

Vraag 1

U heeft laten weten alleen mee te willen werken aan een eenmalige oplossing, die gepaard moet gaan met afspraken (ook met de taxibranche) over een structurele oplossing. U heeft verzocht deze uit te werken en opnieuw voor te leggen.

Antwoord 1

Het probleem is dat BCT-kaarten zijn verstrekt die korter geldig en bruikbaar zijn dan de gebruikelijke duur van de toelating tot het beroep. Dit komt doordat het overheidscertificaat waarvan de kaarten zijn voorzien, zijn geldigheid verliest op een vaste datum: 22 maart 2020. Dit probleem wordt in het binnen de ILT ingestelde Programma BCT langs twee verschillende sporen opgepakt.

1. Het ene spoor leidt naar de omwisseling van de huidige BCT-kaarten voor kaarten met een nieuw overheidscertificaat.
Bij deze omwisselactie behoort ook het onderzoek naar de technische en juridische mogelijkheden om, via een softwarewijziging van de BCT's, de geldigheidsduur van de systeemkaarten te verlengen.
De gehele keten (waaronder RDW, Logius en AT) wordt hierbij betrokken. U ontvangt hiervoor een afzonderlijke nota. Vanuit de ILT zult hierover worden geïnformeerd, zodat u de Tweede Kamer hierover tijdig – vóór het zomerreces – kunt informeren.
2. Het andere spoor richt zich op een structurele oplossing, waarbij geen grote omwisselacties meer nodig zijn, doordat het stelsel draadloos en kaartvrij is gemaakt.
Hiertoe wordt gekeken naar andere wijze van 'ondertekenen' van de gegevens door middel van remote signing (zoals DigiD, eID) en de online mogelijkheden voor de opslag en het gebruik van de BCT-gegevens (cloud-oplossingen). Vanzelfsprekend wordt (benodigde aanpassing van) de wet- en regelgeving hierin betrokken, evenals de kaders voor gegevensbescherming. Bijvoorbeeld: één van de mogelijkheden die door diverse commerciële bedrijven, sinds 2 jaar, in Nederland wordt aangeboden is 'remote signing'. Hierbij wordt een certificaat via het mobiele netwerk verstrekt. Dat houdt in dat elke keer als een taxichauffeur inlogt, het certificaat erbij wordt gehaald. Dit in tegenstelling tot de methode die nu wordt gebruikt, waarbij het certificaat fysiek op een smartcard is 'gedrukt'; bij 'remote signing' is er geen sprake van het verlopen van certificaten en behoren grootschalige kaartwisselacties tot de verleden tijd.

Technologische marktconsultatie

Het Programma BCT verkent de technologische mogelijkheden die de markt biedt. Dit zal gebeuren in afstemming met de taxibranche. Het komende jaar wordt besteed aan onderzoek (technisch, juridisch, beleidsmatig en qua uitvoering). Hierbij wordt geschakeld met het ILT-programma Taxi, dat datagedreven en risicogerichte werkwijzen ontwikkelt, met een centrale plek voor deskhandhaving. Het doel is hierbij dat het constateren van een overtreding automatisch gebeurt en dat de handhaving binnen de technische en juridische mogelijkheden zo automatisch mogelijk gebeurt.

Het streven is om in het eerste kwartaal van 2020 een structurele oplossing voor te stellen, om vervolgens, na besluitvorming, de benodigde projecten in te richten. In 2020 en 2021 zal dan 'Agile-matig' (dus via korte ontwikkelcycli met directe terugkoppeling van ILT-inspecteurs en gebruikers uit de markt) de oplossing verder worden ontwikkeld. In 2022 tot en met 2024 zou dan sprake kunnen zijn van een gefaseerde implementatie, waardoor ruim voor het einde van de geldigheidsduur van het momenteel in te voeren certificaat een structurele oplossing voor handen is.

Vraag 2

U heeft gezegd te kunnen instemmen met compensatie voor de kortere levensduur van de kaarten. Over precieze vorm en dekking moet op later moment nog worden besloten. U heeft verzocht dit als generiek vraagstuk mee te nemen, en niet als vanzelfsprekend naar dekking vanuit spoor te kijken.

Antwoord 2

Door DGMo/OVS zijn de kosten voor het omwisselen van de BCT-kaarten geclaimd in het kader van de begrotingsindiening 2020 in het IenW brede beeld. Deze claim loopt mee in de interne besluitvorming over de begroting. Deze is gepland in de BSR van 28 mei 2019.

FMC zal de BSR en de bewindslieden adviseren om deze kosten alsnog ten laste te brengen van het infrastructuurfonds te laten komen, zoals als terugvaloptie was voorgesteld in mijn eerdere nota (ILT-2019/10178, bijgevoegd).

Het is van belang dat er uiterlijk medio mei 2019 overeenstemming is over de dekking. Er is dan voor Kiwa voldoende voorbereidingstijd en productie van kaarten om in het najaar van 2019 te starten met de distributie van de chauffeurs- en ondernemerskaarten. Indien dit later wordt is er mogelijk onvoldoende tijd om vóór de deadline alle taxichauffeurs van G3-bestendige kaarten te voorzien.

U heeft op dit punt aanvullend gevraagd waaruit de kosten voor de tachograafkaarten worden betaald. Deze kosten worden door de sector zelf gedragen. Tachograafkaarten zijn echter niet voorzien van een certificaat zoals de BCT-kaarten en daarom is de situatie niet zonder meer te vergelijken. Er is hier geen sprake van een grootschalige omwisselactie. Bestaande kaarten kunnen gewoon nog worden gebruikt.

Vraag 3

- a. U wilt graag een nadere verklaring hoe Kiwa ertoe is gekomen toezeggingen te doen over een oplossing.
- b. Is er een mogelijkheid kosten op Kiwa te verhalen?

Antwoord 3a

Medio februari 2015 heeft Kiwa de ILT erop geattendeerd dat er na 22 maart 2015 chauffeurskaarten uitgereikt zullen worden met een kortere geldigheidsduur dan 5 jaar, indien niet tijdig kaarten met een G3-certificaat beschikbaar zouden zijn. Het is niet duidelijk waarom Kiwa niet eerder heeft geïnformeerd, maar er is geen aanleiding te vermoeden dat Kiwa lang heeft gewacht met informeren.

Door de korte tijd tot de datum van 22 maart 2015 was er in feite een acuut probleem en was het niet haalbaar tijdig kaarten met een G3-certificaat te krijgen. Het was wel noodzakelijk om snel een oplossing te vinden. In verband met de behandeltermijn van aanvragen voor nieuwe kaarten bij Kiwa, was het probleem immers acuut. Als oplossing is besproken dat in de beschikking tot toekenning van een chauffeurskaart wordt vermeld dat aanvrager recht heeft op een kaart met een looptijd van 5 jaar, maar dat dit niet mogelijk is omdat er geen kaarten met G3-certificaat beschikbaar zijn. In de beschikking van Kiwa aan de chauffeurs is aangegeven dat een passende oplossing zal worden geboden. Daarmee is de indruk gewekt dat er compensatie zal worden gegeven.

Antwoord 3b

Op grond van het contract tussen de ILT en Kiwa kan Kiwa extra gemaakte kosten declareren. Wel is de besluitvorming hierover binnen IenW onduidelijk verlopen. Gezien het bovenstaande is er geen juridische grondslag om de kosten op Kiwa te verhalen.

Op 4 april jl. heeft een constructief gesprek met Kiwa plaatsgevonden. Kiwa heeft tijdens dit gesprek een procesvoorstel gedaan voor de omwisseling van de BCT-kaarten. Dit voorstel behelst de grootschalige inkoop van BCT-kaarten. Dit levert Kiwa schaal- en efficiencyvoordelen op.

Het is aanzienlijk goedkoper om kaarten in bulk te produceren en te verspreiden via Kiwa. Daarbij kunnen vervangende kaarten tegen de productiekosten aan chauffeurs en ondernemers worden verstrekt voor de resterende looptijd.

5.1.5.

Voor de systeemkaarten is inmiddels duidelijk dat het door een softwarewijziging mogelijk is deze kaarten langer te gebruiken; dus na 22 maart 2020. Ondernemers krijgen een extra termijn van 18 maanden – te rekenen vanaf 22 maart 2020 – om de BCT's van een nieuwe systeemkaart te voorzien. Indien de afgifte ervan in het najaar van 2019 kan beginnen, hebben ondernemers derhalve een termijn van ongeveer 2 jaar. Aangezien taxi's minimaal eenmaal per jaar voor onderhoud naar de werkplaats moeten, is de

verwachting dat taxi's voor deze omwisselactie niet extra naar een werkplaats hoeven.

Vraag 4

U heeft gevraagd om informatie over eerdere tegemoetkomingen. Is er naast de subsidieregeling voor de aanschaf van de BCT ook een compensatie gegeven voor de omwisseling van kaarten en welke vorm heeft dat gehad?

Antwoord 4

Ten behoeve van de aanschaf van de BCT is door I&W destijds per kenteken een subsidie verstrekt van € 600,00.

5.1.5.

5

Daarmee konden de chauffeurspassen die toen in omloop waren om niet worden omgewisseld voor de resterende looptijd van deze passen. Deze kosten zijn betaald op basis van een afzonderlijk contract tussen de ILT en Kiwa over de omwisseling van de kaarten. De kosten zijn toen gedekt uit het budget BCT.

Vraag 5

U heeft gevraagd bij compensatie duidelijk aan te geven waarom vergoeding een uitzondering is. Andere sectoren mogen hier niet de dupe van worden.

Antwoord 5

In de contacten met de taxibranche is duidelijk kenbaar gemaakt dat als er sprake zal zijn van een vorm van compensatie, dat dit dan eenmalig zal zijn. Daarvoor zal in de brief bij de afgifte van de nieuwe kaarten worden vermeld dat het verstrekken van een nieuwe kaart een eenmalige operatie is. Zoals hierboven al is aangegeven, is het voornemen om na de omwisselingsoperatie een structurele oplossing te vinden voor het probleem van een kortere geldigheidsduur door vaste einddata van overheidscertificaten. Het onderzoek daarnaar is al gestart.

Vraag 6

Waarom heeft Kiwa al vergoeding beloofd terwijl het Rijk nu voor de kosten moet opdraaien?

Antwoord 6

Zoals bij de antwoorden op 3a en 3b is aangegeven, heeft Kiwa de kaarthouders na afstemming met I&W geschreven dat er een voorziening zal komen voor de kortere geldigheidsduur van de kaarten.

Datum: 21-02-2019

Ref: T190221

Tel: (070) 3490920

Per mail verzonden:

5.1.2.e

Betreft: Geldigheid veiligheidscertificaten
BCT-kaarten

Geachte mevrouw 5.1.2.e ,

Per 1 juli 2014 geldt in de consumententaximarkt de verplichting om een BCT in de taxi geïnstalleerd te hebben. Sinds 1 februari 2015 geldt die verplichting voor alle taxi's, ergo ook voor het contractvervoer. Op 1 oktober 2016 is de invoering van de BCT afgerond en zou gestart zijn met de handhaving van de gegevens uit de BCT.

Bureau Andersson Elffers Felix (AEF) heeft in de periode van juli 2016 tot februari 2017 een nul meting uitgevoerd. In 2018 heeft AEF weer een meting uitgevoerd met dezelfde vraagstelling. De doelstellingen van de BCT waren in het kort (1) een verbreed en verbeterd toezicht, (2) hogere veiligheid taxivervoer, (3) verbeteren gelijke concurrentie, (4) verbeterde transparantie voor de reiziger en (5) verminderen van de administratieve lasten.

De resultaten van de laatste meting van AEF hebben ons nog niet in definitieve vorm bereikt. Op basis van informatie van onze leden concluderen wij echter het volgende:

1. **Een verbreed en verbeterd toezicht**
Conclusie KNV: De BCT maakt het gemakkelijker om onjuistheden vast te stellen, dus het maakt toezicht beter mogelijk, maar de intensiteit van het toezicht lijkt de laatste jaren eerder afgenomen dan toegenomen.
2. **Hogere veiligheid taxivervoer**
Conclusie KNV: Wanneer er structurele handhaving gaat plaatsvinden is dit naar verwachting het resultaat.
3. **Verbeteren gelijke concurrentie**
Conclusie KNV: Wanneer er structurele handhaving gaat plaatsvinden is dit naar verwachting het resultaat.
4. **Verbeterde transparantie voor de reiziger**
Conclusie KNV: De transparantie voor de reiziger is toegenomen met de verplicht gestelde print bon die na een rit moet worden aangeboden, maar dat is niet per definitie volledig op het conto van de BCT te schrijven.
5. **Verminderen van de administratieve lasten**
Conclusie KNV: Invoering van de BCT heeft alleen voor kleine ondernemers en ZZP-ers een beetje administratieve verlichting opgeleverd.

De BCT heeft de sector tot op heden nog weinig gebracht (door matig toezicht) en al wel hoge kosten tot gevolg gehad.

Gelijktijdig met de evaluatie van de BCT, wordt de taxi- en zorgvervoersector geconfronteerd met de geldigheid van de veiligheidscertificaten van alle BCT-kaarten. Deze geldigheid loopt, zoals al lang bekend, op 20 maart 2020 af. Het vervangen van de zogenaamde systeemkaarten in alle 35.000 taxi-voertuigen is een te dure operatie.

De kans is bovendien reëel dat niet alle kaarten voor maart 2020 zullen zijn ingebouwd, omdat de hele operatie eigenlijk al eerder in gang gezet had moeten worden. Dit zal betekenen dat vervoerders te maken krijgen met een niet werkende BCT. Behalve dat de voertuigen dan strikt genomen niet zouden mogen rijden zullen veel voertuigen stil komen te staan omdat bij 2 van de 3 fabrikanten ook andere functionaliteiten zoals taxameter en ritcommunicatie met de centrale in de BCT zijn ingebouwd. Dit zal met name zijn weerslag hebben op het contactvervoer waar sprake is van vervoer van kwetsbare personen (dialyse, bestraling, speciaal onderwijs en WMO geïndiceerden).

De kosten voor het vervangen van de systeemkaarten (chips) zijn als gezegd hoog. Een voorzichtige schatting komt uit op €7,7 miljoen, exclusief de kosten van de fabrikanten (*). Fabrikanten hebben ons laten weten dat zij hun kosten zullen doorbelasten aan de taxi ondernemingen, waardoor het totaalbedrag ruim boven de €10 miljoen zal uitkomen.

Het is voor de sector niet acceptabel om naast alle kosten die de invoering van de BCT al met zich heeft gebracht nu weer met deze kostenpost te worden geconfronteerd.

Daarnaast verlopen ook de geldigheid van de chauffeurskaart en de ondernemerskaart op 20 maart 2020. Uw Ministerie heeft nog geen garantie afgegeven over de geldigheid van die kaarten en wie opdraait voor de kosten als ze voor 20 maart 2020 vervangen moeten worden. Ook hier geldt voor dat de sector vindt dat deze kosten niet voor haar rekening dienen te komen.

() De berekening: Kosten kaart per BCT: €70. Kosten inbouw per BCT (chauffeurskosten, werkplaatskosten etc.) €150. Totaal €220,- per BCT, maal 35.000 voertuigen is €7,7 miljoen. Kosten fabrikant: p.m.*

Als Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) kunnen we, gelet op de beschreven kosten waarmee de leden te maken zouden krijgen, geen steun verlenen aan het vervangen van de systeemkaarten voor 20 maart 2020. KNV stelt dan ook voor de systeemkaarten in de BCT te blijven gebruiken en alleen nieuw geproduceerde en gerepareerde BCT's te voorzien van een nieuwe kaart. Om dit te realiseren moet de software aangepast worden en moet het ministerie het juridisch mogelijk maken dat de huidige systeemkaart langer gebruikt kan worden. KNV stelt voor nog een periode van 6 jaar deze systeemkaart in deze BCT's te gebruiken.

KNV stelt vast dat er sinds de komst van de BCT door de bestaande leveranciers geen vernieuwde BCT's meer op de markt zijn gebracht en ook het aantal nieuw ontwikkelde software versies zeer beperkt is. KNV wil graag zien dat het Ministerie duidelijkheid aan de markt geeft dat de BCT in de huidige vorm nog minimaal een periode van 6 jaar de voorgeschreven standaard blijft. Dit geeft zekerheid voor de sector en leveranciers. Maar ook voor andere partijen die ondertussen op het punt staan actief de BCT data te gaan gebruiken voor handhaving, zoals ILT en Sociaal Fonds Taxi. Hierdoor neemt de kans toe om de nu geldende doelstellingen te realiseren.

De genoemde extra periode van 6 jaar kan gebruikt worden om duidelijkheid in de markt voor boordcomputerapparatuur te creëren (onduidelijkheid belemmert immers innovatie) en in gesprek te gaan met alle stakeholders over de manier waarop registratie van ritten en arbeids- en rusttijden na die periode plaats kan vinden. Leveranciers kunnen vervolgens weer innoveren, afhankelijk van de vastgestelde doelstellingen. Er kunnen dan alternatieven ontwikkeld worden met de laatste stand van de techniek.

KNV wil graag met u in gesprek over deze brief.

Hoogachtend,

5.1.2.e



Staatssecretaris

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl

Datum

Kenmerk
ILT-2019/48478

nota ter informatie

Omwisselactie BCT; brief Kiwa aan taxiondernemers

Inleiding

Aanleiding

Kiwa is begonnen om taxiondernemers schriftelijk te informeren over de omwisselactie voor de Boord Computer Taxi (BCT)-kaarten. Deze brief is bedoeld om de ondernemers te informeren over de omwisselactie en de acties die door hen moeten worden verricht. Van één fabrikant is een negatieve reactie op de brief via de mail ontvangen.

Belang

Met deze nota informeer ik u over de brief die Kiwa aan taxiondernemers heeft gezonden en de reactie daarop van één van de fabrikanten. Het is mogelijk dat dit breder in de taxibranche reacties losmaakt. De brief zal namelijk mogelijk tot vragen leiden van ondernemers aan fabrikanten en aandacht in de media.

Toelichting

Inhoud brief Kiwa aan taxiondernemers

Afgelopen week is Kiwa begonnen de taxiondernemers schriftelijk te informeren over de omwisselactie. De komende weken gaat Kiwa hiermee door tot alle circa 10.000 ondernemers zijn geïnformeerd.

In deze brief wordt gemeld dat:

- De huidige BCT-kaarten verlopen en dat eenmalig een nieuwe kaart met een G3-certificaat wordt verstrekt;
- Deze kaarten in het vierde kwartaal 2019 worden verzonden;
- Een software-update van de BCT nodig is voordat de nieuwe BCT-kaarten kunnen worden gebruikt;
- Deze update vóór 1 januari 2020 moet worden uitgevoerd, want vanaf die datum moeten de nieuwe BCT-kaarten worden gebruikt.
- Voor de update is verwezen naar de website van de fabrikant;

Reactie fabrikanten

Door één van de drie fabrikanten (Neone) is via de mail nogal fel gereageerd op de datum van 1 januari 2020. Op die datum verloopt namelijk het certificaat van de chip waarop de digitale handtekening wordt gezet. Het gevolg hiervan is dat de digitale handtekening minder betrouwbaar is. Het certificaat in de systeem- en persoonsgebonden kaarten verloopt op 20 maart 2020. De BCT-kaarten zijn in die tussenliggende periode te gebruiken, hoewel dit niet de bedoeling is.

Begin juni jl. zijn de fabrikanten schriftelijk geïnformeerd over de uitgangspunten voor de omwisselactie. Daarin is aangegeven dat vóór 1 januari 2020 de software update moet hebben plaatsgehad. Voorafgaand aan de brief van juni is vanaf januari jl. in verschillende overleggen over de uitgangspunten, de aanpak en de voortgang gesproken. Behalve de fabrikanten waren bij dit overleg ook de RDW en het KNV betrokken. De fabrikanten hebben daarbij aangegeven dat het lastig is om binnen de korte periode aan de eisen te voldoen.

Eén van de fabrikanten (Neone) heeft in reactie op de brief van juni jl. medio juni schriftelijk laten weten de datum van 1 januari 2020 niet te halen. Dit heeft vooral te maken met het feit dat deze fabrikant laat is begonnen met zijn voorbereidingen en tot op heden niet zeker is of hij doorgaat met de ontwikkeling van de BCT. De omwisselactie kan daar echter niet op wachten.

De grootste fabrikant is niettemin direct aan de slag gegaan en heeft laten weten de deadline te kunnen halen.

Gevolgen voor het project

De gevolgen voor het project zelf zijn gering. Er wordt doorgegaan met de lijn om de taxiondernemers schriftelijk te informeren. Dit kan wel leiden tot een toename van vragen bij de fabrikanten en bij Kiwa.

Indien de betreffende fabrikant besluit te stoppen, dan zullen zijn klanten een nieuwe BCT van een andere fabrikant moeten aanschaffen. Het betreft de fabrikant met het kleinste marktaandeel.

De ILT werkt nauw samen met Kiwa en voert zo goed mogelijk overleg met KNV en de fabrikanten om in gezamenlijkheid de omwisseling te realiseren. Ook worden binnen het programma noodscenario's ontwikkeld voor het geval er ontwikkelingen zijn, waardoor de omwisseling niet tijdig kan plaatsvinden.

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

Datum 3 juli 2019
Betreft Nieuwe kaarten Boordcomputer Taxi (BCT)

Geachte voorzitter,

Bij brief van 14 maart 2019¹ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de éénmeting van het functioneren van de Boordcomputer Taxi (BCT).

Bij die gelegenheid heb ik u ook laten weten dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gestart met een programma voor de vervanging van de BCT-kaarten. In verband met de beveiligingseisen die aan de BCT worden gesteld, zijn de BCT-kaarten voorzien van een certificaat en de geldigheid daarvan loopt per eind maart 2020 af.

Als gevolg hiervan zullen de systeemkaarten in de BCT's en de persoonsgebonden kaarten (dat zijn de kaarten voor ondernemers, chauffeurs, werkplaatsen en inspectie) moeten worden vervangen. Tijdens het Algemeen Overleg (AO) Openbaar vervoer en taxi van 21 maart 2019 heb ik u toegezegd dat ik uw Kamer vóór het zomerreces zal informeren over de voortgang van het overleg met de sector en de fabrikanten van boordcomputers en de mogelijkheid om de geldigheidsduur van de systeemkaarten met het oog op een goede overgang te verlengen.

Met deze brief kom ik aan deze toezegging tegemoet.

Omvang programma

Elke taxi in Nederland moet zijn voorzien van een BCT. Er zijn daarom naar schatting circa 35.000 BCT's in omloop. In elke BCT zit een systeemkaart. Daarnaast zijn er circa 65.000 persoonsgebonden kaarten in omloop. Voor de vervanging van de BCT-kaarten gaat het derhalve om circa 100.000 kaarten. Vanaf eind maart 2015 zijn er kaarten verstrekt, die door de beperkte geldigheid van het certificaat een kortere gebruiksduur hebben dan op grond van de wettelijke geldigheidstermijn mocht worden verwacht. Bij de afgifte van de kaarten vanaf april 2015 is richting de branche gecommuniceerd dat IenW met een passende oplossing zou komen voor deze situatie. Aan deze toezegging geef ik nu invulling door aan betrokkenen kosteloos een nieuwe persoonsgebonden kaart te verstrekken voor de resterende looptijd van de huidige kaart. Ook voor de nieuwe systeemkaart in de BCT worden geen kosten in rekening gebracht.

¹ Kamerstuk 31521 nr. 106

Ik zal hiervoor binnen de begroting van IenW de benodigde middelen ter beschikking stellen. Deze kosten worden geraamd op € 5,3 miljoen. Dit is een eenmalige tegemoetkoming.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

Systeemkaarten

U heeft mij tijdens het AO van 21 maart 2019 gevraagd of ik de taxibranche tegemoet kan komen door de geldigheidsduur van de systeemkaart met zes jaar te verlengen. Een verlenging van de geldigheidsduur is technisch mogelijk, maar vergt een afweging tussen hetgeen technisch mogelijk en hetgeen uit veiligheidsoverwegingen wenselijk is. Op basis daarvan komt de ILT tot de conclusie dat de geldigheid van de systeemkaarten met 36 maanden kan worden verlengd tot uiterlijk eind maart 2023. Deze verlenging geeft de taxibranche ruimschoots de gelegenheid om de systeemkaarten te vervangen. De kosten voor het plaatsen van de nieuwe systeemkaarten zijn voor de branche zelf. Voor de verlenging is een software update nodig, die door de fabrikanten wordt uitgevoerd. Dit is noodzakelijk om de BCT's ook na eind maart 2020 nog te laten functioneren.

Persoonsgebonden kaarten

Uit veiligheidsoverwegingen is besloten om alle persoonsgebonden kaarten voor 1 januari 2020 te vervangen door een nieuwe. Zoals hiervoor is aangegeven, krijgen betrokkenen een nieuwe kaart voor de resterende looptijd van hun oude kaart. Zoals tevens aangegeven, wordt voor deze kaarten eenmalig geen tarief in rekening gebracht.

De levering van de persoonsgebonden kaarten start volgens planning vanaf het najaar van 2019 en moet voor 1 januari 2020 afgerond zijn. Deze kaarten worden door Kiwa verstrekt.

Afstemming met taxibranche

De ILT heeft de afgelopen maanden overleg gevoerd met de leverancier van de kaarten en de BCT-fabrikanten, zodat de vervanging van de BCT-kaarten goed kan verlopen, de taxibranche zo weinig mogelijk hinder ondervindt en de registratie van de arbeids- en rusttijden niet wordt onderbroken. Ook de KNV is bij dit overleg betrokken geweest.

Ik realiseer mij dat er voor de taxibranche, ondanks de geboden compensatie, kosten zijn. Dat zijn kosten voor de software update en de inbouw van de systeemkaart. Dat is niet onredelijk, omdat de kosten van de registratie van arbeids- en rijtijden in principe door de sector zelf moeten worden gedragen. Ik vertrouw erop, dat met inzet van alle partijen de vervanging van BCT-kaarten zal kunnen slagen.

Toekomst

De ILT is inmiddels gestart met een onderzoek naar alternatieven voor de BCT op de middellange termijn. Dit loopt parallel aan een geleidelijke overgang naar doelregulering, waarover ik u in mijn brief van 14 maart 2019 informeerde. Vooral nog is er geen alternatief beschikbaar dat voldoet aan de wettelijke eisen. Ik zet mij daarom in op een doelmatiger gebruik van de huidige BCT om het oorspronkelijke doelbereik te verbeteren.

Zodra de uitkomsten van het onderzoek naar de alternatieven beschikbaar zijn, zal ik u daarover informeren. Het gebruik van de BCT in zijn huidige vorm voor registratie van arbeids- en rusttijden blijft in elk geval de komende jaren voorgeschreven. De ontwikkeling en uitwerking van het alternatief zal immers geruime tijd vergen. Om eventuele problemen bij de omschakeling te voorkomen, is daarnaast mijn uitgangspunt dat registratiemethoden gedurende meerdere jaren naast elkaar kunnen worden gebruikt tot in ieder geval 2028 in verband met de certificering die dan afloopt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
ILT-2019/34652

Stand van zaken verbetering toezicht

Zoals in de brief van 14 maart 2019 is aangekondigd, zal in de tweede helft van 2019 de deskhandhaving door de ILT van start gaan. Daarbij worden de BCT-gegevens die door de taxiondernemers worden aangeleverd op afstand geanalyseerd. Deze analyses sturen de inzet van inspecteurs op straat en kunnen aanleiding zijn voor verder onderzoek bij slecht presterende bedrijven. Tegelijkertijd is er de afgelopen maanden meer ingezet op de aanwezigheid van inspecteurs op straat, om de gewenste zichtbaarheid te vergroten. In een volgende voortgangsbrief verwacht ik u over de eerste concrete resultaten van de verbetering van het toezicht te kunnen informeren.

Hoogachtend,

5.1.2.e



Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - BSK
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Rapportage gebruik nieuwe Chip
Datum: donderdag 2 mei 2019 13:15:11

5.1.2.e

De door Kiwa te verstrekken kaarten in het kader van de omwisseloperatie gelden toch voor de resterende geldigheidsduur van de oude kaart?
 Heeft je voorstel betrekking op de omwisselkaarten, de nieuwe reguliere kaarten of op beide soorten kaarten?

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>
Verzonden: donderdag 2 mei 2019 10:13
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - BSK
 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Rapportage gebruik nieuwe Chip

Hallo 5.1.2.e ,

Laten we in de concept overeenkomst ook goed opnemen dat, als Kiwa een Chauffeurskaart levert deze moet voldoen aan de bovenliggende eis van 5 jaar geldig. Tenzij het PKI-O overheidscertificaat afloopt. Want door het issue met het aflopen van het veiligheidscertificaat nu op 1 januari 2020 voldoen ze in principe niet aan die eis. En ik heb geen zin dat we over 2 jaar weer een omwisselactie moeten doen omdat Kiwa's garantie verloopt op de verstrekte kaarten en wij Agentschap Telecom weer in onze nek krijgen. Want dan zijn alle kosten die daaruit voortvloeien voor rekening van Kiwa.

Gr. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: donderdag 2 mei 2019 10:05
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Rapportage gebruik nieuwe Chip

Hallo 5.1.2.e ,

Zoals gisteravond besproken ben ik benieuwd naar de rapportage van het gebruik nieuwe chip en de gevolgen.

Ik begreep van 5.1.2.e en jou dat we 2 issue's hebben. Ik wil daarbij terug naar bovenliggende eisen in onze regelgeving

- De maximale opslagcapaciteit van een bestand op de chip is teruggelopen van 50400 bytes naar 32765 bytes;
 - Wij eisen geen capaciteit, de bovenliggende eis is dat op ieder moment tot minimaal 28 + 1 voorafgaande werkdagen aan chauffeurskaartdata op de chauffeurskaart moet staan. Dus ik hoor graag of aan die eis kan worden voldaan bij 32765 bytes;

- Onafhankelijk van de chip zelf zou de code voor het koppelen van systeemkaarten aan boordcomputers moeten worden omgezet van Triple-DES naar AES
 - Nu wordt inderdaad Triple-DES voorschrijven. Dus mocht je willen afwijken hoor ik graag waarom. Graag zeer korte termijn want dan moet notificatie in Brussel plaats vinden en dat kost een doorlooptijd van 4 maanden (incl. 3 maanden 'stand still'). Houdt wel rekening met bovenliggende eis dat een Chauffeurspas 5 jaar geldig is (tenzij het PKI-O certificaat eerder afloopt) en de systeemkaarten op volgnummer moeten kunnen worden uitgegeven.

Misschien is het een idee dat je 5.1.2.e meeneemt tijdens het BCT-Fabrikanten overleg van 7 mei dinsdag a.s. Dan kunnen zij het toelichten en de fabrikanten hun vragen stellen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....

I-Interim Rijk

I-Interim Rijk: Rijkscollega's voor het realiseren van I-ambities.

Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Wilhelmina van Pruisenweg 52 | 2595 AN | Den Haag

.....

M 5.1.2.e

5.1.2.e [@rijksoverheid.nl](mailto:5.1.2.e@rijksoverheid.nl)

www.i-interimrijk.nl

.....

17 mei 2019

NOTITIE VOOR GESPREK MET KIWA

Communicatie-aanpak Vervanging BCT-kaarten

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

Datum
17 mei 2019

memo

0. Vooraf

Dit plan-van-aanpak-in-ontwikkeling is bedoeld voor het gesprek met Kiwa over de communicatie rond de vervanging van BCT-kaarten (Boord Computer Taxi). Het hoort bij het programma van IenW/ILT dat er onder meer op gericht is de vervanging van BCT-kaarten in goede banen te leiden.

De communicatiestrategie is gebouwd rond de logische gedachte dat Kiwa de primaire afzender is van de boodschappen en instructies aan ondernemers en chauffeurs over het vervangingstraject. Kiwa, gemandateerd door de ILT, verstrekt de kaarten en heeft een natuurlijke relatie met de taxiondernemers en -chauffeurs. Zij kan voortbouwen op haar aankondiging van de aanstaande noodzakelijke vervanging van de kaarten.

Tegen deze achtergrond kan dit plan van aanpak hier alleen nog worden beschouwd als voorbereiding van de communicatie. Gezien de centrale rol van Kiwa is het wenselijk dat deze organisatie zelf met een actieplan komt voor de concrete invulling, gebaseerd op een doordacht vervangingstraject dat helder is voor alle partijen en voorzien van een tijdlijn. Hierover is op 24 mei 2019 vanuit het programma een gesprek met Kiwa.

Op het moment dat dit plan tot stand komt is er nog onduidelijkheid. Deze betreft in het bijzonder de verdeling van de kosten van deze vervanging en de precieze planning en het hoe en wat van de noodzakelijke werkzaamheden. Verzoek aan Kiwa is om met een communicatieactieplan te komen dat aansluit op de geest van dit plan van aanpak van IenW/ILT.

17 mei 2019

1. Waar gaat het om?

Elke taxi in Nederland moet over een goedwerkende Boord Computer Taxi (BCT) beschikken en de taxichauffeur moet de BCT correct gebruiken. Dit apparaat houdt arbeids- en rusttijden van taxichauffeurs bij. Registratie van deze tijden en het toezicht van de ILT hierop dienen de verkeersveiligheid en een eerlijke concurrentie. De doelen van de BCT zijn: breder en beter toezicht, gelijke concurrentievoorwaarden, minder administratieve lasten voor de taxichauffeur en -ondernemer en meer transparantie voor de reiziger bij het afrekenen van de rit.

Er zijn zo'n 35.000 BCT's in Nederland. De BCT maakt gebruik van verschillende soorten kaarten: 35.000 systeemkaarten en 65.000 persoonsgebonden kaarten.

Die moeten om ICT/ beveiligingsredenen op korte termijn allemaal worden vervangen.

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

De context is complex. Er zijn technische uitdagingen, veel betrokken partijen met verschillende belangen en een onderlinge afhankelijkheid. Het is van belang dat de operatie slaagt en BCT's blijven functioneren. Samenwerking en begrip voor elkaars belangen zijn essentieel om het gedefinieerd doel tijdig met elkaar te bereiken.

Datum
17 mei 2019

Het vervangen van de kaarten kent een krappe planning met een harde deadline. Daarna functioneren de huidige kaarten simpelweg niet meer. Tot nu toe is gecommuniceerd dat de kaarten uiterlijk 22 maart 2020 vervangen moeten zijn. Begin maart 2019 is gebleken dat persoonsgebonden kaarten nog eerder dan verwacht, te weten eind 2019 moeten zijn vervangen. Voor de systeemkaarten loopt een onderzoek naar verlenging van de geldigheidsduur.

Voor de inspectie is het van belang dat de BCT blijft werken. De ILT moet kunnen beschikken over betrouwbare arbeids- en rusttijden. Gegevens die uit de BCT komen moeten gezaghebbend zijn en voldoende juridische bewijskracht hebben. Als de vervanging niet goed of tijdig verloopt, kan de ILT haar werk niet goed doen. 'Als het bedrijfsleven (...) geen gebruik zou kunnen maken van het systeem, dan moet de Staat rekening houden met verzoeken om schadevergoeding omdat de Staat niet tijdig actie heeft ondernemen om het functioneren van het systeem ongestoord te laten verlopen', aldus het juridisch kader.

Het is tijd om de sector te gaan informeren. Over de data waarop de kaarten moeten zijn vervangen, over wat partijen hiervoor moeten doen en over de kosten. Tijdens het AO van 21 maart jl. heeft de staatssecretaris aangegeven dat de Tweede Kamer voor het zomerreces wordt geïnformeerd.

Dit plan van aanpak communicatie analyseert de voor de communicatie relevante feiten en partijen en bevat communicatiedoelstellingen, strategie, boodschap en planning voor het kernteam BCT. Het is wenselijk dat de partijen die op inhoud samenwerken, ook op communicatie samenwerken. Bijlage 1 gaat in op de kaarten, bijlage 2 op de stakeholders, bijlage 3 bevat concept Q&A's.

2. Wie zijn verantwoordelijk voor programma en communicatie?

De BCT kent een systeem van ketenpartners, toezichthouders en gebruikers. Wie is verantwoordelijk voor het ordentelijk verlopen van de vervanging van de kaarten?

Politiek verantwoordelijk is de staatssecretaris van IenW. De directie Concern en Informatie (IenW) is de uitvoerende partij die namens IenW alle certificatediensten levert. IenW, directie Vergunningverlening (ILT), is verantwoordelijk.

De ILT is verantwoordelijk voor de handhaving van arbeids- en rusttijden. RDW (Dienst Wegverkeer) heeft een wettelijke toezichthoudende taak voor BCT's. De ILT heeft haar vergunningverlenende taken gemandateerd aan Kiwa, waaronder de uitgifte van de vergunningen en de kaarten.

Opdrachtgever voor dit programma is de directeur Vergunningverlening van de ILT. De opdrachtgever, de programmamanager, de directeur Concern en Informatie (DCI) en de directeur Inspectieondersteuning en Control vormen samen de Program Board.

Het plan van aanpak voor de communicatie wordt besproken met betrokken partijen.

Kiwa wordt de centrale afzender van de boodschap en de instructies voor ondernemers en chauffeurs.

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

3. Politiek-bestuurlijke context

Datum
17 mei 2019

Het dossier 'taxi' incl. de BCT ligt onder een vergrootglas. Dat bleek ook tijdens het AO Taxi van 21 maart jl. Bij bijna alle partijen leefden er vragen over de vervanging van de BCT-kaarten.

- Sinds zijn introductie een aantal jaren geleden kent de BCT een historie met uitstel en mankementen. Hij is in de taxibranche weinig geliefd. Knelpunten in de werking van de BCT kunnen vanuit de sector aangegrepen worden om de BCT ter discussie te stellen.
- Taxiondernemers hebben moeten investeren in de BCT en in de kaarten. Sommigen van hen gebruiken deze ook voor hun eigen administratie.
- De BCT als instrument functioneert nog niet naar behoren, zo bleek uit de 1-meting en de brief die de minister onlangs naar de TK stuurde. Er worden stappen gezet om de werking van de BCT te bevorderen. Voor de ILT is een goed functionerende BCT essentieel om risicogericht en efficiënt te kunnen handhaven. Een niet-functionerende BCT belemmert de ILT in haar taakuitvoering.
- Het lijkt een lastige opgave om kaarten tijdig (of eerder) te vervangen. In de politiek (o.a. CDA) gaan geluiden op om de 'geldigheid' van de kaarten aan te passen. De VVD uitte onlangs haar zorgen over de kosten voor de sector van de vervanging van de BCT-kaarten.
- De staatssecretaris heeft aangegeven dat er overleg met de sector gaande is en dat zij voor de zomer de TK over de voortgang van de vervanging van de kaarten zal informeren.
- De staatssecretaris heeft gezegd dat de afnemers in principe moeten betalen voor de vervanging van de systeemkaarten.

4. Wat betekent de vervanging van de kaarten concreet voor de gebruiker?

Van belang is inzicht in de handelingen die een gebruiker moet verrichten en van de impact van deze handelingen. Een concreet beeld is van belang voor een duidelijke 'instructie', om het proces goed te kunnen faciliteren en om problemen te voorkomen. Wat moet een chauffeur, ondernemer, werkplaats, fabrikant, ILT-inspecteur precies doen?

BCT, software update

- De software in de BCT moet aangepast worden (door middel van een software update) zodat naast G2-kaarten ook G3-kaarten geaccepteerd worden
- De fabrikanten ontwikkelen hiervoor een software-update die door de RDW gecertificeerd wordt voordat deze uitgerold mag worden.
- De modificatie van de software van de BCT gebeurt op afstand door de lucht, door middel van een download door de ondernemer of in een werkplaats.

Systeemkaarten:

- De modificatie van de software van de BCT gebeurt grotendeels op afstand (via de lucht en het verstrekken van USB-sticks) en deels in een werkplaats of een erkend monteur zodat hier langer mee gereden kan worden.
- Alle BCT's moeten voor het einde van de geldigheid van de systeemkaart naar een van de drie fabrikanten. Hier moet in de BCT de systeemkaart worden vervangen van het huidige tweede generatie (G2) certificaat door een nieuwe systeemkaart met een derde generatie (G3) certificaat. Als de systeemkaart relatief eenvoudig door een opvolgkaart vervangen kan worden, is een bezoek aan een van de 155 erkende werkplaatsen voldoende.
- Taxiondernemers moeten hiertoe een afspraak maken (x tijd van tevoren). PM. Andere handelingen, papieren die ze mee moeten nemen etc.
- Kosten
- (....)
-

Persoonsgebonden kaarten:

- De persoonsgebonden kaarten worden automatisch per koerier verzonden.
- De ontvanger moet zich legitimeren en de oude kaart inleveren.
- Ook ontvangt de ontvanger per post een pin-code.
- Kosten
- (....)

Uiteraard moet ook voor andere partijen duidelijk worden wat ze moeten doen. De stakeholdersanalyse (bijlage 2) gaat hierop in.

ILT

Communicatie, Media en
Dienstverlening

Datum

17 mei 2019

5. Doelstelling communicatie vervanging kaarten

Extern:

Alle relevante partijen weten wanneer ze wat moeten doen. Waarom dat noodzakelijk is. Welke stappen zij (of derden) moeten nemen. En waar ze terecht kunnen met vragen.

Uitgangspunt: de meeste afnemers weten dat er een vervanging aan komt. Dit is ook al door Kiwa gecommuniceerd. Dat geldt zowel voor de afnemers van de kaarten die iets moeten, als voor ketenpartners en andere betrokken partijen.

De kernboodschap (zie verderop) is de basis hiervoor. Deze moet Kiwa uitwerken voor:

- Taxi- ondernemers: weten... doen ...
- Taxi-chauffeurs: weten... doen...
- Werkplaatsen: weten ... doen...
- (...)

Intern:

De betrokken medewerkers binnen IenW en ILT weten dat er BCT-kaarten worden vervangen en waarom dat nodig is.

6. Communicatiestrategie

- Er zijn veel partijen (ketenpartners, toezichthouders, gebruikers van de kaarten) betrokken op verschillende momenten in het proces voor, tijdens en na de vervanging. Gezamenlijk kunnen zij ervoor zorgen dat de vervanging goed en zonder veel problemen verloopt. Voor een soepele communicatie is consensus over rollen en verantwoordelijkheden nodig, zodat betrokkenen overeenkomstig hun rol handelen en communiceren. Hiervoor zijn werkafspraken nodig en doorlopend goede afstemming. In de bijlage met de stakeholdersanalyse staan de belangen van de diverse partijen genoemd.
- Op juridisch, technisch en praktisch vlak moet alles goed geregeld zijn. De vervanging van de kaarten met certificaten is een typische 'dissatisfier'. Als het goed gaat, volgen er geen lovende recensies. Alles moet juridisch, technisch en praktisch goed geregeld zijn.
- Als partijen zien dat het in de basis goed loopt kan aan draagvlak worden gewerkt:
Op proces: Bedenk en vraag in een vroegtijdig stadium hoe afnemers (en partners, toezichthouders) zo goed mogelijk kunnen worden gefaciliteerd. Dit nodigt partijen uit om in de meedenkstand te komen en voorkomt dat we er later in het proces niets meer mee kunnen doen: iets waar we last van zouden kunnen gaan krijgen. Relevante partijen betrekken bij en committeren aan de inhoudelijke- en communicatie-aanpak. Bijdrage (en zo mogelijk zichtbaar commitment) van brancheverenigingen – naast communicatie door Kiwa- lijkt gewenst voor het bereiken en 'activeren' van de doelgroep en behalen van de communicatie doelstellingen.
Op inhoud: Daadwerkelijk én zichtbaar rekening houden met wensen en belangen van de sector.
- *Het is wenselijk om begin juni het complete verhaal/ boodschap te communiceren naar de eindgebruikers. Het is wenselijk om in één keer het volledige verhaal te communiceren over de vervanging van alle kaarten.*
- Daarnaast:
 - Communicatie via een logische afzender. Dat is Kiwa: deze organisatie heeft een natuurlijke relatie met de taxiondernemers en –chauffeurs en heeft al bij uitgifte van chauffeurskaarten gecommuniceerd dat op 22 maart 2020 de geldigheid van het certificaat afloopt. Het is logisch daarop voort te bouwen.
 - Accent op informeren, waar nodig betrekken van stakeholders (zie stakeholdersanalyse)
 - Duidelijke en eenduidige communicatie, toegankelijk taalgebruik (B1) en concrete informatie.
 - Diverse partijen moeten 'iets doen' en/of 'iets weten', dus waarborgen zijn gewenst voor het daadwerkelijk bereiken van doelgroepen. Hoe we dit het beste kunnen doen stemmen we af met partijen in kwestie. Kiwa heeft aangegeven dat het partijen die iets moeten doen in ieder geval een brief stuurt.

- De ILT, IenW, RDW: de communicatie van Kiwa ondersteunen. Denk voor ILT aan een tekst op de website en aan het informeren van het MIC. Ook een verzoek aan ketenpartners, toezichthouders en branchevereniging om dezelfde informatie op hun website te plaatsen en op logische momenten (bijv. bij contact met de doelgroep) de communicatie van Kiwa te ondersteunen.
- Responsief zijn. Denk aan een 'loket' bij Kiwa voor vragen. Ook op eigen initiatief in gesprek blijven met de afnemers/gebruikers en andere partijen die iets moeten doen en actief monitoren van de media-aandacht en vragen die binnenkomen bij het MIC en bij loketten van andere partners (bijv. Kiwa of werkplaatsen).
- Voortbouwen op bekende feiten en de vervanging niet dramatiseren. Op zich is een vervanging van kaartencertificaten ten behoeve van veiligheid (een update) iets wat past binnen het denkraam van de moderne mens. De vervanging van de certificaten komt niet uit de lucht vallen. Dat deze eraan zat te komen was bekend en over het aflopen van de geldigheid is de branche ook geïnformeerd, onder meer door Kiwa. Termen die dit feit onderstrepen zijn geschikt. Bijvoorbeeld vervanging of update. Andere benamingen, zoals terugroepactie of het introduceren van nieuwe certificaten, zijn niet adequaat.

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

7. Kernboodschap

Onderstaande kernboodschap-in-opbouw is gericht op taxi- ondernemers/ chauffeurs. De basis is hetzelfde voor andere doelgroepen (zie stakeholdersanalyse). De boodschap kan per doelgroep op maat worden gemaakt voor 'wat zij moeten weten of doen'. Als gezegd, deze kernboodschap kan nog niet volledig zijn omdat de inhoud (kosten, planning, logistiek van de vervanging) nog niet rond is.

- Alle kaarten die in de Boordcomputer Taxi (BCT) zitten moeten zoals bekend worden vervangen.
- De periode om met 'huidige systeemkaarten' te kunnen blijven rijden wordt nu onderzocht, dit is de wens van de taxibranche. De wens van de taxibranche is zes jaar.
- De BCT moet een software update ondergaan om de nieuwe kaarten te kunnen accepteren en om de geldigheid van de G2-systeemkaart softwarematig te verlengen.
- De andere, persoonsgebonden kaarten moeten voor [datum x] zijn vervangen. Deze kaarten worden per koerier bezorgd bij de gebruiker.
- De G2-Kaarten werken niet meer na 22 maart 2020. Daarnaast is voor de ondersteuning van de nieuwe G3-kaarten een BCT-software update nodig die wordt geleverd door de BCT-fabrikanten.
- De vervanging is noodzakelijk. Het is nodig om veiligheid en de betrouwbaarheid van gegevens over rij- en rusttijden van taxichauffeurs te kunnen garanderen. Veiligheid en betrouwbaarheid van de informatie op de BCT is ook voor taxiondernemers van belang, omdat zij de gegevens op de BCT soms gebruiken voor de eigen administratie.
- Taxiondernemers en chauffeurs ontvangen van Kiwa duidelijke informatie over wat er wanneer van hen wordt verwacht.

- Taxiondernemers en chauffeurs (en andere afnemers) zijn na ontvangst van de kaarten zelf verantwoordelijk voor een juist gebruik van de kaarten.

ILT
Commun catie, Media en
Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

8. Planning:

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

De planning voor de communicatie is tentatief. Dat hangt ermee samen dat de inhoud van de communicatie nog niet uitgekristalliseerd is en met het communicatieactieplan dat Kiwa nog gaat formuleren. Bepalend voor inhoud en toon en voor de tijdlijn van activiteiten is het standpunt van de staatssecretaris over de verdeling van de kosten van de vervanging. Dat komt in een brief die de staatssecretaris voor de zomer naar de Tweede Kamer wil sturen.

Datum
17 mei 2019

De planning van de communicatie over de vervanging in operationele zin volgt onderstaande planning. De communicatieacties zal Kiwa beschrijven in zijn eigen communicatieactieplan.

Planning vervanging BCT-kaarten

De planning bestaat uit de volgende faseringen en werkzaamheden:

	Activiteit	Toelichting	Geplande datum
1.	Genereren nieuw overheidscertificaat	Deze werkzaamheden zijn uitgevoerd door Logius (onderdeel van Ministerie BZK) en KPN	15 april 2019
2.	Inrichten test- en productieomgeving	Deze werkzaamheden wordt uitgevoerd door Kiwa en zijn toeleveranciers KPN en Idemia	Mei 2019
3.	Communicatie naar de taxibranche en Tweede Kamer	Toegezegd tijdens het AO OV, OV Chip en Taxi van 21 maart 2019	Uiterlijk 5 Juni 2019
4.	Levering testkaarten aan de drie BCT-fabrikanten	Deze werkzaamheden wordt uitgevoerd door Kiwa	Eind mei 2019
5.	Goedkeuring nieuwe productieomgeving	De goedkeuring geschiedt door Agentschap Telecom. Voorafgaand moet het auditbureau BSI een audit uitvoeren bij Kiwa en haar toeleveranciers.	Augustus 2019
6.	Ontwikkeling, testen en goedkeuring BCT-software	De ontwikkeling en het testen van nieuwe BCT-software worden de door drie BCT-fabrikanten in Nederland uitgevoerd. De type goedkeuring van BCT-software geschiedt door de RDW.	Juli – november 2019
7.	Productie en distributie BCT-kaarten	Deze werkzaamheden wordt uitgevoerd door Kiwa en haar toeleveranciers KPN, Idemia en APM Group	Augustus – december 2019
9.	Uitrol nieuwe BCT-software	De uitrol van de goedgekeurde software vindt plaats door de 3 BCT-fabrikanten aan de taxibranche	Augustus – december 2019
10.	Ontvangst en gebruik nieuwe BCT-kaarten	De 3 BCT-fabrikanten en taxibranche ontvangt de nieuwe BCT-kaarten	September – december 2019
11.	Productie en distributie nieuwe systeemkaarten	Periode is afhankelijk van de verlenging van de geldigheidsduur van systeemkaarten na 22 maart 2020.	Augustus 2019 – ntb

Bijlage 1: Kaarten

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

Deze bijlage bevat een toelichting op de kaarten in de BCT.

Datum
17 mei 2019

Systeemkaart

Een systeemkaart heeft een chip met daarop een certificaat. De systeemkaart moet ervoor zorgen dat de registratie van arbeids- en rusttijden betrouwbaar is. De chips/ certificaten op de systeemkaarten werken niet meer na 22 maart 2020. De beperkte technische werking van de systeemkaarten heeft te maken met (ICT) veiligheidsredenen.

Persoonsgebonden kaarten

De BCT bevat naast de systeemkaart vier verschillende persoonsgebonden kaarten (zie onderstaand). Het programma BCT werkte toe naar vervanging van deze kaarten voor 22 maart 2020. Dit is bekend in de sector. Deze kaarten dienen, zo blijkt begin maart 2019, echter vervangen te worden voor 1 januari 2020. Deze kaarten zijn persoonsgebonden en worden simpelweg per koerier verstrekt. Een bezoek aan een werkplaats is niet nodig. De ontvanger moet zich legitimeren om een nieuwe kaart in ontvangst te nemen. De productie van de persoonsgebonden kaarten mag van de toezichthouder (Agentschap Telecom) pas starten na een positieve beoordeling van het audit rapport.

Ook deze kaarten hebben een chip met daarop een certificaat. Kiwa zoekt op dit moment nog uit of het veiligheidscertificaat tot 22 maart 2020 kan worden verlengd bij de leverancier van de chip. Als dat lukt blijft de oorspronkelijke planning gehandhaafd.

De huidige chip mag niet meer gebruikt worden. Kiwa heeft een nieuwe chip voorgesteld.

Kaart	Gebruiker / eigenaar	Functie kaart	Geldigheid	Kosten vervanging
Systeemkaart (35.000) Vervanging: werkplaats of fabrikant	Taxi ondernemer	-Registreert arbeids- en rusttijden van chauffeurs. -Is voorzien van een chip; bevat digitale beveiliging. Voorkomt dat hackers toegang kunnen krijgen tot de chip en een kopie van de systeemkaart kunnen maken. -Is gevoelig voor fysieke slijtage. Hoe ouder de systeemkaart hoe meer risico op verstoringen dus vaker terug naar de werkplaats.	Volgens uitgiftebeleid van de ILT (CPS) uitgegeven met een geldigheidsduur van 10 jaar.	Stas: ^{17 mei 2019} 'Kosten vervanging voor gebruiker'
Persoonsgebonden kaarten: (65.000) a. chauffeurskaart b. ondernemingskaart c. werkplaatskaart d. inspectiekaart Vervanging: per koerier, separate ontvangst van een pin-code met legitimatie ontvanger	chauffeurs ondernemers werkplaats ILT inspecteurs	a. koppelt de chauffeur aan de BCT b. c. d. Deze kaarten zijn voorzien van een digitaal gekwalificeerde handtekening en zijn persoonsgebonden. Hierdoor: de hoogste bewijslast (+/- cf. natte handtekening).	a.5 jaar b.3 jaar c. d.	In brieven staat dat er een gepaste regeling wordt gezocht.

Bijlage 2: Stakeholders

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

Het programma werkt vanuit een aantal principes, waaronder goede samenwerking, een gezamenlijk doel, rekening houden met elkaars belangen. Bespreken van succesfactoren en: 'wie waarvoor aan de lat staat'¹. Consensus over rollen en verantwoordelijkheden is essentieel voor een soepel verloop van dit programma. Figuur 3 in het programmaplan bevat een overzicht van stakeholders. Onderstaande tabel geeft verder inzicht in: rol, belang, wat dit betekent voor de communicatie en de actie(s) die we de verschillende partijen graag zouden zien nemen. Dit beoogt de communicatie vanuit programmamleden en communicatie over het programma beter te richten.

Het is wenselijk dit overzicht te bespreken in het programmamteam (incl. netwerken) opdat een gedeeld beeld ontstaat.

	Verantwoordelijk voor	Belang	Informer/betrekken	Gewenste actie door deze partij
Staatssecretaris I&W	Politiek verantwoordelijk voor BCT Verantwoordelijk voor wet- en regelgeving	-Goed werkende BCT. -Geen problemen	Informer en	-Volgend AO -Toezegging tijdens AO 21 maart '19: onderzoek naar verlenging systeemkaartgeldigheidsduur. (6 jaar te lang vanwege veiligheidsrisico). -voor zomer '19 een update naar de TK.
Directie Concern en Informatie (I&W)	Uitvoerende partij die namens IenW alle certificatiediensten levert. -Certificaat dienstverlener (TSP) -Het 'CPS': de schriftelijk vastgelegde wijze van maatregelen en procedures voor de PKI dienstverlening. Dit CPS is geschreven door de dossierhouder BCT bij de ILT, onder verantwoordelijkh	-Goed werkende BCT. -Geen problemen	Informer en en betrekken	

¹ Bron: programmaplan

	eid van deze directie.			
DG Mobiliteit (I&W)	Verantwoordelijke dossiereigenaar BCT.	-Goed werkende BCT. -Geen problemen	Informer en en betrekken	
HBJZ (I&W)	Juridisch kader BCT	Zo nodig zaken aanpassen op instigatie van DG Mobiliteit		
Woordvoering I&W	Woordvoering IenW/ staatssecretaris	-Goed werkende BCT. -Geen problemen	Informer en en betrekken	
ILT	<ul style="list-style-type: none"> -Toezicht op de integriteit van het 'stelsel'; een samenhangend geheel van digitale certificaten. -Handhaving rij- en rusttijden taxi's op basis van informatie uit de BCT -Dossierhouder BCT/ beheren specificaties van de BCT -Opsteller van het CPS onder verantwoordelijkheid IenW: schriftelijk vastgelegde wijze van maatregelen en procedures voor de PKI dienstverlening. -Project ontwikkeling nieuwe uitleesapplicatie -De Inspectie heeft de taak om zelfstandig te bepalen of de aangedragen oplossing in lijn is met art. 80 (8) van het Besluit 	<ul style="list-style-type: none"> -Goed werkende BCT is essentieel voor de handhaving. - Tegelijkertijd op zoek naar een duurzaam alternatief voor de BCT (spoor 2 programma BCT). -Geen problemen -info uit BCT moet gebruikt kunnen worden in juridische procedures -zorgen dat alle betrokkenen (kunnen) doen wat ze moeten doen om de programma doelen te halen 	Informer en en betrekken interne stakeholders (zie onder strategie),	

ILT
Communicatie, Media en Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

	Personenvervoer en afhankelijk van de uitkomst de mogelijkheid om handhavend op te treden. Als de ILT hiertoe geen aanleiding ziet, zou zij dit aan derden bekend moeten maken'.			
Taxiondernemers Ca. 4800 taxibedrijven (vervoersbedrijven en taxicentrales)	-Juist gebruik van de BCT in hun taxi - Benutten van BCT voor administratieve toepassingen -Verantwoordelijk voor het tijdig vervangen van de systeemkaarten. Kopen zelfstandig het BCT systeem en de benodigde kaarten in.	-Zo min mogelijk kosten, tijd, moeite kwijt zijn aan vervanging kaarten -Voldoen aan de wet door een juist gebruik BCT; BCT moet hiervoor blijven functioneren - Een goed functionerende BCT: BCT's zijn soms voorzien van een navigatiesysteem, of taximeter. Ook biedt BCT's veel taxibedrijven informatie voor loon- en administratie. -Ook strategisch belang bij niet functionerende BCT		

ILT
Communicatie, Media en Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

Taxichauffeurs (ca. x aantal) (Aantal chauffeurskaarten is ca 55.000)		-Zo min mogelijk kosten, tijd, moeite kwijt zijn aan vervanging kaarten -Ook strategisch belang bij niet functionerende BCT		-handelen conform communicatie van Kiwa over persoonsgebonden kaarten
Kiwa (en in het verlengde daarvan Kiwa's leveranciers)	-Opdrachtnemer van de ILT, die Kiwa heeft gemandateerd -Produceert, registreert en verstrekt systeemkaarten en chauffeurskaarten namens staatssecretaris aan taxiondernemers. Beschikking Kiwa bepaalt de geldigheid van de kaarten - Iedere taxiondernemer/taxichauffeur (bedrijf of zzp'er) heeft een relatie met Kiwa.		Informer en over alle ontwikkelingen en betrekken bij oplossing en communicatie	-Als afzender en eerste aanspreekpunt voor vragen fungeren: De gebruikers van de kaarten tijdig en juist informeren over de vervanging.
Fabrikanten BCT's; gecertificeerd. a. Euphoria b. Equipment c. Neone	-Alleen zij kunnen systeemkaarten vervangen. - Bij opvolgkaarten kunnen werkplaatsen ook systeemkaarten vervangen met de juiste instructies -Doorlopend beheer en onderhoud BCT-systemen	-Goed werkende BCT. -Geen problemen	- informeren op hoofdlijn en op onderdelen die hen raken	-Zo goed mogelijk bijdragen aan het tijdig vervangen van de systeemkaarten
Erkende werkplaats	- Bij opvolgkaarten kunnen			

ILT
Communicatie, Media en Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

en (180; erkend)	werkplaatsen ook systeemkaarten vervangen met de juiste instructies			
Branche: verenigingen - KNV Taxi (62% van de markt, onderdeel van KNV) - STN	-Belangen leden behartigen (zie brief 21 feb. 2019 met voorstel om alleen nieuwe BCT's te laten voorzien van een nieuwe kaart + huidige systeemkaart nog voor 6 jaar gebruiken. - Heeft tegenover de ILT uitgesproken dat zij een communicatietraak heeft en de leden wil informeren. De branchevereniging heeft aangegeven dat zij de berichtgeving graag met IenW, de ILT en Kiwa afstemt.	-zo min mogelijk kosten en 'gedoe' voor de leden, meer tijd om kaarten te vervangen (zie brief) -mogelijk perverse prikkel om 'van de BCT af te komen'.		-Meedenken over communicatie-aanpak -Aangeven wat belangrijk is voor de leden -Leden informeren via eigen middelen ter ondersteuning van communicatie door Kiwa -IenW kan veel hebben aan voor de inschatting van hoe iets valt binnen de branche, maar IenW kan KNV ook tegenkomen als luis in de pels en tegenstander
RDW (Dienst Wegverkeer)	-Toezicht en op BCT's t.a.v. typegoedkeuring en werkplaatsen. -Typegoedkeuring geven aan de 3 BCT fabrikanten zodat BCT's voldoen aan de wet -Beoordeling software-update			-Zo goed mogelijk bijdragen aan het tijdig vervangen van de kaarten
Logius	Toeziht op PKI-stelsel			
Ministerie BZK	Logius			
Agentschap Telecom (AT)	Ziet toe op de ILT (en haar opdrachtnemers Kiwa en KPN) en de uitgifte van persoonsgebonden kaarten, meer specifiek op de digitaal			

ILT
Communicatie, Media en Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

	gekwalficeerde handtekening op de rij- en rusttijdenstaat. Ziet <i>niet</i> toe op de systeemkaart.			
Audit bureaus	Leveren audit rapporten aan Rijkstoezichthouders			
Belastingdienst (onderdeel ministerie van Financien)				

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

Sociaal Fonds Taxi		Toezicht op arbeids- en rusttijden CAO bedrijven			Convenant
--------------------	--	--	--	--	-----------

Bijlage 3: Concept-Q&A's Programma Boord Computer Taxi (BCT).

NB Q&A's zullen aan de ontwikkelingen moeten worden aangepast. Ook nog bespreken met MIC en woordvoering.

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

Wat is het probleem met de Boord Computer Taxi per 22 maart 2020?

De BCT is een apparaat dat verplicht in een taxi aanwezig moet zijn en moet worden gebruikt. De BCT zorgt voor de registratie van de arbeids- en rusttijden. Om ervoor te zorgen dat deze registratie betrouwbaar is, zijn de BCT-kaarten voorzien van een digitaal certificaat. De BCT en het digitale certificaat zijn opgenomen in de geldende wet- en regelgeving.

De geldigheid van deze certificaten loopt af op 22 maart 2020. Om veiligheidsredenen heeft het certificaat een beperkte geldigheid. Dit vindt zijn oorsprong in de eisen die door Logius (Ministerie van BZK) als uitgever van het moedercertificaat zijn gesteld (nl. dat de geldigheid van de onderliggende certificaten tegelijk met de geldigheid van het moedercertificaat op 22 maart 2020 afloopt). Per die datum moet derhalve worden overgestapt van de tweede generatie (G2) naar de derde generatie (G3) certificaten.

In de Boord Computer Taxi worden diverse kaarten gebruikt. Hoe dit dat in relatie tot dit probleem?

Voor de vervanging van de BCT-kaarten moet onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds de kaarten voor de chauffeurs en ondernemers en anderzijds de zogenaamde systeemkaarten, die in de BCT zijn ingebouwd en waarin die certificaten zitten.

Wat is de omvang van de vervanging van kaarten in de Boord Computer Taxi ?

Deze gevolgen brengen met zich mee dat uiterlijk 22 maart 2020 alle BCT-kaarten moeten zijn vervangen. Het gaat om in totaal circa 100.000 kaarten; 65.000 kaarten voor taxiondernemers, taxichauffeurs, werkplaatsen, inspecteurs en fabrikanten en 35.000 systeemkaarten in de BCT's zelf. Alle taxi's moeten hiervoor naar de werkplaats of naar de fabrikant voor de vervanging van de systeemkaart.

De ILT is in overleg met Kiwa over de uitgifte van vervangende kaarten met een nieuw certificaat.

Wat gebeurt er als de certificaten niet op tijd worden vervangen?

Het gevolg van het verlopen van de geldigheid van de kaarten is dat de BCT's niet meer functioneren. Als gevolg daarvan is het dan niet meer mogelijk om de arbeids- en rusttijden geautomatiseerd te registreren. Mogelijk ondervinden ook taxiondernemingen de gevolgen ervan, als zij de BCT-gegevens gebruiken voor hun loonadministratie. Het komt erop neer dat zonder vervangende kaarten vanaf die datum taxiondernemers en taxichauffeurs niet meer aan de wettelijke verplichtingen met betrekking tot het gebruik van een BCT kunnen voldoen.

Wat gaat het ministerie van IenW (inclusief de ILT) hieraan doen?

Gelet op de grote aantallen kaarten die moeten worden vervangen en de urgentie, is het ministerie gestart met een programma vervanging BCT-kaarten. Bij de vervanging is een groot aantal partijen betrokken. Met hen zijn de afgelopen maanden uitgebreide gesprekken gevoerd om een beeld te krijgen van de haalbaarheid en de planning. De betrokken partijen zijn marktpartijen, rijkoverheidsdiensten en toezichthouders. Het gaat hierbij om de taxibranche, drie fabrikanten van de BCT's, Kiwa (geeft namens de minister van IenW de kaarten uit), KPN (contractuele opdrachtnemer van de ILT) en de toezichthouders Logius, RDW en Agentschap Telecom.

ILT
Communicatie, Media en
Dienstverlening

Datum
17 mei 2019

Als taxichauffeur kreeg ik van Kiwa een chauffeurskaart met een kortere geldigheid dan vijf jaar. Dat zou te maken hebben met de vervanging van die certificaten. Ik heb wel het volle pond betaald. Hoe gaat dat nu verder? Word ik daar financieel voor gecompenseerd?

De chauffeurskaarten hebben een geldigheid van vijf jaar. Bij de kaarten die na 22 maart 2015 zijn uitgegeven, en waarvan de technische looptijd dus korter is dan de juridische geldigheid, heeft Kiwa een brief gevoegd die chauffeurs over de beperkte gebruiksmogelijkheden informeert. Daarin staat dat voor de resterende levensduur van de chauffeurskaart een passende voorziening wordt getroffen.

Deze informatie is gegeven, omdat kaarten zijn en worden uitgegeven met een kortere gebruiksduur dan de juridische looptijd ervan. Dit kan de chauffeurs niet worden aangerekend en daarom is het redelijk dat aan hen kosteloos een vervangende chauffeurskaart (voor de resterende juridische levensduur) wordt verstrekt.

Wat is het antwoord op de vraag van de taxichauffeur?

Wie betaalt de vervanging van de certificaten?

De systeemkaarten (met daarin de certificaten) hebben een geldigheid van tien jaar. Voor deze kaarten is er altijd vanuit gegaan, en ook aan de taxibranche uitgedragen, dat de taxibranche hier zelf de kosten voor draagt.

Waar moet ik als taxi-onderneming terecht voor de vervanging van de verschillende type kaarten?

Kiwa gaat u informeren. De BCT-fabrikanten gaan u informeren over de vervanging van de systeemkaarten.

Salvo errore et omissione

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - BSK
Onderwerp: Re: Reactie op indicatieve offerte voor de vervanging van BCT kaarten
Datum: maandag 6 mei 2019 15:38:30

Hallo 5.1.2.e

Ik wil graag 2 dingen toevoegen:

- Kiwa adviseert ons nu een nieuw type systeemkaarten waarvan zij niet de garantie kunnen geven dat deze voldoen aan de geldigheiseis van 10 jaar. De Stas wil geen grotschalige wisselacties meer.
- Of de nieuwe systeemkaart is voorzien van een read / write mechanisme? Dat heb ik wel gevraagd.

Gr. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: maandag 6 mei 2019 15:18
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - BSK
Onderwerp: Reactie op indicatieve offerte voor de vervanging van BCT kaarten

5.1.2.e ,

5.1.2.e wil t.b.v. het overleg morgen met Kiwa van je weten wat onze belangrijkste vijf punten zijn bij de indicatieve offerte. Ik heb de volgende verzameld:

- . Separaat overleg noodzakelijk ter aanscherping van Hoofdstuk 1 Begrip van behoefte bij ILT
- . Verduidelijken wat Kiwa levert. Telkens vermelden voor welk deel Kiwa de actor is.
- . Distributie systeemkaarten niet via push actie?

Een na laatste bullet van Hoofdstuk 1: volgen deze kosten nog?

Laatste bullet Hoofdstuk 1: graag marge vermelden voor het geval dat het aantal kaarten hoger uitvalt.

5.1.5.

In overeenkomst/offerte vastleggen dat Kiwa een plan van aanpak oplevert. Idem plan van aanpak communicatie omvattende alle communicatie activiteiten van Kiwa.

Einddatum toevoegen.

Facturatieschema toevoegen.

2.3.1 Projectkosten

Waarom in verhouding tot productmanagement zo veel uren projectmanagement?

2.3.2.

Waarom kost een systeemkaart 2,49 minder dan een gebruikerskaart?

3.2 Het is nog niet duidelijk of ILT een voorschot van 6 ton kan verstrekken.

Groet,

5.1.
2.e



5.1.2.e

ILT

TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M + 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

Datum

21 januari 2019

memo

BoordComputerTaxi (BCT); overgang naar G3 Root

Naar aanleiding van je vragen aan 5.1.2.e naar de redenen van overgang naar G3 root, hierbij een nadere onderbouwing.

Beveiliging

De BoordComputerTaxi (BCT) is in het leven geroepen voor de automatische registratie van arbeids- en rusttijd en ritgegevens. Ten tijde van de start van de ontwikkeling van de BCT, zijn er hoge eisen gesteld aan de betrouwbaarheid van de geregistreerde gegevens en de beveiliging van de BCT zelf. Dit is gedaan omdat de juistheid van gegevens niet ter discussie mocht staan (bv. als bewijskracht in eventuele rechtszaken) en ook om ervoor te zorgen dat alleen die personen toegang tot de gegevens hebben, die daar vanuit hun rol toegang toe mogen hebben. Na het gebruik wordt

De BCT zelf bevat een systeemkaart. Gebruikers kunnen inloggen met behulp van een smartcard, elk met een eigen functie. Het gaat om: chauffeurs, inspecteurs, ondernemers en monteurs. Op deze wijze wordt de integriteit van de gegevens geborgd. Om de veiligheid te kunnen borgen, is het noodzakelijk dat hiervoor een beveiligingscertificaat is afgegeven. Dit geldt zowel voor de systeemkaart als voor de gebruikerskaarten.

De genoemde kaarten worden door Kiwa uitgegeven, namens de ILT. In totaal zijn circa 110.000 kaarten in omloop (35.000 taxi's, 65.000 chauffeurs en 10.000 ondernemingen).

Er is voor gekozen om voor de beveiliging aan te sluiten bij de PKI-O (Public Key Infrastructure Overheid). Dit is een stelsel van voorwaarden op basis waarvan partijen het vertrouwen hebben dat veilige kaarten worden afgegeven. De kaarten die op basis van dit certificaat zijn uitgegeven, op basis van de 2^e generatie certificaten (G2 Root) uit maart 2008 en hebben een beperkte geldigheid: tot en met.

Consequenties

Indien na 22 maart 2020 geprobeerd wordt om van de BCT en/of gebruikerskaarten gebruik te maken, zal dit niet meer worden herkend. Er kan derhalve geen gebruik meer kunnen worden gemaakt van de BCT.

Alternatief

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Eind 2018 is er extern onderzoek uitgevoerd (IT Expertise BV, Jacob Moehn), om te onderzoeken of er alternatieven zijn voor de nieuwe PKI en BCT certificaten.

Datum
21 januari 2019

Het advies op basis van dit onderzoek is om te kiezen voor een migratie naar PKI-O G3 Root.

De redenen hiervoor zijn:

1. Continuïteit in handhaving van arbeids- en rusttijden op basis van de BCT heeft hoge prioriteit.
2. Minimalisatie van de risico's en onbekende factoren in het migratietraject. Keuze voor migratie naar PKI-O G3 heeft als voordelen:
 - a. Geen aanpassing regelgeving nodig
 - b. De root is al operationeel
 - c. Normenkader, certificering en toezicht zijn duidelijk.
 - d. Certificaatprofielen zijn al uitgeschreven
 - e. Geen wijziging in toeleveranciers

Indien ervoor zou worden gekozen om op een andere manier tot een digitale handtekening te komen dan via PKI-O, dan vergt dit een volledig herontwerp van de BCT. Na het herontwerp volgt een lange testperiode en moet in alle 35.000 taxi's de BCT's worden vervangen door marktwerking. Daarnaast dient wetgeving te worden aangepast. De BCT wordt nu als zodanig genoemd en beschreven. Wijzigingen aan de specificaties van de BCT, dienen van te voren worden beoordeeld door de EU.

Binnen het gegeven tijdsbestek (tot 22 maart 2020) is dit niet haalbaar.

Programma

Het programma dat onlangs door het DT-ILT in het leven is geroepen, is erop gericht om tijdig over te stappen naar een nieuwere generatie certificaten, de G3 Root, en om te zorgen voor een tijdige in- en ombouw van de taxi's en uitgifte van kaarten aan de gebruikers. Tevens zal er een terugvalscenario worden bedacht, indien niet alle 35.000 Taxi's tijdig bij een werkplaats zijn geweest. Aangezien de G3 root ook een beperkte geldigheid heeft (14 november 2028), zal het programma voor de lange termijn ook naar alternatieven kijken.

5.1.2.e

Bijlage 1: Historie BoordComputerTaxi (BCT)

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Datum
21 januari 2019

De invoering van de BCT kent een lange historie. In het rapport de 'Evaluatie boordcomputer taxi' uit mei 2017 van bureau AEF (in opdracht van DGMO) staat hierover het volgende:

Vanaf midden jaren negentig wil het Rijk de taxisector dereguleren. Tegelijkertijd vroeg ook de KNV om een digitale oplossing ter vervanging van de papieren ritadministratie en het werkboek. Dit voornemen is opgenomen in de taxivisie op het taxivervoer van eind jaren '90. In 2004/2005 heeft KNV voor het onderwerp 'digitale registratie van arbeids- en rusttijden en ritgegevens' een werkgroep met leden ingericht. Tegelijkertijd werkte de ILT aan een doelmatiger toezicht, waarbij de ILT gebruik wilde maken van een digitale ritregistratie ten behoeve van de handhaving. In november 2005 is in samenspraak tussen branche, consumentenorganisaties, vakbonden en politiek besloten tot de implementatie van de boordcomputer taxi (BCT).

Tijdens de marktconsultatie in 2006 gaven meerdere fabrikanten aan een eigen BCT te willen ontwikkelen. Na intensief overleg tussen deze partijen zijn tussen 2007 en 2008 de eisen vastgesteld waaraan de BCT moest voldoen. Omdat fraudebestrijding een belangrijk doel van de BCT was, werden er hoge eisen gesteld ten aanzien van de beveiliging van de software. Er is gekozen voor een voorschrift van een middel - de BCT - om te zorgen dat er sprake is van voldoende uniformiteit, om zo communicatie naar de ILT te vergemakkelijken.

Op aandringen van de branche is gekozen om de BCT door marktpartijen te laten ontwikkelen. Dit om de keuzevrijheid van ondernemers te vergroten en de prijs verlagen.

Oorspronkelijk was het doel om eind 2008 de eerste BCT's op de markt te brengen. Deze deadline werd niet gehaald, met name doordat de eisen en specificaties niet voldoende duidelijk bleken te zijn.

De plicht een BCT te hebben werd in 2009 in het Besluit personenvervoer 2000 opgenomen.¹³ De nadere eisen zijn neergelegd in de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi.

Op basis hiervan zijn de fabrikanten gaan bouwen. Door interpretatieruimte in de specificaties werd het ontwikkelproces complexer en langduriger dan verwacht. Drie van de vier fabrikanten zijn failliet gegaan, waarbij twee fabrikanten een doorstart hebben gemaakt. In 2013 is de eerste aanvraag voor typegoedkeuring ingediend door een fabrikant en verleend door de RDW. Op verzoek van de sector die wilde kiezen uit meerdere aanbieders is de geplande ingangsdatum voor de invoering van de BCT in het straattaxivervoer per oktober 2013 vervolgens uitgesteld naar juli 2014. De ingangsdatum voor het contractvervoer lag op 1 februari 2015.

In 2014 zijn problemen geconstateerd met het functioneren van de BCT's. Deze problemen leidden er toe dat de ILT de BCT niet kon uitlezen. Interpretatieruimte in de specificaties en ontwerpfouten in de geleverde BCT's lagen aan de problemen ten grondslag. Om die reden is in 2015 een wijziging in de Regeling specificaties en

typegoedkeuring boordcomputer taxi doorgevoerd waarbij tevens door de markt gewenste verbeteringen zijn meegenomen. De handhaving op de BCT werd voorlopig uitgesteld. Vanaf 1 juli 2016, het moment waarop de BCT's moesten voldoen aan de gewijzigde specificaties, heeft de ILT de handhaving langzaam opgebouwd. Sinds 1 oktober 2016 handhaaft de ILT volledig. Dat wil zeggen dat de ILT handhaaft op aanwezigheid van de BCT, de juiste bediening van de BCT en op data uit de BCT.

ILT
TWO Omgeving en Bestuur
Netwerk Transport

Datum
21 januari 2019

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT
Cc: 5.1.2.e)-ILT 5.1.2.e @ILT.nl
Onderwerp: Progr BCT: Terugkoppeling BCT-fabrikanten overleg 12 november
Datum: woensdag 13 november 2019 16:45:00

Goedemiddag,

Hier per agendapunt een terugkoppeling van het fabrikantenoverleg van gisteren.

Wij hebben ons standpunt t.a.v. handhaving en communicatie daarover duidelijk uiteen gezet.
 Wij zijn willen (tenzij overmacht + papieren rit- en arbeids- en rusttijdadministratie) voorkomen
 dat een chauffeur op eigen BSN gaat rijden.
 Chauffeurs moeten met G2 of indien mogelijk met G3 kaart (incl. software-update) werken.
 Dringend verzoek om klanten met dergelijke vragen naar ILT te verwijzen.
 Het MIC wordt voorzien van Q&A's en we zullen er ook een pagina op de website aan wijden.

Groet
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>
Verzonden: maandag 11 november 2019 10:47
Aan: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>
Onderwerp: Concept agenda en acties BCT-fabrikanten overleg 12 november a.s. om 11:00 uur
 bij ILT te Utrecht (zaal 7.74)

Beste,

Hierbij de concept agenda voor ons overleg van dinsdag 12 november a.s. inclusief de openstaande actiepunten en de status zoals die vorige keer is besproken.

Concept agenda
 - Voortgang

1. (Levering G3-kaarten), Kiwa

7 november is de G3 productie begonnen. Volgens 5.1.2.e is vandaag de uitlevering gestart.

Er worden max. 5.000/6.000 kaarten per week geproduceerd. Volgens 5.1.2.e heeft dit te maken met de capaciteit van bezorgdienst AMP. Verwachting is dat in februari 2020 alle kaarten zijn geproduceerd.

Vanaf 1 januari 2020 worden de certificaten van chauffeurs- en inspectiekaarten ingetrokken. Deze kaarten worden niet ingenomen.

Kiwa is voornemens om eerst alle chauffeurskaarten te vervangen. Daarna de inspectiekaarten.
 Na wat discussie het dringende verzoek om ook alle 350 werkplaatskaarten zsm uit te rollen.
 Dit geldt ook voor de ondernemerskaarten. 5.1.2.e neemt e.e.a. in overweging. Wordt vervolgd.

5.1.2.e zegt een overzicht te hebben met te vervangen inspectiekaarten.

NB: Wissel geldt alleen voor kaarten die feitelijk ná 20 maart 2020 verlopen.
 Kaarthouders waarvan de kaart voor 20 maart 2020 verloopt zijn zelf verantwoordelijk en moeten de kaart zelf aanvragen en betalen.

BCT software van Cabman is gecertificeerd adhv G3 testkaarten. In tegenstelling tot de G2 test-versus productiekaarten zit in de G3 kaarten gegarandeerd géén verschil (ATR is hetzelfde). Alle kaarten, m.u.v. inspectiekaarten zijn getest.

2. (Software update), Euphoria

Cabman is 4 oktober jl. gestart met de uitrol. De verwachting is dat alle BCT's met

datacommunicatie voor 1 januari 2020 zijn voorzien van nieuwe G3 software (dit gaat gefaseerd). Blijven over de klanten die langs de werkplaats moeten (onze OTS-er). Cabman heeft 9 werkplaatsen die deze update kunnen uitvoeren (zie <https://cabman.nl/diensten/installatie-service/>). Cabman heeft 9 werkplaatsen

Na 20 maart 2020 gaat de BCT letterlijk op rood. Geen enkele kaart wordt meer geaccepteerd. Communicatie via website, werkplaats en KNV.

3. (Software update), Quipment

De ontwikkeling van de G3 update is afgerond. Op 11 november jl. zijn de aanvragen bij de testhuizen Brightside en UL ingediend. RDW wordt op de hoogte gehouden zodat certificering daarna snel kan plaatsvinden. Verwachting is januari 2020.

Grootste klant is Noot. Upgraden gaat via een usb-stick (geen werkplaatskaart nodig) en kan de chauffeur in principe zelf doen!

Na 20 maart 2020 doet de Q2 het nog (BCT niet afhankelijk van 'verlopen' systeemkaart. De chauffeur kan de BCT zelf updaten door in te loggen op BSN nummer mbv een usb-stick. Wij kunnen in het eventlog (gebeurtenissenbestand) zien op welke datum deze update is uitgevoerd.

Ook **5.1.2.e** kan zien welke klanten nog geen update hebben uitgevoerd. Dat geldt ook voor Cabman.

Communicatie via website (nog niet) en...

4. (Software update), Neone

Vandaag, 12 november, start de certificering na veel vertraging bij Brightside. Verwacht begin december te gaan uitrollen. Alleen eigen rijders, alles via de werkplaats.

Na 20 maart 2020 verschijnt er een foutmelding in de BCT. Men kan niet meer inloggen. Klanten die nog specificatie 1.0 hebben kunnen wel worden geüpdatet maar dat kost hen een hoop geld.

Communicatie via website, werkplaats en nieuwsbrief.

5.1.2.e –ILT

- Opvolg systeemkaart: vervanging in het veld. Hiervoor wordt een Ministeriele wijziging opgesteld en doorgevoerd in regeling specificaties.

December publicatie in Stcr. Via **5.1.2.e** van HBJZ.

5.1.2.e – ILT

- Procedure afstemmen hoe we de informatie delen als de ILT met het uitleestool ziet wat niet werkt. Actie **5.1.2.e**, bevindingen uit laatste delen en daarin nieuw leven inblazen met de 3 BCT-fabrikanten.

Contact via al bestaande samenwerkingsruimte.

Ivm AVG kan ILT alleen geanonimiseerde bestanden (zonder handtekening) leveren bij de fabrikanten.

Mocht een dergelijk bestand niet volstaan dan eventueel klant (= eigenaar) benaderen of zijn/haar bestanden kunnen worden gebruikt voor testdoeleinden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
I-Interim Rijk

Rijkscollega's voor het realiseren van i-ambities te realiseren

Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Wilhelmina van Pruisenweg 52 | 2595 AN | Den Haag

.....
M

5.1.2.e

5.1.2.e

[@rijksoverheid.nl](mailto:.....@rijksoverheid.nl)

www.i-interimrijk.nl
.....

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Voorstel voor faciliteren van een efficiënter, sneller, eenduidiger en eenvoudiger wijzigingsproces voor (kleine) technische zaken m.b.t. de Boordcomputer Taxi
Datum: dinsdag 2 april 2019 18:38:51

Hi 5.1.2.e

Allereerst: omdat ik 5.1.2.e mondeling al eerder over dit onderwerp aansprak, heb ik hen ook maar gelijk in de Cc gezet.

De [Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi](#) bestaat uit een hoofddocument en 4 technische bijlagen die integraal onderdeel van de Regeling zijn.

Het geheel van het hoofddocument en zijn bijlagen, te weten:

1. Beveiligingsprofiel Boordcomputer Taxi (PP-BCT),
2. Gegevensoverbreningsinterface Boordcomputer Taxi,
3. zonder titel, maar betreft de technische specificatie van de boordcomputerinterface voor de taxameter
4. Technische specificaties gebruik boordcomputer- en systeemkaarten Boordcomputer Taxi,

is door Brussel beoordeeld en geaccepteerd.

Het is wel eens nodig om teksten in een of meer van de bijlagen aan te vullen en/of aan te passen.

In veel gevallen leidt een wijziging in een bijlage niet tot een (bijbehorende) wijziging in het hoofddocument.

Voorbeelden daarvan zijn:

- kleine wijzigingen aan het formaat van exportbestanden (beschreven in bijlage 2) die belangrijk zijn voor de interpretatie van die exportbestanden door handhaving.
- Wijzigingen in de commando's voor aansturing en uitlezen van de contactchip van BCT-kaarten (beschreven in bijlage 4), bijvoorbeeld nu we waarschijnlijk over moeten gaan op een modernere chip.

Om vele Brusselrondes te besparen zijn dergelijke wijzigingen in het verleden door MinlenM/ILT gepubliceerd in een zgn. FAQ.

Vervolgens zijn zij in 2014 meegenomen met een ingrijpende aanpassing van de formele Regeling die daarna in 1 keer naar Brussel is gestuurd.

In de komende tijd zouden we de constructie van de Regeling zodanig kunnen aanpassen dat toekomstige wijzigingen in de technische specificaties direct in de desbetreffende documenten kunnen worden doorgevoerd mits zij het hoofddocument van de Regeling onaangetast laten.

Daartoe zouden we:

1. de vier bijlagen uit de Regeling moeten verwijderen om ze als aparte publicaties van de Dossierhouder BCT beschikbaar te stellen
(e.e.a. analoog aan de huidige publicaties van de Dossierhouder BCT: "Uitgiftebeleid (CPS)", "Algemene Voorwaarden", "Ministeriële Regeling Gebruik Boordcomputer en Boordcomputerkaarten" en "PKI Disclosure Statement"),

2. elke specifieke verwijzing naar een bijlage(tekst) in (het huidige hoofdocument van) de Regeling, te weten

- a. 6 verwijzingen naar (een sectie van) bijlage 1,
- b. 6 verwijzingen naar (een sectie van) bijlage 2,
- c. 1 verwijzing naar bijlage 3 en
- d. 12 verwijzingen naar (een sectie van) bijlage 4,

moeten vervangen door een van de volgende respectievelijke zinsneden of een variant daarop:

- a. "het door de Dossierhouder BCT aangewezen Beveiligingsprofiel Boordcomputer Taxi (PP-BCT)",
- b. "de door de Dossierhouder BCT gepubliceerde technische specificatie van de Gegevensoverbrengingsinterface Boordcomputer Taxi",
- c. "de door de Dossierhouder BCT gepubliceerde technische specificatie van de Taxameter-interface Boordcomputer Taxi" of
- d. "de door de Dossierhouder BCT gepubliceerde technische specificaties gebruik boordcomputer- en systeemkaarten Boordcomputer Taxi".

