

Rapportage

# Eenmeting evaluatie BCT



## Andersson Elffers Felix

Maliebaan 16  
Postbus 85198  
3508 AD Utrecht

+31 30 236 30 30  
mail@aef.nl  
www.aef.nl

Kamer van Koophandel  
30096560

**Datum**

11 februari 2019

**Opdrachtgever**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**Contact**

Yannick Lataster

**Referentie**

G1109/Eenmeting evaluatie BCT

## Inhoud

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Managementsamenvatting</b>                                    | <b>4</b>  |
| <b>1 Introductie</b>   | <b>6</b>  |
| 1.1 Inleiding.....   | 6         |
| 1.2 Nulmeting.....   | 6         |
| 1.3 Onderzoeksvragen eenmeting .....                             | 9         |
| 1.4 Aanpak eenmeting.....  | 9         |
| 1.5 Methoden van onderzoek .....                                 | 12        |
| <b>2 Krachtenveldanalyse</b>                                     | <b>15</b> |
| 2.1 Marktpartijen .....  | 15        |
| 2.2 Belangenorganisaties .....                                   | 17        |
| 2.3 Overheidspartijen .....                                      | 17        |
| <b>3 Ontwikkeling BCT in de tijd</b>                             | <b>20</b> |
| <b>4 Werking BCT</b>   | <b>22</b> |
| 4.1 Gebruiksmodi van BCT .....                                   | 22        |
| 4.2 Gebruik BCT door taxichauffeur .....                         | 23        |
| 4.3 Gebruik BCT door taxiondernemer .....                        | 23        |
| 4.4 Gebruik BCT voor toezicht, handhaving en aangifte .....      | 24        |
| <b>5 Analyse doelbereik door BCT</b>                             | <b>25</b> |
| 5.1 Doel 1: Verbreed en verbeterd toezicht .....                 | 25        |
| 5.2 Doel 2: Veiligheid taxivervoer .....                         | 34        |
| 5.3 Doel 3: Verbeteren van gelijke concurrentievoorwaarden ..... | 38        |
| 5.4 Doel 4: Verbeterde transparantie voor reiziger.....          | 41        |
| 5.5 Doel 5: Verminderen van administratieve lasten.....          | 45        |
| <b>6 Alternatieven BCT</b>                                       | <b>54</b> |
| 6.1 Observaties huidige BCT.....                                 | 54        |
| 6.2 Internationale ervaringen met de BCT.....                    | 55        |
| 6.3 Minimale eisen en andere vormen van regulering.....          | 57        |
| 6.4 Deelconclusie .....  | 59        |
| <b>7 Conclusies en aanbevelingen</b>                             | <b>60</b> |
| 7.1 Conclusies .....   | 60        |
| 7.2 Aanbevelingen .....  | 64        |
| <b>Bijlage I: Deelvragen bij onderzoeksvragen</b>                | <b>66</b> |
| <b>Bijlage II: Enquêtevragen</b>                                 | <b>68</b> |
| <b>Bijlage III: Enquêteresultaten</b>                            | <b>78</b> |
| <b>Bijlage IV: Overzicht kosten BCT</b>                          | <b>95</b> |

## Managementsamenvatting

Sinds 1 oktober 2016 is het verplicht dat in elke taxi in Nederland een Boordcomputer Taxi (BCT) geïnstalleerd is. Met deze verplichting is een nieuw hoofdstuk gestart in regulering van de taximarkt in Nederland.

Bij de invoering van de BCT zijn vijf doelen gesteld: *verbreed en verbeterd toezicht, gelijkere concurrentievoorwaarden, minder administratieve lasten voor de taxichauffeur en -ondernemer, grotere veiligheid van het taxivervoer, en hogere transparantie voor de reiziger bij het afrekenen van de rit*. Destijds is ook afgesproken dat de werking en het doelbereik van de verplichting van de BCT geëvalueerd zouden worden in een nulmeting, en later in een eenmeting.

De nulmeting vond plaats vlak na start van de handhaving rondom de BCT in 2016, de daadwerkelijke verplichting om een BCT in de taxi te hebben werd later ingesteld dan gepland. Daarin werd geconcludeerd dat de toezicht en handhaving nog niet intensief genoeg waren, dat de administratieve lasten voor taxichauffeurs en -ondernemers nog niet waren afgenomen en de transparantie voor de reiziger niet verbeterd was. De aanbevelingen waren om op verschillende manieren het toezicht en de handhaving te verbeteren en op het gebied van administratieve lasten en technische problemen met de BCT de vinger aan de pols te houden. Daarnaast werd geadviseerd om het aspect van transparantie aan de markt over te laten. Deze conclusies en aanbevelingen zijn meegenomen in de beoordeling van het doelbereik tijdens de eenmeting.

Tijdens de eenmeting hebben we geconstateerd dat er ondertussen gewenning aan de BCT in de sector heeft plaatsgevonden. Ook is een deel van de problemen die ten tijde van de invoering van de BCT speelden, de bekende kinderziektes, deels overwonnen. Dat neemt niet weg dat binnen de branche heel verschillend gekeken wordt naar de tevredenheid en toegevoegde waarde van de BCT. Uit de enquête volgt dat de tevredenheid bij chauffeurs in loondienst hoog is maar bij zzp'ers en ondernemers laag en voor wat betreft de toegevoegde waarde geven alle drie de doelgroepen een overwegend negatief oordeel over de BCT.

De eenmeting laat zien dat de gegevens die de BCT genereert deugdelijk zijn en daarmee het toezicht op de arbeids- en rusttijden gemakkelijker is geworden. Uit de eenmeting blijkt echter ook dat er weinig voortgang geboekt is op de doelstellingen van de BCT. Zo is op het vlak van *verbreed en verbeterd toezicht* maar beperkt voortgang geboekt. Ondanks de deugdelijke registratie, blijft de uitvoering van toezicht en handhaving op de BCT achter. Dit heeft gezien de sterke relatie met de doelen: *vergroten van de veiligheid en verbeteren van de gelijke concurrentievoorwaarden* direct tot gevolg dat de voortgang op deze doelen ook beperkt is. De mate van toezicht en handhaving op de gegevens uit de BCT is, t.o.v. de nulmeting, sterk gedaald, ondanks de afspraken tot intensivering naar aanleiding van de nulmeting. De ILT geeft aan dat dit een consequentie is van de inzet op risico-gestuurd toezicht en een tweetal pilots in het kader van deskhandhaving waardoor een andere inzet van de capaciteit heeft plaatsgevonden.

Daarnaast zijn de *administratieve lasten* voor taxichauffeurs en -ondernemers nauwelijks afgenomen en op sommige plekken zelfs toegenomen en heeft er, conform de verwachting uit de nulmeting, geen verbetering van de *transparantie voor de reiziger* plaatsgevonden.

Naast de bovengenoemde doelen zijn ook mogelijke alternatieven voor de BCT onderzocht. Hierin is nauw samengewerkt met de fabrikanten van de huidige BCT en ontwikkelaars van nieuwe toepassingen. De conclusies hiervan zijn dat de minimale eisen (zoals vastgesteld tijdens de nulmeting) nog steeds volstaan om te komen tot een adequaat product. Ten aanzien van de randvoorwaarden die gesteld worden, worden de suggesties gedaan om tweetal 'nieuwe' aspecten explicieter te benoemen, te weten: *betrouwbaarheid* en *beschikbaarheid*. Dit mede met het oog op toekomstige ontwikkelingen.

Uit de verkenning naar mogelijke toekomstige alternatieven blijkt dat de beperking niet ligt bij de technische mogelijkheden, maar bij het reguleringsregime. Dat is op dit moment zeer rigide en biedt weinig ruimte voor innovaties. Op basis van deze constatering hebben we ervoor gekozen om een drietal reguleringsregimes te onderscheiden en te beschrijven in plaats van een beschrijving op te nemen van alle technische mogelijkheden. Het is de keuze voor een dergelijk regime die bepaalt welke technische mogelijkheden in aanmerking komen voor de toekomstige ontwikkeling van de BCT.

## 1 *Introductie*

### 1.1 **Inleiding**

Per 1 juli 2014 geldt in de straattaximarkt de verplichting om een werkende en door de Dienst Wegverkeer (RDW) goedgekeurde boordcomputer (BCT) in de taxi te hebben. Sinds 1 februari 2015 geldt de verplichting voor al het taxivervoer, dus ook voor het contractvervoer. In februari 2016 was 90% van de circa dertigduizend taxi's uitgerust met een BCT. Op 1 oktober 2016 is de invoering van de BCT afgerond en is gestart met de handhaving op basis van de gegevens uit de BCT. 2017 is het eerste jaar dat de gegevens voor alle taxi's verplicht moeten worden geregistreerd.

De bedoeling van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) is dat de BCT de mogelijkheden biedt voor vernieuwend, efficiënt en effectief toezicht met behulp van digitale inspecties. Met de BCT wil de minister vijf doelstellingen realiseren:

- Verbreden en verbeteren van het toezicht.
- Verbeteren van gelijke concurrentievoorwaarden.
- Verminderen van administratieve lasten voor de taxiondernemer.
- Vergroten van de veiligheid van het taxivervoer.
- Verbeteren van de transparantie voor de reiziger bij het afrekenen van de rit.

De Tweede Kamer hecht belang aan een goede werking van de BCT als instrument voor regulering van de taximarkt en wil weten of de BCT ook daadwerkelijk het meest optimale instrument is. Om te zorgen voor een snelle evaluatie, heeft het verantwoordelijke ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) al in 2016 een nulmeting laten uitvoeren voor de werking zoals die op dat moment zichtbaar was. In 2018 wil de minister het onderzoek herhalen. Het resultaat van dat onderzoek is de eenmeting, die dit rapport beschrijft.

### 1.2 **Nulmeting**

#### 1.2.1 **Conclusies en aanbevelingen**

Van juli 2016 tot februari 2017 heeft AEF de nulmeting uitgevoerd. In het rapport is in de eerste plaats veel aandacht besteed aan het in kaart brengen van de context van de BCT en de werking van de BCT. De eerste hoofdstukken zijn dan ook gewijd aan een krachtenveldanalyse, de tijdlijn van de totstandkoming van de BCT en de werking van de BCT. Daarnaast is een doelenboom uitgewerkt, die inzicht geeft in de doelstellingen van de BCT.

# Andersson Elffers Felix

In de tweede plaats geeft het onderzoek inzicht in de mate van doelbereik, de minimale eisen<sup>1</sup> en de alternatieven. Omdat de eenmeting voortbouwt op de bevindingen en conclusies van de nulmeting, herhalen we deze hieronder.

## Conclusies doelbereik

- **Verbreed en verbeterd toezicht.** De gegevens die door de BCT gegenereerd worden, zijn deugdelijk als deze op correcte wijze zijn ingevoerd. De arbeids- en rusttijden zijn daardoor beter controleerbaar. Op dit moment heeft het gebruik van de BCT nog niet geleid tot een verbreed en verbeterd toezicht op de naleving van arbeids- en rusttijden.
- **Veiligheid.** De aanname is dat het beter naleven van de regels van arbeids- en rusttijden leidt tot een grotere veiligheid. Er zijn enerzijds aanwijzingen dat de invoering van BCT de spontane naleving vergroot omdat het chauffeurs bewust maakt van de arbeids- en rusttijden. Anderzijds is de gepercipieerde pakkans door de ILT relatief laag, wat niet bijdraagt aan de bevordering van de naleving.
- **Gelijke concurrentievoorwaarden.** De aanname is dat het beter vastleggen van gegevens, waardoor manipulatie moeilijker is, leidt tot een gelijk speelveld. Door het automatiseren van het invoeren van gegevens, is het ingewikkelder om gegevens achteraf aan te passen. Dat maakt het lastiger om met de ritregistratie te frauderen.
- **Transparantie.** Met de BCT is het verplicht om de GPS-coördinaten van begin en eind van de rit op de bon af te drukken. Dit heeft voor klanten geen toegevoegde waarde. Dit zal in de toekomst niet veranderen.
- **Administratieve lasten.** Met de invoering van de BCT is de verplichting van de handgeschreven rittenstaat verdwenen en is het invullen van de belastingaangifte eenvoudiger. Wat de administratieve lasten zijn die met de BCT gemoeid zijn, verschilt sterk tussen de segmenten van de taximarkt. De lasten voor ondernemers zijn daarnaast vergroot, doordat de BCT moet worden ingebouwd en periodiek ge-updatet.