Merk op dat het "Beveiligingsprofiel Boordcomputer Taxi (PP-BCT)" niet door de Dossierhouder BCT zelf hoeft te worden gepubliceerd, omdat deze reeds wordt gepubliceerd door het internationaal geaccepteerde (internationale) samenwerkingsverband voor de "Common Criteria for Information Technology Security Evaluation".

Nadat de aangepaste Regeling dan nog 1 keer naar Brussel is gegaan faciliteert deze een efficiënter, sneller, eenduidiger en eenvoudiger wijzigingsproces voor (kleine) technische zaken, zonder daarbij het eisende karakter van de desbetreffende technische eisen te verliezen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Sr. consultant

Ordina Security & Privacy

Ringwade 1

3439 LM Nieuwegein

T + 5.1.2.e

M 5.1.2.e

www.ordina.nl

Disclaimer

Dit bericht met eventuele bijlagen is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de bedoelde ontvanger bent, wordt u verzocht de afzender te waarschuwen en dit bericht met eventuele bijlagen direct te verwijderen en/of te vernietigen. Het is niet toegestaan dit bericht en eventuele bijlagen te vermenigvuldigen, door te sturen, openbaar te maken, op te slaan of op andere wijze te gebruiken. Ordina N.V. en/of haar groepsmaatschappijen accepteren geen verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor schade die voortvloeit uit de inhoud en/of de verzending van dit bericht.

This e-mail and any attachments are confidential and are solely intended for the addressee. If you are not the intended recipient, please notify the sender and delete and/or destroy this message and any attachments immediately. It is prohibited to copy, to distribute, to disclose or to use this e-mail and any attachments in any other way. Ordina N.V. and/or its group companies do not accept any responsibility nor liability for any damage resulting from the content of and/or the transmission of this message.

Van: 5.1.2.e) - DGB
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e) - HBJZ;
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e @rdw.nl; 5.1.2.e @ordina.nl;
Onderwerp: RE: Gezamenlijke conclusie verificatie systeemkaart
Datum: vrijdag 8 maart 2019 10:32:37

Fijn, bedankt 5.1.2.e
 Ik zou in reactie op de momenten van 5.1.2.e aan kunnen sluiten op
 9,10, 12 en 14 uur
 Liever niet om 12 uur en bij 14 uur alleen het eerste halve uur
 Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: vrijdag 8 maart 2019 10:26
Aan: 5.1.2.e) - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e) - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>;
 5.1.2.e) - HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e @rdw.nl'
 5.1.2.e @rdw.nl>; 5.1.2.e @ordina.nl' 5.1.2.e @ordina.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>

Onderwerp: RE: Gezamenlijke conclusie verificatie systeemkaart

Ha allen,

Zie svp onderstaande.

Ik herken de urgentie. Die was er eerder ook, maar is steviger met de terugkoppeling van de stas.
 Eerdere zoektocht naar mogelijkheid werd 18 maart.

Om toch eerder resultaat te hebben, stel ik het volgende voor:

- 5.1.2.e omen zsm bij elkaar.
 - o Kunnen jullie dat svp met elkaar organiseren? Ik kan niet in jullie agenda's kijken en niet beoordelen wat er wel of niet kan wijken voor deze aangegeven prioriteit.
 - o Op deze plek zie ik mogelijkheden voor maandag om:
 - 9u
 - 10u
 - 12u
 - 14u
 - 15u
 - o Als fysiek ontmoeten niet gaat, dan kunnen jullie wellicht een telefonische vergadering organiseren
 - o Graag hoor ik of jullie dat is gelukt en, zo ja, wanneer: dan sluit ik of 5.1.2.e aan.
- Ter bijlage (en als ontmoeten lastig is, voor een schriftelijke reactie als plan B):
 - o Het concept stuk van 5.1.2.e
 - o De ordening van voorliggende vragen.
- De meeting van 18 maart blijft ongewijzigd staan.

Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 8 maart 2019 09:53

Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>

CC: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Gezamenlijke conclusie verificatie systeemkaart

Hoi 5.1.2.e ,

Zou het niet wat zijn als de RDW eerder schriftelijk uiteenzet hoe de aangedragen oplossing zich verhoudt tot de door haar toe te passen regelgeving? Dat heb ik ook geadviseerd in mijn advies.

begin volgende week ben ik nog in Sevilla. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - DGB 5.1.2.e r@minienw.nl>

Datum: vrijdag 08 mrt. 2019 9:45 AM

Aan: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>, 5.1.2.e) - DGB

5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e ,

5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e

5.1.2.e @rdw.nl' 5.1.2.e @rdw.nl>, 5.1.2.e @ordina.nl' 5.1.2.e @ordina.nl>, 5.1.2.e

5.1.2.e @rijksoverheid.nl>

Kopie: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Gezamenlijke conclusie verificatie systeemkaart

Ha 5.1.2.e , ik kreeg gister na jouw terugkoppeling nog een telefoontje van 5.1.2.e . We zouden moeten proberen er sneller achter te komen of aanpassing van de regelgeving echt nodig is. Voorstel is een overleg, eventueel telefonisch, met in elk geval 5.1.2.e , RDW, HBJZ aanstaande maandag al te organiseren. Daarbij is van belang dat hij zich ook afvraagt of de wijziging in dezelfde regeling zitten en is hem niet duidelijk uit de reactie van de RDW wat er volgens hen precies zou moeten worden gewijzigd en of dat echt nodig is. Dat is van groot belang voor de snelheid in het proces en de beantwoording van de vragen van de staatssecretaris, die nodig is om haar een beslissing te laten nemen.

Zou jij zo iets willen organiseren?

Groetjes, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - DGB
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT;
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - HBJZ
Onderwerp: RE: een inkijkje vanuit het AO
Datum: maandag 25 maart 2019 09:09:05

Goede samenvatting!

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 21 maart 2019 16:07
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e@rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
 <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e DGB 5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: een inkijkje vanuit het AO

Ha allen,

Na ruim een uur van stellen van vragen (waarbij het vooral ook om scoren naar buhne lijkt te gaan)

Geeft de Stas, irt taxi, reactie daarop:

- Gelijk speelveld – gelijke behandelng – gelijke mogelijkheden geldt voor alle taxichauffeurs (belangrijk punt van uit kamerleden) is in relatie tot Uber
- Programma taxi wordt aangehaald in relatie tot een gezamenlijke actie van augustus – samenwerking politie en BD – met de opmerking dat de ILT risicogestuurd werkt
- Taskforce Amsterdam rondom Uber en gegevensuitwisseling

Aangaande BCT:

- Toezegging dat Onderzoek of verlenging van de systeemkaartgeldigheidsduur mogelijk is, in ieder geval is 6 jaar te lang vanwege veiligheidsrisico.
- Nu is ze (wij dus) in overleg met branche om een soepele overgang te organiseren.
- De kosten van de vervanging zijn voor de aanvrager.
- Voor de zomer stuurt de stas een Brief naar de TK waarin meer duidelijkheid komt over de manieren waarop de omwisseling en eventuele verlenging kan plaatsvinden.

Herken jij dit 5.1.2.e ?

Met hartelijke groet,

5.1.2.e

Tel/sms/app : 5.1.2.e

Mail : 5.1.2.e@ilent.nl

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-HBJZ; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e @minienw.nl;
 5.1.2.e ; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-IBL-DCI; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
 5.1.2.e)-ILT

Onderwerp: Boordcomputer Taxi
Datum: vrijdag 29 maart 2019 11:53:43
Bijlagen: [Nieuwsbrief BCT - 2 - 190329.pdf](#)

Besten,

Bijgaand de 2^e nieuwsbrief van het programma.
 Aanvullingen of vragen hoor ik graag.

Alvast voor een ieder een goed weekend toegewenst.

Met hartelijke groet,

5.1.2.e

Programmamanager I-Interim Rijk
Currently busy as: Programmamanager BCT bij ILT.

.....
I-Interim Rijk

De Rijkscollega's die u helpen uw i-ambities te realiseren

Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
 Wilhelmina van Pruisenweg 52 | 2595 AN | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e [@rijksoverheid.nl](mailto:5.1.2.e@rijksoverheid.nl)
 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
www.i-interimrijk.nl

2 – wekelijkse nieuwsbrief programma BCT

Datum : 29 maart 2019

Nummer : 2

Aan : 5.1.2.e
Cc : Kernteam BCT, 5.1.2.e
Van : 5.1.2.e

Terugblik

Algemeen

1. Op 21 maart heeft Algemeen Overleg Taxi plaatsgevonden tussen de Staatsecretaris (Stas) en de Tweede Kamer Commissie. Meestentijds ging het over gelijk speelveld, verzekeringsproblematiek en de veiligheid op de bus. Aangaande de BCT heeft de Stas aangegeven:
 - a. Voor de systeemkaart uitstel wordt onderzocht, maar dat 6 jaar te lang is.
 - b. Betalen van een nieuwe kaart primair de verantwoordelijkheid van de ondernemer en/of chauffeur is.
 - c. Voor de zomer een brief aan de TK wordt gestuurd met de aanpak.
2. 5.1.2.e heeft de reactie aan de Stas, op het vooroverleg op 7 maart, opgesteld en verzonden.
3. Om in dit netwerk van dezelfde uitgangspunten voor vervanging en aanpak te hebben is het kernteam aangevuld met experts 5.1.2.e en 5.1.2.e) tweemaal bij elkaar gekomen. De belangrijkste punten zijn besproken en afgestemd, een korte notitie hierover volgt volgende week.
4. Het kernteam komt vanaf 1 april elke week bij elkaar: proces en voortgang afgewisseld met inhoudelijke sessies. In het kernteam (zie geadresseerden in de mail) zitten:
 - a. 5.1.2.e van DGMO
 - b. 5.1.2.e van ILT- jurist
 - c. 5.1.2.e van ILT-beleid
 - d. 5.1.2.e van HBJZ – jurist
 - e. 5.1.2.e – Marktordening – inspecteur
 - f. 5.1.2.e – ILT en IenW – communicatie
 - g. 5.1.2.e – ILT, adviseur van Roeland Nieuwenboer
 - h. 5.1.2.e – DCI-control
 - i. 5.1.2.e (ILT-IIR, programmamanagers).

Spoor 1 en 2: zorgen dat er 20 maart 2020 een werkende, legale oplossing is.

1. Er is overleg geweest met de fabrikanten om te spreken over wat een reële overgangsperiode is. Daar taxi's minimaal eenmaal per jaar bij de fabrikant komen voor de BCT zal deze periode tussen 18 en 24 maanden zijn. Deze vraag ligt nu bij de opdrachtgevers. De fabrikanten weten nu dat de planning is om in het najaar de kaarten beschikbaar te stellen.
2. Afstemming kiwa over gedetailleerdere uitvoeringsafspraken (deze worden toegevoegd aan de voornoemde uitgangspunten notitie). Met kiwa en auditer wordt gepland op een door de auditer goedgekeurde OTAP eind juni, zodat AT per juli met hun beoordeling kan starten.
3. De sleutelceremonie van 28 februari moet opnieuw, omdat de gebruikte sleutel niet veilig genoeg bleek. Om de planing te halen moet deze uiterlijk 14 april zijn geslaagd.

4. Een mogelijke tweede tegenvaller is de geldigheid/buikbaarheid van de chips waarop het certificaat komt. Mogelijk per 1 juni, mogelijk per 1 januari kan of mag deze niet worden gebruikt. Dit kort de doorlooptijd in en vereist ook een nieuwe chip. Dit wordt nu onderzocht.
5. Er is een voorbereidend overleg geweest voor de ontmoeting tussen opdrachtgever en directeur Kiwa.

Spoor 3 - variantenstudie

6. De variantenstudie is van start gegaan: er zijn eerste gesprekken geweest met Duurzaamheid en Opsporing | Marktordening (5.1.2.e), alsook met DGMo (5.1.2.e).
7. Er is een eerst afstemdocument opgesteld dat het streefbeeld (hoe ziet toezicht en handhaving van de ILT op de taxi er bij voorkeur uit), de eisen en wensen die daaruit voortvloeien aan de BCT en de aanpak bevat. In de komende weken worden steeds meer mensen binnen lenW en ILT hiero bevroagd.
8. Omdat de Stas graag snel zicht heeft op een structurele oplossing worden met spoed experts gezocht binnen lenW, ILT of anders van buiten.

Spoor 4 – Dossierhouder en TSP.

9. De audit heeft plaatsgevonden, de auditer was tevreden met de resultaten en de plannen.
10. De projectleider en TSP a.i (5.1.2.e) is van start gegaan. Hij heeft kennis gemaakt met (5.1.2.e) en ingelezen op de stukken.

Vooruitblik – komende 2 weken

Spoor 1 en 2 – vervanging

11. Sleutelceremonie
12. Chip-issue
13. Uitgangspuntennotitie

Spoor 3 – varianten studie

14. Afspraken met (5.1.2.e), architecten
15. Uitvraag t.b.v. onderzoekscapaciteit.
16. Aanpassen afstemdocument

Spoor 4 – dossierhouder en TSP

17. Kennismaking (5.1.2.e)

Aandachtspunten

18. Financiering/ compensatie
kiwa, fabrikanten, ondernemers en chauffeurs wachten mogelijk op helderheid over wel of geen compensatie, alvorens tot actie over te gaan.
19. Publiciteit: Communicatielijnen en vaststellen Q&A
Vanaf verzending van de brief aan de Tweede Kamer (over de eenmeting) en het AO op 21 maart zijn steeds meer vragen te verwachten.
20. Sleutel en chip
zorgen dat sleutel correct en tijdig wordt opgeleverd, afstemming met kiwa omtrent helderheid over de buikbaarheid van de huidige chip.

5.1.2.e

ILT

Juridische Zaken
JBZ Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e @ILenT.nl

memo

Mogelijkheid van niet leveren van chauffeurskaarten

Inleiding.

Binnen het Programma BCT wordt niet uitgesloten dat er door Kiwa niet tijdig vervangende BCT-kaarten aan taxichauffeurs geleverd kunnen worden. Deze taxichauffeurs beschikken dan wel over hun oorspronkelijke kaart, maar deze is feitelijk niet meer te gebruiken. Ten aanzien van het 'opgetreden defect aan deze oorspronkelijke kaarten kan hen geen verwijt worden gemaakt¹.

Vanuit het Programma BCT is gevraagd of er gelet op de van toepassing zijnde regelgeving in deze situatie zonder (bruikbare) chauffeurskaart taxivervoer mag worden uitgevoerd.

In deze notitie refereer ik ook in het kort aan de positie van RDW en Agentschap Telecom. Vanwege de leesbaarheid van de nota is een aantal juridische regelingen in de bijlage bij deze nota opgenomen.

Conclusie.

Het niet tijdig leverbaar zijn van chauffeurskaarten levert een situatie op waardoor er geen (of niet ten volle) gebruik kan worden gemaakt van een BCT en diensgevolge een aantal gegevens niet worden geregistreerd. De regelgeving bevat geen specifiek op onderhavige situatie toegesneden bepaling.

Bij een ruime interpretatie van de regelgeving en dan met name van het begrip defecte chauffeurskaart, kan gesteld worden dat op basis van artikel 83, achtste lid, Besluit personenvervoer 2000 jo artikel 8, derde lid, van de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten zonder bruikbare chauffeurskaart taxivervoer mag worden verricht. Er moet dan wel het burgerservicenummer in de BCT worden ingevoerd en rij- en rusttijden dienen handmatig te worden bijgehouden.

Het kiezen voor deze ruime, aan gedogen grenzende, interpretatie heeft als gevolg dat een aantal op deze situatie van toepassing zijnde bepalingen zinledig wordt. Het naleven ervan door de chauffeur en/of vervoerder is dan eigenlijk overbodig, maar toch niet in lijn met de regelgeving. Er is dan reden voor gedogen. Een aanwijzing daartoe is dan van belang. Aanpassing van de

¹ In het memo van 7 augustus 2019 (kenmerk ILT=2019/xxxxx), dat binnen het Programma BCT is opgesteld, wordt aandacht besteed aan een "noodscenario in het geval (tijdelijk) geen kaarten voor de BoordComputerTaxi (BCT) leverbaar zijn". Het scenario gaat in op BCT- en systeemkaarten. In het memo wordt geconcludeerd dat er maximaal 28 dagen zonder chauffeurskaart van de BCT gebruik mag worden gemaakt met gebruik van het burgerservicenummer. Daarbij wordt verwezen naar artikel 28 van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi. In artikel 27 van deze Regeling spec wordt een termijn van 28 dagen termijn genoemd, waarbinnen geen geldige BCT-kaart hoeft te worden gebruikt zonder dat dat dit mag leiden tot een fout.

regelgeving die naadloos aansluit bij onderhavige situatie heeft natuurlijk de voorkeur.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Het standpunt van RDW is (onder meer) van belang in de situatie dat een BCT langer functioneert (zonder foutmelding) dan de in de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi genoemde termijn van 28 dagen. Gaat RDW al dan niet concluderen dat bij langer gebruik dan 28 dagen van de BCT zonder chauffeurskaart de Regeling specs wordt overtreden, en zo ja, gaat RDW dan over tot handhaving?

Het Agentschap Telecom heeft enige tijd geleden aangegeven dat BCT-kaarten die thans in omloop zijn met ingang van 1 januari 2019 niet meer gebruikt mogen worden omdat de daarop geplaatste chips dan niet meer voldoen aan de vereiste veiligheidscriteria. Het is zeer van belang dat het Agentschap haar bestuurlijke en juridische positie alsnog schriftelijk uiteenzet en aangeeft of en, zo ja, hoe zij in dit handhavend kan/zal optreden en of er dan al niet reden is om het gebruik van BCT- en systeemkaarten in de periode 1 januari 2019 tot 22 maart 2019 nog te gedogen.

Toelichting.

Overtreding

Op grond van artikel 79, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 is het in ieder geval verplicht om een correct functionerende BCT in de taxi aanwezig te hebben.

De vraag is allereerst wat de in artikel 79, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 (Besluit) bedoelde aanwezigheid van een correct functionerende BCT betekent. Gaat het om een BCT die vanwege een mankement aan het apparaat technisch niet goed functioneert of omvat deze bepaling ook de situatie dat een op zich goed werkende BCT niet goed functioneert omdat een BCT-kaart defect is dan wel in het geheel niet aanwezig is? Gelet op de bewoording van deze bepaling gaat het m.i. alleen om een BCT die een mankement vertoont. Dit onderdeel van deze bepaling levert i.c. dus geen probleem op.

Dat ligt m.i. anders voor het derde, vierde en vijfde lid van deze bepaling. Als de in deze leden bepalingen bedoelde gegevens niet meer (betrouwbaar) door de (op zich nog wel correct functionerende) boordcomputer worden geregistreerd, dan overtreedt de vervoerder in principe wel artikel 118 van het Besluit (en is daardoor sprake van een strafbaar feit in de zin van Wet op de economische delicten, de WED). Opvallend is dat artikel 79, derde, vierde en vijfde lid, van het Besluit op zich slechts vereisen dat de gevraagde gegevens in de boordcomputer worden geregistreerd en het niet uit lijkt te maken of in het geval dat niet gebeurt, het gebrek in de boordcomputer of in de kaart zit. Het eindresultaat telt. Voorzover de boordcomputer dus zelf defect zou zijn, geldt dat, als eerder aangegeven, de vervoerder zich dan in ieder geval schuldig maakt aan overtreding van artikel 79, eerste lid, van het Besluit.

Als door de afwezigheid van een chauffeurskaart de vereiste registratie niet plaatsvindt of, beter gezegd, niet kan plaatsvinden, is sprake van overtreding van artikel 79, derde, vierde en/of vijfde lid van het Besluit. Of betrokkene i.c. ook daadwerkelijk door het OM vervolgd en vervolgens bestraft gaat worden, mag

daarbij worden betwijfeld omdat gesteld kan worden dat hier ten aanzien van de vervoerder sprake is van overmacht, omdat het de vervoerder niet kan worden aangerekend dat hij de benodigde BCT-kaarten niet heeft. De overheid is immers nalatig in het tijdig verstrekken ervan. Van belang is te vernemen of het tijdelijk ontbreken van een (bruikbare) BCT-kaart op enig vlak leidt tot het ontstaan van strafbare feiten en/of het OM dan aanleiding ziet om al dan niet tot vervolging over te gaan.

Een ander standpunt zou zijn dat als registratie niet kan plaatsvinden de niet leverbaarheid van de kaart geen reden mag opleveren om desondanks taxivervoer te plegen. Deze meer rigide interpretatie is m.i. maatschappelijk bezien moeilijk uit te leggen omdat de overheid de oorzaak is dat er in dit geval geen registratie kan plaatsvinden en de overtreding een gevolg is van het niet leverbaar zijn van de kaart. Ik kan me voorstellen dat de degene die kan worden verweten dat er geen chauffeurskaarten geleverd kunnen worden, dan aansprakelijk kan worden gesteld voor de schade die (bij chauffeur en vervoerder) ontstaat omdat er geen taxivervoer kan worden uitgevoerd. Verder is van belang dat de regelgeving in een aantal specifieke situaties echter ook uitdrukkelijk voorzien in een andere wijze van registratie van de vereiste gegevens in het geval dat dat niet meer volledig kan plaatsvinden in een BCT.

Besluit personenvervoer / Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten.

Artikel 83 van het besluit beschrijft hoe met defecte BCT-kaarten moet worden omgegaan en dat e.e.a. nader in een ministeriele regeling moet worden vastgesteld. Zowel artikel 83 alsook artikel 79, zesde lid, jo artikel 80, vijfde lid, van het Besluit verwijzen naar een ministeriele regeling. Dit is de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten (Regeling).

Artikel 8 van de Regeling bepaalt dat, samengevat, een bestuurder defecten aan zijn bestuurderskaart onmiddellijk aan de minister meldt en dat de bestuurder, zo lang nog niet is beslist omtrent zijn aanvraag om een vervangende kaart, taxivervoer mag verrichten.

Dit taxivervoer is dan onder bepaalde voorwaarden toegestaan. Het betreft zogenaamde meldingsplichtige situaties.

a. In welke situaties moet chauffeur melden?

In het tweede lid van artikel 8 van de Regeling is aangegeven dat, samengevat, in geval van een defecte chauffeurskaart of een beschadigde kaart, de op de kaart vermelde gegevens of de in de kaart opgeslagen elektronische gegevens niet meer juist zijn, de bij de kaart behorende puk code bij derden bekend is geworden, er verlies of diefstal van de chauffeurskaart zich heeft voorgedaan, de desbetreffende bestuurder dat onmiddellijk bij de minister moet melden.

b. Onder welke voorwaarden mag in meldingsplichtige situatie taxivervoer plaatsvinden?

In het derde lid van artikel 8 van de Regeling zijn onder a, b, c en d, de cumulatieve voorwaarden aangegeven die in acht moeten worden genomen bij het verrichten van voornoemd taxivervoer. Het betreft, samengevat, de volgende voorwaarden. De aanvraag voor een vervangende kaart moet binnen vier dagen na de melding worden ingediend, de chauffeur moet zijn burgerservicenummer (of als het een niet ingezetene betreft, een door de minister vastgesteld uniek

nummer) in de BCT invoeren, de chauffeur moet een handmatige registratie bijhouden van zijn arbeids- en rusttijden en de chauffeur moet uiterlijk op de derde werkdag na de dag van ontvangst van het afhaalbericht m.b.t. de vervangende kaart, de desbetreffende kaart afhalen.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Artikel 8 van deze Regeling bevat een uitwerking van artikel 83, leden vier tot en met zeven, van het Besluit, zo blijkt uit de toelichting bij de regeling, waarin onder meer staat:

“Ingevolge artikel 83, vijfde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 dient de houder van een chauffeurskaart verlies of diefstal van zijn kaart aan de minister te melden. Dit voorschrift wordt hier doorgetrokken ingeval van een defect of beschadiging van de chauffeurskaart en wanneer de gegevens op of in de kaart niet meer juist zijn of de bij de kaart behorende pukcode, die immers anders dan de pincode niet door de kaarthouder kan worden gewijzigd, bij derden bekend is geworden. Gelet op mogelijk misbruik van de chauffeurskaart, die immers persoonlijke gegevens en gegevens waarmee een elektronische handtekening kan worden geplaatst, bevat, moet deze melding onmiddellijk worden gedaan

Onmiddellijk wil hier zeggen, op het moment dat het te melden feit zich voordoet of bekend is geworden of redelijkerwijs bekend had kunnen zijn aan de kaarthouder. Daartoe is een meldpunt ingericht dat het hele jaar door 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar is. Na de melding wordt de kaart met onmiddellijke ingang ingetrokken en mag deze niet meer worden gebruikt. De intrekking is definitief en kan niet meer worden teruggedraaid. Dit is conform de strenge eisen die gelden voor dit soort zogenoemde *smart cards*: kaarten die zijn voorzien van een chip met geheugen”.

Opvallend is dat de Regeling geen (maximale) termijn noemt waarbij alleen op basis van invoer van het BSN-nummer mag worden gereden. Deze Regeling lijkt er op basis van praktijkervaringen vanuit te gaan dat vervanging van BCT-kaarten altijd binnen een relatief korte termijn wordt geregeld². Mogelijk is wat dat betreft sprake van een feitelijke beperking omdat de gebruikte BCT na 28 dagen de invoer van het BSN-nummer mogelijk niet meer accepteert. Voor zover bekend is het op dit moment in ieder geval feitelijk mogelijk om gedurende 28 aaneengesloten dagen met een BCT te rijden als enkel het BSN-nummer wordt ingevoerd. Niet uitgesloten is dat (sommige) types BCT's zelfs langer gebruikt kunnen worden met alleen invoer van het BSN-nummer.

Het niet leverbaar zijn van (vervangende) BCT-kaarten is niet een situatie die door artikel 83 expliciet wordt bestreken.

Vanwege de in de Regeling bepaalde meldplicht lijkt het erop dat de regelgever op het eerste gezicht de situatie op het oog heeft gehad dat er van de zijde van de kaarthouder een mankement met betrekking tot de kaart zou optreden. In onderhavige situatie is dit niet het geval omdat van de zijde van de Inspectie en/of Kiwa de onmogelijkheid van het gebruik van een juiste kaart is ontstaan.

De in de Regeling genoemde meldplicht is i.c. feitelijk zinledig omdat degene bij wie dit moet gebeuren zeer wel op de hoogte is van wat er aan de hand is.

² Daarom richt zij zich wel specifiek tot het begin van deze termijn en dwingt zij bijvoorbeeld wel tot het doen van een melding en het indien van een aanvraag voor een vervangende BCT-kaart.

Een ruime, aan gedogen grenzende, interpretatie van een ongewijzigde Regeling zou wellicht verdedigbaar zijn. De ruime interpretatie komt erop neer dat de kaart onbruikbaar en daarom als defect te kwalificeren is. Maar het mooiste zou zijn als de Regeling snel wordt aangepast met een op onderhavige situatie toegesneden bepaling.

Bij keuze voor de ruime interpretatie is artikel 18 van de Regeling van belang. Hierin staat, samengevat, dat als er een storing is in de werking van de boordcomputerkaarten de vervoerder er zorg voor draagt dat er wordt gehandeld in lijn met artikel 8, derde lid, van de Regeling (melding, aanvraag vervangende kaart, invoeren burgerservicenummer, handmatige registratie, tijdig de vervangende kaart afhalen).

Het melden van het defect /aanvragen van de nieuwe kaart is voorzover mij bekend feitelijk overbodig omdat de inspectie/Kiwa ervan op de hoogte zijn dat er een nieuwe kaart nodig is. Als dit inderdaad het geval is, dan wordt er naar de letter van de wet niet in lijn met de regelgeving gehandeld. Als de Inspectie dan in het licht van artikel 93, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000, niet handhavend optreedt dan wordt er gedoogd. Verder is het de vraag wat het OM gaat doen ten aanzien van overtredingen die in het licht van het strafrecht vervolgbaar zijn. Op basis van wederom een hele ruime interpretatie van de regelgeving zou de ILT zich op dat moment ook op het standpunt kunnen stellen dat sprake is van een ambtshalve of collectieve melding (na signaal KNV) en aanvraag en dat op die grond aan de formele vereisten is voldaan om op burgerservicenummer te mogen rijden.

Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi.

In het door het Programma BCT opgestelde notitie wordt verwezen naar de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi. Zie voetnoot 1.

Van belang is te weten hoe deze regeling zich verhoudt tot de regelgeving over personenvervoer. In artikel 23, eerste lid, van de Wegenverkeerswet staat:

“De Dienst Wegverkeer houdt toezicht op het overeenstemmen van voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers, die doorgaan voor goedgekeurd, met het type waarvoor de goedkeuring is verleend. Tot dit toezicht kan behoren het steekproefsgewijs keuren van tot een type waarvoor de goedkeuring is verleend, behorende voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers”.

Voornoemd artikel is een grondslag voor de hieronder bedoelde Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi (hierna Regeling spec). In bovengenoemd memo van 7 augustus 2019 wordt verder o.m. verwezen naar artikel 27 van de Regeling spec. In dit artikel staat onder meer in het eerste lid, aanhef en onder g:

“Het optreden van de onderstaande gebeurtenissen leidt tot een fout als bedoeld in artikel 26, tweede lid, onderdeel i:
(...)

g. het gedurende een periode van 28 kalenderdagen gebruiken van de operationele modus, werkingsniveau arbeidstijd, zonder geldige boordcomputerkaart”.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

In de toelichting op de Regeling spec wordt ten aanzien van dit artikel onder meer het volgende aangegeven;

“Het diagnosemechanisme van de boordcomputer is in staat fouten, storingen en situaties die de betrouwbare werking of beveiliging van de boordcomputer en opgeslagen gegevens aantasten, te herkennen. Hiertoe voert de boordcomputer zelftesten uit en verifieert de boordcomputer de gebruikte programmatuur. Daarnaast controleert de boordcomputer continu de eigen werking en stelt verschillen tussen waargenomen waarden van verschillende sensoren vast. Wanneer een gebeurtenis wordt vastgesteld, wordt dit geregistreerd”.

Uit de voorhanden zijnde stukken kan niet worden afgeleid wat de ratio is van het aantal van 28 dagen. Mogelijk is dit een termijn waarbinnen redelijkerwijs (door Kiwa) een kaart kan worden afgegeven.

In ieder geval zie ik, anders dan in voornoemd memo van 7 augustus wordt aangegeven, vooralsnog geen grond voor de veronderstelling dat artikel 27 van de Regeling spec. als zelfstandige bepaling taxivervoer zonder chauffeurskaart toestaat voor een periode van 28 dagen. Artikel 27 lijkt te zijn bedoeld als een aanwijzing of norm waaraan een BCT (technisch) moet voldoen. De bepaling is niet gericht aan taxichauffeurs maar aan de producenten van BCT's en de RDW als certificeerder (verlening erkenning). Verder is van belang dat het Besluit is gebaseerd op de Wet personenvervoer, welke regels bevat onder welke voorwaarden er taxivervoer mag worden uitgevoerd, terwijl de Regeling spec. is gebaseerd op de Wegenverkeerswet. Laatstgenoemde regeling gaat met name in op de technische voorwaarden waaraan apparaten moeten voldoen. Vervolgens is de vraag hoe de RDW in onderhavige kwestie is gepositioneerd.

RDW

In de Wegenverkeerswet wordt in artikel 4a, eerste lid, bepaald:

“Er is een Dienst Wegverkeer, in het maatschappelijk verkeer aangeduid als RDW (...)”.

De RDW wordt in de Wegenverkeerswet aangemerkt als een zogenaamde ZBO waarop de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen van toepassing is. Een ZBO heeft een relatief grote bestuurlijke zelfstandigheid.

De RDW zou, mede in het licht van voetnoot 2, meer over de ‘28 dagen termijn’ kunnen aangeven. Op dit moment lijkt het zo dat deze in artikel 27 van de Regeling spec vastgelegde (technische) eis voor (de goedkeuring) BCT vooral in spiegelbeeldsituaties is gezien, waarbij het doel was om de BCT tenminste een minimumperiode te laten doorwerken als niet langer een BCT-kaart werd ingevoerd. De vraag is of die termijn aan de andere kant dus tegelijkertijd een maximumtermijn betreft en als zodanig door de RDW wordt beschouwd als een eis van toelating van het betreffende type BCT. De RDW zou kunnen stellen dat die BCT bij nader inzien dan toch niet aan de voorwaarden voldoet en kan de type-erkenning voor de betrokken BCT weer intrekken. Dan vervalt uiteraard ook de mogelijkheid om te kunnen rijden op de combinatie van (erkende) BCT en invoer van het BSN-nummer. Ten aanzien van de situatie dat een BCT langer dan 28 dagen wordt gebruikt, zou RDW moeten aangeven of zij dan reden ziet om handhavend op te treden omdat de BCT dan kennelijk niet meer voldoet aan de specificatie “geen foutmelding binnen 28 dagen zonder chauffeurskaart”. Met

andere woorden; gaat RDW al dan niet concluderen dat bij langer gebruik dan 28 dagen van de BCT zonder chauffeurskaart de Regeling spec wordt overtreden, en zo ja, gaat RDW dan over tot handhaving?

Vooralsnog is dus echter feitelijk onbekend of de bestaande BCT's na 28 dagen de invoer het BSN toelaten.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Agentschap Telecom

Een onderwerp dat enigszins buiten de directe scope van deze notitie valt is de stellingname van het Agentschap Telecom (AT). De reden waarom ik in deze notitie er aandacht aan besteed is dat het standpunt van AT in de BCT-kwestie in bredere zin van belang is.

AT heeft, naar verluid, per e-mail aangegeven dat BCT-kaarten die thans in omloop zijn met ingang van 1 januari 2019 niet meer gebruikt mogen worden omdat de daarop geplaatste chips op dat moment niet meer voldoen aan de veiligheidscriteria.

Een paar maanden geleden is van de zijde van de Inspectie aan AT om een overleg verzocht om e.e.a. met name juridisch, bestuurlijk en toezicht technisch te duiden. De AT is niet op het verzoek ingegaan.

In onderhavige kwestie is de bestuurlijke en juridische positionering van AT nog immer van belang. In dit kader is een schriftelijk standpunt van AT waarin zij haar positionering en standpunt uiteenzet belangrijk. In deze standpuntbepaling zou onder meer aangegeven moeten worden op basis van welke regelgeving de AT een positie inneemt en welke motivering daaraan ten grondslag ligt, welke toezichthoudende bevoegdheid zij heeft en of er al dan niet redenen zijn om het gebruik van voornoemde kaarten voor de periode van 1 januari tot 22 maart 2020, of zonodig langer, redelijkerwijs te gedogen.

Bijlage (Regelgeving)
Wet personenvervoer 2000

Artikel 93

1 Onze Minister kan een vergunning als bedoeld in artikel 76, eerste lid, volgens bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen regels, wijzigen, schorsen of intrekken:

a. indien is gehandeld in strijd met het bij of krachtens deze wet bepaalde;
(...)

2 Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van verordening 1371/2007/EG, verordening 1071/2009/EG, verordening 1073/2009/EG, verordening (EU) nr. 181/2011 en van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

(...)

Besluit personenvervoer 2000

Artikel 79

1 De vervoerder die taxivervoer verricht, draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht een op correcte wijze functionerende boordcomputer aanwezig is waarvoor een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. 2 De boordcomputer, bedoeld in het eerste lid, heeft een activeringskeuring en, voor zover bepaald bij ministeriële regeling, een periodiek onderzoek ondergaan, die zijn uitgevoerd door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.

3 De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er zorg voor dat de boordcomputer te allen tijde de volgende gegevens registreert:

- a. de kilometerstand van de auto;
- b. het kenteken van de auto;
- c. de datum en de tijd;
- d. de door de auto afgelegde route;
- e. informatie over de werking van de boordcomputer.

4 De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er tevens zorg voor dat de boordcomputer de arbeids- en rusttijden van de bestuurder registreert.

5 Indien de bestuurder taxivervoer verricht, draagt de vervoerder er, onverminderd het derde en vierde lid, zorg voor dat de boordcomputer de volgende gegevens registreert:

- a. het personenvervoernummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in artikel 4, derde lid, van de wet;
- b. het aan de vervoerder toegekende unieke nummer, als bedoeld in artikel 9, onderdeel a, van de Handelsregisterwet 2007;
- c. het nummer van de chauffeurskaart van de bestuurder;
- d. de datum en het tijdstip van aankomst en vertrek per rit;
- e. de locatie van vertrek en aankomst per rit;
- f. de afstand, de prijs van het vervoer per rit in beladen en onbeladen staat en eventueel in rekening gebrachte toeslagen.

6 Indien de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is, geldt in plaats van de verplichting, bedoeld in het derde tot en met het vijfde lid, het bepaalde krachtens artikel 80, vijfde lid.

7 Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de keuring ter activering van de boordcomputer, het periodiek onderzoek en de tijdvakken waarop een onderzoek van de boordcomputer plaatsvindt.

8 Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het erkennen van natuurlijke of rechtspersonen die een boordcomputer activeren, herstellen en periodiek onderzoeken, de aanvraag van de erkenning, de voor de

erkenning gestelde eisen, de aan de erkenning te verbinden voorschriften en de intrekking of schorsing van een erkenning.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Artikel 80

1. De bestuurder en de vervoerder die taxivervoer verrichten, gebruiken de boordcomputer overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde, tenzij de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is.

2. De vervoerder die taxivervoer verricht bewaart de door de boordcomputer geregistreerde gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en de gegevens, bedoeld in het vijfde lid, ten minste 104 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens betrekking hebben.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze van bewaren van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en het overbrengen van de in de boordcomputer en de op de chauffeurskaart geregistreerde gegevens naar de vestiging van de vervoerder die taxivervoer verricht.

4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de gegevens bedoeld in artikel 79, vierde lid.

5. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de registratieverplichtingen die op de vervoerder en de bestuurder rusten indien de boordcomputer buiten gebruik is en de gegevens die in dat geval aanwezig zijn in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht.

6. Indien de boordcomputer niet op correcte wijze functioneert of buiten gebruik is, draagt de vervoerder er zorg voor dat de boordcomputer, binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn, hersteld wordt door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.

7. De vervoerder verstrekt de bestuurder op diens verzoek een kopie van de gegevens die ingevolge het derde lid van de chauffeurskaart zijn overgebracht naar de vestiging van de vervoerder.

8. Het is de vervoerder die taxivervoer verricht verboden:

- a. om de boordcomputer ondeugdelijk te maken, of te doen maken, te vernietigen of te doen vernietigen, dan wel toe te laten dat de boordcomputer ondeugdelijk gemaakt, of vernietigd wordt;
- b. om in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht een voorziening aanwezig te hebben die kennelijk bedoeld is om voor misbruik, als bedoeld in onderdeel a, aan te wenden.

9. Het achtste lid is van overeenkomstige toepassing op de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht.

artikel 83

(...)

4. Een binnen de geldigheidsduur verloren, gestolen, defect geraakt, of beschadigde boordcomputerkaart, wordt vervangen door een vervangende kaart voor de resterende termijn van geldigheid.

5. De houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart meldt verlies of diefstal van zijn boordcomputerkaart aan Onze Minister.

6. De houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart levert een defecte, beschadigde of ingetrokken boordcomputerkaart in bij Onze Minister binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn.

7. Het vijfde en zesde lid zijn van overeenkomstige toepassing op de houder van een keuringskaart.

8. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over:

- a. de wijze waarop de bestuurder en de vervoerder de chauffeurskaart, respectievelijk de ondernemerskaart gebruiken;
- b. de wijze waarop erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet, de keuringskaart gebruiken;

- c. de aanvraag van de boordcomputerkaarten en van vervangende boordcomputerkaarten;
- d. de verlening, afgifte, weigering, schorsing, intrekking en inname van de boordcomputerkaarten en de gronden daarvoor;
- e. de wijze van melden in geval van verloren, gestolen, defecte of beschadigde boordcomputerkaarten.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten

Artikel 8

1 De bestuurder handelt overeenkomstig de bij de afgifte van de chauffeurskaart verstrekte schriftelijke instructies.

2 De bestuurder meldt onmiddellijk aan de Minister indien:

- a. een chauffeurskaart of een chauffeurskaart onder beperkingendefect of beschadigd is;
- b. de op de buitenkant van de chauffeurskaart vermelde gegevens, of de in de chauffeurskaart opgeslagen elektronische gegevens die ten tijde van de afgifte van de kaart door de Minister reeds op de kaart zijn opgeslagen niet meer juist zijn;
- c. de bij de kaart behorende pukcode bij derden bekend is geworden;
- d. zich verlies of diefstal van de chauffeurskaart heeft voorgedaan, als bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit.

3 Na de melding, bedoeld in het tweede lid, onderscheidenlijk de melding, bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit, mag de bestuurder, zo lang nog niet is beslist omtrent zijn aanvraag om een vervangende kaart, taxivervoer verrichten, mits hij:

- a. die aanvraag binnen vier werkdagen na de melding indient;
- b. het nummer, bedoeld in artikel 6 onder e, in de boordcomputer invoert;
- c. een handmatig ondertekende registratie bijhoudt van zijn arbeids- en rusttijden onder vermelding van de gegevens, bedoeld in artikel 79, vijfde lid, onder a en b van het Besluit; en
- d. uiterlijk op de derde werkdag na de dag van ontvangst van het bericht, bedoeld in artikel 7, onderdeel b, de vervangende kaart afhaalt.

4 Bij de in het derde lid bedoelde aanvraag wordt in geval van een melding als bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit, een door de aanvrager ondertekende verklaring overgelegd dat de kaart verloren is geraakt of gestolen is, met een omschrijving van de omstandigheden waaronder dit is gebeurd.

Artikel 118 van het Besluit bepaalt dat overtreding van (onder meer) de voorschriften gesteld bij de artikelen 72a tot en met 83 van het Besluit personenvervoer, een strafbaar feit vormen als bedoeld in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.

5 Indien de te vervangen kaart op het moment van de melding als bedoeld in het eerste lid nog een geldigheidsduur heeft van drie maanden of minder, kan de bestuurder in plaats van een vervangende kaart een aanvraag indienen voor een nieuwe kaart, mits hij binnen de in het derde lid bedoelde termijn een geldige verklaring omtrent het gedrag en een geldige geneeskundige verklaring overlegt.

Artikel 18

1 Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder a, b, c of e, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi dan wel wanneer de boordcomputer buiten gebruik is, laat de vervoerder deze zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen drie werkdagen, door een erkenninghouder herstellen en draagt hij er zorg voor dat de bestuurder gedurende zijn dienst een registratie bijhoudt van diens arbeids- en rusttijden en van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde lid, onder a, c en d, en vijfde lid, onder d tot en met f, van het Besluit.

2 De in het eerste lid bedoelde registratie is handmatig ondertekend en vermeldt de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde lid, onder b, en vijfde lid, onder a tot

en met c, van het Besluit.

3 Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder d, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi laat de vervoerder deze binnen drie werkdagen door een erkenninghouder herstellen, en de in de boordcomputer geregistreerde gegevens door die erkenninghouder veilig stellen.

4 Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder f, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi, draagt de vervoerder er zorg voor dat de bestuurder handelt in overeenstemming met artikel 8, derde lid.

5 Indien er een waarschuwing wordt gegeven van het ontstaan van onvoldoende opslagcapaciteit in het geheugen van de boordcomputer, draagt de vervoerder onmiddellijk zorg voor een overbrenging van de gegevens uit de boordcomputer naar zijn vestiging.

ILT

Juridische Zaken
Strategisch advies

Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi

Artikel 26

1. Een fout treedt op wanneer de correcte werking van de boordcomputer gedurende korte tijd wordt onderbroken.

2 De boordcomputer detecteert ten minste de volgende fouten:

- a. een integriteitfout in de uitvoercode;
 - b. een integriteitfout in de systeemgegevens;
 - c. een integriteitfout in de opgeslagen gebruikersgegevens;
 - d. een integriteitfout bij de gegevensuitvoer naar de chauffeurskaart;
 - e. een fout in de registratiefunctie;
- (...)

Artikel 27

1 Het optreden van de onderstaande gebeurtenissen leidt tot een fout als bedoeld in artikel 26, tweede lid, onderdeel i:

- a. het inbrengen van een ongeldige boordcomputerkaart;
 - b. het inbrengen van een chauffeurskaart waarvan blijkt dat de datum en het tijdstip van de laatste registratie op de chauffeurskaart, op een later tijdstip valt dan de actuele datum en het tijdstip van de boordcomputer;
 - c. het niet op een juiste wijze afsluiten van een kaartsessie;
 - d. het inbrengen van een chauffeurskaart waarvan blijkt dat de laatste kaartsessie niet juist is afgesloten;
 - e. het ontstaan van onvoldoende opslagcapaciteit op de chauffeurskaart;
 - f. een niet-succesvolle authenticatiepoging;
 - g. het gedurende een periode van 28 kalenderdagen gebruiken van de operationele modus, werkingsniveau arbeidstijd, zonder geldige boordcomputerkaart.
- (...)

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-DGB; 5.1.2.e)-
 HB/J; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e ; 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: RE: verslag overleg wel of niet aan te passen regeling specificaties en typegoedkeuring BCT
Datum: dinsdag 12 maart 2019 07:14:46

LS,

Voor zo ver mijn deelname aan dit overleg: ja, ik herken deze samenvatting.

Aan de bespreking van het onder punt 7 genoemde nam ik niet meer deel.

Ter voorbereiding van de bespreking op de 18^e heb ik daarover nog wel wat aanvullingen:

1. Ad 7.a.i en 7.a.iv:

Een PKI is gebaseerd op het gebruik van geldige certificaten.

Waar wij nu naar toe werken gaat tegen dat principe in en is op de lange termijn niet houdbaar.

Hoe langer een handtekeningverificatie na het verlopen van de geldigheid van het betreffende handtekeningcertificaat wordt geverifieerd, hoe meer de betreffende digitale handtekening verliest aan zijn juridische kracht.

Daarom verdient het m.i. de voorkeur wel degelijk een eindtijd aan de aankomende dispensatie te stellen; bijvoorbeeld 12 tot 18 maanden na beschikbaar komen van G3 systeemkaarten.

2. Ad 7.a.iii:

Ondanks het feit dat een systeemkaart (bewegingsloos) in een boordcomputereenheid is ingebouwd, blijkt deze onderhevig aan fysieke slijtage. Volgens een van de fabrikanten is de belangrijkste oorzaak daarvan een grote schommeling van de omgevingstemperatuur van de boordcomputer (specifiek een boordcomputer die op een dashboard is gemonteerd).

De vraag naar de verwachte levensduur van de systeemkaart zou door de kaartproducent (Idemia) beantwoord moeten kunnen worden. Zij bieden namelijk garantie op fabricagefouten van hun product. Deze vraag zou via Kiwa aan Idemia gesteld kunnen worden.

3. Ad 7.a.ii:

a. De huidige regeling typegoedkeuring BCT merkt uitsluitend een "door de fabrikant gecontroleerde omgeving" aan als de locatie waar een systeemkaart vervangen mag worden.

i. Binnen die beperking is het het eenvoudigst om een oude systeemkaart te laten vervangen door een "eerste systeemkaart".

Dit lost echter het probleem van de "total recall" niet op, waardoor er tegen het einde van de G3-geldigheid eenzelfde situatie ontstaat als nu.

ii. Indien de regeling zodanig wordt aangepast dat de vervangingslocatie elders mag zijn, dan moet de regeling aanvullend vereisen dat er dan uitsluitend een "vervangende systeemkaart" geplaatst mag worden op de wijze zoals beschreven in de bijlagen van de regeling. Het betreffende vervangingsproces is beveiliging-technisch zodanig dat de vervanging door eender wie zou kunnen worden uitgevoerd.

Om dit te faciliteren moet er nog wel een aantal zaken worden geregeld:

1. De boordcomputer-hardware moet zodanig zijn dat de systeemkaart zonder schade aan de boordcomputer vervangen

kan worden.

(het vervangen van de systeemkaart door zijn "vervangende systeemkaart" moet niet worden beschouwd als het onrechtmatig manipuleren van de boordcomputer).

2. De boordcomputersoftware moet worden uitgebreid met een functie waarmee een bestelbericht voor een "vervangende systeemkaart" kan worden geëxporteerd (via een van de bestaande gegevensexportmiddelen).
3. Hetzij Kiwa, hetzij elk van de fabrikanten, hetzij Idemia moet een publiek toegankelijk bestelportaal voor het indienen van bovenbeschreven bestelberichten inrichten.
(Idemia beschikt reeds over een applicatieve bestelinterface voor "vervangende systeemkaarten")
Geproduceerde vervangende systeemkaarten kunnen middels reguliere postbezorging aan de besteller worden geleverd.
4. De boordcomputersoftware moet worden uitgebreid met een proces dat de daadwerkelijke systeemkaartvervangende ondersteunt.
(start-vervanging, verwijder oude systeemkaart, plaats vervangende systeemkaart, einde-vervanging inclusief controle dat de geplaatste kaart inderdaad de correcte vervangende systeemkaart is).

- b. In alle gevallen (3.a.i en 3.a.ii hierboven) zouden de nieuwe (G3 en verder) systeemkaarten zodanig moeten worden geproduceerd, dat zij in staat zijn om hun cryptografische sleutel en hun bijbehorende certificaat te vervangen voor nieuwe. Dit creëert de mogelijkheid dat de boordcomputer de geldigheid van zijn bestaande systeemkaart kan verlengen en voorkomt de noodzaak voor fysieke vervanging van een nog prima werkende systeemkaart.

Om van deze mogelijkheid gebruik te maken, moet het volgende worden gerealiseerd:

- i.

5.1.5.

Deze wijziging moet z.s.m. worden doorgevoerd, zodat de volgende wijzigingen op een willekeurig later passend moment kunnen worden doorgevoerd.

- ii. De regeling typegoedkeuring BCT inclusief zijn relevante bijlagen moet zodanig worden aangepast dat dit sleutel/certificaatvervangingsproces wordt ondervangen.
N.B. voor de doorvoeren van uitsluitend de hierboven onder 3.b.i genoemde wijziging is **geen** aanpassing aan de regeling noodzakelijk.
- iii. De boordcomputersoftware moet worden uitgebreid met de volgende

functies:

5.1.5.

iv.

5.1.5.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Sr. consultant

Ordina Security & Risk Management

From: 5.1.2.e) - ILT [mailto: 5.1.2.e @ILenT.nl]

Sent: Monday, 11 March, 2019 12:21

To: 5.1.2.e @ordina.nl>; 5.1.2.e DGB

< 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGB 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e) - HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @rdw.nl>

Cc: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Subject: verslag overleg wel of niet aan te passen regeling specificaties en typegoedkeuring BCT

Beste allen,

Samen met de in aan genoemde personen bespraken wij vanmorgen de voorgestelde tijdelijke oplossing:

1. Boordcomputerkaarten worden voor 20 maart 2020 allemaal vervangen door een G3-kaart.

2. De systeemkaarten worden vanaf het najaar in een langere doorlooptijd door een G3-kaart vervangen.
3. Hiertoe moet de software van de boordcomputers worden aangepast, opdat de BCT niet 'op zwart' gaat.
4. De vraag is: past dit binnen de huidige wet- en regelgeving.
 - a. Nu besproken we dat in relatie tot de regeling specificaties en typegoedkeuring BCT
 - b. Voor de andere regelingen werd door HBJZ (5.1.2.e) en ILT 5.1.2.e al aangegeven dat dit past.
5. In art 35 voornoemde regeling staat dat de BCT kan controleren op de datum van de systeemkaart.

Uit het woord kan vloeit wordt dat het geen juridische verplichting. Hetzelfde artikel verplicht wel om het gegeven [datum] van de CA te distribueren, maar het verifiëren is een keuze.
6. De aanwezigen delen deze conclusie, 5.1.2.e spreekt hier nog over met UL (de tester): wat betekent dat
juridisch gezien deze tijdelijke oplossing uitgevoerd kan worden, zonder dat er regelingen behoeven te worden aangepast.
7. Het gegeven dat de systeemkaarten over een langere periode worden vervangen tot na 20 maart 2020 leidt nog wel tot de volgende punten:
 - a. Voor hoe lang wordt dit toegestaan?

Vooralsnog van beschikbaar komen van de kaarten tot en met dat de betreffende BCT vooronderhoud, reparatie of vervanging naar de fabrikant gaat. Dan wordt deze verplicht vervangen door een G3 kaart. Dus in theorie geen einddatum, in de praktijk hebben de kaarten fysiek wel last van slijtage.

 - i. Moet ILT dit toch inperken met een laatste datum? @ 5.1.2.e .
 - ii. Vervanging is bij voorkeur niet alleen mogelijk bij de fabrikanten: dan moet er sprake zijn van paired (opvolg-)kaarten. Is dat haalbaar?
 1. Vraag via 5.1.2.e aan Kiwa
 2. Vraag aan 5.1.2.e : aanpassen van de betreffende regeling.
 - iii. Hoe lang is de verwachte fysieke levensduur? Vraag via 5.1.2.e aan 5.1.2.e 5.1.2.e .
 - iv. Wat zijn de consequenties voor de informatiebeveiliging voor voortdurende G2-kaarten in het stelsel? Vraag via 5.1.2.e aan 5.1.2.e ?

Herkennen jullie deze samenvatting?

De afspraak van 18 maart blijft staan, dan zal het eerder beslispunten (aangepast met voorstaande punten) stapsgewijs worden doorgelopen.

Met hartelijke groet,

5.1.2.e .

Disclaimer

Dit bericht met eventuele bijlagen is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de bedoelde ontvanger bent, wordt u verzocht de afzender te waarschuwen en dit bericht met eventuele bijlagen direct te verwijderen en/of te vernietigen. Het is niet toegestaan dit bericht en eventuele bijlagen te vermenigvuldigen, door te sturen, openbaar te maken, op te slaan of op andere wijze te gebruiken. Ordina N.V. en/of haar groepsmaatschappijen accepteren geen verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor schade die voortvloeit uit de inhoud en/of de verzending van dit bericht.

This e-mail and any attachments are confidential and are solely intended for the addressee. If you are not the intended recipient, please notify the sender and delete and/or destroy this message and any attachments immediately. It is prohibited to copy, to distribute, to disclose or to use this e-mail and any attachments in any other way. Ordina N.V. and/or its group companies do not accept any responsibility nor liability for any damage resulting from the content of and/or the transmission of this message.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e) - IBI-DCI; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @minienw.nl
Onderwerp: RE: Geldigheidsduur BCT kaarten in CPS (tekstvoorstel)
Datum: dinsdag 14 mei 2019 14:54:21
Bijlagen: image001.jpg

Goedemiddag 5.1.2.e,

Inmiddels heb ik van diverse kanten akkoord op de onderstaande voorgenomen aanpassing (blauw gemarkeerd in onderstaand bericht) in het uitgiftebeleid (CPS, Certification Practice Statement). Ik heb zelf een check gedaan in de 'Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi' en de 'Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten' maar zie daar geen teksten over de geldigheidsduur van een kaart.

VRAAG: heb jij nog aandachtspunten bij het doorvoeren van deze wijziging van de geldigheidsduur van BCT kaarten? (Of is dat iets wat inderdaad volledig beperkt is tot deze tekst in het CPS.)

Alvast bedankt voor je reactie.

Mvg,

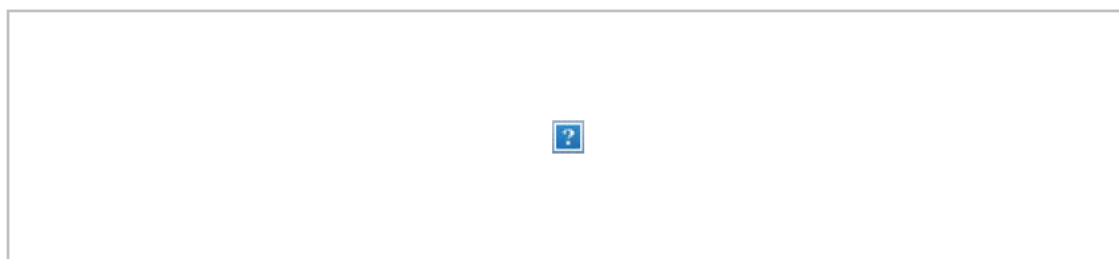
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @moehn.nl>
Verzonden: maandag 13 mei 2019 10:59
Aan: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e) - IBI-DCI
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e ' < 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Geldigheidsduur BCT kaarten in CPS (tekstvoorstel)

Goedemorgen,

In het actuele uitgiftebeleid (Certification Practice Statement, zie: <https://bct.csp.minienm.nl/minienm-bct-cps/minienm-bct-cps.pdf>) staat nu het volgende over de geldigheidsduur van de BCT kaarten:



Bij de overgang naar G3 zijn twee punten van belang die betrekking hebben op deze paragraaf:

1. Met de publicatie van PvE versie 4.7 (feb. 2019) is het weer toegestaan om services certificaten van 5 jaar uit te geven. Mijn voorstel is om die passen weer 5 jaar geldigheid

te geven met de introductie van G3. (Dit is een keuze. Je zou dit ook nu al kunnen doen want met een kaart van 3 jaar ga je ook al over de technische einddatum van G2 heen. Mocht Kiwa dan komende maanden ondernemerskaarten of keuringskaarten uitgeven dan krijgt men door de transitie naar G3 een kaart voor de resterende looptijd die dan 2 jaar langer is. Nadeel het geeft wel een change in de oude omgeving die tijd en aandacht vraagt in de hele keten, vandaar het voorstel van combinatie met G3.)

2. 5.1.2.e gaf aan dat ergens een opmerking moet komen dat de maximale geldigheid van systeemkaarten beperkt is door einde G3 hiërarchie (eindgebruikercertificaat maximaal geldig tot 11 nov. 2028). Dit om discussies voor te zijn dat IenW systeemkaarten uitgeeft die bij aanvang al niet voldoen aan de toegezegde geldigheidsduur waar een fabrikant aanspraak op kan maken.

Ik heb beide punten verwerkt in het volgende **tekstvoorstel**:

“De geldigheidsduur van de persoonsgebonden BCT-kaarten (chauffeurskaart, inspectiekaart) en BCT-services kaarten (ondernemerskaart en keuringskaart) is vijf jaar. De systeemkaart heeft een geldigheidsduur van minimaal 5 jaar en maximaal tien jaar waarbij de daadwerkelijke geldigheidsduur begrensd wordt door de verloopdatum van de operationele CA hiërarchie.

De LWT kaart is vier maanden geldig, opgevolgd door een BCT kaart van 4 jaar en 8 maanden. De geldigheidsduur van de certificaten op de kaarten is in alle gevallen beperkt door de verloopdatum van de Root CA. Voor de G3 is dat 14 november 2028 voor het Root CA certificaat wat betekent dat een gebruikercertificaat maximaal tot 11 november 2028 geldig is.”

VRAGEN:

1. Akkoord/besluit om de herintroductie van 5 jarige ondernemers- en keuringskaarten te combineren met de introductie van G3 certificaten.
2. Akkoord over geldigheidsduur Systeemkaarten, waarbij een fabrikant aanspraak kan maken op een levensduur van minimaal 5 jaar. Daar komt zoveel tijd bij als mogelijk binnen de technische begrenzing van de CA generatie met een maximale totale geldigheidsduur van 10 jaar.
3. Akkoord op tekstvoorstel CPS, danwel een ander voorstel.

Mvg,

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Root wijziging G2 naar G3
Datum: maandag 14 januari 2019 14:33:14
Bijlagen: [Bijlage 4.7.a 160905 Memo DT gevolgen G2 naar G3 V2 \(aanbiedingsbrief DT\).pdf](#)
[Bijlage 4.7.b 160914 Memo DT gevolgen G2 naar G3 V3.pdf](#)

5.1.2.e

Aan de hand van de bijgevoegde stukken heeft het DT 20-09-2016 dit besloten:

4.7 ROOT wijziging G2 naar G3 ter informatie. PN rekening houden met kosten voor (BCT) kaarten door nieuwe beveiligingeisen. Voorjaar 2017 opnieuw bekijken.

Groet,

5.1.
2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: 5.1.2.e
Datum: donderdag 13 september 2018 09:23:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)

Hey 5.1.2.e

Okay duidelijk dan zijn we in ieder geval op de hoogte. Ook al ben ik het er niet per se mee eens ;)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspecteur

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
Afdeling Marktordening
Team Digitale- en Bedrijfsinspecties

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e
 5.1.2.e @ILenT.nl



.....
Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: woensdag 12 september 2018 17:11
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: 5.1.2.e

Ha 5.1.2.e

Ik heb 5.1.2.e nog bevraagd over de nota.
 Vandaag was een juridisch overleg over de mogelijkheden (verplichte softwareupdate, G2-G3 etc.). Het is mij duidelijk dat ze er perse niet vanaf willen.
 Bij het volgende inhoudelijke overleg worden de collega's betrokken.

Groet
 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspecteur
Team Specialistische Handhaving

Afdeling Marktordening
Duurzaamheid en Opsporing
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

5.1.2.e

) - ILT

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e @neone.nl>

Verzonden: zaterdag 14 september 2019 11:20

Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e) - ILT;

CC: 5.1.2.e 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e) - DGB; 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e @sociaalfondstaxi.nl; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e ; 5.1.2.e -
5.1.2.e @station-oost.nl

Onderwerp: RE: brief KIWA

Urgentie: Hoog

Opvolgingsvlag: Opvolgen

Vlagstatus: Voltooid

Beste 5.1.2.e (en alle meelezers),

Met stijgende verbazing hebben wij kennisgenomen van jouw onderstaande bericht, zeker na ons telefonische onderhoud van jongstleden donderdag. Wat er per brief aan de Tweede Kamer is medegedeeld laten we graag bij de overheid. Maar, op de brief aan de fabrikanten van 4 juni 2019, heeft de verzendende directeur wel degelijk een reactie gehad via zijn aangewezen contactpersoon. Wij verwijzen graag naar onze brief van 12 juni 2019, waarin overigens al herhaald wordt dat op 25 februari 2019 (!) is gemeld dat de gewenste 'datum gereed' van 1 januari 2020 niet haalbaar is. Hoezo kunnen jullie dan stellen dat het jullie niet bekend is dat genoemde datum van 1 januari 2020 niet gehaald kan worden? Daarbij komt dat geen van de genoemde voorwaarden in deze brief door de overheid is ingevuld, zelfs de gevraagde tijdige beschikbaarheid van de G3 kaarten niet. Dat is nota bene de verantwoordelijkheid van ILT. Het gegeven dat jullie nu alsnog de datum van 1 januari 2020 proberen af te dwingen bij de fabrikanten leggen wij geheel naast ons neer. Wij blijven klaarblijkelijk in herhaling vallen maar 'gras groeit niet harder als je er aan trekt'. Wij begrijpen dan ook niet hoe jullie in onderstaand bericht kunnen schrijven 'zijn alle activiteiten van alle partijen op die datum gericht'.

Ook ons genoemde telefonische onderhoud leggen jullie terzijde, een duidelijk teken dat jullie niet de link (willen) zien tussen de juridische zijde en de technische zijde van dit project. Zelfs niet als alle drie BCT fabrikanten reageren met min of meer dezelfde strekking. Wij zien deze gang van zaken inmiddels als een voorbeeld van bestuurlijke onkundigheid.

Wij zullen de ondernemers deze maand informeren omtrent de gang van zaken en dat komt er, onder andere, op neer dat de ondernemers **voor 20 maart 2020** hun BCT's voorzien moeten hebben van de update. Dat is de afspraak die collectief gemaakt is en daar houden wij aan vast. Dit is overigens al maanden bekend en talloze malen besproken binnen de BCT commissie. De eerder gemaakte afspraken inzake 'afgestemde en gecoördineerde communicatie' (nota bene een verzoek van KIWA) blijkt eveneens een lege huls te zijn en wij voelen ons daaraan niet meer gehouden.

Op basis van bovenstaand bericht mag je de terechte conclusie trekken dat wij meer dan gepikeerd zijn over de gang van zaken en verwachten van ILT, na onderzoek van de achterliggende feiten, een excuus voor deze gang van zaken. De aangewezen projectleider, de heer 5.1.2.e, kan jou afdoende informeren.

Tot slot willen wij kenbaar maken dat wij vanaf 25 september a.s. weer bereikbaar zijn voor aanvullend overleg voor zover dat zinvol en gewenst is.

Het spijt ons niets anders te kunnen berichten.

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Neone Nederland B.V.

Paslaan 19 • 7311 AJ Apeldoorn • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: 5.1.2.e - 1.1.1.1
Datum: dondag 2 mei 2019 08:01:36
Bijlagen: 5.1.2.e

Ho 5.1.2.e
Naar aanleiding van je vraag heb ik onderstaande e-mail ontvangen van 5.1.2.e

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: dondag 2 mei 2019 03:35
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e
Onderwerp: 5.1.2.e

H 5.1.2.e

Ik had behoeft van wat uitwerkingen nodig om tot het volgende te komen

Het haakje na de verplichting om een boodschapper te allen tijde met een geldig systeemkaart te tificaat te laten weken is een complex haakje.

Hoogopgehangt het m.i. aan elkaar op basis van de Regeling-teksten die stellen dat voor het zetten van handtekeningen

1. de boodschapper de systeemkaart moet gebruiken,
2. de systeemkaart t.z.j. (sleutel en) systeemkaart tificaat moet gebruiken en
3. het systeemkaart tificaat moet zijn uitgegeven onder het PKI-overheid- tificaatbeleid m.b.t. Autonome Apparaten (boodschapper s)
4. en daarmee conform het door de TSP (Ministerie/WLT) opgestelde Certificatie Policy Statement (CPS) m.b.t. systeemkaart tificaten dat zelf weet door de wijzen na de door de Dossierhouder BCT (ILT) opgestelde Algemene Voorwaarden m.b.t. systeemkaart tificaten.

Mee uitgegeven is het haakje

- De Regeling specificaties en typegoederen ingeboodschapper specificeren dat een boodschapper handtekeningen genereert met behulp van het PKI-overheid- tificaat van zijn systeemkaart t. Voor de systeemkaart t.z.j. de volgende teksten het meest van toepassing
 - o Artikel 1. de begripsbepaling van systeemkaart t
 - o hoofdstuk 1. artikel 8
 - o Bijlage 2. Artikel 5.2, sectie OESYSTEEMKAART
 - o Bijlage 4. sectie 2.2
 - o Bijlage 4. sectie 10. efenctie 13]. BCT Certificatie Policy Statement (CPS) m.b.t. systeemkaart tificaten is gekoppeld aan de geldigheidsduur van de kaart
- Het document BCT Certificatie Policy Statement (CPS) m.b.t. systeemkaart tificaten is gekoppeld aan de geldigheidsduur van de kaart
 - o Sectie 3.3
- Het conform het PKI-overheid Policy Statement (CPS) m.b.t. systeemkaart tificaten is gekoppeld aan de geldigheidsduur van de kaart
 - o Sectie 4.5.1
 - o Sectie 4.5.2
- Het door de TSP opgestelde document Algemene Voorwaarden m.b.t. systeemkaart tificaten bevat de eis voor de afkanten (en hun certificatiebeheerders de eis die hun klant zijn) 18 maanden dispensatie wettelijke lenen
 - o Sectie 4.11

De Abonnee garandeert tegenover de Dossierhouder BCT dat:

- ...
- zij adequate maatregelen neemt om de continuïteit van het gebruik van certificaten te borgen. Hieronder wordt ten minste verstaan een tijdelijke vervanging in het geval van een naderende afloop van de geldigheid van het certificaat, en noodvervangende in geval van compromitterende en/of andere soorten van calamiteiten met betrekking tot het certificaat of van bovenliggende certificaten.

Voor wat betreft de verplichtingen van de t.z.j. (handhaving, belastingdienst en eventuele andere) kunnen dezelfde haakjes als hierboven worden gebruikt om te komen tot de aan hen gestelde eisen m.b.t. het al dan niet te t.z.j. op de systeemkaart tificaten. In de op hen van toepassing zijnde eisen uit de Algemene Voorwaarden staat echter te melden dat zij per geval zelfstandig vast kunnen stellen of zij geacht worden op het Certificatie Policy Statement (CPS) m.b.t. systeemkaart tificaten te t.z.j. Daarmee hoeft de t.z.j. het aan afkanten te lenen van de hierboven genoemde dispensatie, aan de t.z.j. op de t.z.j. geen aanspraak te dispensatie te worden verleend.

Alternatieve suggestie

Om niet zo diep de documentatie achter te hoeven duiken, is het wellicht handiger om een eis voor het te allen tijde gebruiken van een geldig systeemkaart tificaat (en daarmee een eis voor de tijdelijke vervanging van een (bijna) verlopen systeemkaart tificaat) expliciet op te nemen in de Regeling specificaties en typegoederen ingeboodschapper zelf. Een dispensatie kan vervolgens op een eenvoudige manier worden verleend.

Met vriendelijke groet / Kind regards,

5.1.2.e
5.1.2.e

message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Staatssecretaris

ILT

Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M - 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

1 oktober 2020

Kenmerk

ILT-2020/48720

nota ter informatie

Antwoord op uw vraag over consequenties beveiligingsissue
certificaat PKIoverheid voor BCT-stelsel

Inleiding

Afgelopen juli bent u geïnformeerd over een beveiligingsissue in een aantal certificaten van het stelsel PKIoverheid. Dit omdat de kaarten van de Boordcomputer Taxi ook gebruik maken van dit stelsel. U heeft naar aanleiding van deze eerdere nota de vraag gesteld *"Wat is de tijdslijn- maw - wanneer zal ongeveer duidelijk zijn of eea kan worden opgelost zonder omwisselactie?"*. Met deze nota beantwoord ik uw vraag. Het proces van afstemming van Logius met de grote internetbrowsers heeft een onvoorspelbaar verloop gehad. Ik informeer u nu aangezien er nu duidelijkheid is over de consequenties voor de (gebruikers van de) BCT-kaarten.

Oplossing van het issue

Inmiddels is duidelijk dat de impact van het beveiligingsissue met het PKI-overheid certificaat op het BCT-stelsel beperkt is. Er is een oplossing gekozen die een grootschalige kaartomwisselactie voorkomt.

De oplossing waarvoor is gekozen, is om medio februari 2021 de huidige publieke certificaten om te zetten naar private certificaten. Door deze oplossing kunnen de huidige BCT-kaarten in gebruik blijven en wordt ook de uitgifte van nieuwe BCT-kaarten niet geraakt. De private certificaten voldoen aan de (veiligheids)eisen vanuit het PKIoverheid-stelsel.

Acties

Het naar een privaat certificaat omzetten betekent voor enkele partijen mogelijk een extra actie. Het gaat daarbij om het zelfstandig vertrouwen van het certificaat danwel om het toevoegen van het certificaat aan hun zogenoemde 'Trust Stores'. Een 'Trust Store' bevat de certificaten van andere partijen waarmee een partij verwacht te communiceren.

Actie is nodig vanuit twee groepen:

1. Gebruikers van BCT-data dienen het certificaat zelfstandig te vertrouwen. Hiervoor is een handmatige installatie nodig van het

certificaat met bevestiging van de datagebruiker dat er op een veilige wijze gegevensuitwisseling plaatsvindt.

2. BCT-fabrikanten en ontwikkelaars van software die bestanden uit BCT's verwerken moeten het private certificaat aan hun 'Trust Stores' toevoegen als hun systemen of applicaties er gebruik van maken, bijvoorbeeld in Windows, Linux of MacOS omgeving.

De ILT informeert de betrokken partijen tijdig over de hiervoor te nemen acties. De verwachting is dat dit proces uiterlijk in januari 2021 is afgerond.

5.1.2.e



Toelichting

Op donderdag 2 juli heeft Logius (onderdeel van BZK) als beheerder van het PKI-stelsel overheid aan de Trust Service Providers (TSP) (waaronder de ILT) melding gemaakt van een beveiligingsissue in een aantal certificaten, waaronder die van de kaarten voor de boordcomputer taxi (BCT). Hiermee komt de betrouwbaarheid van het PKI-mechanisme en het waarborgen van de vertrouwelijkheid en integriteit van het internetverkeer in het geding.

Logius vervult de rol van Policy Authority (PA) op het PKIoverheid-stelsel en houdt toezicht op de juiste uitgifte van PKIoverheid certificaten die gebruikt worden voor veilig internetverkeer. In deze rol heeft Logius het incident onderzocht en een oplossingsrichting geformuleerd, afgestemd met betrokken partijen, waaronder de ILT in haar rol als Trust Service Provider voor IenW.



Staatssecretaris

ILT

Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

7 juli 2020

Kenmerk

ILT2020/40160

Bijlage(n)

1

nota ter informatie

Onjuiste instelling certificaat PKIoverheid

Inleiding

Sinds 2016 zijn taxibedrijven en -chauffeurs verplicht een boordcomputer taxi (BCT) te gebruiken. De BCT maakt gebruik van verschillende kaarten, zoals chauffeurskaarten en ondernemerskaarten. Deze kaarten vallen onder het stelsel PKI-Overheid. Zie de bijlage voor een toelichting op dit stelsel.

Op donderdag 2 juli heeft Logius (onderdeel van BZK) als beheerder van het PKI-stelsel overheid aan de Trust Service Providers (TSP) melding gemaakt van een beveiligingsissue. Ook de ILT is in haar rol van TSP voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd. Het issue betreft een onjuiste instelling in een aantal certificaten die mondiaal zijn uitgegeven en ook het Nederlandse PKIoverheid-stelsel raakt. Hiermee komt de betrouwbaarheid van het PKI-mechanisme en het waarborgen van de vertrouwelijkheid en integriteit van internetverkeer in het geding.

Uw ambtgenoot bij BZK is verantwoordelijk voor dit stelsel en is rechtstreeks geïnformeerd door Logius/BZK. Deze nota informeert u vanuit uw verantwoordelijkheid voor de gebruikerscertificaten op de kaarten van de BCT, waar dit issue in ons geval speelt.

Kern

- Een aantal van de zogenoemde intermediate certificaten¹ binnen het stelsel van PKIoverheid-certificaten voldoen niet aan de basisvereisten van regels voor certificaten. Het gaat om een onjuiste instelling in een reeks wereldwijd uitgegeven certificaten, die het potentieel mogelijk maakt dat de deelnemers binnen het PKIoverheid-stelsel, buiten het reguliere proces om, ingetrokken certificaten weer valide verklaren. Dit heeft vooralsnog

¹ Intermediate certificaten zijn tussenliggende certificaten in het PKI-model die getekend zijn door de Rootcertificaat en daar hun legitimiteit aan ontlelen. Deze intermediate certificaten worden uitgegeven door Logius als toezichthouder en beheerd door certificaatverstrekkers.

geen directe invloed op de werking van de BCT en dus ook niet op het taxitoezicht door de ILT, temeer omdat het hele BCT-systeem een offline stelsel is.

- Logius doet op dit moment samen met de TSP's – waaronder de ILT - nader onderzoek naar wat in Nederland nodig is om het issue op te lossen. Het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) adviseert daarbij. Het plan van aanpak wordt op 7 juli verwacht, waarna getoetst wordt bij de browserpartijen² zoals Mozilla, Apple, Google en Microsoft of zij de voorgestelde werkwijze accepteren.
- Binnen het onderzoek is er een brede risicoanalyse uitgevoerd door KPN, CIBG, ILT en Defensie. Deze wijst uit dat het risico van het niet voldoen aan de richtlijnen klein is, maar wanneer het voorkomt het grote impact heeft. Het risico wordt groot als de browserpartijen het plan van aanpak niet accepteren.
- Defensie, CIBG, ILT en KPN zijn gezamenlijk van mening dat er geen noodzaak is tot vernietiging van de unieke cijfercombinaties (de zgn. CA-sleutels).
- Ingezet wordt op het voorkomen van een omwisselactie van kaarten en het ontzien van de taxibranche. Daarbij is een mogelijke oplossing om een aanpassing op het niveau van de intermediate certificaten uit te voeren, waarbij de onderliggende certificaten intact blijven. De gebruikerscertificaten op de BCT-kaarten hoeven in dat geval niet te worden vervangen.
- Kiwa kan vooralsnog doorgaan met de uitgifte van nieuwe BCT-kaarten. In de tussentijd wordt eraan gewerkt om nieuwe kaarten zo snel als mogelijk te laten voldoen aan alle vereisten.
- Logius communiceert op haar website over het issue en welke stappen zij hierin met de betrokken partijen onderneemt. Met alle certificaat-verstrekken is afgesproken dat zij in eigen communicatie verwijzen naar de communicatie op de Logius website, om zo één boodschap te borgen. Woordvoering ligt ook bij Logius en het ministerie van Binnenlandse zaken.
- De ILT zal nauwgezet in contact blijven met Logius en de voortgang blijven volgen.

5.1.2.e

² Het PKIoverheid-stelsel is een afsprakenstelsel waarmee via het internet veilig en vertrouwd gegevens uitgewisseld kunnen worden. Belangrijke partijen met veel zeggenschap zijn de grote internetbrowsers, zoals Mozilla, Apple, Google en Microsoft.

Toelichting

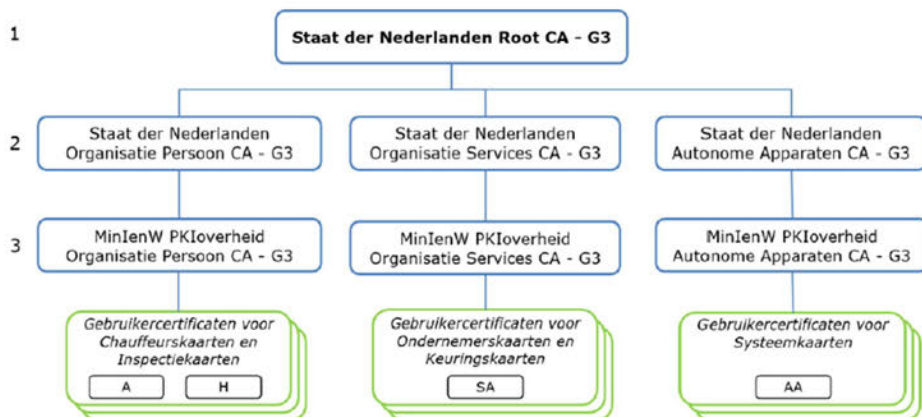
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat realiseert haar Public Key Infrastructuur (PKI) onder de vertrouwensstructuur van de PKI van de Staat der Nederlanden (PKIoverheid) en kiest hiermee het stamcertificaat van de 'Staat der Nederlanden' als hoogste vertrouwenspunt. Het ministerie heeft hiertoe een Trust Service Provider (TSP) ingericht die onderdeel uitmaakt van PKIoverheid, de zogenaamde IenW TSP.

PKIoverheid-certificaat

Het PKIoverheid-certificaat is een computerbestand dat fungeert als een digitaal paspoort. Het bevat gegevens die nodig zijn voor beveiligd internetverkeer. Het waarborgt de betrouwbaarheid van informatie-uitwisseling via e-mail en websites op basis van Nederlandse wetgeving. Een PKIoverheid-certificaat wordt gebruikt bij:

- beveiliging van websites
- authenticatie op afstand
- rechtsgeldige elektronische handtekeningen
- versleuteling van elektronische berichten

PKIoverheid faciliteert de Public Key Infrastructuur (PKI) voor de Nederlandse Overheid. Hiertoe beheert PKIoverheid het stamcertificaat van de Staat der Nederlanden. Deze zogenaamde Root Certificate Authority (CA) is de hoogste (self-signed) Certificate Authority, en eigendom van de Staat der Nederlanden.



Figuur 1 – PKIoverheid hiërarchie G3

TSP-rol I&W

Het mogen uitgeven en de daarbij behorende verantwoordelijk voor het uitgeven van overheids-certificaten wordt in het Engels Trust Service Provider (TSP) genoemd. De werkzaamheden en verantwoordelijkheden van de IenW TSP zijn sinds 1 april 2020 belegd bij de ILT en gelden voor het uitgeven van kaarten en certificaten voor gebruik in de Boordcomputer Taxi (BCT). De BCT-kaarten en systeemkaarten worden onder verantwoordelijkheid van de IenW TSP uitgegeven door Kiwa Register B.V..



bijlage

Bijlage: PKIoverheid-stelsel

Logius

Bezoekadres:

Wilhelmina v Pruisenweg 52
2595 AN Den Haag

Postbus 96810
2509 JE Den Haag

www.logius.nl
servicecentrum@logius.nl

Inlichtingen bij

Datum 6 juli 2020

Deze bijlage geeft nadere toelichting op de werking van het PKIoverheid-stelsel, de uitgifte van certificaten binnen dit stelsel en het proces om certificaten te vervangen. De bijlage dient als achtergrond.

Achtergrond PKIoverheid-stelsel

Het PKIoverheid-stelsel is een afsprakenstelsel waarmee via het internet veilig en vertrouwd gegevens uitgewisseld kunnen worden. Belangrijke partijen met veel zeggenschap zijn de grote internetbrowsers, zoals Mozilla, Apple, Google en Microsoft. Daarnaast spelen de certificaatverstrekkers en toezichhoudende partijen een rol in het stelsel. Naast Logius is ook Agentschap Telecom toezichthouder op een deel van het stelsel. De basis onder dit afsprakenstelsel is het vertrouwen dat iedere partij zich aan de afspraken houdt. De toezichhouders toetsen bevindingen van onafhankelijke audits en spreekt certificaatverstrekkers erop aan wanneer er niet aan afspraken wordt voldaan.

Uitgifte van certificaten

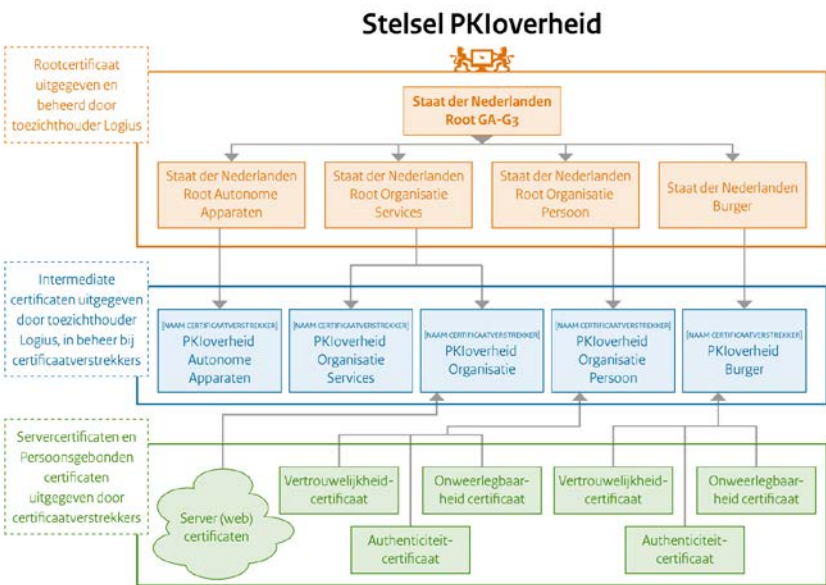
Certificaten in het PKIoverheid-stelsel worden uitgegeven op basis van een zogenaamde 'root'. Deze root vormt de basis voor het vertrouwen in het stelsel en geeft de certificaten in het stelsel legitimiteit. Hiermee wordt de veilige en betrouwbare dienstverlening gegarandeerd. Binnen het PKIoverheid-stelsel wordt op drie niveaus certificaten uitgegeven:

1. **De root: uitgegeven en beheerd door Logius als toezichthouder;**
Het PKIoverheid-stelsel draait om vertrouwen. Aan de basis ligt daarom een vertrouwensanker, een zogenaamde Rootcertificaat. Al het vertrouwen in een PKI-stelsel en de certificaten die worden uitgegeven stromen vanaf de Rootcertificaat uiteindelijk naar een eindgebruikerscertificaat. Tussen de Rootcertificaat en de eindgebruikerscertificaat worden op verschillende niveaus aanvullende certificaten uitgegeven. Zie ook bijgevoegde afbeelding die dit schematisch weergeeft.
2. **Tussenvolgende certificaten ('intermediate'): uitgegeven door Logius als toezichthouder en beheerd door certificaatverstrekkers;**
De Rootcertificaat is streng beveiligd en is toegang hiertoe, bijvoorbeeld voor het uitgeven van tussenvolgende certificaten, expres lastig gemaakt. Zo moeten verschillende stakeholders een actie ondernemen om het vervangen van het certificaat mogelijk te maken. Dit is voor uitgifte van de certificaten aan eindgebruikers (bijv. voor een website zoals www.digid.nl) omslachtig en vanuit beveiligingsstandpunt ook niet wenselijk. Daarom worden er in het PKI-model

tussenliggende certificaten ('intermediate') uitgegeven die getekend zijn door de Rootcertificaat en daar hun legitimiteit aan ontlelen.

3. **Eindgebruikerscertificaten, zoals servicecertificaten en persoonsgebonden certificaten uitgegeven door certificaatverstrekkers.**

Vanuit de intermediate certificaten worden vervolgens weer andere certificaten getekend, hetzij nog een intermediate laag eronder, hetzij een direct eindgebruikerscertificaten. Het voordeel hiervan is naast veiligheid ook schaling: een eindgebruiker van het certificaat zoals een browser of een systeem zoals Digipoort, hoeft alleen maar de Rootcertificaat te vertrouwen. Hiermee kan zij automatisch alle onderliggende certificaten, accepteren zonder hiervoor individuele vertrouwensbeslissingen te hoeven en moeten maken. Dit maakt dat de gebruiker van een website of systeem ook niet bij ieder gebruik hoeft aan te geven of hij deze wel vertrouwt. Dit wordt door de browserpartijen voor de eindgebruiker besloten.





> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Euphoria Software
t.a.v. 5.1.2.e
Wilhelminapark 36
5041 EC Tilburg

c.c.: 5.1.2.e (Kiwa Register BV)

ILT

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon
5.1.2.e

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl

Ons kenmerk
ILT-2020/

Datum 31 maart 2020
Betreft Maximaal aantal systeemkaarten type G3 tbv BCT

Geachte heer 5.1.2.e, beste 5.1.2.e

In de brief aan de Tweede Kamer d.d. 3 juli 2019 (ons kenmerk ILT-2019/34652) is verlenging van de geldigheidsduur van de systeemkaarten met 36 maanden tot en met uiterlijk 20 maart 2023 mogelijk gemaakt. Deze verlenging geeft de fabrikanten en de taxibranchen ruimschoots de gelegenheid om de systeemkaarten type G2 te vervangen door type G3 kaarten. De nieuwe systeemkaarten type G3 worden eenmalig gratis aan Euphoria Software verstrekt. Het maximale aantal is gebaseerd op de afgesproken aantallen minus de geleverde systeemkaarten door Kiwa aan Euphoria Software voor 1 april 2020.