## Conclusies minimale eisen en alternatieven

- De eisen die aan de BCT zijn gesteld, zijn noodzakelijk en valide. Deze behoeven geen aanpassing. Naar de huidige inzichten zijn de beveiligingseisen (de digitale handtekening)<sup>2</sup> die aan de informatie in de BCT wordt toegevoegd te streng en belemmeren zij mogelijk het doelmatig functioneren en de betaalbaarheid van de BCT.
- Op dit moment is er geen alternatief beschikbaar dat beter scoort dan de BCT op de minimale eisen zoals deze nu worden gesteld. Dat betekent dat er op dit moment geen alternatief voor de BCT is.
- De onderzochte alternatieven hebben potentie voor de toekomst en zouden op termijn op bepaalde aspecten inzake de invulling van minimale eisen beter kunnen scoren dan de BCT.

## Aanbevelingen

De kern van de aanbevelingen is dat het functioneren van de BCT baat heeft bij een periode van relatieve stabiliteit en rust, waarin sprake is van een consistent handhavingsbeleid. Om die reden luiden de aanbevelingen:

- **Planmatig werken aan verbreed en verbeterd toezicht, veiligheid en gelijk speelveld.** De aanbeveling is dat de ILT in 2017 doelen stelt om op basis daarvan de handhaving voort te zetten en uit te breiden. Deze doelen gaan onder meer over de onderdelen die op dit

<sup>1</sup> Deze minimale eisen zijn middels werksessies met verschillende stakeholders gedefinieerd en deze definities wordt ook gehanteerd in de éénmeting.

<sup>2</sup> Daar waar gesproken wordt over de digitale handtekening in het kader van de beveiligingseisen wordt de identificatie tussen de chauffeur en het voertuig bedoeld die op dit moment middels een digitale handtekening is vormgegeven.

moment nog niet gehandhaafd worden, zoals de analyse van de arbeids- en rusttijden bij bedrijfsbezoeken.

- **Transparantie vergroten overlaten aan de markt.** De aanbeveling is om de eisen ten aanzien van de ritbon te handhaven - voor de transparantie en voor het indienen van klachten - maar verder geen actief beleid ten aanzien van transparantie te voeren. In de markt is voldoende aandacht voor vernieuwing.
- **Administratieve lasten blijven monitoren om te zien of gewenning aan gebruik BCT tot verlaging leidt.** De administratieve regels ten aanzien van het registreren van arbeids- en rusttijden zijn niet disproportioneel in verhouding tot het gewenste doelbereik. Advies is dus om deze regels niet te veranderen en de lasten nogmaals te onderzoeken bij de eenmeting.
- **Vinger aan de pols blijven houden bij technische vraagstukken BCT.** Advies is dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zijn coördinerende rol handhaaft om te zorgen dat partijen met elkaar in gesprek blijven over de uitvoering van de verschillende taken over de technische vraagstukken rond de BCT.
- **BCT verder ontwikkelen door kansen voor vereenvoudiging te onderzoeken.** De aanbeveling is om de BCT als instrument op dit moment te handhaven, omdat geen van de alternatieven aan dezelfde eisen voldoet. Bovendien brengt de overgang naar een ander instrument hoge kosten met zich mee. Wel kan onderzocht worden hoe de beveiligingseisen (de digitale handtekening) kunnen worden verlicht.

## 1.2.2 Ontwikkelingen in periode na nulmeting

De staatssecretaris heeft de conclusies en aanbevelingen van de nulmeting overgenomen. In een tweetal brieven heeft zij de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.

In een brief van 15 mei 2017 heeft zij aangegeven dat het gebruik van de BCT volop in ontwikkeling is en dat het evaluatieonderzoek richting geeft aan die ontwikkeling. Zij neemt de aanbevelingen over en geeft van een aantal aan, dat zij aanvullende actie onderneemt:

- Het onderzoeken of de beveiligingseisen (de digitale handtekening) vereenvoudigd kunnen worden en of het mogelijk is om te komen tot doelregelgeving.
- De ILT zal de handhaving verbeteren. In de eerste plaats worden de storingen zo snel mogelijk opgelost. Daarnaast wil zij de handhaving innoveren, bijvoorbeeld door de taxiondernemers zelf actief de gegevens te laten uploaden, in eerste instantie in een pilot. Dit kan leiden tot een nieuwe handhavingsstrategie.

In een brief van 15 januari 2018 informeert de staatssecretaris de Tweede Kamer over de voortgang van de maatregelen die zij bij brief van 15 mei 2017 heeft aangekondigd. Zij meldt hierover het volgende:

- Er is veel aandacht besteed aan de aanpak van de storingen in de handhaving. Op basis van een gedegen analyse zijn alle storingen toebedeeld aan de BCT fabrikanten en de ILT. De uitleessoftware is herzien en twee van de drie fabrikanten hebben hun software aangepast. Nu is het zaak dat alle betrokkenen in de taxibranche hier gebruik van gaan maken.
- Uit het onderzoek naar de beveiligingseisen (de digitale handtekening) blijkt, dat deze voldoen aan de gangbare en internationaal geaccepteerde veiligheidseisen. Wel wordt onderzocht of voor de certificaatuitgifte alternatieven mogelijk zijn die zorgen voor minder wijzigingen op het systeem.
- Er is een handhavingspilot gestart, waarbij taxiondernemers hun administratiegegevens aan de ILT beschikbaar stellen. Zo kan het aantal controles worden verhoogd.



## 1.3 Onderzoeksvragen eenmeting

In navolging op de nulmeting naar de BCT, die AEF samen met Policy Researchgroep in 2016 heeft uitgevoerd, is AEF gevraagd om ook het onderzoek het vervolgonderzoek, de eenmeting, uit te voeren. Hierbij staan dezelfde vragen centraal die ook centraal stonden in de nulmeting. Deze vragen zijn opgenomen in bijlage 1. In hoofdstuk 5 worden al deze vragen beantwoord op basis van de uitkomsten van de eenmeting.

Bij de uitvoering van de eenmeting is extra aandacht gevraagd voor de ontwikkelingen in Duitsland en Zweden in relatie tot mogelijke alternatieven, omdat zich in deze landen ontwikkelingen hebben voorgedaan, die mogelijk interessant zijn voor de ontwikkeling van de BCT.

Tevens is onderzocht of de doelstellingen - met name in de ogen van de stakeholders van de BCT - nog actueel zijn.

Het bovenstaande levert drie centrale onderzoeksvragen voor de eenmeting:

- De **eerste onderzoeksvraag** heeft betrekking op de doeltreffendheid van de BCT in het licht van de vijf centrale doelstellingen. Naast de vraag of deze doelstellingen behaald zijn, is de vraag of deze doelstellingen volgens de stakeholders nog actueel zijn. De eerste onderzoeksvraag vormt het zwaartepunt van de evaluatie.
- De **tweede onderzoeksvraag** betreft de minimale eisen die moeten worden gesteld aan een instrument voor de digitale registratie van ritgegevens en arbeids- en rusttijden ten behoeve van een effectieve en efficiënte handhaving.
- De **derde onderzoeksvraag** heeft betrekking op de beschikbaarheid van alternatieve instrumenten (bijvoorbeeld in de vorm van een app) waarmee dezelfde doelen als de BCT kunnen worden bereikt.

In het vervolg van dit hoofdstuk zullen we stilstaan bij de aanpak die gehanteerd is om de onderzoeksvragen te beantwoorden.

## 1.4 Aanpak eenmeting

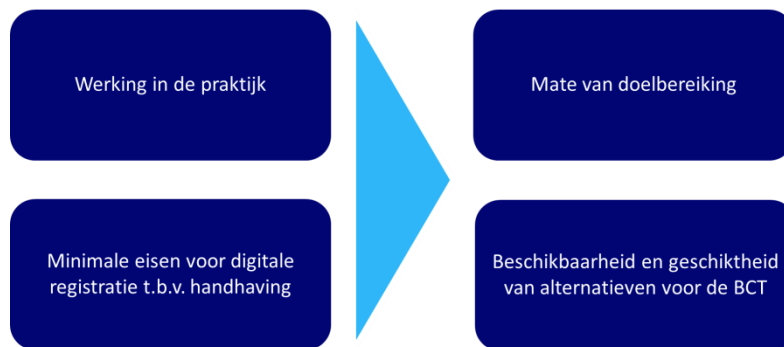
Uitgangspunt voor de eenmeting is dat wordt voortgebouwd op het werk dat is gedaan bij de nulmeting. Om die reden zijn de onderdelen van de bevindingen, die naar verwachting beperkt zijn veranderd, getoetst bij de betrokken personen of waar relevant aanvullen en actualiseren. Het gaat daarbij om:

- De krachtenveldanalyse: de vraag is of alle betrokkenen nog steeds dezelfde rol hebben
- De tijdlijn: de vraag is of zich ontwikkelingen hebben voorgedaan, deze zijn aangevuld in de tijdlijn
- De werking van de BCT: de vraag of deze nog klopt is getoetst bij de fabrikanten van de BCT.

Voor de onderdelen 'doelbereik', 'minimale eisen' en 'alternatieven' geldt dat we de nulmeting als basis gebruiken en verder verdiepen. Wij hebben daarvoor op hoofdlijnen dezelfde stappen toegepast als bij de nulmeting maar verdiept waar dat op basis van de resultaten van het eerdere onderzoek logisch is, terwijl we wat in de nulmeting geen vragen opriep, minder intensief is bekeken.

Er is begonnen met de analyse van de doelbereiking en van de minimaal te stellen eisen aan de BCT. Op basis van een onderzoek in de praktijk doen we een uitspraak over de doeltreffendheid van de BCT en de mogelijkheid om alternatieven voor de BCT te benutten.

Onderstaand schema verduidelijkt de onderlinge relatie van de onderzoeksvragen.



**Figuur 1: verband tussen de onderzoeksvragen**

## 1.4.1 Analyse onderzoeksvraag 1: Evaluatie van de doelbereiking van de BCT

De eerste vraag richt zich op de doelbereiking van de BCT. Kern van de BCT is dat deze verschillende doelen dient, die op verschillende niveaus hun beslag krijgen. In de evaluatie bezien we of deze doelen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd en of daar sinds de nulmeting verandering in is opgetreden. Per doel pellen we dit als volgt af.

### Verbreed en verbeterd toezicht

Kernvraag is of de gegevens die de boordcomputer genereert, bijdragen aan een beter toezicht op de naleving van de wetgeving ten aanzien van taxi's. De belangrijkste actor hierbij is de ILT. Op het moment van de nulmeting was de handhaving op basis van de BCT nog beperkt. Er is een analyse gemaakt van de wijze waarop de BCT in de handhavingsprocessen van de BCT worden benut, gekeken naar de cijfers met betrekking tot de handhaving, de mate waarin (nog steeds) fouten optreden die handhaving bemoeilijken en een analyse gemaakt van de werking van de pilot met het uploaden van de gegevens.

### Verbeteren gelijke concurrentievoorwaarden

De kernvraag bij dit doel is of door een verbeterd toezicht de taxiondernemers zich beter aan de regels houden en fraude is afgenomen - juist ook de bedrijven die zich aan de onderkant van de markt bevinden. Om deze vraag te beantwoorden is in de eerste plaats inzicht nodig in hoe sluitend het toezicht op de BCT is en in de tweede plaats wat voor invloed het toezicht heeft op de taxibranche als geheel, bijvoorbeeld in termen van afname van fraude. Bij de nulmeting is al geconstateerd dat er een grote samenhang is tussen het tweede en het eerste doel. Om beter inzicht te krijgen in deze vraag, is het van belang om te kijken naar de gepercipieerde pakkans in de taxibranche - zowel in algemene zin als in de handhavingspilot. Voor de beantwoording van de eerste vraag is een enquête uitgevoerd in de branche. Bij de ILT is navraag gedaan over de uitkomsten van de pilot gericht op het uploaden van gegevens.

### Veiligheid van het taxivervoer

De kernvraag naar de veiligheid van het taxivervoer gaat uit van de onderliggende veronderstelling dat de BCT invloed heeft op het individuele gedrag van taxichauffeurs, waardoor het bijdraagt aan de veiligheid. Ook hier is sprake van een samenhang met het eerste en tweede doel. Bij dit doel is in de eerste plaats de vraag of de taxichauffeurs zich meer bewust zijn van de rijtijden en in de tweede plaats of de pakkans ook daadwerkelijk is verhoogd. Dit is opgenomen in de vraagstelling in de enquête.

## Vermindering administratieve lasten voor de taxiondernemer

Het doel van het verminderen van de administratieve lasten is met name gericht op het faciliteren van de ondernemers. Door de invoering van de BCT hoeven ondernemers de papieren rittenstaat niet langer bij te houden en te bewaren.

Uit de nulmeting bleek, dat de vraag of de vermindering van de administratieve lasten verschilt per type taxiondernemer en dat deze niet kwantificeerbaar is. AEF heeft dit niet opnieuw onderzocht op het niveau van de bedrijfsprocessen, maar de ondernemers hierover bevraagd in de enquête.

## Verbeterde transparantie voor de reiziger

Reizigers die gebruikmaken van taxivervoer, hebben zelf niet altijd inzicht in de meest efficiënte wijze van vervoer. Om die reden zijn GPS-data opgenomen in de ritbon. Uit de nulmeting bleek dat de taxigebruikers de bon onoverzichtelijk vonden en de GPS-data niet bijdroegen aan transparantie, met dien verstande dat Rover aangaf dat de bon bij een klacht behulpzaam kan zijn ter onderbouwing. Bovendien bleek dat een deel van de taxiondernemingen zelf al werkt aan het vergroten van de transparantie – bijvoorbeeld door op de bon een kaartje te printen. Als taak hoort dat ook bij de markt. Om die reden is dit onderdeel niet verder onderzocht.

### 1.4.2 Analyse onderzoeksvraag 2 en 3 : Specificaties van de BCT en alternatieven

De tweede en derde onderzoeksvraag hebben betrekking op vooral de functionele en daarnaast ook de technische aspecten van de BCT.

De tweede onderzoeksvraag draait om de minimale functionele en in vervolg hierop de technische specificaties die voor de BCT gelden ten behoeve van de handhaving. In de nulmeting bleek dat eisen die aan de BCT zijn gesteld, logisch zijn. AEF heeft daarnaast een aantal randvoorwaarden geformuleerd. In onderstaande tabel is dit opgenomen.

| Type eisen              | Toelichting en specificatie van minimale eisen   |
|-------------------------|--|
| <b>Eisen</b>            |  |
| Functioneel             | <ul style="list-style-type: none"><li>– Actuele, correcte, volledige registratie van ritgegevens</li><li>– Actuele, correcte, volledige registratie van arbeids- en rusttijden</li><li>– Koppelen van chauffeur aan voertuig</li></ul> |
| Handhaving en wetgeving | <ul style="list-style-type: none"><li>– Betrouwbaarheid van de gegevens</li><li>– Gemak om systeem uit te lezen (interoperabiliteit van systemen) en te controleren</li></ul>  |
| Privacy                 | <ul style="list-style-type: none"><li>– Proportionaliteit en subsidiariteit van opslag van gegevens: niet meer bijhouden dan nodig is van gegevens voor beperkte duur</li></ul>  |
| <b>Randvoorwaarden</b>  |  |
| Betaalbaarheid          | <ul style="list-style-type: none"><li>– <i>De verhouding tussen de kosten van het instrument en de toegevoegde waarde is realistisch</i></li></ul>   |

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <i>Gebruiksvriendelijk</i>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gebruiksvriendelijk en gemak: Makkelijk in gebruik door chauffeur en ondernemer</li> <li>– Compatibel met andere bedrijfssoftware en systemen (bijvoorbeeld taxameter)</li> </ul> |
| <i>Toekomstbestendigheid</i> | – Gemak en efficiënt in ontwikkeling, updates en onderhoud en inbouw/vervanging van apparatuur (rekening houdend met hoogfrequente wijziging van nieuwe technieken)  |

**Figuur 2: vastgestelde minimale eisen en randvoorwaarden**

De eisen heeft AEF bij de nulmeting in gesprek met fabrikanten en experts getoetst. AEF heeft de minimale eisen in een werksessie met fabrikanten en experts nogmaals getoetst en vervolgens als toetsingskader voor alternatieven benut. De randvoorwaarden zijn buiten beschouwing gebleven in de analyse in de nulmeting. Deze worden nu wel meegenomen. De staatssecretaris heeft verder inmiddels een onderzoek uitgevoerd naar de beveiligingseisen, waaruit bleek dat deze niet zwaarder waren dan nodig. AEF verwerkt de bevindingen van de staatssecretaris op het gebied van beveiliging in het rapport.

De derde onderzoeksvraag richt zich op mogelijke alternatieven voor de BCT. Hierbij staat de vraag centraal of er alternatieve instrumenten zijn, waarbij de verwachte doelbereiking minimaal gelijk is aan die van de BCT. Om deze reden herijken we de analyse van alternatieven uit de nulmeting. De techniek schrijdt immers voort en het is van belang steeds opnieuw na te gaan of er nog op de meest efficiënte wijze gebruik wordt gemaakt van de beschikbare instrumenten. Met name de verbinding van een app met een voertuig zou verder ontwikkeld kunnen zijn.

Daarvoor is de benchmark herijkt, waarbij verschillende alternatieven in kaart zijn gebracht en onderling vergeleken. Dit was ook onderdeel van de werksessie. Daarnaast is gekeken of er in het buitenland interessante alternatieven voor handen zijn. De alternatieven zijn beknopt beschreven.

## 1.5 Methoden van onderzoek

Bij de eerste evaluatie heeft AEF veel aandacht besteed aan het opstellen van het evaluatiekader en de voorbereiding van het onderzoek. Deze gedegen voorbereiding betaalt zich nu terug. Onderstaand schema geeft de verschillende fasen van het onderzoek weer, waarbij we aangeven op welke wijze het nodig is gebleken om het evaluatiekader van de BCT, zoals dat bij de nulmeting is weergegeven, te herijken.

|   | Opstellen evaluatiekader                                      | Werking BCT beschrijven                          | Nulmeting   | Eénmeting  |
|---|---|--|---|--|
| <b>Werkprocessen</b><br>Vraag 1+2                   | Werkprocessen inventariseren                                  | Werkprocessen rondom BCT in kaart brengen        |   | Werkprocessen verifiëren                                     |
| <b>Indicatoren</b><br>Vragen 1+2                    | Indicatoren vaststellen om (verwachte) doelbereiking te meten |  |   | Indien nodig: update van vastgestelde indicatoren            |
| <b>Interviews &amp; veldonderzoek</b><br>Vragen 1+2 | Doelenboom op basis van gesprekken                            | Interviews kwalitatieve beschrijving werking BCT | Veldonderzoek en en interviews tbv duiding doelbereik obv indicatoren | Data-analyse, veldonderzoek en interviews tbv. doelbereiking |
| <b>Benchmark</b><br>Vraag 3                         | Eisen aan alternatieven                                       | In kaart brengen alternatieven                   | Benchmark alternatieven   | Benchmarkupdate  |

**Figuur 3: overzicht van de onderzoeksaanpak**

In deze paragraaf wordt de onderzoeksaanpak toegelicht voor de eenmeting.

## Herijken evaluatiekader

In een breed onderzoek met verschillende partijen en belangen is het belangrijk dat er een gedeeld en gedragen eindbeeld ontstaat over de werking van de BCT. Om die reden hebben we voorafgaand aan het feitelijke onderzoek een evaluatiekader opgesteld en getoetst bij de stuurgroep.

## Herijken werking BCT

Bij de nulmeting hebben we de feitelijke werking van de BCT in kaart gebracht, zowel bij de taxiondernemer als bij de handhavende instanties. Het werkproces van de BCT is aan een lichte toets onderworpen, door deze nogmaals aan de fabrikanten voor te leggen. Daarnaast beschrijven we de werkprocessen van de ILT meer in detail.

## Documentenanalyse

De documentstudie bestaat uit het analyseren van verzameld bestaand materiaal, zowel via primaire analyse (bijvoorbeeld de documenten die rechtstreeks verband houden met de werkprocessen, waaronder ook de ritbon), als via secundaire analyse (analyse van bestaande onderzoeken en beleidsplannen). Op basis van een aanvullend documentenonderzoek geven we een beschrijving van de ontwikkeling sinds de nulmeting en de huidige situatie rond de BCT.

## Individuele interviews

Als onderdeel van het in kaart brengen van werking van de BCT is gesproken met de verschillende stakeholders in de taximarkt. Het doel van de interviews is het creëren van een reëel beeld van de werking van de BCT in relatie tot de doelen. De interviewpartners is, afhankelijk van de groep van stakeholders waartoe zij behoren, gevraagd naar de verwachte doelbereiking van de BCT en hoe hun opvatting is veranderd sinds de nulmeting. Daarbij vragen we ook, of de doelen nog actueel zijn, wat de belangrijkste doelen zijn en of er eventueel nieuwe doelen relevant zijn.

## Analyse van de data van de ILT

Op basis van de in kaart gebrachte werkprocessen van de ILT en de daaraan gerelateerde indicatoren is de (verwachte) doelbereiking gemeten, waarbij gekeken is naar:

- aantal uit te voeren controles op maand/jaarbasis
- tijdsbesteding van de ILT voor uitvoering van een controle
- frequentie van verschillende typen overtredingen
- opgelegde sancties voor overtredingen
- frequentie van bezwaar tegen sancties.

1.

Voor het meten van de indicatoren is gebruikgemaakt van de bij de ILT beschikbare gegevens. Daarnaast is er een werksessie georganiseerd met een aantal inspecteurs om met hen stap voor stap te bespreken hoe hun werk veranderd is door de BCT, ter onderbouwing van de verwachte mate van doelbereiking.

## Enquête onder taxiondernemingen en -chauffeurs

Om een aantal zaken die betrekking hebben op de werkwijze en beleving van taxichauffeurs en -ondernemers in kaart te brengen is een enquête uitgevoerd. Waar een enquête bij de nulmeting niet geschikt was, omdat er sprake was van een invoeringsperiode, is het stof naar verwachting nu neergedaald. In de enquête zijn de volgende thema's onderzocht:

- gebruiksgemak van de BCT

- bewustzijn van rijtijden en pakkans
- administratieve lasten.

De resultaten van de enquête zijn verwerkt in hoofdstuk 5. De losse resultaten zijn in de vorm van grafieken opgenomen in bijlage III: Enquêteresultaten. Hierin is ook een disclaimer opgenomen t.a.v. de resultaten.

## **Analyse en werksessie minimale eisen t.b.v. handhaving**

Om de minimale eisen uit de eenmeting te toetsen is een werksessie gehouden met experts op het terrein van de functionele en technische specificaties van de boordcomputer om te zien of deze eisen nog altijd up-to-date zijn.

## **Benchmark alternatieven**

In een werksessie is besproken in hoeverre alternatieven die nu genoemd zijn inmiddels zo ver zijn ontwikkeld dat deze beoogde BCT-doelen ook zouden kunnen worden bereikt. We hebben hierbij ook naar alternatieven gekeken die binnen andere modaliteiten of in het buitenland ((Zweden, Duitsland, België, Zwitserland, Arabische Emiraten) worden toegepast. Op grond hiervan hebben we een vergelijking gemaakt tussen de alternatieven en de BCT.

Een randvoorwaarde voor de vergelijking is dat de alternatieven aan de minimale eisen voor de handhaving (vraag 2) voldoen. Per alternatief is het volgende in kaart gebracht:

- Verschillenanalyse: werking van het alternatief ten opzichte van de BCT
- De (verwachte) mate van doelbereiking.

Op basis van de analyse kan een gewogen oordeel worden geveld over de beschikbaarheid en geschiktheid van alternatieven voor de BCT gegeven de doelstellingen.

## 2 Krachtenveldanalyse

De invoering en ontwikkeling van de BCT is afhankelijk van verschillende actoren en stakeholders, hun betrokkenheid, invloed en onderlinge relaties. Dit hoofdstuk beschrijft dit krachtenveld dat bestaat uit de markt, de belangenorganisaties en overheidspartijen. De beschrijving in dit hoofdstuk wijkt niet wezenlijk af van het beeld dat is geschetst in het rapport over de nulmeting. De beschrijving van het krachtenveld is opnieuw opgenomen teneinde in dit rapport een volledig beeld te kunnen schetsen over de werking van de BCT.