Levering zal geschieden aan Euphoria Software/ Cabman en is niet overdraagbaar, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT).

Het maximaal aantal nog te bestellen systeemkaarten is vastgesteld op 5.1.5. stuks. De grondslag hiervoor bestaat uit:

- 5.1.5. stuks, Euphoria/ Cabman BCT met softwareversie 2.3 (installed base 25 maart 2020: 5.1.5. stuks en voorraad 5.1.5. stuks)
- - 5.1.5. stuks (ontvangen voor 1 april 2020)

U kunt de systeemkaarten type G3 gratis bestellen tot het genoemde maximale aantal in deze brief, conform het reguliere bestel proces, bij Kiwa Register BV tot uiterlijk 1 november 2021. Een kopie van de brief is ook verstrekt aan Kiwa Register BV.

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

5.1.2.e

5.



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Neone Nederland B.V.

t.a.v. 5.1.2.e

Paslaan 19

7311 AJ Apeldoorn

c.c.: 5.1.2.e (Kiwa Register BV)

ILT

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

Ons kenmerk

ILT-2020/

Datum 31 maart 2020

Betreft Maximaal aantal systeemkaarten type G3 tbv BCT

Geachte heer 5.1.2.e, beste 5.1.2.e

In de brief aan de Tweede Kamer d.d. 3 juli 2019 (ons kenmerk ILT-2019/34652) is verlenging van de geldigheidsduur van de systeemkaarten met 36 maanden tot en met uiterlijk 20 maart 2023 mogelijk gemaakt. Deze verlenging geeft de fabrikanten en de taxibranche ruimschoots de gelegenheid om de systeemkaarten type G2 te vervangen door type G3 kaarten. De nieuwe systeemkaarten type G3 worden eenmalig gratis aan Neone Nederland BV verstrekt. Het maximale aantal is gebaseerd op de afgesproken aantallen.

Levering zal geschieden aan Neone Nederland BV en is niet overdraagbaar, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT).

Het maximaal aantal te bestellen systeemkaarten is vastgesteld op 5.1.5. stuks. De grondslag hiervoor bestaat uit:

- 5.1.5. stuks, Neone BCT met softwareversie 2.1.03 (installed base 25 maart 2020: 5.1.5. stuks en voorraad 5.1.5. stuks)
- - 5. stuks (ontvangen voor 1 april 2020)

U kunt de systeemkaarten type G3 gratis bestellen tot het genoemde maximale aantal in deze brief, conform het reguliere bestel proces, bij Kiwa Register BV tot uiterlijk 1 november 2021. Een kopie van de brief is ook verstrekt aan Kiwa Register BV.

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

Hooachtend. 5.1.2.e



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Quipment

t.a.v. Dhr. 5.1.2.e

Horaplantsoen 2

6717 LT Ede (Gld)

c.c.: 5.1.2.e (Kiwa Register BV)

ILT

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

Ons kenmerk

ILT-2020/

Datum 31 maart 2020

Betreft Maximaal aantal systeemkaarten type G3 tbv BCT

Geachte heer 5.1.2.e, beste 5.1.2.e

In de brief aan de Tweede Kamer d.d. 3 juli 2019 (ons kenmerk ILT-2019/34652) is verlenging van de geldigheidsduur van de systeemkaarten met 36 maanden tot en met uiterlijk 20 maart 2023 mogelijk gemaakt. Deze verlenging geeft de fabrikanten en de taxibranche ruimschoots de gelegenheid om de systeemkaarten type G2 te vervangen door type G3 kaarten. De nieuwe systeemkaarten type G3 worden eenmalig gratis aan Quipment verstrekt. Het maximale aantal is gebaseerd op de afgesproken aantallen minus de geleverde systeemkaarten door Kiwa aan Quipment voor 1 april 2020.

Levering zal geschieden aan Quipment en is niet overdraagbaar, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT).

Het maximaal aantal nog te bestellen systeemkaarten is vastgesteld op 5.1.5. stuks. De grondslag hiervoor bestaat uit:

- 5.1.5. stuks, Quipment BCT met nieuwste softwareversie (installed base en voorraad)
- - 5.1.5. stuks (ontvangen voor 1 april 2020)

U kunt de systeemkaarten type G3 gratis bestellen tot het genoemde maximale aantal in deze brief, conform het reguliere bestel proces, bij Kiwa Register BV tot uiterlijk 1 november 2021. Een kopie van de brief is ook verstrekt aan Kiwa Register BV.

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

Hooachtend,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: 20200331 Voorstel overeenkomst Inspectiekaarten KIWA-ILT JG DEF
Datum: woensdag 8 april 2020 12:32:00
Bijlagen: [20200331 Voorstel overeenkomst Inspectiekaarten KIWA-ILT JG DEF.docx](#)

Hoi 5.1.2.e ,
Hierbij in kleur mijn opmerkingen, m.i. met name verfijningen
5.1.2.e



PKI Disclosure Statement (PDS)

Trust Service Provider IenW

On-Board Computer Taxi (BCT)

Version 4.8.**1**

Date	December 8th , 2020
Status	Definitief

Contents

	Contents—2
1	Introduction—3
2	Revision of this document—3
3	Contact Information—4
4	Certificate types, validation procedures and certificate usage—4
5	Limitations of Reliability—4
6	Obligations of Subscribers and Certificate Holders—4
7	Obligations of Relying Parties regarding the check of certificate status—5
8	Limitation of Liability—5
9	Applicable Terms and Issuance Policy—5
10	Privacy Policy—6
11	Refund Policy—6
12	Applicable law, complaint and dispute resolution—6
13	CA and electronic storage licenses, trust marks and audit—6

1 Introduction

The Trust Service Provider (TSP) of the Ministry of Infrastructure and Water Management (IenW) issues smart cards and certificates for use with the On-board Computer Taxi (BCT). These smart cards include digital certificates. This TSP is part of the PKIoverheid system.

The IenW TSP has outsourced the actual issuance of cards and certificates to Kiwa Register B.V. and its subcontractors.

The purpose of this document is to summarize the main points of the:

- Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaarten (Certification Practice Statement, CPS). Each end certificate contains a link to the applicable CPS;
- Algemene Voorwaarden PKIoverheid Certificaten IenW TSP (Terms and Conditions PKIoverheid Certificates IenW TSP and
- Ministeriële Regeling Gebruik Boordcomputer en Boordcomputerkaarten (Ministerial Regulation Use On Board Computer and On Board Computer Cards).

This document is not intended to replace the above-mentioned documents, and no rights can be derived from this document. For the full text of these documents reference is made to the electronic storage of the IenW TSP, to be consulted at https://bct.tsp.minienw.nl/index_en.html

The definitions of the terms used in this document are included in the document Certification Practice Statement.

2 Revision of this document

Version	Date	Summary changes
1.0	19-08-2016	Final (Dutch) version
2.0	22-06-2017	Translated into English
2.1	6-11-2017	ETSI TS 101 456 and with that complies with the requirements imposed on Certification Service Providers in the Wet elektronische handtekeningen (Weh) (Electronic Signatures Act). replaced by: ETSI EN 319 411-1 and ETSI EN 319 411-2 and with that complies with the requirements imposed on Certification Service Providers in the eIDAS Regulation (electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market)
2.2	25-01-2018	CWA 14169 Replaced in NEN-EN 419211 'BSI Management Systems BV' Replaced by 'BSI Group The Netherlands' 'The Certification Authority BCT is subject to a certification audit every three years.' Replaced by 'The Certification Authority BCT is subject to a certification audit every two years.'
2.3	12-06-2019	Changes: - Name changed into Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministry of Infrastructure and Water Management - Certificate Service Provider (CSP) changed into Trust Service Provider (TSP) - Removed Personal Confidentiality Certificate, not used in BCT - SSCD changed into QSCD - Wet bescherming persoonsgegevens changed into Algemene verordening gegevensbescherming (GDPR) - Updated link to TSP web-site - Alignment of Subscriber and Certificate Holder Obligations with Terms and Conditions

Version	Date	Summary changes
2.4	7-11-2019	Changes: - Alignment with Terms and Conditions (section 6, 7) - Minor textual improvements - Logo English version, Document properties
4.8	1-04-2020	Changes: - Reorganisation of TSP role: no longer a distinct 'Dossierhouder BCT' role. All tasks carried out by 'IenW TSP' accommodated at the Human Environment and Transport Inspectorate (ILT). - Minor update Chapter 6; - Version aligned with CPS version number (based on PvE version).
4.8.1	8-12-2020	Changes based on improvement 1974213-202010-I10: - eIDAS Verordening -> Regulation + added reference number - Chapter 3, 9 direct link to English website - Chapter 3 new email address TSP

3 Contact Information

Human Environment and Transport Inspectorate
Attn. Trust Service Provider IenW
PO Box 20901
2500 EX Den Haag

IenWTSP@ilent.nl

https://bct.tsp.minienw.nl/index_en.html

4 Certificate types, validation procedures and certificate usage

The IenW TSP issues the following types of certificates:

1. **Persoonsgebonden Authenticiteitcertificaat** (Personal Authenticity Certificate) - Used to authenticate the certificate holder;
2. **Persoonsgebonden Handtekeningcertificaat** (Personal Signature Certificate) - Used to verify an Electronic Signature;
3. **Services Certificaat (authenticiteit)** (Services Certificate (authenticity)) - Used for authentication of the organization of the Subscriber;
4. **Autonoom Apparaat Certificaat (authenticiteit)** (Autonomous Device Certificate (authenticity)) - Used for authentication of On board computer Taxi.

The IenW TSP ensures a thorough determination of the information contained in the certificate. The data submitted by the applicant are verified using trusted sources.

5 Limitations of Reliability

The IenW TSP does not limit the reliability of the certificates it issues. In Chapter 8 you will find the limitation of liability.

6 Obligations of Subscribers and Certificate Holders

The subscriber is responsible for the correct, timely and complete supply of all data necessary for creation and delivery and for correct use of the certificates. The subscriber will guarantee the IenW TSP and relying parties its correct, timely and

complete compliance with the guidelines laid down in the CPS and the terms and conditions.

The certificate holder guarantees its compliance with the guidelines set out in the CPS and the terms and conditions.
The certificate holder guarantees the IenW TSP, the subscriber and relying parties that:

- the information provided for the creation, issuance and withdrawal of a Certificate is correct;
- the Certificate is used solely for the On Board Computer Taxi;
- only they can access the private key related with the Certificate and the accompanying activation data;
- the activation data is stored safely and separately from the QSCD containing the private key;
- the IenW TSP will be notified immediately if:
 - the Private Key has been stolen, lost or otherwise has been compromised;
 - the certificate holder suspects that the Qualified Signature Creation Device (QSCD), the activation data of the QSCD and / or other activation data have come or may have come in the hands of unauthorized persons;
 - inaccuracies in the Certificate are found.

7 Obligations of Relying Parties regarding the check of certificate status

The Relying Party is, on a case-by-case basis, required to independently determine that it is justified to trust the certificate. To be able to rely reasonably on an issued certificate the Relying Party will have to:

- determine the status of the Certificate based on the current Certificate Revocation List (CRL);
- verify the authenticity of the information on the CRL by electronic signature with which the information is signed and the corresponding certification path;
- determine that the entire hierarchy in which the Certificate has been issued is valid. For System Cards also see the Letter to Parliament concerning new cards On Board Computer Taxi dated July 3rd 2019¹;
- take all other precautionary measures which can be reasonably taken by trusted parties.

8 Limitation of Liability

The liability of the IenW TSP is limited to the correct application of the Issuance Policy Procedures and the obligations under the General Terms and Conditions. Damage caused by an error in a transaction based on a digital certificate is not covered by the liability.

9 Applicable Terms and Issuance Policy

The conditions under which the On board Computer Cards and System Cards are requested, issued and used are included in the following documents:

- Uitgiftebeleid Boordcomputerkaarten en Systeemkaarten (Issuance policy On board computer cards and system cards);
- Algemene Voorwaarden PKIoverheid Certificaten IenW TSP (General Terms and Conditions PKIoverheid Certificates IenW TSP);

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/03/nieuwe-kaarten-boordcomputer-taxi-bct>

- Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten (Regulation for use On board computer and On board computer cards).

These documents can be retrieved via the electronic storage of the IenW TSP, to be consulted at https://bct.tsp.minienw.nl/index_en.html

10 Privacy Policy

The processing of personal data by the IenW TSP is done in accordance with the applicable regulations, in particular the Algemene Verordening Gegevensbescherming (General Data Protection Regulation). The data included in the Certificate is considered public information. However, the Certificate will not be made publicly available.

11 Refund Policy

Not applicable.

12 Applicable law, complaint and dispute resolution

The services of the IenW TSP are governed by Dutch law.

Any dispute arising from this service or related thereto will initially be resolved between parties, if necessary, with the help of intermediaries. If the dispute is not resolved, it will be submitted exclusively to the competent court at 's-Gravenhage.

13 CA and electronic storage licenses, trust marks and audit

The IenW TSP uses systems that are certified as Trustworthy System in accordance with the Technical Specification CEN TS 419261.

The TSP of the Ministry of Infrastructure and Water Management is certified by BSI Group The Netherlands against the "Scheme for Certification of Certification Authorities against ETSI EN 319 411-1 and ETSI EN 319 411-2" and with that complies with the requirements imposed on Trust Service Providers in the eIDAS **Regulation (Regulation (EU) N°910/2014 on** electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market).

The IenW TSP complies with the relevant parts of the Programma van Eisen van de PKIoverheid (PKIoverheid Requirements Program). This is demonstrable by using an audit statement issued by BSI Group The Netherlands.

The IenW TSP is subject to a certification audit every two years. A full audit will be carried out in the intervening year.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: E-mailen - systeemkaartdef (002).pdf
Datum: donderdag 27 februari 2020 14:49:00
Bijlagen: [systeemkaartdef \(002\).pdf](#)

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e ,
Hierbij een JZ-notitie over BCT-kwestie uit 2019. Wellicht handig om 'ns door te bladeren.
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - HBJZ
Cc: 5.1.2.e) - HBJZ
Onderwerp: E-mailen - systeemkaartdef.pdf
Datum: maandag 4 maart 2019 10:14:00
Bijlagen: [systeemkaartdef.pdf](#)

Hoi 5.1.2.e ,

Hierbij notitie over systeemkaart. Graag reactie in de vorm van tekstvoorstellen.

Is het mogelijk om vandaag nog zo snel mogelijk te reageren?

Bij voorbaat dank.

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: G3 systeemkaarten
Datum: woensdag 28 oktober 2020 14:42:49
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)

Hallo 5.1.2.e ,

Had je al een antwoord op onderstaande?

Bestaat er ook een lijst vanuit de KIWA met daarop de al uitgegeven G3-systeemkaarten?

Ik ben in afwachting van je antwoord.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspecteur

.....
Team Personenvervoer weg
Afdeling Toezicht marktordening
Directie Toezicht en opsporing
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres:
 Kingsfordweg 1 | 1043 GN | Amsterdam

.....
M 5.1.2.e
E 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)



.....
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
is telefonisch bereikbaar op 088 4890000

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: donderdag 15 oktober 2020 11:20
Aan: 5.1.2.e @kiwa.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e)
 - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: G3 systeemkaarten

Hallo 5.1.2.e

Kun jij ons aangeven vanaf welke nummer de nieuwe G3 systeemkaarten zijn uitgegeven, zodat wij dit kunnen controleren tijdens onze controles?

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspecteur

.....

Team Personenvervoer weg
Afdeling Toezicht marktordening
Directie Toezicht en opsporing
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres:
Kingsfordweg 1 | 1043 GN | Amsterdam

.....
M + 5.1.2.e
E 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)



.....
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
is telefonisch bereikbaar op 088 4890000

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: systeemkaarten G3
Datum: donderdag 29 oktober 2020 16:55:36
Bijlagen: [S kaarten G3.xlsx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Zoals beloofd stuur ik je hierbij de lijst met uitgegeven G3 systeemkaarten vanaf het begin.
Neone heeft nog maar 5 afgenomen, zoals je ziet.

Hopelijk helpt dit.

Groet,
5.1.2.e

From: 5.1.2.e @kiwa.nl>
Sent: donderdag 29 oktober 2020 15:56
To: 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @kiwa.nl>
Subject: RE: systeemkaarten G3

5.1.2.e

Zie bijlage.

Gr. 5.1.
2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e | Capptions"
Onderwerp: FW: PKI-Overheid en G3 certificaten uifaseren
Datum: woensdag 28 oktober 2020 08:45:55
Bijlagen: [FW Certificaat Aanstaande terugtrekking van het Root CA van Logius controle elektronische ondertekening BCT bestanden .msg](#)

FYI

Van: 5.1.2.e @technolution.nl>
Verzonden: dinsdag 27 oktober 2020 17:11
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e @technolution.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e @technolution.nl>

Onderwerp: PKI-Overheid en G3 certificaten uifaseren

Beste dames en heren,

De overheid heeft aangekondigd dat het stamcertificaat 'Staat der Nederlanden Root CA - G3' uitgefaseerd wordt. We hebben hier al verschillende mailwisselingen voor zien langskomen. Wij hebben gekeken wat de impact daarvan is. Het stamcertificaat wordt alleen uitgefaseerd voor *browsers*. Browsers stappen over op het 'Staat der Nederlanden EV Root CA' stamcertificaat.

De certificaten in de BCT en de chauffeurskaarten gebruiken het stamcertificaat 'Staat der Nederlanden Root CA - G3'. Dit gebruik wordt nu NIET uitgefaseerd. Dianta maakt niet gebruik van een browser voor controle van certificaten in BCT bestanden maar heeft een eigen 'trust store' met certificaten waartegen de BCT bestanden gecontroleerd worden. De rekenregelslibrary doet geen controle op de certificaten. Het uifaseren heeft daarom geen impact op Dianta en de rekenregelslibrary.

Als er nog vragen over het uifaseren zijn, dan horen we die graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e Domain Architect

M + 5.1.2.e | T +31(0)182594000 | E⁵ 5.1.2.e @technolution.eu
 A Burgemeester Jamessingel 1, P.O. Box 2013, 2800 BD Gouda, The
 Netherlands | W technolution.com

This e-mail is intended exclusively for the addressee(s), and may not be passed on to, or made available for use by any person other than the addressee(s). Technolution B.V. rules out any and every liability resulting from any electronic transmission.

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aan: **QTwee (Quipment)**
t.a.v. 5.1.2.e

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Vergunningverlening
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e
M 5.1.2.e 8
5.1.2.e @ILenT.nl

memo

Informatie voor BCT fabrikanten

Datum
14 oktober 2020

Geachte heer 5.1.2.e ,

Hierbij informeer ik u over de impact van een voorgenomen wijziging van PKI-Overheid voor de BCT.

Logius zal naar verwachting eind januari 2021 de browserpartijen (Microsoft, Apple, Google en Mozilla) verzoeken om het stamcertificaat 'Staat der Nederlanden Root CA - G3' uit de respectievelijke trust stores te halen. Dit stamcertificaat zal dan niet meer automatisch geïnstalleerd zijn in de gangbare operating systemen en browsers.

Als u software gebruikt die bestanden uit de BCT verwerkt, bijvoorbeeld voor administratieve doeleinden, kan een probleem ontstaan bij controle van de elektronische ondertekening van die bestanden. Om dit te voorkomen dient u een analyse uit te voeren of deze software gebruik maakt van de CA certificaten die standaard aanwezig zijn in de Trust Store van het door deze applicatie gebruikte operating systeem. Als dat zo is zult u (of eventueel uw klanten) het 'Staat der Nederlanden Root CA - G3' certificaat (en eventueel ook de tussenliggende CA certificaten) zelf moeten installeren.

In de software van boordcomputers zijn deze CA certificaten reeds opgenomen bij de overgang naar G3 in maart 2019. Hier is dus geen enkele aanpassing nodig.

Alle CA certificaten die nodig zijn voor controles van certificaten op de diverse BCT-kaarten zijn te vinden op <https://bct.tsp.minienw.nl> onder de kop 'CA Certificaten generatie G3'. Daar vind u ook een 'FAQ' over dit thema.

Mocht u meer achtergrondinformatie wensen dan verwijst ik u naar:
<https://logius.nl/actueel/blog-pkioverheid-certificaat-vervangingsplan>

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e



ILT
Omgeving en Dienstverlening
Vergunningverlening
leefomgeving en sche

Datum
18 augustus 2020



Minister IenW

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M - 5.1.2.e
5.1.2.e @IlenT.nl

Datum

16 maart 2020

Kenmerk

ILT-2020/15775

Bijlage(n)

-

nota ter informatie

Stand van zaken kaartomwisselactie en software
update boordcomputertaxi (BCT)

Inleiding

Uiterlijk 20 maart moeten de huidige (G2) BCT-kaarten vervangen zijn voor nieuwe (G3). Dit in verband met het verlopen van het veiligheidscertificaat. Om de nieuwe BCT-kaart te kunnen gebruiken is ook een update nodig van de BCT. Gezien de naderende deadline informeer ik u met deze nota graag over de stand van zaken.

Vervanging BCT-kaarten

Kiwa is de opdracht verleend om de omwisselactie van kaarten uit te voeren. Op 800 specifieke gevallen van de in totaal bijna 70.000 kaarten na, zijn alle nieuwe BCT-kaarten geproduceerd en hebben kaarthouders bericht van Kiwa ontvangen over het bezorgen (of afhalen) van de kaarten. Het overgrote deel van de kaarthouders heeft tijdig zijn nieuwe kaart in bezit of heeft een afspraak staan om deze op korte termijn in bezit te krijgen. Er staan nu (op 16 maart 2020) nog 6000 bezorgafspraken gepland; circa 6000 andere kaarthouders hebben nog geen afspraak voor het bezorgen gemaakt. Aangezien de capaciteit bij de bezorgdienst is volgeboekt omdat een deel van de kaarthouders tot het laatste moment heeft gewacht, kan dit ook pas na de deadline van uiterlijk 20 maart. Vanuit handhaving is door de ILT nu gekozen voor enige coulance richting die taxichauffeurs/-ondernemers die hun welwillendheid hebben getoond. Dit betekent dat twee situaties mogelijk zijn:

1. Chauffeur is te laat door eigen schuld (heeft wel tijdig oproep ontvangen, niet tijdig gehandeld, nog geen afspraak gemaakt): hij/zij mag niet rijden en riskeert een boete als hij/zij dat wel doet. Deze chauffeur dient alsnog zo snel mogelijk een afspraak te maken om de kaart in bezit te krijgen.
2. Chauffeur heeft nog geen kaart in bezit, maar wel een afspraak voor bezorging/ophalen gepland staan (o.a. door ontbreken van bezorgcapaciteit): hij/zij moet kunnen aantonen dat hij/zij een afspraak heeft gemaakt. De chauffeur krijgt geen boete en kan bij wijze van uitzondering rijden op BSN totdat de nieuwe kaart in bezit is.

Hij/zij is verplicht een arbeidstijden- en rusttijdregistratie bij te houden.

Software update Boordcomputer Taxi

Elke taxi in Nederland moet over een goedwerkende BCT beschikken. Om de nieuwe BCT-kaart te kunnen gebruiken is ook een update nodig van de BCT. Zonder een update gaat de BCT bij 2 van de 3 fabrikanten 'op zwart' en functioneert na 20 maart niet meer. Ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het (laten) uitvoeren van de software update via de fabrikant (Cabman, Neone of Quipment) of een BCT-werkplaats. Zij zijn hier ook meermaals op gewezen vanuit de fabrikanten.

Met KNV, de TTO's, Uber en het doelgroepenvervoer is contact geweest. Toch valt het niet uit te sluiten dat er een aantal chauffeurs in de totale markt van 35.800 BCT's is die nog geen update heeft laten uitvoeren. Aangezien de aanschaf en inbouw van een BCT kostbaar is en de chauffeur zonder goedwerkende BCT niet mag rijden, is er kans op boze reacties. In dat geval is voor de taxichauffeur de fabrikant van de BCT het eerste aanspreekpunt. Dit is ook opgenomen in de woordvoeringslijn van Kiwa en ILT.

5.1.2.e



Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: G3 Systeemkaart
Datum: dinsdag 28 juli 2020 09:07:00
Bijlagen:

Hoi 5.1.2.e ,

Bedankt voor je reactie, jammer om te horen dat er nog problemen zijn met de handheld. In je reactie m.b.t. de G3 systeemkaart zet ik door, voorlopig nog niet mogelijk dus.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: donderdag 23 juli 2020 13:43

Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: G3 Systeemkaart

Hallo 5.1.2.e

De controles gaan nog niet zo heel erg goed qua systemen. We zien helaas toch nog dingen die niet goed gaan met het uitlezen d.m.v. handheld. We missen soms data op de kaart, die wel in de BCT staan, dus het is nog niet goed.

Wat betreft je vraag over de G3 systeemkaart heb ik even contact gehad met 5.1.2.e , want zij weet precies wat er met de omzetting van de kaarten is gebeurd.

We kunnen momenteel niet testen met bestanden van een G3-systeemkaart, want deze worden pas in 2023 uitgegeven.

Alle BCT's beschikken momenteel nog steeds over een G2-systeemkaart. Alleen met de nieuwste update denkt de BCT dat er al een G3 kaart inzit, maar dat is dus nog niet zo.

Dus voorlopig kunnen we dit dus niet testen.

De bestanden die ik de laatste keer heb ingelezen in de BCT toezichttool voor jouw test komen al uit een geüpdatete BCT.

Mocht je meer bestanden uit een geüpdatete BCT nodig hebben dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Inspecteur

Team Personenvervoer weg
Afdeling Toezicht marktordening
Directie Toezicht en opsporing
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres:
 Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam

M 5.1.2.e
 E⁵ @ilent.nl



De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Werkt een G3 test systeemkaart in de referentie BCT
Datum: woensdag 23 september 2020 11:37:00
Bijlagen:

Hallo 5.1.2.e

Ik had een vraagje aan jou.

Ik heb vorig jaar van de KIWA een test-set met kaarten gehad, waaronder ook een G3-systeemkaart aanwezig was.

Zou ik deze systeemkaart in jullie BCT kunnen laten zetten, zodat ik geheel G3 kan rijden of is dit nog niet mogelijk?

Weet jij toevallig ook of er al taxichauffeurs zijn die al met een G3-systeemkaart rijden?

Alvast bedankt voor het antwoorden van de vragen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspecteur

.....
Team Personenvervoer weg
Afdeling Toezicht marktordening
Directie Toezicht en opsporing
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres:
 Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam

.....
 5
 1 ilent.nl



.....
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
is telefonisch bereikbaar op 088 4890000

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Contact met 5.1.2.e
Datum: vrijdag 4 september 2020 14:56:31

Hoi 5.1.2.e

Wil jij daar achteraan gaan?

Goed idee!

Groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

Verzonden: vrijdag 4 september 2020 14:51

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Contact met 5.1.2.e

Hallo 5.1.2.e

Had jij misschien al contact gehad met 5.1.2.e over of er al BCT's zijn met G3 systeemkaarten of moet ik dat maandag doen?

Ik zal maandag even kijken of ik in mijn referentie set ook een g3 syteemkaart heb zitten, want anders laat ik die alvast in mijn BCT's zetten.

Groetjes 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: G3 overleg met Brightsight
Datum: donderdag 4 november 2021 11:40:00

Hoi 5.1.2 e

Dat is goed nieuws! Mooi te horen dat jullie het met 5.1 eens zijn geworden. Is met de uitrol van de nieuwe software de deadline voor gebruik G2 systeemkaarten (uit mijn hoofd maart 2022) dan geen bottleneck?
 Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @neone.nl>
Verzonden: donderdag 4 november 2021 10:37
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: G3 overleg met Brightsight

Goedemorgen 5.1.2.

We hebben gisteren opnieuw overleg gehad met 5.1. In principe zijn we het met elkaar eens geworden, we wachten nog even op de bevestiging van 5.1. Hierna zullen wij Technolution opdracht geven om te starten met de ontwikkeling en het streven is om deze software voor de zomer te gaan uitrollen.

Ik hou je op de hoogte.

Groet 5.1.2 e

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e
 Algemeen directeur

Neone Nederland B.V.

Paslaan 19 • 7311 AJ Apeldoorn • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen? Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Procedure omwisselen BCT systeemkaarten Neone
Bijlagen: [20210818 Memo IIT problemen kaartwissel.pdf](#)
[20210318 - Procedure wisselen G3 certificaat systeemkaarten.pdf](#)
[BeveiligingsFisen voor koppelen van Systeemkaart v1.0.pdf](#)

Dag 5.1.2.e ,

zoals besproken hierbij de uitnodiging voor het bespreken van de problemen rondom de wisseling van de BCT systeemkaarten in de Neone BCTs.

Wellicht berust het probleem op een misverstand, vandaar dat ik de Neone procedure en de analyse van Brightsight bijsluit. Dan hebben we allemaal dezelfde informatie.

Het lijkt me het prettigst te overleggen via Webex. Mocht dat om welke reden dan ook niet lukken dan overleggen we telefonisch.

Tot volgende week!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Operationeel TSP Manager BCT

Vergunningverlening ondersteuning en afhandeling

Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M: 5 1 2 e

-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

Vergaderingsnummer (toegangscode): Buiten Reikwijdte

Wachtwoord voor vergadering Buiten Reikwijdte

Deelnemen aan vergadering Buiten Reikwijdte

Tik om deel te nemen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)
Buiten Reikwijdte

Deelnemen via telefoon
Buiten Reikwijdte

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing
Buiten Reikwijdte

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven
Buiten Reikwijdte

Als u een host bent, klik dan hier
hostgegevens weer te geven.

Buiten Reikwijdte

om

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com>

Buiten Reikwijdte

MEMO

Aan : ILenT 5.1.2.e
Van : 5.1.2.e
Datum : 18 augustus 2021

Betreft : G2/G3 systeemkaartwissel

Beste 5.1.2. ,

Zoals je al van 5.1.2.e hebt begrepen hebben we een ernstig probleem met RDW inzake de procedure rondom de G3 systeemkaartwissel. Om de achtergrond goed te begrijpen, zullen we eerst in hoofdlijnen uiteenzetten welke collectieve afspraken er in 2019 zijn gemaakt met de ILT-groep onder leiding van 5.1.2.e 5.1.2.e . Naast diverse mensen van ILT 5.1.2.e waren alle fabrikanten hierbij en ook 5.1.2.e 5.1.2.e van RDW.

Samenvatting:

1. Het toepassen van de opvolgkaart is niet haalbaar.
2. Hierdoor is er besloten om de systeemkaarten te wisselen waarbij deze G3 kaarten opnieuw gepaired (gekoppeld) moesten worden in de BCT.
3. Aangezien het niet haalbaar was om alle BCT's uit te bouwen en naar de COP-omgeving van de fabrikanten te sturen, het laten vervangen van de systeemkaart door de fabrikant en de BCT's terug te sturen naar de werkplaatsen, is er besloten dat de systeemkaartwissel door RDW-erkende werkplaatsen zou gaan geschieden. Hierdoor is er toch een vorm van toezicht van toepassing.
4. Binnen de huidige CoP is opgenomen dat de systeemkaarten door middel van tamperseal verzegeld worden in de BCT. Echter, alle fabrikanten hebben toen aangegeven dat zij niet bereid zijn om deze tamperseals aan de werkplaatsen te geven, want dat zou de fabrikantenerkenning compleet onderuit halen. Hierbij komt, als een systeemkaart eenmaal gekoppeld is aan een BCT, kan er niets meer mee gebeuren want in een andere BCT werkt deze systeemkaart dan niet. En een niet-gekoppelde systeemkaart doet niks, dus ook geen risico's. Formeel is er dan sprake van een iets mindere bescherming dan in de wetgeving (Artikel 17) is opgenomen. Dit is door alle partijen geaccepteerd.
5. Er moest dus worden gezocht naar praktische (technische) oplossingen. Die is gevonden in de vorm van:
 - a. De kaartwissel blijft onder verantwoordelijkheid van de fabrikant uitgevoerd worden.
 - b. De fabrikanten overleggen vooraf met RDW over de te volgen procedure.
 - c. De RDW erkende werkplaatsen zijn de enige partijen die een kaartwissel mogen doen.
 - d. De verzegeling van de systeemkaart in de BCT komt te vervallen (zie ook punt 4)
 - e. De overheid verstrekt de systeemkaarten aan de fabrikanten (zonder kosten) en de fabrikanten zorgen voor de distributie naar de werkplaatsen.
6. Dit zijn de afspraken die collectief zijn gemaakt onder leiding van 5.1.2.e .

Vervolgens hebben wij op 18 maart 2021 (!) onze procedure aangeboden bij RDW, waar 5.1.2.e 5.1.2.e dit in behandeling heeft genomen. Na diverse reminders van ons komt er op 29 april 2021 een reactie van 5.1.2.e , inhouden "geen tijd, we gaan een oplossing" zoeken. Op 20 mei 2021 reageert 5.1.2.e 5.1.2.e van RDW met vragen. Die zijn per omgaande door ons beantwoord. Op 7 juni 2021 vraagt 5.1.2.e onze procedure op, want die heeft hij niet. Vervolgens horen wij van 5.1.2.e dat zij advies gaan vragen aan Brightsight, 5.1.2.e . Brightsight wil van ons een order hebben en ook die is per omgaande verstrekt. Brightsight zou op 15 juni 2021 een bevindingbrief opstellen. Op 15 juni 2021 ontvangen wij een bericht van 5.1.2.e waarin staat dat het goed uitziet en dat erover is nagedacht. Het betreffende emailbericht vindt je in bijlage. Op 8 juli 2021 hebben we 5.1. een reminder gestuurd (omdat Technolution gepland stond voor het maken van de softwarechange). We zijn dus inmiddels al 4 maanden verder zonder ook maar iets bereikt te hebben.

Vervolgens komt er op 14 juli 2021 een reactie van Brightsight waarmee het probleem is geboren. Direct heb ik RDW en Brightsight laten weten niet akkoord te kunnen gaan met de inhoud (omdat die niet conform afspraak is en onuitvoerbaar) en deze case zou escaleren binnen ILT. Door de vakantieperiodes en het ontbreken van een bekende contactpersoon heeft dat helaas ook even geduurd. Bijkomend probleem is dat

we ons tijdslot bij Technolution voor het bouwen van de software voorbij hebben moeten laten gaan. Wij willen Technolution niet iets laten bouwen waarvoor geen voorafgaande goedkeuring is.

Tot zover de 'administratieve' kant. Nu even inhoudelijk.

Onze procedure "**20210318 – Procedure wisselen G3 certificaat systeemkaarten**" vind je in bijlage van deze email. Kern daarvan is dat alleen door ons toegelaten en RDW-erkende BCT werkplaatsen (lees: alleen werkplaatsen die met Neone apparatuur mogen werken) op digitale (beveiligde) wijze een *paring-lock bestand* kunnen aanvragen. Dezelfde methodiek alsdat we al jaren toepassen met het updaten van de BCT software in het veld. Aangezien dit mechanisme ook bekend en toegestaan is bij RDW en Brightsight, vonden wij dit een handig en effectief middel om de G3 systeemkaartwissel op betrouwbare wijze te kunnen besturen (immers: voorgaande gecertificeerde updates zijn hiermee ook uitgerold).

In bijlage tref je ook de email van 5.1.2.e aan d.d. 14 Juli 2021 waarin zijn bevindingen rapport is opgenomen. Brightsight is blijkbaar niet op de hoogte van de afspraken die in 2019 gemaakt zijn, want zij blijven vasthouden aan Artikel 17 van de wetgeving. 5.1.2.e besluit zijn advies met 8 bullets, waarbij wij de volgende opmerkingen hebben:

- | | |
|----------|---|
| Bullet 1 | Onuitvoerbaar. Alleen wij hebben al circa 30 werkplaatsen waaronder veel vervoerders, die zelf hun eigen voertuigen updaten.
Plus: de maximering van 15 werkplaatsen is niet afgesproken. |
| Bullet 3 | Dat is niet aan Brightsight om te bepalen. Hierbij komt: RDW erkent de werkplaatsen, niet de fabrikant. Dit punt zou dus een (toezicht)actie voor RDW zijn. |
| Bullet 4 | Juist door de beveiligde uitgave van de pairing-lock bestanden wordt dit voorkomen. |
| Bullet 5 | Dit zou juist vervallen, zie punt 5 hierboven. |
| Bullet 6 | Het is niet uitvoerbaar voor ons dat wij pas een pairing-lock bestand sturen naar de werkplaats nadat wij een foto hebben ontvangen van de werkplaats en die hebben bekeken. Los van het feit dat wij die mankracht niet hebben, zal dit leiden tot enorme tijdvertraging in de werkplaatsen en dus hogere kosten voor de vervoerders. En het maakt de werkplaatsen onmogelijk om kaartwissels te doen buiten onze kantoor tijden.
Bijkomend: dit is geen afgesproken werkwijze. |
| Bullet 7 | Dit is ons inzien een ver gezocht argument die technisch inhoudelijk wellicht wel klopt, maar geheel in strijd is met de gemaakte afspraken en praktische oplossing. |
| Bullet 8 | Niet afgesproken en niet uitvoerbaar voor ons. |

Kortom, we worden nu geconfronteerd met eisen die voor ons niet uitvoerbaar en niet afgesproken zijn. Het is dus geen kwestie van willen, maar van kunnen. In nakomende emails tussen RDW en Brightsight staat zelfs dat wij elke 100^{ste} kaartwissel in het veld fysiek zou moeten controleren. Totaal onuitvoerbaar.

Wij kunnen ons niet voorstellen dat het de bedoeling is dat wij de fysieke kaartwissel niet gaan uitvoeren, maar dat is thans wel de stand van zaken. Om die reden hebben wij hulp gezocht en zijn bij jou uitgekomen. Kun jij ons helpen om weer in lijn met de afspraken van 2019 te komen, zodat we de kaartwissel kunnen gaan opstarten?

Achterliggend probleem is vermoedelijk dat niet alle afspraken door 5.1.2.e zijn vastgelegd c.q. doorgezet naar de betrokken partijen, maar als marktpartij kunnen wij dit niet veranderen.

Ik weet dat het een heel verhaal is, maar ik kan er niets anders van maken. Graag verneem ik van jou en zal eventuele vragen graag beantwoorden.

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

Begeleidingscommissie BCT

Datum Donderdag 29 april 14:00 – 16:00

Webex vergaderingnummer (toegangscode): 5.1.2.e Buiten Reikwijdte

Wachtwoord voor vergadering: 5.1.2.e Buiten Reikwijdte

Of gebruik onderstaande hyperlink:

5.1.2.e Buiten Reikwijdte

Genodigd: 5.1.2.e (Cabman / Euphoria), 5.1.2.e (Belastingdienst),
 Vz. 5.1.2.e
 5.1.2.e (ILT), 5.1.2.e (IenW), 5.1.2.e
 (SFT), 5.1.2.e (Connexxion), 5.1.2.e (DVG),
 Secr. 5.1.2.e (KNV), 5.1.2.e (Quipment), 5.1.2.e (Neone), 5.1.2.e
 (HTMC), 5.1.2.e (Euphoria), 5.1.2.e (RDW), 5.1.2.e (UTC) en
 5.1.2.e (Noot)

Afwezig:

1. **Opening** (5.1.2.e)
 - a. Korte introductie deelnemers: naam, organisatie en functie.
2. **Vaststellen verslag bijeenkomst van 24-06-2020**
3. **Urgentie creëren en communiceren over systeemkaartenwissel** (5.1.2.e)
 Oproep aan de leden van de Begeleidingscommissie om bij te dragen aan de communicatie over de noodzakelijke systeemkaartenwissel voor maart 2023.
4. **Introductie Project Realisatie Variant BCT (RVB)** (5.1.2.e)
 - a. Korte terugblik: hoofdpunten voortgang (5.1.2.e)
 - b. Schets van het eindresultaat (5.1.2.e)
 - i. Procesplaat keteninformatievoorziening gegevens omtrent A&R
 - ii. Overzichtsplaat functionele bouwstenen Variant BCT
 - iii. Terugkoppeling van ons begrip van de door de Begeleidingscommissie geuite eisen, wensen en ideeën
 - c. Globale projectplanning en momenten waarop leden Begeleidingscommissie betrokken (willen) worden (5.1.2.e)
 - d. Vervolgstappen (5.1.2.e)
 - e. Vragen (projectteam RVB)

Begeleidingscommissie BCT

Verslag van het overleg Begeleidingscommissie BCT van donderdag 29 april 2021

Aanwezig: 5.1.2.e (Cabman / Euphoria), 5.1.2.e (Belastingdienst), 5.1.2.e, 5.1.2.e (SFM), 5.1.2.e (de Meierij), 5.1.2.e (Connexxion), 5.1.2.e, 5.1.2.e (DVG), 5.1.2.e (KNV), 5.1.2.e (Quipment), 5.1.2.e (Neone), 5.1.2.e (HTMC), 5.1.2.e (Euphoria), 5.1.2.e, 5.1.2.e (ILT).

Afwezig: 5.1.2.e (UTC), 5.1.2.e (RDW), 5.1.2.e (Noot), 5.1.2.e (ILT).

1. Opening:

De voorzitter (5.1.2.e) opent de vergadering en stelt zichzelf voor als de algemeen projectleider Realisatie Variant BCT. Een kort voorstelrondje wordt gedaan.

2. Vaststellen verslag bijeenkomst van 24-06-2020:

Tekstueel worden er geen opmerkingen gemaakt.

Naar aanleiding van:

- Blz. 1 Kiwa kan aansluiten: bedoeld wordt hier voor wat betreft de vergunningverlenende taken, die zij tijdelijk overgedragen heeft gekregen vanuit IenW.
- Blz. 2 Aparte afstemming nodig met de Belastingdienst: in het geval vervoerders de BCT mede gebruiken voor de BD dan dient er een aparte wettelijke afspraak te worden gemaakt. In de wet is nu geregeld dat de BCT verplicht is voor het controleren van de arbeids- en rusttijden.

3. Urgentie creëren en communiceren over systeemkaartenwissel:

Oproep wordt gedaan om te communiceren naar de taxiondernemingen over de noodzakelijke systeemkaartenwissel voor maart 2023. De systeemkaarten zijn inmiddels beschikbaar voor de fabrikanten. Fabrikanten zullen hun aangesloten ondernemingen hierover informeren (**actie**). SFM en KNV zijn ook bereid hier aandacht aan te besteden en willen graag de informatie hiervoor ontvangen. Het verzoek aan ILT is om de communicatiecampagne af te trappen en deze communicatie af te stemmen met fabrikanten, KNV en SFM. 5.1.2.e gaat na of en welke rol ILT hierin kan spelen (**actie**).

4. Introductie Project Realisatie Variant BCT:

5.1.2.e geeft aan de hand van een uitgebreide presentatie een terugblik op het Project Realisatie Variant BCT, een schets van het beoogde eindresultaat en een globale project planning.

Er worden een aantal opmerkingen gemaakt naar aanleiding van de presentatie:

- Onderstreept wordt dat aandacht besteed moet worden aan de administratieve lasten en de kosten; hoe complexer het wordt hoe duurder het voor de vervoerder gaat worden. Kostenaspect is - gezien de eerdere ervaringen - een belangrijk punt in de discussie.
- Tot op heden wordt er niet of nauwelijks gehandhaafd op de arbeids- en rusttijden van de chauffeurs, terwijl de BCT daarvoor wel in het leven is geroepen. Handhaving op dit punt via de BCT moet nu echt gestalte gaan krijgen. Niet alleen toezeggingen, maar hier nu harde (prestatie)afspraken over maken.
- Voor handhaving is er een verschil tussen het zorgvervoer en de consumententaximarkt (opstap- en bestelmarkt), dat wordt uitgevoerd door SFM, respectievelijk ILT.

- Controle gegevens met RDW, KIWA en KvK is logisch, maar de bestanden zijn niet altijd even actueel. Zo komt het voor dat taxiondernemers een voertuig verkopen aan particulieren en het voertuig geregistreerd blijft staan bij de RDW als taxi.
- Hoe moeten de data aangeleverd worden en welke eisen worden daaraan gesteld? Een zekere certificering/standaardisering is noodzakelijk. Mogelijkheid wordt aangegeven van Keurmerk Ritregistratiesystemen organisatie. Wordt naar gekeken (**actie**).
- Identificatie van de chauffeur is eveneens een relevant punt; voorstel is dit via reeds breed beschikbare en goedkope middelen te doen, zoals DigiD en eHerkenning. Controle dat de juiste persoon achter het stuur zit.
- De apparaatkeuze wordt vormvrij en is aan de vervoerder: apparaat/kastje in de auto of via de telefoon (app).
- Gegevens over arbeids- en rusttijden worden real-time doorgegeven door de vervoerder, al dan niet door tussenkomst van een dienstverlener ('service provider').
- Wettelijk is de BCT gericht op controle van de arbeids- en rusttijden van de chauffeur; andere functionaliteiten zijn mogelijk maar dat is aan de ondernemer om daarover te beslissen. Koppeling is ook mogelijk met de BD; daar geldt dan wel een andere wettelijke bewaartermijn (7 jaar) dan voor de gegevens mbt de arbeids- en rusttijden van de chauffeurs.
- Afstemming SFM (controleert de arbeids- en rusttijden van chauffeurs in loondienst) en ILT is noodzakelijk (**actie**).
- Voor de invoering van deze variant is aanpassing van wet- en regelgeving noodzakelijk. De betrokken wetgevingsjurist en juridisch adviseur zoeken uit welke elementen van het juridisch kader¹ aangepast moeten worden en wat de impact daarvan is op de projectplanning. Eind mei wordt een aangescherpt document voorzien.
- Toetsing zal plaatsvinden op fraudebestendigheid.
- Er is voorzien in een testfase/praktijktoets door taxichauffeurs en taxiondernemingen.
- Aandachtspunt zijn de toekomstige fabrikanten/software leveranciers etc. ILT gaat daar nader naar kijken (**actie**). Er hebben zich al enkele (nieuwe) gegadigden gemeld.
- Communicatie naar alle taxiondernemingen is een punt van aandacht: zij moeten op tijd van de juiste informatie worden voorzien ten aanzien van de ontwikkelingen van de BCT (**actie**).

Tot slot van de bijeenkomst wordt een schermopname ('filmpje') vertoond van de demo conceptapplicatie. In deze demo wordt geïllustreerd hoe de Variant BCT zou kunnen werken in de praktijk.

Vragen en opmerkingen die later nog opkomen kunnen per mail worden gesteld aan de ILT medewerkers. Mailadressen en telefoonnummers staan in de presentatie.

De voorzitter sluit de bijeenkomst.

¹ Het huidige juridische kader bestaat uit: Wet Personenvervoer 2000, Besluit Personenvervoer 2000, Arbeidstijdenwet, Arbeidstijdenbesluit Vervoer, Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT, Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten, Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Aantekeningen begeleidingscommissie BCT
Datum: vrijdag 30 april 2021 17:32:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)

In de zomer starten met communicatie over noodzakelijke systeemkaartwissel voor maart 2023.
Wissel is een termijn van 18 kaarten.

SFM is een keer in de drie jaar. Vragen ook BCT bestanden op. Willen graag wat betekenen in de communicatie. Willen wel de kernboodschap, uniform communiceren.
Idee: uniform dezelfde boodschap op communiceren. Wij via een nieuwsbericht en dit delen op twitter en LinkedIn. Het is enkel de kaart die in de BCT zit.
Let op, dan verloopt dit... en contact opnemen met de leverancier.

Vanuit SFM bericht ondernemer,
ZZP'ers? Hier moet Kiwa iets mee.

Elke BCT leverancier moet de afnemer informeren over de kaartwissel.
Verder informeert SFM haar leden, KNV haar leden, ILT nieuwsbericht (delen op social media).

Tegelijk communiceren, meerdere herinneringen.

ILT als kick starter.

Keurmerk stichting ritadministratie systemen → [Keurmerk | Keurmerk Ritregistratiesystemen](#)
Je moet een binding hebben met de beweging die een voertuig maakt.

Er moet gehandhaafd worden (KNV)

Wie ziet er achter het stuur: dit moet helder zijn, enkel een rijbewijs is niet veilig genoeg.

Handhaving: duidelijk afspraken maken met handhaving is, en hoe vaak? Vanuit de sector ook helderheid schaffen. Hoe vaak en hoe, meetbare afspraken maken.

Biometrie: privacy onmogelijk en maakt het product onbetaalbaar.
Digid is leidend, is een middel dat de overheid al gebruikt. Zo een code geef je niet zomaar af.
Digid basis voor dit systeem. Belangrijk is ook dat er verschillende media is, EHerkenning, Digid of iets vergelijkbaars (IDEN, maar dan betaal je voor transacties). Je moet snel kunnen innoveren en de overheid moet de identificatie leveren. Daarnaast ook andere authenticaties toestaan, maar Digid als basis.

KNV → Handhaving: doelgroepenvervoer en consumententaxivervoer.
Vooral bij consumententaxivervoer schiet tekort! Op arbeids- en rusttijden wordt niet gehandhaafd. Er moet gecontroleerd worden en gesanctioneerd worden.
Sanctioneren is wellicht mogelijk bij de variant, nu in de huidige situatie niet.

Hardere meetbare afspraken (toezeggingen?!) over de handhaving op arbeids- en rusttijden.
Handhaving op straat is en blijft nodig! Moet geborgd worden in dit traject.

Wat is er over deskhandhaving gecommuniceerd? Dat we gaan sanctioneren? Zegt KNV.
Laatste nieuwsbericht = [ILT zet volgende stap in ontwikkeling digitaal inspecteren arbeids- en rusttijden taxichauffeurs | Nieuwsbericht | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Ondernemer moet voor de Belastingdienst 7 jaar aan data bewaren (fiscale bewaarplicht). Hier moet naar gekeken worden. Er komt bij ILT geen bewaarplicht, maar een leverplicht. Wat is de doelbinding van de Belastingdienst? Dit is wel de keus van de ondernemer. Art. 52 AWR, vorm is vast en ongewijzigd en 7 jaar.

SFM en Belastingdienst moet aansluiten bij de data server? Goede aansluiting met data en SFM.
Parallel lopen met SFM – de ontwikkeling van de BCT Toezichttool en de aansluiting.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspecteur/Medewerker Toezicht
Projectleider BCT-Deskhandhaving

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Afdeling Toezicht Marktordening

Team Digitale- en Bedrijfsinspecties 1

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Werk- en bezoekadres:

Graadt van Roggenweg 500 | 3531AH | Utrecht

.....
T +

5.1.2.e

E

5.1.2.e

@ilent.nl



.....
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT),

*is bereikbaar op het telefoonnummer **088 489 00 00***

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: BCT dossierhouder >>>> 5.1.2.e neemt contact op met 5.1.2.e
Datum: dinsdag 5 oktober 2021 13:16:00
Bijlagen: [Staatscourant regeling spec vervanging van systeemkaarten pdf](#)

Hoi,

Ik ben me ervan bewust dat e.e.a. 'in de wacht staat' tot de komst van een liaison.

Zojuist ben ik gebeld door 5.1.2.e en die is belast met de vraag die 5.1.2.e stelt (zie hieronder).
 Weet dat 5.1.2.e hierover contact zal opnemen met 5.1.2.e

Groet
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 21 juli 2021 17:16
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: BCT dossierhouder

@ 5.1.2.e : **VOOR NA JOUW VAKANTIE !!!!!**

Dag 5.1.2.e

Het begint behoorlijk te knellen wat betreft BCT-dossier. Ter illustratie onderstaande "boze" BCT-fabrikant die in gesprek wil.

Concreet: Vraagt rijst nu met WIE hij nu in gesprek moet hierover.

Na vertrek 5.1.2.e is dit (regie) op geen enkele manier meer belegd bij een persoon.

We kunnen deze vraag nu wel doorzetten naar 5.1.2.e of 5.1.2.e, maar ik voorspel dat we dit als een boemerang weer terug krijgen.

Niemand zal zich hieraan gaan branden en "wij" als TMO zijn nu eenmaal dossierhouder BCT.

Eind augustus zullen we ons hierover moeten buigen, qua casus.

Dit is dan wel weer "op te hangen" aan de Nota BCT die 5.1.2.e en ik nog doen toekomen aan jou.

Advies: Gezien hetgeen er al speelt en hetgeen er op ons af komt in het dossier BCT is op korte termijn een regisseur dringend gewenst !

De verdere informatie die je nodig hebt vindt je terug in de Nota aan 5.1.2.e en ik vrijdag as zullen verzenden aan jou

Groet

5.1.
2 e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: vrijdag 16 juli 2021 16:01
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: BCT dossierhouder

Hi,

Ter voorkoken van 5.1.2.e .

5.1. wil in contact treden met de dossierhouder BCT.

Volgens hem houden de RDW en testhuis Brightsight zich niet aan de tijdens het Programma BCT gemaakte afspraken (tussen de ILT - programmamanager 5.1.2.e, DGMO en JZ, RDW en BCT fabrikanten) over het omwisselen van G2 systeemkaarten buiten de werkplaats om.

Lijkt mij dat 5.1.2.e hier antwoord op moeten kunnen geven.

Bu ten Reikwijdte

Groet
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: vrijdag 16 juli 2021 15:31
Aan: 5.1.2.e @neone.nl>
Onderwerp: RE: BCT dossierhouder

Hi heer,

Helaas is hier de vakantieperiode gestart. Ik heb nu niemand die hier iets van afweet.
Ik stuur je mail door naar mijn afdelingshoofd 5.1.2.e .

Groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @neone.nl>

Verzonden: donderdag 15 juli 2021 10:00

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>

Onderwerp: BCT dossierhouder

Urgentie: Hoog

Hi dame,

Kun jij mij ergens mee helpen? We liggen in de clinch met RDW/Brightsight omtrent de procedures voor het wisselen van de G2/G3 kaart in het veld en ik wil dat nu escaleren. Wie is er thans dossierhouder BCT binnen IlenT?

Punt is dat RDW/Brightsight nu onmogelijke eisen stellen die ook niet zijn afgesproken in de overleggen 2019 onder leiding van 5.1.2.e .

Hoor graag.
5.1.2.e

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

Neone Nederland B.V.

Paslaan 19 • 7311 AJ Apeldoorn • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen? Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten.

Van: 5.1.2.e @ilent.nl
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: de laatste facturen programma BCT
Datum: donderdag 17 juni 2021 12:13:00
Bijlagen: [20200302 Memo overdracht werkzaamheden Programma BCT miv 1 april 2020.pdf](#)
[image001.jpg](#)

Hallo 5.1.2.e ,

Hierbij een vraag die binnenkwam over het prestatieverklaren van levering BCT systeemkaarten. Ik neem aan dat jij dit kunt doen gezien jouw overname van de taken van 5.1.2.e .

Anders wellicht 5.1.2.e (zie CC)?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Operationeel TSP Manager BCT

.....
Vergunningverlening ondersteuning en afhandeling
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 17 juni 2021 10:56
Aan: 5.1.2.e @ilent.nl; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: de laatste facturen programma BCT

Heren,

Mijn referentiepunt is bijgaande notitie vanuit het programma BCT – dit programma is inmiddels opgeheven.

Als 5.1.2.e de prestaties moet verklaren dan is het van belang dat de verplichtingen zijn vastgelegd in SAP – wij zien geen inkoopplannen voor de jaren t/m 2023 in SAP. Dit betekent dat de facturen ook niet betaald kunnen worden als dat niet wordt geregeld door 5.1.2.e

Aan jullie het verzoek dit af te stemmen met 5.1.2.e

Groeten
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @ilent.nl 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: donderdag 17 juni 2021 10:39
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: de laatste facturen programma BCT

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Klopt. Niet alle kaarten zijn al omgewisseld. Wat 5.1.2.e zegt klopt dus niet: de omwissel actie is nog niet afgerond.

Dit jaar kunnen er nog systeemkaarten worden besteld door ondernemers. Levering vindt dan wellicht in januari plaats.

Het facturatieproces kan even duren dus het kan zijn dat de laatste facturen in maart naar ILT komen.

Degene die 5.1.2.e taken heeft overgenomen is 5.1.2.e.

Ik weet niet of zij weet hoeveel facturen we nog kunnen verwachten voor deze omwisseling van de systeemkaarten.

Eventueel kan ik dat wel navragen bij KIWA.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Operationeel TSP Manager BCT

.....
Vergunningverlening ondersteuning en afhandeling
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
.....

M: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 10:13

Aan: 5.1.2.e @ilent.nl

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: de laatste facturen programma BCT

Hoi 5.1.2.e

Zou jij even naar de vraag van 5.1.2.e willen kijken? Ik vermoed omdat nog niet alle kaarten zijn omgewisseld?

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: donderdag 17 juni 2021 10:02

Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: de laatste facturen programma BCT

Ha 5.1.2.e

Ik verwacht dat jij je hier kunt wenden tot 5.1.2.e (en anders stuurt hij je door naar 5.1.2.e).

Met collegiale groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Afdelingshoofd

.....
Vergunningverlening Ondersteuning en Afhandeling
Omgeving en Dienstverlening

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T: 070 489 00 00

M: 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

www.ilent.nl
.....

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @Ilent.nl>

Verzonden: woensdag 16 juni 2021 15:48

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: de laatste facturen programma BCT

Hi 5.1.2.e

In het overdrachtsdocument van programma BCT is het volgende opgenomen:



Weet jij wellicht wie deze werkzaamheden van 5.1.2.e heeft overgenomen ?

Wij zouden graag willen weten hoeveel facturen we nog kunnen verwachten voor de omwisseling van de systeemkaarten.

En waarom deze facturen tot eind maart 2023 nog kunnen binnenkomen, terwijl de omwissel actie al is afgerond.

Alvast bedankt 5.1.2.e

Groeten

5.1.2.
e



Program board BCT

5.1.2.e

ILT

Vergunningverlening

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M 5.1.2.e

memo

Overdracht werkzaamheden Programma BCT-sporen 1,2 en 4.

Datum

3 maart 2020

Aanleiding

Op 17 december 2018 is het programma BoordComputer Taxi gestart. De doelstellingen van het programma BoordComputer Taxi zijn:

1. Vervang de BCT-systeemkaarten (circa 35.800 stuks) in alle taxi's in Nederland. Hiertoe is voor elke taxi een vervangingsafpraak met een erkend bedrijf noodzakelijk. Vervang de overige BCT-kaarten (circa 69.000 stuks: chauffeurskaart, ondernemerskaart, werkplaatskaart, inspectiekaart) die in omloop zijn. De kaarten dienen voor 20 maart 2020 te zijn vervangen.
2. Voer een variantenstudie uit naar een andere oplossing waardoor in de toekomst niet opnieuw een update actie gepland moet worden of opnieuw nieuwe kaarten in omloop gebracht gaan worden. De nieuw gebruikte overheids certificaten hebben een looptijd tot 14 november 2028.
3. Herinrichting van het dossierhouderschap BCT en de TSP-werkzaamheden tussen de ILT en DCI.

Voor een uitvoerige beschrijving van het programma wordt verwezen naar het programmaplan 'Programmaplan 2019 & 2020, BoordComputerTaxi'. Het programma BCT kent een looptijd tot uiterlijk 1 juli 2020.

Aanpak programma, behaalde resultaten en overdracht

Binnen het programma wordt onderscheid gemaakt tussen 4 sporen, binnen deze sporen zijn diverse projecten gerealiseerd. Het gaat hierbij om de volgende sporen:

1. Vervanging BCT-kaarten (spoor 1 & 2)

In totaal bestaan er 5 soorten kaarten waarin de digitale certificaten zijn verwerkt. Het gaat hierbij om persoonsgebonden kaarten en om systeemkaarten. De systeemkaarten zitten fysiek in de BCT en kunnen alleen door een erkende werkplaats worden vervangen. Alle persoonsgebonden kaarten zijn uiterlijk eind februari jl. geproduceerd en voor distributie aangeboden. Voor de systeemkaarten is de geldigheidsduur verlengd tot eind maart 2023. De BCT's in de taxi's zijn uiterlijk 20 maart 2020 van een software-update voorzien. Want na die datum gaan de BCT's van 2 fabrikanten (Neone en Cabman/ Euphoria) op 'zwart'. De software update is randvoorwaardelijk en wordt uitgevoerd door de 3 BCT-fabrikanten (vrije markt). Met uitzondering van een aantal restpunten zijn alle werkzaamheden binnen dit spoor afgerond.

2. Lange termijn alternatief (spoor 3)

Variantenstudie naar een duurzame toekomstige vaste oplossing. De nieuw gebruikte overheidscertificaten kennen een geldigheidsdatum tot 14 november 2028. Omdat de uitgegeven chauffeurskaarten een geldigheidstermijn hebben van 5 jaar, dient een alternatief uiterlijk 14 november 2023 operationeel te zijn. Een alternatief vergt een aanpassing van de vigerende wet- en regelgeving. De variantenstudie loopt nog door tot uiterlijk 1 juli 2020. 5.1.2.e zal dit verder begeleiden.

3. Herinrichting dossierhouderschap BCT (spoor 4)

De herinrichting van rollen, verantwoordelijkheden en werkzaamheden ten behoeve van het dossierhouderschap BCT en de TSP-werkzaamheden tussen de ILT en DCI. De TSP-taken van DCI worden per 1 april a.s. overgenomen door de ILT. Deze worden belegd bij de afdeling van 5.1.2.e (binnen de directie van 5.1.2.e). 5.1.2.e zal vanaf dan werkzaam zijn binnen de afdeling van 5.1.2.e. Kosten kunnen worden geboekt op het SAP-budget programmabudget (uiterlijk tot 1 april 2021). 5.1.2.e zal de urenbriefjes tekenen en Prestatie Verklaring afgeven voor de ingediende facturen. Dit alles staat beschreven in een drietal documenten: beslismemo IG-team (d.d. december 2019), adviesaanvraag OR-ILT (d.d. 22 januari 2020) en transitiedocument TSP-werkzaamheden (d.d. 14 februari 2020). De TSP-taken worden uitgevoerd binnen de afdeling van 5.1.2.e en daarmee is dit spoor overgedragen aan de reguliere lijnorganisatie.

Over te dragen restpunten vervanging BCT-kaarten

De over te dragen restpunten hebben betrekking op het spoor vervanging BCT-kaarten (spoor 1 en 2).

Omschrijving restpunt	Status	Overdracht aan
PrestatieVerklaren van Kiwa facturen t.b.v. kaartwisselactie	Tot eind maart 2023 worden nog sporadisch facturen verwacht t.b.v. omgewisselde systeemkaarten	5.1.2.e
Wijzigingen doorvoeren aan de handheldlezer (GIA), testen en opleveren	5.1.2.e begeleidt de werkzaamheden die worden uitgevoerd door Comparex/ Capptions. 5.1.2. rapporteert nu over zijn voortgang aan 5.1.2.e.	5.1.2.e
PrestatieVerklaren van de ingediende facturen 5.1.2.e 5.1.2.e	Tot eind juli a.s. worden nog facturen verwacht.	5.1.2.e
Er is een fout geconstateerd in het xml-bestand chauffeurskaart van Neone	Aan Neone is gevraagd om te komen met een korte en lange termijn oplossing.	5.1.2.e

ILT
Vergunningverlening

Datum
3 maart 2020

Omschrijving restpunt	Status	Overdracht aan
Gedurende de kaartwisselactie heeft maandelijks een overleg plaats gevonden met: 3 BCT-fabrikanten, RDW, Kiwa en Handhaving ILT. De voorzitter was 5.1.2.e	Het laatste overleg zal 10 maart a.s. plaats vinden. In feite is dit een tijdelijke afsplitsing geweest van de begeleidingscommissie BCT.	5.1.2.e, middels Begeleidingscommissie BCT
Financiële voortgangsrapportage	Maandelijks wordt er een financiële voortgangsrapportage gemaakt.	5.1.2.e.

ILT

Vergunningverlening

Datum

3 maart 2020

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Onderwerp: FW: hulpvraag Neone inzake systeemkaartwissel
Datum: woensdag 6 oktober 2021 11:13:00
Bijlagen: [20210818 Memo ILT problemen kaartwissel.pdf](#)
[Re Beoordeling beveiligingsconcept uitwisseling G2 voor G3 systeemkaart.msg](#)
[20210318 - Procedure wisselen G3 certificaat systeemkaarten.pdf](#)
[Beveiligingseisen voor uitwisseling G2 voor G3 systeemkaart in the veld.msg](#)

Hoi 5.1.2.e

Hierbij alle achtergrondinfo van de kwestie waarover we net spraken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Operationeel TSP Manager BCT

Vergunningverlening ondersteuning en afhandeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @neone.nl>

Verzonden: woensdag 18 augustus 2021 13:29

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: hulpvraag Neone inzake systeemkaartwissel

Beste 5.1.2.e,

Zoals aangekondigd hebben we de probleemcase zo kort mogelijk opgeschreven in bijgaande memo. Oprecht hoop ik dat er voor mijn vakantie (10 september as) voortgang is bereikt, want helaas hebben we al een forse vertraging (waar jij niks aan kan doen.).

Wellicht handig om binnenkort een telco te plannen om dit samen even door te spreken?

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

Algemeen directeur

Neone Nederland B.V.

Paslaan 19 • 7311 AJ Apeldoorn • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen? Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten.

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @IlenT.nl; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e
 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: FW: update onderzoek defecte BCT kaarten
Datum: donderdag 12 augustus 2021 12:25:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)

Hoi collega's,

Ik kreeg onderstaande mail doorgezet over het onderzoek vanuit Kiwa naar de defecte BCT kaarten. Ik weet niet of die al met jullie is gedeeld maar dan zijn jullie ook op de hoogte!

Goedemorgen allen,

Na ons overleg van 29 april jl. en de informatie die daar met ons is gedeeld, is Kiwa verder gegaan met het onderzoeken van de defect gemelde kaarten.

Met behulp van de door Idemia ontwikkelde software in combinatie met de UL-tools die al beschikbaar waren, zijn meer dan 200 defect gemelde kaarten die retour gekomen zijn onderzocht.

Conclusie is dat de kaarten die vanaf start G3 tot 28 januari 2002 zijn geproduceerd, de versie 14/V14 kaarten, allemaal een 'bad sector' bevatten. Dit wil overigens niet zeggen dat ze allemaal defect zijn gegaan door dit probleem, de kans is erg klein dat een chauffeur hier tegenaan loopt. Voornaamste reden van het blokkeren van de kaarten die defect zijn gemeld is omdat er corrupte data op de kaart staat. Bij kaarten die vanaf 28 januari 2020 zijn gemaakt, de versie 15/V15 kaarten, zijn deze geheugenproblemen niet geconstateerd.

Na de analyses van de aantallen defect gemelde kaarten t.o.v. het aantal geproduceerde kaarten zien we dat het aantal defectmeldingen van V15 kaarten op hetzelfde niveau ligt als bij de G2 kaarten. Er is verder niet aangetoond dat het defect door de kaart wordt veroorzaakt en het is zeer lastig om vast te stellen waar de corrupte data door word veroorzaakt. Om deze redenen is besloten dat we hier geen nader onderzoek naar doen.

Verdere analyse wijst uit dat ca. 2% van de uitgegeven V14 kaarten defect zijn gemeld, deels door het geheugenprobleem maar zeker ook vanwege andere corrupte data. Het aantal V14 kaarten in de markt neemt na verloop af, vanwege de geldigheid van de kaarten. Daarmee zal ook het aantal kaarten afnemen dat uitvalt vanwege het geheugenprobleem. Omdat het om een zeer specifiek probleem gaat is de verwachting dat het aantal chauffeurs dat hier last van zal krijgen ook zeer beperkt zal zijn.

Kiwa heeft daarom besloten om vast te houden aan het al bestaande proces van defect melden en vervangen omdat dit voldoet aan alle gestelde eisen en het meest accurate proces is om kaarten te vervangen. Na ontvangst van de defecte kaart kan m.b.v. verschillende tools vastgesteld worden wat de oorzaak was van het probleem en ontvangt de chauffeur indien het aan het geheugenprobleem ligt de leges terug.

Bij gevallen waar de oorzaak niet door de 'bad sector' wordt veroorzaakt zal het beleid voor defecte kaarten worden toegepast.

Hopelijk heb ik jullie zo voldoende van informatie voorzien over dit onderwerp. Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik het graag.
 Voor iedereen die nog gaat: een fijne vakantie!

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Projectleider Proces en Organisatie Toezicht Realisatie Variant BCT
Projectleider on desk Tacho
Taakgroep-trekker Digitaal Inspecteren
Senior User Tachoscan

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Toezicht marktordening

Team digitale- en bedrijfsinspecties

&

Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de weg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M +

5.1.2.e

5.1.2.e

[@ILenT.nl](mailto:5.1.2.e@ILenT.nl)



Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e [@ILenT.nl](mailto:5.1.2.e@ILenT.nl)>

Verzonden: donderdag 12 augustus 2021 11:48

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e [@ILenT.nl](mailto:5.1.2.e@ILenT.nl)>

Onderwerp: RE: update onderzoek defecte BCT kaarten

Hoi 5.1.2.e

Niet dat ik weet, maar voel je vrij om het bericht van Kiwa door te sturen naar het team! Goed nieuws is altijd welkom ;-)

mvg,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e ILT <5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)>

Verzonden: dinsdag 10 augustus 2021 12:01

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e [@ILenT.nl](mailto:5.1.2.e@ILenT.nl)>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e

[@ILenT.nl](mailto:5.1.2.e@ILenT.nl)>

Onderwerp: RE: update onderzoek defecte BCT kaarten

Hoi 5.1.2.e

Fijn dat het beperkt lijkt te zijn tot 1 serie. Is dit ook al gedeeld met de weginspecteurs dat je weet?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Kamerbrief systeemkaarten
Datum: woensdag 22 juni 2022 15:30:00
Bijlagen: [20190703 kamerbrief nieuwe kaarten bct.pdf](#)

Hoi 5.1.2.e

Ik heb even gezocht naar de kamerbrief waar we het met 5.1.2.e over hadden vanmiddag.
Zie bijlage. Zoals 5.1.2.e zei: de fabrikanten hebben 2 jaar de tijd gehad dus ze zouden moeten rijden met G3 systeemkaarten vanaf maart 2023.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Operationeel TSP - BCT
MSA - DT
M: 5.1.2.e

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
.....

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: 20190411 verslag Kernteamoverleg BCT (technisch-inhoudelijk) - communicatieplan
Datum: dinsdag 16 april 2019 10:30:14

Hoi 5.1.2.e

Dank voor je verslag. Helemaal herkenbaar.

Wel nog een kleine aanvulling. We hebben het gehad over de ruimte die er zit tussen wat de Stas zegt ("we gaan de kosten van vervanging van BCT kaarten niet vergoeden") en wat KIWA stelt bij de uitgifte van de kaart. Na 20-3-2015 heeft de kaart namelijk niet meer de maximale 'beloofde' gebruiksduur van 5 jaar. In de brief die KIWA bijsluit bij de kaart staat: "Voor de resterende geldigheidsduur, dus vanaf 22 maart 2020, wordt een passende voorziening getroffen. U wordt hierover geïnformeerd via de website van de Inspectie Leefomgeving en Transport (www.ilent.nl). Kiwa Register zal hier zodra het bekend is ook over communiceren via de website www.kiwaregister.nl."

Wat 'een passende voorziening' is natuurlijk vaag, maar wel de eerste vraag die een chauffeur stelt lijkt me. Kortom: aandachtspunt voor onze communicatie.

Ik ben er donderdag bij.

Groeten,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Beveiligingseisen voor uitwisseling G2 voor G3 systeemkaart in the veld
Datum: maandag 30 augustus 2021 14:35:23

Dag 5.1.2.e

Goede oplossing, dank hiervoor. Beiden zijn geïnformeerd door mij. Indien noodzakelijk kunnen zij mij bereiken, dus dat is ook geen probleem. Ik hoop dat we dit issue snel kunnen oplossen, want begin 2022 hebben we een grote opdracht staan waarbij de kaartwisseling een min of meer verplicht issue is (om te voorkomen dat voertuigen direct na de inbouw weer naar de werkplaats moeten.)

Mocht je mij tijdens mijn vakantie nodig hebben, app dan even dan bel ik jou terug.

Groet 5.1.2.e

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

Neone Nederland B.V.

Paslaan 19 • 7311 AJ Apeldoorn • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen? Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten.

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 30 augustus 2021 11:50

Aan: 5.1.2.e @neone.nl>

CC: 5.1.2.e @neone.nl>; 5.1.2.e @neone.nl>

Onderwerp: FW: Beveiligingseisen voor uitwisseling G2 voor G3 systeemkaart in the veld

Hoi 5.1.2.e

Naar aanleiding van je mail van afgelopen weekend en het telefoontje dat ik vanochtend van 5.1.2.e ontving heb ik je notitie doorgestuurd aan RDW (Zie onder).

5.1.2.e vertelde me dat hij zich niet meer bezig houdt met de BCT en dat hij dat werk heeft overgedragen aan 5.1.2.e. 5.1.2.e is pas volgende week weer terug van vakantie helaas dus ik verwacht dat het niet lukt voor jouw vakantie dit issue op te lossen. Goed daarom dat je 5.1.2.e en 5.1.2.e hebt meegenomen in de mail. Doe ik ook, incl. bijlage want ik weet niet of ze deze hebben. Ik zal ze betrekken bij de gesprekken met RDW zodra ik van 5.1.2.e hoor.

Alvast een goede vakantie gewenst!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Operationeel TSP Manager BCT

.....

Vergunningverlening ondersteuning en afhandeling
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: maandag 30 augustus 2021 10:01

Aan: 5.1.2.e @rdw.nl>

CC: 5.1.2.e @rdw.nl>; 5.1.2.e @rdw.nl>

Onderwerp: RE: Beveiligingseisen voor uitwisseling G2 voor G3 systeemkaart in the veld

Hallo 5.1.2.e

Naar aanleiding van signalen van Neone (zie bijgaande memo) over problemen bij het wisselen van de G2 systeemkaarten zou ik graag met je/jullie overleggen. Het belang van een oplossing is groot. Niet alleen voor Neone. De G2 kaarten dienen namelijk zo snel mogelijk uit de markt te verdwijnen. De root G2 is tenslotte verlopen.

Omdat ik je nummer niet heb wil ik je vragen me te bellen om een afspraak te maken voor overleg. Wellicht kunnen we dit eenvoudig oplossen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Operationeel TSP Manager BCT

.....
Vergunningverlening ondersteuning en afhandeling

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @brightsight.com>

Verzonden: woensdag 14 juli 2021 11:15

Aan: 5.1.2.e @rdw.nl>; 5.1.2.e @neone.nl>

CC: 5.1.2.e @rdw.nl>; 5.1.2.e @rdw.nl>, 5.1.2.e @neone.nl>

Onderwerp: Beveiligingseisen voor uitwisseling G2 voor G3 systeemkaart in the veld

Beste 5.1.2.e

We hebben een kleine analyse gemaakt voor wat er nodig is om aan de nieuwe eisen van artikel 17 item W te kunnen voldoen.

- > artikel 17, item W: .koppelt zich, onder verantwoordelijkheid van de fabrikant en in diens productiefaciliteit
- > dan wel bij reeds in gebruik zijnde boordcomputers volgens een door de fabrikant opgesteld beveiligingsconcept dat
- > naar het oordeel van de Dienst Wegverkeer minstens **dezelfde bescherming waarborgt**, aan een eerste
- > systeemkaart op de wijze zoals gespecificeerd in hoofdstuk 3, in het bijzonder overeenkomstig het in paragraaf 3.1.1 gestelde,
- > en overeenkomstig paragraaf 8.2 van [bijlage 4](#).

Deze korte analyse is te vinden in de bijlage.

Het laatste gedeelte van deze bijlage wordt in acht bullet points aangegeven, waaraan (naar onze inzichten) zou moeten worden, voldaan om deze **zelfde bescherming** te waarborgen.

Met Vriendelijke Groet

5.1.2.e

Sr. Security Evaluator

Brightsight

[The number one security lab in the world](#)

Brassersplein 2, 2612 CT Delft, The Netherlands

Phone: 5.1.2.e

www.brightsight.com

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Omwissel BCT G2 systeemkaarten aan kaarten in "fabrikanten" overleg
Datum: dinsdag 17 mei 2022 16:47:00

Hoi 5.1.2.e

Volgens mij niet.

Communiceren naar eindgebruikers is een verantwoordelijkheid voor de BCT fabrikanten. Morgen spreken 5.1.2.e en ik met 5.1.2.e van Neone. Eind mei zijn we bij Euphoria. Dan kunnen we eens vragen hoe ver ze zijn met de omwisseling. Ik verwacht dat ze heel goed weten wat ze te doen staat.

5.1.5.

Gr
 5.1.2.
 e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 17 mei 2022 13:29
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Omwissel BCT G2 systeemkaarten aan kaarten in 'fabrikanten' overleg

Ha 5.1.2.e

Moeten wij hier nog iets mee? Communiceren naar fabrikanten en/of eindgebruikers?

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 20 april 2022 14:27
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: Omwissel BCT G2 systeemkaarten aan kaarten in 'fabrikanten' overleg

Goedemiddag,

Dank voor het overleg van gisteren.

Ik heb verzuimd om de omwissel van de G2 systeemkaarten aan te kaarten. Met de overgang van G2 naar G3 (< 20 maart 2020) heeft men deze kaarten niet uit de BCT's gehaald maar hebben de fabrikanten de BCT's geüpdatet met software waardoor de systeemkaarten 'denken' dat ze nog geldig zijn. Deze kaarten moeten echter wel worden vervangen voor 21 maart 2023. Deze systeemkaarten worden door Ministerie vergoed.

5.1.5.

Op onze website staat de volgende info:
[Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

5.1.5.

Net als bij G2 zijn er veel onbekende Cabman klanten. De werkplaatsen zijn geïnformeerd. Het is de bedoeling dat de wissel tijdens een reguliere keuring plaatsvindt.

Ook wordt de software tegelijkertijd geüpdatet.

5.1.5.

Ik zou graag in het overleg met de fabrikanten naar de status van deze uitrol vragen.

Met vriendelijke groet

5.1.2.e

Coördinator Kernvakgroep personenvervoer

.....

Team Specialistische Handhaving

Afdeling Toezicht Marktordening

Directie Toezicht en Opsporing

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....

M 5.1.2.e

5.1.2.e

[@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)

www.ilent.nl

Bu ten Reikwijdte

Van: 5.1.2.e - Quipment
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Re: Omwisseling systeemkaarten G2 --> G3
Datum: vrijdag 29 juli 2022 10:51:40

From: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Date: Friday, 29 July 2022 at 10:11
To: 5.1.2.e - Quipment 5.1.2.e @quipment.nl>
Cc: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Subject: RE: Omwisseling systeemkaarten G2 --> G3

Ha 5.1.2.e

Dank voor je bericht.

Wij gaan intern eens uitzoeken hoe dat zit met die software update. Kan uiteraard altijd zo zijn dat jij gelijk hebt...

➤ Misschien halen jullie 2 dingen door elkaar. Je hebt de systeemkaartwissel en het accepteren van G3 kaarten met G2 systeemkaart. Dat laatste is toendertijd door alle leverancier aangepast en daar heeft iedereen zijn software voor moeten laten certificeren. Als je in het veld systeemkaarten vervangt zullen er (mogelijk) ook software / procedure certificeringen moeten plaatsvinden. Dat geldt voor zowel Cabman als Neone. Wij doen de wissel alleen in de beveiligde omgeving in de fabriek, niet in het veld.

V.w.b. de data in sep: zou dit kunnen op:

- dinsdag 6 september om 0930 uur?
- vrijdag 9 september om 0930 uur?

9 september zou kunnen. 09.30 uur. Horaplantsoen 2, Ede

Laat maar weten, anders gaan we op zoek naar een in de week later.

Met groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e Quipment 5.1.2.e @quipment.nl>
Verzonden: vrijdag 29 juli 2022 09:18
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Re: Omwisseling systeemkaarten G2 --> G3

5.1.2.e

Zie hieronder.

Groet,

5.1.2.
e

From: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Date: Thursday, 28 July 2022 at 23:07

To: 5.1.2.e - Quipment <5.1.2.e @quipment.nl>

Cc: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Subject: Omwisseling systeemkaarten G2 --> G3

Hallo 5.1.2.e,

Wij hadden het nog even over het gesprek laatst in Utrecht over de systeemkaart wissel. Uiteraard bestaan er bij ons wel wat zorgen over de voortgang bij Quipment hier.

1 vraag ben ik vergeten te stellen: jullie zijn al bezig met het omwisselen van systeemkaarten, op het moment dat de BCT defect of omgewisseld wordt (en dan dus toch in de fabriek is). Onze vraag: hebben jullie dan ook al gecertificeerde software voor? En zo ja, sinds wanneer zijn jullie hiervoor gecertificeerd?

- Ik begrijp die vraag niet helemaal. Een BCT in de fabriek, een beveiligde omgeving, wordt gewoon binnen het reparatieproces voorzien van een nieuwe systeemkaart en beveiligd gekoppeld (gepaired) aan de hardware van de BCT net als de productie van een nieuwe BCT. Daar is geen nieuwe software voor nodig. Dat kan vanaf het moment dat de BCT op de markt is gebracht.

Graag komen 5.1.2.e ik in september nog een keertje bij jullie kantoor, wellicht kan 5.1.2.e dan ook even aansluiten?!

- Dat is prima. Geef maar wat opties door begin september.

Graag je bericht.

Dank en groet, mede namens 5.1.2.e

5.1.2.e

Operationeel TSP - BCT

MSA – DT

Implementeert de Wet ter Bescherming Koopvaardij

Vergunningverlening | Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport

Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M + 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: RE: Systeemkaartwissel
Datum: dinsdag 14 juni 2022 09:29:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Is goed! Zie je morgen.

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 14 juni 2022 08:59

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Systeemkaartwissel

Tsja... Op zich snap ik je gedachte dat ze het zelf prima zouden moeten kunnen. Maar doen ze het ook? En zijn ze dan ook op tijd?

Wij krijgen straks een hoop gedoe als ze het niet (tijdig) doen en dan zal ook de vraag aan ons (ILT) zijn: wat heb je er zelf aan gedaan?

Ik zou me daarom kunnen voorstellen dat we hier toch een communicatie offensiefje tegenaan gooien.

Morgen even verder afstemmen?

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: maandag 13 juni 2022 17:40

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Systeemkaartwissel

Hoi 5.1.2.e,

Willen we dit?

5.1.2.e heeft dit volgens mij bedacht, maar mijn idee is dat de BCT fabrikanten dit prima zelf kunnen regelen en dat we als ILT hierin géén taak hebben.
 Wat vind jij? Bij 5.1.2.e op zijn bord leggen?

Spreek je!

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e @euphoria-it.nl>

Verzonden: maandag 13 juni 2022 16:57

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Systeemkaartwissel

Hi 5.1.2.e Hi 5.1.2.e

Zie hieronder mijn mailing naar de KIWA rondom de systeemkaartwissel. Wat vinden jullie van het idee van een briefing naar alle vervoersbedrijven om de wissel uit te voeren om problemen in het veld te voorkomen?

Met vriendelijke groet,



5.1.2.e | Euphoria Software

T 5.1.2.e
E 5.1.2.e [@euphoria-it.nl](mailto:5.1.2.e@euphoria-it.nl)
W www.euphoria-it.nl



Van: 5.1.2.e [@kiwa.nl](mailto:5.1.2.e@kiwa.nl)>
Verzonden: maandag 13 juni 2022 16:27
Aan: 5.1.2.e [@euphoria-it.nl](mailto:5.1.2.e@euphoria-it.nl)>
Onderwerp: RE: Systeemkaartwissel

Hoi 5.1.2.e

Goed idee, alleen zou ik je adviseren om de communicatie vanuit ILT te laten sturen. Tenslotte is Kiwa niet de partij die heeft bepaald dat die systeemkaarten gewisseld moeten worden, maar dat is vanuit de overheid zo besloten. Kiwa kan wel de ILT evt. voorzien van data m.b.t. de ontvangers.

Ook zou aandacht vanuit KNV en Taxipro goed kunnen helpen, maar ook dat zou vanuit ILT moeten komen lijkt me. 5.1.2.e zijn de personen die je hier voor moet hebben.

Dus wij kunnen prima meedenken m.b.t. ontvangerslijsten en informatiekkanalen, maar de communicatie zelf zou vanuit de overheid opgesteld moeten worden.

Groet,
5.1.2.e

From: 5.1.2.e [@euphoria-it.nl](mailto:5.1.2.e@euphoria-it.nl)>
Sent: maandag 13 juni 2022 11:27
To: 5.1.2.e [@kiwa.nl](mailto:5.1.2.e@kiwa.nl)>
Subject: Systeemkaartwissel

Hey 5.1.2.e

Wij zijn al een tijdje bezig met de systeemkaart wissel (en hebben deze ook van jou allemaal al gehad), concullega's moeten nog op stoom komen. Maar we merken vanuit de markt dat men er nog niet heel warm voor loopt. Harde deadline is inmiddels al over 9 maanden. Ik denk dat de KIWA het meest accurate contactgegevens bestand heeft van alle partijen. Zou de KIWA willen overwegen om iedereen een brief te sturen (net als met de G3 softwareupdate) met het feit dat die wissel uitgevoerd moet worden.

Met vriendelijke groet,

euphoria-logo



5.1.2.e

| Euphoria Software

T

5.1.2.e

E

5.1.2.e

[@euphoria-it.nl](mailto:5.1.2.e@euphoria-it.nl)

W

www.euphoria-it.nl



De informatie verzonden met dit E-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde en zij die gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden. Indien U niet de geadresseerde bent, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, en wordt U verzocht de afzender daarvan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen. Euphoria Software BV staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden E-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan.



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: RE: Systeemkaartwissel in het veld
Datum: dinsdag 20 april 2021 17:20:53
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Hoi 5.1.2.e

Ik weet eerlijk gezegd niks over een kaartwissel. Het is voor het eerst dat ik er over hoor.

Naar mijn beste weten is de ILT überhaupt niet betrokken geweest bij de kaartwissels. Dat lijkt mij echt een Kiwa/IenW samenwerking. Misschien kan 5.1.2.e of 5.1.2.e je verder helpen?

Overigens ben ik wel heel benieuwd wat 5.1.2.e precies bedoelt.

Gr 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: " 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: 20 apr. 2021 16:43
Aan: " 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: FW: Systeemkaartwissel in het veld

5.1.2.e

Even sparren:

Met 5.1.2.e heb ik nu een afspraak staan voor aanstaande vrijdagochtend van 10:30 tot 11:00 uur. Zelf heb ik weinig zicht op de aanstaande systeemkaartwissel. Weet jij daar meer van? Dit is meer iets voor 5.1.2.e en 5.1.2.e, toch?