### 2.1 Marktpartijen

#### **Taxichauffeurs en -ondernemers**

Op de vervoerders die taxivervoer verrichten rust de plicht om een goed werkende BCT te hebben en daarmee de arbeids- en rusttijden en de ritregistratie vast te leggen. De taxiondernemingen zijn ongelijksoortig.<sup>3</sup> De bedrijven variëren van groot - met gemiddeld 50 of meer taxi's - tot zzp'ers met een eigen taxi en alles wat zich daartussen bevindt. De Nederlandse taximarkt kan worden verdeeld in twee markten, de markt voor contractvervoer en de markt voor straattaxivervoer. Het taxivervoer op de opstapmarkt concentreert zich hierbij met name in de grote steden.

#### **Producenten BCT/Softwareleveranciers**

Er zijn drie bedrijven die een BCT aanbieden: (Euphoria/Cabman, Quipment/Qtwee en Neone/Taxitronic).

#### **Technische diensten**

Door de RDW aangewezen en gecontroleerde technische diensten bepalen of alle hard- en software aan de eisen voldoet. Het gaat om Brightsight (beveiligingseisen) en UL (functionele eisen).

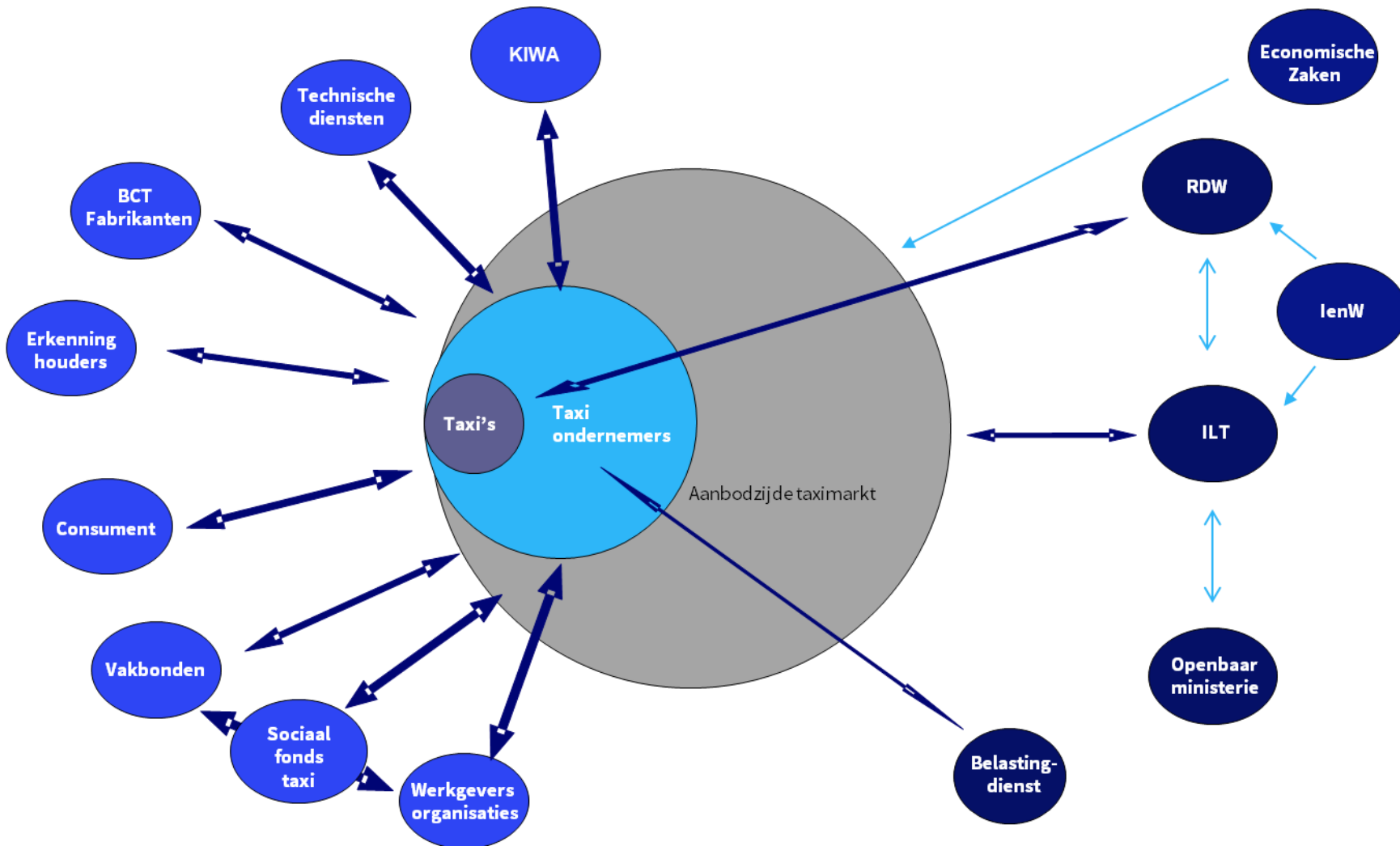
#### **Erkenninghouders**

De BCT wordt geactiveerd door erkende werkplaatsen, die daarvoor een erkenning ontvangen van de RDW.

#### **KIWA**

KIWA Register BV (hierna: KIWA) registreert en beoordeelt aanvragen van BCT-kaarten. Als aan alle eisen is voldaan, geeft KIWA deze kaarten uit.

# Andersson Elffers Felix



Figuur 4: Overzicht van domein van taxivervoer en BCT in Nederland



## 2.2 Belangenorganisaties

### Sociaal Fonds Taxi

Het Sociaal Fonds Taxi (SFT) is een stichting die is opgericht door de cao-partijen in de taxibranche. Het SFT is een centraal aanspreekpunt voor de taxibranche over vragen op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid en de cao. Ook houdt SFT toezicht op naleving van cao-bepalingen. Met het oog op goede arbeidsomstandigheden en eerlijke concurrentieverhoudingen in de bedrijfstak controleert het SFT elk taxibedrijf met personeel. Tijdens de controle worden de bedrijfsadministratie, arbeidstijdbepaling en looninschalings doorgenomen. Vanaf 1 januari 2019 zal het SFT ook toezien op de naleving van de arbeids- en rusttijden bij werknemers in loondienst.

### Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) is de federatieve werkgeversorganisatie voor het beroepspersonenvervoer en het spoorgoederenvervoer. Tot de federatie behoort ook de sectorvereniging KNV Taxi en Zorgvervoer. KNV Taxi en Zorgvervoer voert activiteiten uit ter ondersteuning van aangesloten vervoersbedrijven en behartiging van belangen van hun leden. Ten aanzien van de zzp-sector is er sprake van getrappt lidmaatschap (via taxicentrales en TTO's). De brancheorganisatie was van het begin af aan betrokken bij de ontwikkeling van de BCT.

### Stichting Taxibelangen Nederland

De Stichting Taxibelangen Nederland (STN) zet zich in voor de belangen van taxiondernemers. STN werd in 2014 opgericht, mede uit onvrede over de ontwikkelingen rondom de BCT. STN richt zich voornamelijk op de belangen van kleinere taxiondernemingen.

### Vakbonden

De vakbonden vertegenwoordigen de rechten van taxichauffeurs. Ze doen dit door het afsluiten van de cao Taxivervoer en door het bieden van advies aan hun leden.

### Consumenten - Consumentenbond en Rover

Consumenten willen betaalbaar, veilig en betrouwbaar taxivervoer. De Consumentenbond heeft in 2008 de problemen in de taxibranche aanhangig gemaakt bij de politiek. Ook heeft de Consumentenbond samen met de KNV in 2003 algemene voorwaarden voor taxivervoer opgesteld. Hierin wordt vastgelegd wat een vervoerder en een klant bij het aangaan van een overeenkomst met elkaar wel en niet mogen verwachten.<sup>3</sup>

Rover is een vereniging van en voor reizigers die zich inzet voor goed openbaar vervoer en een groter OV-aandeel in de totale mobiliteit. Reizigersvereniging Rover ziet in het taxivervoer een belangrijke aanvulling op het Openbaar Vervoer voor de laatste kilometers.

## 2.3 Overheidspartijen

### Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (ministerie van IenW) is verantwoordelijk voor het taxibeleid en de ontwikkeling van de BCT. Voor de ontwikkeling en implementatie van de BCT heeft het ministerie een regiegroep en een begeleidingscommissie BCT ingesteld.

<sup>3</sup> [http://www.knv.nl/multimedia/documenten/knv\\_algemene\\_voorwaarden\\_taxi\\_nl.pdf](http://www.knv.nl/multimedia/documenten/knv_algemene_voorwaarden_taxi_nl.pdf)

# Andersson Elffers Felix

De regiegroep bestaat uit het ministerie van IenW, de RDW, de ILT en de Belastingdienst als agendalid. De begeleidingscommissie BCT is samengesteld uit IenW, de RDW, de ILT, Belastingdienst, KNV, individuele taxiondernemers en fabrikanten van de BCT.

## Inspectie voor Leefomgeving en Transport

De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) is een agentschap van het ministerie van IenW. De ILT is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving en de handhaving van de regels voor de taxibranche. De ILT heeft aan de wieg gestaan van de BCT. De ILT kan op twee manieren handhaven handhaaft traditioneel door taxiconroles op straat en door bedrijfsbezoeken.

Deze straatcontroles zijn tijdrovend, worden door de taxichauffeur vaak als belastend ervaren en zijn niet efficiënt. De ILT heeft er na de nulmeting voor gekozen om de handhaving op een andere wijze in te richten en meer risicogericht te werken en daarbij in het bijzonder te letten op het maatschappelijk belang. Voor het toezicht op de taxiregelgeving heeft dit tot gevolg gehad dat de ILT de beschikbare capaciteit vooral heeft ingezet op illegaal taxivervoer, bij evenementen en op misstanden aan de onderkant van de taximarkt. Deze acties zijn er met name op gericht om de verstoring van de marktwerking te verminderen en minder op specifieke BCT gerelateerde misstanden.

In 2018 is ILT ook begonnen met het verzamelen van gegevens door bij bedrijven data op te vragen ter vervanging van de bedrijfsbezoeken. Hiervoor zijn twee pilots uitgevoerd. De data die met deze pilots zijn verkregen, zijn door middel van deskresearch geanalyseerd. Daarbij is naar voren gekomen dat het uitlezen van de bestanden niet in alle gevallen mogelijk is. Dat heeft te maken met de kwaliteit van de bestanden, maar ook met de analysetool waar de ILT gebruik van maakt. Een nieuwe analysetool is in ontwikkeling en deze zal in de loop van 2019 in gebruik worden genomen. Er kunnen dan grote(re) aantallen data en meer bedrijven worden gecontroleerd.

Deze wijziging in de handhavingsstrategie door de ILT heeft als consequentie dat er minder is gecontroleerd op de BCT zelf en dat de aanwezigheid op straat is afgenomen. Wel worden de gegevens uit de BCT gebruikt als bron van informatie.

Naast een rol in het toezicht op de naleving heeft de ILT ook een rol bij het kaart- en certificaatuitgifte-proces. KIWA geeft deze kaarten uit, onder mandaat van de minister. Ten behoeve van een deugdelijke controle (door het plaatsen van digitale handtekeningen) zijn aan deze kaarten certificaten gekoppeld. Als dossierhouder BCT is de ILT er verantwoordelijk voor dat de uitgifte van de verschillende kaarten voor de BCT voldoet aan de eisen van de Public Key Infrastructure (PKI) overheid.

## RDW (Dienst Wegverkeer)

De RDW (Dienst Wegverkeer) voert taken uit op het gebied van toelating van voertuigen en onderdelen daarvan, toezicht en handhaving, registratie, informatieverstrekking en documentafgifte.

Ten aanzien van de BCT heeft de RDW de volgende taken:

- Toezicht op de fabrikanten door middel van de toets op ‘conformity of production’.
- Typegoedkeuring van de BCT op basis van de aanvraag van de fabrikant en de testrapporten van de door de RDW aangewezen technische diensten UL en Brightsight.
- Het houden van toezicht op de erkende werkplaatsen voor het activeren van de BCT.