Hoewel 5.1.2.e hier spreekt over de afstemming van de communicatie (dat kan met mij), vraag ik me af of ik iemand op de inhoud moet bijschakelen. Ben jij dat? Of is dat 5.1.2.e? 5.1.2.e werkt natuurlijk ook voor 5.1.2.e.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: dinsdag 20 april 2021 16:19
Aan: 5.1.2.e @euphoria-it.nl>
Onderwerp: RE: Systeemkaartwissel in het veld

Hi 5.1.2.e,

Natuurlijk kan dat. Schikt morgenmiddag tussen 13:00 en 16:00 uur ergens? Of vrijdag tussen 10:30 en 12:00 uur?

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@euphoria-it.nl>

Verzonden: dinsdag 20 april 2021 13:19

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@ILT> - ILT 5.1.2.e <5.1.2.e@ILT.nl>

Onderwerp: Systeemkaartwissel in het veld

Hi 5.1.2.e

Ik zou graag nog voor de begeleidingscommissie met jou willen overleggen over de aanstaande systeemkaart wissel in het veld. Dit gaat namelijk aardig wat impact hebben voor de operatie en ook kosten met zich meebrengen voor de vervoerders. Ik denk dat het goed is als we de communicatie met elkaar stroomlijnen en als we bij de begeleidingscommissie zelf al een plan/idee hebben praat dat een stuk doelgerichter dan dat het een nieuw agendapunt is. Kunnen we hier een keertje over bellen?

Met vriendelijke groet,



5.1.2.e

| Euphoria Software

T 5.1.2.e
E 5.1.2.e <5.1.2.e@euphoria-it.nl>
W www.euphoria-it.nl



De informatie verzonden met dit E-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde en zij die gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden. Indien U niet de geadresseerde bent, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, en wordt U verzocht de afzender daarvan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen. Euphoria Software BV staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden E-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan.



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Gevolgen van een kaartloos stelsel taxi
Datum: donderdag 2 december 2021 16:49:00

Morgenochtend zit ik vol. Tussen 1 en 2 doen? Of na 3en?

Inderdaad hou je het stukje legitimeren! Maar dat zou misschien ook een 'e-licence' kunnen zijn. Hopelijk morgen even praten!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Toezicht marktordening

Team digitale- en bedrijfsinspecties

&

Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de weg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e

5.1.2.e [@ILenT.nl](mailto:5.1.2.e@ILenT.nl)

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 16:14

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: Gevolgen van een kaartloos stelsel taxi

Ja halloo!

Dat ligt aan Outlook hoor!!

Ja dág!!

Eerste reactie:

Chaufeurskaart op zich kan niet weg, want die vertegenwoordigt een chauffeursdiploma. Dan zou je weer terug moeten naar vóór het BCT tijdperk. Dat iemand wel een chauffeurskaart (zichtbaar) bij zich heeft en dus een diploma en geneeskundige verklaring bezit.

Heb je morgen tijd?

Dan kunnen we inderdaad even sparren.

Deze overgangstermijn is soortgelijk aan de G2 – G3 omwisselactie. Daar hebben we vast wel iets van geleerd. Daar is wel documentatie van te vinden in de programmamap.

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 15:50

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>

Onderwerp: RE: Gevolgen van een kaartloos stelsel taxi

Buiten Reikwijdte

Kortweg; Straks gaat de chauffeurskaart weg. Zien wij daar problemen en/of kansen in? Plus er is straks natuurlijk een overgangperiode tussen 2023 en 2028 dat beide naast elkaar bestaan. Hoe zien we dat voor ons?

Als je telefonisch wil sparren kan dat natuurlijk ook!

Hoi allen,

Volgens de agenda's is dit een moment waarop we een half uur met elkaar kunnen nadenken over de gevolgen en wensen die wij hebben als inspecteurs bij het nieuwe stelsel.

Wanneer de Variant BCT wordt gerealiseerd gaan we toe naar een kaartloos systeem. Dit houdt in dat er geen kaart meer nodig is voor het inloggen en er ook geen data meer wordt opgeslagen op de chauffeurskaart. Echter heeft de chauffeurskaart nog een andere functie. Hij wordt nu gebruikt als authenticatie middel voor inspecteurs op straat. Voldoet deze chauffeur aan de eisen om het beroep uit te oefenen? (VOG +chauffeursdiploma etc)

Ook voor de klant zit er een legitimerende functie in de chauffeurskaart.

Met de stelselwijziging zal de kaart (in zijn huidige vorm) wellicht vervallen. Dit kan uiteraard gevolgen hebben voor het toezicht. Ik wil graag met jullie nadenken over de gevolgen en kansen. Hoe gebruiken we de chauffeurskaart nu? Hoe zou dit in de toekomst gaan? Wat zouden we graag willen zien? Door dit goed gemotiveerd uit te werken kunnen wij voorkomen dat ons toezicht minder effectief wordt als de chauffeurskaart in zijn huidige vorm zou verdwijnen.

Met vriendelijke groet,

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Toezicht marktordening

Team digitale- en bedrijfsinspecties

&

Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de weg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e

5.1.2.e [@ILenT.nl](mailto:5.1.2.e@ILenT.nl)

Buiten Reikwijdte

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 15:19

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

Onderwerp: RE: Gevolgen van een kaartloos stelsel taxi

Hey,

Nou he, lekker he!

Ik wil wel alvast iets op papier zetten maar ik weet niet waarover. Ik ben met het weigeren van jouw vergaderverzoek de informatie kwijt.

Groet

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 14:06

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @IlenT.nl>

Onderwerp: RE: Gevolgen van een kaartloos stelsel taxi

Hey dat klinkt niet verkeerd! Ik dacht dat ik administratie zag staan in je agenda scusi. Wat is handig? Zal ik hem herplannen? Of wil jij alvast wat op papier zetten?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Toezicht marktordening

Team digitale- en bedrijfsinspecties

&

Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de weg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....

M +

5.1.2.e

5.1.2.e

@ILenT.nl

Buiten Reikwijdte

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 13:59

Aan: 5.1.2.e) - ILT

Onderwerp: Geweigerd: Gevolgen van een kaartloos stelsel taxi

Tijd: vrijdag 10 december 2021 13:00-13:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Webex

Hi

5.1.2.e

Buiten Reikwijdte

Groet

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: informatie over besluit MW handhaven op niet wisselen BCT systeemkaart Taxi?
Datum: woensdag 14 december 2022 16:57:43

Ha 5.1.2.e ,

Nee dat klopt niet. 5.1.2.e heeft expliciet gezegd dat 5.1.2.e nu niets hoeft te doen, omdat wij het meenemen in de nota rondom de systeemkaarten. Wat wel klopt is dat 5.1.2.e heeft aangegeven in een overleg met KNV dat er geen uitstel komt over de termijn van omwisselen en dat er gehandhaafd wordt. (volgens mij was je bij dit overleg aanwezig). Als er gehandhaafd moet worden zal dat iets voor jouw afdeling zijn.

Het is in de Wet geregeld dat men (werkend) BCT systeem moet hebben. Zoals je weet wordt vanuit de BCT-kaarten nu een brief gezonden aan alle eigenaren met let op u moet u kaart omwisselen wil in overeenstemming zijn. Daar is ook de flyer een onderdeel van. Of het juridisch mogelijk is om op te treden wordt nu door JZ uitgezocht. Komt allemaal terug op ons regulier taxi-overleg volgende week.

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 13 december 2022 16:34
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: FW: informatie over besluit MW handhaven op niet wisselen BCT systeemkaart Taxi?

Dag 5.1.2.e ,

Jij hebt vanmiddag overleg gehad met 5.1.2.e . Ik begreep dat wij vanuit TMO iets moeten gaan doen, een soort van mini-HUF. klopt dat? Thnx! Grtn, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 13 december 2022 16:32
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: informatie over besluit MW handhaven op niet wisselen BCT systeemkaart Taxi?

5.1.2.e kwam daarmee in een multi-team overleg over de impactanalyse vandaag.

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 13 december 2022 16:31
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: informatie over besluit MW handhaven op niet wisselen BCT systeemkaart Taxi?

Dag 5.1.2.e

Ik weet daar niets van. Van wie heb je dat gehoord? Thnx!

Grtn, 5.1.2.e

Van: [5.1.2.e]) - ILT <[5.1.2.e]@ilent.nl>

Verzonden: dinsdag 13 december 2022 14:54

Aan: [5.1.2.e]) - ILT [5.1.2.e]@ilent.nl>

CC: [5.1.2.e]) - ILT [5.1.2.e]@ilent.nl>

Onderwerp: informatie over besluit MW handhaven op niet wisselen BCT systeemkaart Taxi?

Dag [5.1.2.e]

Wil je mij (ons) informeren over het besluit dat [5.1.2.e] heeft genomen om na de verplichte BCT systeemkaart wissel te gaan handhaven?
(als dat juridisch haalbaar is. TSP collega's verkennen dit blijkbaar met advies jurist.)

Misschien heb ik iets gemist, maar volgens mij hebben we vanuit MW/Netwerken geen verzoek liggen om een impact analyse/aanpak hiervoor te maken?
Is wel een soort mini-HUF toetsje voor nodig zo lijkt me.

Ik hoor graag of jij beter geïnformeerd bent dan ik ☺

Hartelijke groet,

[5.1.2.e]

Teamleider

Digitale- en Bedrijfsinspecties 2

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Portefeuille Toezicht en Opsporing
Afdeling Toezicht Marktordening
.....

M [5.1.2.e]
[5.1.2.e]@ilent.nl
www.ilent.nl
.....

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: BCT Kaartstructuur Systeemkaart v2.2.b (met post-issuance update mogelijkheden)
Datum: woensdag 22 april 2020 13:38:00
Bijlagen: [image001.png](#)

Hoi 5.1.2.e

Dat zou ik niet weten eerlijk gezegd. Als er nog een contract is dan weet óf 5.1.2.e óf 5.1.2.e er van.

Je zou hen even een mailtje kunnen doen.

Gr
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 22 april 2020 13:35

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: BCT Kaartstructuur Systeemkaart v2.2.b (met post-issuance update mogelijkheden)

Hoi 5.1.2.e

Is er nog wel een inhuur contract met 5.1.2.e ?

Het lukt mij niet om hem te contacteren, maar hij wordt nog wel door Kiwa/Idemia benaderd om zaken goed te keuren en dat stagneert nu een beetje.

Mvg,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT

Verzonden: woensdag 22 april 2020 13:34

Aan: 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e @ordina.nl

CC: 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e minienw.nl

Onderwerp: RE: BCT Kaartstructuur Systeemkaart v2.2.b (met post-issuance update mogelijkheden)

Hoi 5.1.2.e

Voor zover ik kan overzien is al het reviewcommentaar verwerkt en heb ik geen opmerkingen.

Met 5.1.2.e krijg ik via WhatsApp geen contact dus ik weet niet of hij nog gaat reageren.

Er is een datumprikker voor een interactieve bespreking met Idemia, hopelijk gaat 5.1.2.e daarop aanhaken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: RE: G3 kaarten voor Neone Nederland B.V.
Datum: vrijdag 15 november 2019 15:39:05
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

Hoi 5.1.2. ,

Deze mail wil ik sturen. Graag je check. Met name even toetsen op het afwijzen van de volgende wens van Neone :
 "Daarnaast blijf ik er bij dat het voor ons als fabrikant bijzonder nuttig is als we 2 x chauffeurskaart en 2 x ondernemerskaart hebben. In geval van bugfixing moeten we de rol kunnen aannemen van diegene die de bug indient, anders kunnen we niets reproduceren en oplossen. Kaarten met het testprofiel zijn voldoende, zoals vanmorgen besproken."

 Hoi 5.1.2.e

Hierbij geef ik als Dossierhouder BCT toestemming om een aantal kaarten met productiesleutels voor testdoeleinden te maken voor de 3 BCT-fabrikanten (Neone, Euphoria en Quipment) indien ze hier om vragen.

Het gaat hierbij nadrukkelijk om een uitzonderingssituatie waarbij de volgende spelregels in acht genomen dienen te worden.

- Het gaat alléén om Keuringskaarten en LWT-kaarten.
- Kiwa mag dit eenmalig en alleen in deze gevallen doen, zonder het uitsturen van een beschikking maar met de notitie dat de kaarten uitsluitend zijn te gebruiken voor testdoeleinden.
- Op de kaarten moet zichtbaar zijn dat deze voor testdoeleinden zijn bestemd.
- Kiwa Register levert een lijst met kaartnummers, kaarttypen en namen aan wie deze kaarten zijn verstrekt aan de DH-BCT bij ILT.
- De aanvraag kan alleen gebeuren door een in het KvK gemandateerde persoon van dit bedrijf.
- De certificaten behorende bij deze kaarten zullen worden ingetrokken zodra ze hun functie hebben gehad, doch uiterlijk op 1-4-2020.

LWT kaarten zijn hetzelfde als chauffeurskaarten alleen beperkter geldig, waarmee risico op misbruik wordt beperkt. Ondernemerskaarten worden niet verstrekt omdat hieraan een vergunning gekoppeld kan worden. waardoor het risico op fraude groter is dan met keuringskaarten. Systeemkaarten kunnen door fabrikanten al worden aangevraagd

 Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @kiwa.nl>

Verzonden: woensdag 13 november 2019 12:18

Aan: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e ILT <5.1.2.e @ILT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILT.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>

Onderwerp: FW: G3 kaarten voor Neone Nederland B.V.

Beste 5.1.2.e ,

In navolging van mijn eerdere mail kreeg ik gister onderstaand verzoek van Neone.
 Het voorstel om gebruik te maken van bestaande G2 kaarten gaat helaas niet werken aangezien er nu geen G2 kaarten zijn. Toch is het begrijpelijk dat de fabrikanten G3 kaarten met productiesleutels nodig hebben om ervoor te zorgen dat de BCT's gaan werken en dit ook blijven doen, zoals 5.1.2.e ook aangeeft. We hebben te maken met een hiaat tussen regelgeving en praktijk.

Om te kunnen voorzien in de behoefte van de fabrikanten die essentieel is voor de continuïteit in de markt maar toch onze dossiers compliant te houden wil ik jullie het volgende vragen:

Graag ontvang ik van de ILT expliciet toestemming om kaarten met productiesleutels voor testdoeleinden te maken voor de 3 fabrikanten indien ze hier om vragen.

Dit doen we dan zonder het uitsturen van een beschikking maar met de notitie dat het kaarten zijn uitsluitend te gebruiken voor testdoeleinden. De ILT krijgt van Kiwa Register een lijst met kaartnummers en namen van deze kaarten zodat men inzicht heeft hierin.

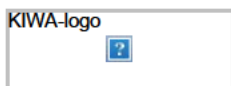
Het gaat om Keuringskaarten, Ondernemerskaarten en Chauffeurskaarten. We zullen verzoeken om de aanvraag te laten doen door een in het KvK gemandateerde persoon van dit bedrijf.

Wij zullen de dossiers aanvullen met de toestemming van ILT en de brief waarin staat dat de kaarten voor testdoeleinden zijn, zodat dit altijd terug te vinden is.

Hopelijk is alles duidelijk en kunnen jullie spoedig gehoor geven aan dit verzoek.
Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e



Kiwa Register B.V.
P.O. Box 4, 2280 AA Rijswijk (ZH)
The Netherlands
M 5.1.2.e



Trust Quality Progress

www.kiwaregister.nl

Chamber of Commerce, 27356588
[Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer](#)

Werkzaam op maandag t/m donderdag

From: 5.1.2.e @neone.nl>
Sent: dinsdag 12 november 2019 20:52
To: 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e @lLenT.nl>
Cc: 5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>
Subject: G3 kaarten voor Neone Nederland B.V.

Dag 5.1.2.e

Ik heb even gecheckt bij ons, maar wij hebben geen enkele productiekaart in ons bezit. Het enige dat wij nog hebben zijn referentiekaarten G2.

Wat hebben we sowieso nodig: 4 stuks G3 werkplaatskaarten op naam van Neone Nederland B.V. Deze mogen op mijn naam geregistreerd worden. Twee stuks blijven bij Neone, twee stuks gaan er naar de ontwikkelafdeling van Technolution. Voor alle 4 kaarten neem ik de verantwoordelijkheid. Adresgegevens staan hieronder. En als een factuur nodig is, stuur die dan gewoon, het belang van de werkplaatskaarten is groter ☺.

Daarnaast blijf ik er bij dat het voor ons als fabrikant bijzonder nuttig is als we 2 x chauffeurskaart en 2 x ondernemerskaart hebben. In geval van bugfixing moeten we de rol kunnen aannemen van diegene die de bug indient, anders kunnen we niets reproduceren en oplossen. Kaarten met het testprofiel zijn voldoende, zoals vanmorgen besproken.

Zonder tegenbericht ga ik ervanuit dat dit nu geregeld gaat worden.

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

Neone Nederland B.V.

Paslaan 19 • 7311 AJ Apeldoorn • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen? Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten.

Van: 5.1.2.e @kiwa.nl]
Verzonden: donderdag 7 november 2019 17:08
Aan: 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e @euphoria-it.nl>; 5.1.2.e - Quipment
5.1.2.e @quipment.nl>; 5.1.2.e @neone.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e
< 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>
Onderwerp: kaarten met productiesleutels BCT

Beste allen,

Wij hebben de vraag gekregen om "testkaarten" met productiesleutels te sturen naar ILT en BCT fabrikanten zodat er getest kan worden.

Nu zijn wij door 2 PKI-overheid specialisten op de vingers getikt dat we niet kaarten mogen uitgeven met productiesleutels op fictieve data en dat we altijd moeten kunnen aantonen in onze dossiers dat de certificaten zijn uitgegeven volgens de strikte regels van het CPS en de eIDAS-verordening.

Kaarten met fictieve data zijn dan ook uit den boze, zelfs als het alleen voor testen is.

Wat kunnen we wel doen? We moeten zo dicht mogelijk bij het reguliere proces blijven, dus willen we per kaart de volgende opties voorstellen:

Ondernemerskaarten: ik heb begrepen dat elke fabrikant een ondernemerskaart heeft, deze kunnen we dan vervroegd in de batch zetten ter vervanging. Uiteindelijk zouden deze natuurlijk toch al worden vervangen door G3. Graag kaartnummers en bedrijfsnamen doorgeven, zodat we deze met G3 kunnen produceren.

Keuringskaarten: bestaande keuringskaarten van een werkplaats die gelinkt is aan de fabrikant ook naar voren halen m.b.t. vervanging, dus ook hier graag kaartnummers en bedrijfsnamen doorgeven zodat we deze kunnen produceren.

Chauffeurskaarten: indien er momenteel chauffeurskaarten beschikbaar zijn in het bedrijf, deze graag doorgeven (met kaartnummers en namen) zodat we deze ook vast kunnen produceren met G3 certificaten. Zijn er geen chauffeurskaarten beschikbaar, dan willen wij van de ILT brief ontvangen die getekend is door een gemandateerd persoon waarin expliciet staat dat Kiwa Register een chauffeurskaart aan een specifiek persoon (BSN, geboortedatum, etc. moet allemaal kloppen) zonder beschikking mag uitgeven. De kaart moet wel persoonlijk en met identificatie in ontvangst worden genomen en we zullen een brief meegeven dat deze kaart op deze manier is uitgegeven voor testdoeleinden.

Inspectiekaarten: namen en kaartnummers doorgeven zodat we deze met G3 certificaten kunnen maken.

Systeemkaarten: kunnen worden aangevraagd door de fabrikanten

Alle kaarten worden volgens de reguliere procedure uitgereikt met AMP, dus ook aan de juiste persoon met identificatie.

We mogen geen inspectiekaarten uitgeven aan fabrikanten, voorstel is om de software te testen met kaarten van inspecteurs die al een G3 kaart hebben. Andersom geldt dat ook voor ILT die alleen inspectiekaarten ontvangen en die de andere kaarten willen testen.

Indien er nu nog problemen zijn met kaarten die wij niet gaan uitleveren aan bepaalde partijen of als er opties tussen staan die niet blijken te kloppen, dan hoor ik dat graag. We hebben geprobeerd om te voorzien in de behoefte en toch te voldoen aan de PKI-omgeving, maar deze is erg strikt.

Ik zie de kaartnummers en namen graag tegemoet. Deze kunnen ook gericht worden aan mijn collega die de gegevens gelijk kan vastleggen in de dossiers en ervoor zorgt dat de kaarten gemaakt worden (zie cc).

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

KIWA-logo



Kiwa Register B.V.

P.O. Box 4, 2280 AA Rijswijk (ZH)

The Netherlands

M +316 8309 3254



Trust Quality Progress

www.kiwaregister.nl

Chamber of Commerce, 27356588

Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer

Werkzaam op maandag t/m donderdag

Fabrikantenoverleg dd 8-7-2022 (GvR Utrecht)

Aanwezig:

- 5.1.2.e (ILT, 5.1.2.e)
- 5.1.2.e (ILT, 5.1.2.e)
- 5.1.2.e (Neone, 5.1.2.e)
- 5.1.2.e (Quipment, 5.1.2.e)
- 5.1.2.e (Euphoria, 5.1.2.e)

1. Opening en 'bijpraten' 😊

Het volgende kwam kort ter sprake:

- Capaciteit CBR voor vakdiploma taxi te kort. LWT'ers halen om deze reden niet tijdig hun diploma.
- Wachttijden bij JUSTIS: VOG duurt lang
- NOOT gaat goed en is nieuwe bedrijfsvastgoed (pand en laadfaciliteiten) aan het bouwen in Rijswijk.

2. Stand van zaken omwisselingen systeemkaarten G2 naar G3 per fabrikant

5.1.2.e vraagt wat er met de BCT's gebeurt op 23-3-2023?

- Neone: stopt 23-3-'23
- Euphoria: stopt 23-3-'23
- Q2: stopt niet, geeft foutmeldingen dat certificaat verlopen is.

5.1.2.e

- Neone:
Is nog niet gestart met de omwisselingen. Onder meer door (capaciteits-)problemen bij Technolution (Neone laat haar software extern ontwikkelen). Hierdoor is de benodigde software update nog niet klaar. 5.1.2.e hoopt dat medio sep/okt '22 de certificering van de software klaar zal zijn. Het is dan prima haalbaar om de BCT's van vaste klanten te migreren naar G3. Voor de zgn. vrije rijders (ong. 2000) wordt dat een probleem, daar is geen direct contact mee. De kosten per omwisseling zijn nog onbekend, dit hangt onder andere af van de (externe) ontwikkelkosten.
- Euphoria:
Is al bezig met de omwisseling en dus ook gecertificeerd. Er zijn inmiddels 8000 BCT's gedaan, andere grote bedrijven volgen nog (prima haalbaar vóór 23-3-2023). De zgn. vrije rijders (ong. 10.000) gaan we niet bereiken. Komen niet vanzelf. Kosten per omwisseling 59 euro voor de klant.
- Quipment:
Doet vervanging systeemkaart in de fabriek, dus alleen van apparaten die terugkomen voor reparatie oid worden de systeemkaarten omgewisseld. 25 a 30% heeft nu (stand 8-7-2022) een nieuwe G3 systeemkaart. Rest is een probleem. Er zijn ongeveer 4500 Quipment BCT's in de markt, dus van ongeveer 1350 BCT's zijn de systeemkaarten omgewisseld. De omwisseling is dan overigens gratis voor de klanten.

Aan het tussentijds omwisselen van de systeemkaarten zijn hoge kosten verbonden. Deze moeten namelijk allemaal terug naar de fabriek. Ook andere leveringsproblemen (chips, plastic, etc) spelen mee. Quipment heeft bijna alle klanten in beeld, in principe heeft iedereen een licentie.

5.1.2.e verwacht dat op 23-3-2023 50% van de systeemkaarten in Quipment BCT's (gratis) vervangen zal zijn. Als Q2 actief gaat omwisselen zijn de kosten 400-500 euro per BCT, in totaal ongeveer 800K.

5.1.2.e geeft aan: we houden ons niet allemaal aan dezelfde spelregels. Regels zijn lang bekend. Daar heb ik problemen mee 5.1.2.e's het hiermee eens. De opdracht van 5.1.2.e van destijds is duidelijk vastgelegd. **AP ILT** → deze vastlegging opzoeken.

Fabrikanten geven dat zij graag hadden gezien dat 5.1.2.e (PL variant BCT) ook bij dit overleg zou aansluiten. Communicatie loopt niet lekker. Er leeft het gevoel dat er nu iets in een achterkamertje bedacht wordt. 5.1.2.e geeft aan dat 5.1.2.e de huidige BCT fabrikanten niet wil bevoordelen en daarom terughoudend is met de communicatie.

Advies van de BCT fabrikanten aan 5.1.2.e: 'Maak gebruik van de huidige kennis in de markt'. Zij willen ook heel graag hun huidige apparatuur kunnen upgraden, zodat ze de huidige investeringen ook kunnen gebruiken ten tijde van de variant BCT.

ILT geeft aan dit eens met 5.1.2.e te bespreken (**AP ILT**)

Alleen Euphoria is nu al aan het doorontwikkelen. De andere fabrikanten wachten af. Idee van rijbewijs scannen (via NFC) is goed.

5.1.2.e :

Komt terug op de laatste begeleidingscommissie: "wat speelt er binnen de vervoerderswereld?" In de PPT over dataproblemen werd aangegeven dat HH op taxi's nu niet mogelijk is. Vervoerders vragen zich daarom af: er worden veel kosten gemaakt, en handhaving werkt niet. Dit kan niet waar zijn. 5.1.2.e van de UTC (bestuur KNV) heeft hier aangegeven: "Investeringen die taxiondernemers moeten doen, staan niet in verhouding tot de baten. Waar zijn we mee bezig?"

We spreken over de communicatie. Kan het best via verschillende kanalen:

- via werkplaatsen
- via fabrikanten (debiteurenbestand)
- via ILT / KIWA: via P nummers
- via ILT / KNV (via leden)

ILT gaat de communicatie voorbereiden, in overleg met KNV.

We bespreken hoe om te gaan met taxi's die ná 23 maart 2023 NIET voldoen. Neone en Euphoria werken gewoon niet, rijden op BSN is (voor langere tijd) niet toegestaan. Q2 zal het blijven doen, met foutmeldingen. Vraag hier is: kan een inspecteur zien dat Q2 niet voldoet?

ILT doet een oproep aan Q2: geef ons aan wat je gaat doen. En houdt er rekening mee dat het handhavend zal worden opgetreden tegen gebruikers van BCT's die niet aan de gestelde eisen voldoen 5.1.2.e roept op om toch wat te gaan doen bij Quipment, anders ontstaat er zeker een ongelijk speelveld.

5.1.2.e geeft aan dat dit wel een hele grote investering zal zijn (zie boven). 'We zullen wel zien hoe het gaat lopen'. Hij gaat ervan uit dat 5.1.2.e (directeur van NOOT en aandeelhouder Quipment) wel zal gaan lobbyen in Den Haag.

ILT geeft aan met de afdeling toezicht te gaan bespreken met de toezichtsafdeling (**AP ILT**)

3. Inventariseren knelpunten m.b.t. de systeemkaartwissel en mogelijke oplossingen

Zie boven.

4. Bijpraten over dataproblematiek BCT kaarten

In algemene lijnen besproken. Fabrikanten zien niet in hoe dit zomaar opgelost te krijgen.

5. Wvttk

5.1.2.e vraagt naar de reacties op het toegezonden nieuwe certificaatprofiel. Voor Euphoria en Neone is dit geen probleem, zij verwachten geen impact. Quipment heeft hier nog niet naar gekeken. Hij gaat uit van de bevindingen van 5.1.2.e en gelooft het wel.

Verslag meeting fabrikanten

Aanwezig: 5.1.2.e (Euphoria), 5.1.2.e (Neone), 5.1.2.e (Quipment)

5.1.2.e (KIWA), 5.1.2.e (KIWA)

5.1.2.e (ILT) en 5.1.2.e (ILT)

5.1.2.e doet **opening en agenda** en er volgt een kort **voorstelrondje**.

De aanleiding van de meeting is dat de aangevraagde verlenging van dispensatie vwb PVE 160 niet verlengd is in eerste instantie. Later is het beroep van taxichauffeur toegevoegd aan de lijst met toegestane beroepen en is de dispensatie verlengd tot 12 okt 2021.

5.1.2.e bespreekt de **technische details van de wijziging** certificaatprofiel

5.1.5.

Impact per fabrikant Neone: flinke impact. "We doen niets voordat het moet. En de kosten betalen we ook niet"

Sowieso 2 voorwaarden: 1) We willen testkaarten hebben en 2) De kosten die we moeten maken om technolution in te huren moeten vergoed worden.

Quipment: flinke impact. Noem het geen patch maar een nieuwe release aangezien ook de typegoedkeuring zal moeten worden doorlopen en UL en brightsight het zal moeten testen Hier zijn kosten mee gemoeid. Het brengt voor de taxichauffeur ook kosten met zich mee terwijl het voor hen geen voordeel heeft. "Dit betalen we niet". Verder is het noodzakelijk de branchevereniging te betrekken omdat je zonder draagvlak dit niet voor elkaar krijgt. Het wordt sowieso een politiek ding omdat je zonder draagvlak gedoe in de tweede kamer krijgt waarbij de staatssecretaris iets moet uitleggen wat ze niet wil uitleggen. Tenwslotte is er geen juridische basis op basis waarvan de taxiondernemer gedwongen kan worden om zijn BCT te wijzigen aangezien hij een type goedgekeurde BCT heeft met type goedgekeurde software. Een chauffeur mag dan altijd op BSN rijden. (Euphoria is het hier overigens niet mee eens.)

Euphoria waarschijnlijk (in theorie) geen impact aangezien we subject.title niet gebruiken/. Heeft te maken met een ontwerpkeuze uit het verleden. Door inzet van een eigen development team zal 5.1.2.e dit dubbelchecken. Uitrol binnen 7 maanden is wel erg krap. Dit zou je kunnen en moeten bespreken met Logius. Is het echt nodig dit te doen? In het G2-G3 project duurde dit ook minimaal een jaar.

Ter info: Euphoria heeft 5.1.5. van de markt, Quipment en Neone samen de overige 5.1.5.

5.1.2.e geeft aan dat de wijziging die voorligt vanuit het oogpunt van security een hele rare is en dat het niets toevoegt. Quipment noemt het ongezonde focus van Logius op de norm die inderdaad niets toevoegt. 'Normbevrediging'.

Impact Kiwa 5.1.2.e) Zowel bij KIWA, KPN als Idemia is een aantal wijzigingen te verwachten. De doorlooptijd wordt gepland zodra duidelijk is dat de BCT fabrikanten hun software hebben aangepast aangezien KIWA zo kort mogelijk acceptatie en productie afwijkend van elkaar wil hebben. 5.1.2.e zal de vraag wanneer er testkaarten beschikbaar kunnen komen bespreken met Idemia en dat aan mij terugkoppelen. **Actie** 5.1.2.e

W.V.T.T.K.

Geen opmerkingen of aanvullingen.

TBV de interoperabiliteits-issues afspraak gaat 5.1.2.e een datum- en agendavoorstel doen. **Actie** 5.1.2.e

Afpraak: ik zal over ongeveer 2 weken de BCT-fabrikanten informeren over de eventuele vergoeding van de kosten van deze softwarewijziging en de info van 5.1.2.e over testkaarten terugkoppelen. Daarnaast eventueel gesprek aangaan met branchevereniging (te bespreken). Tenslotte is het te overwegen nogmaals met Logius te gaan praten over de noodzaak van deze wijziging en de haalbaarheid van de deadline van 12 oktober 2021.

Actie 5.1.2.e

Eerder ontvangen reacties (per mail) van de BCT leveranciers:

Neone (5.1.2.e) : Zoals door ons ook al op 6 juli 2020 is geschreven, heeft deze voorgenomen een enorme impact op de werking van de BCT. Immers: het veld subject.title stuurt nu de rol van de kaart (Ondernemer, Chauffeur, Werkplaats etc.). Als deze wijziging zo wordt doorgezet op de kaarten, **dan gaat onze BCT niet meer werken!**

Jullie kunnen deze wijziging dus **niet** zomaar doorvoeren, dat wil ik heel duidelijk gezegd hebben.

Hierbij komt: wie gaat de kosten van patch betalen? Zoals je weet moeten wij hiervoor Technolution inhuren voor iets wat buiten de verantwoordelijkheid/invloed van de fabrikant ligt. Mijn collega 5.1.2.e is aan het schakelen met Technolution om een raming van de kosten te krijgen. Hierna graag overleg over hoe we hier mee omgaan.

Euphoria

Geachte heer 5.1.2.e , Beste 5.1.2.e

Wij verwachten dat deze wijziging inderdaad impact heeft op onze BCT applicatie. Het is voor ons wel in huis te bouwen en daarmee relatief goed beheersbaar. Dit zal wel resulteren in een patch op onze BCT software. Alvorens wij deze patch gaan bouwen willen wij wel graag eerst een testkaart hebben zodat we de code kunnen testen voordat we deze patch aanbieden aan de certificerende instanties. Ik hoor graag van u hoe we dit verder kunnen oplossen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | 5.1.2.e

Quipment

Geachte heer 5.1.2.e , Beste 5.1.2.e

Wij hebben een impact analyse uitgevoerd van deze wijziging. Significante aanpassingen in de BCT software zijn noodzakelijk indien deze wijziging wordt doorgevoerd. Wij gaan er vanuit dat IL&T de kosten van deze wijzigingen gaat vergoeden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Meeting 5.1.2.e

5 jarige certificaten

G3 tot november 2028

G4?

5.1
2.e is bezig met nieuwe root structuur. Dit heeft impact op 5 jarige certificaten.

In de regeling staat een financiële vergoeding van 145 euro voor 5 jaar

Doordat bij G2 G3 alle kaarten ineens werden vervangen was de financiële impact enorm. Dat wil de Stas niet meer. Door op tijd een nieuwe root te vertrouwen is een gelijkmatige overgang en dito financiële impact mogelijk.

Nu 2022. In 2028 verloopt G3.

G4 komt er sowieso en platform breidt uit

G4 neerzetten kost 1jaar+

Na de zomer 2022 start het onderzoek.

Dan aanbesteding (half jaar?) en

CA-browser forum acceptatie (jaar)

Begin 2024 komt G4 op zijn vroegst beschikbaar. Maar waarschijnlijker is eind 2024.

Dan distributie in BCTs en dat duurt ook een jaar. Dus op zijn vroegst begin 2025 G4 geïmplementeerd. Dat betekent dat we sowieso na nov 2023 kaarten gaan uitgeven die korter geldig worden dan 5 jaar.

BCT certificaten zitten aan de publieke kant.

Als we onder een private root gaan zouden we met minder regeldruk te maken hebben maar dat is maar voor een beperkt aantal requirements zo. Ook omdat autonome apparaten nog niet beschikbaar waren is er destijds gekozen voor qualified en public.

Private root → trust list is makkelijker en het is dan niet nodig om ook op de CA- browser forum trust te komen.

Staat der Nederlanden autonome apparaten CA is beschikbaar.

Authenticiteit onder de private root is mogelijk.

Private G4 root aanmaken met ...

Pas vanaf januari 2024 kan dan de G4 naar de BCT fabrikanten.

Dan hebben we zeker tot eind 2024 nodig om iets gedistribueerd hebben. Als het Logius G4 project uitloopt wordt dat dus later

5.1
2.e zegt dat ze sneller kunnen schakelen als we voor de private root gaan. En dan '2 vliegen in 1 klap: ook minder risico's ivm geen bemoeienis CA/b forum.

Zolang we op qualified blijven zitten leg je de lat hoog.

Soweiso moeten we een jaar terugschakelen en moeten we 4 jarige kaarten gaan uitgeven.

Wij hebben 3 certificaten:

- 1) Chauffeurs en inspectie → Authenticatier en Handtekening
- 2) Ondernemers / keuring → Services / authenticatie
- 3) Autonome apparaten - authenticatie

Betrouwbaarheidsniveau.

Hoog

Substantieel

Laag

We hebben kortere kaarten nodig want G4 in Nov 2023 halen we niet.

Welk scenario dan wel?

5.2.1.

5.1
.2.e wil meedenken en politieke ongewenstheid.

5.1.2.e : wat is de reden van niet continuïteit?

5.1
.2.e

- Onderbezetting
- Aandacht was verslapt.

5.1.2.e is gevraagd dit te doen bdoor Logius

Er is 2 jaar geen toezicht geweest.

Vorig jaar mei is 5.1.2.e begonnen en er is al veel veranderd.

Stel we hebben 1 jaar nodig: 1 jaar lang 4 jarige kaarten .

We moeten de financiële impact bepalen

Kaart is 150 euro, dus we moeten gaan rekenen wat IenW er op toelegt.

Post issueing is een optie -- > Vernieuwbare certificaten

Systeemkaarten hebben dit al....daar kunnen meerdere roots op.

CC (common criteria) met 5 jaar chips is post issuing heel goed mogelijk

5.1 : zit ook in stuurgroep post-quantum regie.
.2.e

Hapkido project, samen met TNO, Microsoft etc..

NXP chipleverancier in presentatie: hoe denk je na over betrouwbaarheid? Smartcard is veiligste methode met QSCD certificaten.

5.1.2.e : Is er ruimte voor persoonsgebonden geavanceerd? Dit is .Eidas substantieel

Je zou authenticatie willen behouden, ook als qualified er af valt door CC probleem.

Ook onder private heb je persoonsgebonden certificaten maar dat is dan ook qualified. Dus daar worden we niet wijzer van

Als we naar geavanceerd kunnen gebruiken

Begeleidingscommissie BCT

Verslag van het overleg Begeleidingscommissie BCT van dinsdag 7 juni 2022 in het Jaarbeursgebouw te Utrecht

Aanwezig: 5.1.2.e (Cabman / Euphoria), 5.1.2.e (Belastingdienst), 5.1.2.e (ministerie I&W), 5.1.2.e (SFM), 5.1.2.e (Connexxion), 5.1.2.e (KNV), 5.1.2.e (Quipment), 5.1.2.e (Neone), 5.1.2.e (HTMC), 5.1.2.e (Euphoria), 5.1.2.e (allen ILT), 5.1.2.e (UTC).

Afwezig: 5.1.2.e (RDW), 5.1.2.e (de Meierij), 5.1.2.e (DVG)

1. Opening:

De voorzitter 5.1.2.e opent de vergadering en heet een ieder welkom. Een kort voorstelronde wordt gedaan.

2. Vaststellen verslag bijeenkomst van 29 april 2021:

Tekstueel worden er geen opmerkingen gemaakt.

Naar aanleiding van:

- Afstemming SFM en ILT vindt nu regelmatig plaats.
- KNV heeft met medewerking van 5.1.2.e een webinar gehouden over Realisatie Variant BCT. Wellicht wordt dit communicatiemiddel later in het traject nog een keer ingezet.
- Handhaving van de arbeids- en rusttijden door SFM en ILT mag niet verschillen: dezelfde meetlat moet gelden met dezelfde regels. Ook de mate waarin gehandhaafd gaat worden moet worden afgestemd.

3. Huidige BCT:

- Oproep wordt gedaan om te communiceren naar de taxiondernemingen over de noodzakelijke systeemkaartenwissel voor maart 2023. De systeemkaarten zijn inmiddels beschikbaar voor de fabrikanten. Fabrikanten zullen hun aangesloten ondernemingen hierover informeren. SFM en KNV zijn ook bereid hier aandacht aan te besteden en willen graag de informatie hiervoor ontvangen. Het verzoek aan ILT is om de communicatiecampagne af te trappen en deze communicatie af te stemmen met fabrikanten, KNV en SFM. De bereikbaarheid van met name zzp-ers is voor BCT-fabrikanten problematisch, omdat zij veelal niet als afnemer geregistreerd staan. 5.1.2.e meldt dat het om die reden nog geen stormloopt bij Euphoria/Cabman. Het actiepunt uit de vorige bijeenkomst van de Begeleidingscommissie BCT is door ILT opgevolgd met een bericht op de website van ILT (<https://www.ilent.nl/onderwerpen/boordcomputer-taxi/omwisselen-systeemkaart-bct>).

NB secretariaat: begin september zal uitgebreide communicatie plaats gaan vinden.

- Onderzoek datakwaliteit: 5.1.2.e van ILT geven een presentatie over de tussentijdse uitkomsten van hun onderzoek naar de oorzaken van de tekortkomingen in de kwaliteit van de data uit de huidige BCT's. Tot het onderzoek is afgerond wordt door de ILT niet gehandhaafd. Presentatie wordt gedeeld met de commissieleden (is nog niet gebeurd).
- Handhaving arbeids- en rusttijden: KNV maakt zich zorgen over het ontbreken van handhaving van de arbeids- en rusttijden. Er is een pilot uitgevoerd en er zou gestart worden met daadwerkelijke (desk)handhaving. Tot op heden is dat nog steeds niet het geval. Nu weer problemen met het uitlezen van de data. KNV wil duidelijke afspraken op welke wijze de handhaving gaat geschieden, met duidelijke resultaat afspraken.

Hierbij gaat het niet alleen om de geregistreerde informatie, maar ook om chauffeurs die sowieso niets registreren. Hoe wordt op deze laatste categorie gehandhaafd?

4. Introductie Project Realisatie Variant BCT:

Presentatie van 5.1.2.e is gedeeld met de commissie.

Er worden een aantal opmerkingen gemaakt naar aanleiding van de presentatie:

- Hoe moeten de data aangeleverd worden en welke eisen worden daaraan gesteld? Dit wordt door het programma in een zo vroeg mogelijk stadium gedeeld met betrokken partijen. Hiervoor wordt een digitale community op het DMI-platform gelanceerd (<https://dutchmobilityinnovations.com/landing>).
- Identificatie van de chauffeur is een relevant punt; is dit via reeds breed beschikbare en goedkope middelen te doen, zoals DigiD en eHerkenning. Momenteel vindt onderzoek plaats om dit via het rijbewijs te doen, omdat DigD voor de branche de nodige kosten met zich brengt. Drie punten hier van belang: handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig.
- De apparaat keuze wordt vormvrij en is aan de vervoerder: apparaat/kastje in de auto of via de telefoon (app).
- Gegevens over arbeids- en rusttijden worden real-time doorgegeven, al dan niet door tussenkomst van een dienstverlener ('service provider').
- Wettelijk is de BCT gericht op controle van de arbeids- en rusttijden van de chauffeur; andere functionaliteiten zijn mogelijk maar dat is aan de ondernemer om daarover te beslissen. Koppeling is ook mogelijk met de BD; daar geldt dan wel een andere wettelijke bewaartermijn (7 jaar) dan voor de gegevens mbt de arbeids- en rusttijden van de chauffeurs (2 jaar).
- Er is voorzien in een testfase/praktijktoets door taxichauffeurs en taxiondernemingen.
- Er komen drie gebruikerspanels: (1) juridische groep, (2) ICT expertise en (3) test chauffeurs.
- Aandachtspunt zijn de toekomstige fabrikanten/software leveranciers etc. Er hebben zich al enkele (nieuwe) gegadigden gemeld. Na de zomer wordt via een landelijk medium een open invitatie gericht aan potentiële aanbieders van registratie- en aanlevermiddelen.
- Communicatie naar alle taxiondernemingen is een punt van aandacht: zij moeten op tijd van de juiste informatie worden voorzien ten aanzien van de ontwikkelingen van de BCT.
- Het tijdspad wanneer wat gaat komen is nog niet concreet in te vullen.

5. Rondvraag

- De huidige fabrikanten willen graag betrokken worden en blijven bij de ontwikkelingen van de nieuwe BCT vanwege hun kennis en ervaring. 5.1.2.e gaat ernaar kijken, maar wil wel een gelijk speelveld van deze fabrikanten en potentiële leveranciers van de nieuwe BCT waarborgen.
- KNV geeft aan dat zonder een concreet handavingsplan bij de nieuwe BCT niet geïnvesteerd moet worden in de variant BCT.

De voorzitter sluit de bijeenkomst.

ILT

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M + 5.1.2.e

5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

27 juli 2022

memo

Scenario's toekomst BCT i.r.t. PKI-O

Beste collega,

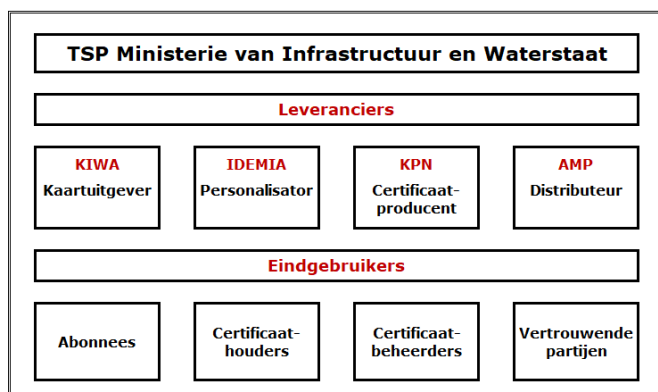
Het gebruik van PKI-O voor BCT kaarten blijkt de afgelopen jaren een complex en duur systeem (voor zowel overheid als branche), wat veel aandacht en onderhoud vraagt. De Staatssecretaris heeft aangegeven naar een alternatief registratiesysteem te willen voor taxichauffeurs, bij voorkeur met online opslag van gegevens en zonder het gebruik van kaarten.¹

Het programma Implementatie Variant BCT is gestart, maar inmiddels is bekend dat het programma vertraging oploopt. Hierdoor is het wellicht toch noodzakelijk om alsnog de G4 ROOT CA te implementeren.

In dit memo worden enkele scenario's geschetst hoe om te gaan met de complexe beleidskeuzes van de komende tijd.

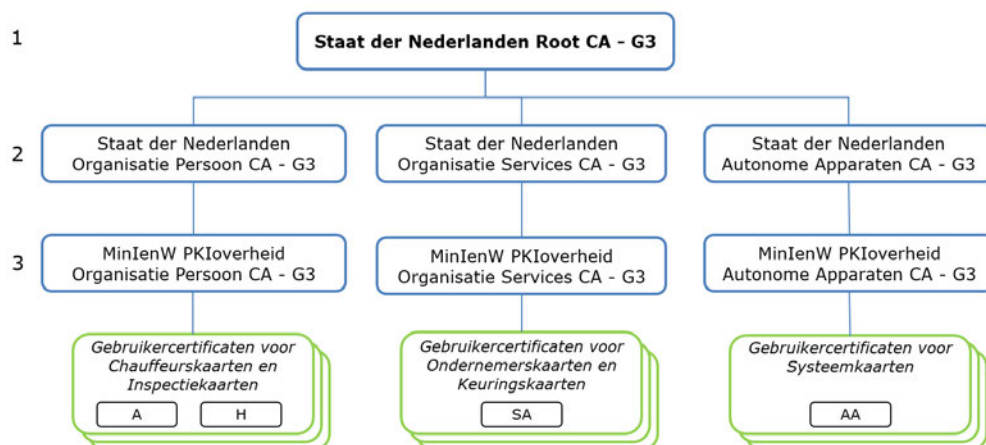
Toelichting PKI-O en G3/G4

Voor de uitgifte van BCT kaarten wordt gebruik gemaakt van digitale certificaten, die worden uitgegeven onder de Private Key Infrastructure van de Overheid (PKI-O). De TSP van IenW en alle leveranciers die bij de uitgifte betrokken zijn (zie figuur) dienen compliant te zijn (en te blijven) aan het Programma van Eisen (PvE) van PKI-O. Dit wordt jaarlijks beoordeeld door een daartoe aangewezen auditor (van BSI).



¹ Brief Staatssecretaris aan Tweede Kamer ILT-2020/34766

Binnen PKI-O is sprake van een hiërarchie van certificaten:



ILT
Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Datum
27 juli 2022

Momenteel worden alle BCT kaarten uitgegeven onder de Staat der Nederlanden Root CA-G3. Deze G3 ROOT CA is geldig tot 14 november 2028. Dit betekent dat alle kaarten onder de G3 hun geldigheid (uiterlijk) verliezen op deze datum. Bovendien functioneren zij niet meer in een BCT.

De persoonsgebonden BCT kaarten zijn 5 jaar geldig. Om een nieuw 'root-certificaat' te vertrouwen moet de BCT software worden aangepast. Mede daarom heeft de BCT keten minimaal 1 jaar nodig om de G4 te implementeren.

Om dus 5 jaar gebruik te kunnen maken van de kaarten, is voor min IenW uiterlijk 14 november 2022 een nieuwe (G4) ROOT CA nodig.

De andere overheids-TSP's (CIBG en Defensie) maken gebruik van kaarten met een geldigheid van 3 jaar, zij hebben de G4 dus pas per 14 november 2024 nodig.

Voor de implementatie van een nieuwe root zijn de volgende werkzaamheden noodzakelijk:

- Aanpassen processen / procedures van de TSP IenW en alle leveranciers in de BCT keten (actie TSP en bij kaartuitgifte betrokken leveranciers)
- Aanpassen van alle actieve BCT's (actie BCT fabrikanten en taxiondernemers):
 - ontwikkelen en certificeren software;
 - software uitrollen (kan deels via 'de lucht', maar moet deels ook fysiek);
 - alle taxi's terug naar garage voor omwisselen systeemkaart.

Beschikbaarheid G4

Logius beheert PKI-O namens het ministerie van BZK. Zij is verantwoordelijk voor de continuïteit van dit systeem, dus ook voor de (tijdelijke) beschikbaarheid van de benodigde G4 ROOT CA.

Inmiddels is duidelijk dat de G4 ROOT CA niet tijdig beschikbaar zal zijn. De TSP IenW is met Logius in gesprek over een oplossing. Te denken valt aan een private ROOT CA of iets anders. Ook dit zal de nodige impact hebben en daarom moeten

we nu scenario's uitwerken voor het geval inderdaad blijkt dat deze G4, of het alternatief, (net als eerder de G3) niet (tijdig) beschikbaar komt.

ILT
Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

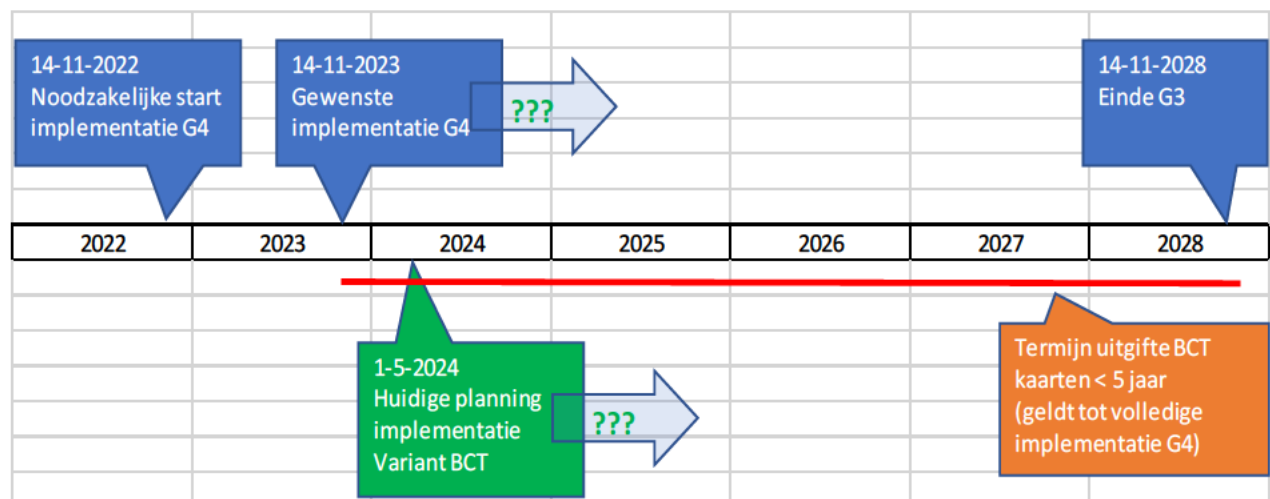
Variant BCT

Mede door de voortdurende problemen met de BCT-data (handhavingsissues), de complexiteit rond PKI-O en de omwisseling van chauffeurskaarten ten gevolge van de wisseling van de G2 ROOT CA naar de G3 ROOT CA is besloten om af te stappen van PKI-O. De arbeids- en rusttijden en ritgegevens van taxichauffeurs worden dan op een andere wijze (online en zonder kaart) geregistreerd.

Datum
27 juli 2022

Hiervoor is binnen ILT het programma Implementatie Variant BCT gestart. Volgens de oorspronkelijke planning zou de nieuwe wijze van registreren per 1 januari 2024 operationeel moeten zijn. Inmiddels is helder dat dit minimaal 1 mei 2024 wordt. Gezien de forse uitdagingen in dit traject is verder uitstel zeer waarschijnlijk.

Tijdslijn



Scenario's

Het is dus duidelijk dat we per 14 november 2023 geen BCT-kaarten meer kunnen uitgeven, die een volledige looptijd hebben van 5 jaar.

Er zijn dan verschillende scenario's denkbaar. We bespreken deze hieronder, met kort de voor- en nadelen.

Scenario 1:

Per 14 nov 2023 kaarten met een (steeds) kortere looptijd dan 5 jaar uitgeven (met een geldigheid tot 14 nov 2028) en de houders evenredig financieel compenseren.

+

Overgaan naar G4 zodra deze beschikbaar is (vanaf dat moment kunnen er weer 5 jaarlijkse kaarten worden uitgegeven)

+

Variant BCT z.s.m. implementeren en deze op nader te bepalen datum implementeren / verplicht stellen.

Voordelen

- Minder financiële compensatie nodig (dan scenario 2) door invoer G4.
- Tijdwinst om Variant BCT goed te implementeren (deadline 14 nov 2028, met compensatie te verlengen naar 14 nov 2033)

Nadelen

- Compensatie kaarthouders noodzakelijk
- Lange(re) onduidelijkheid voor de branche
- Minder 'druk op de ketel' om de Variant BCT tijdig te implementeren

Scenario 2:

Per 14 nov 2023 kaarten met een kortere looptijd dan 5 jaar uitgeven (met een geldigheid tot 14 nov 2028) en de houders evenredig financieel compenseren.

+

Variant BCT z.s.m. implementeren en deze op nader te bepalen datum verplicht stellen.

Voordelen

- 'Druk op de ketel' om de Variant BCT tijdig te implementeren (harde deadline 14 nov 2028)

Nadelen

- Compensatie kaarthouders noodzakelijk
- Risico dat variant BCT niet tijdig gereed is (harde deadline 14 nov 2028) of er uiteindelijk geheel niet komt.

Scenario 3:

Alleen nog BCT kaarten uitgeven met een looptijd van 3 jaar (ipv 5 jaar). Dit zorgt voor tijdwinst om de Variant BCT goed te implementeren, zonder dat een overgang naar G4 noodzakelijk is

(NOOT: hiervoor is aanpassing van het BP2000 noodzakelijk)

(NOOT: hier zitten wel wat praktische haken en ogen aan, denk aan geldigheid VOG en geneeskundige verklaring die wel 5 jaar geldig zijn)

+

Variant BCT z.s.m. implementeren en deze op nader te bepalen datum verplicht stellen.

Voordelen

- Geeft wat meer tijd om de Variant BCT te implementeren (harde deadline 14 nov 2028)

Nadelen

- Compensatie kaarthouders noodzakelijk
- Praktische bezwaren op te lossen
- Aanpassing BP2000 noodzakelijk

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Datum

27 juli 2022

Scenario 4:

(tijdelijk) stoppen met beboeten van arbeids- en rusttijd overtredingen. BCT blijft werken, maar dan zonder digitale handtekening. Hiervoor is waarschijnlijk wel een software update in de BCT nodig.

ILT kan toezicht blijven houden op alle andere onderwerpen en kan bij arbeids- en rusttijd overtreden wel Bevel Staken Arbeid uitreiken.

(NOOT: dit scenario moet nog nader uitgewerkt en juridisch onderzocht worden)

+

Variant BCT z.s.m. implementeren en deze op nader te bepalen datum verplicht stellen.

Voordelen

- 'Druk op de ketel' om de Variant BCT tijdig te implementeren (harde deadline 14 nov 2028)

Nadelen

- Zal politiek ongewenst zijn
- Compensatie kaarthouders noodzakelijk
- Het is nog even onduidelijk of BCT's blijven functioneren zonder G4 en hoe dit te organiseren is (bv software update)

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Datum

27 juli 2022

ILT

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

Operationeel TSP manager

M + 5.1.2.e

5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

27 juli 2022

memo

Scenario's toekomst BCT i.r.t. PKI-O

Beste collega,

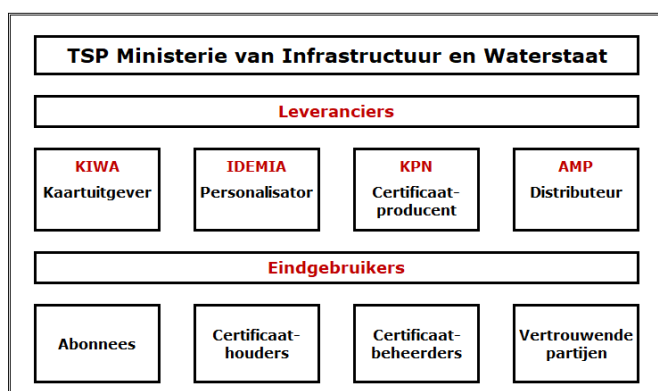
Het gebruik van PKI-O voor BCT kaarten blijkt de afgelopen jaren een complex en duur systeem (voor zowel overheid als branche), wat veel aandacht en onderhoud vraagt. De Staatssecretaris heeft aangegeven naar een alternatief registratiesysteem te willen voor taxichauffeurs, bij voorkeur met online opslag van gegevens en zonder het gebruik van kaarten.¹

Het programma Implementatie Variant BCT is gestart, maar inmiddels is bekend dat het programma vertraging oploopt. Hierdoor is het wellicht toch noodzakelijk om alsnog de G4 ROOT CA te implementeren.

In dit memo worden enkele scenario's geschetst hoe om te gaan met de complexe beleidskeuzes van de komende tijd.

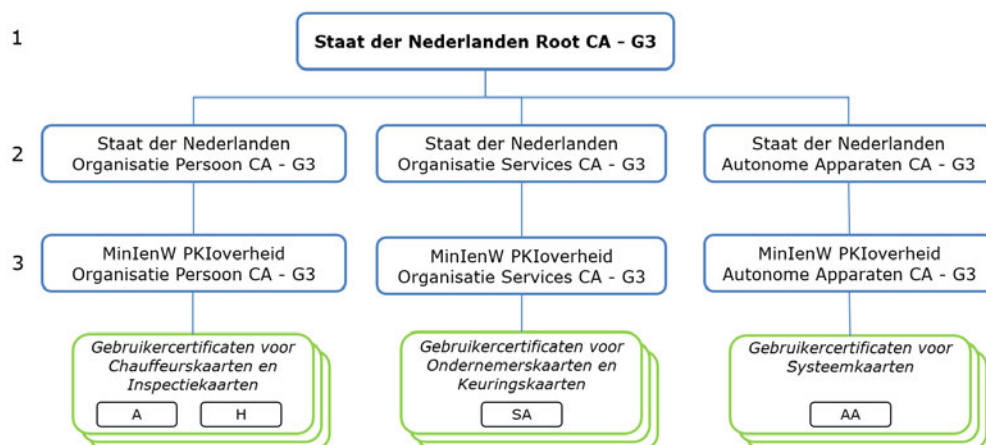
Toelichting PKI-O en G3/G4

Voor de uitgifte van BCT kaarten wordt gebruik gemaakt van digitale certificaten, die worden uitgegeven onder de Private Key Infrastructure van de Overheid (PKI-O). De TSP van IenW en alle leveranciers die bij de uitgifte betrokken zijn (zie figuur) dienen compliant te zijn (en te blijven) aan het Programma van Eisen (PvE) van PKI-O. Dit wordt jaarlijks beoordeeld door een daartoe aangewezen auditor (van BSI).



¹ Brief Staatssecretaris aan Tweede Kamer ILT-2020/34766

Binnen PKI-O is sprake van een hiërarchie van certificaten:



ILT
Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Datum
27 juli 2022

Momenteel worden alle BCT kaarten uitgegeven onder de Staat der Nederlanden Root CA-G3. Deze G3 ROOT CA is geldig tot 14 november 2028. Dit betekent dat alle kaarten onder de G3 hun geldigheid (uiterlijk) verliezen op deze datum. Bovendien functioneren zij niet meer in een BCT.

De persoonsgebonden BCT kaarten zijn 5 jaar geldig. Om een nieuw 'root-certificaat' te vertrouwen moet de BCT software worden aangepast. Mede daarom heeft de BCT keten minimaal 1 jaar nodig om de G4 te implementeren.

Om dus 5 jaar gebruik te kunnen maken van de kaarten, is voor min IenW uiterlijk 14 november 2022 een nieuwe (G4) ROOT CA nodig.

De andere overheids-TSP's (CIBG en Defensie) maken gebruik van kaarten met een geldigheid van 3 jaar, zij hebben de G4 dus pas per 14 november 2024 nodig.

Voor de implementatie van een nieuwe root zijn de volgende werkzaamheden noodzakelijk:

- Aanpassen processen / procedures van de TSP IenW en alle leveranciers in de BCT keten (actie TSP en bij kaartuitgifte betrokken leveranciers)
- Aanpassen van alle actieve BCT's (actie BCT fabrikanten en taxiondernemers):
 - ontwikkelen en certificeren software;
 - software uitrollen (kan deels via 'de lucht', maar moet deels ook fysiek);
 - alle taxi's terug naar garage voor omwisselen systeemkaart.

Beschikbaarheid G4

Logius beheert PKI-O namens het ministerie van BZK. Zij is verantwoordelijk voor de continuïteit van dit systeem, dus ook voor de (tijdige) beschikbaarheid van de benodigde G4 ROOT CA.

Inmiddels is duidelijk dat de G4 ROOT CA niet tijdig beschikbaar zal zijn. De TSP IenW is met Logius in gesprek over een oplossing. Te denken valt aan een private ROOT CA of iets anders. Ook dit zal de nodige impact hebben en daarom moeten

ILT
Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Datum
27 juli 2022

Hiervoor is binnen ILT het programma Implementatie Variant BCT gestart. Volgens de oorspronkelijke planning zou de nieuwe wijze van registreren per 1 januari 2024 operationeel moeten zijn. Inmiddels is helder dat dit minimaal 1 mei 2024 wordt. Gezien de forse uitdagingen in dit traject is verder uitstel zeer waarschijnlijk.

The diagram illustrates a timeline from 2022 to 2028. Key milestones include:

- 14-11-2022:** Noodzakelijke start implementatie G4
- 14-11-2023:** Gewenste implementatie G4
- 14-11-2028:** Einde G3
- 1-5-2024:** Huidige planning implementatie Variant BCT
- Termijn uitgifte BCT kaarten < 5 jaar:** (geldt tot volledige implementatie G4)

A red line is drawn across the timeline starting from the 2024 column.

Het is dus duidelijk dat we per 14 november 2023 geen BCT-kaarten meer kunnen uitgeven, die een volledige looptijd hebben van 5 jaar.

Pagina 3 van 5

Scenario 1:

Per 14 nov 2023 kaarten met een (steeds) kortere looptijd dan 5 jaar uitgeven (met een geldigheid tot 14 nov 2028) en de houders evenredig financieel compenseren.

+

Overgaan naar G4 zodra deze beschikbaar is (vanaf dat moment kunnen er weer 5 jaarlijkse kaarten worden uitgegeven)

+

Variant BCT z.s.m. implementeren en deze op nader te bepalen datum implementeren / verplicht stellen.

Voordelen

- Minder financiële compensatie nodig (dan scenario 2) door invoer G4.
- Tijdwinst om Variant BCT goed te implementeren (deadline 14 nov 2028, met compensatie te verlengen naar 14 nov 2033)

Nadelen

- Compensatie kaarthouders noodzakelijk
- Lange(re) onduidelijkheid voor de branche
- Minder 'druk op de ketel' om de Variant BCT tijdig te implementeren

Scenario 2:

Per 14 nov 2023 kaarten met een kortere looptijd dan 5 jaar uitgeven (met een geldigheid tot 14 nov 2028) en de houders evenredig financieel compenseren.

+

Variant BCT z.s.m. implementeren en deze op nader te bepalen datum verplicht stellen.

Voordelen

- 'Druk op de ketel' om de Variant BCT tijdig te implementeren (harde deadline 14 nov 2028)

Nadelen

- Compensatie kaarthouders noodzakelijk
- Risico dat variant BCT niet tijdig gereed is (harde deadline 14 nov 2028) of er uiteindelijk geheel niet komt.

Scenario 3:

Alleen nog BCT kaarten uitgeven met een looptijd van 3 jaar (ipv 5 jaar). Dit zorgt voor tijdwinst om de Variant BCT goed te implementeren, zonder dat een overgang naar G4 noodzakelijk is

(NOOT: hiervoor is aanpassing van het BP2000 noodzakelijk)

(NOOT: hier zitten wel wat praktische haken en ogen aan, denk aan geldigheid VOG en geneeskundige verklaring die wel 5 jaar geldig zijn)

+

Variant BCT z.s.m. implementeren en deze op nader te bepalen datum verplicht stellen.

Voordelen

- Geeft wat meer tijd om de Variant BCT te implementeren (harde deadline 14 nov 2028)

Nadelen

- Compensatie kaarthouders noodzakelijk
- Praktische bezwaren op te lossen
- Aanpassing BP2000 noodzakelijk

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Datum

27 juli 2022

Scenario 4:

(tijdelijk) stoppen met beboeten van arbeids- en rusttijd overtredingen. BCT blijft werken, maar dan zonder digitale handtekening. Hiervoor is waarschijnlijk wel een software update in de BCT nodig.

ILT kan toezicht blijven houden op alle andere onderwerpen en kan bij arbeids- en rusttijd overtreden wel Bevel Staken Arbeid uitreiken.

(NOOT: dit scenario moet nog nader uitgewerkt en juridisch onderzocht worden)

+

Variant BCT z.s.m. implementeren en deze op nader te bepalen datum verplicht stellen.

Voordelen

- 'Druk op de ketel' om de Variant BCT tijdig te implementeren (harde deadline 14 nov 2028)

Nadelen

- Zal politiek ongewenst zijn
- Compensatie kaarthouders noodzakelijk
- Het is nog even onduidelijk of BCT's blijven functioneren zonder G4 en hoe dit te organiseren is (bv software update)

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afhandeling
OA leefomgeving en rail

Datum

27 juli 2022

ILT

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afh
OA leefomgeving en rail

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersonen

	5.1.2.e	
M	5.1.2.e	
	5.1.2.e	@ILenT.nl
	5.1.2.e	
	5.1.2.e	
M	5.1.2.e	
	5.1.2.e	@ilent.nl

memo

Mogelijk knelpunt: Wisseling systeemkaarten BCT

Beste collega,

Datum

28 augustus 2022

Op 20 maart 2023 moeten alle BCT's voorzien zijn van een G3 systeemkaart. Een rondgang langs de fabrikanten heeft geleerd dat hier knelpunten te voorzien zijn.

In dit memo een toelichting op deze problematiek en de acties die we, samen met KNV en de fabrikanten, gaan nemen om problemen per 20 maart 2023 te voorkomen: communicatie, overleg met fabrikanten en voorbereiding toezicht.

Handhaving is nodig in verband met een gelijk speelveld tussen de diverse BCT-fabrikanten en te verantwoorden vanwege eerder uitstel van de verplichting een G3 systeemkaart te gebruiken. Omdat de staatssecretaris dit uitstel in haar brief aan de Tweede Kamer¹ heeft bevestigd, adviseren wij haar tijdig over deze mogelijke knelpunten te informeren.

Toelichting

Bij de vervanging van alle persoonsgebonden kaarten voor de Boordcomputer Taxi (BCT) in 2020 heeft de staatssecretaris in de eerder genoemde brief aangegeven dat:

- de BCT-fabrikanten (en hun klanten) voor het noodzakelijke omwisselen van de systeemkaarten tot 20 maart 2023 de tijd krijgen.
- De taxibranchen met deze verlenging ruimschoots de gelegenheid krijgt om de systeemkaarten te vervangen.
- De kosten voor het plaatsen van de nieuwe systeemkaarten voor de branche zelf zijn.

Alle fabrikanten én de taxibranchen zijn hiervan op de hoogte. De ondernemer / chauffeur op straat is en blijft verantwoordelijk voor het hebben en gebruiken van een wettelijk toegelaten (dus juist functionerende) BCT.

Onlangs hebben we de 3 huidige fabrikanten in een gesprek gevraagd naar de voortgang van deze omwisseling (en de daarvoor benodigde software aanpassing in de BCT's). Hier bleek dat twee van de drie fabrikanten werken aan de vervanging en dat de derde fabrikant dit een beetje 'op zijn beloop' laat:

¹ zie kamerbrief met kenmerk ILT-2019/34652

- *Euphoria*
Is de grootste fabrikant, met ongeveer 80% van de BCT-markt. Heeft de benodigde software al ontwikkeld en laten certificeren en communiceert over de voortgang van de wisseling via een website². De klanten met een contract worden aangespoord de omwisseling te (laten) doen. Volgens de website is dit inmiddels bij 28% van de bekende klanten uitgevoerd.
Euphoria wijst wel op de 10.000 taxi's met een Euphoria BCT, van wie zij geen contactgegevens hebben.
Zonder omwisseling van de systeemkaart stopt deze BCT op 20 maart 2023 met functioneren.
- *Neone*
Is bezig met het laten ontwikkelen van de benodigde software en heeft vertrouwen de bij hen bekende klanten tijdig te kunnen bedienen met een systeemkaartwissel.
Ook Neone wijst op het aantal vrije rijders: ongeveer 2000 taxi's rijden met een Neone BCT, maar hier zijn geen contactgegevens van bekend.
Zonder omwisseling van de systeemkaart stopt deze BCT ook op 20 maart 2023 met functioneren.
- *Q2/Quipment*
Vervangt de systeemkaarten slechts reactief, namelijk alleen bij een defect. Bij deze BCT kan de systeemkaart namelijk niet zonder schade aan de BCT verwisseld worden. De BCT moet opengemaakt worden, iets wat alleen in de fabrieksomgeving is toegestaan. De kosten van vervanging zijn daardoor hoog (€400 a €500 per BCT). Quipment heeft aangegeven dat ze verwacht dat medio maart 2023 50% van de systeemkaarten van haar klanten vervangen zal zijn.
In tegenstelling tot de andere twee fabrikanten zal de Quipment BCT na bovengenoemde datum wel een foutmelding geven, maar niet stoppen met functioneren.

Te nemen acties

- *Communicatie*
Na de laatste begeleidingscommissie Taxi is besloten dat de ILT, de ondernemers en chauffeurs in de taxibranche nogmaals gaat informeren over de noodzaak om de systeemkaartwissel tijdig te laten uitvoeren. Gezien de aantallen is ook spreiding in de tijd van belang. De ILT gaat dit doen samen met KNV taxi. In overleg met de afdeling communicatie van ILT wordt een tekst en strategie voorbereid. We denken aan een brief aan de ondernemers, communicatie via websites (van KNV, Taxipro, ILT en SFM) en mogelijk flyers verspreiden op taxistandplaatsen.
- *ILT blijft in gesprek met fabrikanten*
Het gesprek met de fabrikanten wordt periodiek herhaald en hun voortgang wordt gemonitord. Met Quipment komt een apart gesprek, waarbij ook de groot aandeelhouder (is ook directeur van een grote groepsvervoerder) wordt betrokken. Doel van dit aparte gesprek is om Quipment ervan te overtuigen dat ook zij een betere (en snellere) oplossing moeten vinden.

² [Systeemkaartinfo - Alles over de 2.3 software- Cabman - NL](#)

- *Toezicht*

Naar verwachting zullen niet alle chauffeurs en ondernemers bereikt worden. Ook is het de vraag of iedereen dan nog tijdig omgewisseld kan worden naar de G3 systeemkaart. Om geen ongelijk speelveld te laten ontstaan voor de verschillende BCT fabrikanten, zal er per 20 maart 2023 actief toezicht gehouden moeten worden op de verplichting om in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht een op correcte wijze functionerende boordcomputer (dus met een G3 systeemkaart) aanwezig te hebben. We zullen dit samen met de afdeling TMO voorbereiden.

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afh
OA leefomgeving en rail

Datum

27 juli 2022

Bezoek Quipment dd 12-9-2022

Aanwezig: 5.1.2.e

Quipment heeft ongeveer 5.1.5. BCT's in bedrijf op dit moment. Van ongeveer 5.1.5. is de systeemkaart inmiddels gewisseld. In totaal zijn er tot vandaag ongeveer 5.1.5. Q2 BCT's geproduceerd. Van de niet in gebruik zijnde 5.1.5. BCT's ligt een deel 'op de plank' bij bedrijven en een deel is End of Life. Q2 maakt geen nieuwe BCT's meer op dit moment en bouwt alleen G3 systeemkaarten in BCT's die kapot zijn. Quipment voorziet dat niet alle BCT's zullen zijn voorzien van een G3 systeemkaart per maart 2023.

5.1.2.e geeft aan dat er geen software update nodig is om de systeemkaarten te vervangen. Er is derhalve ook geen software update ter certificering aangeboden.

De software van de huidige Quipment BCT's geeft vanaf 21 maart 2023 een foutmelding die er op neerkomt dat de BCT niet meer voldoet aan de wetgeving. Deze melding kan door de gebruiker worden 'weg geklikt'. Vervolgens functioneert de BCT technisch zoals voorheen, maar voldoet juridisch niet meer. De gebruikers van een niet correct functionerende BCT lopen de kans beboet te worden.

5.1.5.

Volgens Q2 is SFM pas recent gaan controleren met behulp van de BCT data. Verder is er, naar weten van 5.1.2.e, nooit door ILT gehandhaafd / gecontroleerd op de BCT data.

Q2 stelt dat er op dit moment niet gehandhaafd wordt met behulp van de BCT en dat de kosten van het vervangen van de systeemkaart niet te billijken zijn. Zij gaan niet nog eens 600 euro per BCT investeren.

Q2 ziet als oplossing voor de G2 systeemkaarten problematiek dat ze mee gaan doen aan een grootschalige pilot voor de variant BCT en daarmee dispensatie krijgen voor de verplichting een goed werkende BCT in ieder voertuig te hebben. 5.1.2.e geven aan dat deze mogelijkheid dan voor alle fabrikanten zou moeten gelden.

Volgens 5.1.2.e biedt de WP2000 mogelijkheden om experimenten uit te voeren, dus hier zou gebruik van gemaakt kunnen worden.

Noot staat op het standpunt dat voor het contractvervoer dat ze doen de rij- en rusttijden niet gemonitord zouden hoeven worden aangezien de rij- en rusttijden in dit type vervoer eigenlijk nooit overtreden worden. Men rijdt eigenlijk gewoon een dienstrooster.

5.1.2.e geeft aan dat hij hier begrip voor heeft, maar dat de wet helder is. Ook voor dit soort vervoer geldt een BCT plicht en mogelijk zal er gehandhaafd worden op taxi's die na 21 maart 2023 niet meer aan eisen voldoen.

5.1.2.e geven verder aan dat Logius en AT als stelselverantwoordelijke en toezichthouder een verantwoordelijkheid hebben op het gebied van het handhaven van de integriteit van de uitgifte van gekwalificeerde certificaten en zullen IenW/ILT houden aan de datum van 21-3-2023.

Als afsluiter bespreken we het feit dat er compleet nieuw management is binnen ILT ten opzichte van het tijdstip van de invoering van de BCT. 5.1.2.e is verantwoordelijk voor IT, 5.1.2.e voor toezicht, 5.1.2.e is verantwoordelijk voor vergunningverlening en 5.1.2.e verantwoordelijk voor de externe productie van ILT (lees KIWA). IenW beleid is verantwoordelijk voor het taxibeleid.

Op 28-9 is er een bespreking tussen 5.1.2.e en de fabrikanten.

Op 12 oktober is er een gesprek tussen KNV taxi en ILT (5.1.2.e
5.1.2.e). 5.1.2.e geeft aan KNV bestuurder te zijn en evt. te kunnen
aansluiten daar.

5.1.2.e adviseren Noot en Q2 in bovenstaande gesprekken hun punt duidelijk te maken.



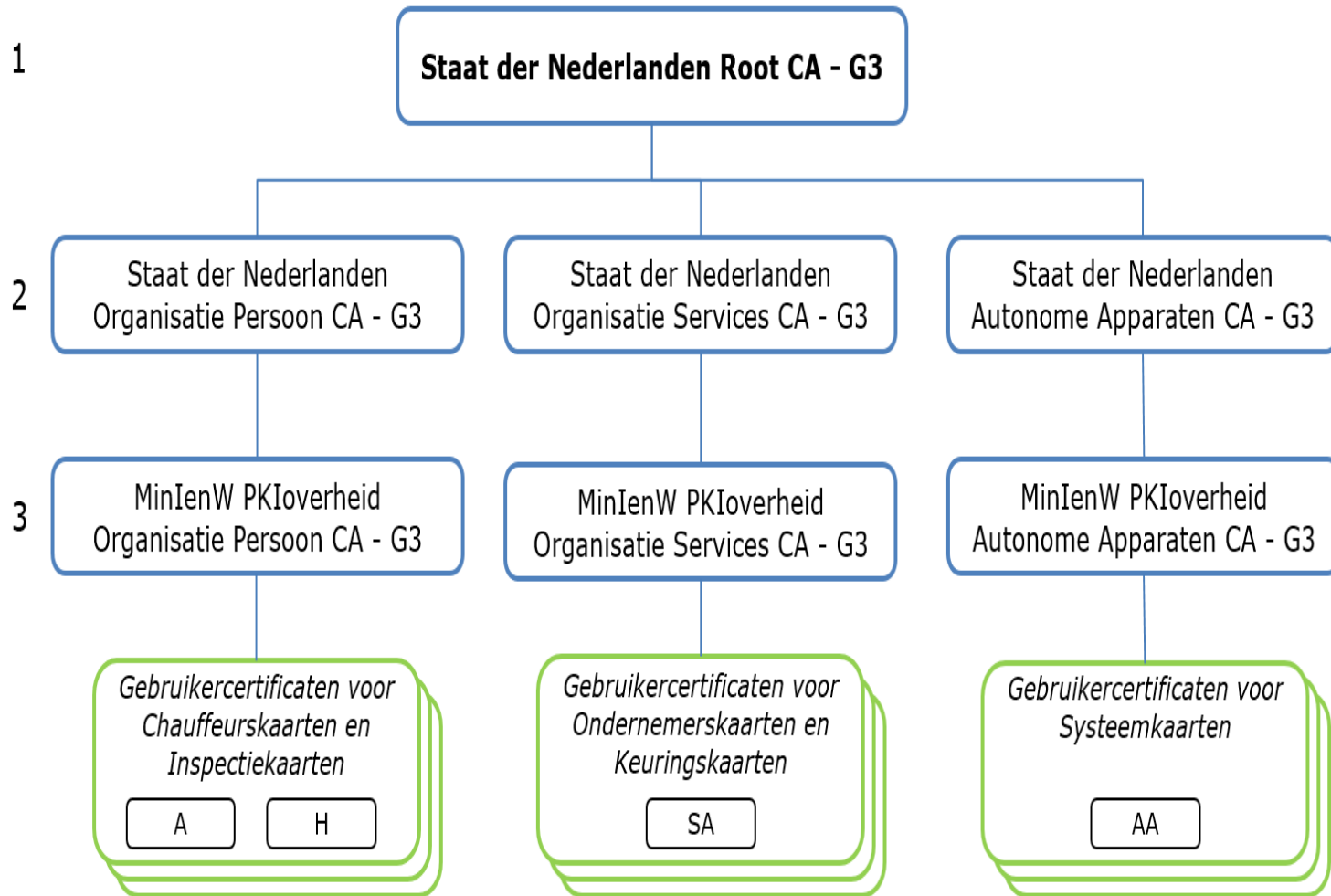
Begeleidingscommissie BCT

3. (toekomst) huidige BCT





- Tot invoering Variant BCT blijft huidige BCT in gebruik (evt met overgangsperiode)
- Ook hier is 'onderhoud' nodig:
 - Wisseling systeemkaart G2 → G3
 - Einde ROOT CA G3 per nov 2028





- Maart 2020 omwisseling G2 → G3 (alle kaarten)
- Uitzondering gemaakt voor systeemkaart: uiterlijk 20 maart 2023
- Alle taxi's naar werkplaats
- Elke BCT fabrikant zijn eigen 'route'; groot deel niet in beeld
- Communicatietraject loopt

 **Inspectie Leefomgeving en Transport**
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervang uw systeemkaart Boordcomputer Taxi

Ga naar uw werkplaats

Vervang vóór 21 maart 2023 uw G2 systeemkaart van de Boordcomputer Taxi voor een G3 systeemkaart. Maak tijdig een afspraak met uw werkplaats om wachttijden te voorkomen.



Ga naar de werkplaats en vervang uw systeemkaart van de Boord Computer Taxi (BCT)

Elke taxi is verplicht uitgerust met een goed werkende Boord Computer Taxi (BCT). Deze registreert onder meer de arbeids- en rusttijden van een taxi. In elke BCT zit een systeemkaart.

Vanaf 21 maart 2023 werkt de oude (G2) systeemkaart, en dus uw BCT niet meer. Ga dus naar uw werkplaats om de systeemkaart te laten vervangen voor een nieuwe G3 systeemkaart.

Hoe vervangt u de systeemkaart?

Stap 1
Maak tijdig een afspraak bij uw werkplaats of BCT fabrikant



Stap 2
Laat hier vóór 21 maart 2023 de oude G2 kaart vervangen voor een nieuwe G3 kaart



Stap 3
Rijd verder met een goed werkende BCT



**U bent zelf verantwoordelijk
voor een goed werkende BCT,
ook na 21 maart 2023.**

Scan de QR code
voor meer
informatie:



- BCT met G2 is vanaf 21 maart 2023: geen correct werkende BCT meer
- Overtreding art 79.1 BP2000 → HH mogelijk?

Einde ROOT CA G3



- 11 november 2028
- certificaten 5 jaar geldig → dus 11 november 2023 cruciale datum
- Staatssecretaris: we gaan niet naar de G4
- Toekomst scenario's worden onderzocht

Agenda Begeleidingscommissie BCT van 11 oktober 2022.
Locatie: ILT, Van der Valk Hotel te Breukelen
Aanvang: 13.00 – 15.00 uur.

Agenda:

1. Opening
2. Verslag vergadering van 7 juni 2022
bijlage
3. Toekomst huidige BCT (5.1.2.e)
4. Datakwaliteit BCT bestanden en evt. oplossing (5.1.2.e)
5. Update Variant BCT (5.1.2.e)
6. Ontwikkelingen wetgeving taxi (5.1.2.e)
7. Rondvraag
8. Sluiting



Vervang uw systeemkaart Boordcomputer Taxi

Ga naar uw werkplaats

Vervang vóór 21 maart 2023 uw G2 systeemkaart van de Boordcomputer Taxi voor een G3 systeemkaart. Maak tijdig een afspraak met uw werkplaats om wachttijden te voorkomen.



Ga naar de werkplaats en vervang uw systeemkaart van de Boord Computer Taxi (BCT)

Elke taxi is verplicht uitgerust met een goed werkende Boord Computer Taxi (BCT). Deze registreert onder meer de arbeids- en rusttijden van een taxi. In elke BCT zit een systeemkaart.

Vanaf 21 maart 2023 werkt de oude (G2) systeemkaart en dus uw BCT niet meer. Ga dus naar uw werkplaats om de systeemkaart te laten vervangen voor een nieuwe G3 systeemkaart.

Hoe vervangt u de systeemkaart?

Stap 1

Maak tijdig een afspraak bij uw werkplaats of BCT fabrikant



Stap 2

Laat hier vóór 21 maart 2023 de oude G2 kaart vervangen voor een nieuwe G3 kaart



Stap 3

Rijd verder met een goed werkende BCT



U bent zelf verantwoordelijk voor een goed werkende BCT, ook na 20 maart 2023.

Scan de QR code voor meer informatie:



- 1) proces van typegoedkeuring voor de BCT. Incl. het proces bij software updates.
- 2) redeneerlijn in bijgaande mail te bespreken: hoe kijk de RDW hier tegen aan?

OK. RDW checkt dit bij de juristen van RDW

Voor half december hebben we duidelijkheid of RDW de typegoedkeuring van Q2 gaat intrekken.

- 3) certificering van Brightsite, welke jij overigens al eerder naar RDW had gestuurd zag ik.

Variant BCT en SMART 2

Vervolgens kunnen we de RDW ook nog even bijpraten over de Variant BCT en SMART 2 tachograaf en de uitdagingen die daar nog liggen.

5.1.2.e . 6 jaar RDW Banden certificering. Nu ook BCT en tachograaf en e-rijbewijs
 5.1.2.e . Mgr typegoedkeuring beleid. 30 jaar RDW
 5.1.2.e
 e

Technische dienst Brightsite

Brightsite doet beveiliging. – Common criteria

UL doet functionele tests. Regeleing spec en typegoedkeuring

Dit jaar Cabman MDT type goedgekeurd.

5.1.2.e

Rijbewijs
 Kentekenbewijs
 Nu nog persé fysiek

Tijdig
 Half jaar
 ComplianceS COP

Juristen
 UL
 consulteren

artikel delen met 5.1.2.e

5.1.2.e is nu eigenaar van Brightsite

1) certificering van Brightsite, welke jij overigens al eerder naar RDW had gestuurd zag ik.
commoncriteriaportal.org
Is brightsite nog steeds CC geaccrediteerd?

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT
Cc: 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: 221129 Brief aan taxi ondernemers (002)
Datum: woensdag 30 november 2022 14:34:18
Bijlagen: [221129 Brief aan taxi ondernemers \(002\).docx](#)

Dag 5.1.2.e ,

In het kader van de communicatie aan alle taxi-ondernemers over de wisseling van de systeemkaart in de BCT hebben 5.1.2.e en ik bijgaande brief opgesteld.

Zouden jullie een check willen doen of dit juridisch in orde is voordat we deze brief versturen?

Bij vragen weten jullie 5.1.2.e en mij te bereiken.

Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
 M: 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ILenT.nl>

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20906 2500 EX Den Haag

Taxi – onderneming
t.a.v. dhr / mevr
Straatnaam 12
1234 PC PLAATS

Afdeling

TSP IenW

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Datum 24-11-2022
Betreft Omwisseling systeemkaart BCT

Geachte taxiondernemer,

U heeft een vergunning voor taxivervoer en waarschijnlijk dus ook één of meerdere boordcomputers (BCT's) in gebruik. In elke BCT zit een systeemkaart.

Deze systeemkaarten moeten worden vervangen. De oude G2-systeemkaart zijn vanaf 21 maart 2023 ongeldig en uw BCT zal dan niet meer werken. Tot 21 maart 2023 lost de nieuwe G3-systeemkaart dit probleem op. Maak daarom z.s.m. een afspraak met uw werkplaats of fabrikant.

De systeemkaart zelf is voor u als ondernemer gratis. De werkplaats of fabrikant kan wel kosten berekenen voor het omwisselen ervan en ook voor de eventueel benodigde software.