- Door de RDW aangewezen en gecontroleerde technische diensten bepalen of alle hard- en software aan de eisen voldoet.

## **Ministerie van Financiën**

Het ministerie van Financiën is verantwoordelijk voor de fiscale wetgeving. De Belastingdienst is onderdeel van het ministerie. De Belastingdienst is onder andere verantwoordelijk voor het heffen en innen van belastingen en premies. Gegevens uit de BCT kunnen hierbij worden gebruikt.

## **Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (ministerie van EZK) is verantwoordelijk voor een goede marktordering. Belangrijke aspecten zijn de marktwerking, de positie van de reiziger en innovatie.

## **Ministerie van Justitie en Veiligheid/Openbaar Ministerie**

Het ministerie van Justitie en Veiligheid (ministerie van JenV) is eindverantwoordelijk voor de handhaving van wet- en regelgeving.

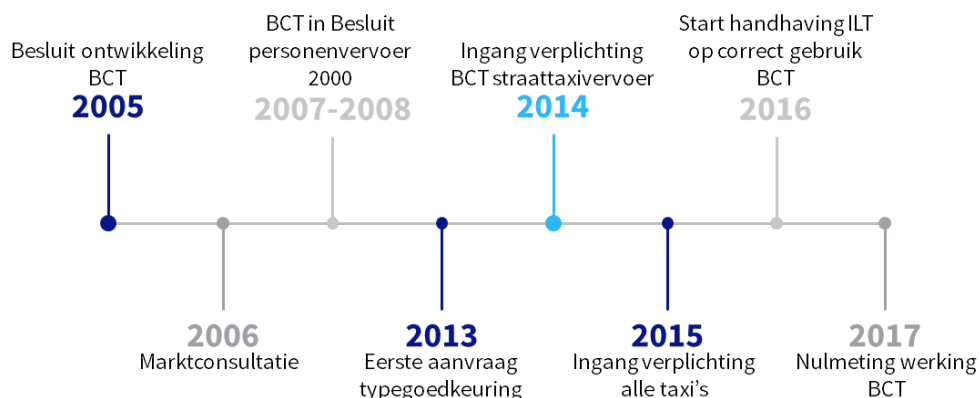
Het Openbaar Ministerie (OM) handhaaft de (strafrechtelijke) overtredingen krachtens de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000), die in artikel 1 van de Wet op de economische delicten (WED) als economisch delict zijn aangemerkt.<sup>4</sup>

Mocht er bij een van de zaken die zij behandelen een taxi betrokken zijn, dan kunnen zij gebruikmaken van de gegevens uit de BCT. Daarbij werkt het OM samen met de ILT en de Belastingdienst. Het OM heeft geen rol bij de handhaving van de naleving van de arbeids- en rusttijden. Ten slotte kunnen ook de politie en Koninklijke Marechaussee controles op taxi's uitvoeren.

---

<sup>4</sup> Richtlijn voor strafvordering Wet personenvervoer 2000 (2016R006).  
<https://www.om.nl/organisatie/beleidsregels/overzicht-0/index/@94083/richtlijn-2d/>

## 3 Ontwikkeling BCT in de tijd



**Figuur 5: tijlijn invoering BCT**

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 om de keuzevrijheid van ondernemers te vergroten en de prijs te 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.<sup>5</sup> De nadere eisen zijn neergelegd in de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi.

<sup>5</sup> Besluit van 16 oktober 2009, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de boordcomputer taxi, de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en een technische wijziging in verband met het elektronisch vervoerbewijs.

# Andersson Elffers Felix

Op basis van deze specificaties 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 ertoe dat de ILT de BCT niet kon uitlezen. Aan de problemen lagen interpretatieruimte in de specificaties en ontwerpfouten in de geleverde BCT's 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. In het voorjaar van 2017 is een nulmeting verschenen en naar de Tweede Kamer verzonden, die aangeeft dat er nog op een aantal punten verbetering nodig is om ervoor te zorgen dat de BCT naar wens functioneert. Bij de eenmeting wordt bekeken of deze verbeteringen daadwerkelijk zijn doorgevoerd.

## 4 Werking BCT

Dit hoofdstuk beschrijft de werking van de BCT voor de taxichauffeurs, ondernemers en toezichthouders op hoofdlijnen als vertrekpunt voor de analyse van het doelbereik van de BCT in het volgende hoofdstuk. Eerst licht het hoofdstuk kort toe, welke gebruiksmodi de BCT heeft. Een modus is een set van gebruiksmogelijkheden voor een bepaalde doelgroep of toepassing - in dit geval de gebruikersgroepen van de BCT. Vervolgens gaat het in op het gebruik door deze groepen, te weten de taxichauffeur, de taxiondernemer, en de partijen die de BCT gebruiken voor de handhaving, te weten de ILT, het SFT alsmede de Belastingdienst.

De beschrijving van de werkprocessen is gebaseerd op de eisen zoals opgenomen in de regelgeving<sup>6</sup> en de informatie en documentatie die tijdens het onderzoek werd ontvangen door de verschillende gebruikersgroepen van de BCT. Ook de tekst van dit hoofdstuk is ontleend aan de rapportage over de nulmeting. Voor de volledigheid van het rapport is deze tekst opnieuw opgenomen.

### 4.1 Gebruiksmodi van BCT

De BCT wordt gebruikt voor diverse toepassingen door verschillende gebruikersgroepen. Elke toepassing kent een eigen modus, te weten:

1. De operationele modus: het gebruik van de BCT door de *taxichauffeur* in de dagelijkse werkzaamheden
2. De bedrijfsmodus: het gebruik van de BCT door *taxiondernemers* voor de bedrijfsvoering
3. De controlemodus: het gebruik van de BCT door *de controlerende instanties* voor hun werkzaamheden
4. De activerings- en keuringsmodus: het keuren en activeren van de BCT door daartoe *bevoegde instanties*.

De werkingsmodus wordt bepaald door het type boordcomputerkaart dat in de kaartinterface is ingebracht.

---

<sup>6</sup> 'Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT', de 'Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputer-kaarten' en de 'Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer taxi'.

## 4.2 Gebruik BCT door taxichauffeur

De boordcomputer registreert in de operationele modus de arbeids- en rusttijden<sup>7</sup>. De volgende ritgegevens worden geregistreerd:

- Tijdstip van vertrek en aankomst
- Adres en plaats van vertrek
- Adres en plaats van aankomst
- Kilometerstand (niet de taxameterstand) bij het begin en bij het einde van de rit
- Aantal kilometers in beladen toestand (mét reizigers)
- Ritprijs, zoals die is berekend door de taxameter
- Daadwerkelijk afgerekende ritprijs.

Dienst gegevens (per dienst):

- Tijdstip waarop de dienst begint en eindigt
- Kilometerstand aan het begin van de dienst
- Kilometerstand aan het einde van de dienst.

Gedurende de dienst gebruikt de taxichauffeur de BCT als volgt:

- *Start dienst.* Bij de start van de dienst plaatst de chauffeur zijn kaart in de BCT en voert de pincode in. Dan wordt de operationele modus van de BCT actief, in het niveau 'Arbeidstijd'. De bestuurder voert de begintijd en eindtijd van voorgaande werkzaamheden in anders dan rijden (bijvoorbeeld een nachtportiersdienst).
- *Start Taxivervoer.* Bij het begin van een taxirit, registreert de chauffeur een beladen of onbeladen rit in de BCT. Hierdoor schakelt de BCT van werkingsniveau 'Arbeidstijd' naar werkingsniveau 'Taxivervoer'. Aan het einde van de rit, registreert de chauffeur in de BCT dat de rit is afgerond.
- *Pauze.* De bestuurder registreert de aanvang en het einde van een pauze. Hij mag dan niet aan het werk zijn - en dus ook niet op de taxistandplaats wachten op een rit.
- *Beëindiging werkzaamheden.* Bij beëindiging van de werkzaamheden beëindigt de bestuurder de kaartsessie en bevestigt dit met zijn pincode. Hiermee plaatst hij een elektronische handtekening over alle geregistreerde gegevens. De BCT zet daarnaast een automatische handtekening ter controle van de integriteit van de gegevens. Ook kopieert de BCT de gegevens op de BCT naar de chauffeurskaart. Dan neemt de chauffeur zijn kaart uit de BCT.

## 4.3 Gebruik BCT door taxiondernemer

Taxiondernemers zijn verplicht in hun taxi's een BCT te hebben geïnstalleerd en geactiveerd. Ten aanzien van de BCT hebben ze de volgende verantwoordelijkheden:

- Aanwezigheid en activatie van BCT (door gebruik van de ondernemerskaart) en juiste software. Taxiondernemers dienen zorg te dragen dat de BCT door erkende werkplaatsen is geïnstalleerd. Taxiondernemers dienen ervoor te zorgen dat er toegestane software op de BCT aanwezig is.
- Juist gebruik van de BCT. In eerste instantie is de chauffeur zelf verantwoordelijk voor het juiste gebruik. Taxiondernemers kunnen wel informatiemateriaal beschikbaar stellen en hier chauffeurs op wijzen, bijvoorbeeld door informatiesessies.

<sup>7</sup> [http://wetten.overheid.nl/BWBR0009386/2016-03-02#Hoofdstuk2\\_Paragraaf2.5\\_Subparagraaf\\_8\\_Artikel2.5:7](http://wetten.overheid.nl/BWBR0009386/2016-03-02#Hoofdstuk2_Paragraaf2.5_Subparagraaf_8_Artikel2.5:7)

- Koppeling van de BCT met eigen administratie is optioneel. Softwarepartijen (bijvoorbeeld Censys, Korton, Cabman ) kunnen een dataterminal koppelen aan de BCT om de output te gebruiken en uit te breiden met relevante functionaliteiten (zoals routeweergave op een kaart) voor een chauffeur en taxionderneming. De BCT-data mogen daarbij uitgelezen en gebruikt worden. De ondernemer mag en kan (voor zover bekend) de data in een BCT niet aanpassen<sup>8</sup>.

## 4.4 Gebruik BCT voor toezicht, handhaving en aangifte

### Controle arbeids- en rusttijden door ILT

Voor de invoering van de BCT controleerde de ILT met behulp van de handgeschreven werkmappen en dagrittenstaten de arbeids- en rusttijden. Dit proces is nu gedigitaliseerd. In de controlemodus kan ILT de relevante gegevens uit de BCT downloaden en de dagelijkse arbeids- en rusttijden direct beoordelen. Daarnaast kan de ILT een grote hoeveelheid gegevens - bijvoorbeeld uit de bedrijfsadministratie - downloaden en met behulp van het analyseprogramma Dianta analyseren op correcte naleving van arbeids- en rusttijden.

- De ILT handhaaft op de aanwezigheid van geactiveerde BCT met een toegestane en geldige software-versie. Als dit niet het geval blijkt, kan de ILT een boete geven.<sup>9</sup>
- De ILT handhaaft op correct gebruik van de BCT, waarbij de instantie boetes kan uitdelen als bijvoorbeeld dagelijkse- of wekelijkse arbeids- en rusttijden zijn overschreden.

### Werkzaamheden toets naleving cao door SFT

Het Sociaal Fonds Taxi (SFT) toetst of werkgevers zich aan de cao Taxivervoer houden. Hiervoor licht het SFT de bedrijfsadministratie door. De werkgever is verplicht om aan het onderzoek mee te werken. De vorm waarin de ondernemers dat aanleveren is vrij, zolang het een inzichtelijke en deugdelijke administratie betreft. Vanaf 1 januari 2019 controleert het SFT ook de naleving van de arbeids- en rusttijden met behulp van de BCT.

### Controle op aangifte door Belastingdienst

De Belastingdienst controleert de inkomsten uit het taxivervoer en het privégebruik van de auto. Taxiondernemers kunnen gebruikmaken van de BCT voor aanlevering van informatie. Een taxiondernemer kan bovendien onder bepaalde voorwaarden gebruikmaken van fiscale faciliteiten, zoals een teruggaaf van belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en een vrijstelling van motorrijtuigenbelasting (MRB). Voor het aanvragen van deze faciliteiten dient de ondernemer gebruik te maken van de formulieren van de Belastingdienst. Bij het invullen verklaart de ondernemer onder andere dat de auto voor minstens 90% voor taxivervoer wordt gebruikt. Bij de aanvraag hoeft de ondernemer geen bewijs hiervan in te dienen. Wel dient hij te voldoen aan de administratie-eisen van de Belastingdienst om bij een eventuele controle door de Belastingdienst te kunnen aantonen aan alle voorwaarden te hebben voldaan. De Belastingdienst en KNV hebben in 2012 een convenant afgesloten voor de taxisector. Hierin is een aantal passages opgenomen over het gebruikmaken van de BCT en de gewenste export-standaard die aansloot bij de processen van de belastingdienst.

<sup>8</sup> Dataterminals waren ruim voor de invoering van de BCT al in gebruik: vanaf 1992 hadden dataterminals al een Simkaart waardoor opdrachten van het hoofdkantoor doorgezet konden worden aan een taxi en vanaf de jaren '97/98 kregen taxi's ook een GPS kastje, waardoor ondernemers taxi's konden volgen.

<sup>9</sup> Als de software-update niet is geïnstalleerd en de ondernemer hiervoor verwijtbaar is, kan hij een boete krijgen van 1800 euro en een verbod op het verrichten van taxivervoer.



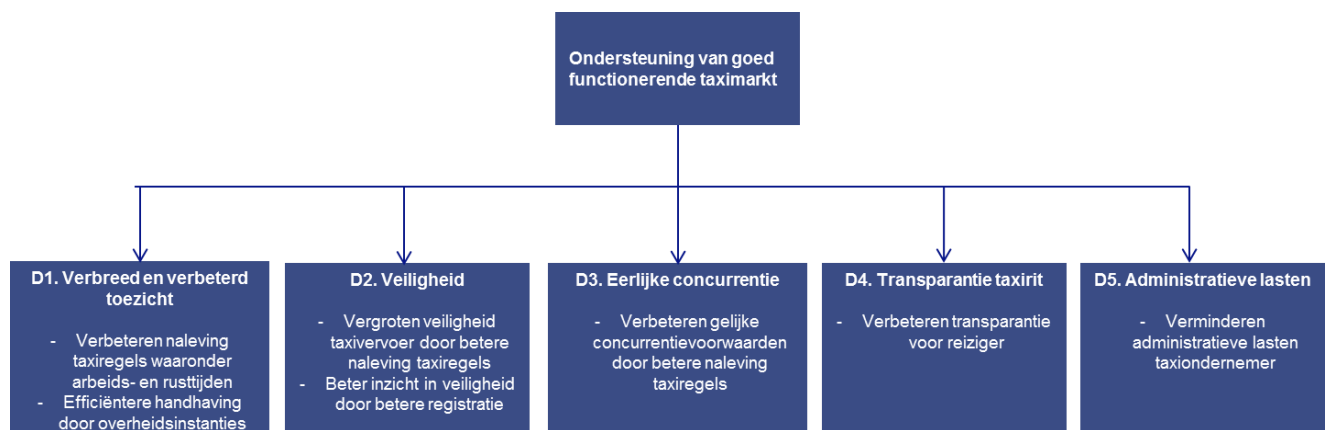
## 5 Analyse doelbereik door BCT

In dit hoofdstuk beschrijven we de mate waarin de doelen worden bereikt die met de introductie van de BCT zouden moeten worden bereikt. De BCT heeft de volgende doelen:

1. Verbreed en verbeterd toezicht.
2. Veiligheid van het taxivervoer.
3. Verbeteren gelijke concurrentievoorwaarden.
4. Verbeterde transparantie voor de reiziger.
5. Vermindering administratieve lasten voor de taxiondernemer.

Samen moeten deze doelen bijdragen aan een goed functionerende taximarkt door registratie en de handhaving veiliger, efficiënter en inzichtelijker te maken.

Ter beantwoording van de vraag naar het doelbereik van de BCT is een doelenboom opgesteld. In het evaluatiekader zijn per doel de indicatoren, bronnen en onderzoeksmethoden beschreven. Het evaluatiekader wordt gebruikt om per doel een systematische analyse mogelijk te maken van de werking van de BCT om de doelen te bereiken.



**Figuur 6: doelenboom op hoofdlijnen**

Onderstaand beschrijven we per doel de bevindingen en conclusies met betrekking tot het doelbereik. Het hoofdstuk start met een beschrijving van het doel (definitie) en de subdoelen. Vervolgens geven we aan welke subdoelen bijdragen aan het doelbereik. Bij de beschrijving wordt tevens expliciet ingegaan op de nadere vragen naar het doelbereik zoals geformuleerd in de vraagstelling voor het onderzoek.

### 5.1 Doel 1: Verbreed en verbeterd toezicht

Onderstaande doelenboom laat zien op welke wijze de BCT bijdraagt aan de doelstelling verbreed en verbeterd toezicht. Omdat er een nauwe samenhang is met de doelstellingen

gericht op het vergroten van de veiligheid en eerlijke concurrentie, zijn deze elementen in één figuur opgenomen. De figuur is derhalve ook van toepassing voor de beschrijving van de bevindingen in de paragrafen 5.2 en 5.3.

## Definitie

Het belangrijkste doel voor de overheid met de BCT is het verbeteren van het toezicht op de naleving van de regels voor arbeids- en rusttijden in de taximarkt. Hierbij moet opgemerkt worden dat toezicht niet los gezien kan worden van handhaving. Van effectief toezicht is alleen sprake indien er ook gehandhaafd wordt<sup>10</sup>.



**Figuur 7: doelenboom toezicht, veiligheid en concurrentie**

In essentie gaat het om de controle van de naleving van de arbeids- en rusttijden, de correcte ritregistratie en of er sprake is van fraude, in de zin dat bewust verkeerd gehandeld wordt om er voordeel uit te halen. Naast de ILT heeft ook SFT een rol bij de controle op de taximarkt daar waar het ondernemingen betreft met medewerkers in loondienst. De Belastingdienst verricht toezicht op de naleving van de belastingwetgeving van onder andere taxiondernemers.

<sup>10</sup> In dit document wordt gesproken over toezicht, controle en handhaving. De termen toezicht en controle zijn hierbij onderling uitwisselbaar en hebben betrekking op de activiteit waarbij er sprake is van het constateren of regels nageleefd worden. Handhaving heeft betrekking op de acties die volgen uit de constatering (bijv. waarschuwen, sanctioneren etc.)

## Subdoelen

Om een bijdrage te kunnen leveren aan een verbeterd toezicht zijn de volgende twee subdoelen van belang:

- Er moet sprake zijn van **deugdelijke, op waarheid berustende registratie** van de arbeids- en rusttijden en ritregistratie die niet naderhand gemanipuleerd kan worden.
- De geregistreerde data moeten op een **efficiënte manier uitgelezen** kunnen worden.

## Doelbereik subdoel deugdelijke, op de waarheid berustende registratie

*Sluit de registratie van de gegevens door de BCT aan bij de werkelijkheid, zijn de gegevens deugdelijk?*

### *Situatie vóór de nulmeting*

Tot de invoering van de BCT waren taxichauffeurs verplicht hun registratie handmatig op papier bij te houden in de vorm van een (dag)rittenstaat/werkboekje. De dagrittenstaat en het werkboekje diende wekelijks door de werkgever gecontroleerd te worden en na aftekenen voor een aantal jaren bewaard te worden voor een eventuele bedrijfscontrole door de ILT. Omdat (dag)rittenstaten en werkboekjes ook achteraf opnieuw ingevuld konden worden, was deze documentatie fraudegevoelig.

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

De BCT werkt zoveel als mogelijk automatisch en registreert continu positiegegevens/gps-data van de taxi. Telkens als de gegevens zijn opgeslagen, worden deze met een digitale handtekening bevestigd. Door de beveiliging van de BCT kunnen eenmaal geregistreerde gegevens, anders dan bij de dagrittenstaat en in het werkboek, achteraf niet gemanipuleerd worden.

Bij consciëntieuze bediening legt de BCT de werkelijkheid betrouwbaar vast en vermindert deze de kans op fouten en mogelijkheden voor fraude. Bepaalde handelingen zijn nog steeds handmatig, zoals het intoetsen van het soort rit (beladen/onbeladen) en het invoeren van de chauffeurskaart. Hierdoor blijft een afwijkende registratie mogelijk. Zo kan een chauffeur bijvoorbeeld intoetsen dat hij onbeladen rijdt, terwijl hij wel een klant vervoert. Deze niet-naleving van de regelgeving kan enkel door een 'heterdaadactie' - het op straat controleren van een chauffeur die op dat moment in overtreding is - opgemerkt worden.

### *Situatie te tijde van de eenmeting*

Ten aanzien van de werking van de BCT is ten opzichte van de nulmeting niets veranderd. Zowel het juiste gebruik als eventueel misbruik kunnen op dezelfde manier plaatsvinden. Bevraagde chauffeurs en ondernemers geven aan dat dat zich bij de BCT storingen<sup>11</sup> kunnen voordoen die vragen om een interventie op de werkplaats/garage. Tijdens storingen kan een adequate registratie vaak niet plaatsvinden. Om die reden houden veel taxichauffeurs ook een papieren administratie bij naast de BCT. In de enquête onder taxichauffeurs geeft 51% van de chauffeurs aan nog een papieren rittenstaat bij te houden.

---

<sup>11</sup> In dit onderzoek is geen onderscheid gemaakt in het soort storingen die kunnen optreden en het onderdeel waar de storing betrekking op heeft. De verschillende soorten storingen betreffen: storingen waarin de BCT niet werkt door een soft- of hardware matig probleem, door fouten in de invoering door de chauffeur (waarbij de BCT terecht aangeeft dat er iets niet klopt) of door een foutieve invoer vanuit andere bronnen (bijvoorbeeld de puls van het voertuig bij het wisselen van zomer- en winterbanden) waarbij de BCT wederom terecht aangeeft dat er iets niet klopt. Daarnaast beschikken taxichauffeurs naast de BCT ook over andere, vaak gekoppelde, soft- en hardware in de auto waaronder, niet-wettelijke BCT programmatuur, taximeter, printer etc. In dit onderzoek is geen onderscheid gemaakt naar deze verschillende onderdelen en is het mogelijk dat storingen van de BCT ook op andere onderdelen betrekking hebben.

Daarnaast wordt de forse beveiligingsstandaard waaruit de digitale handtekening volgt ter discussie gesteld. De herkomst van deze eis is niet algemeen bekend en navraag leert dat de keuze voor PKI-Overheid<sup>1</sup> destijds is gemaakt om ervoor te zorgen dat er sluitend bewijs is tegen de mogelijke overtreder. Ook zou dit helpen in de beperking van de administratieve lasten voor ondernemers, chauffeurs en overheid. Er was destijds een keuze tussen DIGID en PKI-Overheid. Omdat PKI-Overheid toen hét opkomende digitale beveiligingsniveau was, is daarvoor gekozen. Deze keuze is tot stand gekomen in overleg met alle betrokken partijen, waaronder ook zeker het OM. Het is echter niet zo dat dit een door het OM gestelde eis is om te zorgen dat er sprake is van 'sluitend bewijs'. Navraag bij het Openbaar Ministerie (OM) leert dat: Indien er richtlijnen zijn van het OM (red. m.b.t. de bewijsvoering) deze neergelegd zijn in een aanwijzing of richtlijn. De richtlijn die hier betrekking op heeft doet hierover echter geen uitspraken. Hiermee is er twijfel gerezen over de noodzakelijkheid van deze gestelde beveiligingseisen (de digitale handtekening). Zeker gezien het feit dat keuze in 2007 is gemaakt en ondertussen de ICT zich sterk heeft ontwikkeld.

<sup>1</sup>Zeer hoogwaardige en veilige infrastructuur die gebaseerd is op digitale certificaten waarmee vertrouwelijke communicatie tussen gebruikers en de (elektronische) overheid wordt gefaciliteerd.

*Kunnen handhaving-  
instanties inderdaad  
beter nagaan of  
vervoerders zich aan  
de regels houden?*

## *Situatie voor de nulmeting*

In het verleden konden overtredingen in de papieren dagrittenstaat makkelijk achteraf worden weggewerkt en daardoor moeilijk door de ILT worden vastgesteld.