Het is belangrijk dat u de systeemkaart(en) tijdig vervangt. Alleen zo blijft de BCT na 20 maart 2023 goed werken.

Als taxiondernemer bent u zelf verantwoordelijk voor de tijdige vervanging van de systeemkaart en een goed werkende BCT.

Maak direct een afspraak om wachttijden te voorkomen!

Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met uw fabrikant, uw werkplaats of met het Klant Contact Centrum (KCC) van de ILT, onder telefoonnummer 088-4890000.

Met vriendelijke groet,

.....

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ILT
t.a.v. Juridische Zaken

ILT
Informatie, netwerken en
programming
ICT| CIO-office

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD |
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

14 december 2022

memo

Handhaving obv BP2000 Art 79.1

Beste collega van JZ,

AANLEIDING

Als bekend eindigt de (door de staatssecretaris) verlengde geldigheid van de G2 systeemkaart op 21 maart 2023. Ons is gevraagd te onderzoeken in hoeverre toezicht / handhaving na deze datum mogelijk is op taxi-vervoerders die dan nog met de G2 systeemkaart taxivervoer verrichten.

Art 79.1 BP2000 stelt: "de vervoerder die taxivervoer verricht, draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht **een op correcte wijze functionerende boordcomputer** aanwezig is waarvoor een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994".

CONCLUSIE:

Op basis van onderstaande informatie zouden wij de conclusie willen trekken dat een BCT met een (niet meer geldige) G2 systeemkaart niet op correcte wijze functioneert. En dat de vervoerder dus in overtreding is voor art 79.1 BP2000.

VRAAG

Delen jullie deze conclusie?

In het op dit moment geldende beveiligingsprofiel (V1.8 dd 22 sep 2014) staat o.a. het volgende.

- Pag 7 bijna onderaan stelt:
De TOE gebruikt een systeemkaart welke is voorzien van certificaten voor identificatie van de TOE en het plaatsen van elektronische handtekeningen. Het certificaat ten behoeve van de TOE wordt in de productiefase in de vorm van de systeemkaart geïmplementeerd in de TOE. Deze certificaten worden uitgegeven onder verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Systeemkaarten zijn geen onderdeel van de TOE.
Onze vraag: worden hier met de 'certificaten die worden uitgegeven onder verantwoordelijkheid van Min IenM' de G2 certificaten op de systeemkaarten bedoeld?
- Pagina 12 (onder O.PROGRAMMATUUR) stelt:

de certificaten en/of publieke sleutels van alle certificatieautoriteiten waarin moet worden vertrouwd om de authenticiteit en geldigheid van de certificaten van boordcomputerkaarten en systeemkaarten te kunnen verifiëren

- Pag 16 (onder A.SYSTEEMKAART) stelt:
Er wordt verondersteld dat de systeemkaart een certificaat bevat welk onweerlegbaar is gekoppeld met de TOE; alle gegevens die door de TOE worden aangeboden correct ondertekent.
Onze vraag: is een correcte ondertekening met een verlopen G2 certificaat nog wel mogelijk?
- Pag 17 (onder OT.BEWAKING_INTEGRITEIT) stelt:
De TOE zal de integriteit van de gegevens ten minste bewaken door het testen van de correcte werking van de TOE en de S.SYSTEEMKAART bij het opstarten van de TOE.
Onze vraag: is er bij een systeemkaart met een verlopen G2 certificaat nog sprake van een correcte werking?
- Pag 25 (Beveiligingsaudit) stelt:
De TSF genereert een gebeurtenis record bij de volgende gebeurtenissen: storing in de werking van de systeemkaart óf bij een fout bij het gebruik van de systeemkaart.

Eerder bespraken we ook de redenering van een BCT fabrikant naar aanleiding van onze vraag: waarom hebben jullie de BCT zo geprogrammeerd, dat de BCT 'op rood' gaat als de G2 systeemkaart haar geldigheid verloren heeft.

1. Definitie Geldigheid van de systeemkaart

De geldigheid is terug te lezen op: <https://bct.tsp.minienw.nl/minienw-bct-cps/index.html>

Het document bevat een set regels voor de certificaten van de Boord Computer Taxi wetgeving. In paragraaf 1.1.2 wordt gesproken over de geldigheidsduur van de certificaten:

De Systeemkaart heeft een geldigheidsduur van minimaal 5 jaar en maximaal tien jaar. De daadwerkelijke geldigheidsduur wordt begrensd door de verloopdatum van de CA-hiërarchie.

Hiermee is te concluderen dat een systeemkaart niet meer geldig is als de verloopdatum is bereikt.

PS: ons Certificate Practise Statement (CPS) is het uitgiftebeleid van de BCT kaarten (incl. gekwalificeerde certificaten). Gebruikers van deze kaarten tekenen bij ontvangst van de kaart voor het naleven van de regels in het CPS en de Algemene Voorwaarden.

2. Definitie Storing systeemkaart

De Regeling specificatie en typegoedkeuring van de Boordcomputer Taxi is te vinden op: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0027945>

Daarin staat:

Artikel 17

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
ICT| CIO-office

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD |
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
Operationeel TSP manager

5.1.2.e
Operationeel TSP manager
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

14 december 2022

*Lid 1 De boordcomputer:
Sectie q.functioneert op correcte wijze met de systeemkaart;*

Artikel 26

*Lid 4 De boordcomputer detecteert ten minste de volgende storingen:
Sectie e.een storing in de werking van de systeemkaart;*

De combinatie van deze twee geven aan dat een niet goed werkende systeemkaart voor een storing moet zorgen van de Boordcomputer Taxi.

3. Gevolgen storing

Artikel 26

7 De boordcomputer staakt het uitvoeren van verdere handelingen wanneer een storing wordt gedetecteerd als bedoeld in het vierde lid, onderdelen a, b, c en e.

(Artikel 26, lid 4, onderdeel e refereert naar hierboven, de storing van de systeemkaart)

4. Diagnose storing

Artikel 25

*Lid 1 De boordcomputer is voorzien van een diagnosemechanisme dat ten minste het volgende vaststelt:
Sectie c. storingen als bedoeld in artikel 26, derde lid.*

Artikel 25

Lid 2 Het diagnosemechanisme is niet toegankelijk voor de gebruiker of uitschakelbaar door de gebruiker.

Artikel 25

Lid 2 Bij het opstarten voert de boordcomputer een zelfbeproeving uit. De zelfbeproeving bevat ten minste een verificatie van de integriteit van de uitvoercode van de boordcomputer, een verificatie van de integriteit van geregistreerde systeemgegevens en het bestaan van storingen als bedoeld in artikel 26, zevende lid.

(Artikel 26, lid 7 refereert naar hierboven, de storingen waarbij verdere handelingen worden gestaakt)

Samenvattend van dit punt: De Boordcomputer Taxi bevat een stuk code welke niet uitgeschakeld mag worden, welke tenminste bij opstarten controleert of deze storing actief is en handelt hiernaar.

5. Data zonder systeemkaart

De te ondertekenen data wordt zoveel mogelijk door de Chauffeurskaart ondertekend, maar wanneer deze niet aanwezig is óf niet geverifieerd kan worden, worden handtekeningen gezet door de Systeemkaart. Een simpel voorbeeld is hierbij een rit welke gereden is onder BSN en het maken van een export. Beide worden door de systeemkaart ondertekent. De

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
ICT | CIO-office

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD |
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
Operationeel TSP manager
5.1.2.e
Operationeel TSP manager
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

14 december 2022

Boordcomputer Taxi maakt dus geen valide ondertekeningen meer en dient zichzelf te beschermen door “op rood” (storing) te gaan. De boordcomputer moet dan verdere handelingen staken.

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
ICT| CIO-office

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD |
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

@ILenT.nl

Datum

14 december 2022

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ILT
DGMO

ILT
ICT
CIO Office
Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersonen
5.1.2.e
5.1.2.e
M 5.1.2.e @ILenT.nl
5.1.2.e
5.1.2.e
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl

memo

Mogelijk knelpunt: BCT's 'op rood' per 22 maart 2023

Waarom dit memo?

- Met brief '2018-2019 -31 521, nr 115' informeerde de staatssecretaris de Tweede Kamer over het feit dat de geldigheid van de G2 systeemkaarten voor Boordcomputers Taxi (BCT's) met 36 maanden werd verlengd, tot 'eind maart 2023';
- De huidige G2 systeemkaarten hiermee geldig zijn tot 21 maart 2023, hetgeen betekent dat alle BCT's uiterlijk 21 maart 2023 te zijn voorzien van een G3 systeemkaart;
- ILT constateert dat, om verschillende redenen, een groot deel van de taxiondernemers in Nederland niet tijdig de G2 systeemkaart laat omwisselen, waardoor veel BCT's in storing zullen gaan en onbruikbaar zullen worden;
- Het is verboden om taxivervoer te verrichten zonder 'een op correcte wijze functionerende BCT' (art 79 lid 1 BP2000); daarnaast gebruiken veel taxiondernemers de BCT ook voor andere toepassingen (uren- / salarisadministratie, navigatie, etc);
- Bovenstaande zal tot onrust leiden in de taxibranche; het is dan ook ons advies hier het IG team en de staatssecretaris over te informeren.

Datum
19 december 2022

Nadere toelichting

In brief '2018-2019 -31 521, nr 115' schreef de staatssecretaris o.a.:

Systeemkaarten

U heeft mij tijdens het AO van 21 maart 2019 gevraagd of ik de taxibranche tegemoet kan komen door de geldigheidsduur van de systeemkaart met zes jaar te verlengen. Een verlenging van de geldigheidsduur is technisch mogelijk, maar vergt een afweging tussen hetgeen technisch mogelijk en hetgeen uit veiligheidsoverwegingen wenselijk is. Op basis daarvan komt de ILT tot de conclusie dat de geldigheid van de systeemkaarten met 36 maanden kan worden verlengd tot uiterlijk eind maart 2023. Deze verlenging geeft de taxibranche ruimschoots de gelegenheid om de systeemkaarten te vervangen. De kosten voor het plaatsen van de nieuwe systeemkaarten zijn voor de branche zelf. Voor de verlenging is een software update nodig, die door de fabrikanten wordt uitgevoerd. Dit is noodzakelijk om de BCT's ook na eind maart 2020 nog te laten functioneren.

Er zijn in Nederland 3 typen BCT op de markt. Naar aanleiding van het verlengen van de geldigheid van de G2 systeemkaart hebben de fabrikanten hun software aangepast om de geldigheid van de G2 systeemkaart met 36 maanden te verlengen. De fabrikanten waren/zijn zich dus ook bewust van het feit dat alle BCT's die 'in omloop' zijn per 22 maart 2022 voorzien dienen te zijn van een nieuwe G3 systeemkaart. Er staan in Nederland ongeveer 35000 auto's als taxi geregistreerd.

ILT
ICT
CIO Office

Datum
19 december 2022

Genomen acties

Naar aanleiding van dit potentiële knelpunt zijn vanuit ILT de volgende acties genomen:

- Doorlopend overleg met de 3 BCT fabrikanten om hen te bewegen de systeemkaarten te gaan (laten) omwisselen;
- Besproken in de Begeleidingscommissie BCT, waar een brede vertegenwoordiging van de branche aanwezig is;
- Aanpassing van de website om aandacht te vragen voor de systeemkaartwissel: [Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)
- Op 10 oktober 2022 een persbericht verzonden: [Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen | Nieuwsbericht | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#); dit werd o.a. opgepakt door TaxiPro;
- Het via alle kanalen (KNV, stichtingen, taxi-centrales, standplaatsen, etc) verspreiden van flyers om taxiondernemers te informeren over de verplichting om de systeemkaart te wisselen;
- 1^e helft januari 2023 ontvangen alle vergunde taxiondernemers een brief om hen te informeren over de verplichting om de systeemkaarten te wisselen.
- Ook in het eerste kwartaal 2023 gaat ILT door met communiceren over dit onderwerp.

Huidige stand van zaken

Diverse inventarisatierondes (laatste 16 december 2022) leverde op dat:

- Cabman Euphoria
 - de typegoedkeuring voor de benodigde software op 7 december 2021 heeft verkregen van de RDW;
 - actief aan de slag is gegaan om alle BCT's tijdig te laten omwisselen;
 - ongeveer 5.1.5. BCT's in omloop heeft;
 - momenteel in 5.1.5. taxi's de systeemkaarten vervangen heeft (bron: [Systeemkaartinfo - Alles over de 2.3 software- Cabman - NL](#))
 - Van ongeveer 5.1.5. gebruikers geen contactgegevens heeft. Deze taxiondernemers zullen dus op een andere wijze op de hoogte gesteld moeten worden van het feit dat zij naar de werkplaats moeten om hun systeemkaart om te wisselen.
 - de BCT niet meer bruikbaar is na 21 maart 2023, mits de systeemkaart is omgewisseld, de taxiondernemer zal dan dus een nieuwe BCT moeten aanschaffen;
 - *Aanvullen met laatste info*

- NEONE

- de typegoedkeuring voor de benodigde software op 13 december 2022 heeft verkregen van de RDW;
- nu aan de slag is gegaan om alle BCT's tijdig te laten omwisselen;
- ongeveer 5.1.5. BCT's in omloop heeft;
- momenteel in ongeveer 5.1.5 taxi's de systeemkaarten vervangen heeft
- van ongeveer 5.1.5 gebruikers geen contactgegevens heeft. Deze taxiondernemers zullen dus op een andere wijze op de hoogte gesteld moeten worden van het feit dat zij naar de werkplaats moeten om hun systeemkaart om te wisselen;
- hier maatregelen op genomen heeft, o.a. het aanschrijven van debiteurenbestanden en afspraken met grote vervoerders en centrales;
- er rekening mee houdt dat uiteindelijk 5.1.5 taxi's niet tijdig omgewisseld zijn;
- de BCT niet meer bruikbaar is na 21 maart 2023, mits de systeemkaart is omgewisseld;
- hier wel een oplossing voor heeft door revisie BCT's aan te bieden.

- Quipment

- heeft besloten de systeemkaarten niet actief om te wisselen en hiervoor ook geen nieuwe software heeft ontwikkeld;
- de systeemkaarten lastig kan omwisselen door de eerdere keuze deze kaart in het systeem 'in te bakken', waardoor omwisselen alleen in de beveiligde omgeving van een fabriek kan;
- daar waar de BCT toch terug moet naar de fabriek en bij nieuwe taxi's wél een G3 systeemkaart plaatst;
- ongeveer 5.1.5 BCT's in omloop heeft;
-
- de BCT wel bruikbaar is na 21 maart 2023, mits enkele foutmeldingen worden weg geklikt;
- *Aanvullen met laatste info*

Met betrekking tot de Quipment is dus wel iets bijzonders aan de hand. De BCT blijft functioneren, ondanks dat dit volgens de specificaties niet mogelijk zou moeten zijn. Toch hebben zij een (nog doorlopende) typegoedkeuring van de RDW. Onderzoek heeft uitgewezen dat dit veroorzaakt wordt door het feit dat de functionele keuring plaats vindt op basis van een door ILT destijds opgesteld beveiligingsprofiel, waarin niks is opgenomen over de geldigheid van de systeemkaart.

Wel stellen we vast dat de BCT dan géén correct werkende BCT meer is (cfm. art 79 lid 1 BP2000), hij geeft tenslotte ook een foutmelding en de G2 systeemkaart is nu eenmaal niet meer geldig. De ILT zal dan ook handhavend optreden tegen taxi ondernemers die hun systeemkaart niet tijdig hebben omgewisseld.

ILT

ICT

CIO Office

Datum

19 december 2022

Overleg AT – ILT dd 20 december 2022.

Aanwezig: AT: 5.1.2.e
Logius: 5.1.2.e
ILT: 5.1.2.e

Dit is een terugkoppeling en geen vervolg 'toezichtbezoek'.

AT: "We hadden een oudere brief verwacht over de wijziging Idemia – IDBV", niet een brief die opgesteld naar aanleiding van onze vraag.

Inleiding

We waren eerst bij ILT voor een controlebezoek en omdat het aantal bevindingen bij Idemia hoog was, was dat de aanleiding voor een bezoek daar. Dit was positief.

We hebben wel nog bedenkingen over de governance vanuit ILT als QTSP. We vinden dat de QTSP in control moet zijn, maar zien dat KIWA een 'trechterfunctie' heeft en daardoor mist ILT (en ook AT) een aantal zaken.

AT wil tijdig geïnformeerd worden, maar nog belangrijker is dat ILT geïnformeerd wordt.

Wanneer ILT het 'TSP schap' wil beëindigen dan moet ILT AT op tijd informeren

Als we in 2023 een beleidsbesluit nemen MOETEN we dit communiceren aan ILT, op een formele manier.

Systeemkaarten

AT: Hoe loopt het met de wisseling?

ILT: goed. De 2 meewerkende fabrikanten (Neone en Euphoria) liggen op schema qua wisseling maar er zullen ook een paar taxi's op rood gaan. Quipment werkt niet mee, wisselt wel waar mogelijk. ILT is van plan te gaan handhaven als er na 21 maart gebruik gemaakt wordt van een BCT met G2 systeemkaart.

AP Brief staatssecretaris naar AT sturen.

Incidentmeldingen.

BlueX is ook in gebruik bij andere TSPs

- is dit alleen bij KIWA een probleem?
- Is hiermee de oorzaak opgelost van dit probleem?

AP: antwoord op deze vragen delen met AT aanstaande donderdag 22-12

Laatste punt.

We zijn positief. Op het gebied van governance hebben we wel wat bedenkingen

Ht aantal bevindingen in de keten gaat structureel omlaag

Wanneer er een vraag gesteld wordt door AT aan de IenW TSP kan de info direct opgelepeld worden

Wel organisatorisch steeds op een andere plek. Ondanks dat wordt de TSP functie nu goed ingevuld, mede dankzij de komst van 5.1.2.e

Feedback 5.1.2.e

Er speelt veel.

Wanneer is G4 er? Dat wordt in het meest gunstige scenario (als we het bij de huidige leverancier kunnen onderbrengen) voor nov 2023. Meer realistisch is 2024 - 2025

De communicatie met IenW wordt als positief ervaren

KIWA moet IenW wel ro-actief informeren

BlueX is wel zorgelijk. "AET 5.1.2.e moet aan de bak!"

5.1.2.e wil root cause analysis van het probleem.

We sluiten af met de mededeling dat we het Ketenoverleg ieder kwartaal op een wisselende locatie gaan doen.

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - [ILT](#); 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: verslag bezoek Quipment
Datum: dinsdag 11 oktober 2022 09:47:00
Bijlagen: [220912 Bezoek Quipment.docx](#)
[image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)

Hoi allen,

Hierbij het verslag tussen ILT en Quipment voor wat achtergrondinformatie wat hun BCT's gaan doen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Projectleider Proces en Organisatie Toezicht Realisatie Variant BCT
 Projectleider on desk Tacho
 Taakgroepentrekker Digitaal Inspecteren
 Senior User Tachoscan

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Toezicht marktordening

Team digitale- en bedrijfsinspecties

&

Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de weg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e

5.1.2.e [@ILenT.nl](#)



Ketenoverleg BCT

26 januari 2023, locatie KPN Apeldoorn

Aanwezig:

5.1.2.e (IDBV) (digitaal)
 5.1.2.e (digitaal)
 5.1.2.e (AMP) (digitaal)
 5.1.2.e (KIWA)
 5.1.2.e (KIWA)
 5.1.2.e (KPN)
 5.1.2.e (KPN)

1. Opening en mededelingen

Voorstelronde tbv 5.1.2.e
 IDEMIA is nu ID&D. 5.1.2.e vraagt naar de geldigheid ETSI certificering 5.1.2.e legt uit dat geregeld is.

2. Bespreken wijzigingen PKI

Wijziging 5.0 is onderweg. Concepten worden besproken. Is stevige wijziging.

5.1.2.e verwacht eerst nog een 4.11.

5.1.2.e : Dispensatie PKI-0 160 is verlengd tot einde G3

4.10 loopt nog. Testpassen nu bij fabrikanten. Reactie Cabman is vertraagd (om onduidelijke redenen zijn passen en pinmailer pas een week later gekomen is dan bij anderen. Is ingewikkeld voor KIWA en de keten. 5.1.2.e van KIWA gaat dit oplossen.

3. Actuele OoA versie vaststellen, update van komende veranderingen/aanpassingen

Actueel is nu 4.10 (dec 2022). KPN heeft deze nog niet.

AP 5.1.2.e : laatste versie verspreiden, incl gewenste wijzigingen ILT en AMP.

Blijft een 4.10 versie. Moeten we dan feb / maart 2023 afronden.

5.1.2.e : nieuwe OOA doorgestuurd. AMP heeft nog wijziging gevraagd.

5.1.2.e : heeft in audit een opmerking gekregen over OOA. Opgelegde normen kloppen niet allemaal.

5.1.2.e : ILT heeft ook nog interne bevindingen die opgelost moeten worden.

5.1.2.e : er is ook een ERCA OOA verspreid. 5.1.2.e vraagt om reactie. CPS ERCA is in afronding.

4. Incidenten achterliggende kwartaal

5.1.2.e : incident 503 melding. Problemen intrekkingen server.

5.1.2.e : druk met oplossing. Is hardnekkig probleem. KPN wil graag over naar nieuwe BlueX versie (7), maar is flink wat werk.

5.1.2.e : wat is de planning? Duurt nog wel even, lastig te bepalen. Er zijn veel afhankelijkheden.

5.1.2.e : zijn tussenoplossingen voor afgesproken, maar is (te) arbeidsintensief.

5.1.2.e licht toe dat AT hier ook naar kijkt en ILT bevestigt.

Geen andere incidenten bekend.

5. Verbeter acties

Geen

6. Logius pentest

Nog niet iedereen heeft het rapport.

5.1.2.e : rapport verspreiden

Alleen opmerkingen (lage prio) over ILT URL's en 5.1.5.

ILT stemt af met KPN, servers draaien daar.

AP 5.1.2.e : stemt af met 5.1.2.e .

5.1.2.e : vraagt IP adressen centraal te verzamelen, dus KPN ook. ILT verstuurt de IP adressen dan door.

5.1.2.e : Ketenpartijen worden vanuit verschillende rollen aangesproken. Dit maakt het aanleveren van de vrijwaringsverklaringen ingewikkeld. Komt nog afstemming over. Afspraak zal worden dat KIWA, ILT en KPN een CC krijgen.

5.1.2.e vrijwaringsverklaringen klopten niet. Zouden hiermee echt binnen kunnen komen in interne omgeving. Moet anders. Ging bij KPN ook wat lastig. Verkeerde dag getest en onduidelijke communicatie.

5.1.2.e : stelt voor dit nu gelijk mee te nemen in de reactie / evaluatie. Evt opmerkingen komen richting ILT.

5.1.2.e : allen

7. Zijn er issues met opvolgen van bevindingen (hulp vraag)

5.1.2.e : Bevinding windows hardening blijkt lastig, zitten afhankelijkheden met andere processen in.

5.1.2.e : technische sessie maken om dit op te lossen / te bespreken. 5.1.5.

8. Kunnen wij elkaar helpen/ondersteunen?

Technische sessie op enkele bevindingen bij 5.1.2.e (KPN). Van AMP 5.1.2.e betrekken.

9. Melding RDI

5.1.2.e over tik op de vingers van 5.1.2.e : Let erop dat iedereen in de keten zijn/haar info tijdig aanlevert. Anders zou vermelding op de trust list 'in gevaar' kunnen komen (en daar zouden we allemaal last van krijgen... 😊)

5.1.2.e vraagt hoe we weten dat we de goede dingen doen en dat 5.1.2.e dan ook tevreden is. 5.1.2.e geeft aan dat dit in 'leveranciersmanagement' geregeld is. 5.1.2.e : weten we zeker dat dit 'het' is dan?

5.1.2.e : Leveranciersmanagement 'opschudden'. Even laten checken bij 5.1.2.e

5.1.2.e stelt voor 5.1.2.e ook goed en direct mee te nemen in de processen en oplossingen. Helpt hun ook in hun toezichtsrol.

5.1.2.e :

Dit ook zo communiceren met 5.1.2.e

10. Samenvoegen ketenoverleg BCT en DT

5.1.2.e stelt voor ketenoverleg ook te gaan gebruiken voor 5.1.2.e We deden dit eerder. Iedereen is dit wel eens, gaan we doen.

11. Actualiteiten

5.1.2.e : *Systeemkaarten*

Voor info zie: [Systeemkaart BCT vervangen voor 21 maart | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Fabrikanten en taxiondernemers zijn laat met de omwisseling (dit is al 3 jaar bekend). ILT heeft veel communicatie gedaan. Fabrikanten hebben niet al hun klanten in beeld (geen actuele contactgegevens)

Bij Quipment is omwisselen een probleem en doen dit dus niet actief.

Neone en Cabman wel, maar ook zij zullen niet alle klanten tijdig bereiken.

BCT's van Neone en Cabman, die niet op 21 maart 2023 omgewisseld zijn, gaan 'op rood' en functioneren in zij geheel niet meer. Quipment BCT's krijgen een foutmelding, maar blijft op zich wel functioneren. Toch wordt niet meer aangemerkt als een 'op correcte wijze functionerende' BCT en de ILT zal hierop gaan handhaven.

Naar schatting 5.1.5. taxi's zullen niet tijdig wisselen. Er is dus wel 'gedoe' te verwachten...

5.1.2.e : *Datakwaliteit*

Als bekend zitten er fouten in de data die de BCT's genereren. Dit is de reden dat ILT niet kan handhaven op de door de BCT gegenereerde gegevens (o.a. arbeids- en rusttijden). In de Begeleidingscommissie BCT (overleg met KNV, BCT fabrikanten, ILT, etc) is toegezegd dat ILT nog een keer een analyse zou maken en dan bij voorkeur met actuele bulkdata. Nu valt het binnenhalen van die data niet mee, maar de analyses die we wel hebben kunnen doen tonen aan dat het nog niet best gesteld is. Als de details bekend worden (medio maart 2023) zal ook dit tot 'gedoe' kunnen leiden in de markt.

5.1.2.e *Testkaarten niet goed*

I.v.m. het doorvoeren van wijzigingen in het certificaatprofiel zijn testkaarten verspreid onder de 3 BCT fabrikanten. Vers van de pers: gisteren einde middag begrepen we dat dit bij Neone voor problemen zorgt; de kaarten werken niet.

5.1.2.e vraagt om een andere analyse en vraagt overleg te plannen met de betrokken partijen. 5.1.2.e zegt dit toe, maar wil ook even de reacties van de andere fabrikanten afwachten.

5.1.2.e : overleg regelen, zodra alle uitkomsten bekend zijn.

Buiten Reikwijdte

Bu ten Reikwijdte

Buiten Reikwijdte

Van: 5.1.2.e) -ILT
Aan: 5.1.2.e) -ILT
Onderwerp: FW: Systeemkaart BCT vervangen
Datum: donderdag 6 oktober 2022 18:01:00

Hoi 5.1.2.e

Mijn antwoorden in rood. Kun jij controleren en eventueel aanvullen? Dan doorsturen naar 5.1.2.e lijkt me.

Gr
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 5 oktober 2022 14:29

Aan: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Systeemkaart BCT vervangen

Dag 5.1.2.e ,

Zojuist heb ik even telefonisch met 5.1.2.e overlegd, kunnen jullie 5.1.2.e) svp de vragen uit onderstaande mail beantwoorden?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: woensdag 5 oktober 2022 13:58

Aan: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Systeemkaart BCT vervangen

Beste 5.1.2.e

Ik vind het niet gek dat wij in onze contacten met de taxichauffeurs hen attenderen op het vervangen van de BCT systeemkaart.

Maar ik dacht dat we daar niet alleen in zouden staan. Dat we juist ook de mensen die al contact met hen hebben (zoals de KIWA) ook zouden faciliteren om dit mee te nemen in hun communicatie.

Ik ben echt van mening dat we dat niet alleen moeten doen. Ik vind de com aanpak dus nog te smal. Dat gaan we ook zeker doen. KIWA gaat alle taxi-ondernemers in NL namens ons een brief sturen met de flyer en ze attenderen op de noodzaak van een systeemkaartwissel.

- Wat doen de netwerk/ketenpartners? En hebben we al contact met hen over de acties die zij kunnen ondernemen?

We hebben contact met alle ketenpartners en ze ondersteunen onze actie.

KIWA gaat dus alle taxi-ondernemers in NL namens ons een brief sturen.

KNV taxi zal haar leden benaderen en ook via bekende stichtingen en gemeenten de 'vrije rijders' benaderen.

SFM gaf aan graag een stukje in hun Taxikrant te willen plaatsen

- Wat weten de netwerk/ketenpartners over onze communicatie richting de sector?

De netwerk/ketenpartners zijn op de hoogte.

- Wat doen we (doet 5.1.2.e) richting specifieke vakmedia?

TaxiPro is geïnformeerd. PV magazine (nog) niet

5.1.2.e

(geeft les aan chauffeurs) is geïnformeerd

Weginspecteurs zijn geïnformeerd

Te overwegen: Via brief aan werkplaatsen via KIWA

Kun je het plan daarmee aanvullen?

NB is er een reden waarom je voor een ander format hebt gekozen? [Communicatieplan light \(rijksweb.nl\)](#)

Nu niet erg. Maar fijn als je er de volgende keer gebruik van maakt.

Groet

5.1.2.e

mw

5.1.2.e

Teamleider Communicatieadvies en Woordvoering

.....
Afdeling Communicatie en Dienstverlening
Inspectie Leefomgeving en Transport
.....

M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@lLenT.nl](#)

W [www.lLenT.nl](#)

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e [@lLenT.nl](#)>

Verzonden: woensdag 5 oktober 2022 13:46

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e [@ilent.nl](#)>

Onderwerp: FW: Systeemkaart BCT vervangen

Dag 5.1.2.e ,

Zoals gister besproken bijgaand nog wat achtergrondinformatie over het vervangen van de systeemkaart BCT.

Alle taxi's in Nederland zijn voorzien van een Boordcomputer Taxi (BCT). Dat is wettelijk verplicht voor een goede registratie van ritgegevens en de arbeids- en rusttijden. In elke BCT zit een systeemkaart. Deze moet worden vervangen omdat vanaf 21 maart 2023 de oude G2-systeemkaart niet meer werkt. De nieuwe G3-systeemkaart lost dit probleem op.

De contactpersonen van de ILT zijn 5.1.2.e (CC) en 5.1.2.e (CC), zij gaven aan dat de Trust Service Provider van Min IenW (ILT) eindverantwoordelijk is voor het gehele stelsel Public Key Infrastructure (PKI) Overheid m.b.t. het gebruik van gekwalificeerde handtekeningen tbv de BCT. De reden dat ILT de afzender van de boodschap moet zijn is dat ILT eindverantwoordelijk is voor de BCT. KIWA is 'slechts' verantwoordelijk voor de uitvoering.

Om de verplichte vervanging onder de aandacht te brengen van de taxichauffeurs heb ik met 5.1.2.e en 5.1.2.e een communicatieplan light gemaakt. Ook is de [webpagina](#) aangepast, een folder ontworpen met een QR code en een voorzet gedaan voor een persbericht.

5.1.2.e stemt dit persbericht verder af.

De offerte heb ik ter goedkeuring aan je gemaïld.
Als je nog vragen hebt beantwoord ik die vanzelfsprekend graag

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Communicatieplan-light BCT

Aanleiding/situatie:

Voor 21 maart 2023 moeten alle taxiondernemers met een BCT hun G2 systeemkaart vervangen voor een G3 systeemkaart.

De Trust Service Provider van Min IenW (ILT) is eindverantwoordelijk voor het gehele stelsel Public Key Infrastructure (PKI) Overheid m.b.t. het gebruik van gekwalificeerde handtekeningen tbv de BCT. De reden dat ILT de afzender van de boodschap moet zijn is dat ILT eindverantwoordelijk is voor de BCT. KIWA is 'slechts' verantwoordelijk voor de uitvoering.

Communicatiedoelen:

Informereren en aanzetten tot actie.

Het informeren van alle taxiondernemers zodat zij tijdig langs gaan bij een werkplaats om in hun BCT (Boord Computer Taxi) een nieuwe G3 systeemkaart te laten plaatsen.

Beoogde doelgroep(en):

Alle taxiondernemers met een BCT.

Kernboodschap:

Vervang uw systeemkaart voor 21 maart:

Kijk : De BCT registreert onder meer de arbeids- en rusttijden van een taxi. In elke BCT zit een systeemkaart.

Maar : Na 21 maart 2023 werkt de huidige systeemkaart niet (goed) meer.

Dus : ga dus naar uw werkplaats om de systeemkaart te laten vervangen, zodat u ook na 21 maart 2023 kunt blijven rijden.

De systeemkaart van je BCT gaat verlopen. Om te voorkomen dat je BCT niet meer werkt moet je de systeemkaart vervangen. Ga dus naar je werkplaats om je systeemkaart te vervangen.

Gekozen strategie:

We zetten de volgende middelen in:

- Website: tekst aanpassen en foto plaatsen
- Persbericht
- Telegram: via 5.1.2.e : Let op: als je je systeemkaart niet laat vervangen werkt je BCT niet meer.
- Infographic: 4 afbeeldingen met kleine tekstuele ondersteuning
- Flyer met infographic en foto's

Aanpak:

Wat	Toelichting	Door wie	Planning
Concept tekst website ILT		5.1.2.e	16-09-22
Website aanpassen	Aanbieden bij redactie	5.1.2.e	20-09-22
Internet	Nieuwsbericht over Systeemkaart BCT vervangen	5.1.2.e	zsm
Persbericht		5.1.2.e	
Telegram	Informereren bij 5.1.2.e ivm timing	5.1.2.e	Na verzenden persbericht
Infographic ontwikkelen	4 afbeeldingen met kleine tekstuele ondersteuning	5.1.2.e	
Deze afdrukken en verspreiden als flyer		5.1.2.e	December flyermaand

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Systeemkaart - hoe zie ik dat het een G3 is?
Datum: donderdag 6 oktober 2022 17:33:00

Hi 5.1.2.e

Systeemkaartinfo kun je natuurlijk ook live in de BCT zien. Destijds hebben we om die reden het onderzoekbestand buiten de tool gehouden. Inmiddels lijkt het me wel handig.

Ik speur nog even door naar het nummer van de systeemkaart. Jij hoeft dus niet te kijken!!

Groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: donderdag 6 oktober 2022 16:51
Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Systeemkaart - hoe zie ik dat het een G3 is?

Hoi 5.1.2.e ,

Zie mijn opmerking in Rood.

Groetjes 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 6 oktober 2022 15:11
Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: Systeemkaart - hoe zie ik dat het een G3 is?

Hi 5.1.2.e

Ik heb aan Fred gevraagd om ook het onderzoekbestand in de tool op te nemen. Zo kunnen we snel zien of iemand een G3 systeemkaart heeft (en handig voor softwarenummer etc.).

Dan mogen we de collega's wel weer aangeven dat ze dat bestand voortaan ook weer downloaden. Ik deed dit namelijk ook niet meer.

Vraag aan jou;

Waarom zie je dat het een G3 kaart is? Je kan dit zien aan het volgnummer van de systeemkaart. Deze is standaard 00001 en als dat een G3 is dan is dat bij de oudere auto's 00002. Bij de nieuwe ingebouwde BCT's is dat wel volgnummer 00001 zover ik weet, zal na mijn vakantie even door mijn foto's gaan.

Ik zie geen onderzoekbestand bij je mails aan 5.1.2.e . Bij de 5.1.2.e kun je dit zien in de naam achter de syteemkaart (zie foto)

Met vriendelijke groet

5.1.2.e
Coördinator Kernvakgroep personenvervoer

.....
Team Specialistische Handhaving
Afdeling Toezicht Marktordening
Directie Toezicht en Opsporing
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Ter accordering - semidef nieuwsbericht iz vervanging systeemkaart BCT
Datum: woensdag 5 oktober 2022 15:11:00

Hoi 5.1.2.e ,

Klopt: er staan geen zaken in het nieuwsbericht die niet openbaar kunnen of mogen zijn. Mijn twijfel komt voort uit het feit dat 'handhaving' met de BCT in de sector gevoelig ligt. Dit zal volgende week ook aan bod komen in de begeleidingscommissie. 5.1.2.e kan de exacte status op dit moment toelichten denk ik.

Zo lang de tekst onder 'oproep' ongewijzigd blijft ben ik akkoord, ook met plaatsing op de externe ILT website.

Gr
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 5 oktober 2022 15:01
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
 <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e@ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e@ILenT.nl

Onderwerp: RE: Ter accordering - semidef nieuwsbericht iz vervanging systeemkaart BCT

Dag 5.1.2.e (en anderen),

Het nieuwsbericht is bestemd voor de externe [ILT-site](#). Ik had van 5.1.2.e begrepen dat jullie graag zoveel mogelijk taxichauffeurs en -ondernemers willen bereiken. Het plaatsen van dit nieuwsbericht op onze ILT-site ondersteunt jullie wens, omdat ik het nieuwsbericht na plaatsing op onze ILT-site, onder de aandacht van vakmedia zoals bijvoorbeeld TaxiPro.

Voor zover ik kan inschatten, staan er geen zaken in het nieuwsbericht die niet openbaar kunnen of mogen zijn. Maar misschien zie ik iets over het hoofd? Is er een reden dat het bericht niet op de externe ILT-site mag staan?

De zin 'De inspectie controleert tijdens wegininspecties, bedrijfsinspecties en digitale inspecties onder andere op de aanwezigheid en het gebruik van een BCT' heb ik letterlijk van onze eigen site, zie <https://www.ilent.nl/onderwerpen/inspectie-taxi> onder het kopje 'Boordcomputer Taxi (BCT)'.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Woordvoering Inspectie Leefomgeving en Transport

.....
Directie Communicatie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e
E: 5.1.2.e @ilent.nl
Werkdagen: ma t/m do
www.ilent.nl
www.rijksoverheid.nl

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 5 oktober 2022 14:44

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
< 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
< 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Ter accordering - semidef nieuwsbericht iz vervanging systeemkaart BCT

Ho 5.1.2.e

Ik ben met deze semi-def versie akkoord, zolang deze bedoeld is voor de interne ILT site.
De laatste zin klopt volgens mij echter niet helemaal. De ILT controleert namelijk alleen tijdens
wegininspecties op de aanwezigheid en het gebruik van een BCT volgens mij.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering
ICT| CIO-office
Inspectie Leefomgeving en Transport
Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ILenT.nl>

Van: 5.1.2.e - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 5 oktober 2022 13:20

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Ter accordering - semidef nieuwsbericht iz vervanging systeemkaart BCT

Dag 5.1.2.e ,

Hieronder de semi-def versie van het nieuwsbericht i.z. de vervanging van de systeemkaart BCT.
Ik heb in de derde alinea naast een korte uitleg over de systeemkaart ook nog een paar kleine
aanpassingen verricht (zie blauw gemarkeerde). Graag hoor ik of jullie met deze semi-def versie
akkoord zijn. Na jullie akkoord leg ik het nieuwsbericht ter accordering voor aan 5.1.2.e (cc
5.1.2.e en 5.1.2.e).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Woordvoering Inspectie Leefomgeving en Transport

.....
Directie Communicatie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e

E: 5.1.2.e @ilent.nl

Werkdagen: ma t/m do

www.ilent.nl

www.rijksoverheid.nl

/////

Nieuwsbericht t.b.v. ILT-site - SEMIDEF

versie wo 5 okt 2022

Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) roept taxiondernemers op om tijdig de huidige G2-systeemkaart van de boordcomputer taxi (BCT) te laten vervangen door de nieuwe G3-systeemkaart. Dit omdat de G2-systeemkaart vanaf 21 maart 2023 niet meer werkt.

De taxiondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het tijdig laten [vervangen](#) van de systeemkaart en een goed werkende BCT. Taxi's die geen G3-systeemkaart in de BCT hebben, mogen vanaf 21 maart 2023 niet rijden totdat de oude G2-systeemkaart is vervangen.

Verplichte registratie

Voor een goede registratie van ritgegevens en de arbeids- en rusttijden zijn alle taxi's in Nederland verplicht voorzien van een Boordcomputer Taxi (BCT). De taxichauffeur gebruikt tijdens taxiwerkzaamheden een persoonsgebonden chauffeurskaart in de BCT voor de registratie van ritgegevens en arbeids- en rusttijden. In elke BCT zit een systeemkaart die de boordcomputer identificeert en deze in staat stelt om gegevens te ondertekenen. Voor de ILT is de BCT een belangrijk instrument bij haar toezicht en handhaving. De inspectie controleert tijdens wegininspecties, bedrijfsinspecties en digitale inspecties onder andere op de aanwezigheid en het gebruik van een BCT.

Veilig taxivervoer

Veilig vervoer per taxi is belangrijk, daarom heeft de overheid wet- en regelgeving voor taxivervoer opgesteld. De regels zijn ter verbetering van de arbeidsomstandigheden van taxichauffeurs en voor het tegengaan van oneerlijke concurrentie. De ILT ziet erop toe dat ondernemers en chauffeurs in de taxibranche de regels naleven.

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Cc: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Onderwerp: Aangepaste managementreview
Datum: dinsdag 15 november 2022 21:56:21
Bijlagen: [221115 Management Review 2021 DEF \(incl correctie systeemkaarten\).pdf](#)

Hallo 5.1.2.e ,

Je hebt eerder de management review 2021 voor akkoord getekend.

Later bleek hier een fout in te zitten: het (volgens de kwartaalrapportages) uitgegeven aantal systeemkaarten kon nooit kloppen met de werkelijkheid.

Navraag bij KWIA leverde de juiste cijfers op, in deze versie zij deze verwerkt.

Zou je deze voor de volledigheid ook nog even willen tekenen?

Veel dank en groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ILT

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

14 juni 2022

memo

Management Review IenW TSP - BCT

Inleiding

Jaarlijks stelt de TSP van IenW een review op, waarin verantwoording wordt afgelegd aan het management.

In dit memo de Management Review over het jaar 2021, met daarin opgenomen:

- a. Resultaten van de interne en externe audits
- b. Relatie met de ketenpartijen
- c. Resources
- d. Aantal uitgegeven BCT kaarten
- e. Feedback van klanten en onderaannemers (gerelateerd aan PKI overheid)
- f. Incidenten, calamiteiten en het oefenen hiervoor
- g. Status van preventieve en corrigerende acties binnen de PKI overheid infrastructuur
- h. Algemene ontwikkelingen
- i. PKI-O gerelateerde beroepen en klachten

a) Resultaten van de interne en externe audit**Interne Audit**

De IenW TSP heeft in 2021 één interne audit ondergaan.

Deze is uitgevoerd door 5.1.2.e in september en oktober van 2021. De audit was vooral gericht op:

- De mate waarin de dienstverlening van het TSP voldeed aan de normen uit het Overview of Applicability (OoA) versie 4.8 juli 2021.
- De follow-up de bevindingen uit de volgende auditrapporten:
 - Interne audit PKI, uitgevoerd door C-RISK (Anil Changoe) op 28 februari 2020 (200228 Interne auditrapportage PKI DEF)
 - Beoordelingsrapport Surveillance audit ETS-021 en ETS-031, uitgevoerd door BSI (Maarten de Boer) op 2 november 2020 (3023071-3018684 ETS-021-031 BSI - ILT surveillance audit rapport oct20 v1 FINAL)
 - Boordcomputer intern auditrapport, uitgevoerd door ILT Internal Audit (Marinus de Pooter, Quality Assurance Officer), 13 november 2020 (IA rapport Boord Computer Taxi v.201113)

Het auditrapport bevat 4 minor non-conformities en 26 verbeterpunten.

De non-conformities hadden betrekking op:

- De personele capaciteit van de TSP (3 minors)
- Enkele onjuistheden in de Overview of applicability

Wat opvalt is dat 18 verbeterpunten betrekking hebben op ETSI EN 319 411-1 en 5 op PKI-O 4.9.

Externe Audit door BSI

In 2021 is er één audit door BSI (5.1.2.e) uitgevoerd, van 9-15 november 2021.

Van de 2 nog openstaande minor non conformities is er 1 gesloten en 1 bleef er nog open. Deze had betrekking op het sturen en handhaven van compliance/security/risk controls.

Verder zijn er 8 nieuwe minor non conformities geregistreerd. Deze hadden betrekking op:

- Naleving ETSI 2021-05
- Bewijs dat is / wordt voldaan aan alle toepasselijke wet- en regelgeving
- Beschikbaarheid van bewijs van compliance bij de certificeringsaudit
- Aansluiting tussen het Integraal beveiligingsbeleid IenW en de security policies uit de keten
- Het ontbreken van enkele vereiste onderwerpen in het CPS
- De review procedure van de certificaatprofielen werkte niet goed
- Opvolging na security incidenten
- Ontbreken van enkele onderdelen in het BCM plan

Volgens nieuwe richtlijnen volgt er medio juni 2022 een controle-audit op de openstaande non-conformities.

Management opinie interne en externe audit

Samenvattend zijn de audits in 2021 positief verlopen. De interne audit heeft vooral veel nieuwe aandachtspunten opgeleverd waarmee de TSP rol nog verder verbeterd kan worden. De externe audits hebben aangetoond dat de TSP-rol in 2021 verder is verbeterd. Bijna alle oude bevindingen werden gesloten. Wel werden er helaas 8 nieuwe bevindingen geopend. Samen met het grote aantal suggesties ter verbetering is dit een stimulans om nóg verder te verbeteren.

b) Relatie met Ketenpartijen

De periodieke overleggen met KIWA (op meerdere niveaus en minimaal 1x per 4 weken) zijn in 2021 gecontinueerd. In het PKI-o overleg worden iedere maand de belangrijkste zaken op operationeel niveau besproken. Daarnaast vindt er maandelijks managementoverleg plaats tussen KIWA en ILT. In dit laatste overleg ligt de focus minder op de inhoud van lopende zaken, maar meer op projecten, algemene risico's en tactische zaken.

Het ketenoverleg waarin alle BCT ketenpartijen deelnamen, heeft in 2021 twee maal plaatsgevonden. De verslagen hiervan zijn gedeeld met alle deelnemers.

Management opinie ketenpartijen

In 2021 is de relatie met KIWA en de andere ketenpartners verder verbeterd.

ILT

Datum

14 juni 2022

c) Resources

In 2021 is de operationele TSP functie uitgevoerd door 1 FTE, ondersteund door de strategisch TSP manager.

Daarnaast is regelmatig de inzet van een externe PKI specialist ingehuurd.

Voor voldoende capaciteit, maar ook om de continuïteit beter te borgen is gestart met de werving van een 2^e operationeel TSP manager.

Management opinie resources

De bezetting in 2021 was erg krap. Dit werd vooral veroorzaakt doordat de ILT toen nog niet helemaal op sterkte was. Gelukkig is in 2021 de werving gestart voor een extra operationeel TSP manager.

d) Uitgegeven BCT-kaarten in 2021

Periode	Uitgegeven Chauffeurs- / Inspectiekaarten	Uitgegeven Ondernemers- / Keuringskaarten	Uitgegeven Systeemkaarten
2021	13.052	4146	33.906

Soort Kaart	Uitstaande kaarten per 1-1-2021	Uitstaande kaarten per 31-12-2021
Chauffeurs-/ Inspectiekaarten	57911	53408
Ondernemers-/ Keuringskaarten	11023	11178
Systeemkaarten	6015	39721
Totaal	74949	104307

Wij baseren deze cijfers op de kwartaalrapportages van KIWA en de bij Logius ingeleverde uitvraagshets met aantallen geproduceerde en uitstaande certificaten. Opvallend is dat het aantal uitgegeven systeemkaarten in 2021 (100)

erg laag is, ten opzichte van het verschil in het aantal uitstaande systeemkaarten (6015 → 39271).

ILT

Wij vragen hier bij KIWA een verklaring voor.

Datum
14 juni 2022

e) Feedback van klanten en onderaannemers (gerelateerd aan PKI overheid)

In 2021 is er 2 keer een ketenoverleg gehouden, waarin geen bijzondere feedback is ontvangen van de Ketenpartijen BCT. Ook is er via KCC geen klacht van gebruikers binnengekomen.

Management opinie feedback

In algemene zin is er in 2021 een goed contact geweest met de ketenpartners en de PA.

f) Incidenten, calamiteiten en het oefenen hiervoor (map oefening, incidenten en calamiteiten)

Het aantal incidenten en calamiteiten in 2021 was zeven. Dit lijkt hoog, maar 4 incidenten hadden dezelfde soort oorzaak: een probleem met de verbinding tussen KIWA en KPN. Alle zeven incidenten zijn gesloten en daarbij is er door de ketenpartijen goed samengewerkt met voldoende aandacht voor verbeteringen en het informeren van de TSP.

Buiten Reikwijdte

Leerpunten:

- Richtlijn is te uitgebreid en te complex → versimpelen en ontdebellen
- Visual toevoegen voor heldere uitleg
- Opnemen in Piketboekje dat bij een écht incident of calamiteit, als iemand niet opneemt, 2 x gebeld mag worden binnen 3 minuten. Dan gaat de telefoon vaak pas over als hij in 'niet storen staat'
- De case voor de oefening was niet realistisch aangezien in de praktijk er teveel checks en balances in het productieproces zitten om een verkeerde kaart te kunnen laten bezorgen. Realistischer zou het zijn om een case te gebruiken dat er bv een systeem (bv solarwinds) omvalt, er intrekkingen niet tijdig zijn gedaan of dat een CRL niet beschikbaar zou zijn >4u (staat in PvE, ETSI zegt 24u)
- Check of in het BCM-plan van KIWA de rolverdeling zo is dat ILT betrokken is (in de rol van eindverantwoordelijke en communicatieverantwoordelijke) en operationeel afstemmen hoe in het geval van een echt groot incident de

afweging wordt gemaakt tussen 'de brand blussen' en de communicatie over de brand en de oplossing.

ILT

De leerpunten zijn opgevolgd en verwerkt in de verschillen processen en procedures.

Datum
14 juni 2022

Management opinie incidenten en calamiteiten

g) De status van preventieve en corrigerende acties binnen de PKIoverheid infrastructuur.

In 2021 zijn alle 'oude' bevindingen uit eerdere audits gesloten en is een grote verbeteringslag gemaakt in het managen van de BCT keten.

Er werden aangescherpte ETSI normen van kracht, vooral mbt ETSI 319-403. Hier zijn enkele nieuwe bevindingen op vastgesteld. In december 2021 is het bijbehorende CAP door auditor goedgekeurd. Wij gaan hier in 2022 mee verder.

De samenwerking met KIWA is verder verbeterd. In 2021 is een extra inspanning geleverd vanwege de aangescherpte ETSI normen.

h) Algemene ontwikkelingen

PKI-0160 (Subject.title)

Volgens deze eis dient beroep van de certificaathouder vermeld te worden in het certificaat. Het beroep van taxichauffeur stond niet op de lijst van toegestane beroepen, waardoor wij hier niet aan konden voldoen.

Er is toen een wijzigingsverzoek ingediend voor het PvE. Dit is in 2021 gehonoreerd, waardoor het beroep van taxichauffeur is toegevoegd aan de lijst toegestane beroepen. De dispensatie voor PKI-O160, die wij hebben voor de uitstaande BCT kaarten, is verlengd tot maart 2023.

Variant BCT

In 2021 is het project 'Implementatie variant BCT' gestart met de uitvoering en is er een projectmanager aangesteld. In de managementrapportage van 2020 stond: "Om te voorkomen dat nogmaals een kaartwisselactie nodig is, is het nodig dat uiterlijk in november 2023 een nieuwe BCT variant beschikbaar is." Door vertraging in het opstarten van het project zal dit niet mogelijk blijken. Een alternatief is het uitgeven van kaarten met een kortere geldigheid dan 5 jaar.

i) PKI-O gerelateerde beroepen en klachten

Er zijn ons uit 2021 geen PKI-O gerelateerde beroepen en/of klachten bekend.

Goedkeuring:

De TSP manager strategisch heeft op 30 juni 2022 aangegeven dat hij geen opmerkingen heeft op de inhoud van deze managementreview.

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Eerste opzet notitie wisseling systeemkaarten
Datum: donderdag 28 juli 2022 12:17:00
Bijlagen: [220728 Memo wisseling systeemkaarten BCT.docx](#)

Hoi 5.1.2.e

Hierbij een eerste versie van de notitie voor 5.1.2.e rondom de handhaving G3 systeemkaarten.
Ter bespreking straks, na het productieoverleg.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA - DT
M: 5.1.2.e

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ILT

5.1.2.e

directeur Toezicht en opsporing

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afh
OA leefomgeving en rail

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersonen

5.1.2.e
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl
5.1.2.e
5.1.2.e
M + 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl

memo

Wisseling systeemkaarten BCT

Beste collega,

Datum
28 juli 2022

Bij de vervanging van alle persoonsgebonden kaarten voor de Boordcomputer Taxi (BCT) in 2020 is afgesproken dat de BCT-fabrikanten (en hun klanten) voor het noodzakelijke omwisselen van de systeemkaarten tot 20 maart 2023 de tijd krijgen. Deze verlenging geeft de taxibranche ruimschoots de gelegenheid om de systeemkaarten te vervangen. De kosten voor het plaatsen van de nieuwe systeemkaarten zijn voor de branche zelf. Alle fabrikanten zijn hiervan op de hoogte. De ondernemer / chauffeur op straat is verantwoordelijk voor het hebben en gebruiken van een wettelijk toegelaten BCT.

Onlangs hebben we de fabrikanten gevraagd naar de voortgang van deze omwisseling (en de daarvoor benodigde software aanpassing in de BCT's) en bleek het volgende.

- Twee van de drie fabrikanten werken aan de vervanging. De grootste (Euphoria) heeft de benodigde software al ontwikkeld en laten certificeren en communiceert over de voortgang van de wisseling via een websiteⁱⁱ. Neone is bezig met het laten ontwikkelen van de benodigde software en heeft vertrouwen de klanten te kunnen bedienen met een systeemkaartwissel. Zowel Euphoria als Neone liggen op schema om op tijd klaar te zijn maar wijzen wel op de 'vrije rijders' die niet te bereiken zijn via de standaard kanalen;
- Eén fabrikant (Q2/Quipment) vervangt de systeemkaarten slechts reactief, in de fabriek, aangezien deze BCT niet zonder schade opengemaakt kan worden en de kosten van vervanging daardoor hoog zijn. Deze fabrikant verwacht dat op 23-3-2023 50% van de systeemkaarten vervangen zal zijn. In tegenstelling tot de software van de andere twee fabrikanten zal de software van deze fabrikant na bovengenoemde datum wel een foutmelding geven maar niet stoppen met functioneren.

Samen met KNV taxi is besloten de ondernemers en chauffeurs in de taxibranche nogmaals te informeren over de noodzaak om de systeemkaartwissel te laten uitvoeren. Hiervoor wordt een tekst voorbereid.

Omdat voorzien kan worden dat niet alle chauffeurs en ondernemers bereikt zullen worden en om geen ongelijk speelveld te laten ontstaan voor de verschillende BCT fabrikanten adviseren we de afdeling TMO nadrukkelijk om na 20 maart 2023 inspecties uit te voeren waarin gecontroleerd wordt op het

naleven van de verplichting met een werkende BCT met G3 systeemkaart te rijden.

ILT

Vergunningverlening
ondersteuning en afh
OA leefomgeving en rail

Datum

27 juli 2022

ⁱ zie kamerbrief met kenmerk ILT-2019/34652

ⁱⁱ [Systeemkaartinfo - Alles over de 2.3 software- Cabman - NL](#)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Kwartaalrapportage
Datum: maandag 5 december 2022 09:13:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[Kwartaalrapportage Q3 2022.pdf](#)

Dag beiden,

Dit is de eerste keer dat ik dergelijke rapportage ontvang. Ik ben benieuwd wat jullie hiervan kunnen maken en wat jullie ervan vinden.

Thnx!

Grtn, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 5 december 2022 09:03
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Kwartaalrapportage

Goedemorgen 5.1.2.e ,

Bijgaand de Kwartaalrapportage Q3 van Kiwa. Heb ik nog niet eerder gezien. Bevat o.a. informatie over Wegvervoer, Luchtvaart en Scheepvaart.

Mochten jullie vragen of opmerkingen hebben die voor de contractmanager, 5.1.2.e , van belang zijn, laat me weten.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 5 december 2022 08:38
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
(5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
< 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Kwartaalrapportage

Goedemorgen allemaal,

Hierbij de kwartaalrapportage van Kiwa in het nieuwe format. Op het eerste gezicht ziet het er

naar uit dat er meer en overzichtelijker informatie uit te halen is.
Ben benieuwd wat jullie er van vinden. Als we nog zaken aangepast willen zien dan is dat mogelijk.

met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Contractmanager Kiwa

.....
Programma Inspectie en Certificering

Publieke instituties en control

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e



.....
Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@kiwa.nl>

Verzonden: vrijdag 2 december 2022 16:04

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e <5.1.2.e@ILT.nl>

Onderwerp: Kwartaalrapportage

Beste 5.1.2.e

Als aangegeven in ons gesprek van de week was het een hele bevalling om de Kwartaalrapportage in de nieuwe vorm te krijgen.

De volgende rapportage kan sneller worden geleverd nu alle query's zijn aangepast, getest en geïmplementeerd.

Fijn weekend en als altijd beschikbaar voor nadere toelichting indien gewenst,

5.1.2.e

Productmanager

Mobiel: 5.1.2.e



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk (ZH)
Nederland



Trust Quality Progress

Kamer van Koophandel, 27356588
[Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer](https://kiwaregister.nl/disclaimer)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Systeemkaart vervangen
Datum: maandag 3 oktober 2022 10:49:00

Hoi 5.1.2.e

Wanneer verwacht je de opgemaakte flyer beschikbaar te hebben? Donderdag gaan we naar Houten, naar de taxi-expo, dus het zou mooi zijn als hij vandaag of morgen klaar is. Hoor graag!

Gr
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 28 september 2022 09:40
Aan: 5.1.2.e) - ILT <j 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: Systeemkaart vervangen

[Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Senior Communicatieadviseur
 Wegtransport, personenvervoer en verkeersproducten

.....
Communicatie en Dienstverlening
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 5.1.2.e
 5.1.2.e @ILenT.nl
<http://www.ilent.nl>
<https://twitter.com/#!/InspectieLenT>

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

.....

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Stand van zaken omwisseling systeemkaarten + vraag over testkaarten
Datum: vrijdag 30 september 2022 11:28:00

Hoi 5.1.2.e

3 exemplaren per type kaart? 4 typen maal 3 fabrikanten maakt in totaal 36 testkaarten.
 Wat mij betreft is 1 exemplaar per type kaart per fabrikant voldoende. Daarom heb ik net even 5.1.2.e gebeld (maar niet bereikt) om dit met hem te bespreken.
 En ik realiseer me dat jij hier mee bezig was en dat ik dus door jouw acties heen zit. Sorry!
 Pak jij het verder op of zullen we het maandag samen even doen?

Goed weekend!

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 29 september 2022 11:49
Aan: 5.1.2.e @neone.nl>
CC: 5.1.2.e @neone.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Stand van zaken omwisseling systeemkaarten + vraag over testkaarten

Ha 5.1.2.e

Dank voor deze informatie.

Ik wacht nog even op de reactie van de anderen, dan gaan we het verzoek doorzetten naar KIWA / IDEMIA.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @neone.nl>
Verzonden: dinsdag 27 september 2022 14:25
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e @neone.nl>
Onderwerp: RE: Stand van zaken omwisseling systeemkaarten + vraag over testkaarten

Beste 5.1.2.e

Wat betreft de testkaarten, beste is als we per type kaart, chauffeur, ondernemers, keuring en inspectie ieder 3 exemplaren ontvangen.
 Totaal 12 kaarten.

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

Neone Nederland B.V.

Kaagstraat 25 • 8102 GZ Raalte • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen? Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten.

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 26 september 2022 09:05

Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e @euphoria-it.nl>; 5.1.2.e @neone.nl>;
5.1.2.e @quipment.nl

CC: 5.1.2.e @euphoria-it.nl) 5.1.2.e @euphoria-it.nl>; 5.1.2.e) -
ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Stand van zaken omwisseling systeemkaarten + vraag over testkaarten

Beste allemaal,

Enkele weken geleden spraken we elkaar in Utrecht over de omwisseling van de G2 naar G3 systeemkaarten. Wij zijn benieuwd naar de stand van zaken bij jullie, kunnen jullie ons dit aangeven?

Wij zijn inmiddels druk met het communicatietraject. Ik krijg zojuist het bericht dat onze website reeds is aangepast: [omwisselen systeemkaart BCT](#) Dit krijgt nog een vervolg met gerichte communicatie (middels brieven, via stichtingen en grote centrales, flyers, etc)

Ook nog een andere vraag:

Eerder hebben jullie een reactie gegeven op de potentiële wijzigingen in het certificaatprofiel. Jullie gaven aan geen impact te verwachten. De volgende stap is testen met testkaarten. De vraag die ik van KIWA kreeg is: hoeveel, en wat voor type, testkaarten zijn er per fabrikant nodig? Kunnen jullie dit aangeven?

Graag jullie reactie.

Dank en groet,

5.1.2.e
Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Aantallen testkaarten BCT
Datum: donderdag 6 oktober 2022 18:39:00

Hoi 5.1.2.e

Ik zou je nog de gewenste aantallen doorgeven van de testkaarten voor het nieuwe certificaatprofiel BCT per fabrikant.

De inventarisatie leverde in eerste instantie nogal een hoog aantal op (1 fabrikant vroeg om 84 kaarten... (!) maar na wat heen en weer gebel zijn we hier op uitgekomen:

5.1.5.

-
-
-
-
-
-
-
-

-
-
-
-
-

Kun je hiermee uit de voeten? En kun je aangeven wanneer je ze zou kunnen leveren?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

<http://www.ILenT.nl>

Let op! Wissel uw BCT systeemkaart nu om!

Het uitstel dat de staatssecretaris heeft verleend voor het omwisselen van de BCT-systeemkaart verloopt op **20 maart 2023**.

Dat betekent dat uw BCT na deze datum niet meer (goed) werkt.

Om ervoor te zorgen dat uw BCT blijft werken, dient u naar de werkplaats te gaan. Hier kunt u uw G2 systeemkaart laten vervangen door een G3 versie.

Het is belangrijk op dat u dit op tijd doet, omdat u niet allemaal tegelijk terecht kunt. De capaciteit bij de werkplaatsen is nu eenmaal beperkt.

Een goed werkende BCT is wettelijk verplicht. U bent hier zelf verantwoordelijk voor.

Zie voor meer informatie:

- [Cabman](#)
- [Neone](#)
- [Quipment](#)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; ILT-loket 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Nieuwsbericht vervangen systeemkaart BCT
Datum: maandag 10 oktober 2022 15:06:07
Bijlagen: image001.png

Dag 5.1.2.e

Zojuist is het nieuwsbericht over het vervangen van de systeemkaart BCT gepubliceerd op de ILT website, dit is de link:

[Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen | Nieuwsbericht | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Hebben jullie al voorzien in Q&a's voor het ILT loket, mochten er vragen komen over de verplichte systeemkaartvervangings van de BCT?

Deze Q&a's kunnen wellicht ter inspiratie dienen: <https://cabman.eu/nl/systeemkaartinfo/>

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Senior Communicatieadviseur

Wegtransport, personenvervoer en verkeersproducten

.....
Communicatie en Dienstverlening

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 5.1.2.e

5.1.2.e @ILenT.nl

<http://www.ilent.nl>

<https://twitter.com/#!/InspectieLenT>

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

.....
Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: maandag 10 oktober 2022 13:07

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>

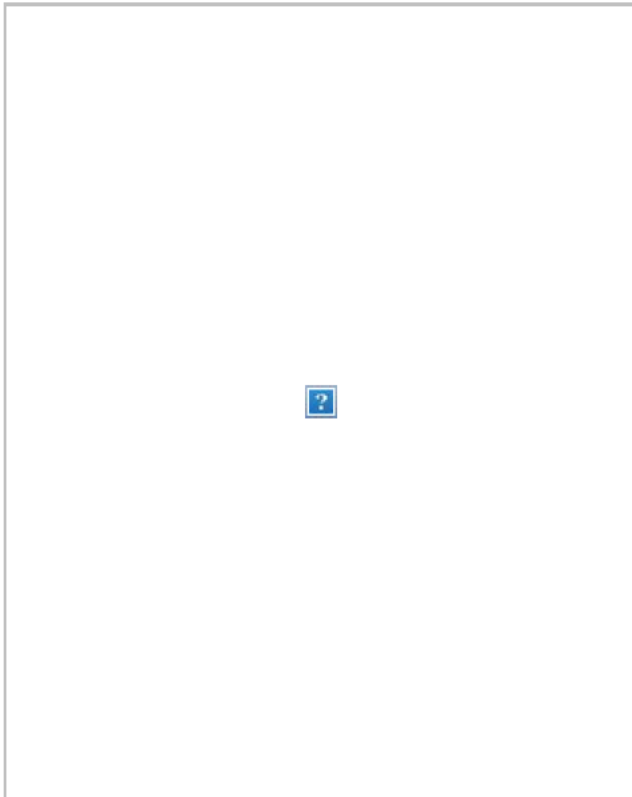
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Nieuwsbericht vervangen systeemkaart BCT - def

Dag 5.1.2.e

Het nieuwsbericht is gepubliceerd op de ILT website, dit is de link:

[Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen | Nieuwsbericht | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)



Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: maandag 10 oktober 2022 11:55

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ILT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILT.nl>; 5.1.2.e

(5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILT.nl>

Onderwerp: RE: Nieuwsbericht vervangen systeemkaart BCT - def

Dag 5.1.2.e ,

Uitstekend, hartelijk dank, ik heb het doorgezet naar de redactie

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Senior Communicatieadviseur

Wegtransport, personenvervoer en verkeersproducten

Communicatie en Dienstverlening

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

T 5.1.2.e

5.1.2.e @ILT.nl

<http://www.ilent.nl>
<https://twitter.com/#!/inspectieLenT>

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

.....

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

Verzonden: maandag 10 oktober 2022 10:46

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Nieuwsbericht vervangen systeemkaart BCT - def

Dag 5.1.2.e

Het nieuwsbericht i.z. het vervangen van de systeemkaart BCT is geaccordeerd door 5.1.2.e 5.1.2.e. De definitieve tekst vind je hieronder. Pak jij het verder op met de redactie? Ik hoor graag wanneer het op de ILT-site komt, zodat ik het direct na publicatie op onze site onder de aandacht van vakmedia kan brengen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Woordvoering Inspectie Leefomgeving en Transport

.....
Directie Communicatie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e
E: 5.1.2.e @ilent.nl
Werkdagen: ma t/m do
www.ilent.nl
www.rijksoverheid.nl

////

Nieuwsbericht t.b.v. ILT-site - DEF

Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) roept taxiondernemers op om tijdig de huidige G2-systeemkaart van de boordcomputer taxi (BCT) te laten vervangen door de nieuwe G3-systeemkaart. Dit omdat de G2-systeemkaart vanaf 21 maart 2023 niet meer werkt, waardoor de BCT ook niet meer werkt.

De taxiondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het tijdig laten [vervangen](#) van de systeemkaart en een goed werkende BCT. Taxi's die geen G3-systeemkaart in de BCT hebben, mogen vanaf 21 maart 2023 niet rijden totdat de oude G2-systeemkaart is vervangen.

Verplichte registratie

Voor een goede registratie van ritgegevens en de arbeids- en rusttijden zijn alle taxi's in Nederland verplicht voorzien van een Boordcomputer Taxi ([BCT](#)). De taxichauffeur gebruikt tijdens taxiwerkzaamheden een persoonsgebonden chauffeurskaart in de BCT voor de registratie van ritgegevens en arbeids- en rusttijden. In elke BCT zit een systeemkaart die de boordcomputer identificeert en deze in staat stelt om gegevens te ondertekenen. Voor de ILT is de BCT een belangrijk instrument bij haar toezicht en handhaving. De inspectie controleert tijdens wegininspecties, bedrijfsinspecties en digitale inspecties onder andere op de aanwezigheid en het gebruik van een BCT.

Veilig taxivervoer

Veilig vervoer per taxi is belangrijk, daarom heeft de overheid wet- en regelgeving voor taxivervoer opgesteld. De regels zijn ter verbetering van de arbeidsomstandigheden van taxichauffeurs en voor het tegengaan van oneerlijke concurrentie. De ILT ziet erop toe dat ondernemers en chauffeurs in de taxibranche de regels naleven.

Van: 5.1.2.e @ilent.nl
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Vraag over aantallen systeemkaarten
Datum: vrijdag 30 september 2022 11:05:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[Overzicht geproduceerde systeemkaarten 2021.xlsx](#)

Van: 5.1.2.e @kiwa.nl>
Verzonden: vrijdag 16 september 2022 09:55
Aan: 5.1.2.e @ilent.nl; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Vraag over aantallen systeemkaarten

Hi 5.1.2.e,

Hierbij de lijst systeemkaarten voor 2021. Zover mij bekend zijn vorig jaar alle systeemkaarten gedraaid.

TOTAAL 5.1.5.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Security Officer / PKI Specialist

KIWA-logo



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk (ZH)

Nederland



Trust Quality Progress

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

[Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer](http://Disclaimer.kiwaregister.nl/disclaimer)

Aanwezig: di, wo, do

Telefonisch bereikbaar: 5.1.2.e

ACCLAIM: 5.1.2.e

Skype: 5.1.2.e @baaij.it

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Notitie dataproblemen e.a. + systeemkaartwissel + G4
Datum: vrijdag 22 juli 2022 17:08:00
Bijlagen: 220719 Notitie dataproblemen BCT DEF.docx

Hi,
 Hier een update voor wat betreft de BCT dataproblemen, maar ook info over G4 en de wissel van de G3 systeemkaarten.
 TSP/ 5.1.2.e nemen het informeren van de taxiondernemers over die wissel voor hun rekening.

Groet
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 20 juli 2022 15:57
Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Notitie dataproblemen e.a.

Hoi 5.1.2.e

Hierbij de notitie dataproblemen. Let op: deze notitie is nog onderweg naar de directeurs dus ga er **prudent** mee om.

Voor wat betreft G4: of en zo ja wanneer we naar G4 gaan is nog volledig onduidelijk. In ieder geval is er in november 2021 nog geen G4, dus zullen we sowieso korter lopende kaarten moeten gaan uitgeven. 5.1.2.e en ik zijn nu bezig met een notitie over G4 die na de vakantie naar de dienstleiding gaat.

Voor wat betreft de systeemkaart wissel van G2 naar G3 hoorden we van de fabrikanten verschillende verhalen. De vrije rijders zijn in ieder geval lastig te bereiken en daarom hebben we gisteren met KNV afgesproken dat we samen met hen, via verschillende kanalen zullen communiceren dat de G2 systeemkaartwissel op tijd uitgevoerd moet worden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA - DT
M: 5.1.2.e

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

-



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Aan:

5.1.2.e

ILT

Vergunningverlening
Ondersteuning en afhandeling
OA Leefomgeving en Rail

Graadt van Roggenweg 500

Utrecht

Postbus 16191

2500BD Den Haag

Betreft Dataproblematiek BCT

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M

5.1.2.e

@ILenT.nl

Ons kenmerk

ILT-2022/32900

Aanleiding en inleiding

Naar aanleiding van onze eerdere notitie 'Dataproblemen BCT' van 4 mei 2022 is er extra onderzoek gedaan naar de aard, omvang en oorzaak van de hierin behandelde problemen rondom de datakwaliteit in de BCT keten.

Deze nota geeft een samenvatting van de bevindingen van dit onderzoek. Dit laat onverlet dat de problematiek in de 'Notitie roadmap BCT-kaarten en IenW TSP' actueel blijft, zelfs als alle data-problemen opgelost zouden zijn.

Conclusie

De oorzaak van dataproblemen in de BCT keten, op basis van ±4500 bestanden, is zeer divers. Zowel technische, organisatorische als procedurele oorzaken spelen een rol bij alle partijen in de keten. In totaal zijn er bij circa 30-50% van alle bekeken data één of meerdere problemen.

Samengevat zijn de oorzaken:

- Technisch
 - Objectinspecties:
 - Tooling probleem.
Dianta werkt niet met de G3 chauffeurskaart. Daarom kijkt TMO naar het arbeidstijdenbestand in de BCT i.p.v. naar de chauffeurskaartdata.
 - Bestandsformaat chauffeurskaartdata is instabiel → Inlezen data in GIA werkt vaak niet (data is binair opgeslagen i.t.t. XML).
 - Technische specificaties van BCT-software zijn ruim interpreteerbaar en verschillen dus per fabrikant
 - Deskhandhaving
 - Tooling probleem.
De BCT-toezichttool is een goede eerste stap op weg naar meer inzicht. De meldingen in de BCT-toezichttool helpen de handhaving van rij- en rusttijden echter niet, vanwege vage omschrijvingen zoals:
 - 'een fout bij het gebruik van de boordcomputerkaart'
 - 'een integriteitfout bij de uitvoer van data naar een chauffeurskaart'
 - 'Het detecteren van een niet succesvolle authenticatiepoging'

- 'Arbeidstijdbestand bevat geen digitale handtekening' of 'integriteit van data is niet in orde'. **ILT**

Datum
27 juni 2022

Ons kenmerk
ILT-2022/XXXX

- XML's niet conform specificaties.
In generieke zin bevatten de XML's die de BCT's produceren fouten. Bijvoorbeeld bij Cabman is vastgesteld dat het bestandsformaat (arbeidstijd) niet conform specificaties is. Hierdoor kan het arbeidstijdenbestand niet worden ingelezen. De oorzaak hiervan is het feit dat een datum/tijd veld niet is ingevuld.
- Gebruiker-interactie.
De gebruiker kan op ieder moment zijn/haar chauffeurskaart uit de BCT halen. Echter, aangezien de chauffeurskaart iedere 5 seconden wordt beschreven en schrijfacties een aantal seconden duren bestaat bij het uitnemen van de kaart de kans dat de data hierdoor corrupt raakt.
- V14 chip op BCT kaart
Idemia heeft een korte periode kaarten geproduceerd van het type 'V14'. Deze kaarten hebben een grotere kans defect te raken vanwege een 'bad sector' probleem. Deze kaarten worden kosteloos omgeruild als de chauffeur zich meldt bij KIWA. Het onderzoek door KIWA heeft uitgewezen dat er nog ongeveer 20.000 V14 kaarten in de markt zijn waarvan de meesten in 2023 vervallen. Naar verwachting ontstaat bovengenoemd probleem bij ongeveer 2% van de nog in omloop zijnde kaarten.
- Verkeerde data
In de processor (onderdeel van de BCT-toezichttool) wordt soms geconstateerd dat data in het arbeidstijdenbestand dubbel voorkomt, overlappend is of niet klopt (b.v. eindtijd voor begintijd) of op een andere manier niet in orde is (datum 1-1-1900). Deze data worden niet gewijzigd, maar wel gepresenteerd als 'fout'.
- Organisatorisch
 - Er is geen ketenregie en samenwerking tussen diverse ILT-afdelingen ontbreekt. Hierdoor blijven problemen bestaan. Van 2017 tot 2019 was er een Technical Change Board waar ILT, RDW, Kiwa en BCT-fabrikanten diverse zaken bespraken.
 - Er is sinds 2017 geen actieve probleemeigenaar die deze problemen kan oplossen.
 - Complexiteit van de BCT (Privé modus / zakelijke modus / belasting deel). Hierdoor is fraude mogelijk.

Doordat in de praktijk vaak meerdere oorzaken tegelijkertijd optreden is de datakwaliteit onvoldoende betrouwbaar.

Toelichting

Voor een goed begrip van de problemen en de oorzaak van het niet kunnen handhaven volgt eerst een overzicht van de weg die de data afleggen in de BCT keten.

Door het rijden in een taxi waarin een BCT is geïnstalleerd en een chauffeurskaart wordt gebruikt worden 6 bestanden gegenereerd.

Dit zijn:

1. Chauffeurskaartdatabestand (is versleuteld Base 64) (bevat alle arbeids- en rusttijden van 1 chauffeur op alle BCT's);
2. Arbeidstijdbestand (bevat alle arbeids- en rusttijden van alle chauffeurs op 1 BCT);
3. Ritadministratiebestand (bevat alle ritten van alle chauffeurs op 1 BCT);
4. Onderzoekbestand;
5. Gebeurtenisbestand;
6. Kilometerbestand (voor belastingdienst).

Deze data worden gebruikt voor objectinspecties (1 chauffeur, 1 taxi, op straat) en voor deskhandhaving (bulkdata van één of meerdere taxiondernemingen die offline worden geïnspecteerd). Zowel bij objectinspecties op straat als bij de digitale inspecties op afstand treffen inspecteurs fouten en/of incomplete data aan in de BCT-bestanden.

Voor objectinspecties worden met name GIA en Dianta gebruikt op dit moment. Het gebruik van GIA geeft veel problemen met het inlezen van de chauffeurskaart. Dianta is niet G3 compliant en wordt uitgefaseerd.

Voor deskhandhaving wordt nu de BCT-toezichttool ontwikkeld en nog maar weinig gebruikt. Via de BCT-toezichttool kunnen grotere hoeveelheden data worden geanalyseerd. Het nadeel is wel dat het een nacht duurt voordat het resultaat beschikbaar is. Daarom is deze tool nog niet geschikt voor gebruik op straat. De verwachting is dat begin juli een versie beschikbaar komt die wél voor objectinspecties (realtime) inzetbaar is.

Met name de data uit de bestanden 1, 2, 3 en 5 worden gebruikt voor toezicht. Dan blijkt vaak dat:

- De analyse via GIA en Dianta problemen geeft: GIA kan de chauffeurskaart niet inlezen terwijl er in Dianta uit het arbeidstijdbestand blijkt dat er wel data aanwezig is. Sinds G3 kan deze data niet gemakkelijk worden gerelateerd aan een chauffeur (de naam ontbreekt).
- De 'processor' van de BCT-toezichttool zet de XML-data om in CSV-formaat. Hierbij komen soms fouten aan het licht. Eén van de geconstateerde oorzaken is een fout in de software van de boordcomputer waardoor een XML door de BCT wordt gecreëerd die niet voldoet aan de specificatie.
- De chauffeurskaartdata wordt met een andere indeling opgeslagen (geen XML, maar binair) vanwege de beperkte opslagcapaciteit op de chauffeurskaart. Dit format is gevoeliger voor storingen. Dit is een bekend fenomeen in de markt.
- De oorzaak van een aantal defecte chauffeurskaarten bestond uit de versie van een chip op de kaart.
- Tooling inspecteur niet up-to-date.

ILT

Datum

27 juni 2022

Ons kenmerk

ILT-2022/XXXX

Eindconclusie

De BCT-dataproblemen zijn zeer verschillend van aard en oorzaak en bestaan voor een deel al lang. De analyse tot nu toe is gebaseerd op een zeer beperkte dataset. Verdere analyse van een grotere dataset is nodig om aard, oorzaak én omvang van de dataproblemen in kaart te brengen. Op basis hiervan kunnen mogelijke oplossingsrichtingen en -kosten in kaart gebracht worden.

ILT

Datum

27 juni 2022

Ons kenmerk

ILT-2022/XXXX

Zowel de BCT-fabrikanten als het Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM) en de belastingdienst hebben tijdens de laatste BCT-begeleidingscommissie aangegeven mee te willen werken aan een vervolgonderzoek.

Vervolgacties

Daarnaast gaan we aan de slag met het in de praktijk testen van de tooling voor deskhandhaving en objectinspecties.

- We maken een nadere analyse, met een grotere dataset. Hiermee hopen we een beeld te krijgen van de inzetbaarheid van de nieuwe BCT toezicht-tools.
- We gaan samen met SFM en de Belastingdienst in overleg over hun toezicht met de hen beschikbare data.
- Voor het vervolgonderzoek betrekken we hier ook de BCT fabrikanten bij.

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e) -ILT; 5.1.2.e) -ILT
Cc: 5.1.2.e) -ILT
Onderwerp: RE: Nieuwsbericht vervangen systeemkaart BCT
Datum: donderdag 20 oktober 2022 16:03:00
Bijlagen: [image001.png](#)

Hoi 5.1.2.e ,

Jazeker: de informatie op de website is correct. Als er vragen binnenkomen die jullie niet direct kunnen beantwoorden dan horen 5.1.2.e en ik dat graag zodat we de binnenkomende vragen goed kunnen beantwoorden.

Jullie kunnen ons het makkelijkst bereiken via 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e
 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ILenT.nl>

Van: 5.1.2.e) -ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 12:48

Aan: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) -ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Nieuwsbericht vervangen systeemkaart BCT

Beste 5.1.2.e ,

Is de informatie van <https://cabman.eu/nl/systeemkaartinfo/> juist en inderdaad bruikbaar als Q&A.

We horen het graag.

Alvast dank.

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e
Senior medewerker

.....
Team Tweedelijns dienstverlening

Afdeling Communicatie en klantcontact

Portefeuille Communicatie, dienstverlening en vergunningen

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

5.1.2.e

) - ILT

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: maandag 10 oktober 2022 09:08
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
CC: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Ter accordering - nieuwsbericht iz vervangen systeemkaarten BCT

Jazeker!

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: zondag 9 oktober 2022 21:59
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Ter accordering - nieuwsbericht iz vervangen systeemkaarten BCT

Hi 5.1.2.e, neem aan dat deze ook is afgestemd met netwerkcollega's? 5.1.2.e). Dank, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: zondag 9 oktober 2022 10:31
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: Ter accordering - nieuwsbericht iz vervangen systeemkaarten BCT

Ik ben ook akkoord,

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Directeur Informatie, Netwerken en Programmering / CIO / plv. Inspecteur-Generaal

Managementondersteuner Athena Lumatalale

5.1.2.e @ilent.nl

.....
 Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

5.1.2.e

5.1.2.e @ILenT.nl

<http://www.ILenT.nl>

Van: 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: vrijdag 7 oktober 2022 22:30
Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e

@ILenT.nl>;

5.1.2.e

) - ILT <

5.1.2.e

@ilent.nl>

Onderwerp: RE: Ter accordering - nieuwsbericht iz vervangen systeemkaarten BCT

Ik ben akkoord,

5.1.2.e

Fijn weekend.

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Datum: vrijdag 07 okt. 2022 6:10 PM

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Kopie: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Ter accordering - nieuwsbericht iz vervangen systeemkaarten BCT

Dag 5.1.2.e ,

Vanaf 21 maart 2023 werkt de huidige G2-systeemkaart van de boordcomputer taxi (BCT) niet meer en de BCT daardoor ook niet. Om taxiondernemers aan te sporen tijdig de G2-systeemkaart te laten vervangen door de G3-systeemkaart heb ik bijgesloten nieuwsbericht - i.o.m. de inhoudelijk betrokken collega's - opgesteld. Graag hoor ik of jullie akkoord gaan met dit nieuwsbericht. Na publicatie op de ILT-site breng ik het nieuwsbericht apart via mail onder de aandacht van vakpers in de taxibranche.

Fijn weekend.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Woordvoering Inspectie Leefomgeving en Transport

.....
Directie Communicatie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: 5

E: 5 @ilent.nl

Werkdagen: ma t/m do

www.ilent.nl

www.rijksoverheid.nl

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e @rusel.nl
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Overleg ILT - KNV over BCT
Datum: donderdag 29 september 2022 11:55:02

Hallo 5.1.2.e ,

Dan zal (volgens info van de fabrikanten) de BCT niet meer (goed) functioneren. Neone en Cabman geven aan dat de BCT stopt, Quipment geeft aan dat de BCT het wel blijft doen (met wegglikken van foutmeldingen).

Voor de ZZP'ers (er zullen er weinig een Quipment hebben) zullen dus niks meer kunnen registreren. De ILT zal (in principe) handhavend optreden, omdat er geen op juiste wijze correcte BCT in de taxi aanwezig is (art 79.1 BP2000).

Zo helder?

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @knv.nl>
Verzonden: dinsdag 27 september 2022 15:02
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e @rusel.nl
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Overleg ILT - KNV over BCT

Hoi 5.1.2.e

De boodschap is kort en duidelijk.

Ik heb slechts één vraag: wat gebeurt er als de zzp-ers de systeemkaart niet voor 21 maart hebben verwisseld?

Het zou zomaar kunnen dat ze dit niet gaan doen omdat er toch niet gehandhaafd wordt. Deze taxichauffeurs voelen dit feilloos aan.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 26 september 2022 11:26
Aan: 5.1.2.e @knv.nl>; 5.1.2.e @rusel.nl
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Overleg ILT - KNV over BCT

Beste 5.1.2.e

Wij spraken 6 sep jl, onder andere over de communicatie mbt de wisseling van de systeemkaarten. We spraken af deze communicatie ook even met jullie af te stemmen.

Inmiddels hebben we onze website al aan laten passen, zie hier ook de kernboodschap: [Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Deze boodschap zullen ze ook in een nette brief gieten, welke we via KIWA aan alle taxiondernemers willen gaan zenden. We zitten hiervoor nog even op een reactie van KIWA te

wachten.

Wat vinden jullie van de boodschap en flyer so far? Nog opmerkingen of suggesties?

Dank en groet,

5.1.2.e
Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering
ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport
Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: donderdag 28 juli 2022 12:13

Aan: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e @rusel.nl

Onderwerp: Overleg ILT - KNV over BCT

Tijd: dinsdag 6 september 2022 14:00-15:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: ILT Utrecht, Graadt van Roggenweg 500, Utrecht (zaal volgt)

Toch op dit moment dus...

Gr 5.1.2.e

Beste heren,

Wij zitten nog te wachten op een afspraak met onze collega's van communicatie.

Is het voor jullie mogelijk ons overleg met een weekje uit te stellen?

Dank en groet,

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Gespreksnota ILT-KNV
Datum: woensdag 23 november 2022 13:10:16

Hoi 5.1.2.e

De volgende punten kunnen mogelijk nog besproken worden:

- Systeemkaartwissel G2-G3
- Onderzoek datakwaliteit BCT: KNV is verzocht via haar leden data beschikbaar te stellen
- SMART 2 tachometer

Als je voor deze punten nog input nodig hebt, laat het dan even weten.

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 23 november 2022 11:17
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
 <5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl; 5.1.2.e - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Gespreksnota ILT-KNV

Dag 5.1.2.e,

Bij deze mijn tekstsuggesties! Thnx!

Grtn, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 22 november 2022 20:24
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
 <5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: Gespreksnota ILT-KNV

Goedenavond,

Donderdag staat een gesprek gepland tussen KNV-ILT. Dit gesprek is met 5.1.2.e en de vorige gesprekken zijn met name gegaan over busvervoer. In de bijlage staat de annotatie. Morgenochtend hoor ik van KNV of er nog aanvullingen zijn op de agendapunten.

@ 5.1.2.e) - ILT, zou jij kunnen kijken of de gespreksweergave van het gesprek met 5.1.2.e klopt?
 @ 5.1.2.e) - ILT, zou jij kunnen kijken of er nog relevante zaken missen?

Het zou fijn zijn als dit morgen lukt, dan kan ik de annotatie morgen doorzetten naar 5.1.2.e. Alvast bedankt!

Groet,
Tjaza

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Cc: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Dank!!
Datum: maandag 26 september 2022 09:20:40

Hallo 5.1.2.e

Nog dank voor het doorzetten van de Quipment bestanden en overige informatie. Je had er ook nog even over gebeld met 5.1.2.e begreep ik.

Wij hebben nog een vraag open staan bij de RDW. Naar ons idee zou er voor een migratie van G2 naar G3 altijd een software update (incl goedkeuring en certificering) nodig zijn. Het is tenslotte een 'grote' wijziging van de BCT. Quipment geeft echter aan dat dit helemaal niet nodig zou zijn.

Als we hier antwoord op hebben, kunnen we hiermee verder.

We houden je op de hoogte!

Groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Stavaza OI tool; terugkoppeling (wekelijks) overleg 5 oktober >>> problemen platform mogelijk van invloed op toezicht >>> update 19 oktober = alarmerend
Datum: donderdag 20 oktober 2022 12:34:00
Prioriteit: Hoog

Dag 5.1.2.e

Zie onderstaande update over OI tool. Het is wellicht wat kort door de bocht, maar de conclusie is wel dat het niet loopt zoals het moet.

Ik wil je vandaag nog even bellen.

Thnx!

Grtn, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 11:55
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Stavaza OI tool; terugkoppeling (wekelijks) overleg 5 oktober >>> problemen platform mogelijk van invloed op toezicht >>> update 19 oktober = alarmerend
Urgentie: Hoog

Goedemiddag,

Hier een update van het overleg van vandaag.
Wederom alarmerend.

Zie mijn aanvullingen in **groen** hieronder.

Groet
5.1.2.e

Van: /O=EXCHANGE/OU=FIRST ADMINISTRATIVE GROUP/CN=RECIPIENTS/CN=AKNIPPIN
Verzonden: donderdag 6 oktober 2022 16:05
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: Stavaza OI tool; terugkoppeling (wekelijks) overleg 5 oktober >>> problemen platform mogelijk van invloed op toezicht
Urgentie: Hoog

Goedemiddag,

Hier een update voor wat betreft de OI tool (en Dianta!).

Must have (essentieel voor uitrol):

- Stabiliteit SAS platform **heet van de naald** (zie bijlage!)
Hopelijk medio november opgelost.
Dianta wordt mogelijk eerder uitgezet!! **Dat kan betekenen dat we in de tussentijd geen (stabiele) analysetool hebben!!!**

5.1.2.e is sceptisch.

Medio november is de bug door de USA mogelijk verholpen, maar het is niet zeker dat de performance problemen dan zijn opgelost.
Om die reden ontwikkelt men nu een acceptatieomgeving, maar die is zeker niet klaar dit jaar.
De focus ligt op de fix.

5.1.2.e maakt zich er hard voor om Dianta zo lang als mogelijk in de lucht te houden.

Extra:

Er is een userstory aangemaakt omdat ingelezen bestanden niet worden geüpload in de tool.

5.1.2.e kan de boel 'een zetje geven' maar FB is natuurlijk niet 's avonds e/of in het weekend bereikbaar.

Dit is onderdeel van monitoring op de keten. IV gaat hierover in gesprek met SAS beheer.

- Rekenregels chauffeurskaart(databestand):
Klaar. Volgende week testen.

Klaar.

Nu overlapdetectie uitvoeren.

Tijdsduur niet bekend.

Kan tijdrovend zijn, in Dianta kwam overlap vaak voor.

Nice to have (houdt uitrol niet tegen):

- Inzoomfunctie laptop (nu monitor formaat):
Duurt langer. 5.1.2.e mee bezig. 5.1.2.e is van mening dat de inspecteur (met een loop ?) het dashboard nu kan lezen.

Nog niet klaar.

Op 90% goed, 100% niet (componenten werken niet mee).

- Printfunctie van hele dashboard
Nog niet alles zichtbaar.

Nog niet klaar.

- 10 minuten leestijd
Wordt max 5 minuten. Wanneer niet bekend.

Nog niet klaar.

- Pauze(reken)regel

Zit er nog niet in. Zijn druk aan het testen bij Technolution ism 5.1.2.e
(nieuwe tester. Doet t.z.t. ook de GAT).

Nog niet klaar.

Overig:

IV bekijkt of ze ook het onderzoekbestand kunnen integreren. In dit bestand staat bijv. informatie over de systeemkaart (G2 – G3).

IV is bezig met handleiding voor de inspecteur.

@Keyusers:

1. 5.1.2.e wilde de data van de chauffeurskaart (bevat ook data van andere voertuigen/ondernemingen bovenaan zetten in weekoverzicht).
Ik heb 5.1.2.e) bepaalt dat we eerst de data van het arbeidstijdbestand willen zien. Dat is het bestand uit het voertuig dat je controleert en hierin zie je ook rijden zonder kaart.
2. Volgens 5.1.2.e kun je uit het arbeidstijdbestand al een selectie maken van chauffeurs waarvan je al hun a&r incl. rijden zonder kaart in 1 overzicht kunt zien (bijv. bij vermoeden dat alle a&r aan 1 en dezelfde persoon toebehoort). Klopt dat? TT: Ja klopt.

Met vriendelijke groet

5.1.2.e

Coördinator Kernvakgroep personenvervoer

.....

Team Specialistische Handhaving

Afdeling Toezicht Marktordening

Directie Toezicht en Opsporing

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....

M 5.1.2.e

5.1.2.e

[@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)

www.ilent.nl

Buiten Reikwijdte



Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e) - [ILT](#); 5.1.2.e) - [ILT](#)
Onderwerp: RE: Omwissel BCT G2 systeemkaarten aankaarten in "fabrikanten" overleg
Datum: dinsdag 17 mei 2022 21:59:37

Ha 5.1.2.e

Misschien moeten we de gesprekken met de fabrikanten even afwachten. Wel zorgelijk dat Quipment helemaal niet reageert.. In het bericht van 5.1.2.e lees ik dat er kennelijk veel klanten van Cabman onbekend zijn.

Ik wil voorkomen dat er straks naar ons wordt gekeken als er iets mis gaat. We zouden eenvoudig iets op de ILT-website kunnen laten plaatsen als dat nodig is.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: Rapport interne audit
Datum: donderdag 1 december 2022 12:19:27
Bijlagen: [221201 Interne audit BCT - concept rapport v2.0 FvW.docx](#)

Ha 5.1.2.e ,

Bijgaand rapport 2.0 van de interne audit. Ik heb wat opmerkingen geplaatst en enkele specifieke vragen aan jou (IN HOOFDLETTERS...)

Vanmiddag even samen afronden anders nog?

5.1.2.e

5.1.2.e

Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)

<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Q&A Wisseling systeemkaart G2--> G3
Datum: dinsdag 29 november 2022 15:55:00
Bijlagen: [Q en A systeemkaartwissel v2.docx](#)

Q&A wisseling systeemkaart

Waarom moet ik de systeemkaart omwisselen?

Wat gebeurt er als ik het niet doe?

Wat kost het?

Doet mijn BCT het nog na 21 maart 2023?

Waar kan ik terecht voor een nieuwe BCT

Wat is de functie van de BCT kaart?

Loop ik het risico op een bekeuring als ik mijn G2 systeemkaart niet laat vervangen?

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Annotatie bespreking brief KNV m.b.t. Variant BCT
Datum: maandag 3 oktober 2022 11:53:14
Bijlagen: [221003 Annotatie bespreking brief KNV inzake Variant BCT d.d. 12-10-2022 JvG + FvW.docx](#)

En hier nog wat voorgestelde wijzigingen en enkele opmerking mijnerzijds.

Wellicht ook goed om ter voorbereiding de exacte communicatie rond de systeemkaartwissel te kennen. Staat duidelijk en helder op onze website:

[Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Kan je hier zo mee verder?

Als er nader ondersteuning / info vanuit ons nodig is: laat het weten!

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: zondag 2 oktober 2022 19:10

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Annotatie bespreking brief KNV m.b.t. Variant BCT

Hoi 5.1.2.e ,

5.1.2.e en ik hebben de afgelopen week ook met 5.1.2.e gesproken en daarbij de systeemkaartwissel besproken.
 Ik sluit mijn opmerkingen / aanvullingen op jouw concept voor 5.1.2.e bij ter info.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ILenT.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: zaterdag 1 oktober 2022 08:18

Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Annotatie bespreking brief KNV m.b.t. Variant BCT

5.1.2.e

Bijgesloten concept annotatie deel ik ter informatie met jullie. Met name vanwege het nagekomen onderwerp "systeemkaartenwissel" en ingegeven door het verslag dat ik van jullie bezoek aan Noot/Quipment heb ontvangen.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT

Verzonden: vrijdag 30 september 2022 19:55

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Annotatie bespreking brief KNV m.b.t. Variant BCT

Beste collega's,

Bijgesloten de annotatie die ik heb opgesteld o.b.v. onze afstemming van afgelopen woensdag.

Deze is ook terug te vinden op de teamsite van het programma:

<https://www.samenwerkruimten.nl/teamsites/realisatievariantbct/Documenten/Gremia%20en%20verslagen/KNV>

Eventuele correcties of aanvullingen graag uiterlijk dinsdag a.s. delen met 5.1.2.e (CC) en mij.
De annotatie wordt dan woensdag gedeeld met 5.1.2.e .

Bij voorbaat mijn hartelijke dank voor jullie medewerking.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Programmamanager Realisatie Variant BCT

Directie Informatiepositie en programmamanagement

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e

@ILenT.nl

<https://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Juridische vraag over BCT (systeemkaarten)
Datum: dinsdag 1 november 2022 14:51:00

Ha 5.1.2.e ,

Jullie ook dank voor de prettige kennismaking en de nadere toelichting. De juridische redenering lijkt, zoals vanochtend ook besproken, te kloppen. Bij het schrijven van de werkinstructie is het nog wel even belangrijk om helder te hebben wat er precies wordt gekeurd in een type goedkeuring van de RDW, waarom deze (wellicht) niet goed en/of niet compleet is en waarom deze dus in deze casus niet voldoende is. De juridische regels (door jullie uiteengezet in stap 1 t/m 5) waar de fabrikanten zich aan dienen te houden (en waar wij als ILT op toezien en handhaven), staan dan los van een type goedkeuring van de RDW.

We zien de werkinstructie tegemoet en we lezen graag mee op de juridische redenering.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Juridisch Adviseur Wegvervoer

Team Juridische Advisering Duurzaamheid en Wonen

Afdeling Juridische Zaken

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @ILenT.nl

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 1 november 2022 12:09
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Juridische vraag over BCT (systeemkaarten)

Hoi 5.1.2.e ,

Dank voor jullie tijd vanochtend! Volgens mij zijn we er uit.

Deze mail is bedoeld om jullie feedback op onze juridische redenering (zie helemaal onderaan: stap 1 t/m 5) te vragen en om vast te stellen wat de werkinstructie zou kunnen zijn voor onze

inspecteurs op straat.

In het kort:

- Het gebruik van een BCT met een geldige RDW typegoedkeuring blijft nodig, ook na 21-03-2023
- Daarnaast dient een taxi-ondernemer te voldoen aan de 'Regeling specificatie en typegoedkeuring van de Boordcomputer Taxi' (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0027945>)
- Volgens onderstaande redenering mag een taxi met een G2 systeemkaart niet meer functioneren en dus ook niet meer rijden vanaf 21-03-2023 (De BCT moet 'op zwart').

Wanneer een inspecteur na 21-03-2022 vaststelt dat een chauffeur rijdt met een BCT met G2 kaart dan kan een bestuurlijke boete worden opgelegd voor het niet hebben van een correct werkende BCT.

Ik kijk uit naar jullie feedback!

Met vriendelijke groet, ook namens 5.1.2.e

5.1.2.e

Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e

5.1.2.e

@ilent.nl

<http://www.ILenT.nl>

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e) - [ILT](#); 5.1.2.e) - [ILT](#)
Onderwerp: RE: stelsel
Datum: maandag 22 augustus 2022 17:10:25
Bijlagen: [220810 STELSELVERANTWOORDELIJKHEID BCT & TACHO.pptx](#)

Vind dit al wel een mooie opsomming, maar ik denk dat het zo ook wel weer heel veel vragen oproept. We kunnen ook terug grijpen op eerdere notities waarin eea is uitgelegd, aangevuld met een (fysieke) presentatie.

Zal er de komende week nog eens naar kijken en over nadenken.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 11 augustus 2022 10:20
Aan: 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - [ILT](#)
 < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: stelsel

Hoi 5.1.2.e ,

Hierbij een voorzet voor 5.1.2.e vraag wat 'Stelselverantwoordelijkheid' inhoudt. Kunnen jullie dit aanvullen en aan 5.1.2.e doorsturen?

Gr
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: woensdag 10 augustus 2022 16:26
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - [ILT](#)
 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - [ILT](#) < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: stelsel

Lekker!

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 10 augustus 2022 12:04
Aan: 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - [ILT](#)
 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: stelsel

Hoi 5.1.2.e ,

Kunnen we dat maken? Nou en of!

Stelselverantwoordelijkheid kun je 'klein' definiëren (zoals we tot begin dit jaar deden) en dan houdt het in dat we compliant blijven aan de eisen van PKIo en ERCA.

Als we het 'groot' definiëren dan nemen we de rol van 'olliemannetjes' op ons. Dat doen 5.1.2.e en ik het liefst. Het lijkt er soms op of 5.1.2.e die rol nu neemt/wil nemen maar is daar niet expliciet in.

Ik zal een voorzetje maken en 5.1.2.e en 5.1.2.e het laten aanvullen zodat jij met 5.1.2.e 5.1.2.e) kunt afstemmen wie welke verantwoordelijkheid heeft.

(Ik ben zelf overigens van 15/8 tot 2/9 op vakantie)

Groeten,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: dinsdag 9 augustus 2022 17:19

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @IlenT.nl>

Onderwerp: stelsel

Vrienden,

Zoals besproken, denk ik dat met jullie, de stelselverantwoordelijkheid voor BCT en Tacho is meegekomen. Ik denk dat daar een hoop verantwoordelijkheid aan hangt, inclusief risico's en kosten. Ik heb dit gisteren met 5.1.2.e besproken en een paar voorbeelden/aspecten gegeven, daarbij het woord G5 gebruikt. Maar ook wat dit betekent voor onze (jullie, mijn) verantwoordelijkheid en zeggenschap over het BCT V project. Lachen dus.

5.1.2.e vraagt ons een briefje te maken wat dit deze stelselverantwoordelijkheid dan inhoudt. Bedoeling lijkt me dan om op directieniveau af te spreken wie welke verantwoordelijkheid heeft.

Kunnen we dat maken?

(Ik ben zelf overigens van 20/8 tot 5/9 op vakantie)

Groetjes,

5.1.2.e

5.1.2.e

Storingen? Oplossen via [Servicedesk ILT!](#)

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

.....
m 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
www.ilent.nl



Stelselverantwoordelijkheid

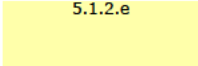
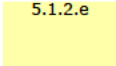

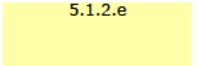
BCT
en
Tacho

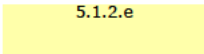
Stelsel: 'het geheel der dingen'

Bestaat onder meer uit:

- Wettelijk kader (WP/BP2000, regeling specificaties + regeling BCT kaarten)
- Normenkaders:
 - Nationaal: PvE PKI-O (Logius)
 - Europees: ETSI normen, eIDAS (EC), ERCA
- Techniek (ICT en -compliance)
- Business → Toezicht en Handhaving
- Fabrikanten → leveren hardware en straks toezichtdata
- Brancheorganisaties (b.v. KNV Taxi, SFM etc)
- RDW → Typegoedkeuring hardware
- KIWA → Kaartproductie
- AT / JRC → Toezichthouder
- BSI → Auditor
- Etc...

Stelselverantwoordelijkheid zit verdeeld over het hele IG-team!

-  (Communicatie, dienstverlening en vergunningen) → Verantwoordelijk vanuit opdrachtgeverschap voor Programma Inspectie en Certificering
-  (Toezicht en opsporing) → Business owner
-  : directeur (Publieke instituties en control) → KIWA / besturingstoezicht
-  (Informatie, netwerken en programmering) → TSP/MSA-DT rol en opdrachtgever Programma Implementatie Variant BCT

Daarom is het van belang dat er één ‘ketenregisseur/oliermannetje’ komt met support vanuit 

Belang hiervan wordt onderstreept door de volgende ontwikkelingen.



- Vertraging in Project Variant BCT. Daarom éxtra werk in huidige BCT:
 - wetswijziging nodig i.v.m. minder lang geldige kaarten of
 - nieuw project: G4/private root t.b.v. BCT(STAS: "hier wil ik vanaf! En: ik financier geen omwisselactie meer!")
- Onderhoud nodig aan relatie en contract met KIWA
- Dataproblematiek → afstemming met fabrikanten en interne 'tooling' developers
- Systeemkaarten dienen uiterlijk maart 2023 omgewisseld te zijn maar 1 fabrikant 'weigert'.
- Continue aandacht voor compliancy (van met name BCT keten) blijft nodig
- Migratie huidige BCT → variant BCT is nog nergens belegd
- ERCA audit al 2 jaar 'te laat'
- Implementatie SMART 2 per 23 augustus 2023 → IOT bij JRC is kritisch pad (zou 23 mei klaar moeten zijn)
- Afstemming in/met 'Europa', KIWA en hardware fabrikanten is nodig
- Etc...

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Cc: 5.1.2.e) - [ILT](#); 5.1.2.e) - [ILT](#); 5.1.2.e) - [ILT](#); 5.1.2.e) - [ILT](#)
Onderwerp: RE: Verkenning Taxi 2.0 - verzoek tot afstemming (deadline ma. 4 juli 12:00 uur) | Reactie 5.1.2.e
Datum: maandag 18 juli 2022 10:52:27
Bijlagen: [image001.png](#)

Beste allemaal,

Datafouten in de BCT-keten kunnen het gevolg zijn van (een combinatie van) meerdere oorzaken. Het betreft o.a. fouten in de BCT zelf, de gebruikersinteractie en de certificering/interpretatie van technische specificaties.

De ILT systemen hebben we uitgesplitst naar Dianta, GIA en de BCT Toezichttool.

- Dianta geeft problemen met de huidige G3-kaarten (data kan niet gerelateerd worden aan een chauffeur omdat de naam ontbreekt).
- GIA geeft problemen met het uitlezen van de chauffeurskaart, terwijl er in Dianta uit het arbeidstijdenbestand blijkt dat er wel data aanwezig is.
- De BCT Toezichttool is beschikbaar maar wordt op dit moment nog niet gebruikt en is nog niet geschikt voor objectinspecties.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: RE: Update omwisseling systeemkaarten
Datum: dinsdag 20 december 2022 16:52:34

Hoi 5.1.2.e,

Uiteraard weer het verzoek om deze cijfers vertrouwelijk te behandelen, onze concullega's hoeven niet exact te weten hoeveel abonnementen en voertuigen wij hebben. Ik zag het goede nieuws van NEONE, is er ook al meer bekend over Quipment?

Wat betreft de vragen; Wij verwachten inderdaad rond de 5.1.5. BCTs in omloop te hebben zonder datacommunicatie en waarbij we ook geen actuele contactgegevens hebben. Wij hebben geen registratie op hoeveel van hen al wel zijn langsgeweest. Wat we wel kunnen zien is dat er in december 2022 in totaal 5.1.5. BCTs online geweest met een G2 kaart. En totaal zitten we op 5.1.5. aantal G3's. Dus als we 5.1.5. optellen komen we op 5.1.5. van BCTs die we reeds gedaan hebben en/of in beeld hebben. Dat maakt nog een verwachtte 5.1.5. stuks die we niet in beeld hebben.

We verwachten 5.1.5. BCTs in totaal in omloop te hebben
5.1.5. BCTs zijn er voorzien van een G3 kaart

Ja wij hebben capaciteit om alle klanten met datacommunicatie te wisselen. Wij benaderen iedereen die nog niet alles gewisseld heeft al meer dan een jaar actief, uiteindelijk moeten zij wel de voertuigen beschikbaar gaan stellen en ligt die eind verantwoordelijkheid bij de vervoerder.

Fijne feestdagen en een gelukkig nieuw jaar

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | Euphoria Software

T 5.1.2.e
E 5.1.2.e @euphoria-it.nl
W www.euphoria-it.nl

De informatie verzonden met dit E-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde en zij die gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden. Indien U niet de geadresseerde bent, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, en wordt U verzocht de afzender daarvan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen. Euphoria Software BV staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden E-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan.



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

From: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Sent: Friday, 16 December 2022 12:20

To: 5.1.2.e @quipment.nl; 5.1.2.e @euphoria-it.nl; 5.1.2.e

5.1.2.e @euphoria-it.nl; 5.1.2.e @neone.nl; 5.1.2.e

5.1.2.e @neone.nl>

Cc: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Subject: Update omwisseling systeemkaarten

Beste BCT fabrikanten,

Wij zijn met een notitie bezig voor de staatssecretaris om haar te informeren over de mogelijke knelpunten rond het (al dan niet) wisselen van systeemkaart.

Graag ontvang van jullie z.s.m. een statusupdate. We kregen afgelopen week met goede nieuws dat ook voor NEONE de software nu goedgekeurd is.

Eerder stelden we vast dat er ongeveer 5.1.5. met BCT's rond rijden die lastig te bereiken zijn, omdat de fabrikanten geen actuele contactgegevens hebben van de gebruikers. Klopt dit nog? En kunnen jullie wel zien hoeveel van hen er toch inmiddels bij een werkplaats zijn geweest? Ik neem aan dat jullie kunnen zien hoeveel systeemkaarten er inmiddels geplaatst zijn?

Graag verneem ik verder:

- Hoeveel BCT's jullie ongeveer 'in omloop' hebben
- Hoeveel van deze BCT's er inmiddels voorzien zijn van een G3 systeemkaart
- Wat jullie verwachtingen zijn: lukt het om alle systeemkaarten van de jullie bekende taxi's in elk geval om te wisselen?

Heel graag zsm jullie bericht, zodat we de notitie nog voor de feestdagen af kunnen ronden.

Heel veel dank alvast, groet, mede namens 5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: RE: Update omwisseling systeemkaarten Neone
Datum: vrijdag 16 december 2022 15:30:00

Hoi 5.1.2.e

Dank voor je duidelijke antwoord. Jullie zijn goed bezig! De ongehoorzaamheid zal ik je niet nadragen
 Het zal druk worden in Amsterdam Noord, maar operationeel weinig problemen opleveren hoop ik.
 Overigens zijn wij van plan alle taxi-ondernemers een brief te sturen binnenkort. Als dat niet meer voor deze maand lukt dan zéker in januari.
 Over Q2 later wellicht meer nieuws. We zijn er druk mee bezig.

Goed weekend!

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @neone.nl>
Verzonden: vrijdag 16 december 2022 14:40
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Update omwisseling systeemkaarten Neone

Hi 5.1.2.e ,

5.1.5.

Als ILenT vanaf 1 april 2023 weer actief gaat controleren, heeft denk ik niemand een geldige reden om niet aan de wetgeving te voldoen.

Hoe zit het nu met Q2?

Fijn weekend voor straks.

Groet 5.1.2.e

Met een hartelijke groet,

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT
Cc: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Ter info - Eerste mediaberichten nav nieuwsbericht iz vervanging systeemkaart BCT
Datum: maandag 10 oktober 2022 17:02:35

Dag 5.1.2.e ,

Zoals afgesproken, heb ik na publicatie van het [nieuwsbericht](#) i.z. vervanging systeemkaart BCT op de ILT-site apart onder de aandacht gebracht van vakmedia. Hieronder de eerste nieuwsberichten naar aanleiding hiervan.

Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) roept taxiondernemers op om tijdig de huidige G2-systeemkaart van de boordcomputer taxi (BCT) te laten vervangen door de nieuwe G3-systeemkaart. Dit omdat de G2-systeemkaart vanaf 21 maart 2023 niet meer werkt, waardoor de BCT ook niet meer werkt. Bericht op de sites van [Transport Online](#), [Pitane Blue](#), [TaxiPro](#)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Woordvoering Inspectie Leefomgeving en Transport

.....
Directie Communicatie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e
E: 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
 Werkdagen: ma t/m do
www.ilent.nl
www.rijksoverheid.nl

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door IenW
Datum: dinsdag 8 november 2022 11:26:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)

Wow! Dat is nog eens een ander verhaal dan 5.1.2.e de wereld inslingerde

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
 Toezicht marktordening
 Team digitale- en bedrijfsinspecties
 &
 Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de weg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M + 5.1.2.e
 5.1.2.e @ILenT.nl


Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 8 november 2022 11:22

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e

< 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>

Onderwerp: FW: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door IenW

Voor jullie informatie.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: dinsdag 8 november 2022 11:22

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;

5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door lenW

Beste collega's,

Ter informatie onderstaande correspondentie n.a.v. mijn vraag die aan bod kwam tijdens de afstemming over de impactanalyse van 18 oktober jl.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 8 november 2022 10:51

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door lenW

Hallo 5.1.2.e

Klopt, dit jaar zelfs nog iets hoger i.v.m. toename in aanvragen.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 8 november 2022 10:45

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door lenW

Hallo 5.1.2.e

5.1.5.

Met hartelijke dank en groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 3 november 2022 10:00

Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door lenW

Hallo 5.1.2.e

Hierbij mijn antwoorden.

De BCT kaart kost voor de aanvrager, m.u.v. kaart LWT, volgens de tariefregeling op dit moment € 119. Dit is het wettelijk tarief.

5.1.5.

5.1.5.

Vrijval van budget zoals je noemt is dan m.b.t. BCT kaart niet van toepassing.

Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik het graag.

Groet,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 2 november 2022 16:53

Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door lenW

Hallo 5.1.2.e

Zojuist hebben wij telefonisch contact gehad. Op jouw verzoek stuur ik je hierbij mijn vraag per e-mail.

Hoofdvraag: draagt MinlenW financieel bij aan BCT-kaarten die door Kiwa worden uitgegeven aan taxiondernemers en -chauffeurs?

Deelvragen:

- In welk document is deze afspraak c.q. financiële verplichting van MinlenW richting Kiwa vastgelegd?
- Om welk bedrag gaat het per type BCT-kaart (respectievelijk chauffeurskaart, ondernemerskaart, inspectiekaart, systeemkaart) die voor vijf jaren wordt uitgegeven door Kiwa?
- Ten laste van welk budget komen deze financiële bijdragen? DG Mobiliteit? Of een ander 'potje' binnen MinlenW?

5.1.5.

Mocht bovenstaande vragen of onduidelijkheden oproepen, ben ik graag bereid om een mondelinge toelichting te geven. Bij voorbaat mijn hartelijke dank voor jouw medewerking!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e @lIenT.nl
<https://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) -ILT
Aan: 5.1.2.e) -ILT; 5.1.2.e -ILT
Cc: 5.1.2.e) -ILT
Onderwerp: RE: Svp aangeven waarom ILT afzender: vervanging systeemkaarten BCT
Datum: donderdag 15 september 2022 15:24:00

Hoi 5.1.2.e

De reden dat ILT de afzender van de boodschap moet zijn is dat ILT eindverantwoordelijk is voor de BCT. KIWA is 'slechts' verantwoordelijk voor de uitvoering.
 5.1.2.e heb je aanvullingen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

<http://www.ILenT.nl>

Van: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 15 september 2022 14:40

Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Svp aangeven waarom ILT afzender: vervanging systeemkaarten BCT

Dag 5.1.2.e ,

Hartelijk dank voor alle informatie.

In ons gesprek gaven jullie het al even aan, maar zouden jullie nog eens helder kunnen aangeven *waarom de ILT de afzender* is van de boodschap dat de systeemkaart van de BCT moet worden vervangen. (en bijvoorbeeld niet KIWA). Dan kan ik dat opnemen in het communicatieplan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Senior Communicatieadviseur

Wegtransport, personenvervoer en verkeersproducten

.....
Communicatie en Klantcontact

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
 5
 .
 1

5.1.2.e @ILenT.nl
<http://www.ilent.nl>
<https://twitter.com/#!/InspectieLenT>

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

.....

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 15 september 2022 11:26
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: vervanging systeemkaarten BCT

Nog even de communicatie uit de 'oude doos'...

Zie ook de reacties onder het artikel.

Gaat nog wel wat worden dit...

Tot volgende week!

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 16 juni 2022 14:22
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: vervanging systeemkaarten BCT

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 8 juni 2022 10:42
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: vervanging systeemkaarten BCT

Ho 5.1.2.e ,

Gisteren ging het in Begeleidingscommissie BCT over de systeemkaartwissel die voor maart 2023 afgerond moet zijn.

Mijn geheugen vertelde me dat we hier eerder communicatie over hebben verricht, volgens mij was dat tegelijkertijd met de actie vanuit – ik dacht Cabman – richting de ondernemers (vorig jaar zomer dacht ik).

Zie bericht wat hierover op onze website staat: [Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

En ook TaxiPro heeft – ik denk ook rond dezelfde tijd – aandacht aan de vervanging besteedt.

Systeemkaartvervanging is verantwoordelijkheid van de fabrikanten/ondernemers samen.

Groet, 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

ursadviseur/netwerkadviseur

.....
Informatie, netwerken en programmering

Afdeling Netwerken transport

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

5.1.2.e

.....
www.ilent.nl

.....
Woensdag is mijn vaste vrije dag.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Pentest en dispensatie
Datum: dinsdag 1 november 2022 07:27:44

5.1.2.e

Als het goed is heeft 5.1.2.e nog met jullie gesproken over dit onderwerp. Op dit moment wordt de selectie gedaan van aanbieders om de pentesten uit te voeren. Beoordeling staat gepland voor komende vrijdag. Daarna kunnen zaken verder in gang gezet worden. Voor wat betreft PKI-o-160 heb ik eerder aangegeven dat dispensatie verlenen tot het eind van de looptijd zeker niet gebruikelijk is. Daarom is er destijds weer tijdelijk tot 2023 dispensatie verleend. Ik zal het verzoek nog eens aandachtig doornemen en kom met een formele reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Policy Authority PKI-overheid

Logius

Dienst Digitale Samenleving
 Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e @logius.nl
www.logius.nl

.....
 Logius is continu op zoek naar nieuwe collega's. Bekijk alle vacatures op onze website.
 Samen zorgen we voor een digitale overheid die werkt voor iedereen

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 27 oktober 2022 16:45
Aan: 5.1.2.e @Logius.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Pentest en dispensatie

Hallo 5.1.2.e

In ons ketenoverleg (BCT keten) van vanmorgen kwam de pentest ter sprake. Deze is voor de ketenpartijen, en ook voor ons zelf, van groot belang voor de eerstvolgende audit.

Deze zal daarom z.s.m. moeten worden uitgevoerd. We spraken hier vorige week al even over, maar de planning werd hier voor ons weinig concreet.

Kan je ons aangeven hoe en wanneer we de pentest kunnen verwachten? Ketenpartijen overwegen er anders zelf eentje uit te voeren, maar dat lijkt ons niet de bedoeling.

Daarnaast kwamen we er in ons laatste overleg niet aan toe het even over onze dispensatie PKI-O 160 te hebben. Deze verloopt in maart 2023 en wij zouden deze graag voor de rest van de looptijd van G3 verlengen. Kan je ons aangeven hoe we hier mee om gaan?

Graag je bericht,

Dank en groet, mede namens 5.1.2.e

5.1.2.e

Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)

<http://www.ilent.nl>

5.1.2.e

) - ILT

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: vrijdag 9 december 2022 09:33
Aan: 5.1.2.e) - DGMo
Onderwerp: FW: Root BCT
Bijlagen: Brief Root BCT_def.1.pdf

5.1.2.e

Bijgaande brief hebben wij ontvangen van de KIWA. Omdat het ook beleidszaken aangaat stuur ik hem ook door naar jou. Goed om te weten is dat de ILT niet volledig achter de inhoud van de brief staat. Wij hebben de volgende nuancering die we ook aan KIWA zullen teruggeven:

Er is voor 1 januari geen duidelijkheid over wetswijzigingen. Niet eerder dan medio januari 2023 komt hierover een antwoord van DGMo.

Het is onmogelijk om G4 kaarten uit te gaan geven dit jaar, omdat de techniek er nog niet staat. Los van de BCT-kaarten dienen ook de BCT-systemen aangepast worden op de G4 en dit betekent een terugroepactie naar de inbouwwerkplaatsen, het geen de Minister destijds niet meer wilde. Van een smooth overgang die Kiwa voorstelt is dan ook geen sprake aangezien er systeemaanpassingen noodzakelijk zijn, deze herkennen we dan ook niet. Ik zal Kiwa vragen of zij kunnen toelichten hoe zij tot deze conclusie zijn gekomen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

sr. adviseur

.....
Afdeling Netwerken Transport
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
E 5.1.2.e @ILenT.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>
Verzonden: vrijdag 2 december 2022 15:44
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Root BCT

Ha 5.1.2.e

Kunnen jullie een antwoord maken op de brief van Kiwa?

Wat mij verbaast is dat Kiwa aangeeft dat een overgang naar G4 smooth zou kunnen als je deze laat ingaan vanaf augustus 2023. Dat de branche hier niets van zou merken? Onderschrijven jullie dit? En zo ja zijn hier grote kosten aan verbonden. Het lijkt dat Kiwa voorstelt om vanaf augustus 2023 al G4 kaarten te gaan verstrekken. @ 5.1.2.e graag jullie reactie.

@ 5.1.2.e Kiwa geeft aan voor 1 januari te willen/moeten weten of de Wet gewijzigd gaat worden naar die kortere duur van 5 jaar en dat zij hierop dan een HUF toets moeten uitvoeren. Weet jij hoe het staat met de Wetswijzigingen hiervan? En of DGMo dit nu ook daadwerkelijk oppakt.

Graag deze week (ik ga er vanuit dat jullie de mail pas maandag 5-12 lezen) een reactie op mijn vragen.

Groeten,
 5.1.2.e

5.1.2.e

) - ILT

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: maandag 3 oktober 2022 16:08
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Voorbereiding Begeleidingscommissie BCT

Dank!

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 3 oktober 2022 15:03
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Voorbereiding Begeleidingscommissie BCT

Ter info

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 3 oktober 2022 09:10
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Voorbereiding Begeleidingscommissie BCT

Dag 5.1.2.e ,

Er zijn idd veel ILT' een bij betrokken, maar wel vanuit verschillende disciplines. Ik kan voor iedere persoon beargumenteren waarom ze erbij zitten. Ik zou het dus zo laten

Grtn, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Datum: vrijdag 30 sep. 2022 3:00 PM
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Kopie: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Voorbereiding Begeleidingscommissie BCT

Ha 5.1.2.e ,

Ik mis mij zelf (of 5.1.2.e) niet dit overzicht. Verder vind ik het totaal aan ILT-ers 9 dan wel hoog. @ 5.1.2.e hoe kijk jij hier tegen aan?

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 30 september 2022 14:17

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
<5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
<5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Voorbereiding Begeleidingscommissie BCT

Ha 5.1.2.e,

In het contactpersonenoverzicht Begeleidingscommissie BCT dat ik op 26-8-2022 om 12:52 uur met je gedeeld heb, staan ook de deelnemers vanuit lenW en ILT. 5.1.2.e is inmiddels vervangen door 5.1.2.e. Daarmee schuiven naar mijn beeld de volgende personen aan vanuit ILT:

1. 5.1.2.e, voorzitter Begeleidingscommissie BCT
2. 5.1.2.e, portefeuillehouder Taxi
3. 5.1.2.e, portefeuillehouder Taxi
4. 5.1.2.e, beleidsadviseur DGMO\OVS (portefeuille taxi)
5. 5.1.2.e, TSP (en beheer BCT-stelsel?)
6. 5.1.2.e, TSP (en beheer BCT-stelsel?)
7. 5.1.2.e, programmamanager Realisatie Variant BCT
8. 5.1.2.e, bestuursadviseur Netwerken
9. 5.1.2.e, strategisch communicatieadviseur

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 29 september 2022 11:34

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Voorbereiding Begeleidingscommissie BCT

Hallo 5.1.2.e (ea),

Zie de vraag van 5.1.2.e hieronder: wie sluiten er namens ILT aan bij de Begeleidingscommissie BCT van 11 okt as?

Graag jullie reactie.

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e@knv.nl>

Verzonden: dinsdag 27 september 2022 10:14

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
<5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Voorbereiding Begeleidingscommissie BCT

Beste 5.1.2.e

Bedankt voor de agendapunten voor de vergadering van 11 oktober.

Ik zal de agenda maken en versturen naar de deelnemers, inclusief het verslag van de vorige keer. Wil je mij nog wel even laten weten wie namens ILT erbij zitten.? Uiteraard 5.1.2.e als voorzitter, 5.1.2.e en jij. Nog andere ILT-ers?

KNV ziet geen meerwaarde in de aanwezig van Kiwa bij dit overleg.

5.1.2
.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@iLent.nl>

Verzonden: maandag 26 september 2022 08:43

Aan: 5.1.2.e @knv.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @iLent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @iLent.nl>

Onderwerp: Voorbereiding Begeleidingscommissie BCT

Hallo 5.1.2.e

De Begeleidingscommissie staat gepland voor dinsdag 11 oktober a.s. Hebben we goed begrepen dat jij hier de secretaris bent en dus ook de agenda verzendt?

Vanuit ILT zouden wij graag de volgende onderwerpen op de agenda hebben:

- Toekomst huidige BCT: wat moet er nog met de huidige BCT gebeuren vóór de implementatie van de variant BCT, incl. systeemkaart wissel (met communicatietraject)
Toelichting door 5.1.2.e en 5.1.2.e
- Datakwaliteit van BCT bestanden en evt. oplossing
Toelichting door 5.1.2.e en 5.1.2.e
- Update over de Variant BCT
Toelichting door 5.1.2.e
- Ontwikkelingen wetgeving Taxi (evt. ontwikkelingen m.b.t. de (evaluatie van de) WP2000, beleidsontwikkelingen, etc)
Toelichting door 5.1.2.e

Tot slot nog de vraag: tijdens ons gesprek in Utrecht van 6 sep jl. bespraken we de evt. aanwezigheid van KIWA bij dit overleg. Jij gaf aan dit intern nog eens te bespreken. Is hier al nieuws over te melden?

Graag je / jullie reactie.

Dank en hartelijke groet,

5.1.2.e
Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl
Onderwerp: FW: Verslag kernvakgroep 7 september
Datum: maandag 3 oktober 2022 11:36:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[Verslag Kernvakgroep Personenvervoer 07-09-2022.pdf](#)

Hoi,

Even sparren over onderstaand?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Projectleider Proces en Organisatie Toezicht Realisatie Variant BCT
 Projectleider on desk Tacho
 Taakgroeptrekker Digitaal Inspecteren
 Senior User Tachoscan

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Toezicht marktordening

Team digitale- en bedrijfsinspecties

&

Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de weg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e
 5.1.2.e @ILenT.nl


Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 3 oktober 2022 11:35

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: Verslag kernvakgroep 7 september

Hi 5.1.2.e

Dit kwam van 5.1.2.e

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: maandag 3 oktober 2022 11:32

Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Verslag kernvakgroep 7 september

Hoi 5.1.2.e,

Ik lees dit in het verslag;

*G3 certificaten zijn geldig tot november 2023. Logius heeft G4 niet op tijd klaar.
De variant BCT moet daarom voor november 2023 zijn ingevoerd.*

Weet jij wie dit heeft gezegd/besloten?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Projectleider Proces en Organisatie Toezicht Realisatie Variant BCT
Projectleider on desk Tacho
Taakgroeponttrekker Digitaal Inspecteren
Senior User Tachoscan

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Toezicht marktordening

Team digitale- en bedrijfsinspecties

&

Programma Slim en Veilig Goederenvervoer over de weg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M + 5.1.2.e

5.1.2.e [@ILT.nl](mailto:5.1.2.e@ILT.nl)



Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e [@ILT.nl](mailto:5.1.2.e@ILT.nl)>

Verzonden: maandag 3 oktober 2022 09:30

Aan: ILT_TMO_PersonenvervoerGroot 5.1.2.e [@ilient.nl](mailto:5.1.2.e@ilient.nl)>

Onderwerp: Verslag kernvakgroep 7 september

Goedemorgen,

Bijgevoegd vind je het verslag van de kernvakgroep PV van 7 september 2022.

Met vriendelijke groet

5.1.2.e

Coördinator Kernvakgroep personenvervoer

.....
Team Specialistische Handhaving

Afdeling Toezicht Marktordening

Directie Toezicht en Opsporing

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M⁵

5.1.2.e

[@ilent.nl](mailto:ilent.nl)

www.ilent.nl

Bu ten Reikwijdte



ILT
Afdeling Toezicht
Marktordening
Kernvakgroep
Personenvervoer

Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon
5.1.2.e

Datum
7 september 2022

verslag

Betreft	Verslag Kernvakgroep Personenvervoer
Vergaderdatum en -tijd	Woensdag 7 september 2022 12.30-15.30
Vergaderplaats	GvR, zaal 7.33

Deelnemers:

5.1.2.e

Afwezig: 5.1.2.e

Gasten: 5.1.2.e

1. Opening

5.1.2.e opent de vergadering en heet iedereen welkom.

Vaststellen agenda

Agenda wordt vastgesteld

Mededelingen:

Aanwezigheid 5.1.2.e (netwerken)

Is tweeledig. Enerzijds meer kennis van zaken die spelen. Anderzijds kan 5.1.2.e stukken mondeling toelichten indien daar behoefte aan is. Hoe dichter netwerken en de kernvakgroep bij elkaar staan, hoe beter. Kortere lijnen en directere communicatie. Officiële route: kernvakgroep is van de inhoud. Als beleidsdirectie er iets mee moet dan worden de teamleiders geadviseerd en die betrekken op hun beurt de netwerkafdeling om de boodschap naar buiten te brengen.

Evaluatie WP2000: 5.1.2.e geeft aan dat dit wat vertraging oploopt omdat de aanbesteding vertraging oploopt. Wetsevaluatie wordt uitgevoerd door een extern bureau. Het externe bureau zal alle bronnen raadplegen die nuttig zijn om oordeel te kunnen geven over WP2000. 5.1.2.e zal de paraplunota nalopen om te kijken of de relevante punten ook worden betrokken. 5.1.2.e zal dit daarna communiceren met de kernvakgroep. **Actie 5.1.2.e**

Buiten Reikwijdte

ILT
Afdeling Toezicht
Marktordening
Kernvakgroep
Personenvervoer

Marktordening

Personenvervoer

7 september 2022

2 3

6. Datakwaliteit BCT 5.1.2.e)

Context: er zijn dataproblemen betreffende de BCT. In 2014 en 2016 is hier al onderzoek naar gedaan. En het zijn nog steeds dezelfde problemen. Er is niet management die dit niet acceptabel vindt. Conclusie: hardnekkige problemen met verschillende aspecten. Hangt nauw samen met strikte regelgeving die is voorgeschreven omtrent BCT.

Specifiek geval: de tools lezen een bestand niet in en de rekenregels worden niet toegepast als er geen eindtijd in het arbeidstijdbestand staat. In de wet staan de XSD beschreven, waar de XML bestanden aan moeten voldoen, dit zijn harde regels. Einde diensttijd moet worden meegegeven in het bestand, staat in de wet (art. 7 onder 4 RBCT). Als chauffeurskaart uit de BCT wordt getrokken terwijl dienst nog loopt (door ondernemer, chauffeur of inspecteur) dan wordt er geen eindtijd geregistreerd. Volgens 5.1.2. zijn er 3 opties:

1. Softwarefabrikant de software aan laten passen, duurt een jaar. 5.1.2. adviseert om de fabrikant aan te sporen om de software aan te passen.
2. Procedure objectinspectie aanpassen, juist afsluiten dienst door inspecteur. Werkt niet bij bedrijfsinspectie, ondernemer sluit dan dienst af. Wordt er een download gemaakt van 3 maanden en verkeerd afgesloten dan is het gehele bestand van 3 maanden niet leesbaar. De tool keurt het gehele bestand af.
3. Aanpassing BCT tools: moet voldoen aan wet- en regelgeving, zet je er uitzonderingen dan voldoet het niet aan de wet- en regelgeving. Melding in tool als dienst niet is afgesloten maar het bestand niet afkeuren. 5.1.2. gaat hier achter aan of dit mogelijk is. Komt met analyse wat voor impact het heeft op de beide tools. Werken met fictieve cijfers is onmogelijk. Rekenregels kunnen dan niet gebruikt worden.

Extra optie volgens 5.1.2.: ondernemer beboeten dat hij geen juiste data overlegt aan de ILT. Hij overlegt namelijk data zonder eindtijd.

Suggesties van de kvq:

Alles voor 99% zichtbaar maken in de tool zodat we kunnen handhaven.

Handmatige toevoeging in de tool doen, zoals bijvoorbeeld de eindtijd. Informatie eindtijd uit andere bestanden halen zoals het gebeurtenisbestand. Is voor een objectinspectie te doen, maar voor een bedrijfsinspectie is dit vermoedelijk te veel handwerk.

In tool melding maken dat de kaart er is uitgetrokken, zonder het bestand af te keuren en dus wel te verwerken + het toepassen van de rekenregels.

5.1.2_p vraagt bij 5.1.2.e na of een passage in het boeterapport waarin de inspecteur de analyse toelicht (bijv. tool + verklaring chauffeur) nodig is. **Actie** 5.1.2.e

5.1.2_p kijkt wat er mogelijk is binnen de mazen van de wet. Daarnaast stelt hij voor om de software te laten aanpassen. **Actie** 5.1.2.

5.1.2.e : zo zijn er tientallen issues m.b.t. de datakwaliteit.

Voorstel van de kvq:

JZ en BBB accepteren dat er sprake kan zijn van rechtsongelijkheid, een deel van de BCT kunnen we als inspectiedienst niet uitlezen. We moeten handhaven op het deel dat we wel uit kunnen lezen. Kan dit niet, dan wordt de ILT vanzelf terug gefloten door de rechter. Het management moet bewogen worden om uitsluitel te geven hoe we toezicht op taxi met de problemen die er spelen omtrent de datakwaliteit. **Actie** 5.1.2.e

Corrupte kaarten

De eerste G3 batches (V14 en V15) waren niet goed. Tot 11 juli jl. zijn er 1400 van de ca. 33.000 uitgegeven kaarten defect gemeld.

5.1.2_p : op dit moment melden wij deze defecte kaarten zelf bij Kiwa aan === check 5.1.2.e

Systeemkaarten

Op 31 maart 2023 moeten alle systeemkaarten zijn omgewisseld (nu G2). Bij Cabman en Neone kan de BCT worden opengeschoefd, bij Quipment moet de hele BCT worden vervangen.

Cabman en Neone zijn er druk mee bezig. Quipment gaat de systeemkaarten niet wisselen/BCT's vervangen. Hun BCT blijft het na 31 maart 2023 namelijk gewoon doen. Voor ons betekent dat: proces-verbaal en LOD voor Bp2000 79 lid 1. 5.1.2.e en 5.1.2_p spreken hier eerdaags over met Quipment en zijn samen met communicatie met een communicatietraject bezig.

G3 certificaten zijn geldig tot november 2023. Logius heeft G4 niet op tijd klaar. De variant BCT moet daarom voor november 2023 zijn ingevoerd.

5.1.2.e zijn formatief ingedeeld bij IV onder 5.1.2.e .

ILT

Afdeling Toezicht

Marktordening

Kernvakgroep

Personenvervoer

Datum

7 september 2022

7. Stand van zaken ICT middelen (key-users en 5.1.2.)

Omwille van de tijd is de voortgang van de BCT OI tool niet besproken.

8. Terugkoppeling ATB-v vakgroep

Niet behandeld.

9. Rondvraag

LOD voor Bp2000 81 lid 3

5.1.2 heeft de kvg gevraagd of de vervoerder die er niet voor zorgdraagt dat zijn chauffeur een geldige chauffeurskaart bezit niet ook een LOD moet krijgen. 5.1.2 vraagt dit na bij JZ en vraagt hen bij positief bericht meteen of zij dit format kunnen maken. **Actie** 5.1.2.e

10. Sluiting

Volgend overleg op 5 oktober.

ILT

Afdeling Toezicht

Marktordening

Kernvakgroep

Personenvervoer

Datum

7 september 2022

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#)
Cc: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Onderwerp: FW: agendapunten Directeurenoverleg ILT-DGMO van 1 november?
Datum: woensdag 26 oktober 2022 17:21:54
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.gif](#)
[image004.png](#)
[220921 Memo DGMO - vertraging Variant BCT \(003\).docx](#)

Hallo 5.1.2.e

Dank voor het meenemen bij deze mail.

E.e.a. is denk ik goed verwoord, echter:

- De IOT testen moeten per 21 mei **2022** beschikbaar zijn
- M.b.t. het IOT probleem hebben we een notitie in de maak, deze zal ook gedeeld worden met DGMO ter ondersteuning van hun gesprek met DG move.
- Ik mis hier het hele probleem met de systeemkaarten wissel, dat wordt het eerste grote 'ding' bij taxi. We hebben een notitie in voorbereiding om DGMO en staatsecretaris z.s.m. te informeren.
- Het is goed dat 5.1.2.e de vertraging van de Variant BCT hebben gemeld, maar ik vind de reactie 'ik hoop dat ILT de vaart erin houdt' wel bijzonder. Ik denk dat de boodschap en de gevolgen van uitstel niet helemaal helder voor de bril hebben. Ook hier bereiden wij een notitie over voor (ja, we zijn best druk...)

Ik weet niet wanneer dit overleg is, maar wellicht goed de deelnemers hier nog even op te wijzen?!

Als je vragen hebt: je weet ons te vinden!

Groet, fijne avond,

5.1.2.e



T.a.v. 5.1.2.e

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

5.1.2.e
senior adviseur

T 070-4562482

M 5.1.2.e

F 070-4562416

5.1.2.e @ILenT.nl

memo

Vertraging Realisatie Variant BCT

Datum

21 september 2022

Beste 5.1.2.e,

In de Stuurgroep RVB¹ van 8 september jl. is door de programmamanager een voorschot genomen op de bijeenkomst van 12 oktober waarin de geactualiseerde planning en financiën van Realisatie Variant BCT wordt behandeld. Hij voorziet dat de datum van inwerkingtreding verschuift van 1 januari 2024 naar 1 juli 2024. Zowel de voortgang in de realisatie als de besteding van de toegekende gelden blijft achter bij de planning, zo meldde hij. Ik wil je hier vroegtijdig over informeren, zodat de mogelijkheden verkend kunnen worden om het budget voor Variant BCT anders te verdelen over de jaren 2022, 2023 en 2024 dan nu het geval is. In 2022 wordt een onderuitputting verwacht van tenminste € 1 mln.

Als oorzaak voor zowel de achterblijvende voortgang in de realisatie als de besteding van het budget heeft programmamanager drie hoofdoorzaken aangewezen, te weten:

1. Het budget voor 2022 is pas halverwege het jaar beschikbaar gekomen. Vanwege onduidelijkheid over de financiering is het programma tijdelijk 'on hold'² geweest. In de bijeenkomst van de Stuurgroep RVB van 19 mei jl. werd de financiering van Realisatie Variant BCT bevestigd door het beschikbaar komen van het begrotingsrapport. Tijdens de 'on hold' periode zijn de activiteiten van het programma tot het minimale teruggebracht en lopende inkooptrajecten afgebroken.
2. Het proces voor de inkoop van middelen en de inhuur van tijdelijk, extern personeel bij UDAC kent een doorlooptijd van drie tot vier maanden. Dit heeft ertoe geleid dat het programmateam veel later dan gepland op volle sterkte kwam. Daarnaast bemoeilijkt dit het verwerven van extra personele capaciteit en middelen voor het behalen van versnelling (lees: het inhalen van de opgelopen vertraging).
3. De oplevering van de oplossingsarchitectuur voor Variant BCT heeft veel later plaatsgevonden dan gepland was. In de tussentijd bestond bij het programma geen duidelijkheid/zekerheid over de ICT-voorzieningen die aangewend en/of ontwikkeld moeten worden. Daardoor kon, onder andere, de inkoopopdracht van een maatwerkapplicatie voor het simuleren van een toekomstig alternatief van de BCT niet worden afgegeven. Door de onduidelijkheid over de oplossingsrichting kon ook de

¹ Namens DGMo\OVS was 5.1.2.e aanwezig.

² Besluit DEC0030 van de Stuurgroep RVB dat genomen is op 24 maart 2022.

betrokken wetgevingsjurist niet verder met het uitwerken van de conceptaanpassingen van het BP2000 en de ministeriële regeling.

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Datum
21 september 2022

Bovenstaande uiteenzetting maakt duidelijk dat de geconstateerde afwijkingen van planning en financiën het gevolg zijn van factoren waar het programma nauwelijks tot geen invloed op had. Hoewel de looptijd van het programma zeer waarschijnlijk met een half jaar wordt verlengd, heeft de programmamanager op dit moment geen aanwijzingen dat de totale financieringsbehoefte daardoor toeneemt. Hij verwacht dat van het beschikbare budget van € 4 mln. voor 2022 minimaal € 1 mln. niet zal worden aangewend voor Realisatie Variant BCT. Het exacte bedrag kon hij tijdens de stuurgroepvergadering nog niet geven, aangezien INP\ICT nog becijfert welke kosten zij in 2022 hebben gemaakt en nog verwachten te maken ten behoeve van Variant BCT. Voor 2023 is € 2,5 mln. beschikbaar voor Realisatie Variant BCT. Voor 2024 is nog geen budget beschikbaar, terwijl het programma dus zal doorlopen in dat jaar. Ik wil je vragen om na te gaan of en in hoeverre het mogelijk is om gelden van 2022 door te schuiven naar 2024.

De geactualiseerde planning en begroting (ritme van de bestedingen) van het programma staan op de agenda van de bijeenkomst van de Stuurgroep RVB op 12 oktober a.s. **5.1.2.e** zal vanuit DGMo\OVS bij deze behandeling aanwezig zijn. Beiden krijgen tijdig de beschikking over de te behandelen stukken en over het verslag van de bijeenkomst.

Ik vertrouw erop je hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Bij voorbaat mijn hartelijke dank voor jouw reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: RE: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door IenW
Datum: dinsdag 8 november 2022 14:14:54

Ok, dank,

Groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Datum: dinsdag 08 nov. 2022 11:16 AM
Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Vraag m.b.t. bijbetalen aan BCT-kaarten door IenW

Ha 5.1.2.e

De staart van deze correspondentie leek me ook nog relevant voor je. Vandaar ter informatie.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.
5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT;
ILT; 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: FW: 20220211 Notitie Roadmap BCT kaarten v04.docx >>> notitie taxitoezicht >>> corrupte kaarten >>>
systeemkaartwissel
Datum: woensdag 6 april 2022 15:35:00
Bijlagen: [20220211 Notitie Roadmap BCT kaarten v04.docx](#)
[RE Nav vraag systeemkaarten BCT.msg](#)
[RE Update BCT lijst lijst klopt niet helemaal herziene lijst \(1 maart 2021\) .msg](#)

Goedemiddag,

Ter vertrouwelijke informatie!!

Hier de notitie van TSP **5.1.2.e**). Zie hieronder de reactie van de teamleiders.

Ik zie in de notitie niets staan over de verplichte vervanging van de systeemkaarten vóór maart 2023.

Hierover heb ik een mail gestuurd aan 5.1.2.e (zie bijlage 2).

Op onze website staat de volgende info:

[Omwisselen systeemkaart BCT](#) | [Boordcomputer Taxi \(BCT\)](#) | [Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#) ([ilrent.nl](#))

Hier blijkt wel uit dat de verantwoording bij de chauffeur en de BCT fabrikanten is gelegd. Ervaring leert dat we wel met een aantal scenario's rekening moeten houden (levering kaarten, plaatsen kaarten – vervanging BCT 5.1.5. Ik agendeer dit voor de vakgroep van 20 april.

Ik heb **5.1.2.e** (weer) gevraagd naar een Kiwa overzicht van uitgegeven systeemkaarten.

De werkplaatsen zijn geïnformeerd. Het is de bedoeling dat de wissel tijdens een reguliere keuring plaatsvindt. Ook wordt de software gelijktijdig geüpdatet. Dit is geen heftige update zoals bij G2/G3.

Dit betekent wel dat de data (arbeidstijd) van die dag weg is. De RDW heeft mij zojuist een geüpdatet softwarelijst gemaild.

Tenslotte heb ik 5.1.2.e gesproken.
Morgen wordt bijgevoegde notitie en onze notitie taxitoezicht besproken in het directieteam.

Ik heb het advies gegeven zsm rond de tafel te gaan met alle BCT fabrikanten, RDW (incl. testhuis), Kiwa, Idemia en ILT.

Ik heb voortaan een regulier overleg met hem en

Wordt vervolgd.

Groet
5.1.2.e



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Aan: ##
t.a.v. ##
E-mail : ##

ILT

Vergunningverlening
Ondersteuning en afhandeling
OA Leefomgeving en Rail

Graadt van Roggenweg 500
Utrecht
Postbus 16191
2500BD Den Haag

Datum Q1 2022
Betreft Roadmap BCT kaarten en IenW TSP

Contactpersoon

5.1.2.e
Operationeel TSP Manager
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl
Ons kenmerk
ILT-2022/XXXX

INTERN discussiestuk

Inleiding

Doelstelling en opbouw

Doel van dit memo is het geven van een overzicht van de ontwikkelingen en omgevingsfactoren die van invloed zijn op de zogenaamde BCT kaarten die de IenW TSP¹ uitgeeft voor het gebruik in de Boord Computer Taxi.

Het overzicht is bedoeld als input voor besluitvorming en het bepalen van een strategie voor de komende 1-7 jaar met betrekking tot de BCT kaarten. Deze horizon is zo lang omdat de BCT kaarten een geldigheidsduur hebben van 5 jaar en een termijn van 2 jaar realistisch is voor introductie van een nieuwe generatie BCT kaarten inclusief uitrol van een software update naar de ongeveer 35.000 BCT's.

De notitie is als volgt opgebouwd: allereerst zijn de belangrijkste uitgangspunten weergegeven. Vervolgens zijn diverse ontwikkelingen geschetst en ingeschat op kans en impact. Tot slot zijn conclusies en adviezen geformuleerd voor verder onderzoek en besluitvorming.

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

1. Zonder wijziging in wet- en regelgeving zijn BCT kaarten in de huidige vorm (o.a. PKIoverheid, gekwalificeerde certificaten voor chauffeurs) noodzakelijk om invulling te geven aan de wettelijke eisen die voor het taxivervoer gelden.
2. De Staatsecretaris heeft bij de overgang van G2 naar G3 generatie PKIoverheid BCT kaarten de toezegging gedaan dat het huidige systeem in ieder geval tot einde looptijd G3 (medio november 2028) gebruikt mag worden. [1]
3. BCT kaarten uitgegeven onder de G3 generatie PKIoverheid zijn technisch niet langer bruikbaar dan medio november 2028. Daarna is de kaart niet meer bruikbaar in een BCT om in te loggen of ritten op weg te schrijven,

¹ Trust Service Provider binnen het PKIoverheid stelsel en met toezicht van Agentschap Telecom. De IenW TSP is verantwoordelijk voor het uitgeven van de BCT kaarten en het voldoen aan de bijbehorende normenkaders zoals gesteld door PKIoverheid. De operationele taken zijn uitbesteed aan Kiwa Register en haar onderaannemers. Zie <https://bct.tsp.minienw.nl/>

maar zouden deze nog wel bruikbaar kunnen zijn om de bevoegdheid als taxichauffeur aan te tonen.

ILT

4. Bij het G2-G3 project dat liep in 2019 en 2020 heeft de staatssecretaris aangegeven niet nogmaals een grote kaartwissel-actie te willen bekostigen. Daarom loopt nu het programma 'Realisatie Variant BCT', dat moet leiden tot een 'kaartvrij en draadloos' systeem. Door dit systeem verplicht te stellen (bij nieuwe/vernieuwde vergunningen) vanaf november 2023 wordt voorkomen dat BCT kaarten met een kortere looptijd dan 5 jaar worden uitgegeven.

Datum

8 februari 2022

Ons kenmerk

ILT-2022/XXXX

Ontwikkelingen

Chip update

Planning: 2022/2023

Categorie: compliance

Kans: zeer waarschijnlijk

Impact: Major indien impact op BCT software

Vanuit het chip life cycle management voor de chip/smartcard van de BCT kaarten is vanuit de leverancier (Kiwa/IDEMIA) aangegeven dat invoering van een nieuwe chip gewenst en noodzakelijk is.

Dit hangt primair samen met de vereiste Common Criteria certificering die nodig is om de smartcard als QSCD (Qualified Signature Creation Device)² te mogen blijven gebruiken.

Recent heeft de huidige chip succesvol een surveillance controle doorlopen [4] maar het is niet waarschijnlijk dat deze chip bruikbaar (d.w.z. gecertificeerd) blijft tot november 2028. Het invoeren van een nieuwe chip is enerzijds een technisch vraagstuk omdat de kans toeneemt dat een oudere chip niet meer door de nieuwste security testen komt. Anderzijds is het een commercieel vraagstuk omdat een fabrikant de kostbare certificering niet meer kan terugverdienen op een chip platform dat end-of-life nadert.

Te bespreken met Kiwa:

- Bespreken met Kiwa/IDEMIA of het mogelijk is om de nieuwe chip voor de BCT's 100% compatible te laten zijn met de huidige chip³;
- Een formeler plan/voorstel/tijdspad van Kiwa/IDEMIA ontvangen voor introductie van een nieuwe chip. Verwachting: begin maart 2022;
- Duidelijkheid vragen van Kiwa/IDEMIA over de verwachte einddatum van de certificering van het huidige chip platform. Die datum bepaalt dat uiterlijk 5 jaar daarvoor de nieuwe chip ingevoerd zou moeten zijn.

² De verplichting om een QSCD te gebruiken volgt uit de eis dat de handtekening met de chauffeurs- en inspectiekaarten gekwalificeerde elektronische handtekeningen moeten zijn. Zie Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi, § 1. Begripsbepalingen. [3].

³ In december 2019 is er een update van de kaartspecificaties doorgevoerd bij update van de applet op de kaart. De update van de kaart (applet) heeft niet geleid tot een andere Answer to Reset (ATR) maar alleen aan aanpassing van de zogenaamde EF.ATR. Op deze manier zou de kaart voor IDEMIA wel eenduidig te voorzien zijn van een andere type nummer zonder dat dit aanpassing vereist van de software in de BCT's. Anderzijds liet de invoering van een nieuwe chip bij de overgang van G2 naar G3 ook zien dat er aanpassingen in de BCT software noodzakelijk waren die uitsluitend samenhangen met de nieuwe chip hardware.

PKIoverheid G3 / G4 generatie

Planning: 2022H2
Categorie: continuïteit
Kans: zeer waarschijnlijk
Impact: Major (indien er wordt overgestapt)

ILT**Datum**

8 februari 2022

Ons kenmerk

ILT-2022/XXXX

De IenW TSP geeft de BCT kaarten momenteel uit onder de Staat der Nederlanden Root CA - G3 die een geldigheidsduur heeft tot medio november 2028.

Met betrekking tot een vierde generatie (G4) heeft Logius de volgende plannen: Logius wil 2022 gebruiken voor onderzoek en pas daarna overgaan tot ontwerp en aanbesteding. Dit houdt in dat de G4 in alle gevallen te laat is om voor ILT continuïteit te bieden, mocht ILT 5 jarige passen willen blijven uitgeven na november 2023.

Als ILT namelijk 5 jarige passen zou willen blijven uitgeven dan zouden uiterlijk medio 2022 de G4 CA certificaten in productie beschikbaar moeten zijn zodat BCT fabrikanten hun software kunnen updaten. Deze noodzakelijke patch zou dan in 2023 naar de taximarkt gedistribueerd kunnen worden om het mogelijk te maken over te gaan op de vierde generatie zonder een grootschalige kaartwissel (dus via natuurlijk verloop).

Het gebrek aan een concrete planning voor de G4 is al herhaaldelijk aangekaart bij Logius maar heeft nog niet geleid tot concrete toezeggingen. Zie o.a. [6].

Realisatie Variant BCT

Planning: 2023/2024
Categorie: vervanging
Kans: waarschijnlijk
Impact: Major

Op dit moment werkt ILT aan een variant/vervanging van de huidige BCT. Deze Variant BCT dient 'kaartloos en draadvrij' te zijn en dat betekent dat BCT kaarten in de vorm van PKIoverheid certificaten en QSCD's niet meer nodig zullen zijn. Het project Realisatie Variant BCT hanteert momenteel als mijlpaal voor inwerkingtreding Variant BCT 01-07-2023, zie [7].

Er zijn nog diverse Go/No Go momenten voorzien en ook wijzigingen in wet- en regelgeving vereist waardoor er nog geen garantie is dat de Variant BCT er daadwerkelijk zal zijn op de genoemde datum.

Consequentie van de introductie van de Variant BCT is dat bereidheid voor investeringen in de huidige productiestraat voor BCT kaarten afneemt. Gezien het uitgebreide normenkader waarin de BCT kaarten moeten voldoen, kan hierdoor de kans toenemen op non compliancy die uiteindelijk zou kunnen leiden tot ingrijpen van de beheerder van het stelsel of de toezichthouder. Dit is een reëel risico.

Variant vergunningsbewijs

Planning: 2023/2024
Categorie: vervanging
Kans: waarschijnlijk
Impact: Major

Er is een verkenning gaande om te zien hoe een bewijs van bevoegdheid als taxichauffeur of vergunning van ondernemer eruit moet zien als de noodzaak van een BCT kaart door de Variant BCT komt te vervallen. De input vanuit de inspecteurs hiervoor is gegeven in [8] en laat zien dat er veel ruimte is voor technische invulling, van 'plastic pasje' tot e-License zoals door Kiwa genoemd [9].

ILT

Datum

8 februari 2022

Ons kenmerk

ILT-2022/XXXX

Conclusie en advies

Uit het voorgaande overzicht van ontwikkelingen blijkt dat de BCT kaarten en de rol van IenW als TSP onderhevig is aan complex krachtenveld dat voor een deel buiten de ILT speelt.

Als gevolg van de geldigheidsduur van de BCT kaarten van 5 jaar is het nodig om 6 à 7 jaren vooruit te kijken voor continuïteit van de dienstverlening. Deze horizon vereist dat er besluiten geformaliseerd moeten worden om consequenties inzichtelijk te maken, mocht er later toch een andere richting worden ingeslagen. Daarom zijn hieronder suggesties gedaan voor te nemen besluiten. Ook kunnen externe partijen -zoals Kiwa en onderaannemers IDEMIA, KPN en AMP- rekening houden met wijzigingen in dienstverlening en de daarvoor noodzakelijke investeringen.

Hoewel BCT kaarten geproduceerd na november 2023 tot november 2028 technisch bruikbaar zullen zijn, is het niet wenselijk dat ILT na november 2023 BCT kaarten blijft produceren. BCT kaarten met een kortere technische looptijd dan 5 jaar zijn feitelijk defecte producten die bij de G2/G3 overgang geleid hebben tot een grootschalige kaartwisseling. Daarnaast zal het in stand houden van de productiefaciliteiten voor nieuwe BCT kaarten gedurende de overgangstermijn economisch steeds onrendabeler worden door een afnemend volume.

Gevraagde besluitvorming:

1. Formaliseer het besluit dat de Variant BCT er gaat komen en op termijn de huidige BCT en BCT kaarten gaat vervangen.
2. Besluit dat er geen overstap meer zal plaatsvinden naar een G4 en dat aan het eind van de PKIoverheid G3 infrastructuur het CA Termination plan in werking zal treden voor de huidige TSP diensten⁴;
3. Neem daarom een besluit over de uiterste datum waarop er nog BCT kaarten uitgegeven zullen worden. Vanuit de IenW TSP het advies om als deadline medio november 2023 te hanteren zodat de geldigheidsduur van de bevoegdheid (5 jaar en afgedrukt op de kaart) gelijk is aan de bruikbaarheid in de BCT (certificaat op de chip).

Overwegingen:

- a. Randvoorwaarde is de beschikbaarheid van een 'Variant Vergunningsbewijs' waarmee een taxichauffeur zijn/haar bevoegdheid kan aantonen.
- b. Consequentie is dat taxichauffeurs en ondernemers die na deze datum een vervangende BCT kaart nodig hebben (door regulier

⁴ Het zou kunnen dat voor het nieuwe vergunningsbewijs ook certificaten nodig zijn t.b.v. een zogenaamde e-License waardoor er bij ILT wel behoefte blijft aan een TSP rol. Of die nieuwe rol ook bij de huidige IenW TSP zal worden belegd is een aparte afweging die buiten de rol van de IenW TSP zelf valt en de afwegingen in dit memo.

verloop, na defect of bij het toetreden tot de markt) gebruik moeten gaan maken van de Variant BCT.

ILT

4. Neem een besluit dat de huidige chauffeurs-/ondernemerskaart in de overgangsperiode (nov. 2023 – nov. 2028) wel bruikbaar is als bewijs van geschiktheid/vergunning ongeacht of deze gebruikt wordt in de huidige BCT's.

Datum

8 februari 2022

Ons kenmerk

ILT-2022/XXXX

Referenties

[1] Kamerbrief over nieuwe kaarten Boordcomputer Taxi (BCT), <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/03/nieuwe-kaarten-boordcomputer-taxi-bct>

De ontwikkeling en uitwerking van het alternatief zal immers geruime tijd vergen. Om eventuele problemen bij de omschakeling te voorkomen, is daarnaast mijn uitgangspunt dat registratiemethoden gedurende meerdere jaren naast elkaar kunnen worden gebruikt tot in ieder geval 2028 in verband met de certificering die dan afloopt.

[2] email van: PKIoverheid PKIoverheid@logius.nl, Verzonden: dinsdag 28 december 2021 13:53, Onderwerp: Hertekenen issuing CA's vanwege OCSP bug

[3] Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0027945/2017-03-10>

[4] Rapport de surveillance ANSSI-CC-2018/44-S01, IDeal Citiz 2.17-i on Infineon M7892 B11 embedding ID.me 1.6-i Application v2.0.14.0.0, anssi-cc-2018_44-s01fr.pdf, 3 december 2021.

[5] [Root Certificate Program - Apple](#) en email Logius daarover met onderwerp S/MIME, dinsdag 11 januari 2022 11:31

[6] Notulen PKIoverheid wijzigingsoverleg (20211125)

[7] In '211006 Mijlpalenplanning Realisatie Variant BCT V0.7.xls' is

[8] Scenario's chauffeurskaarten voor het ILT toezicht, Januari 2022

[9] <https://www.kiwa.com/nl/nl/service/eenvoudig-betrouwbaar-en-veilig-kiwa-elicence/>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl
Onderwerp: RE: Nav vraag systeemkaarten BCT
Datum: donderdag 24 maart 2022 10:06:00

Hi 5.1.2.e

Fijn dat je zo snel een reactie hebt ontvangen.

Dit dekt voor toezicht absoluut niet de lading.

Er moet in ieder geval worden nagedacht over:

- Kan Kiwa de systeemkaarten leveren voor maart 2023?
- Wie betaalt deze kaart?
- Moet de BCT fabrikant nieuwe (verplichte) software ontwikkelen? Is deze voor maart (eerder!!!) 2023 klaar?
- Kan de ondernemer zijn BCT behouden of moet de BCT worden vervangen? *Kosten!!!!*
- Kunnen de BCT fabrikanten/garages de wissel van de kaart en de software aan voor maart 2023?
- Indien nee op 1 of meerdere aandachtspunten; hoe steken wij de handhaving in?

Daarnaast ook aandacht voor die ondernemer die al een variant BCT heeft (en de chauffeur die op de ene taxi met een variant rijdt en op de andere taxi met de huidige BCT).
Wat doen we daarmee?

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 24 maart 2022 08:52
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: Nav vraag systeemkaarten BCT

Dag 5.1.2.e

Ik heb nav de vraag van gisteren over de systeemkaart BCT even gecheckt bij het groepje dat met de memo's BCT en TSP bezig is.

Ik zie voor ons nu geen verdere actie, jij wel?

Wat ik terug kreeg:

De wissel van de systeemkaart is nog een restpuntje uit de grote omwisselactie van 2019. De omwisseling van systeemkaarten in de BCT's moet uiterlijk in **maart 2023** plaatsvinden. Destijds waren deze systeemkaarten niet voorhanden en/of konden niet worden geproduceerd. Deze zijn daarom nageleverd door Kiwa (en wel al betaald door IenW als onderdeel van het omwisselproject van 5.1.2.e). Als tijdelijke oplossing is de software van de boordcomputers geüpdate, zodanig dat de bestaande systeemkaarten zouden werken t/m maart 2023.

De urgentie van de omwisseling van systeemkaarten was ook een agendapunt tijdens de Begeleidingscommissie van april 2021. N.a.v. die bespreking zijn taxiondernemers door KNV, ILT en CabMan via de websites en nieuwsbrieven opgeroepen om tijdig de omwisseling te doen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Teamleiter

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Eens bijpraten?
Datum: maandag 14 november 2022 12:01:13

Ha 5.1.2.e ,

Dank voor je aanvullende vraag.

Onderstaand de analyse die wij met 5.1.2.e (Cabman) en onze juristen tot nu toe hebben.

Kunnen jullie hiermee verder?

Graag je/jullie bericht.

Dank en groet,

5.1.2.e

1. Definitie Geldigheid van de systeem

De geldigheid is terug te lezen op: <https://bct.tsp.minienw.nl/minienw-bct-cps/index.html>

Het document bevat een set regels voor de certificaten van de Boord Computer Taxi wetgeving. In paragraaf 1.1.2 wordt gesproken over de geldigheidsduur van de certificaten:

De Systeemkaart heeft een geldigheidsduur van minimaal 5 jaar en maximaal tien jaar. De daadwerkelijke geldigheidsduur wordt begrensd door de verloopdatum van de CA-hiërarchie.

Hiermee is te concluderen dat een systeemkaart niet meer geldig is als de verloopdatum is bereikt.

PS: ons Certificate Practise Statement (CPS) is het uitgiftebeleid van de BCT kaarten (incl. gekwalificeerde certificaten). Gebruikers van deze kaarten tekenen bij ontvangst van de kaart voor het naleven van de regels in het CPS en de Algemene Voorwaarden.

2. Definitie Storing systeemkaart

De Regeling specificatie en typegoedkeuring van de Boordcomputer Taxi is te vinden op: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0027945>

Daarin staat:

Artikel 17

Lid 1 De boordcomputer:

Sectie q.functioneert op correcte wijze met de systeemkaart;

Artikel 26

Lid 4 De boordcomputer detecteert ten minste de volgende storingen:

Sectie e.een storing in de werking van de systeemkaart;

De combinatie van deze twee geven aan dat een niet goed werkende systeemkaart voor een storing moet zorgen van de Boordcomputer Taxi.

3. Gevolgen storing

Artikel 26

7 De boordcomputer staakt het uitvoeren van verdere handelingen wanneer een storing wordt gedetecteerd als bedoeld in het vierde lid, onderdelen a, b, c en e.

(Artikel 26, lid 4, onderdeel e refereert naar hierboven, de storing van de systeemkaart)

4. Diagnose storing

Artikel 25

Lid 1 De boordcomputer is voorzien van een diagnosemechanisme dat ten minste het volgende vaststelt:

Sectie c. storingen als bedoeld in artikel 26, derde lid.

Artikel 25

Lid 2 Het diagnosemechanisme is niet toegankelijk voor de gebruiker of uitschakelbaar door de gebruiker.

Artikel 25

Lid 2 Bij het opstarten voert de boordcomputer een zelfbeproeving uit. De zelfbeproeving bevat ten minste een verificatie van de integriteit van de uitvoercode van de boordcomputer, een verificatie van de integriteit van geregistreerde systeemgegevens en het bestaan van storingen als bedoeld in artikel 26, zevende lid.

(Artikel 26, lid 7 refereert naar hierboven, de storingen waarbij verdere handelingen worden gestaakt)

Samenvattend van dit punt: De Boordcomputer Taxi bevat een stuk code welke niet uitgeschakeld mag worden, welke tenminste bij opstarten controleert of deze storing actief is en handelt hiernaar.

5. Data zonder systeemkaart

De te ondertekenen data wordt zoveel mogelijk door de Chauffeurskaart ondertekent, maar wanneer deze niet aanwezig is óf niet geverifieerd kan worden, worden handtekeningen gezet door de Systeemkaart. Een simpel voorbeeld is hierbij een rit welke gereden is onder BSN en het maken van een export. Beide worden door de systeemkaart ondertekent. De Boordcomputer Taxi maakt dus geen valide ondertekeningen meer en dient zichzelf te beschermen door “op rood” (storing) te gaan. De boordcomputer moet dan verdere handelingen staken.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Enkele vragen, graag jullie reactie!
Datum: dinsdag 15 november 2022 13:11:39

Ho 5.1.2.e


Wij hebben zelf niet de ondertekende xml bestanden. Dat loopt uiteraard wel via ons, maar die wordt lokaal bij de klanten opgeslagen. Ik denk dat dat geen probleem is overigens om bij klanten op te vragen. Dus in de basis willen we zeker meewerken, maar daar hebben we dan wel toestemming voor nodig van de vervoerder(s).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | Euphoria Software

T + 5.1.2.e
E 5.1.2.e @euphoria-it.nl
W www.euphoria-it.nl

De informatie verzonden met dit E-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde en zij die gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden. Indien U niet de geadresseerde bent, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, en wordt U verzocht de afzender daarvan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen. Euphoria Software BV staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden E-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan.

 Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

From: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Sent: Tuesday, 15 November 2022 13:08
To: 5.1.2.e @euphoria-it.nl>
Cc: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @euphoria-it.nl>
Subject: RE: Enkele vragen, graag jullie reactie!

Hoi 5.1.2.e

Dank voor je feedback. Ziet er goed uit!
 Kun je ook onze vraag over bulkdata beantwoorden? Zie hieronder.

Daarnaast zijn wij, als eerder ook in de Begeleidingscommissie BCT besproken, nog steeds bezig met de analyse van de data kwaliteit. Hiervoor zijn we de komende weken op zoek naar bulkdata bestanden van taxiondernemers. De exacte details van deze uitvraag zijn we nog aan het uitzoeken, dit volgt eind volgende week. Onze vraag voor nu is: hebben jullie dit soort bestanden beschikbaar en zijn jullie bereid deze voor testdoeleinden met ons te delen?

Alvast bedankt weer, ook namens 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering
ICT| CIO-office

Van: 5.1.2.e) -ILT
Aan: 5.1.2.e) -ILT
Cc: 5.1.2.e) -ILT
Onderwerp: RE: Graag een reactie!
Datum: woensdag 7 december 2022 17:29:00
Bijlagen: image001.png
 image002.png
 221207 Gesprek 5.1.2.e .docx

Hoi 5.1.2.e

Als ik het samenvat dan is de zin in onderstaande mail van 5.1.2.e de belangrijkste: "Dat het niet helemaal klopt, ben ik met je eens. Maar het te typekeuren product voldoet aan de eisen. Echter, zijn de eisen van I&W niet up-to-date of gecertificeerd."

Dat betekent dat we nu eigenlijk niet kunnen handhaven op G2 systeemkaart-gebruik na 20 maart 2023, maar dat we wel het Protection profile kunnen gebruiken om een nieuwe eis toe te voegen in een nieuwe versie die stelt dat er gecontroleerd moet worden op de geldigheid van het certificaat van de systeemkaart. Als Neon en Euphoria dan voor de 'delta' een stempel halen bij Brightsite en een nieuwe typegoedkeuring bij RDW kunnen we gebruik van G2 systeemkaarten na 20 maart 23 handhaven op basis van een ongeldige typegoedkeuring van de RDW.

Ter bespreking als je weer helemaal beter bent!

Gr

5.1.2.e

p.s. in de bijlage mijn aantekeningen van het gesprek met 5.1.2.e dat ik vanmiddag hierover had.

Van: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 6 december 2022 18:07
Aan: 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Graag een reactie!

Hoi 5.1.2.e

Een paar zaken vallen mij op:

- In de email van donderdag 20 oktober 2022 16:52 stelt 5.1.2.e enkele vragen (zie highlight) die m.i. gaan over het punt waarover we eerder van gedachten wisselden: waar is nu precies vastgelegd dat er maart 2023 BCT's met een G2 systeemkaart 'op zwart moeten gaan'? Dan kunnen we vanuit de TSP rol komen met de redenering van Algemene Voorwaarden en CPS waarmee fabrikanten akkoord zijn gegaan in hun rol van abonnee van de systeemkaarten maar dat blijf ik een zwaktebod vinden. Volgens mij moeten we scherp de rol van ILT als TSP en als toezichthouder taxi onderscheiden. Als TSP kan ze melden dat er iets niet in orde is, maar kan dat ook als toezichthouder taxi? In dat speelveld wordt naar andere documenten gekeken.
- Met bovenstaande redenering zou ILT -in de rol van TSP- een fabrikant kunnen aanspreken 'u houdt zich niet aan verplichtingen van abonnee' maar de testhuizen gebruiken het CPS/Algemene Voorwaarden niet als hun basis voor de testen bij

typegoedkeuring. Zo'n zinnetje had er via [Staatscourant 2020, 64272 | Overheid.nl](#) wel ergens ingefietst kunnen worden -zeg ik als leek- maar dat is niet gedaan.

- Het Beveiligingsprofiel Boordcomputer Taxi (PP-BCT) versie 1.8.pdf is eigenlijk het security testplan/doel waaraan een BCT moet voldoen. Ik deel de conclusie van 5.1.2.e 'Maar het te typekeuren product voldoet aan de eisen. Echter, zijn de eisen van I&W niet up-to-date of gecertificeerd.' Je moet als het ware ook nog laten vaststellen dat het testplan/doel goed is.
- Bij een scan van het Beveiligingsprofiel kwam ik op pagina 13 bij de definities iets tegen waarvan ik dacht dat het een haakje zou zijn om te stellen dat een BCT moet controleren op geldigheid van een systeemkaart:

+++

Beveiligingsprofiel pag. 13

O.PROGRAMMATUUR

De combinatie van TOE uitvoerbare code en gegevens zoals de CA certificaat-hiërarchie(ën) nodig voor het verifiëren van de geldigheid en authenticiteit van certificaten van boordcomputer- en systeemkaarten, alsmede de bij dat geheel behorende O.PROGRAMMATUURGEGEVENS.

+++

Echter als je de rest scant op 'geldig' of 'geldigheid(sduur)' dan is er bij de vereiste security functies voor een BCT GEEN equivalent voor de eis die aan de controle van boordcomputerkaarten wel wordt gesteld:

+++

Beveiligingsprofiel pag. 13

OT.AUTHENTICATIE_BOORDCOMPUTERKAART

De TOE zal een ingebrachte boordcomputerkaart authenticeren door middel van zowel:

- o een door de eigenaar van de boordcomputerkaart in te brengen PIN;
- o een op de boordcomputerkaart aanwezig geldig en authentiek certificaat.

+++

Reden waarom die systeemkaart op dat punt niet is uitgewerkt is waarschijnlijk dat die na installatie vastzit in het apparaat. Zie ook bovenaan pag. 24 wat alleen gaat over de boordcomputerkaarten

+++

FIA_UAU.1.2 De TSF eist dat S.CHAUFFEURSKAART, S.INSPECTIEKAART, S.KEURINGSKAART en S.ONDERNEMERSKAART succesvol zijn geauthenticeerd op basis van:

...

Verificatie dat het certificaat op de boordcomputerkaart geldig en authentiek is.

+++

Voorlopige conclusie: ongeacht het laten certificeren van het beveiligingsprofiel: er staat in dat profiel geen uitgeschreven eis dat een BCT een security functie moet hebben die de geldigheid van het certificaat op een systeemkaart controleert. Dus daarom kan een BCT die alleen een waarschuwing geeft na maart 2023 terecht een typegoedkeuring krijgen. En dan moet je als ILT wel een goed verhaal hebben dat je gaat handhaven op een product wat terecht die typegoedkeuring heeft omdat het alle eisen van het vereiste beveiligingsprofiel implementeert. Want dan zullen in kort geding dezelfde vragen worden gesteld: waar staat het in de Staatscourant? Waar staat dat in het Beveiligingsprofiel? Sinds wanneer is het CPS een officieel document geworden dat een rol speelt in Regeling Typegoedkeuring boordcomputers?

PS. Ik stel het bewust wat eenzijdig om te zorgen dat ILT de argumentatie wel helemaal sluitend heeft voordat je actie gaat ondernemen. Dus hoor van 5.1.2.e wel de tegenargumenten ;-)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Gesprek 5.1.2.e

CC = beveiligingsniveau van

TOE = target of evaluation

SF – security function

In Protection profile staat dat als je als leverancier je product gecertificeerd wilt hebben welke functionaliteit er dan in de software moet zitten

PP moet iedere 5 jaar gecertificeerd worden

Het is niet erg dat het huidige PP geen 'stempel' meer heeft van Brightsite. Maar het kan wel een haakje zijn op basis waarvan we toch kunnen handhaven op de G2 systeemkaart van Quipment

Wij (ienW) stellen de eisen aan het product, bv aan welke eisen de systeemkaart moet voldoen

Nu Octocab wil toetreden dan kunnen de ketenpartijen (UL / RDW) vragen om inderdaad het PP te updaten naar Protection Profile 1.9

We kunnen Brightsite vragen het PP opnieuw te certificeren. Op basis van dezelfde eisen danwel inclusief de nieuwe eis 'geldige systeemkaart'.

Dat kan wel betekenen dat de huidige partijen in de problemen komen. Die kunnen dan hun BCT laten testen door UL (op het nieuwe PP) en opnieuw laten typegoedkeuren door RDW

Q2 zal dan falen voor deze test

Implementatietermijn voor implementatie nieuw protection profile is te definiëren. Dat kan bv 6 maanden zijn waarna er te handhaven is.

Tbv Octocab

Als wij willen toestaan dat oude PP gebruikt wordt dan moeten we afstemmen met RDW. Die doen daar niet moeilijk over.

Dat is pragmatische weg.

Als ILT wil handhaven dan moeten we PP updaten en dat delen met leveranciers, met brightsite voor stempel en met RDW

Dan bepaalde overgangstermijn ivm vervallen typegoedkeuring.

Euphoria en Neone zullen dan alleen een testmoment met de nieuwe eis moeten laten checken door UL.

Overgangsperiode.

Nu Keuze maken door DGMO.

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: Voorbereiding RDW
Datum: dinsdag 15 november 2022 21:16:00
Bijlagen: [RE verslag bezoek Quipment.msg](#)
[FW Common Criteria.msg](#)

Ha 5.1.2.e

Doel van het overleg is helderheid verkrijgen over het proces van typegoedkeuring voor de BCT. Incl. het proces bij software updates.