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Door de continue registratie is het niet mogelijk om (achteraf) de registratie van arbeids- en rusttijden of ritregistratie aan te passen. Voor de handhavinginstanties betekent dit dat de BCT een niet te manipuleren overzicht van de arbeids- en rusttijden en ritregistratie geeft. De ILT kan op basis van de data uit de BCT beter nagaan of vervoerders zich in de laatste 24 uur aan de regels hebben gehouden.

Ten tijde van de nulmeting kon de wekelijkse arbeids- en rusttijden nog niet beter worden nagegaan. Ook was de ILT ten tijde van de nulmeting nog niet begonnen met handhaving op de BCT.

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Anders dan dat er door storingen hiaten kunnen optreden in de BCT data is er geen verandering opgetreden in de technische wijze waarop de registratie van data plaatsvindt. Het aantal storingen is substantieel. Uit de enquête blijkt dat 51% van de chauffeurs meer dan 1 keer per jaar naar de garage moeten vanwege een storing van de BCT, 20% van de chauffeurs moet liefst 3 keer of meer naar de garage.

Het beter nagaan van het naleven van regels door de handhavinginstanties vraagt echter om toegang tot de betreffende data. Dit blijkt lastig te zijn omdat de software (Dianta) die de ILT hanteert niet altijd in staat is de BCT's uit te lezen. Alleen nadat de ondernemers een update (uit 2016) hebben geïnstalleerd kan de ILT mogelijk de BCT uitlezen. In de enquête geeft 90% van de ondernemers aan dat ze de laatste updates geïnstalleerd hebben, 4% geeft aan van niet en 7% weet het niet<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> De vraag luidde: "Is de BCT die u gebruikt voorzien van de laatste updates?", mogelijk zijn sommige taxichauffeurs zich niet bewust van wanneer de laatste update was.

Dit zal echter in sommige gevallen gaan over nieuwere updates dan de update die de problemen met uitlezen van de ILT heeft verholpen. Volgens een schatting van een van de installateurs van BCT's heeft 99% van de huidige BCT's bij zijn klanten een update gehad.

## Doelbereik subdoel efficiënte uitlezing data

*Kunnen toezichthouders de beschikbare gegevens makkelijker verwerken? Is het gemakkelijker om terug te kijken in de tijd / Kun je met de BCT meer gegevens doornemen dan voorheen?*

### *Situatie voor de nulmeting*

Vooraf aan de invoering van de BCT vonden de controles plaats op basis van de handgeschreven, papieren rittenstaten/werkboekjes. Dit verliep snel en het was voor de inspecteurs mogelijk om snel een langere periode te controleren. Tijdens inspecties konden alleen de data uit de rittenstaten/werkboekjes gecontroleerd worden.

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

De ILT kon de BCT ten tijde van de nulmeting via de operationele modus 'op straat' uitlezen ten behoeve van de controle op de dagelijkse arbeids- en rusttijden. Straatinspecties op basis van de BCT duurden op dat moment twee tot drie keer langer dan controles voorafgaand aan de invoering van de BCT. Het kost tijd om de inspectiekaart in de BCT te plaatsen, de usb-stick te (ont)koppelen, et cetera.

### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

In reactie op de conclusies en aanbevelingen van de nulmeting heeft de staatsecretaris van lenM aangegeven dat er vanuit de ILT ook aandacht is voor innovaties in de handhaving<sup>13</sup>. De ILT heeft hiertoe een tweetal pilots uitgevoerd in 2017 en 2018 naar deskhandhaving van de BCT. Daarbij werden ondernemers aangeschreven om BCT-gegevens in te sturen, die door de ILT vanaf kantoor gecontroleerd zou worden. Uit de evaluaties<sup>14,15</sup> van deze pilots blijkt deze vorm van handhaving vooralsnog niet werkt. Problemen met de ondersteunende ICT-middelen aan de kant van de ILT (waaronder de ILT uploadportal) maken het niet mogelijk om deze vorm van handhaving te hanteren (zie ook: § 2.3).

Problemen met het uitlezen van specifieke BCT's heeft, omwille van o.a. de rechtsgelijkheid, ertoe geleid dat de handhaving op de arbeids- en rusttijden vooralsnog is stop gezet. Dat betekent dat er op dit moment geen handhaving op de naleving van arbeids- en rusttijden plaatsvindt.

Vanuit de leveranciers is aangegeven dat de BCT's meer data vastleggen dan voorheen in de rittenstaten/werkboekjes werd vastgelegd. Er kan daarom aangenomen worden dat er middels de BCT meer gegevens doorgenomen kunnen worden dan voorheen. In de enquête geeft 24% van de respondenten aan dat de controles op straat soepeler verlopen sinds de invoering van de BCT. 13% van de respondenten geeft aan dat dit niet zo is, en 62% weet het niet. Hierin valt het op dat ZZP'ers gemiddeld anders antwoorden dan chauffeurs in loondienst: relatief weinig ZZP'ers antwoorden dat ze het niet weten (25%) en relatief veel van hen zeggen dat de controles op straat niet verbeterd zijn (42% t.o.v. 33% die zegt van wel).

Het SFT werkt op dit moment aan een portaal waarmee taxiwerkgevers de BCT-data makkelijk kunnen uploaden ten behoeve van de controle van de cao en de arbeids- en rusttijden.

De Belastingdienst heeft aangegeven (vooralsnog) in een hybride situatie te verkeren aangezien controles tot 5 jaar terug uitgevoerd kunnen worden (dus deels over tijd vóór de

---

<sup>13</sup> Kamerstukken I 31 521 nr. 102

<sup>14</sup> BCT pilot deskhandhaving (2018)

<sup>15</sup> Project deskhandhaving taxi BCT 2018,

invoering van de BCT). Er zijn binnen de Belastingdienst speciale medewerkers aangesteld die de data uit de BCT (EDP's) kunnen vertalen naar de voor de Belastingdienst hanteerbare bestanden. Vooral nog heeft dit weinig efficiëntie winst opgeleverd ten opzichte van de situatie voor de invoering van de BCT. De komt wellicht zodra er meer ervaring is opgedaan en de hybride situatie eindigt. De eenduidigheid van de vorm waarin de gegevens worden aangeleverd wordt als positief beoordeeld. In hoeverre deze eenduidigheid verder zal toenemen is afwachten aangezien taxichauffeurs -ondernemers niet verplicht zijn om de BCT data te gebruiken voor de verschillende belastingaangiften.

*Is het toezicht daardoor efficiënter, of kan dat op basis van de eerste ervaringen efficiënter worden? Is dat kwantitatief en kwalitatief te onderbouwen?*

## *Situatie voor de nulmeting*

Deze vraag is niet relevant om te beantwoorden voor de situatie vooraf aan de nulmeting en de invoering van de BCT.

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Ten tijde van de nulmeting was er nog geen sprake van een efficiënter toezicht. Toezicht vond plaats in de vorm van straatinspecties, waarbij de gegevens in de BCT van een taxi werden gecontroleerd. Dagelijkse rusttijd konden de inspecteurs ter plekke uit de BCT uitlezen. De gegevens op de BCT ten behoeve van het toetsen van de wekelijkse rusttijd werden op een USB-stick geplaatst van de inspecteur en vervolgens uitgelezen op een laptop in het programma Dianta. Dit kostte op dat moment gemiddeld meer tijd dan de controles voor de invoering van de BCT.

Er deden zich daarbij in de onderzochte periode regelmatig fouten voor, die naar de toenmalige verwachting van de ILT kinderziektes zouden zijn. Naast de inspecties op straat streeft de ILT naar het risico-gestuurd en informatiegericht inspecteren van 200 bedrijven per jaar. Bij deze bezoeken heeft de ILT nog niet gekeken naar de dagelijkse en wekelijkse arbeids- en rusttijden. Naar verwachting zullen in 2017 bij bedrijfsbezoeken ook de gegevens uit de BCT worden geanalyseerd.

ILT heeft de inspectiecijfers van taxi-inspecties over de periode van 1 juli 2016 (moment van start van (gedeeltelijke) handhaving van de BCT) tot en met 31 december beschikbaar gesteld. Uit de cijfers komen de volgende inzichten:

- Er waren in de periode van 1 juli 2016 tot en met 31 december 2016 1171 unieke taxi-inspecties.
- Bij 878 inspecties (75%) waren er geen overtredingen gesignaleerd, bij de overige 293 inspecties (25%) waren er 1 of meerdere overtredingen gesignaleerd. In totaal zijn er 408 overtredingen gesignaleerd.
- Bij 92 inspecties (8% van de inspecties) zijn 1 of meerdere BCT-gerelateerde overtredingen gesignaleerd. In totaal zijn er 120 BCT-gerelateerde overtredingen geregistreerd.
- Van de 120 BCT-gerelateerde overtredingen zijn er:
  - 15 overtredingen gekoppeld aan arbeids- en rusttijden
  - 51 overtredingen gekoppeld aan een niet goedwerkende of geïnstalleerde BCT
  - 54 overtredingen gekoppeld aan een niet juist gebruik van de BCT
- Voor de 120 BCT-gerelateerde overtredingen is in 76 gevallen een waarschuwing gegeven en in de 44 overige gevallen een proces-verbaal opgemaakt.

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Ten tijden van de eenmeting lijkt de situatie ten opzichte van de nulmeting niet verbeterd. Het aantal straatcontroles is in 2017 circa de helft lager en dit is in de eerste helft van 2018 verder gedaald.

Op dit moment is de handhaving van de arbeids- en rusttijden (tijdelijk) zelfs helemaal stopgezet. De stijging van het aantal geconstateerde overtredingen in 2017 is volgens de ILT te

verklaren door de verschuiving naar risico gestuurd toezicht waaraan ook gerefereerd wordt in het jaarverslag 2017<sup>16</sup>. Dit risico gestuurd toezicht richt zich deels op snorders en daarnaast op het uitvoeren van 'zwaardere' handhavingsacties in het kader van zware overtredingen/schijnconstructies et cetera en daarmee minder op BCT-gerelateerde overtredingen waardoor niet helemaal duidelijk is waarom een stijging van het aantal geconstateerde overtredingen heeft kunnen optreden.

De afname van het aantal controles wordt door de ILT verklaard door de inzet van formatie op innovatieve handhavingsmethoden middels deskhandhaving en door langdurig ziekteverlof van enkele personeelsleden. De door de ILT toegezegde bedrijfsbezoeken, 200 per jaar, hebben zodoende niet plaatsgevonden. Daarvoor in de plaats zijn 19 bedrijven in 2017 aangeschreven in het kader van de eerste pilot voor deskhandhaving en 34 bedrijven in 2018 in het kader van de tweede pilot. De uitkomsten uit deze pilots lieten zien dat deze vorm van toezicht en handhaving nog niet mogelijk is. Bedrijfsbezoeken op de 'oude' manier hebben gedurende de onderzochte periode niet plaatsgevonden.

De ILT kon over de eerste helft van 2018 niet alle gegevens aanleveren: Er waren 318 unieke inspecties en van 250 inspecties is informatie ontvangen over de gevonden overtredingen. De onderstaande analyse over 2018 is op basis van dit deel van de gegevens gedaan en is dus niet volledig.

Uit een analyse van de handhavingsdata van de ILT blijkt:

- In 2017 waren er 1134 unieke taxi-inspecties op straat, in de eerste helft van 2018 in totaal 318 inspecties. Dit is meer dan een halvering van het aantal inspecties ten opzichte van 2016.
- In 2017 werden bij 595 van inspecties een of meer overtredingen geconstateerd (52%), waarvan 176 (16% van alle inspecties) een of meer overtredingen bevatte die BCT-gerelateerd zijn. Dit is een verdubbeling ten opzichte van 2016 (relatief aan het aantal inspecties). In de eerste helft van 2018 waren er 82 inspecties waar een of meer overtredingen gesignaleerd werd (33% van alle inspecties waarvan data beschikbaar is), waarvan 58 (23%) met een of meer BCT-gerelateerde overtredingen.
- In 2017 waren er 354 BCT-gerelateerde overtredingen, in de eerste helft van 2018 waren er ongeveer 143.
- 14 resp. 124 overtredingen gekoppeld aan arbeids- en rusttijden.
- 125 resp. 5 overtredingen gekoppeld aan een niet goedwerkende of geïnstalleerde BCT.
- 215 resp. 14 overtredingen gekoppeld aan een niet juist gebruik van de BCT.
- Het aandeel van overtredingen van arbeids- en rusttijden in 2017 is ten opzichte van 2016 procentueel gedaald (1% versus 4%), van niet goed werkende/geïnstalleerde BCT's licht gedaald (11% versus 13%), voor het onjuist gebruik is er sprake van een lichte stijging (19% versus 13%). Voor de eerste helft van 2018 zijn de cijfers anders dan 2017, dit komt mede door een nieuwe manier van registreren (zie de toelichting onder de tabel). Daarnaast kan dit komen doordat de BCT's sinds begin 2018 met handheld devices door de ILT gemakkelijker uitgelezen kunnen worden. Sinds een aantal maanden wordt hierbij echter niet gehandhaafd op de arbeids- en rusttijden.