Daarnaast denk ik dat het goed onze redeneerlijn in bijgaande mail te bespreken: hoe kijk de RDW hier tegen aan?

En dan de vraag van 5.1.2.e over de certificering van Brightsite, welke jij overigens al eerder naar RDW had gestuurd zag ik.

Vervolgens kunnen we de RDW ook nog even bijpraten over de Variant BCT en SMART 2 tachograaf en de uitdagingen die daar nog liggen.

Jij nog aanvullingen

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2 @rysk-it.net
Aan: 5.1.2.e)-ILT; 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: FW: Common Criteria
Datum: dinsdag 25 oktober 2022 12:48:44
Bijlagen: image001.png

Beste 5.1.2.e

Zoals besproken de mail m.b.t. het certificaat.

Met vriendelijke groet,



5.1.2.e

Product Development Manager

Geerkade 11 | 4871 CK Etten-Leur

T: 5.1.2.e

E: 5.1.2.e @rysk-it.net

W: www.rysk-it.net

Van: 5.1.2.e @ilent.nl 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: maandag 28 februari 2022 12:20
Aan: 5.1.2.e @rdw.nl
CC: 5.1.2.e @octo.cab
Onderwerp: FW: Common Criteria

Beste RDW,

Zojuist aan de telefoon kreeg ik het verzoek deze mail door te sturen.
 De vraag van de heer 5.1.2.e (over de verlopen certificering van het beveiligingsprofiel
 ([https://www.commoncriteriaportal.org/files/ppfiles/\[CR\]%20NSCIB-PP-08-10381-CR3.pdf](https://www.commoncriteriaportal.org/files/ppfiles/[CR]%20NSCIB-PP-08-10381-CR3.pdf)))
 gaat over de beveiligingsspecificaties van de BCT. Dat is een onderwerp dat ligt bij de RDW.
 Jullie hebben ook de contacten met BrightSight voor dergelijke testen en geven ook de
 typegoedkeuring voor de BCT af.

Inhoudelijk kan ik zeggen dat er niets gewijzigd is omdat het Beveiligingsprofiel Boordcomputer
 Taxi (PP-BCT) versie 1.8 niet is gewijzigd voor zover bekend, maar het kan wel zijn dat de
 CommonCriteria eisen aangescherpt zijn. Het is dan ook aan RDW/BrightSight om te beoordelen
 of het zinvol is deze ongewijzigde specificaties nog een keer te laten beoordelen.

Kunnen jullie de vraag van de heer 5.1.2.e beantwoorden?

Alvast hartelijk dank!
 Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Operationeel TSP Manager BCT

M: 5.1.2.e

.....
Vergunningverlening ondersteuning en afhandeling
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Van: ⁵ @octo.cab ^{5.1.2.e} @octo.cab>

Verzonden: dinsdag 22 februari 2022 14:43

Aan: ^{5.1.2.e}) - ILT ^{5.1.2.e} @Ilent.nl>

Onderwerp: Common Criteria

Geachte mijnheer ^{5.1.2.e} , Beste ^{5.1.2.e}

Wij zijn OCTO.CAB en momenteel ontwikkelen we een nieuwe BCT in samenwerking met ^{Buiten Reikwijdte} en mensen die al jaren werkzaam zijn in de taxi branche. Hierdoor denken we een kwalitatief beter product neer te kunnen zetten als de huidige aanbieders.

Nu enige tijd in de ontwikkelfase zijn wij begonnen met de voorbereiding te treffen voor de Common Criteria waar het product volgens de, op dit moment, geldende regelgeving aan moet voldoen:

Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi (geldend van 19 december 2020 tot heden): <https://wetten.overheid.nl/BWBR0027945/2020-12-19>

Bovenstaande regelgeving verwijst naar onderstaand beveiligingsprofiel:

Beveiligingsprofiel Boordcomputer Taxi (PP-BCT) versie 1.8:

[https://www.commoncriteriaportal.org/files/ppfiles/\[BCT%20PP\]%20BeveiligingsprofielBCTV1.8.pdf](https://www.commoncriteriaportal.org/files/ppfiles/[BCT%20PP]%20BeveiligingsprofielBCTV1.8.pdf)

Dit beveiligingsprofiel heeft van TÜV Rheinland onderstaande certificaat ontvangen:

Certification Report: [https://www.commoncriteriaportal.org/files/ppfiles/\[CR\]%20NSCIB-PP-08-10381-CR3.pdf](https://www.commoncriteriaportal.org/files/ppfiles/[CR]%20NSCIB-PP-08-10381-CR3.pdf)

Wij constateren dat het betreffende certificaat op 11 maart 2020 verlopen is.

Kunt u ons aangeven aan welk Common Criteria beveiligingsprofiel wij moeten voldoen bij de keuring?

Mocht het tot de mogelijkheden behoren zouden we ons graag in een persoonlijk gesprek aan u voor willen stellen.

Alvast bedankt voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,



^{5.1.2.e}

Geerkade 11 | 4871 CK Etten-Leur

T: ^{5.1.2.e}

E: ^{5.1.2.e} @octo.cab

W: www.octo.cab

toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Historie

Overzicht taken / rollen

TSP BCT

MSA ST/ST



- 2006: Invoering digitale tachograaf
- Vergunningverlening door IVW, Marktordening
- MSA: Security Officer IVW



MSA
IVW sec off

CIA
IVW, afd MO

MSCA
KPN

CP
Morpho

CD
TPG Post

Historie



MSA
IVW sec off

CIA
IVW, afd MO

MSCA
KPN

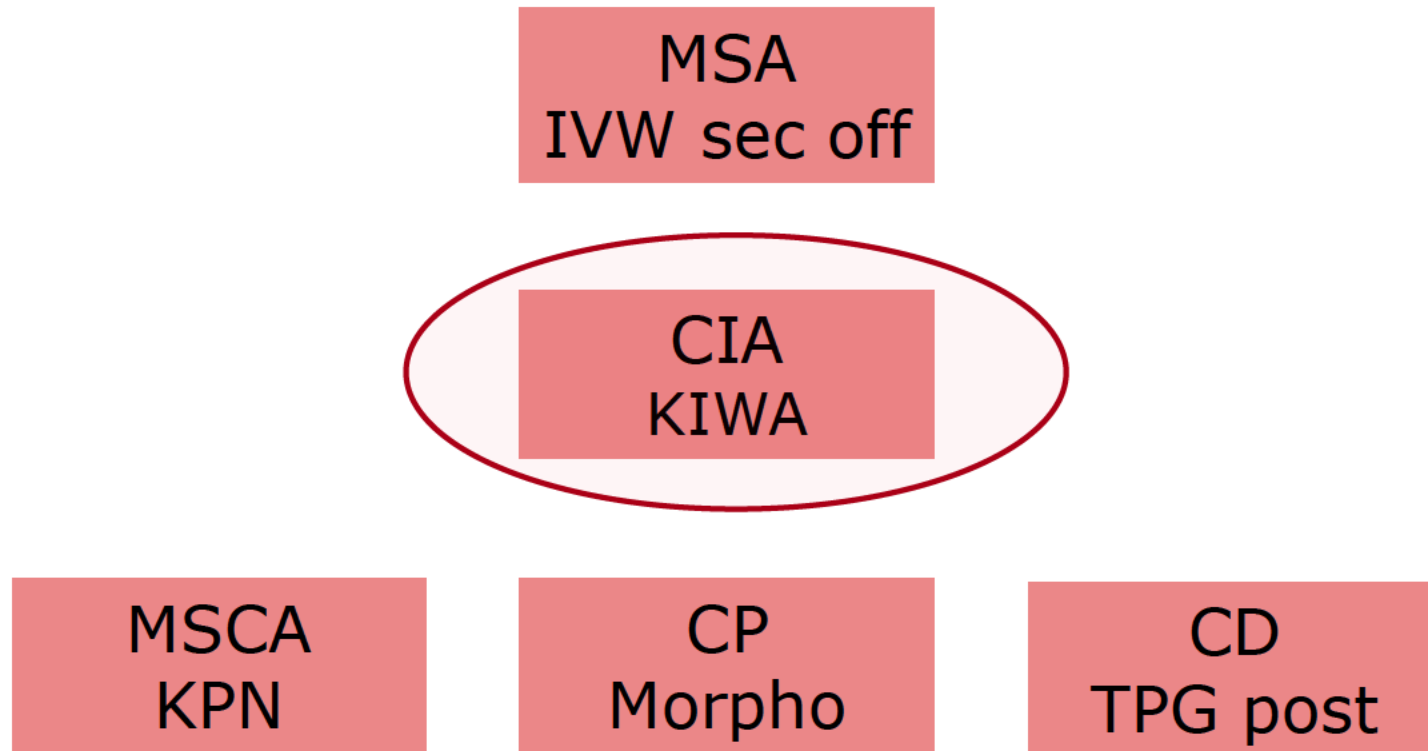
CP
Morpho

CD
TPG Post

- Allemaal voldoen aan EU regelgeving en MSA policy
- 2 jaarlijkse audit
- Rapporteren aan EC (JRC)
- 'stabiel' systeem: geen tussentijdse wijzigingen



- 2010: Vergunningverlening naar KIWA



Historie



- 2006-2011: Project Boord Computer Taxi (BCT) bij IVW
- 2011: Invoering BCT / aankoppelen PKI-Overheid (logius)
- Overgangstermijn 2 jaar
- CSP: Min IenM
- Dossierhouder BCT: ILT (compliance + 'oliemannetje')



CSP
Min IenM

DH BCT
ILT

Kaartuitgever
KIWA

Certificaat
KPN

Personalisator
Morpho

Distributeur
TPG post

Historie



- Allemaal voldoen aan PvE, ETSI en E-Idas → certificering
- Jaarlijkse interne en externe audit
- Min 2x per jaar tussentijdse wijzigingen

CSP
Min IenM

DH BCT
ILT

Kaartuitgever
KIWA

Certificaat
KPN

Personalisator
Morpho

Distributeur
TPG post



- 2012: Vertrek Security Officer ILT → DH BCT ook MSA

MSA
ILT (DH BCT)

CIA
KIWA

MSCA
KPN

CP
Morpho

CD
TPG post

CSP
Min IenM

DH BCT
ILT

Kaartuitgever
KIWA

Personalisator
Morpho

Certificaat
KPN

Distributeur
TPG post



- 2013: BCT werkt onvoldoende, fouten in BCT's, interpretatieruimte in technische specificaties → herijking specificaties
- 2014: Hernieuwde invoer BCT, 3 BCT fabrikanten failliet, financiële steun min IenM nodig
- 2016: Uitleesproblemen BCT → Technical Change Board om zaken op te lossen
- 2017: problemen bij technische onderaannemer van KIWA (AXIANS) → certificering 'langs het randje'
- 2018: DH BCT vertrekt naar Scheepvaart (TWO)
 - MSA DT/ST niet bemenst
 - invoer SMART Tachograph → veel problemen bij KIWA



2019 - 2020:

- project G2 → G3 door externe projectgroep (incl 5.1.2.e Als DH BCT)
- Deadline invoering G3 maart 2020
- Uitstel systeemkaarten G3 tot maart 2023
- Samenvoegen TSP en DH BCT bij ILT
- 2021: 5.1.2.e in dienst ILT als TSP (alleen compliance, geen oliemannetje)



2019 - 2020:

- project G2 → G3 door externe projectgroep (incl Joep Als DH BCT)
- Deadline invoering G3 maart 2020
- Uitstel systeemkaarten G3 tot maart 2023
- Samenvoegen TSP en DH BCT bij ILT

- 2021: 5.1.2.e in dienst ILT als TSP

TSP IenW
ILT

Kaartuitgever
KIWA

Certificaat
KPN

Personalisator
IDEMIA

Distributeur
AMP group



2019 - 2020:

- project G2 → G3 door externe projectgroep (incl. 5.1.2.e Als DH BCT)
- Deadline invoering G3 maart 2020
- Uitstel systeemkaarten G3 tot maart 2023
- Samenvoegen TSP en DH BCT bij ILT

- 2021: 5.1.2.e in dienst ILT als TSP

- 2022: 5.1.2.e terug, incl. MSA rol

Nu samen: TSP BCT
en MSA DT/ST
(compliance +
'oliemannetje')

TSP IenW
ILT

Kaartuitgever
KIWA

Certificaat
KPN

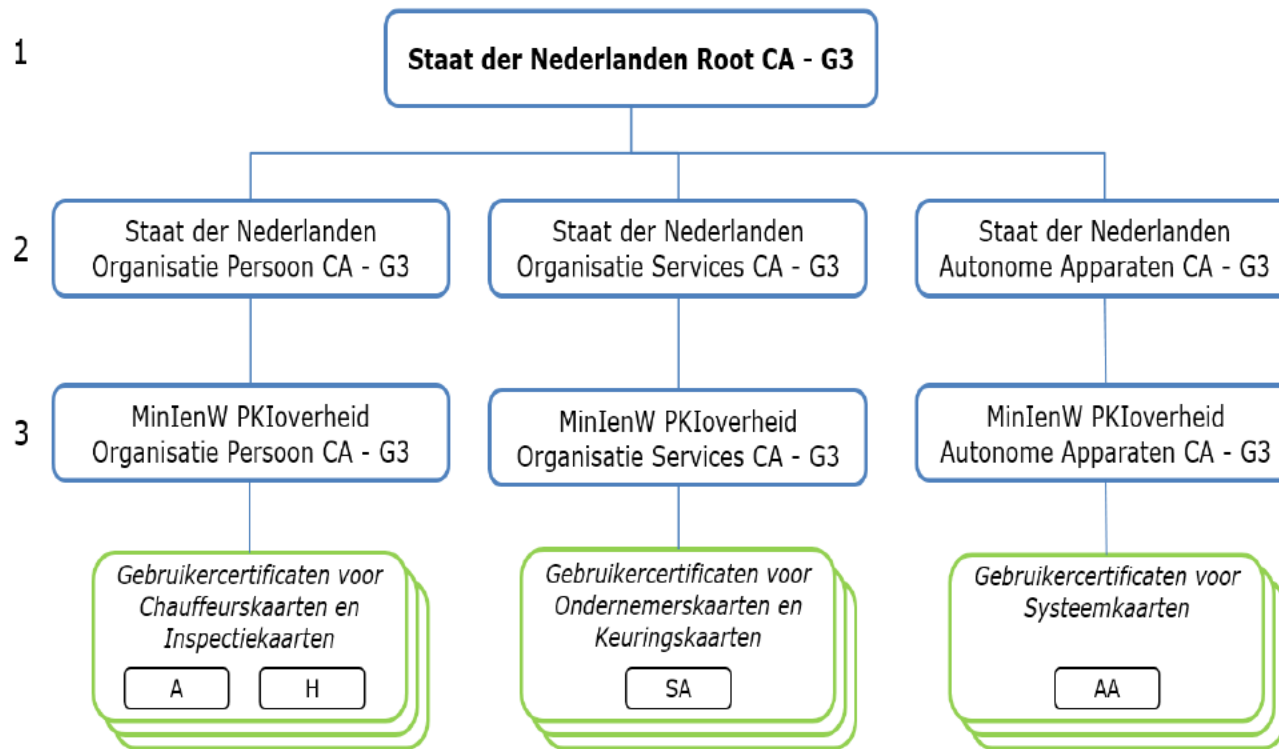
Personalisator
IDEMIA

Distributeur
AMP group



- Uitgifte BCT kaarten:
 - Chauffeurskaarten
 - Inspectiekaarten
 - Ondernemerskaarten
 - Keuringskaart
 - Systeemkaarten
- Certificaten PKI-overheid: gekwalificeerde digitale handtekening (QSCD)
 - Doel: authentieke gegevens → onomstotelijk bewijs

PKI-o hierarchie



- ROOT CA van belang (moedercertificaat)
- G3 eindigt november 2028 → kaarten 5 jaar geldig
- Daarom uiterlijk november 2023 G4 noodzakelijk
- Andere opties worden onderzocht

- Regelgeving:
 - WP/BP2000, regeling specificaties + regeling gebruik BCT kaarten
 - Nationaal: PvE PKI-O (Logius)
 - Europees: ETSI normen, E-Idas (EC)
- Toezicht:
 - Logius
 - Agentschap Telecom
 - Autoriteit Persoonsgegevens
 - Jaarlijks interne audit (wisselt)
 - Jaarlijks externe audit (BSI)
- Status:
 - klein aantal minor bevindingen
 - Q3 interne audit, Q4 externe audit



- PKI-o stelsel / QSCD in de lucht houden blijkt veel 'gedoe'
 - Veel wijzigingen
 - Hoge toezichtsdruk
 - Voorbeeld: compliance IDEMIA
 - Hoge kosten voor branche en overheid
- Tot op heden nog steeds uitleesproblemen BCT: geen/onvoldoende toezicht mogelijk → mogelijke oplossingsrichting gevonden!
- STAS in 2019:
 - 'Ik wil hier vanaf!' en 'Ik financier geen omwisselactie meer!'
- Daarom project Variant BCT gestart
 - Zou november 2022 klaar moeten zijn (1 jaar overgang nodig vóór november 2023), blijkt niet haalbaar



- Onderzoek: hoe verder met de BCT, zo lang de Variant er nog niet is?
 - Toch de G4 ROOT CA?
 - Stoppen met toezicht en BCT
 - Kaarten korter geldig maken (5 → 3 jaar)
 - Wachten op brief met adviezen Logius
- Omwisselen G2 → G3 systeemkaarten uiterlijk 20 maart 2023
 - 3 fabrikanten, verschillende procedures
 - Alle taxi's terug naar werkplaats
 - Veel taxi's 'niet in beeld' → communicatietraject
- Momenteel loopt interne audit, externe audit in november



- Rol van 'oliermannetje':
 - Verbinding tussen interne en externe partijen
 - Problemen adresseren en oplossen
 - Vb organiseren begeleidingscommissie BCT, vragen van KIWA, etc.

Geen formele rol, wel gewenst. Hoe gaan we hiermee om? En wie is dan verantwoordelijk? (wie belt IG als het (bijna) fout gaat?)



- Uitgifte DT/ST kaarten:
 - Bestuurderskaarten
 - Controlekaarten
 - Bedrijfskaarten
 - Werkplaatskaarten
- Certificaten ETSI - E-Idas: digitale handtekening
 - Doel: authentieke gegevens → onomstotelijk bewijs
- Geen ROOT CA, maar 1x per 18 maanden key ceremony voor nieuwe key certificates
- Elke 5-7 jaar upgrade van het systeem:
 - 1 mei 2006 invoering digital tachograph
 - 2013: digitach 2
 - 15 juni 2019: SMART Tachograph

- Regelgeving:
 - Regulation (EU) No 165/2014
 - Annex 1C: technische vereisten
 - Nationaal: regeling tachograafkaarten
- Toezicht:
 - JRC
 - 1x per 2 jaar audit op MSA (ILT) en MSCA (KIWA); rapport naar JRC
 - Agentschap Telecom
 - Privacy Autoriteit
 - Status nu: laatste audit uit 2019 (taak is niet vervuld binnen ILT)
 - Overweging: Q3/4 audit of na invoering SMART 2



- De boel weer 'op orde' brengen (vanaf 2018 niks meer mee gedaan vanuit ILT)
- Invoering SMART 2 per 23 augustus 2023
- KIWA klaar voor kaartuitgifte 23 juli 2023
- Op schema, IOT bij JRC is kritisch pad (zou 23 mei 2022 klaar moeten zijn om testen uit te voeren)
 - Corte Card Working Group
 - Aandacht vragen bij DG MOVE (via DGMO)
- Vb crises:
 - KIWA geeft kaarten met onjuiste foto's uit (2017)
 - KIWA maakt gebruik van verouderde platformen (geldt dus ook voor BCT)

Overzicht taken en overleggen



- Zie excel



Vraag is:
Wie is nu waarvan? Wie belt de IG?



ILT
T.a.v. Inspecteur Generaal

ILT
Informatie, netwerken en
programming
Netwerken transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e

M + 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

16 januari 2023

nota

Handhaving systeemkaartwissel boordcomputertaxi's

Inleiding

In iedere boordcomputertaxi (hierna BCT) zit een systeemkaart. Deze systeemkaart zorgt ervoor dat de BCT blijft functioneren en dat zowel ritgegevens als gegevens over arbeids- en rusttijden juist worden geregistreerd. Periodiek dient de systeemkaart te worden geüpgraded naar een nieuwe generatie. Voor 21 maart 2023 dienen alle huidige G2 systeemkaarten te zijn gewisseld naar G3 systeemkaarten. Het is de verantwoordelijkheid van de taxiondernemer om tijdig de systeemkaart te laten wisselen. ILT verwacht dat, om verschillende redenen, ongeveer 15% van de taxiondernemers in Nederland niet tijdig de G2 systeemkaart laat omwisselen. Hierdoor zullen BCT's in storing gaan en/of onbruikbaar worden. Hiermee voldoen deze taxiondernemers niet meer aan de eisen die worden gesteld in het Besluit personenvervoer 2000. De ILT zal hier op gaan handhaven. De gehele situatie zal vermoedelijk tot onrust leiden in de taxibranche.

Achtergrond

In najaar 2019-voorjaar 2022 heeft een grote kaartomwisselactie plaatsgevonden. Bij deze omwisselactie van BCT-kaarten heeft de Staatsecretaris aangegeven éénmalig kosteloos nieuwe persoonsgebonden kaarten en systeemkaarten te verstrekken en een grootschalige kaartomwisselactie in de toekomst te willen voorkomen. Gelijktijdig heeft de staatssecretaris in juni 2019 de geldigheid van de G2 systeemkaarten met 36 maanden verlengd tot 21 maart 2023.¹ Deze verlenging gaf de taxibranche de gelegenheid om de systeemkaarten te vervangen.

Huidige situatie

Er zijn in Nederland drie typen BCT op de markt. Alle BCT's beschikken over een typegoedkeuring van de RDW.² Twee van de drie BCT-fabrikanten wisselen de systeemkaarten bij hun klanten actief om. Bij deze fabrikanten werkt de BCT, indien de systeemkaart niet gewisseld is, in zijn geheel niet meer na 21 maart 2023. Hierdoor kunnen zij geen (legaal) taxivervoer meer uitvoeren.

Een van de BCT-fabrikanten heeft laten weten niet actief mee te werken aan de systeemkaartwissel. Enkel wanneer een BCT terug moet naar de fabriek voor

¹ 2018-2019, kamerstuk 31 521, nr 115

² Deze typegoedkeuring is vindt plaats op basis van een door ILT destijds opgesteld beveiligingsprofiel, waarin niets is opgenomen over de geldigheid van de systeemkaart. Dit beveiligingsprofiel richt zich op de meest risicovolle aspecten (met de inzichten van toen), waardoor er op een deel van de technische eisen uit de specificaties niet werd getoetst. Dit verklaart de verschillende werkingen van de BCT bij een ongeldige systeemkaart.

reparatie, zal de systeemkaartwissel worden uitgevoerd. Bij deze fabrikant blijft de BCT, zonder wisseling van de systeemkaart, wel werken, maar ontstaan foutmeldingen waardoor de gegevens niet meer valide ondertekend worden. Dit betekent dat de BCT geen correct werkende BCT meer is (cfm art 79 lid 1 BP2000).

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Datum
16 januari 2023

Verder heeft de ILT meermaals op verschillende wijzen gecommuniceerd over de systeemkaartwissel richting en met partijen in de taxibranche.

Scope

De BCT-fabrikanten hebben niet alle eerder door hen verkochte BCT's in beeld. Blijkens de taximonitor³ zijn er 32.983 taxi's in Nederland, de BCT fabrikanten geven aan dat het er ongeveer 34.000 zijn.

De BCT fabrikanten die actief bezig zijn met de omwisseling hebben tot nu toe bij 19.710 van deze taxi's is een systeemkaartwissel uitgevoerd (datum 13-1-2023). Dit betekent dat bij 13.273 nog geen systeemkaartwissel is uitgevoerd. Deels is dit omdat:

- deze taxi's niet meer in beeld zijn bij de BCT-fabrikanten;
- de taxi's nog niet naar de werkplaats zijn gegaan;
- de BCT's niet meer gebruikt worden in Nederland.

Voor de BCT's van deze twee fabrikanten geldt dat zij in zijn geheel niet meer werken op 21 maart 2023. Dit heeft niet alleen consequenties voor de ILT, maar ook voor de taxiondernemer zelf. De enige oplossing is dan een nieuwe (revisie) BCT aanschaffen bij een BCT fabrikant.

De BCT-fabrikant die niet actief de systeemkaartwissel uitvoert heeft ongeveer 3.000 taxi's in omloop. Dit betreffen grotendeels taxi's in het zorgvervoer. Van deze 3.000 BCT's zijn er inmiddels ongeveer 1.000 naar G3 gemigreerd.

Handhaving

Alle BCT-fabrikanten zijn zich bewust van het belang van een juist werkende systeemkaart en de verplichting tot periodieke omwisseling. Taxiondernemers zouden zich hier ook bewust van moeten zijn. Gebruikers van de BCT-kaarten tekenen bij ontvangst van de kaart voor het naleven van de regels in het Certificate Practice Statement (inclusief omwisselplicht) en de Algemene Voorwaarden. Daarnaast dienen taxiondernemers zich te houden aan de Wp2000 en alle onderliggende regelgeving.

Wij stellen vast dat de BCT, zonder tijdige systeemkaartwissel, géén correct werkende BCT (cfm. art 79 lid 1 BP2000), meer is. De BCT geeft foutmeldingen of werkt in zijn geheel niet meer en de G2 systeemkaart is niet meer geldig vanaf 21 maart 2023. De ILT zal dan ook handhavend optreden tegen taxiondernemers die hun systeemkaart niet tijdig hebben omgewisseld.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

³ Cijfers RDW.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20906 2500 EX Den Haag

Taxi – onderneming
t.a.v. dhr / mevr
Straatnaam 12
1234 PC PLAATS

Afdeling

TSP IenW

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Datum 17-01-2023
Betreft Omwisseling systeemkaart BCT

Geachte taxiondernemer,

U heeft een vergunning voor taxivervoer en waarschijnlijk dus ook één of meerdere boordcomputers (BCT's) in gebruik. In elke BCT zit een systeemkaart.

Deze systeemkaarten moeten worden vervangen. De oude G2-systeemkaart is vanaf 21 maart 2023 ongeldig en mag vanaf dan ook niet meer gebruikt worden. Bovendien bestaat er de kans dat uw BCT niet meer zal werken vanaf dat moment.

Het is daarom belangrijk dat u de systeemkaart(en) tijdig vervangt. Alleen zo blijft de BCT ook ná 20 maart 2023 goed werken. Maak daarom z.s.m. een afspraak met uw werkplaats of BCT-fabrikant.

De systeemkaart zelf is voor u als ondernemer gratis. De werkplaats of fabrikant kan wel kosten berekenen voor het omwisselen ervan en ook voor de eventueel benodigde software.

Als taxiondernemer bent u zelf verantwoordelijk voor de tijdige vervanging van de systeemkaart en een goed werkende BCT.

Wij adviseren u om direct een afspraak te maken met uw fabrikant of werkplaats om wachttijden te voorkomen.

Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met uw fabrikant, uw werkplaats of met het ILT- loket, onder telefoonnummer 088-4890000.

Met vriendelijke groet,

ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport)

Q&A BCT systeemkaart wisseling

Wat is een systeemkaart?

Een BCT systeemkaart is een kaartje met een chip die is ingebouwd in iedere BCT die op de markt is in NL. De systeemkaart zorgt ervoor dat de data op een juiste en veilige manier wordt opgeslagen op de BCT.

Waarom moeten de systeemkaarten verwisseld worden?

De oude G2-systeemkaart is vanaf 21 maart 2023 ongeldig en mag vanaf dat moment ook niet meer gebruikt worden. De kaart moet vervangen worden vanwege het feit dat de beveiliging van de gegevens op de G2 kaart niet meer aan de laatste veiligheidsstandaarden voldoet.

Wat heb ik aan de systeemkaartwissel? Wat gebeurt er als ik het niet doe?

Als u het niet doet is de kans groot dat uw BCT niet meer zal werken vanaf 21 maart 2023. Dit kan betekenen dat u een geheel nieuwe BCT moet aanschaffen. Als taxiondernemer bent u zelf verantwoordelijk voor de tijdige vervanging van de systeemkaart en een goed werkende BCT.

Wat kost het wisselen van de systeemkaart?

De systeemkaarten zijn al in bezit van de fabrikanten en is voor u als ondernemer gratis. De werkplaats of fabrikant kan wel kosten berekenen voor het omwisselen ervan en ook voor de eventueel benodigde software. De hoogte van dit bedrag is afhankelijk van het merk van uw BCT en wordt bepaald door de fabrikant van de BCT (Neone, Quipment of Cabman-Euphoria)

Hoe lang duurt het om de systeemkaart te wisselen?

Dit kan per type BCT verschillen. Uw fabrikant of werkplaats kan u hier nader over informeren.

Waar kan ik de systeemkaart laten omwisselen.

Dat kan in de werkplaats van uw BCT fabrikant. Maak daarom z.s.m. een afspraak met uw werkplaats of BCT-fabrikant.

Waar kan ik meer informatie vinden?

Op [Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#) staat meer informatie. Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met uw fabrikant, uw werkplaats of met het ILT-loket, onder telefoonnummer 088-4890000.

[Systeemkaartinfo - Alles over de 2.3 software- Cabman - NL](#)

[Uitgelicht - Neone](#)

Q&A BCT systeemkaart wisseling



Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Staatssecretaris

ILT

Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

M + 5.1.2.e

5.1.2.e @ILenT.nl

Datum

8 februari 2023

nota

Signaal systeemkaartwissel boordcomputertaxi's

Inleiding

Iedere taxi in Nederland dient te beschikken over een boordcomputertaxi (hierna BCT). In iedere BCT zit naast een bestuurderskaart ook een systeemkaart. Deze systeemkaart zorgt ervoor dat zowel ritgegevens als gegevens over arbeids- en rusttijden worden geregistreerd. Periodiek dient de systeemkaart te worden geüpgraded. Dit is nodig voor de betrouwbaarheid en beveiliging van de gegevens op de BCT. Op 21 maart dienen de huidige systeemkaarten geüpgraded te zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de taxiondernemer om tijdig de systeemkaart te laten wisselen bij particuliere leveranciers van de BCT.

Kern

Naar inschatting beschikt ongeveer 15% van de taxi's op 21 maart 2023 niet meer over een werkende boordcomputer. Hiermee voldoen betreffende taxiondernemers niet aan de geldende regelgeving en zullen de BCT's in storting gaan en/of onbruikbaar worden. Concreet betekent dit dat een groot deel van de chauffeurs geen taxivervoer meer kunnen uitoefenen omdat zij geen ritadministratie en arbeids- en rusttijden meer kunnen registreren in de BCT. De gehele situatie leidt tot onrust in de taxibranche.

De ILT heeft vanuit publiek belang meermaals via diverse kanalen het afgelopen jaar gecommuniceerd over de systeemkaartwissel richting en met partijen in de taxibranche. De ILT stelt vast dat de BCT zonder systeemkaartwissel geen correct werkende BCT meer is. De BCT geeft foutmeldingen of werkt in zijn geheel niet meer. De ILT zal vanaf 21 maart 2023 bovenstaande kennis meenemen in de reguliere taxicontroles. Mochten de inspecteurs tijdens deze controles een niet-werkende BCT tegengekomen, dan kan ILT alleen maar handhavend optreden.

Huidige situatie

De ILT ziet dat na een laatste reminder per brief aan alle taxiondernemingen, waarin nogmaals wordt gewezen op de noodzaak van een tijdige vervanging, nog meer ondernemingen actie ondernemen (een deel niet). De twee BCT fabrikanten die actief meewerken aan de wisseling geven aan dat het hen niet zal lukken alle ondernemers op tijd te wisselen.

De derde BCT fabrikant heeft aan zijn klanten laten weten niet actief mee te werken aan de systeemkaartwissel. Zij staan niet achter de investeringen in de huidige BCT en redden de systeemkaartwissel qua capaciteit en beschikbaarheid niet. Hiermee worden ondernemers die eerder een BCT afnamen bij deze fabrikant geconfronteerd met hogere kosten (voor aanschaf van een nieuwe BCT van een van de andere fabrikanten) en geen tijdige vervanging. Deze BCT blijft wel

werken, echter met een foutmelding en daarmee met een onbetrouwbare registratie. Het bezwaar van de fabrikant ziet ook op inefficiëntie van de wisseling met het oog op de overgang naar de nieuwe BCT. Deze is vanaf juli 2024 beschikbaar, met een overgangsperiode tot 2028. Gezien de overgangsperiode, het belang van betrouwbaarheid en beveiliging van de gegevens is een systeemkaartwissel desondanks vereist.

De houding van deze BCT fabrikant past niet binnen een privaat-publiek stelsel. Aangezien deze fabrikant wel een erkenning van de minister heeft gekregen voor het op de markt brengen van BCT's, kan het ministerie hierover wellicht nog in gesprek met deze fabrikant.

Hoogachtend,

5.1.2.e

ILT

Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Datum

8 februari 2023

Toelichting

Krachtenveld

Er zijn in Nederland drie BCT fabrikanten op de markt. Deze BCT fabrikanten hebben van de minister van IenW, middels de RDW, een erkenning gekregen om BCT's te mogen uitgeven. De BCT-fabrikanten zijn zich bewust van het belang van een juist werkende systeemkaart en de verplichting tot periodieke omwisseling. Taxiondernemers zouden zich hier ook bewust van moeten zijn.

Kiwa verleent de vergunningen aan taxiondernemers en taxichauffeurs en geeft de kaarten namens de Minister uit. De ILT houdt toezicht op de taximarkt, waaronder op de aanwezigheid en het juiste gebruik van de BCT.

Achtergrond

In najaar 2019-voorjaar 2020 heeft een grote kaartomwisselactie plaatsgevonden. Bij deze omwisselactie van BCT-bestuurderskaarten heeft de voormalige Staatsecretaris van IenW aangegeven éénmalig kosteloos nieuwe persoonsgebonden bestuurders-, ondernemerskaarten en systeemkaarten te verstrekken en een grootschalige kaartomwisselactie in de toekomst te willen voorkomen. Daarnaast heeft de staatssecretaris in juni 2019 de geldigheid van de G2 systeemkaarten met 36 maanden verlengd tot 21 maart 2023.² Deze verlenging gaf de taxibranche de gelegenheid om de systeemkaarten tijdig te vervangen.

ILT

Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Datum

8 februari 2023

ILTInformatie, netwerken en
programmering
Netwerken transportDen Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag**Contactpersoon**5.1.2.e
Bestuursadviseur**Datum**

9 februari 2023

verslag

Betreft	Managersoverleg ILT/OVS Taxi en Bus
Vergaderdatum en -tijd	9 februari 2023 15:00
Vergaderplaats	webex
Deelnemers	5.1.2.e (voorz.), 5.1.2.e, 5.1.2.e

1. Opening/Mededelingen

5.1.2.e sluit aan i.p.v. 5.1.2.e.

2. Vaststellen verslag vorige vergadering (incl. doornemen actiepunten)

- Demo Variant BCT was op 11 januari.
- Voortgang schorsen n.a.v. CST-meldingen.
 - HBJZ dient op korte termijn een verzoek tot advies in bij J&V, het college voor de Rechten van de Mens.
- Gesprek Geldigheidstermijn BCT kaart.
 - Indien de BCT kaart kan worden gebruikt als identificatiemiddel, dan is het geen probleem. Door de wetgevingsjurist wordt nu gesproken over een (digitaal equivalent van een) chauffeurspas. Is hier vanuit DGMO ook al een formeel besluit over genomen? DGMO geeft aan dat de (digitale equivalent van een) chauffeurspas de optie is die het beste lijkt.
- *Overgangsperiode BCT staat apart op de agenda.*

3. Actualiteit(en)

- Brief KNV aan Stas. DGMO heeft morgen een gesprek met KNV. Hierover volgt terugkoppeling aan de ILT. Vanuit ILT is informeel vanuit verschillende rollen contact opgenomen met KNV n.a.v. de brief. Formele reactie volgt, ILT stemt deze af met DBO.
- Brief Noot aan Stas. De brief van Noot ziet vooral op de systeemkaartwissel. ILT heeft de Stas over de systeemkaartwissel

geïnformeerd. Coullance verlenen richting doelgroepenvervoer is lastig aangezien je dan richting willekeur gaat en tegen het belang van een gelijk speelveld. De inschatting van DGMO is dat er niet veel andere doelgroepenvervoerders zijn die gedupeerd worden door de beslissing van Quipment.

ILT is niet van plan een LOD op te leggen bij Noot. Dat heeft geen effect. Quipment heeft een erkenning van de Minister. Hoe ga je om met zo'n erkenning? Het idee van DGMO is dat zij zich als erkenninghouder mogen terugtrekken.

We zullen hier als DGMO en ILT over in gesprek moeten blijven, zeker als de handhaving van de systeemkaartwissel leidt tot problemen in het doelgroepenvervoer.

Cabman en Neone geven geen signalen af. De investering is voor 5 jaar. De reactie van de Stas op de brief moet nog worden afgestemd met DBO.

- Werkbezoek Stas
 - 5.1.2.e ligt programma toe. De Stas kijkt mee met een taxi inspectie en krijgt een toelichting op DIBI, Variant BCT en de evaluatie Wp2000. Er sluiten ook collega's van de KMAR.

4. Programma's en projecten

- Update Realisatie Variant BCT
 - Twee artikelen over het programma in Computable. Uitleg wat het programma doet en wat het doel van het programma is, inclusief een open invitatie aan de markt om over een oplossing mee te denken. Inmiddels 19 potentiële aanbieders voor de Variant BCT. Voor hen wordt een brede informatiebijeenkomst georganiseerd.
 - POC is uitgevoerd en deze week is het evaluatierapport opgeleverd. De keten is getest en het concept blijft overeind. Het gebruikersgemak kan nog wel worden verbeterd.
 - Dinsdag een panel IV en ICT gehad met de huidige BCT fabrikanten en 2 nieuwkomers. De consultant vanuit KNV en SFM is ook onderdeel van het panel. Het panel is meegenomen in de oplossingsarchitectuur. Voor de oplossing is breed draagvlak, ook voor de betaalbaarheid. Cabman/Euphoria en Neone zien mogelijkheden om hun huidige BCT om te bouwen naar de Variant BCT.
 - In het panel kwam de discussie over de dataregistratie (van meer gegevens dan enkel arbeids- en rusttijden) naar voren. Deze discussie heeft KNV ook ter tafel gebracht bij DGMO. De ILT is nu bezig met het in kaart brengen van de nut en noodzaak van de (bestaande) gegevensset. Dit is ook nodig om de DPIA bij de privacy coördinator voor te leggen.
 - HBJZ heeft al aangegeven dat de planning nog steeds haalbaar is.
 - PSA is opgeleverd, 5.1.2.e heeft nog wel belangrijke input nodig voor het CIO oordeel op het gebied van de exploitatie- en beheerkosten van 2024-2028. DGMO komt hierop terug. **Actie DGMO**
 - Alle deelnemers zijn blij met de voortgang die 5.1.2.e aangeeft.

ILT

Informatie, netwerken en programmering
Netwerken transport

Datum

22 november 2022

ILT

Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Datum

22 november 2022

5. Knelpunten/Vraagstukken:

- Overgangsperiode huidige BCT naar Variant BCT
 - DGMO: De uitspraak van de Stas aan de kamer is eigenlijk duidelijk. November 2028 is het einde van de overgangsperiode. Dit is eigenlijk niet terug te draaien. De huidige overgangstermijn blijft dus leidend. Als de overgang sneller moet gaan, dan moet dit met de branche worden overlegd. Daarbij is het belangrijk dat Neone en Cabman/Euphoria het nieuwe systeem op hun huidige apparaten kunnen draaien. De desinvestering is het grootste punt vanuit de brancheorganisaties.
 - Eerder overgaan is vooral van belang gezien de inefficiëntie van het bestaan van twee handhavingssystemen naast elkaar. En de kosten en beheerlast van twee stelsels.
 - Vraag 5.1.2.e aan DGMO: Wordt de voorwaarde om de overgangsperiode in te kunnen korten ook meegenomen in de wetsaanpassing? De overgangsperiode is tot 2028 tenzij de desinvestering later is dan marge x.
 - Het lijkt erop dat de staatssecretaris een duidelijk besluit heeft genomen. 5.1.2.e stelt dat in overleg met de branche er wel advies aan de staatssecretaris kan worden gegeven om de overgangstermijn in te korten.
 - In Q2 moet het besluit hierover definitief gemaakt zijn. **Actie DGMO**
- Wisseling systeemkaarten
 - Zie hiervoor.
- Stand van zaken evaluatie Wp2000.
 - Nota ILT volgt februari.
 - DGMO en ILT zitten samen in de begeleidingscommissie.

6. HUF-toetsen, Begrotingsvoorstellen en W.v.t.t.k.

- Geen opmerkingen.

Van: 5.1.2.e) - JLT
Aan: 5.1.2.e) - JLT; 5.1.2.e) - JLT
Cc: 5.1.2.e) - JLT
Onderwerp: Actiepunten n.a.v. overleg
Datum: vrijdag 14 oktober 2022 13:01:16

Ha 5.1.2.e ,

Hierbij nog even de actiepunten die we zojuist hebben besproken:

1. Mag een BCT na maart 2023 met een G2 systeemkaart blijven functioneren? Juridisch advies vragen aan 5.1.2.e en 5.1.2.e .
2. Gesprek met RDW over typegoedkeuring Quipment. Indien geen reactie dan escaleren naar managementniveau.
3. Omvang markt vs. klanten in beeld bij fabrikanten -> hoe groot is het probleem straks?
4. Wat als we zouden stoppen met PKI-o? Technische check bij 5.1.2.e . Plus/min lijstje impact van scenario's (uitrol G3 systeemkaart zoals gepland vs. stoppen PKI-o)
5. Inlezen bulkdata, volgende week gesprek met IV. Focus op datakwaliteit, mogelijkheden toezicht voor dit onderzoek buiten de scope.

Groeten en fijn weekend!

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e (Delft)
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Certificering BCT op PP
Datum: woensdag 14 december 2022 15:00:24

Hallo 5.1.2.e ,

Dank voor het gesprek van zojuist.

Wij zijn er nog even in gedoken en constateren in het huidige geldende beveiligingsprofiel (V1.8 dd 22 sep 2014) oa het volgende:

- Pag 7 bijna onderaan stelt:
De TOE gebruikt een systeemkaart welke is voorzien van certificaten voor identificatie van de TOE en het plaatsen van elektronische handtekeningen. Het certificaat ten behoeve van de TOE wordt in de productiefase in de vorm van de systeemkaart geïmplementeerd in de TOE. Deze certificaten worden uitgegeven onder verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Systeemkaarten zijn geen onderdeel van de TOE.
Onze vraag: worden hier met de 'certificaten die worden uitgegeven onder verantwoordelijkheid van Min IenM' de G2 certificaten op de systeemkaarten bedoeld?
- Pagina 12 (onder O.PROGRAMMATUUR) stelt:
 de certificaten en/of publieke sleutels van alle certificatieautoriteiten waarin moet worden vertrouwd om de authenticiteit en geldigheid van de certificaten van boordcomputerkaarten en systeemkaarten te kunnen verifiëren
- Pag 16 (onder A.SYSTEEMKAART) stelt:
 Er wordt verondersteld dat de systeemkaart een certificaat bevat welk onweerlegbaar is gekoppeld met de TOE; alle gegevens die door de TOE worden aangeboden correct ondertekent.
Onze vraag: is een correcte ondertekening met een verlopen G2 certificaat nog wel mogelijk?
- Pag 17 (onder OT.BEWAKING_INTEGRITEIT) stelt:
 De TOE zal de integriteit van de gegevens ten minste bewaken door het testen van de correcte werking van de TOE en de S.SYSTEEMKAART bij het opstarten van de TOE.
Onze vraag: is er bij een systeemkaart met een verlopen G2 certificaat nog sprake van een correcte werking?
- Pag 25 (Beveiligingsaudit) stelt:
 De TSF genereert een gebeurtenis record bij de volgende gebeurtenissen: storing in de werking van de systeemkaart óf bij een fout bij het gebruik van de systeemkaart.

We bespraken ook de redenering van 5.1.2.e . Deze reactie kregen we van hen op onze vraag: waarom hebben jullie de BCT zo geprogrammeerd dat de BCT 'op rood' gaat als de G2 systeemkaart haar geldigheid verloren heeft.

1. Definitie Geldigheid van de systeem

De geldigheid is terug te lezen op: <https://bct.tsp.minienw.nl/minienw-bct-cps/index.html>

Het document bevat een set regels voor de certificaten van de Boord Computer Taxi wetgeving. In paragraaf 1.1.2 wordt gesproken over de geldigheidsduur van de certificaten:

De Systeemkaart heeft een geldigheidsduur van minimaal 5 jaar en maximaal tien jaar. De daadwerkelijke geldigheidsduur wordt begrensd door de verloopdatum van de CA-hiërarchie.

Hiermee is te concluderen dat een systeemkaart niet meer geldig is als de verloopdatum is bereikt.

PS: ons Certificate Practise Statement (CPS) is het uitgiftebeleid van de BCT kaarten (incl. gekwalificeerde certificaten). Gebruikers van deze kaarten tekenen bij ontvangst van de kaart voor het naleven van de regels in het CPS en de Algemene Voorwaarden.

2. Definitie Storing systeemkaart

De Regeling specificatie en typegoedkeuring van de Boordcomputer Taxi is te vinden op: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0027945>

Daarin staat:

Artikel 17

Lid 1 De boordcomputer:

Sectie q. functioneert op correcte wijze met de systeemkaart;

Artikel 26

Lid 4 De boordcomputer detecteert ten minste de volgende storingen:

Sectie e. een storing in de werking van de systeemkaart;

De combinatie van deze twee geven aan dat een niet goed werkende systeemkaart voor een storing moet zorgen van de Boordcomputer Taxi.

3. Gevolgen storing

Artikel 26

7 De boordcomputer staakt het uitvoeren van verdere handelingen wanneer een storing wordt gedetecteerd als bedoeld in het vierde lid, onderdelen a, b, c en e.

(Artikel 26, lid 4, onderdeel e refereert naar hierboven, de storing van de systeemkaart)

4. Diagnose storing

Artikel 25

Lid 1 De boordcomputer is voorzien van een diagnosemechanisme dat ten minste het volgende vaststelt:

Sectie c. storingen als bedoeld in artikel 26, derde lid.

Artikel 25

Lid 2 Het diagnosemechanisme is niet toegankelijk voor de gebruiker of uitschakelbaar door de gebruiker.

Artikel 25

Lid 2 Bij het opstarten voert de boordcomputer een zelfbeproeving uit. De zelfbeproeving bevat ten minste een verificatie van de integriteit van de uitvoercode van de boordcomputer, een verificatie van de integriteit van geregistreeerde systeemgegevens en het bestaan van storingen als bedoeld in artikel 26, zevende lid.

(Artikel 26, lid 7 refereert naar hierboven, de storingen waarbij verdere handelingen worden gestaakt)

Samenvattend van dit punt: De Boordcomputer Taxi bevat een stuk code welke niet uitgeschakeld mag worden, welke tenminste bij opstarten controleert of deze storing actief is en handelt hiernaar.

5. Data zonder systeemkaart

De te ondertekenen data wordt zoveel mogelijk door de Chauffeurskaart ondertekent, maar wanneer deze niet aanwezig is óf niet geverifieerd kan worden, worden handtekeningen gezet door de Systeemkaart. Een simpel voorbeeld is hierbij een rit welke gereden is onder BSN en het maken van een export. Beide worden door de systeemkaart ondertekent. De Boordcomputer Taxi maakt dus geen valide ondertekeningen meer en dient zichzelf te beschermen door “op rood” (storing) te gaan. De boordcomputer moet dan verdere handelingen staken.

Art 79.1 stelt: de vervoerder die taxivervoer verricht, draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht **een op correcte wijze functionerende boordcomputer** aanwezig is waarvoor een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in [artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994](#)

CONCLUSIE:

Op basis van bovenstaande informatie zouden wij de conclusie willen trekken dat een BCT met een (niet meer geldige) G2 systeemkaart niet op correcte wijze functioneert. En dat de vervoerder dus in overtreding is voor art 79.1 BP2000

Zou jij hier eens op willen reflecteren? En wellicht daarna goed om eea nog eens met elkaar te bespreken (evt met RDW erbij)

Dank en hartelijke groet, mede namens 5.1.2.e
5.1.2.e

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:ilent.nl)

<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e
 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: BCT systeemkaart vervangen
Datum: vrijdag 10 februari 2023 13:44:59
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[221013 Flyer Vervang uw stysysteemkaart.pdf](#)

En nu met werkende links

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: vrijdag 10 februari 2023 12:33
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e ,
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
 < 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: BCT systeemkaart vervangen

Dag allemaal,

Bedankt voor het overleg zojuist.

Goed dat het voor iedereen helder is dat het gaat om de vervanging van de BCT systeemkaart. Fijn dat we met de QenA's aan de slag gaan en de huidige lijst uitbreiden, 5.1.2.e zal jullie hierover nog mailen.

De reactie van de lijn lijkt mij helder, in hoofdlijnen (zouden jullie dit svp kunnen aanvullen):

- taxiondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het tijdig laten vervangen van de systeemkaart en een goed werkende BCT en hiervoor moeten ze bij hun leverancier terecht.
- Bij de BCT fabrikanten is al 3 jaar bekend dat de systeemkaart per 21 maart 2023 gewisseld moet zijn van G2 naar G3. Ook taxiondernemers zouden hier al langer van op de hoogte kunnen / moeten zijn want,
- ca 85 % heeft inmiddels de systeemkaart netjes vervangen
- de ILT heeft vanuit publiek belang meermaals via diverse kanalen het afgelopen jaar gecommuniceerd over de systeemkaartwissel, richting en met partijen in de taxibranche. Dit is breed overgenomen in de media.

Communicatie: website, flyer, persbericht en media aandacht

Over de systeemkaartwissel hebben we de volgende webpagina: [Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#) en de flyer (bijlage) ontwikkeld. Ook is er een [persbericht over de systeemkaartwissel gepubliceerd](#), welke breed is overgenomen door de diverse (vak)media:

- [Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen](#)

<https://www.transport-online.nl/site/145946/oproep-ilt-la...>

Web10 okt. 2022 · DEN HAAG - De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) roept taxiondernemers op om tijdig de huidige G2-systeemkaart van de boordcomputer taxi ...

- [Vervanging systeemkaarten BCT in gang gezet | TaxiPro](#)

- [Heeft u de systeemkaart van uw BCT al vervangen? - SFM](#)

<https://www.sfmobiliteit.nl/werkgever/nieuws/heeft-u-de-systeemkaart...>

Web23 jan. 2023 · Heeft u de **systeemkaart** van uw **BCT** al **vervangen**? 23-01-2023 Vanaf 21 maart 2023 werkt de oude G2-**systeemkaart** niet meer. De **systeemkaart** moet vóór deze ...

- [vervanging huidige systeemkaart - Willemsen- de Koning](#)

<https://www.wdkgroep.nl/vervanging-huidige-systeemkaart>

WebOm de rittenregistratie en de routes goed te organiseren zit er een systeemkaart in de BCT. De huidige systeemkaart dient uiterlijk maart 2023 vervangen te worden voor de nieuwe ...

- [Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport ...](#)

<https://www.ilent.nl/onderwerpen/boordcomputer-taxi>

Web14 mrt. 2019 · Nieuw toezichtstelsysteem voor arbeids- en rusttijden taxi **Systeemkaart BCT vervangen** Werking Boordcomputer Taxi Een goede registratie van de ritgegevens en de ...

- [Over een jaar dient de BCT systeemkaart vervangen te zijn](#)

<https://pitane.blue/2022/03/24/over-een-jaar-dient-de-bct-systeemkaart...>

Web24 mrt. 2022 · Het is noodzakelijk om deze systeemkaart te wisselen omdat de BCT anders na 21 maart 2023 niet meer werkt. In 2020 kregen alle **Boordcomputers** Taxi (BCT) een ...

- [Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig ...](#)

<https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2022/10/10/oproep-ilt-laat...>

Web10 okt. 2022 · De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) roept taxiondernemers op om tijdig de huidige **G2-systeemkaart** van de boordcomputer taxi (BCT) te laten vervangen ...

[Systeemkaartinfo - Alles over de 2.3 software- Cabman ...](#)

<https://cabman.eu/nl/systeemkaartinfo>

WebBegin 2020 moesten alle BCT's van de 2.3 software update worden voorzien. Dit moest voor 20 maart 2020 gebeuren. Echter was dit een tijdelijke oplossing om ervoor te zorgen dat systeemkaart in de BCT werkzaam ...

[Plan jouw systeemkaartwissel vanaf nu in! - Cabman - NL](#)

<https://cabman.eu/nl/plan-jouw-systeemkaartwissel-vanaf-nu-in>

Web3 aug. 2021 · De installatiepartners van Cabman starten vanaf deze zomer met het wisselen van **systeemkaarten**. Het is noodzakelijk om deze **systeemkaart** te wisselen omdat de **BCT** anders na 20 maart 2023 niet meer werkt. Zorg er daarom voor dat je deze **systeemkaart** tijdig om laat ruilen. Nu denk je misschien: maar ik heb mijn 2.3 update vorig jaar toch ...

- [ILT roept op om systeemkaart BCT taxi tijdig te vervangen](#)

<https://www.pitane.blue/2022/10/10/ilt-roept-op-om-systeemkaart-bct...>

Web10 okt. 2022 · De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) roept taxiondernemers op om tijdig de huidige G2-**systeemkaart** van de boordcomputer taxi (**BCT**) te laten **vervangen** ...

- [Systeemkaartwissel staat voor de deur: 'Wees op tijd'](#)

<https://hendriks-taxi-services.nl › Nieuws>

1 feb 2023 — ... G2-**systeemkaart** van de **Boordcomputer Taxi (BCT)** **vervangen** hebben voor ... Volgens ILT zijn taxiondernemers zelf verantwoordelijk om de ...

Als jullie nog vragen hebben beantwoord ik die vanzelfsprekend graag.

Fijn weekend straks
Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Senior Communicatieadviseur
Wegtransport, personenvervoer en verkeersproducten
Communicatie en Dienstverlening
Inspectie Leefomgeving en Transport | www.ilent.nl
Ministerie Infrastructuur & Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag



5.1.2.e



5.1.2.e

[@IlenT.nl](mailto:5.1.2.e@IlenT.nl)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: FW: BCT begeleidingscommissie
Datum: maandag 13 februari 2023 09:53:00

Ter info! Ook voor jullie relevant!

Van: 5.1.2.e) - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 10:22
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: FW: BCT begeleidingscommissie

Dag 5.1.2.e

Ik ben er normaal ook altijd bij (alleen de vorige keer ook niet want Breukelen met het OV paste niet in de rest van mijn agenda). Maar omdat ik me als enige inhoudelijk bezig houdt met de BCT heeft het niet zoveel zin om een vervanger te sturen, want die kan alleen als antwoord geven dat het aan mij wordt doorgegeven. De enige twee beleidgerelateerde vragen die ik me op dit moment kan bedenken zijn:

- Quipment/Noot die vragen om een aparte behandeling. Ik begreep van 5.1.2.e dat jullie al bezig zijn met een inhoudelijke reactie, die er op neerkomt dat er gewoon gehandhaafd gaat worden. Ik zie beleidsmatig ook geen redenen om de staatssecretaris wat anders te adviseren. Er is hoe dan ook BCT verplichting voor het registreren van rij- en rusttijden (los van het handhavingsvraagstuk), fabrikanten hebben 3 jaar extra(!) de tijd gehad om systeemkaarten te wisselen, ondanks de komst van een nieuw systeem, blijft het oude systeem nog tot maximaal 2028 te gebruiken (zie beneden), een uitzondering maken voor Quipment gaat voorbij aan het door de branche zo belangrijke gelijke speelveld (de andere fabrikanten hebben wel de systeemkaarten vervangen).
- Eventueel vragen over de overgangstermijn; in een Kamerbrief hebben we opgeschreven dat we er naar streven dat de huidige systematiek tot einde G3 (=2028) in de lucht blijft. Met de kennis van nu is dat aan de lange kant, maar het is heel lastig om dit terug te draaien. Als we dat gaan doen zal dat in heel goed overleg met branche moeten gebeuren en gezamenlijk moeten vast stellen welke randvoorwaarden daar voor nodig zijn. In het kader van het voorkomen van desinvesteringen door de branche (dat was de belangrijkste reden voor de lange overgangstermijn) is denk ik een belangrijke voorwaarde of de huidige apparaten ook in de nieuwe situatie bruikbaar blijven, maar dan met andere software.

Mochten er nog andere beleidskwesties boven komen drijven, dan hoor ik het uiteraard graag!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 09:39
Aan: 5.1.2.e) - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: FW: BCT begeleidingscommissie

Hallo 5.1.2.e,

Ik kreeg de vraag of jullie anders geen vervanger kunnen sturen?

Er komen bij dit overleg vaak ook beleidsvragen naar voren, toch handig er dan gelijk iemand van jullie beschikbaar is.

Graag je reactie!

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: Postbus Programma Inspectie en Certificering 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: dinsdag 7 februari 2023 15:50

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>

Onderwerp: FW: FW: BCT begeleidingscommissie

T.K.N

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e) - DGMO 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 7 februari 2023 15:46

Aan: Postbus Programma Inspectie en Certificering

Onderwerp: Geweigerd: FW: BCT begeleidingscommissie

Tijd: dinsdag 21 februari 2023 09:00-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Graad van Roggenweg 500, zaal 7.68

Hoi 5.1.2.e

Ik ben wel uitgenodigd, maar ik ben dan verhinderd omdat ik midden in de voorbereiding van een Kamerdebat zit dat de dag erna is. Dat is altijd veel last minute hectiek, waardoor ik het me niet kan permitteren om een heel dagdeel de hort op te zijn.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: G3 Systeemkaart volgnummer
Datum: woensdag 8 februari 2023 16:39:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)

Tkn.

Groetjes 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 16:27
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>
Onderwerp: FW: G3 Systeemkaart volgnummer

Hi 5.1.2.e,

Zie bericht hieronder.

Zojuist sprak ik 5.1.2.e hierover.

Volgens hem kun jij zien (in het onderzoekbestand?) of er een nieuwe systeemkaart is geïnstalleerd.

Ik hoop het, want daar zijn we enorm mee geholpen.
 Kun je aangeven of dat klopt en zo ja; hoe en waar wij dat kunnen zien?

Dank en groet
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 14:59
Aan: 5.1.2.e, 5.1.2.e@kiwa.nl>
CC: 5.1.2.e@kiwa.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>
Onderwerp: RE: G3 Systeemkaart volgnummer

Hi 5.1.2.e,

Dank voor je snelle reactie!

Omdat het volgnummer 1 blijft kunnen wij niet in de BCT niet zien of er een nieuwe systeemkaart is geïmplementeerd.
 Wij kunnen op basis van deze gegevens dus geen toezicht houden.

Is er een lijst voorhanden waar de uitgifte van de systeemkaarten op staat?

Groet
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e@kiwa.nl>
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 14:42
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: G3 Systeemkaart volgnummer

Hoi 5.1.2.e

Dank voor je bericht! Heb even gekeken; systeemkaarten hebben altijd een uniek nummer en er is geen mogelijkheid om er bijvoorbeeld een duplicaat kaart voor aan te vragen. Er bestaat dus geen ander volgnummer dan de indicatie -00001 voor de systeemkaart. Nieuwe systeemkaarten hebben een uniek nummer, dat eindigt op volgnummer -00001 is. Onderstaande heeft dus niets te maken met de omwisseling van G2 naar G3. Volstaat dit antwoord?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Even weken afwezig op donderdag
Oneven weken afwezig op dinsdag



Kiwa Register B.V.

Postbus 4, 2280 AA Rijswijk (ZH)
Nederland



Trust Quality Progress

www.kiwaregister.nl

Kamer van Koophandel, 27356588

[Disclaimer: kiwaregister.nl/disclaimer](http://Disclaimer.kiwaregister.nl/disclaimer)

From: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @Ilent.nl>

Sent: woensdag 8 februari 2023 12:15

To: 5.1.2.e 5.1.2.e @kiwa.nl>; 5.1.2.e @kiwa.nl>

Cc: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Subject: G3 Systeemkaart volgnummer

Importance: High

Ha mannen,

Vraag:

Welk volgnummer hebben de nieuwe G3 systeemkaarten?

Afgelopen zaterdag controleerde een collega een taxi.
Ze was in de veronderstelling dat de BCT nog een G2 systeemkaart bevatte omdat er volgnummer 1 in de BCT staat.

5.1.5.

De chauffeur vertelde haar dat de systeemkaart al was gewisseld.
Hij toonde haar ook betreffende factuur.

5.1.5.

Ik hoor graag!

Dank en groet

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e ILT
Onderwerp: FW: Nota systeemkaartwissel
Datum: maandag 9 januari 2023 17:16:00
Bijlagen: [230105 Nota systeemkaartenwissel 0.2.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Dag 5.1.2.e ,

Dank voor je bericht. Ook jij de beste wensen! Ik heb gezegd dat wij niet eenzijdig de regels opzij kunnen zetten. Als DGMO niets doet, is dit de consequentie.

Even voor mij, 5.1.2.e hebben als portefeuillehouders Personenvervoer dat gesprek met JZ? Thnx!

Grtn, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 5 januari 2023 11:48
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel

En alsof je al niet genoeg mails hebt, nu nog een extra mail met bijlage.

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: donderdag 5 januari 2023 11:47
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Nota systeemkaartwissel

Goedemorgen 5.1.2.e ,

Allereerst de beste wensen voor 2023! Ik hoop dat je fijne vrije dagen hebt gehad.

In de bijlage staat de conceptnota over de problematiek rondom de systeemkaartwissel. Deze nota willen we aanbieden aan het IG-team, DGMO en de staatssecretaris. Eerder heb jij aangegeven te willen handhaven op het niet omwisselen van de systeemkaart. Volgende week staat hiervoor nog een gesprek met JZ gepland. Voor nu heb ik alvast een zin opgenomen hierover, maar deze kan nog gewijzigd worden. Ik hoor graag of jij je kunt vinden in de opstelde nota.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
sr. adviseur

.....
Afdeling Netwerken Transport
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
E 5.1.2.e @ILenT.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Nota systeemkaartwissel
Datum: maandag 30 januari 2023 13:43:00
Bijlagen: [230130 Nota systeemkaartenwissel 1.0.docx](#)

Ter info 5.1.2.e : Dit stuk laat ik lopen via 5.1.2.e . Weet dat het consequenties heeft voor de handhaving- je moet namelijk een werkende BCT hebben- en dus op mijn en jouw bordje komt. Het kan ongerust geven in de branche. Weet dat ik in het overleg met KNV- waar 5.1.2.e en 5.1.2.e bij waren- reeds heb gecommuniceerd.

Thnx!

Grtn, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 30 januari 2023 13:37
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel

Goedemiddag,

Hierbij de aangepaste nota.

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: maandag 30 januari 2023 10:10
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel

Goedemorgen,

Naar aanleiding van de brief van Quipment zal ik de nota nog aanpassen. Het heeft geen uitwerking op de aantallen, maar wel relevant om even te benoemen.

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: vrijdag 27 januari 2023 18:07
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel

Dag 5.1.2.e

Ik zou zeggen dat het zwaartepunt bij 5.1.2.e ligt, dus dan zou 5.1.2.e logisch zijn. Fijn

weekend!

Grtn, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>

Datum: vrijdag 27 jan. 2023 10:56 AM

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT
<5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Nota systeemkaartwissel

Goedemorgen beide,

Samen met de TSP-managers en TMO is de nota over de systeemkaartwissel opgesteld. Doel van de nota is het IG-team en vervolgens de staatssecretaris informeren. Wie van jullie kan deze nota via een van de directeuren in het IG-team brengen? Via een van jullie lijkt mij in ieder geval de meest logische route nu netwerken wel penvoerder is maar geen actieve betrokkenheid heeft. Mochten jullie daar anders over denken, dan hoor ik dat graag.

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Signaal over onrust systeemkaartwissel
Datum: maandag 13 februari 2023 09:43:00
Bijlagen: [230206 Nota systeemkaartenwissel Stas.pdf](#)

Ter info 5.1.2.e !

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 9 februari 2023 16:12
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ry) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>;
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Signaal over onrust systeemkaartwissel

Goedemiddag allen,

Op verzoek van 5.1.2.e is de nota van de systeemkaartwissel nog wat meer ingekort. De boodschap is hetzelfde gebleven. In de bijlage de nota die DBO op dit moment verwerkt voor de tas van de staatssecretaris. Dank voor jullie inbreng!

Mocht ik horen over een reactie, dan horen jullie van mij.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
sr. adviseur

.....
Afdeling Netwerken Transport
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
E 5.1.2.e @ILenT.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: maandag 6 februari 2023 08:29
Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ,
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Signaal over onrust systeemkaartwissel

Ha 5.1.2.e,

Het signaal is inderdaad al bekend bij DGMO, maar nu nogmaals in een nota. En eens dat als het straks maart is er vragen zullen komen vanuit de maatschappij. Het opstellen van een QenA is zeker gewenst. 5.1.2.e wil jij net communicatie hiertoe het voortouw nemen. De trekkende, organiserende en schrijvende rol ligt bij communicatie.

Groeten, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: 6 feb. 2023 08:04

Naar: " 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ilent.nl>; " 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT" < 5.1.2.e @ILenT.nl>; " 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ILenT.nl>

Cc: " 5.1.2.e - ILT" 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT" 5.1.2.e @ilent.nl>; " 5.1.2.e) - ILT" < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT" < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Signaal over onrust systeemkaartwissel

Goedemorgen allen,

Uiteraard eens dat we dit moeten signaleren aan DGMO (ik dacht eigenlijk dat dit al eerder gebeurd was) en dat zij aan zet zijn. En uiteraard verwijzen we taxiondernemers naar hun BCT fabrikant, die moeten het oplossen (wat dus niet tijdig zal gebeuren)

Mijn ervaring leert dan dat we hier als ILT op verschillende fronten 'last' van krijgen. Van ILT loket tot de inspecteur op straat. En van brieven aan de IG/staatssecretaris tot kamervragen. En ik zeg altijd maar: "DGMO" staat straks niet in de krant, de ILT wel'.

Daarom zou mijn oproep zijn: laten we ons hier met elkaar op voorbereiden. Nadenken over de vragen en verzoeken die komen, de risico's die we lopen, etc. Niet meer, niet minder.

Maar het is aan jullie, altijd bereid mee te denken.

Met groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: zaterdag 4 februari 2023 12:25

Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Signaal over onrust systeemkaartwissel

Beste allemaal,

5.1.2.e werkt aan de nota voor DGMO, waar wij het signaal neerleggen. Zoals 5.1.2.e stelt, DGMO, is hier aan zet, wij signaleren slechts. In die zin valt er voor ons intern niets nieuws te bespreken, alleen dat door de actie van Quipment er nu een probleem bij is gekomen. En een dergelijke houding van een private partij natuurlijk niet past in een publiek-privaat stelsel. De fabrikanten van BCT staan niet onder ons toezicht, dus kunnen wij verder ook weinig.

Dit kort besproken met 5.1.2.e, zij zal het ook inbrengen in het IGteam woensdag.

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 3 februari 2023 08:09

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e , 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e , 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Signaal over onrust systeemkaartwissel

Goedemorgen,

Dank voor de update 5.1.2.e. De nota gaat via 5.1.2.e naar het IG-team, maar gaat nav wat is besproken in het directeurenoverleg vandaag ook direct de lijn in richting Stas. Dit met het oogk op het werkbezoek van de Stas en het commissiedebat op 22 februari. Zij moet voor die tijd weten wat er speelt.

Het lijkt mij goed om dit overleg met DGMO 5.1.2.e) erbij te hebben. Zoals jij terecht stelt staan zij aan de lat en m.i. hebben zij hier een duidelijke lijn in. Ik betwijfel namelijk of wij hier nog iets in kunnen betekenen. En ook als wordt besloten om de eerste periode bijv. niet te handhaven ivm overmacht, dan nog moet dat besluit vanuit de Stas/minister via DGMO komen en kunnen we daar zelf niets op beslissen.

Mij mag je vanzelfsprekend uitnodigen voor het overleg.

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 2 februari 2023 18:21

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e , 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e , 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Signaal over onrust systeemkaartwissel

Beste allemaal,

Zoals bekend hebben wij een communicatie traject ingezet om alle taxiondernemers op de hoogte te stellen van het feit dat zij hun systeemkaart (G2 naar G3) uiterlijk 20 maart 2023 moeten laten omwisselen bij hun BCT fabrikant of werkplaats.

Deze communicatie, en zeker de brief naar alle taxiondernemers, hebben hun uitwerking niet gemist. Dit merken ze bijvoorbeeld bij het ILT loket (daarom 5.1.2.e even in de CC), waar veel telefoontjes en vragen binnen komen.

Wij ontvangen de laatste dagen veel signalen dat taxi ondernemers beweren niet meer bij de fabrikanten of werkplaatsen terecht kunnen voor de omwisseling. 5.1.5.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Tot nu toe hebben wij in de communicatie de lijn gekozen dat het hun eigen probleem is. De verplichting tot wisselen van de systeemkaart is al 3 jaar bekend. In elk geval bij de BCT fabrikanten, maar dat mogen we zeker ook wel verwachten van taxiondernemers. Dus verwijzen we de taxiondernemers terug naar hun fabrikanten en werkplaatsen. Maar dat gaat hun problemen dus niet oplossen..

M.a.w: we verwachten wel wat chaos de komende weken.

Lijkt mij goed om even wat koppen bij elkaar te steken begin volgende week, om gezamenlijk strategie te bepalen. Mijn advies is ook om DGMO / de STAS hierover te informeren en DGMO te betrekken bij de strategie. Ik denk ook dat zij hier primair voor aan de lat staan, wij hebben dit tenslotte allemaal niet bedacht... Eerder hadden we al een memo aangeleverd om het IG team (en daarna evt. DGMO) te informeren, maar ik heb er even geen zicht op hoe ver dit memo is gekomen. 5.1.2.e ?

Wie mag ik uitnodigen voor een overleg as maandag of dinsdag?

Graag jullie bericht.

Dank en groet,

5.1.2.e
Operationeel TSP - BCT
MSA - DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Q&A systeemkaartwissel BCT
Datum: dinsdag 31 januari 2023 15:13:00
Bijlagen: [230117 Q&A BCT systeemkaartwissel G2 naar G3.docx](#)
[221013 Flyer Vervang uw systeemkaart.pdf](#)
[230117 Brief aan taxi ondernemers DFE.pdf](#)

Tkn.

Groetjes 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @ilent.nl 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: woensdag 25 januari 2023 13:33
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ven,
5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Q&A systeemkaartwissel BCT

Hallo 5.1.2.e

Dank voor je bel zojuist. Zie hier onder de informatie die zij naar het ILT loket hebben gestuurd.

Overigens zijn flyer en brief ook eerder gedeeld met 5.1.2.e (als vz vakgroep), wij dachten daarmee jullie voldoende te hebben geïnformeerd. Zien de wisseling van vz heb ik daarom ook 5.1.2.e even in CC gezet.

Als er dus nog vragen komen: laat ze maar doorsturen naar 5.1.2.e @ilent.nl

Groet!

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @ilent.nl
Verzonden: dinsdag 17 januari 2023 13:59
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) -
ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Q&A systeemkaartwissel BCT

Hallo 5.1.2.e

Ik weet even niet wat tegenwoordig het algemene adres is voor het ILT loket (heet dat nog zo?)

Wij sturen dezer dagen alle taxiondernemers een brief met een flyer (beiden bijgevoegd) over het feit dat alle taxiondernemers ervoor moeten zorgen dat zij tijdig de systeemkaart in hun BCT omwisselen van G2 naar G3. Voor nadere uitleg: zie de brief en de flyer.

Wij hebben als start een Q&A opgesteld, die zal wellicht nog verder aangevuld worden.

Onze verwachting is dat, ondanks onze inspanningen samen met de fabrikanten, veel taxi's (tegen de 2.000) niet tijdig gewisseld zullen zijn. Deze BCT's gaan veelal 'op rood' en zijn niet meer bruikbaar. Bij 1 merk blijft het systeem wel werken, maar geeft het apparaat foutmeldingen. Ook deze BCT mag niet meer gebruikt worden.

M.a.w.: we verwachten weer 'gedoe' in de branche en daar zullen jullie ongetwijfeld over gebeld gaan worden.

Daarom deze mail met de 1^e info. Uiteraard mogen jullie ons altijd bellen of appen. Als jullie de vraag willen uitzetten via de mail, gebruik dan 5.1.2.e @ilent.nl . Deze lezen wij beiden uit.

Telefoonnummer Joep: 5.1.2.e
Telefoonnummer Ferry: 5.1.2.e

Tot zover. Als er nog vragen of opmerkingen zijn, laat het weten!

Hartelijke groet, mede namens 5.1.2.e

5.1.2.e
Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: vervanging systeemkaarten BCT
Datum: donderdag 16 juni 2022 14:22:16
Bijlagen: [20210817 Artikel TaxiPro Vervanging systeemkaarten BCT in gang gezet.docx](#)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Verzonden: woensdag 8 juni 2022 10:42
Aan: 5.1.2.e) - ILT
CC: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: vervanging systeemkaarten BCT

Hoi 5.1.2.e

Gisteren ging het in Begeleidingscommissie BCT over de systeemkaartwissel die voor maart 2023 afgerond moet zijn.

Mijn geheugen vertelde me dat we hier eerder communicatie over hebben verricht, volgens mij was dat tegelijkertijd met de actie vanuit – ik dacht Cabman – richting de ondernemers (vorig jaar zomer dacht ik).

Zie bericht wat hierover op onze website staat: [Omwisselen systeemkaart BCT | Boordcomputer Taxi \(BCT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

En ook TaxiPro heeft – ik denk ook rond dezelfde tijd – aandacht aan de vervanging besteedt. Systeemkaartvervanging is verantwoordelijkheid van de fabrikanten/ondernemers samen.

Groet, Heleen

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

ursadviseur/netwerkadviser

.....
Informatie, netwerken en programmering
Afdeling Netwerken transport
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

5.1.2.e

5.1.2.e [ilent.nl](#)

<http://www.ilent.nl>

.....
 Woensdag is mijn vaste vrije dag.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e @ilent.nl
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: Voorstel pagina Vervangen systeemkaart Taxi
Datum: woensdag 25 januari 2023 15:44:02
Bijlagen: [Screenshot systeemkaart Taxi.docx](#)
[image001.jpg](#)

Hallo 5.1.2.e en 5.1.2.e ,



Zoals vanmorgen overlegd met Joep willen we de [website over de systeemkaartwissel](#) aanpassen en optimaliseren voor de doelgroep, taxichauffeurs met een lage leesvaardigheid. (zie bijlage en onderstaande mail).

Kunnen jullie aangeven of je a) inhoudelijke onjuistheden in de tekst ziet en b) of dit zo akkoord is?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Senior Communicatieadviseur
 Wegtransport, personenvervoer en verkeersproducten
 Communicatie en Dienstverlening
 Inspectie Leefomgeving en Transport | www.ilent.nl
 Ministerie Infrastructuur & Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 5.1.2.e |  5.1.2.e @ILenT.nl

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 25 januari 2023 15:04
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Voorstel pagina Vervangen systeemkaart Taxi

Ha 5.1.2.e ,

Hier de opzet voor de aangepaste tekst Systeemkaart vervangen (screenshot van wat er nu in het cms klaar staat).

Zoveel mogelijk een A1-taalniveau gebruikt.

- Een header foto volgt
- De informatie heb ik zo simpel mogelijk, zonder tijdlijn (stap 1-2-3) weergegeven: zo min mogelijk openklappen is denk ik de beste oplossing. De info is immers summier.
- De regelhulp Taxi: een link hierheen wordt toegevoegd zodra de regelhulp beschikbaar is
- De pagina zal goed ontsloten worden via de landingspagina van het onderwerp, en via de homepage ILT (daar blijft de titel kort: Systeemkaart BCT omwisselen)
- Vraag: is de laatste alinea een goede toevoeging, of compliceert dit de info?
- Vraag: verwijzen we naar verwante artikelen zoals deze en deze, of houden we het 'bare bones'?

Alvast dank voor je reactie!

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; ILT-loket; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: Nieuwsbericht vervangen systeemkaart BCT
Datum: maandag 10 oktober 2022 15:06:07
Bijlagen: [image001.png](#)

Dag 5.1.2.e ,

Zojuist is het nieuwsbericht over het vervangen van de systeemkaart BCT gepubliceerd op de ILT website, dit is de link:

[Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen | Nieuwsbericht | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Hebben jullie al voorzien in Q&a's voor het ILT loket, mochten er vragen komen over de verplichte systeemkaartvervangings van de BCT?

Deze Q&a's kunnen wellicht ter inspiratie dienen: <https://cabman.eu/nl/systeemkaartinfo/>

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Senior Communicatieadviseur

Wegtransport, personenvervoer en verkeersproducten

.....
Communicatie en Dienstverlening

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 5.1.2.e

5.1.2.e @ILenT.nl

<http://www.ilent.nl>

<https://twitter.com/#!/InspectieLenT>

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

.....
Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: maandag 10 oktober 2022 13:07

Aan: 5.1.2.e ry) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Nieuwsbericht vervangen systeemkaart BCT - def

Dag 5.1.2.e

Het nieuwsbericht is gepubliceerd op de ILT website, dit is de link:

[Oproep ILT: laat systeemkaart boordcomputer taxi tijdig vervangen | Nieuwsbericht | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: !!URGENT: Q&A systeemkaartwissel BCT
Datum: zaterdag 21 januari 2023 16:19:46
Bijlagen:

Hoi 5.1.2.e,

Hierbij de antwoorden.

1. Gaan we doen
2. Chauffeurs die een andere leverancier hebben krijgen dezelfde boodschap: de systeemkaart van de BCT moet worden omgewisseld voor een G3 systeemkaart voor 21 maart 2023
3. Er zijn ongeveer 13 000 brieven verstuurd.
4. De brieven zijn 17 jan. Verstuurd

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Datum: vrijdag 20 jan. 2023 1:38 PM
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>
Kopie: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: !!URGENT: Q&A systeemkaartwissel BCT

Beste collega's,

Wij krijgen al telefoontjes bij de 1^e lijn, dus gaan er vanuit dat de brief al is verstuurd. Mosterd na de maaltijd, maar wij hadden dit graag veel eerder willen weten zodat we ons team hier goed op hadden kunnen voorbereiden. We krijgen nu ineens veel calls en blijkbaar is er veel onduidelijkheid.

Hieronder een aantal vragen die we graag z.s.m. beantwoord zien:

1. Wat ons nu opvalt aan de huidige calls is dat de bellers denken dat het om de **chauffeurskaart/ondernemerskaart** gaat. De term systeemkaart is blijkbaar niet bekend bij de doelgroep.

Helaas kan dit niet meer in de brief worden aangepast maar mijn verzoek is om dit wel te verduidelijken op de website!

2. In de kennisitems wordt gesproken over Cabman, maar er zijn ook andere leveranciers en die worden niet genoemd. Wat kunnen we zeggen tegen chauffeurs die een andere leverancier hebben?
3. Kunnen jullie aangeven hoeveel brieven er zijn verstuurd?
4. Wanneer ze zijn verstuurd?

Ter info: Wij maken in ons registratiesysteem een nieuwe categorie aan voor deze calls zodat we hier rapportages over kunnen draaien.

Ik zie jullie reactie graag z.s.m. tegemoet zodat ik de collega's in de 1^e lijn snel en volledig kan informeren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Teamleider ILT-loket Eerstelijns dienstverlening

.....
Communicatie en dienstverlening
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
ILT-loket 088 489 00 00

.....
Mobiel: 5.1.2.e
E-mailadres: 5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
Website: www.ilent.nl



.....
Woensdag is mijn vaste vrije dag

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e "
Cc: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: "Rood" scherm
Datum: vrijdag 10 februari 2023 09:26:00

Hi 5.1.2.e

Gefeliciteerd met jouw 'instap' in Euphoria Cabman.
Ik hoorde het van de week van 5.1.2.e, top!

Vraag:

Op 21 maart a.s. doet de Cabman BCT het niet meer als er geen G3 systeemkaart is geactiveerd.

Stel nu dat ik een chauffeur na 20 maart tref die zegt dat zijn BCT wel een G3 systeemkaart heeft maar dat zijn BCT in storing is gegaan.

Kan ik dit vaststellen (eerder vertelde je dat je voortaan kunt zien op welk moment een BCT in storing is gegaan – afhankelijk van softwareversie)?

Ik hoor graag!

Met vriendelijke groet

5.1.2.e

Coördinator Vakgroep Specialistische Handhaving

.....
Team Specialistische Handhaving
Afdeling Toezicht Marktordening
Directie Toezicht en Opsporing
Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
www.ilent.nl

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Brief/flyer systeemkaarten
Datum: woensdag 18 januari 2023 12:27:44

Ha 5.1.2.e ,

Ja dat komt helemaal goed !!!

Dank voor deze update en houd ons op de hoogte...

Groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 18 januari 2023 12:24
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e .
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Brief/flyer systeemkaarten

Hé 5.1.2.e ,

Wat leuk! En voor 5.1.2.e : proficiat met je nieuwe rol! Een waardig opvolger wat mij betreft. ik hoop dat je het met net zoveel passie als 5.1.2.e gaat doen.

Voor wat betreft ons gesprek met JZ: ze zijn het met ons eens dat we in principe kunnen handhaven. Nu is het aan TMO om een 'handhavingsframe' op te stellen. Ik neem aan dat dat uiterlijk half februari (dan is er weer een regulier taxi-overleg) duidelijk is. JZ zal dat vervolgens nogmaals bekijken..

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Datum: woensdag 18 jan. 2023 12:09 PM
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
Kopie: 5.1.2.e ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Brief/flyer systeemkaarten

Hi,

Ben ik nog even:

5.1.2.e is mijn opvolger als voorzitter van de vakgroep PV !

Wij horen ook graag wat de uitkomst is van het gesprek met JZ over handhaven op 21 maart 2023 en jullie advies aan 5.1.2.e .

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: woensdag 18 januari 2023 10:22

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Brief/flyer systeemkaarten

Ha 5.1.2.e

Toevallig .

Dan wacht ik nog even met informeren totdat jij de flyers hebt.

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 18 januari 2023 10:21

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Brief/flyer systeemkaarten

Hoi 5.1.2.e

De brieven gaan – als alles goed is – vandaag de deur uit. De flyers worden dan naar mijn huisadres gestuurd. Zodra ik ze binnen heb hoor je me.
Ik reken er op dat dat volgende week ergens is.

Groeten,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 18 januari 2023 10:19

Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Brief/flyer systeemkaarten

Ha 5.1.2.e ,

Laten jullie weten zodra de brief aan de ondernemers uit is?

En enig idee wanneer wij de flyers krijgen?

Ik wil de collega's graag op de hoogte stellen.

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e 5.1.2.e @euphoria-it.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e @quipment.nl
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e @carcomfort.nl;
 5.1.2.e
Onderwerp: RE: afspraak met leveranciers voor systeemkaartwissel
Datum: woensdag 1 februari 2023 14:05:59
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.gif](#)
[image004.gif](#)

Dank voor je snelle antwoord 5.1.2.e .

Wellicht zijn het dan ook niet jullie klanten die bellen...

Laten we even de reactie van de anderen afwachten.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @neone.nl>
Verzonden: woensdag 1 februari 2023 14:02
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e @euphoria-it.nl) 5.1.2.e @euphoria-it.nl>; 5.1.2.e @euphoria-it.nl>;
 5.1.2.e @quipment.nl
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e @carcomfort.nl) 5.1.2.e @carcomfort.nl>;
 5.1.2.e 5.1.2.e @neone.nl>

Onderwerp: RE: afspraak met leveranciers voor systeemkaartwissel

H 5.1.2.e ,

Ik beschouw dit als preventief gehuil in het bos van (een bepaald type) ondernemers. Er is bij ons geen sprake van dat er niet tijdig ingepland kan worden. Het is wel zo dat 19 en 20 maart de meest gevraagde datum zijn....

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

Algemeen directeur

Neone Nederland B.V.

Kaagstraat 25 • 8102 GZ Raalte • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen? Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten.

Van: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 1 februari 2023 13:26
Aan: 5.1.2.e @euphoria-it.nl) 5.1.2.e @euphoria-it.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e @euphoria-it.nl>; 5.1.2.e @neone.nl>; 5.1.2.e @quipment.nl
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: FW: afspraak met leveranciers voor systeemkaartwissel

Urgentie: Hoog

Beste BCT fabrikanten,

Graag aandacht voor onderstaand bericht vanuit ons ILT loket.

Er ontstaat blijkbaar nu al een probleem in de planning. ILT kan dit niet oplossen, dit zullen jullie toch echt zelf moeten doen. Hierbij dan ook de oproep de capaciteit desnoods te verhogen.

De verantwoordelijkheid voor een correct functionerende BCT ligt bij de taxiondernemer. En jullie zijn hun leveranciers. Bij vragen zullen we hen dan ook naar jullie door verwijzen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e
Operationeel TSP - BCT
MSA – DT

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: woensdag 1 februari 2023 12:46

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

<5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: afspraak met leveranciers voor systeemkaartwissel

Urgentie: Hoog

Beste heren,

Wij krijgen nu vragen van taxichauffeurs die aangeven dat ze geen afspraak meer kunnen maken bij hun leverancier vóór 21 maart.
Hoe gaan we hier als ILT mee om? Wij ontvangen graag woordvoering voor deze specifieke vraag.

Dank alvast en hartelijke groet,
5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Teamleider ILT-loket Eerstelijns dienstverlening

.....
Communicatie en dienstverlening

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

ILT-loket 088 489 00 00
.....

Mobiel: 5.1.2.e
E-mailadres: 5.1.2.e @ilent.nl
Website: www.ilent.nl



.....
Woensdag is mijn vaste vrije dag

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT;
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT;
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT;
Onderwerp: RE: Agendapunten Regulier taxi overleg
Datum: maandag 13 februari 2023 20:53:42
Bijlagen: [14-02-2023 regulier taxi overleg.docx](#)

Beste allemaal,

Bijgesloten de agenda voor ons overleg van morgen.

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 09:29
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Agendapunten Regulier taxi overleg

Ha 5.1.2.e

- Stvz systeemkaartwissel
- Stvz onderzoek dataproblematiek
- Wellicht ons voorstel voor de transitie van BCT naar Variant BCT?
-

Wel uitkijken voor dubbelingen met de andere overleggen lijkt me...

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 7 februari 2023 23:38
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Agendapunten Regulier taxi overleg

Beste collega's,

Volgende week dinsdag staat het regulier taxi overleg gepland.
Ik hoor graag of jullie agendapunten hebben, dan zorg ik voor een agenda.

Groeten,
5.1.2.e



Betreft **Regulier taxi overleg**
Vergaderdatum **14 februari 2023**
Vergadertijd **15:00 – 16:00**
Vergaderplaats **Webex**
Deelnemers

5.1.2.e

Tijd	Agendapunt	Wie
15:00	<ol style="list-style-type: none">1. Opening en mededelingen2. Vaststellen agenda3. Stand van zaken antedateren chauffeurskaarten4. Datalevering Kiwa5. Stand van zaken systeemkaartwissel6. Stand van zaken onderzoek dataproblematiek7. Geldigheid chauffeurskaarten/transitie naar Variant BCT8. Rondvraag9. Afsluiting	Allen

Actiepuntenlijst					
Nr.	Inhoud	Wie	Datum	Status	Gereed
A1					

Besluiten		
Nr.	Besluit	Datum
B1		

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: BCT bijpraat
Datum: dinsdag 13 september 2022 10:06:00

Dag 5.1.2.e

Ik zou graag die afspraak ook periodiek laten terugkomen. Voor volgende week zou ik graag even spreken over onze rollen. Dus nog even los van de inhoud.

Thnx!

Grtn, 5.1.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 13 september 2022 09:28

Aan: 5.1.2.e rbold) - ILT

CC: 5.1.2.e) - ILT

Onderwerp: Geaccepteerd: BCT bijpraat

Tijd: dinsdag 20 september 2022 10:00-10:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Webex

'Alle' klokken lijkt me heel veel in een half uur, maar indien nodig herhalen we wat mij betreft deze afspraak.

Er speelt heel veel op dit moment.

Bijvoorbeeld:

- BCT Datakwaliteit
- Wisseling systeemkaarten G2→G3
- G4? Korter dan 5 jaar geldige kaarten?
- Effectiviteit van handhaving in relatie tot de kosten.
- Audits
- BCT management...wie is (eind-)verantwoordelijk?
- Rol van en relatie met KIWA
- PoC en Implementatie Variant BCT
- Etc etc

Gr
5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e @ilent.nl
Aan: 5.1.2.e - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Bcc: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: RE: Mogelijk piekmoment ILT loket rond 21 maart 2023 Systeemkaartwissel BCT
Datum: donderdag 26 januari 2023 14:21:00
Bijlagen:

Hallo 5.1.2.e ,

Julie hebben de brief en flyer gezien: alle taxi's moeten uiterlijk 21 maart 2023 naar de werkplaats om hun systeemkaart om te laten wisselen van G2 naar G3.

Veel taxiondernemers hebben dit nu geregeld. Maar een fiks aantal toch ook nog niet (onze schatting is 15% van 30.000 taxi's).

Er zijn 3 typen BCT. Cabman en Neone zijn actief aan het omwisselen, maar hebben (lang) niet van alle BCT gebruikers de contactinfo. Deze BCT's gaan, als ze niet zijn omgewisseld per 22 maart 2023, 'op rood' en zijn ook niet meer bruikbaar.

Quipment wisselt niet actief om. Dit heeft oa te maken met het feit dat wisselen hier niet zo maar kan (systeemkaart zit kastje 'gebakken') Bovendien is deze BCT zo geprogrammeerd dat die wél blijft werken. Wel geeft hij foutmeldingen die de chauffeur moet weg klikken. Met JZ is inmiddels vastgesteld dat dit geen 'op correcte wijze functionerende BCT' meer is. TMO zal hier in principe op gaan handhaven.

Ook lijkt het ons goed om de eerder aangeleverde Q&A even verder aan te vullen, specifiek over de vragen wat men dan op 22 maart as moet gaan doen.

Dit is op hoofdlijnen de problematiek. Als jullie nog wat meer info willen, stel ik voor om even een (evt digitale) afspraak te maken.

Groet, mede namens 5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

Verzonden: donderdag 26 januari 2023 13:22

Aan: 5.1.2.e @ilent.nl

CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

Onderwerp: RE: Mogelijk piekmoment ILT loket rond 21 maart 2023 Systeemkaartwissel BCT

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e ,

Ik vernam van 5.1.2.e dat we rond 21 maart 2023 veel vragen kunnen verwachten over de Systeemkaartwissel BCT bij het ILT-loket. De piek zou te zijn verwachten in week 11 en 12.

Kunnen jullie me informeren over wat die piek zou veroorzaken? En waar zullen die vragen dan specifiek over gaan? Hoor graag, dan kunnen we de eerstelijns erop voorbereiden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Procesmanager en scrum master

.....
Team Redactie en Support
Afdeling Communicatie en dienstverlening

Portefeuille Communicatie, dienstverlening en vergunningen

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

M: 5.1.2.e
E: 5.1.2.e @ilent.nl



Ik ben standaard afwezig op vrijdagmiddag

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Datum: woensdag 25 jan. 2023 11:33 AM

Aan: 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT
< 5.1.2.e @ILenT.nl>

Kopie: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e
5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Mogelijk piekmoment ILT loket rond 21 maart 2023 Systeemkaartwissel BCT

Beste 5.1.2.e ,

Zojuist sprak ik met 5.1.2.e (CC) en we voorzien dat we rond 21 maart 2023 veel vragen kunnen verwachten over de Systeemkaartwissel BCT bij het ILT loket. De piek verwachten we in week 11 en 12.

Als jullie vragen hebben kunnen jullie contact opnemen met 5.1.2.e)
en 5.1.2.e)
Hun mailadres is: 5.1.2.e @ilent.nl

Zie onderstaande mail

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Senior Communicatieadviseur


Wegtransport, personenvervoer en verkeersproducten

Communicatie en Dienstverlening

Inspectie Leefomgeving en Transport | www.ilent.nl

Ministerie Infrastructuur & Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

 5.1.2.e  5.1.2.e @ILenT.nl

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: BCT begeleidingscommissie
Datum: woensdag 8 februari 2023 15:23:34
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Hi 5.1.2.e,

Dank voor de stukken. Ik weet nog niet of wij aanwezig zullen zijn, daarom even deze update:

5.1.5.

onze extra werkplaats in Amsterdam Noord langer open te houden waar met een razend tempo geblokkeerde systemen gewisseld (swoppen) gaan worden. Dit betekent wel extra kosten voor de ondernemer, maar dan hadden ze maar op tijd moeten zijn. Wij hebben nu wel de capaciteit om alles op tijd te doen, maar bepaalde groepen komen nu gewoon niet en wachten tot het (te) laat is.... Wij zien wel dat de zgn systeemklanten (data+ BCT) acties hebben genomen om geen stilstand te hebben. Kortom: zoals verwacht en eerder besproken.

5.1.5.

Met een hartelijke groet,

5.1.2.e

Neone Nederland B.V.

Kaagstraat 25 • 8102 GZ Raalte • T +31 (0)55 5401377 • www.neone.nl • KvK 62646168

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen? Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023
Datum: maandag 13 februari 2023 13:19:02

Klopt, was bekend.

Er is ten aanzien van de systeemkaartwissel niks nieuws van Quipment. Zij wisselen alleen om wanneer de BCT toch terug moet naar de fabriek (dus een nieuwe BCT of reparatie).

Ik weet niet of deze brief gevolgen heeft voor de voortgang van het omwisselen van kaarten. We hebben 'in het veld' al wel gezien dat ze wel aan het omwisselen zijn.

Feit zal zijn dat een groot deel van hem niet gewisseld zal zijn.

Voor zo voldoende?

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 13 februari 2023 09:22
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 < 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Goedemorgen,

Onderstaand bericht stond op Taxipro.

Mogelijk wisten jullie dit al, maar beter dubbel dan geen.....

Heeft iemand al iets gehoord van Quipment mbt de systeemkaartwissel?

Als ik onderstaand bericht lees zal deze wissel niet of iig heel lastig worden..

Ik hoor het graag !

BCT-leverancier Quipment trekt zich medio 2024 terug uit de markt | TaxiPro
<https://www.taxipro.nl/taxi/2023/02/02/bct-leverancier-quipment-trekt-zich-medio-2024-terug-uit-de-markt/>

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Inspecteur

.....
Team Personenvervoer weg
Toezicht Marktordening
Toezicht en Opsporing
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Graadt van Roggenweg 500 | 3531AH | Utrecht
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M: 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
www.ilent.nl

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT),
is bereikbaar op het telefoonnummer **088 489 0000**

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 25 januari 2023 14:41

Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Ok, TOP!!

Als we bericht hebben van Cabman en / of Quipment laten we het weten.

Overigens verwacht ik niet veel van Quipment: die wisselen namelijk niet actief de systeemkaarten om...

5.1.2.e : het zou wel erg leuk zijn om eens te zien hoe de Quipment BCT reageert als je hem op (bv) 22 maart 2023 zou gebruiken. Waar woon jij? Zouden we dit dan ergens kunnen testen?

Dank en groet,

5.1.2.e

.....
Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 23 januari 2023 17:18

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hi,

Dank 5.1.2.e voor jouw toelichting.

Mijn nee in de bijlage t.a.v. die ondernemerskaart is een ja, excuses.

Eind 2019 zijn alle G2 referentiekaarten omgewisseld voor G3 referentiekaarten. Dit hebben 5.1.2.e en 5.1.2.e van Kiwa bewerkstelligd.

Groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: maandag 23 januari 2023 16:24

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

IK heb destijds eind 2019 een heel setje kaarten gehad waar ook een O1 kaart bij zat (ondernemerskaart 1)

Ik neem aan dat deze kaart gewoon gebruikt kan worden, want ik kan niet zien tot hoelang deze geldig is? Het is namelijk een blancokaart.

Groetjes 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 23 januari 2023 11:34

Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Als ik in mijn BCT kijk zie ik het volgende scherm. (zie foto)

Hierop staat dat er een G2 systeemkaart in zit.

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 23 januari 2023 11:29

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Sprak er nog even over met 5.1.2.e : zijn die ondernemerskaarten niet al omgewisseld ten tijde van de 'grote' omwisseling van begin 2020?

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 23 januari 2023 11:22

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

PS: ik bedoel hier natuurlijk 2 G3 ondernemerskaarten...

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 23 januari 2023 11:11

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Beste allemaal,

Wij willen best een vraag uitsturen naar de fabrikanten om jullie systeemkaarten te laten wisselen, maar als hier kosten aan zitten zullen jullie wel zelf de inkoop moeten regelen. Dit geldt uiteraard ook voor het aanvragen van 2 G3 systeemkaarten bij KIWA.

De referentiekaarten kunnen gewoon nog gebruikt worden neem ik aan?

En wat voor kaarten worden er dan in de Quipment BCT gebruikt?

Graag jullie bericht.

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 23 januari 2023 10:22

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Goedemorgen,

Een rectificatie:
In de Quipment worden er geen referentiekaarten gebruikt.

Ik hoop snel van jullie te horen.

Groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: vrijdag 20 januari 2023 09:47

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hi 5.1.2.e ,

Voor opleiding- en testdoeleinden hebben wij de 3 BCT's in onze dienstauto's.

Ook voor deze BCT's geldt dat er een systeemkaart/BCT wissel moet plaatsvinden.

Jullie staan in nauw contact met de 3 fabrikanten.
Kunnen jullie hier iets in betekenen?

Ook zal er 1 (bvk 2) G3 ondernemerskaarten moeten worden aangevraagd bij Kiwa.
Kunnen jullie dat ook oppakken?

Let op: het gaat om BCT's waar referentiekaarten in worden gebezigd.
Kiwa wilde er destijds niet aan om echte kaarten te verstrekken aan een niet bestaande vervoerder (ILT).

In ons beheer:
BCT van 3 fabrikanten
Meerdere sets referentiekaarten (systeem-, werkplaats-, ondernemer- en chauffeurskaart).

Ik hoor graag!
Dank en groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: donderdag 19 januari 2023 14:27

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hallo 5.1.2.e ,

Zie hieronder het antwoord van 5.1.2.e

Zou ik één van jullie mogen vragen om te informeren wat de kosten (offertes) zijn voor het omwisselen van onze systeemkaarten?
Voor 5.1.2.e betekent dit dus een nieuwe BCT.

5.1.2.e jij hebt toch contactpersonen bij de 3 BCT-fabrikanten?

Alvast bedankt.

Groetjes 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 19 januari 2023 14:12

Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hoi 5.1.2.e

Goed dat je dit opwerpt!!!!

Volgens mij is het nog steeds belangrijk om test BCTs te hebben? Toch?
Als het antwoord ja is dan moeten we dat gaan regelen.
Zou jij kunnen regelen dat iemand anders dan jij gaat informeren wat de kosten zijn (offertes)
Dan kan ik dat door zetten ri. Budgethouder en een lightinkoop regelen.

Hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

5.1.2
.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: woensdag 18 januari 2023 19:55

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hallo 5.1.2.
e

Zie onderstaande.

Groetjes 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 18 januari 2023 16:28

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hi 5.1.2.e ,

Goeie!

Ik zou het even aan 5.1.2.
.e vragen.

Bij Cabman en Neone moeten de kaarten worden vervangen.
Igv Quipment moet de BCT worden vervangen.

Daar zullen kosten aan zijn verbonden.

Groet

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: woensdag 18 januari 2023 15:34

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hoi 5.1.2.e

DIT GELDT DAN NATUURLIJK OOK VOOR ONZE TEST BCT's.

Ik heb 2 x test software in de auto en 5.1.2.e de "echte" software.

Hoe gaan we dit nu doen met onze bct's?

Groetjes 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Datum: woensdag 18 jan. 2023 12:40 PM

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Kopie: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Goedemorgen,

Belangrijke info:

Op 20 maart 2023 moeten alle systeemkaarten zijn omgewisseld.
Die wissel is in volle gang.

Waarschijnlijk weten jullie nog wel dat bij de G2-G3 wissel de systeemkaarten zijn blijven zitten, ondanks dat ze feitelijk waren verlopen.
Door nieuwe software denkt de systeemkaart dat hij nog geldig is tot 21 maart 2023.

Op 21 maart gaan de BCT's van Cabman en Neone op 'rood'.

Bij Quipment gaat het echter niet van een leien dakje.
Alleen de taxi's waar een nieuwe BCT in moet of waarvan de BCT kapot is, worden voorzien van een G3 systeemkaart.
Op 21 maart blijft deze BCT het ook gewoon doen.
De chauffeur krijgt een foutmelding die hij kan wegstappen.
5.1.2.e van Q2 verzet zich met hand en tand tegen de wissel.
Er is namelijk iets aan de hand met de certificering van het beveiligingsprofiel van hun BCT.

Met die informatie zijn 5.1.2.e naar JZ gestapt.
We willen immers op alle BCT's die op 21 maart 2023 zijn voorzien van een G2 systeemkaart kunnen handhaven (Bp 79 lid 1).

Het volgende kwam uit het gesprek met JZ (dit is doorgezet naar 5.1.2.e):
'Ze zijn het met ons eens dat we in principe kunnen handhaven. Nu is het aan TMO om een 'handhavingsframe' op te stellen. Ik neem aan dat dat uiterlijk half februari (dan is er weer een regulier taxi-overleg) duidelijk is. JZ zal dat vervolgens nogmaals bekijken..'

Ondertussen wordt er volop aandacht voor de wissel gevraagd:
Via onze website
Via een eerder artikel in TaxiPro
Via de fabrikanten zelf (althans Cabman en Neone)
Wordt er vandaag een brief naar alle taxiondernemers gestuurd
Krijgen jullie eendaags flyers om uit te reiken tijdens OI's (deze flyer is ook tijdens de TaxiExpo uitgedeeld).

Ik houd jullie op de hoogte.

Groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e) - [ILT](#); 5.1.2.e) - [ILT](#); 5.1.2.e) - [ILT](#)
Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023
Datum: donderdag 9 februari 2023 08:02:06

Hi allen,

Ik wacht nog op bericht van 5.1.2.e hierover, maar gisteren hem wel kort hierover gesproken. Het MT heeft besloten dat er geen thematische inspecties door ILT op wissel van de systeemkaarten worden gedaan. Bij het aantreffen van een BCT die niet voldoet bij reguliere inspecties, wordt opgetreden in overeenstemming met het al geldende handhavingsbeleid. JZ adviseert dit ook. Het opleggen van een LOD ligt volgens hun voor de hand want zo zorg je dat ze gedwongen worden om de systeemkaart te vervangen. Bij constatering van overtreding van artikel 79 lid 1 Bp2000 wordt nu ook veelal een LOD opgelegd toch? Ik probeer een (digitaal) overlegje in de schieten op maandag hierover. Gisteren gaf 5.1.2.e aan dat artikel 79 lid 1 Bp2000 ten laste gelegd.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 8 februari 2023 18:43

Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hi,

Toevallig hoorde ik vanmiddag van 5.1.2.e dat 5.1.2.e gisteren tegen hem zou hebben gezegd dat wij niet actief op zoek gaan naar BCT's met G2 systeemkaarten maar dat wij wel gaan handhaven.

Is dat bij jullie bekend?

Groet
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: maandag 30 januari 2023 11:13

Aan: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) -
ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: BCT systeemkaartwissel < 21 maart 2023

Hallo 5.1.2.e

5.1.2.e en ik vroegen ons af of er al actie was ondernomen voor de daadwerkelijke handhaving op 21 maart. Er zal een duidelijke instructie moeten komen over hoe de collega's hier mee om moeten gaan.

Neem aan dat een handhavingsframe een werkinstructie betreft. We zouden eventueel de weken vanaf 21 maart kunnen gebruiken voor een thema-actie, maar dat is afhankelijk van de cijfers hoeveel BCT's er overgezet zijn. (misschien dat 5.1.2.e dit na kunnen gaan?)

Hoe gaan we om met Q2?

Groetjes 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel
Datum: dinsdag 10 januari 2023 10:19:16

Hey 5.1.2.e

Duidelijk, dank! Ik geef dat door aan 5.1.2.e en dan kan hij bespreken met 5.1.2.e wat handig is.
 Dat het complexe materie is bleek net maar weer. Gelukkig kun jij het duidelijk uitleggen.

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 10 januari 2023 10:14
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel

Ha 5.1.2.e ,

5.1.2.e en ik hebben as donderdag dat gesprek met 5.1.2.e en 5.1.2.e
 Mogelijk schuift 5.1.2.e ook nog aan.

Het gaat hier vooral om het geven van een toelichting op het memo dat wij hierover hebben opgesteld (zie bijgevoegd). Is nl nogal ingewikkelde materie... Vervolgens hopen wij op een advies waarmee we richting TMO kunnen aangeven wat de mogelijkheden (en wellicht risico's) voor handhaving zijn.

Uiteraard prima als 5.1.2.e hier ook aansluit, maar we kunnen dat ook doen als het advies van JZ er ligt.

Zo voldoende?

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 10 januari 2023 09:23
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Nota systeemkaartwissel
Urgentie: Hoog

Goedemorgen heren,

Jullie hadden het over een gesprek met JZ over de geldigheid van de systeemkaart als deze niet wordt gewisseld. Wie zit er bij dat gesprek?

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Nota bezoek Stas
Datum: maandag 6 februari 2023 19:32:07
Bijlagen: [230203 Nota bezoek Stas.docx](#)

Hoi 5.1.2.e ,

Ik heb 5.1.2.e ook even meegenomen in deze mail. Ook volgens mij geen feitelijke onjuistheden. Wellicht is het goed om bij de systeemkaartwissel voor de context nog toe te voegen dat hier al eerder uitstel is verleend en de ILT op diverse manieren de sector heeft geïnformeerd.

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 6 februari 2023 15:58
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Nota bezoek Stas

Dag 5.1.2.e

Feitelijke onjuistheden heb ik niet gelezen in de nota. Ik kan me vinden in de tekst m.b.t. Variant BCT. Ik nog wel een update: inmiddels hebben 19 partijen zich gemeld als potentiële aanbieder van alternatieven voor de BCT. De 19^e partij is Kiwa.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 6 februari 2023 15:50
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Nota bezoek Stas
Urgentie: Hoog

Hallo allemaal,

Ter voorbereiding voor het werkbezoek van de Stas ontvangt zij een achtergronddossier met de belangrijkste zaken. Een van de onderdelen in dit achtergronddossier is een nota met de belangrijkste zaken die spelen. Hiervoor heb ik e.e.a. op een rijtje gezet. Aangezien de Stas geen voorstander is van veel lezen, is het van belang het verhaal beknopt te houden. Zouden jullie dit stuk willen controleren op feitelijke onjuistheden of belangrijke zaken die missen. De . en , worden nog door DCO aangepast. Het doorgeven van aanpassingen mag zowel telefonisch als via mail of app.

Ik moet dit stuk woensdag einde dag aanleveren. Excuus voor deze krappe deadline.

Alvast bedankt!

Groet,
5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

sr. adviseur

.....
Afdeling Netwerken Transport
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
E 5.1.2.e [@IlenT.nl](mailto:5.1.2.e@IlenT.nl)
<http://www.ilent.nl>
.....



Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Staatssecretaris

ILT
Informatie, netwerken en
programming
Netwerken transport

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon
5.1.2.e

Beleids- en netwerkadviseur

M 5.1.2.e
5.1.2.e @ILenT.nl

Datum
6 februari 2023

nota

Ontwikkelingen taxi

Inleiding

Ter voorbereiding van het werkbezoek van de staatssecretaris bij een taxi-inspectie staan in deze nota de belangrijkste ontwikkelingen vanuit de ILT benoemd. De ILT verleent (middels KIWA) vergunningen aan taxiondernemers en taxichauffeurs en houdt toezicht op het taxivervoer in Nederland. Het is belangrijk dat dit vervoer veilig is en dat sprake is van eerlijke marktwerking.

Evaluatie Wp2000

Dit jaar wordt een deel van de Wp2000 geëvalueerd. De evaluatie ziet op hoofdstuk 5 van de Wp2000, de zogenoemde taxiwetgeving. Doel van de evaluatie is om te bepalen of de taxiwet- en regelgeving (nog) doeltreffend is. De ILT levert de onderzoekers een overzicht van de belangrijkste handavingsknelpunten en ontwikkelingen in de markt die vragen om aanpassing van de huidige regels.

Variant BCT

Iedere taxi dient te beschikken over een boordcomputer taxi (hierna BCT). Op dit moment wordt in opdracht van de staatssecretaris een nieuwe BCT ontwikkeld. Nu worden de gegevens die een ondernemer wettelijk dient te registreren (ritgegevens en arbeids- en rusttijden) vastgelegd in de BCT. Bij de nieuwe BCT ligt de focus op de manier van dataregistratie en levering, waarbij taxiondernemers wettelijk verplicht zijn om gegevens continu en automatisch aan te leveren bij de ILT. Hierbij kunnen taxiondernemers zelf kiezen voor een apparaat of app die voor dit doel op de markt komt. Inmiddels hebben 18 partijen zich bij de ILT gemeld die interesse hebben in het ontwikkelen van een dergelijke app of apparaat.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe BCT zijn zowel de branchevereniging, de huidige BCT fabrikanten als mede-toezichthouders betrokken. Het eindresultaat levert de taxiondernemer een eenvoudige manier van dataregistratie en levering. Tevens stelt het de ILT in staat om gegevens op efficiënte wijze te verkrijgen, te verifiëren en centraal beschikbaar te stellen voor analyse- en toezichtactiviteiten. De inspectieteams kunnen hun primaire taken daardoor effectiever en risicogericht uitvoeren. Dit moet leiden tot betere naleving van de taxiwetgeving.

De overgangsperiode van de BCT naar de Variant BCT is nog onderwerp van gesprek tussen het Ministerie I&W en de ILT. De Variant BCT is naar verwachting vanaf juli 2024 live. November 2028 is de huidige BCT wegens technische aspecten niet meer operationeel.

Taxitoezicht

De ILT heeft de ambitie het taxitoezicht, in lijn met haar koers, meer informatie- en risico gestuurd te maken. Binnen het toezicht worden objectinspecties (ofwel fysieke taxiconroles) en bedrijfsinspecties continu uitgevoerd, maar nog niet altijd even informatie- en risico gestuurd. Door te werken in thema taskforces wordt dit verbeterd. Het proces van digitale inspecties op m.n. arbeids- en rusttijden is nog niet operationeel wegens problemen met de datakwaliteit. Er wordt gewerkt aan het (opnieuw) starten van het proces van digitaal inspecteren door onderzoek te doen naar het verbeteren van de datakwaliteit en het verbeteren van de daarvoor benodigde ICT. De resultaten van dit onderzoek worden in Q1 2023 verwacht.

ILT

Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Datum

6 februari 2023

Systeemkaartwissel BCT

In Nederland zijn 3 BCT fabrikanten, die met een erkenning van het ministerie I&W BCT's op de markt mogen brengen. In iedere BCT zit een systeemkaart. Deze systeemkaart zorgt ervoor dat de BCT blijft functioneren en dat zowel ritgegevens als gegevens over arbeids- en rusttijden worden geregistreerd. Periodiek dient de systeemkaart te worden geüpgraded. Dit is nodig voor de betrouwbaarheid van de gegevens die in de BCT worden geregistreerd en het PKI overheid certificaat dat aan de BCT verbonden is. Voor 21 maart 2023 dienen alle huidige systeemkaarten te zijn gewisseld. Het is de verantwoordelijkheid van de taxiondernemer om tijdig de systeemkaart te laten wisselen. ILT signaleert dat, om verschillende redenen, ongeveer 15% van de taxiondernemers in Nederland niet tijdig de systeemkaart laat omwisselen. Hierdoor zullen BCT's in storing gaan en/of onbruikbaar worden. De gehele situatie zal tot onrust leiden in de taxibranche.

Zorgen branche

De grootste branchevereniging voor taxichauffeurs, KNV, en een taxi-ondernemer (Noot) hebben de staatssecretaris afzonderlijk een brief gestuurd. Zij maken zich zorgen over respectievelijk het taxitoezicht en de variant BCT en de noodzaak van de systeemkaartwissel.

Ten aanzien van het taxitoezicht heeft KNV de zorg dat de ILT geen taxitoezicht uitvoert. Dit klopt ten aanzien van de digitale inspecties. Objectinspecties en bedrijfscontroles worden wel uitgevoerd. Daarbij zet de ILT zich in voor verbetering van haar toezichtspositie (zie eerder).

Ten aanzien van de Variant BCT ziet de zorg met name op de dataverwerking en het niveau van beveiliging. Wettelijk zijn taxichauffeurs verplicht gegevens vast te leggen. De ILT moet vervolgens (kunnen) controleren of voldaan is aan de wettelijke voorwaarden om taxivervoer te mogen verrichten, naast de controle op arbeids- en rusttijden. In de nieuwe BCT wordt geen extra data verwerkt ten opzichte van het bestaande wettelijke kader en de huidige BCT. De specificaties voor beveiliging moeten nog worden vastgesteld. De verwachting is niet dat het hoogste beveiligingsniveau nodig is.

De brief van Noot ziet op hun onwelwillendheid om mee te werken met de systeemkaartwissel. Dit is enerzijds omdat zij het organisatorisch niet voor elkaar krijgen en anderzijds omdat zij een investering in de huidige BCT niet doelmatig vinden.

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel
Datum: donderdag 26 januari 2023 12:28:00
Bijlagen: [230116 Nota systeemkaartenwissel 0.4. MdV \(002\).docx](#)

Jazeker! Zie onderaan in de tekst. Komt er kort op neer dat we geen thematische controles gaan inrichten, maar wel dat we het meenemen in de reguliere taxi- controles op straat. Is dit voldoende? Thnx!

Grtn, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 26 januari 2023 11:44
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel

Hey 5.1.2.e ,

Zijn jullie hier al uitgekomen?

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 16 januari 2023 15:22
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: Nota systeemkaartwissel

Tuurlijk. Voor wanneer heb je reactie nodig?

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 16 januari 2023 14:13
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e .
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: Nota systeemkaartwissel

Goedemiddag beide,

Met het oog op de systeemkaartwissel is deze nota opgesteld met de TSP-managers en JZ. Deze wil ik graag aan het IG-team en DGMo aanbieden en vervolgens gebruiken om de Stas te informeren. Mochten jullie nog aanvullingen op de nota hebben, dan hoor ik dat graag.

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: systeemkaartwissel
Datum: donderdag 26 januari 2023 13:29:03
Bijlagen: [image001.png](#)

Ho 5.1.2.e

Ik kom er niet aan toe en ben na vandaag 2 weken vrij, anders zou ik het wel oppakken.
 Zou je d t willen kortslu ten met 5.1.2.e ?

Groetjes 5.1.2

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: donderdag 26 januari 2023 09:47
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: systeemkaartwissel

Hoi 5.1.2,

Ik had het gezien. Zou je alle vragen door willen nemen, want soms staat er een contactverzoek en dan gaat het wel over de systeemkaart. Je kunt de vragen over de systeemkaart herkennen doordat er geen behandelaar aan gekoppeld is van ons.

Zou jij de persoon terug willen bellen van onderstaande melding.

5.1.2.e

Het is niet de bedoeling dat wij dit soort dingen na bellen. Dat hoort de 1^e lijn te doen.

Alvast bedankt.
 Groetjes 5.1.2
 e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 25 januari 2023 16:54
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: systeemkaartwissel

5.1.2 e er staan er nog wat in jullie bak, ik ga er morgen mee verder, kwam van alles tussendoor

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

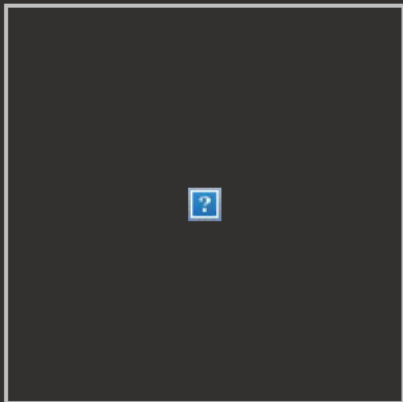
5.1.2.e

Team ILT-Loket Eerstelijns dienstverlening.
 Afdeling Communicatie en dienstverlening
 Portefeuille Communicatie, dienstverlening en vergunningen
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | 2515 XP
 Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

5.1.2.e

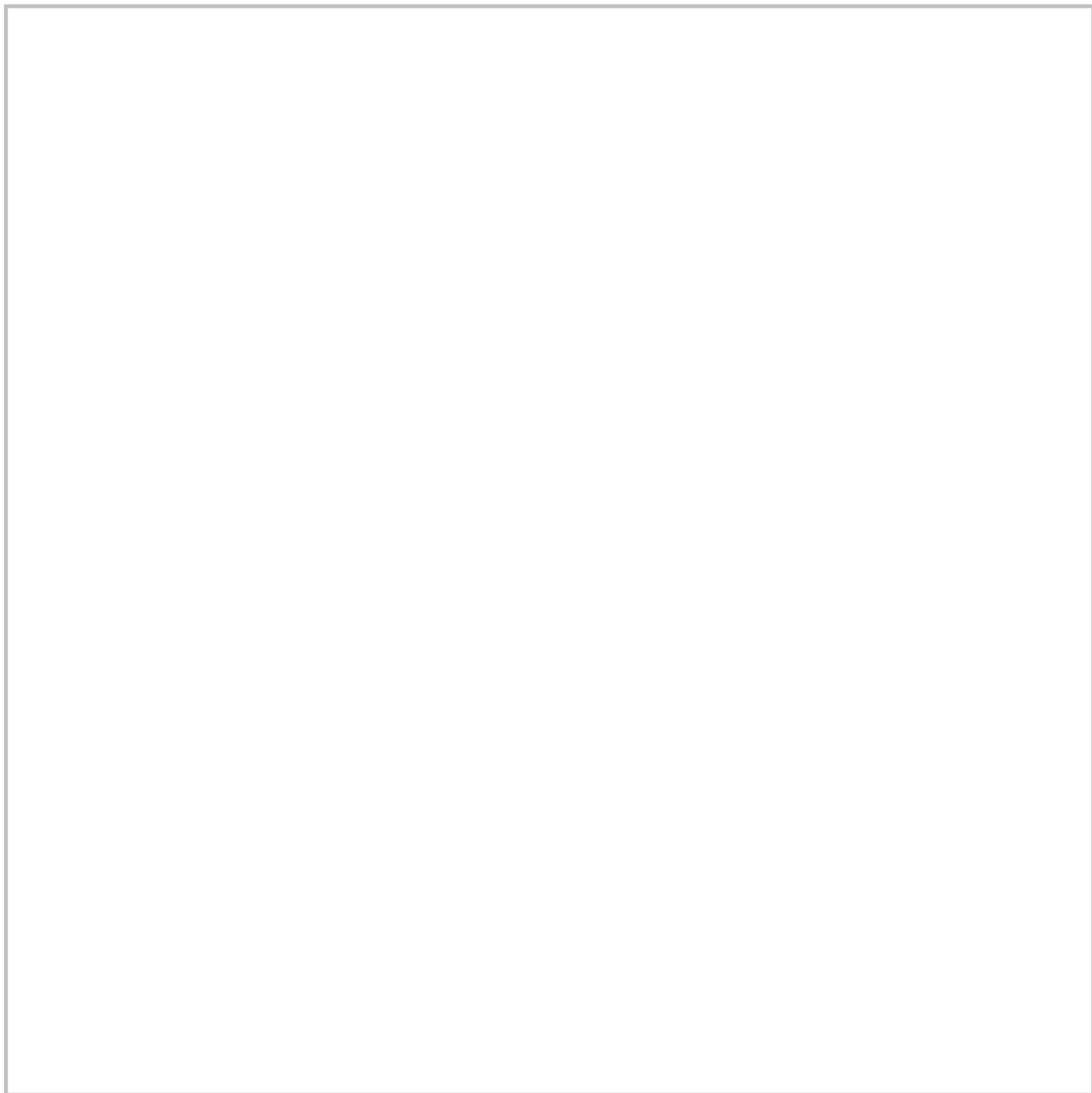
Mobiel + 5.1.2.e

Van: Cabman
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: REMINDER: ruil je systeemkaart voor 20 maart 2023 om!
Datum: donderdag 12 januari 2023 15:00:57



[Bekijk deze email in uw browser](#)

**REMINDER: Plan jouw systeemkaartwissel
zo snel mogelijk in!**



Op 20 maart 2023 verloopt de geldigheid van de systeemkaart en dient deze te zijn vervangen. Het is noodzakelijk om deze systeemkaart te wisselen omdat de BCT anders na deze datum niet meer werkt. Een heel groot deel van onze klanten heeft dit gelukkig al tijdig gedaan. Heb jij jouw systeemkaarten nu nog niet gewisseld? Plan dan snel een afspraak in bij een van onze installatiepartners.

[Bekijk hier alle installatiepartners!](#)

Nu denk je misschien: maar ik heb mijn 2.3 software-update in 2020 toch laten uitvoeren? Helaas was dit slechts een tijdelijke oplossing om ervoor te zorgen dat de systeemkaart in de BCT werkzaam zou blijven. In 2020 was het wettelijk nog niet mogelijk om de systeemkaart in het veld met een niet-opvolgsysteemkaart te vervangen. Daarom heeft de IL&T en het RDW toentertijd goedkeuring gegeven om het beveiligingscertificaat op de bestaande G2-systeemkaarten tijdelijk te verlengen met een periode van drie jaar. De systeemkaart is op dit moment dus geldig tot 20 maart 2023 door middel van de 2.3 software-update.

Veelgestelde vragen

Voor meer informatie over de nieuwe systeemkaart hebben we een speciale pagina op onze website

ingericht. Hier kun je onder andere antwoorden vinden op de meest gestelde versie en een actuele stand van de hoeveelheid BCT's die al zijn voorzien van een nieuwe systeemkaart. Je vindt deze via de volgende link: <https://cabman.eu/nl/systeemkaartinfo/>.

Meer informatie over de systeemkaartwissel



Facebook



Website



LinkedIn

Copyright © 2023 Euphoria Software BV, Alle rechten voorbehouden

Euphoria Software BV | Wilhelminapark 36 | 5041 EC Tilburg | T: 013-4609280 | E: info@cabman.nl

[Uitschrijven voor deze nieuwsbrief](#) [Gegevens wijzigen](#)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - DGMO
Onderwerp: RE: Brief Noot aan Stas
Datum: dinsdag 24 januari 2023 17:10:51

Hey 5.1.2.e,

Klopt, een en ander is gemakkelijk te nuanceren, ook al vanuit de wettelijke taak en grondslag.

Het artikel moet ik nog lezen, heb even de tekst uit 5.1.2.e mail aan mij gekopieerd. Zou kunnen dat hij het ietwat gekleurd leest. Goed om te weten dat het wellicht genuanceerder ligt!

Groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGMO 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 24 jan. 2023 5:06 PM
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Brief Noot aan Stas

Hoi 5.1.2.e

Dank voor deze update! Volgens mij zijn de punten van Noot vrij makkelijk te weerleggen. De update is nu eenmaal een wettelijke afspraak die vanaf de introductie van de BCT al bekend is en die vanwege coulanace 3 (!) jaar naar achteren is geschoven. Zolang er geen nieuwe BCT is, wordt er gehandhaafd op de oude en zal die aan de voorschriften moeten voldoen. Ik denk dat het wel goed is om nog na te denken over dat we nu wel degelijk gebruik maken van de BCT gegevens voor handhaving (SFM sowieso toch?), want dat sterkt wel ons verhaal dat het niet alleen vanwege de regels een update nodig is, maar ook vanwege de handhaving- en toezicht!

Wat die gegevensverzameling betreft; behalve dat de ritgegevens van begin- en eindpunt ook al met de huidige BCT worden geregistreerd, weet ik uit gesprekken met ondernemers dat deze voor de bedrijfsvoering ook op prijs worden gesteld. Dus het kan zijn dat ze dit bij Noot niet nodig vinden, er zijn ondernemers die het wel bruikbaar achten!

Ik vond het artikel vooral beschrijvend van aard en niet heel kritisch!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 24 januari 2023 16:52
Aan: 5.1.2.e) - DGMO 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Brief Noot aan Stas

Goedemiddag 5.1.2.e

Dat KNV recent een brief heeft gestuurd aan de staatssecretaris met hun zorgen over het programma Realisatie Variant BCT en over het toezichtbeleid/de handhaving tijdens de overgangperiode, is inmiddels bij jullie bekend. Gisteren informeerde 5.1.2.e (CIO van Noot) 5.1.2.e en 5.1.2.e dat ook Noot een brief aan de staatssecretaris in voorbereiding heeft. De steller van deze brief is 5.1.2.e (directeur Noot

Personenvervoer) die tevens zitting heeft in het bestuur van KNV. Kernboodschap zal zijn dat het investeren in de huidige BCT (o.a. de systeemkaartwissel G2/G3) onzinnig is, aangezien de Variant BCT in aantocht is en alle investeringen in de huidige BCT tot dusver niets hebben opgeleverd. Daarnaast krijgt de brief veelal dezelfde strekking/toon als de brief van KNV.

5.1.2.e lichtte toe dat ook de gegevensaanlevering en -verwerking van de ritadministratie op veel weerstand stuit bij Noot (net als bij andere partijen in de achterban van KNV). Wat hem betreft zou het al helpen als ILT zich bij de verwerking van gegevens over de ritadministratie beperkt tot de opstapmarkt (en dan dus alleen die gevallen waarbij een taxameter wordt gebruikt voor de bepaling van de ritprijs).

Vanochtend zag ik dat 5.1.2.e buitengewoon lid van KNV, het onderstaande artikel op LinkedIn heeft gepubliceerd:

5.1.2.e

Ook in dit artikel wordt aangegeven dat KNV/de sector zeer kritisch is over alles wat ILT aan gegevens wil verwerken bovenop de arbeids- en rusttijden, met name de ritadministratie. De indruk wordt gewekt dat we meer gegevens gaan verwerken, terwijl deze gegevens nu al worden verwerkt m.b.v. de BCT.

Wij gaan met DBO in gesprek over het informeren van de Stas over de brief van KNV. Dit zullen we daarin ook meenemen.

Groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Planning begeleidingscommissie BCT
Datum: donderdag 12 januari 2023 16:56:51
Bijlagen: image001.png

Ha 5.1.2.e ,

Gegeven het feit dat maart de maand is waarin de systeemkaarten omgewisseld moeten zijn. Zou ik toch heel graag een bijeenkomst in februari willen. Welke mogelijkheden heeft KNV in die maand en is er op een van die dagen dan geen ruimte te maken in de agenda?

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 12 januari 2023 15:55
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 < 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Planning begeleidingscommissie BCT

Hallo 5.1.2.e

We hebben de Begeleidingscommissie toegezegd dat wij eind jan / begin feb een volgend overleg zouden plannen. Met hierin o.a. een toelichting op onze bevindingen rondom datakwaliteit.

We stelden ook vast dat 5.1.2.e en ook bij zou moeten zijn.

Er was een datum gepland (8 feb), maar toen bleken 5.1.2.e beiden niet te kunnen. 5.1.2.e meldt ons hieronder dat dit ook pas in april geval is (als ik het goed begrijp).

Onze vraag: hoe gaan we hiermee om?

Opties:

- Er worden andere prioriteiten gesteld in de agenda van 5.1.2.e
- We voeren het overleg zonder 5.1.2.e
- We stellen het overleg uit naar half april (lijkt ons ongewenst, gezien alle ontwikkelingen in de taxibranche)

Graag je/jullie advies/reactie.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 12 januari 2023 14:56
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Planning begeleidingscommissie BCT

Hoi 5.1.2.e

5.1.2.e had aangegeven dat hij in week 6 n.a.v. van jouw mail deze dagen kan op 8, 9 en 10 februari. 5.1.2.e heeft die dagen studieverlof en Ron heeft om 13:00 en P gesprek staan om 8 en de andere dagen staan ook vol gepland.

Pas 12 april is er echt plek bij.



Ik hoor het wel wat ik moet doen.

Groetjes

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 12 januari 2023 10:02

Aan: Postbus Programma Inspectie en Certificering 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: Planning begeleidingscommissie BCT

OK, dat is balen!

Ga jij op zoek naar een ander moment?

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: Postbus Programma Inspectie en Certificering 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: donderdag 12 januari 2023 09:50

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Planning begeleidingscommissie BCT

T.K.N.

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 12 januari 2023 08:58

Aan: Postbus Programma Inspectie en Certificering 5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Planning begeleidingscommissie BCT

Dag collega's,

In de agenda ontving ik een vergaderverzoek voor de begeleidingscommissie BCT en de voorbereiding daarop. De momenten die zijn ingepland zijn niet afgestemd met de deelnemers vanuit TMO. Hierdoor kunnen zowe 5.1.2.e 5.1.2.e als ik zelf niet aanwezig zijn. Het is nodig dat tenminste een van ons beiden aanwezig is bij de begeleidingscommissie.

Mijn vraag is dus: kunnen we een andere datum in plannen?

Hartelijke groet,
5.1.2.e

Portefeuillehouder Personenvervoer
&

Teamleider Digitale- en Bedrijfsinspecties 2

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Portefeuille Toezicht en Opsporing
Afdeling Toezicht Marktordening
.....

M 5.1.2.e
5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:il@ilent.nl)
www.ilent.nl
.....

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Resetten kaart F009 tav 5.1.2.e
Datum: maandag 13 februari 2023 10:36:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)

Thanks 5.1.2.e

Ik neem hem mee. Hopelijk is het met de komst van de systeemkaart indd opgelost.
 Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 9 februari 2023 10:22
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Resetten kaart F009 tav 5.1.2.e

Hoi 5.1.2.e

Dit kan (ergens onderaan) op de actielijst van de vakgroep. Een foutmelding die bij een aantal chauffeurs ontstaat waarbij de data corrupt raakt. Wij kunnen dus niet de kaart uitlezen. Ipv de chauffeur te adviseren een nieuwe kaart aan te vragen, kan dus blijkbaar een inbouwstation ook de kaart resetten. Dit doen ze niet zomaar, alleen als een dergelijk foutmelding zoals F009 ontstaat. Onze vraag was, kun je vóórdat je de kaart reset de data er nog afhalen? Het antwoord was nee. Je kunt je bedenken dat ze namelijk niet zomaar een kaart mogen resetten anders. Zie ook informatie bijgevoegd.

We hopen dat met de komst van de nieuwe systeemkaart de foutmeldingen zijn opgelost. Als dat niet zo is, dan moeten we even terug naar de leverancier, eerst naar de CarComfort (inbouwstation) om te vragen of hier nog een oplossing voor wordt gevonden.

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e @carcomfort.nl>
Verzonden: zaterdag 4 februari 2023 12:20
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Resetten kaart F009 tav 5.1.2.e

Hallo 5.1.2.e ,

De nieuwe softwareversie wordt nu uitgerold, we gaan zien of het probleem minder gaat worden.

Hou je op de hoogte van de ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet / With kind regards

Carcomfort Amstelveen B.V.

notuleert voortaan?

2. Stand van zaken systeemkaartwissel. Welke impact heeft dit eventueel op het taxitoezicht?
3. Stand van zaken onderzoek datakwaliteit. Welke impact heeft dit eventueel op het taxitoezicht?
4. Stand van zaken evaluatie WP2000.
5. Voortgang Realisatie Variant BCT:
 - a. Terugkoppeling Proof of Concept (PoC) 1. Hoe is PoC 1 verlopen en welke bevindingen zijn daaruit naar voren gekomen? Wat betekent dit voor het vervolgtraject?
 - b. Oplevering Projectstartarchitectuur (PSA) en Projectinitiatiedocument (PID) in februari t.b.v. besluitvorming terugkeer naar fase Realisatie (incl. CIO-oordeel 2).
 - c. Feedback op voorgestelde naam voor het Register Arbeids- & Rusttijden: CDT = Centrale Database Taxivervoer. Deze naam is vanuit HBJZ voorgesteld, omdat deze nauwkeuriger beschrijft waarvoor de database dient en wat wordt geregistreerd (lees: niet alleen arbeids- en rusttijden).
 - d. N.a.v. brief KNV: Welke openheid willen/kunnen we geven over de planning van het programma Realisatie Variant BCT? Politiek/bestuurlijk wordt gesteld "in 2024 willen we het nieuwe systeem operationeel hebben". Daardoor 'speling' van een half jaar. De sector heeft behoefte aan gedetailleerder inzicht: wat staat wanneer te gebeuren? Het programma heeft een gedetailleerde planning. Kunnen/mogen we inzicht geven in de belangrijkste mijlpalen per fase/periode?

Eventueel ook:

6. Brief KNV van 12 januari jl. aan de staatssecretaris.
7. Brief van Quipment van 27 januari jl. aan haar volledige klantenkring? Bijzonder passage: "Ook onze grootste klant, Noot, zal binnenkort een brief aan de Staatssecretaris zenden om nogmaals haar mening op dit dossier onder de aandacht te brengen. Wij kunnen ons voorstellen dat u als klant, dit ook wenst te doen."
8. Brief van Noot van 3 februari jl. aan de staatssecretaris.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Programmamanager Realisatie Variant BCT

Directie Informatiepositie en programmamanagement

.....
Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
.....

M +

5.1.2.e

5.1.2.e

@lLenT.nl

<https://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - IJT
Aan: 5.1.2.e) - IJT; 5.1.2.e ", 5.1.2.e @kpn.com;
 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - FXT
Onderwerp: vervolg ketenoverleg BCT --> het verslag!
Datum: woensdag 1 februari 2023 13:02:35
Bijlagen: [230126 Verslag Ketenoverleg BCT \(002\).docx](#)

Allen,

Bijgevoegd het verslag van ons Ketenoverleg van afgelopen donderdag en vandaag.

Graag uiterlijk deze week jullie opmerkingen of evt. aanvullingen. Let op de verschillende AP's in het document.

Dank en groet,

5.1.2.e
 Operationeel TSP - BCT
 MSA – DT

.....
 Informatie, netwerken en programmering

ICT| CIO-office

Inspectie Leefomgeving en Transport

Rijnstraat 8 | Den Haag

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
 5.1.2.e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Weerstand sector m.b.t. verwerken ritadministratiegegevens met (Variant) BCT
Datum: woensdag 25 januari 2023 08:59:00

Dit is interessant. En super politiek. Goed dat we van tevoren met elkaar dit afstemmen.

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 24 januari 2023 17:00
Aan: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Weerstand sector m.b.t. verwerken ritadministratiegegevens met (Variant) BCT

Hi 5.1.2.e

Dat is zeker fijn! Daar hebben we 5.1.2.e uiteraard ook voor bedankt. Ook hebben we hem gevraagd om 5.1.2.e op het hart te drukken om eventueel ongenoegen dat leeft eerst met ILT / het programma te bespreken, alvorens te escaleren. Daar was hij het roerend mee eens. Hij heeft dat uit eigen beweging ook al aangegeven bij 5.1.2.e en zal hem dat nogmaals op het hart drukken.

M.b.t. het juridisch kader voor de gegevensverwerking:

- Hier vind je de nota met de set aan gegevens die we willen verwerken (zie tabel op blz. 5 en 6) met vermelding van de juridische basis en de doelbinding:

Buiten Reikwijdte

- In onderstaande map vind je de reactie vanuit JZ, BJZ en een extern juridisch adviesbureau m.b.t. de juridische basis voor enerzijds de verwerking van de hierboven genoemde gegevens door de ILT en anderzijds het delen van deze gegevens door ILT met SFM:

Bu ten Reikwijdte

In deze reactie kun je terugvinden dat voor de verwerking door ILT van alle gegevens uit de tabel uit bovenstaande nota een juridische grondslag is gevonden, met uitzondering van twee gegevenselementen/attributen, te weten: starttarief en kilometertarief. Bij deze twee attributen bestaat enige twijfel, aangezien deze begrippen niet (letterlijk) terugkomen in de regelingen.

Denk overigens niet dat zij hun verweer tegen de verwerking van ritadministratiegegevens zullen onderbouwen met de verwijzing naar de toezichttaak van de ILT (breed of smal), maar met:

1. Bij de totstandkoming van de WP2000 en BP2000 en onderliggende regelingen was nog geen sprake van de AVG.
2. Aanleveren en verwerken van ritadministratiegegevens is onzinnig voor de bestelmarkt, het contractvervoer en de opstapmarkt i.g.v. vaste prijsafspraken.

3. Aanleveren en verwerken van ritadministratiegegevens levert niet de (betrouwbare) informatie op die ILT nodig heeft om de controles uit te kunnen voeren, waaronder de controle van de ritprijzen die worden berekend door de taxameter.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 24 januari 2023 16:11

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e .

5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) -

ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Weerstand sector m.b.t. verwerken ritadministratiegegevens met (Variant) BCT

Hey 5.1.2.e

Fijn dat zij in ieder geval van te voren het signaal geven. Ik ben nog met DBO in gesprek over het informeren van de staatssecretaris. Het is goed om dit daarin dan mee te nemen.

Eens met de punten die jij benoemd om samen te doen. Heb jij het juridisch kader voor mij? Ben zelf ook al even op zoek gegaan en ik snap vooral op basis van o.a. artikel 79 WP2000 niet waar zij op baseren dat onze taak niet breder is. Mocht het juridisch kader daadwerkelijk zowel alles onderschrijven, dan is m.i. niet perse nodig dat wij verder nut en noodzaak hiervan heel uitgebreid omschrijven, maar meer verwijzen naar het wettelijke kader en onze toezichtstaak. Het regulier taxi is pas 14 februari weer. Wellicht kom ik wel eerder op de lijn voor info, om de Stas eerder te informeren.

Groet,
5.1.2.e



Programma-manager BCT

5.1.2.e

ILT
Juridische Zaken
JBZ Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

F 070-4562799

5.1.2.e @ILenT.nl

01 NOV. 2019

memo

Taxivervoer / chauffeurskaart

Inleiding.

Binnen het Programma BCT wordt niet uitgesloten dat er door Kiwa niet tijdig vervangende BCT-kaarten aan taxichauffeurs worden geleverd. Deze taxichauffeurs beschikken dan wel over hun oorspronkelijke kaart, maar deze is danfeitelijk niet meer te gebruiken. Ten aanzien van het 'opgetreden defect aan deze oorspronkelijke kaarten kan hen geen verwijt worden gemaakt¹.

Vanuit het Programma BCT is gevraagd of er gelet op de van toepassing zijnde regelgeving in deze situatie zonder (bruikbare) chauffeurskaart taxivervoer mag worden uitgevoerd.

In deze notitie refereer ik ook in het kort aan de positie van RDW en Agentschap Telecom. Vanwege de leesbaarheid van de nota is een aantal juridische regelingen in de bijlage bij deze nota opgenomen.

Conclusie.

Het niet tijdig leverbaar zijn van chauffeurskaarten levert een situatie op waardoor er geen (of niet ten volle) gebruik kan worden gemaakt van een BCT en diensgevolge een aantal gegevens niet wordt geregistreerd. De regelgeving bevat geen specifiek op onderhavige situatie toegesneden bepaling.

Bij een ruime interpretatie van de regelgeving en dan met name van het begrip 'defecte chauffeurskaart', kan gesteld worden dat op basis van artikel 83, achtste lid, Besluit personenvervoer 2000 jo artikel 8, derde lid, van de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten zonder bruikbare chauffeurskaart taxivervoer mag worden verricht. Er moet dan wel het burgerservicenummer in de BCT worden ingevoerd en rij- en rusttijden dienen handmatig te worden bijgehouden.

Het kiezen voor deze ruime, aan gedogen grenzende, interpretatie heeft als gevolg dat een aantal op deze situatie van toepassing zijnde bepalingen (voorwaarden) zinledig wordt. Het naleven ervan door de chauffeur en/of vervoerder is dan eigenlijk overbodig, maar toch niet in lijn met de regelgeving. Er is dan reden voor gedogen. Een aanwijzing daartoe is dan van belang.

¹ In het memo van 7 augustus 2019 (kenmerk ILT=2019/xxxxx), dat binnen het Programma BCT is opgesteld, wordt aandacht besteed aan een "noodscenario in het geval (tijdelijk) geen kaarten voor de BoordComputerTaxi (BCT) leverbaar zijn". Het scenario gaat in op BCT- en systeemkaarten. In het memo wordt geconcludeerd dat er maximaal 28 dagen zonder chauffeurskaart van de BCT gebruik mag worden gemaakt met gebruik van het burgerservicenummer. Daarbij wordt verwezen naar artikel 28 van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi. In artikel 27 van deze Regeling spec wordt een termijn van 28 dagen termijn genoemd, waarbinnen geen geldige BCT-kaart hoeft te worden gebruikt zonder dat dat dit mag leiden tot een fout.



Aanpassing van de regelgeving die naadloos aansluit bij onderhavige situatie heeft natuurlijk de voorkeur.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Het standpunt van RDW is (onder meer) van belang in de situatie dat een BCT langer functioneert (zonder foutmelding) dan de in de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi genoemde termijn van 28 dagen. Gaat RDW al dan niet concluderen dat bij langer gebruik dan 28 dagen van de BCT zonder chauffeurskaart de Regeling specs wordt overtreden, en zo ja, gaat RDW dan over tot handhaving?

Het Agentschap Telecom heeft enige tijd geleden aangegeven dat BCT-kaarten die thans in omloop zijn met ingang van 1 januari 2019 niet meer gebruikt mogen worden omdat de daarop geplaatste chips dan niet meer voldoen aan de vereiste veiligheidscriteria. Het is zeer van belang dat het Agentschap haar bestuurlijke en juridische positie alsnog schriftelijk uiteenzet en aangeeft of, en zo ja, hoe, zij in handhavend kan/zal optreden en of er dan al niet reden is om het gebruik van BCT- en systeemkaarten in de periode 1 januari 2019 tot 22 maart 2019 nog te gedogen.

Toelichting.

Overtreding

Op grond van artikel 79, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 is het in ieder geval verplicht om een correct functionerende BCT in de taxi aanwezig te hebben.

De vraag is allereerst wat de in artikel 79, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 (Besluit) bedoelde aanwezigheid van een correct functionerende BCT betekent. Gaat het om een BCT die vanwege een mankement aan het apparaat technisch niet goed functioneert of omvat deze bepaling ook de situatie dat een op zich goed werkende BCT niet goed functioneert omdat een BCT-kaart defect is dan wel in het geheel niet aanwezig is? Gelet op de bewoording van deze bepaling gaat het m.i. alleen om een BCT die een mankement vertoont. Dit onderdeel van deze bepaling levert i.c. dus geen probleem op.

Dat ligt m.i. anders voor het derde, vierde en vijfde lid van deze bepaling. Als de in deze leden bepalingen bedoelde gegevens niet meer (betrouwbaar) door de (op zich nog wel correct functionerende) boordcomputer worden geregistreerd, dan overtreedt de vervoerder in principe wel artikel 118 van het Besluit (en is daardoor sprake van een strafbaar feit in de zin van Wet op de economische delicten, de WED). Opvallend is dat artikel 79, derde, vierde en vijfde lid, van het Besluit op zich slechts vereisen dat de gevraagde gegevens in de boordcomputer worden geregistreerd en het niet uit lijkt te maken of in het geval dat niet gebeurt, het gebrek in de boordcomputer of in de kaart zit. Het eindresultaat telt. Voorzover de boordcomputer dus zelf defect zou zijn, geldt dat, als eerder aangegeven, de vervoerder zich dan in ieder geval schuldig maakt aan overtreding van artikel 79, eerste lid, van het Besluit.

Als door de afwezigheid van een chauffeurskaart de vereiste registratie niet plaatsvindt of, beter gezegd, niet kan plaatsvinden, is sprake van overtreding van artikel 79, derde, vierde en/of vijfde lid van het Besluit. Of betrokkene i.c. ook daadwerkelijk door het OM vervolgd en vervolgens bestraft gaat worden, mag



daarbij worden betwijfeld omdat gesteld kan worden dat hier ten aanzien van de vervoerder sprake is van overmacht, omdat het de vervoerder niet kan worden aangerekend dat hij de benodigde BCT-kaarten niet heeft. De overheid is immers nalatig in het tijdig verstrekken ervan. Van belang is te vernemen of het tijdelijk ontbreken van een (bruikbare) BCT-kaart op enig vlak leidt tot het ontstaan van strafbare feiten en of het OM dan aanleiding ziet om al dan niet tot vervolging over te gaan.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Een ander standpunt zou zijn dat als registratie niet kan plaatsvinden de niet leverbaarheid van de kaart geen reden mag opleveren om desondanks taxivervoer te plegen. Deze meer rigide interpretatie is m.i. maatschappelijk bezien moeilijk uit te leggen omdat de overheid de oorzaak is dat er in dit geval geen registratie kan plaatsvinden en de overtreding gerelateerd is aan het niet leverbaar zijn van de kaart. Ik kan me voorstellen dat de degene die kan worden verweten dat er geen chauffeurskaarten geleverd kunnen worden, dan aansprakelijk kan worden gesteld voor de schade die (bij chauffeur en vervoerder) ontstaat omdat er geen taxivervoer kan worden uitgevoerd. Verder is van belang dat de regelgeving in een aantal specifieke situaties echter ook uitdrukkelijk voorziet in een andere wijze van registratie van de vereiste gegevens in het geval dat dat niet meer volledig kan plaatsvinden in een BCT.

Besluit personenvervoer / Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten.

Artikel 83 van het Besluit beschrijft hoe met defecte BCT-kaarten moet worden omgegaan en dat e.e.a. nader in een ministeriële regeling moet worden vastgesteld. Zowel artikel 83 alsook artikel 79, zesde lid, jo artikel 80, vijfde lid, van het Besluit verwijzen naar een ministeriele regeling. Dit is de Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten (Regeling).

Artikel 8 van de Regeling bepaalt dat, samengevat, een bestuurder defecten aan zijn bestuurderskaart onmiddellijk aan de minister meldt en dat de bestuurder, zo lang nog niet is beslist omtrent zijn aanvraag om een vervangende kaart, taxivervoer mag verrichten.

Dit taxivervoer is dan onder bepaalde voorwaarden toegestaan. Het betreft zogenaamde meldingsplichtige situaties.

a. In welke situaties moet chauffeur melden?

In het tweede lid van artikel 8 van de Regeling is aangegeven dat, samengevat, in geval van een defecte chauffeurskaart of een beschadigde kaart, de op de kaart vermelde gegevens of de in de kaart opgeslagen elektronische gegevens niet meer juist zijn, de bij de kaart behorende puk code bij derden bekend is geworden, er verlies of diefstal van de chauffeurskaart zich heeft voorgedaan, de desbetreffende bestuurder dat onmiddellijk bij de minister moet melden.

b. Onder welke voorwaarden mag in meldingsplichtige situatie taxivervoer plaatsvinden?

In het derde lid van artikel 8 van de Regeling zijn onder a, b, c en d, de cumulatieve voorwaarden aangegeven die in acht moeten worden genomen bij het verrichten van voornoemd taxivervoer. Het betreft, samengevat, de volgende voorwaarden. De aanvraag voor een vervangende kaart moet binnen vier dagen na de melding worden ingediend, de chauffeur moet zijn burgerservicenummer (of als het een niet ingezetene betreft, een door de minister vastgesteld uniek



nummer) in de BCT invoeren, de chauffeur moet een handmatige registratie bijhouden van zijn arbeids- en rusttijden en de chauffeur moet uiterlijk op de derde werkdag na de dag van ontvangst van het afhaalbericht m.b.t. de vervangende kaart, de desbetreffende kaart afhalen.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Artikel 8 van deze Regeling bevat een uitwerking van artikel 83, leden vier tot en met zeven, van het Besluit, zo blijkt uit de toelichting bij de regeling, waarin onder meer staat:

“Ingevolge artikel 83, vijfde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 dient de houder van een chauffeurskaart verlies of diefstal van zijn kaart aan de minister te melden. Dit voorschrift wordt hier doorgetrokken ingeval van een defect of beschadiging van de chauffeurskaart en wanneer de gegevens op of in de kaart niet meer juist zijn of de bij de kaart behorende pukcode, die immers anders dan de pincode niet door de kaarthouder kan worden gewijzigd, bij derden bekend is geworden. Gelet op mogelijk misbruik van de chauffeurskaart, die immers persoonlijke gegevens en gegevens waarmee een elektronische handtekening kan worden geplaatst, bevat, moet deze melding onmiddellijk worden gedaan

Onmiddellijk wil hier zeggen, op het moment dat het te melden feit zich voordoet of bekend is geworden of redelijkerwijs bekend had kunnen zijn aan de kaarthouder. Daartoe is een meldpunt ingericht dat het hele jaar door 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar is. Na de melding wordt de kaart met onmiddellijke ingang ingetrokken en mag deze niet meer worden gebruikt. De intrekking is definitief en kan niet meer worden teruggedraaid. Dit is conform de strenge eisen die gelden voor dit soort zogenoemde *smart cards*: kaarten die zijn voorzien van een chip met geheugen”.

Opvallend is dat de Regeling geen (maximale) termijn noemt waarbij alleen op basis van invoer van het BSN-nummer mag worden gereden. Deze Regeling lijkt er op basis van praktijkervaringen vanuit te gaan dat vervanging van BCT-kaarten altijd binnen een relatief korte termijn wordt geregeld². Mogelijk is wat dat betreft sprake van een feitelijke beperking omdat de gebruikte BCT na 28 dagen de invoer van het BSN-nummer mogelijk niet meer accepteert. Voor zover bekend is het op dit moment in ieder geval feitelijk mogelijk om gedurende 28 aaneengesloten dagen met een BCT te rijden als enkel het BSN-nummer wordt ingevoerd. Niet uitgesloten is dat (sommige) types BCT's zelfs langer gebruikt kunnen worden met alleen invoer van het BSN-nummer.

Het niet leverbaar zijn van (vervangende) BCT-kaarten is niet een situatie die door artikel 83 expliciet wordt bestreken.

Vanwege de in de Regeling bepaalde meldplicht lijkt het erop dat de regelgever op het eerste gezicht de situatie op het oog heeft gehad dat er van de zijde van de kaarthouder een mankement met betrekking tot de kaart zou optreden. In onderhavige situatie is dit niet het geval omdat van de zijde van de Inspectie en/of Kiwa de onmogelijkheid van het gebruik van een juiste kaart is ontstaan.

De in de Regeling genoemde meldplicht/kaartaanvraag is i.c. feitelijk zinledig omdat degene bij wie dit moet gebeuren zeer wel op de hoogte is van wat er aan

² Daarom richt zij zich wel specifiek tot het begin van deze termijn en dwingt zij bijvoorbeeld wel tot het doen van een melding en het indienen van een aanvraag voor een vervangende BCT-kaart.



de hand is.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Een ruime, aan gedogen grenzende, interpretatie van een ongewijzigde Regeling zou wellicht verdedigbaar zijn. De ruime interpretatie komt erop neer dat de kaart onbruikbaar en daarom als defect te kwalificeren is. Maar het mooiste zou zijn als de Regeling snel wordt aangepast met een op onderhavige situatie toegesneden bepaling.

Bij keuze voor de ruime interpretatie is artikel 18 van de Regeling van belang. Hierin staat, samengevat, dat als er een storing is in de werking van de boordcomputerkaarten de vervoerder er zorg voor draagt dat er wordt gehandeld in lijn met artikel 8, derde lid, van de Regeling (melding, aanvraag vervangende kaart, invoeren burgerservicenummer, handmatige registratie, tijdig de vervangende kaart afhalen).

Het melden van het defect /aanvragen van de nieuwe kaart is voorzover mij bekend feitelijk overbodig omdat de Inspectie/Kiwa ervan op de hoogte zijn dat er een nieuwe kaart nodig is. Als dit inderdaad het geval is, dan wordt er naar de letter van de wet niet in lijn met de regelgeving gehandeld. Als de Inspectie dan in het licht van artikel 93, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000, niet handhavend optreedt dan wordt er gedoogd. Verder is het de vraag wat het OM gaat doen ten aanzien van overtredingen die in het licht van het strafrecht vervolgbaar zijn. Op basis van wederom een hele ruime interpretatie van de regelgeving zou de ILT zich op dat moment ook op het standpunt kunnen stellen dat sprake is van een ambtshalve of collectieve melding (na signaal KNV) en aanvraag en dat op die grond aan de formele vereisten is voldaan om op burgerservicenummer te mogen rijden.

Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi.

In het door het Programma BCT opgestelde notitie wordt verwezen naar de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi. Zie voetnoot 1.

Van belang is te weten hoe deze regeling zich verhoudt tot de regelgeving over personenvervoer. In artikel 23, eerste lid, van de Wegenverkeerswet staat:

“De Dienst Wegverkeer houdt toezicht op het overeenstemmen van voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers, die doorgaan voor goedgekeurd, met het type waarvoor de goedkeuring is verleend. Tot dit toezicht kan behoren het steekproefsgewijs keuren van tot een type waarvoor de goedkeuring is verleend, behorende voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers”.

Voornoemd artikel is een grondslag voor de hieronder bedoelde Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi (hierna Regeling spec). In bovengenoemd memo van 7 augustus 2019 wordt verder o.m. verwezen naar artikel 27 van de Regeling spec. In dit artikel staat onder meer in het eerste lid, aanhef en onder g:



"Het optreden van de onderstaande gebeurtenissen leidt tot een fout als bedoeld in artikel 26, tweede lid, onderdeel i:
(...)

g. het gedurende een periode van 28 kalenderdagen gebruiken van de operationele modus, werkingsniveau arbeidstijd, zonder geldige boordcomputerkaart".

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

In de toelichting op de Regeling spec wordt ten aanzien van dit artikel onder meer het volgende aangegeven;

"Het diagnosemechanisme van de boordcomputer is in staat fouten, storingen en situaties die de betrouwbare werking of beveiliging van de boordcomputer en opgeslagen gegevens aantasten, te herkennen. Hiertoe voert de boordcomputer zelftesten uit en verifieert de boordcomputer de gebruikte programmatuur. Daarnaast controleert de boordcomputer continu de eigen werking en stelt verschillen tussen waargenomen waarden van verschillende sensoren vast. Wanneer een gebeurtenis wordt vastgesteld, wordt dit geregistreerd".

Uit de voorhanden zijnde stukken kan niet worden afgeleid wat de ratio is van het aantal van 28 dagen. Mogelijk is dit een termijn waarbinnen redelijkerwijs (door Kiwa) een kaart kan worden afgegeven.

In ieder geval zie ik, anders dan in voornoemd memo van 7 augustus wordt aangegeven, vooralsnog geen grond voor de veronderstelling dat artikel 27 van de Regeling spec als zelfstandige bepaling taxivervoer zonder chauffeurskaart toestaat voor een periode van 28 dagen. Artikel 27 lijkt te zijn bedoeld als een aanwijzing of norm waaraan een BCT (technisch) moet voldoen. De bepaling is niet gericht aan taxichauffeurs maar aan de producenten van BCT's en de RDW als certificeerder (verlening erkenning). Verder is van belang dat het Besluit is gebaseerd op de Wet personenvervoer, welke regels bevat onder welke voorwaarden er taxivervoer mag worden uitgevoerd, terwijl de Regeling spec is gebaseerd op de Wegenverkeerswet. Laatstgenoemde regeling gaat onder meer in op de technische voorwaarden waaraan apparaten moeten voldoen. Vervolgens is de vraag hoe de RDW in onderhavige kwestie is gepositioneerd.

RDW

³De RDW zou, mede in het licht van voetnoot 2, meer over de '28 dagen termijn' kunnen aangeven. Op dit moment lijkt het zo dat deze in artikel 27 van de Regeling spec vastgelegde (technische) eis voor (de goedkeuring) BCT vooral in spiegelbeeldsituaties is gezien, waarbij het doel was om de BCT tenminste een minimumperiode te laten doorwerken als niet langer een BCT-kaart werd ingevoerd. De vraag is of die termijn aan de andere kant dus tegelijkertijd een maximumtermijn betreft en als zodanig door de RDW wordt beschouwd als een eis van toelating van het betreffende type BCT. De RDW zou kunnen stellen dat die BCT bij nader inzien dan toch niet aan de voorwaarden voldoet en kan de type-erkenning voor de betrokken BCT weer intrekken. Dan vervalt uiteraard ook de mogelijkheid om te kunnen rijden op de combinatie van (erkende) BCT en invoer van het BSN-nummer. Ten aanzien van de situatie dat een BCT langer dan 28 dagen wordt gebruikt, zou RDW moeten aangeven of zij dan reden ziet om

³ In de Wegenverkeerswet wordt in artikel 4a, eerste lid, bepaald:

"Er is een Dienst Wegverkeer, in het maatschappelijk verkeer aangeduid als RDW (...)".

De RDW wordt in de Wegenverkeerswet aangemerkt als een zogenaamde ZBO waarop de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen van toepassing is. Een ZBO heeft een relatief grote bestuurlijke zelfstandigheid.



handhavend op te treden omdat de BCT dan kennelijk niet meer voldoet aan de specificatie "geen foutmelding binnen 28 dagen zonder chauffeurskaart". Met andere woorden; gaat RDW al dan niet concluderen dat bij langer gebruik dan 28 dagen van de BCT zonder chauffeurskaart de Regeling spec wordt overtreden, en zo ja, gaat RDW dan over tot handhaving? Vooralsnog is dus echter feitelijk onbekend of de bestaande BCT's na 28 dagen de invoer het BSN toelaten.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Agentschap Telecom

Een onderwerp dat enigszins buiten de directe scope van deze notitie valt is de stellingname van het Agentschap Telecom (AT). De reden waarom ik in deze notitie er aandacht aan besteed is dat het standpunt van AT in de BCT-kwestie in bredere zin van belang is.

AT heeft, naar verluid, per e-mail aangegeven dat BCT-kaarten die thans in omloop zijn met ingang van 1 januari 2019 niet meer gebruikt mogen worden omdat de daarop geplaatste chips op dat moment niet meer voldoen aan de veiligheidscriteria.

Een paar maanden geleden is van de zijde van de Inspectie aan AT om een overleg verzocht om e.e.a. met name juridisch, bestuurlijk en toezicht technisch te duiden. De AT is niet op het verzoek ingegaan.

In onderhavige kwestie is de bestuurlijke en juridische positionering van AT nog immer van belang. In dit kader is een schriftelijk standpunt van AT waarin zij haar positionering en standpunt uiteenzet belangrijk. In deze standpuntbepaling zou onder meer aangegeven moeten worden op basis van welke regelgeving de AT een positie inneemt en welke motivering daaraan ten grondslag ligt, welke toezichthoudende bevoegdheid zij heeft en of er al dan niet redenen zijn om het gebruik van voornoemde kaarten voor de periode van 1 januari tot 22 maart 2020, of zoonodig langer, redelijkerwijs te gedoogen.

5.1.2.e



Bijlage (Regelgeving)
Wet personenvervoer 2000

Artikel 93

1 Onze Minister kan een vergunning als bedoeld in artikel 76, eerste lid, volgens bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen regels, wijzigen, schorsen of intrekken:

a. indien is gehandeld in strijd met het bij of krachtens deze wet bepaalde;
(...)

2 Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van verordening 1371/2007/EG, verordening 1071/2009/EG, verordening 1073/2009/EG, verordening (EU) nr. 181/2011 en van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

(...)

Besluit personenvervoer 2000

Artikel 79

1 De vervoerder die taxivervoer verricht, draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht een op correcte wijze functionerende boordcomputer aanwezig is waarvoor een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. 2 De boordcomputer, bedoeld in het eerste lid, heeft een activeringskeuring en, voor zover bepaald bij ministeriële regeling, een periodiek onderzoek ondergaan, die zijn uitgevoerd door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.

3 De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er zorg voor dat de boordcomputer te allen tijde de volgende gegevens registreert:

- a. de kilometerstand van de auto;
- b. het kenteken van de auto;
- c. de datum en de tijd;
- d. de door de auto afgelegde route;
- e. informatie over de werking van de boordcomputer.

4 De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er tevens zorg voor dat de boordcomputer de arbeids- en rusttijden van de bestuurder registreert.

5 Indien de bestuurder taxivervoer verricht, draagt de vervoerder er, onverminderd het derde en vierde lid, zorg voor dat de boordcomputer de volgende gegevens registreert:

- a. het personenvervoernummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in artikel 4, derde lid, van de wet;
- b. het aan de vervoerder toegekende unieke nummer, als bedoeld in artikel 9, onderdeel a, van de Handelsregisterwet 2007;
- c. het nummer van de chauffeurskaart van de bestuurder;
- d. de datum en het tijdstip van aankomst en vertrek per rit;
- e. de locatie van vertrek en aankomst per rit;
- f. de afstand, de prijs van het vervoer per rit in beladen en onbeladen staat en eventueel in rekening gebrachte toeslagen.

6 Indien de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is, geldt in plaats van de verplichting, bedoeld in het derde tot en met het vijfde lid, het bepaalde krachtens artikel 80, vijfde lid.

7 Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de keuring ter activering van de boordcomputer, het periodiek onderzoek en de tijdvakken waarop een onderzoek van de boordcomputer plaatsvindt.

8 Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het erkennen van natuurlijke of rechtspersonen die een boordcomputer activeren, herstellen en periodiek onderzoeken, de aanvraag van de erkenning, de voor de



erkenning gestelde eisen, de aan de erkenning te verbinden voorschriften en de intrekking of schorsing van een erkenning.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Artikel 80

1. De bestuurder en de vervoerder die taxivervoer verrichten, gebruiken de boordcomputer overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde, tenzij de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is.

2. De vervoerder die taxivervoer verricht bewaart de door de boordcomputer geregistreerde gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en de gegevens, bedoeld in het vijfde lid, ten minste 104 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens betrekking hebben.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze van bewaren van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en het overbrengen van de in de boordcomputer en de op de chauffeurskaart geregistreerde gegevens naar de vestiging van de vervoerder die taxivervoer verricht.

4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de gegevens bedoeld in artikel 79, vierde lid.

5. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de registratieverplichtingen die op de vervoerder en de bestuurder rusten indien de boordcomputer buiten gebruik is en de gegevens die in dat geval aanwezig zijn in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht.

6. Indien de boordcomputer niet op correcte wijze functioneert of buiten gebruik is, draagt de vervoerder er zorg voor dat de boordcomputer, binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn, hersteld wordt door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.

7. De vervoerder verstrekt de bestuurder op diens verzoek een kopie van de gegevens die ingevolge het derde lid van de chauffeurskaart zijn overgebracht naar de vestiging van de vervoerder.

8. Het is de vervoerder die taxivervoer verricht verboden:

- a. om de boordcomputer ondeugdelijk te maken, of te doen maken, te vernietigen of te doen vernietigen, dan wel toe te laten dat de boordcomputer ondeugdelijk gemaakt, of vernietigd wordt;
- b. om in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht een voorziening aanwezig te hebben die kennelijk bedoeld is om voor misbruik, als bedoeld in onderdeel a, aan te wenden.

9. Het achtste lid is van overeenkomstige toepassing op de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht.

artikel 83

(...)

4. Een binnen de geldigheidsduur verloren, gestolen, defect geraakt, of beschadigde boordcomputerkaart, wordt vervangen door een vervangende kaart voor de resterende termijn van geldigheid.

5. De houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart meldt verlies of diefstal van zijn boordcomputerkaart aan Onze Minister.

6. De houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart levert een defecte, beschadigde of ingetrokken boordcomputerkaart in bij Onze Minister binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn.

7. Het vijfde en zesde lid zijn van overeenkomstige toepassing op de houder van een keuringskaart.

8. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over:

- a. de wijze waarop de bestuurder en de vervoerder de chauffeurskaart, respectievelijk de ondernemerskaart gebruiken;
- b. de wijze waarop erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet, de keuringskaart gebruiken;



- c. de aanvraag van de boordcomputerkaarten en van vervangende boordcomputerkaarten;
- d. de verlening, afgifte, weigering, schorsing, intrekking en inname van de boordcomputerkaarten en de gronden daarvoor;
- e. de wijze van melden in geval van verloren, gestolen, defecte of beschadigde boordcomputerkaarten.

ILT
Juridische Zaken
Strategisch advies

Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten

Artikel 8

1 De bestuurder handelt overeenkomstig de bij de afgifte van de chauffeurskaart verstrekte schriftelijke instructies.

2 De bestuurder meldt onmiddellijk aan de Minister indien:

- a. een chauffeurskaart of een chauffeurskaart onder beperkingendefect of beschadigd is;
- b. de op de buitenkant van de chauffeurskaart vermelde gegevens, of de in de chauffeurskaart opgeslagen elektronische gegevens die ten tijde van de afgifte van de kaart door de Minister reeds op de kaart zijn opgeslagen niet meer juist zijn;
- c. de bij de kaart behorende pukcode bij derden bekend is geworden;
- d. zich verlies of diefstal van de chauffeurskaart heeft voorgedaan, als bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit.

3 Na de melding, bedoeld in het tweede lid, onderscheidenlijk de melding, bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit, mag de bestuurder, zo lang nog niet is beslist omtrent zijn aanvraag om een vervangende kaart, taxivervoer verrichten, mits hij:

- a. die aanvraag binnen vier werkdagen na de melding indient;
- b. het nummer, bedoeld in artikel 6 onder e, in de boordcomputer invoert;
- c. een handmatig ondertekende registratie bijhoudt van zijn arbeids- en rusttijden onder vermelding van de gegevens, bedoeld in artikel 79, vijfde lid, onder a en b van het Besluit; en
- d. uiterlijk op de derde werkdag na de dag van ontvangst van het bericht, bedoeld in artikel 7, onderdeel b, de vervangende kaart afhaalt.

4 Bij de in het derde lid bedoelde aanvraag wordt in geval van een melding als bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit, een door de aanvrager ondertekende verklaring overgelegd dat de kaart verloren is geraakt of gestolen is, met een omschrijving van de omstandigheden waaronder dit is gebeurd.

Artikel 118 van het Besluit bepaalt dat overtreding van (onder meer) de voorschriften gesteld bij de artikelen 72a tot en met 83 van het Besluit personenvervoer, een strafbaar feit vormen als bedoeld in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.

5 Indien de te vervangen kaart op het moment van de melding als bedoeld in het eerste lid nog een geldigheidsduur heeft van drie maanden of minder, kan de bestuurder in plaats van een vervangende kaart een aanvraag indienen voor een nieuwe kaart, mits hij binnen de in het derde lid bedoelde termijn een geldige verklaring omtrent het gedrag en een geldige geneeskundige verklaring overlegt.

Artikel 18

1 Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder a, b, c of e, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi dan wel wanneer de boordcomputer buiten gebruik is, laat de vervoerder deze zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen drie werkdagen, door een erkenninghouder herstellen en draagt hij er zorg voor dat de bestuurder gedurende zijn dienst een registratie bijhoudt van diens arbeids- en rusttijden en van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde lid, onder a, c en d, en vijfde lid, onder d tot en met f, van het Besluit.

2 De in het eerste lid bedoelde registratie is handmatig ondertekend en vermeldt de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde lid, onder b, en vijfde lid, onder a tot



en met c, van het Besluit.

3 Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder d, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi laat de vervoerder deze binnen drie werkdagen door een erkenninghouder herstellen, en de in de boordcomputer geregistreerde gegevens door die erkenninghouder veilig stellen.

4 Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder f, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi, draagt de vervoerder er zorg voor dat de bestuurder handelt in overeenstemming met artikel 8, derde lid.

5 Indien er een waarschuwing wordt gegeven van het ontstaan van onvoldoende opslagcapaciteit in het geheugen van de boordcomputer, draagt de vervoerder onmiddellijk zorg voor een overbrenging van de gegevens uit de boordcomputer naar zijn vestiging.

ILT

Juridische Zaken
Strategisch advies

Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi

Artikel 26

1. Een fout treedt op wanneer de correcte werking van de boordcomputer gedurende korte tijd wordt onderbroken.

2 De boordcomputer detecteert ten minste de volgende fouten:

- a. een integriteitfout in de uitvoercode;
- b. een integriteitfout in de systeemgegevens;
- c. een integriteitfout in de opgeslagen gebruikersgegevens;
- d. een integriteitfout bij de gegevensuitvoer naar de chauffeurskaart;
- e. een fout in de registratiefunctie;
- (...)

Artikel 27

1 Het optreden van de onderstaande gebeurtenissen leidt tot een fout als bedoeld in artikel 26, tweede lid, onderdeel i:

- a. het inbrengen van een ongeldige boordcomputerkaart;
- b. het inbrengen van een chauffeurskaart waarvan blijkt dat de datum en het tijdstip van de laatste registratie op de chauffeurskaart, op een later tijdstip valt dan de actuele datum en het tijdstip van de boordcomputer;
- c. het niet op een juiste wijze afsluiten van een kaartsessie;
- d. het inbrengen van een chauffeurskaart waarvan blijkt dat de laatste kaartsessie niet juist is afgesloten;
- e. het ontstaan van onvoldoende opslagcapaciteit op de chauffeurskaart;
- f. een niet-succesvolle authenticatiepoging;
- g. het gedurende een periode van 28 kalenderdagen gebruiken van de operationele modus, werkingsniveau arbeidstijd, zonder geldige boordcomputerkaart.
- (...)

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e)-ILT
Onderwerp: RE: Forward and Track:230202-000112 - G3 kaart voor BCT
Datum: donderdag 2 februari 2023 14:40:00

Hoi 5.1.2.e

Hierbij de eerste vraag van een Quipment klant met mijn voorgestelde antwoord. Kun je dit reviewen alsjeblieft?

Gr

5.1.2.e

Vraag:

Geachte heer/mevrouw,

Zoals telefonisch besproken sturen wij u hierbij de brief van Quipment.

Wij kunnen niet voor 20 Maart een investering doen van ongeveer 5.1.5. . Buiten dat wij het financieel niet halen haalt ook Cabman het niet voor die periode om in te bouwen. Dit geldt natuurlijk niet alleen voor ons maar voor vele andere bedrijven. Quipment heeft dit pas namelijk 27 Januari bekend gemaakt.

Graag horen wij zo spoedig mogelijk wat wij kunnen doen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Geachte heer 5.1.2.e ,

We betreuen de brief van Quipment en hun aankondiging om de support voor hun BCT te staken per medio 2024. Het feit dit pas 27 januari bekend gemaakt is en dat het Cabman niet lukt om alle nieuwe klanten voor 21 maart te helpen betreuen we ook. Toch blijft het de verantwoordelijkheid van de taxi-ondernemer om met een correct werkende BCT te rijden. Wellicht kunt u bij Neone nog wel terecht voor een nieuwe inbouw. Helaas moeten we u verwijzen naar de BCT fabrikanten en kunnen we op dit moment niets anders voor u doen. Zie voor meer informatie onze [website](#),
We hopen op uw begrip hiervoor.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: ILT 5.1.2.e @mailft.custhelp.com>

Verzonden: donderdag 2 februari 2023 13:19

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Forward and Track:230202-000112 - G3 kaart voor BCT

Forward and Track

Beste collega,

Het ILT-loket heeft jouw kennis nodig voor de beantwoording van een vraag. De standaard beantwoordingstermijn van de ILT is vijf werkdagen. We ontvangen jouw antwoord graag binnen vier werkdagen om het binnen de termijn door te kunnen sturen aan de vraagsteller.

Stuur je antwoord in drie stappen:

1. Klik op de link onderaan deze mail.
2. Zet je antwoord of je verzoek tot verlengen van de beantwoordingstermijn op de vraag in het veld 'Uw reactie'.

- Aanhef
- Samenvatting vraag
- Antwoord
 - onderbouwd door een verwijzing naar de regelgeving of een andere bron;
 - in korte, actieve zinnen;
 - met correct, vriendelijk en zo begrijpelijk mogelijk taalgebruik afgestemd op de kennis van de vraagsteller;
 - met zo min mogelijk afkortingen. Of schrijf ze eerst voluit met de afkorting tussen haakjes.

3. Verzend je antwoord door te klikken op de knop 'Doorgaan' onderaan de pagina. Jouw reactie gaat naar het ILT-loket of de collega die jou de vraag voorlegde. Wij verzenden jouw antwoord, of de termijnverlenging aan de vraagsteller.

Langere beantwoordingstermijn nodig?

Kan je niet binnen vier werkdagen antwoorden? Doorloop dan bovenstaande drie stappen en vermeld bij stap 2 in het veld 'Uw reactie' wanneer (datum/week) je wel antwoord kunt geven. Wij sturen de vraagsteller dan een tussentijds bericht over de afwijkende antwoordtermijn.

Telefonisch beantwoord?

Als je de vraagsteller telefonisch antwoord hebt gegeven, ontvangen wij graag een korte weergave van je antwoord.

Wij kunnen de vraag dan sluiten in ons registratiesysteem en bij eventuele vervolgvragen de historie bekijken.

[Klik hier voor de klantvraag en verdere instructies.](#)

Bedankt voor je hulp.

Namens de medewerkers en tweedelijs contactpersonen van het ILT-loket.

Extra opmerking van agent:

Hallo 5.1.2.e, Blijkbaar stopt Quipment. Willen jullie een antwoord voor de vraagsteller maken.
Groet, 5.1.2.e (ILT-loket)