---

<sup>16</sup> Jaarverslag 2017 Inspectie Leefomgeving en Transport (2018) ILT

In onderstaande tabel staan bovengenoemde cijfers samengevat.

|  | 2016 (1 juli - 31 dec.) |     | 2017 (hele jaar) |     | 2018 (1 jan. - 28 juni) |     |
|--|-------------------------|-----|------------------|-----|-------------------------|-----|
| Aantal unieke taxi-inspecties                                      | 1171                    |     | 1134             |     | 318 (250) <sup>17</sup> |     |
| Geen overtredingen gesignaleerd                                    | 878                     | 75% | 539              | 48% | 168                     | 67% |
| Een of meerdere overtredingen gesignaleerd                         | 293                     | 25% | 595              | 52% | 82                      | 33% |
| Totaal aantal gesignaleerde overtredingen                          | 408                     |     | 1151             |     | 181                     |     |
| Eén of meerdere BCT-gerelateerde overtredingen gesignaleerd        | 92                      | 8%  | 176              | 16% | 58                      | 23% |
| Totaal aantal gesignaleerde BCT-overtredingen                      | 120                     |     | 354              |     | 143                     |     |
| Aantal waarschuwingen n.a.v. BCT-overtredingen                     | 76                      |     | 231              |     | 102                     |     |
| Aantal processen verbaal n.a.v. BCT-overtredingen                  | 44                      |     | 123              |     | 18 <sup>18</sup>        |     |
| Overtredingen gekoppeld aan arbeids- en rusttijden                 | 15                      | 4%  | 14               | 1%  | 124 <sup>19</sup>       | 69% |
| Overtredingen gekoppeld aan niet goedwerkende / geïnstalleerde BCT | 51                      | 13% | 125              | 11% | 5                       | 3%  |
| Overtredingen gekoppeld aan onjuist gebruik van BCT                | 54                      | 13% | 215              | 19% | 14                      | 8%  |

**Tabel 1: gegevens over straatinspecties van de ILT**

De percentages bovenin de tabel zijn ten opzichte van het aantal unieke taxi-inspecties in dat jaar(deel). De percentages onderin de tabel zijn ten opzichte van het totaal aantal gesignaleerde BCT-overtredingen in dat jaar(deel).

Bij deze gegevens merken we drie aandachtspunten op. Allereerst is de ILT in 2018 overgestapt op een ander systeem waarmee de uitkomsten van inspecties bijgehouden worden. Daarbij is de classificatie van overtredingen ook veranderd op een manier die moeilijk te vergelijken is met de cijfers van de jaren ervoor.

Mogelijk dat het hogere aantal overtredingen gekoppeld aan arbeids- en rusttijden in 2018 te wijten is aan deze nieuwe registratie, waardoor er misschien meer overtredingen in die categorie vallen.

<sup>17</sup> Van deze 318 was slechts van 250 inspecties data aanwezig die geanalyseerd kon worden. De percentage gerelateerd aan het aantal inspecties gaan daarbij uit van 250 en niet 318.

<sup>18</sup> Inclusief 10x bestuurlijke boete

<sup>19</sup> In het nieuwe registratiesysteem



Tegelijkertijd kan het ook een uitvloeisel zijn van de verschuiving naar risico gestuurd werken. Hiervan is echter geen nadere onderbouwing gevonden.

Ten tweede is de analyse van 2018 gebaseerd op onvolledige gegevens, omdat de ILT van 68 van de 318 inspecties geen data kon aanleveren over de gevonden overtredingen.

Ten slotte beslaan de cijfers in de eerste twee en laatste kolom een half jaar, terwijl de cijfers in de middelste kolom over een jaar gaan. Als de drie jaren vergelijkbaar waren, is dus te verwachten dat de cijfers in de middelste kolom ongeveer twee keer zo groot zijn als die in de buitenste kolommen.

## Deelconclusie

### Doelbereik op dit moment

- De gegevens in de BCT kunnen, als zij eenmaal zijn ingevoerd, niet gemanipuleerd worden. De gegevens zijn deugdelijk. Het blijft mogelijk voor taxichauffeurs om bepaalde gegevens handmatig te manipuleren.
- Er bestaat onduidelijkheid en onzekerheid over de noodzakelijkheid van de gehanteerde beveiligingseisen (de digitale handtekening) en de daaruit voortvloeiende digitale handtekening. Vanuit het OM wordt aangegeven dat dit voor de vervolging van strafbare feiten geen verplichte eis aan de bewijslast is aangezien deze niet is opgenomen in een regeling of aanwijzing.
- Bij eventuele storingen van de BCT kunnen situaties ontstaan waarin er geen digitale registratie plaatsvindt. Omwille hiervan houdt circa een de helft van de taxichauffeurs een papieren administratie bij naast de BCT. Gedurende de perioden waarin een storing zich voordoet is moeilijk vast te stellen wat de deugdelijkheid van de data is. 51% van de chauffeurs gaf in de enquête aan dat hun BCT in het afgelopen jaar ten minste één keer een storing had waarvoor ze naar de garage moesten.
- Handhavingsinstanties zouden in theorie instaat moeten zijn om beter na te kunnen gaan of vervoerders zich aan de regels houden. Dit vraagt echter wel toegang tot de gegevens. De ILT geeft aan dat het uitlezen van de BCT niet altijd mogelijk is door het in veel gevallen ontbreken van de benodigde update van de BCT waardoor deze niet adequaat kan communiceren met Dianta. Op basis van de enquête en informatie van installateurs blijkt dat op dit moment dat een groot deel van de BCT's wel is uitgerust met de laatste update (zie ook voetnoot 12). Een verklaring voor deze tegenstelling is in dit onderzoek niet nader onderzocht.
- Bij de invoering van BCT is afgesproken dat de ILT de handhaving zou intensiveren op basis van een op te stellen actieprogramma. In de uitwerking hiervan is ingezet op risico gestuurd toezicht en de ontwikkeling van de handheld device. In de praktijk is echter gebleken dat het risico gestuurd handhaven zich vooral op andere problematieken richt dan die waarvoor de BCT is ontwikkeld en dat de handheld device vooralsnog niet instaat is alle BCT's uit te lezen (zie ook: § 2.3). Het gevolg hiervan is dat het aantal straatinspecties na de nulmeting in 2016 meer dan gehalveerd is.
- Bij het versturen van de nulmeting aan de Tweede Kamer is daarnaast toegezegd dat de ILT zou gaan inzetten op innovatieve handhavingsmethoden. Hiertoe zijn twee pilots uitgevoerd naar desk handhaving die in plaats zijn gekomen van de toegezegde 200 bedrijfsbezoeken per jaar. Bij de eerste pilot zijn 19 bedrijven aangeschreven en bij de tweede pilot zijn 34 bedrijven aangeschreven. Deze pilots hebben tot de conclusies geleid dat de innovatieve handhaving via deskhandhaving voorlopig nog niet mogelijk is als gevolg van ICT-problemen. Daarnaast is op basis van de uitkomsten besloten de handhaving van arbeids- en rusttijden vooralsnog stop te zetten. Er hebben gedurende die periode geen bedrijfsbezoeken plaatsgevonden (zie ook: § 2.3).
- Voor wat betreft het subdoel 'efficiënt kunnen uitlezen van de BCT' is er ten tijde van de nulmeting geen substantiële verandering te constateren ten opzichte van de oude

situatie. Ten tijde van de eenmeting is een ontwikkeling zichtbaar van de *handheld*-device bij de ILT.

Het effect hiervan is nog niet duidelijk aangezien zich dit vooralsnog in de bèta-fase bevindt. Bij de uitgevoerde inspecties in 2017 worden wel bijna twee maal zoveel overtredingen gesignaleerd (relatief aan het aantal inspecties), dit geldt voor zowel BCT-gerelateerde overtredingen als voor overtredingen die niks met de BCT te maken hebben. Navraag bij de ILT leert dat dit waarschijnlijk het resultaat is van een risico-gestuurde aanpak of van de nieuwe registratiemethoden van overtredingen.

## Doelbereik in de toekomst

- Het vergroten van het doelbereik in de toekomst vraagt om een controle en handhavingsstrategie die aansluit bij de risico's voor overtredingen en de technische mogelijkheden. Het op orde brengen van de controle en handhaving zou de hoogste prioriteit moeten krijgen alvorens nieuwe methoden worden ontwikkeld.

## 5.2 Doel 2: Veiligheid taxivervoer

### Definitie

Veiligheid van het taxivervoer kan op verschillende aspecten betrekking hebben: het rijgedrag van de chauffeur, de fysieke veiligheid bij de opstapplaats of de veiligheid van de passagier. De BCT draagt bij aan het toetsen of de chauffeur zich aan de geldende wet- en regelgeving houdt. Er wordt van de BCT een preventieve werking verwacht op de naleving van de arbeids- en rusttijden. De chauffeur kan de geregistreerde gegevens nu eenmaal niet meer wijzigen, waardoor de registratie betrouwbaarder is. De aanname is dat de bestuurder (normaal gesproken) uitgerust is en veilig(er) kan rijden. De BCT biedt meer inzicht in de mate waarin chauffeurs te lang werken.

### Subdoelen

Om een bijdrage te kunnen leveren aan de veiligheid moeten de volgende twee subdoelen worden behaald:

- Er moet sprake zijn van **deugdelijke, op de waarheid berustende registratie** van de arbeids- en rusttijden die niet naderhand gemanipuleerd kan worden.
- Er moet sprake zijn van effectief toezicht in de zin dat er een **realistische pakkans** moet zijn bij niet-naleving.

### Doelbereik subdoel deugdelijke, op de waarheid berustende registratie

#### *Situatie voor de nulmeting*

In de situatie voor de nulmeting bestond er de mogelijkheid om vrij eenvoudig te frauderen met administraties zoals hierboven reeds beschreven. Niet voor niets stond het werkboekje van de taxichauffeur in de volksmond bekend als het leugenboekje. In die situatie ging er geen preventieve werking uit van de gebruikte registratie.

#### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

In de vorige paragraaf hebben we reeds geconcludeerd dat de BCT zorgt voor een betere registratie van de (niet-)naleving van de arbeids- en rusttijden door een bestuurder. Door de dwingende registratie van de BCT, draagt de BCT ook bij aan het bewustzijn over de arbeids- en rusttijden. Chauffeurs worden als het ware gedwongen na te denken of ze voldoende wekelijkse of dagelijkse rust hebben gehad en of ze voldoende pauze inlassen. Ten tijde van de nulmeting was onduidelijk in hoeverre dit effect ook daadwerkelijk optrad.

*In hoeverre is sprake van een preventieve werking van de completere en meer betrouwbare registratie?*

In het algemeen geldt dat de mate van naleving (lees: de preventieve werking) door een aantal factoren wordt bepaald. Er zijn drie dimensies te onderscheiden:<sup>20</sup>

- Controle-dimensie: welke invloed gaat uit van de controlerende activiteiten door de overheid? Niet alleen de kans op controle is belangrijk, maar ook de kans dat tijdens een controle een overtreding geconstateerd wordt.
- Dimensie voor spontane naleving: hoe zou de doelgroep zich gedragen zonder overheidscontrole of sancties? Hier spelen elementen een rol als sociale controle, de acceptatie van het beleid en de gezagsgetrouwheid van de doelgroep.
- Sanctie-dimensie: welke invloed heeft sanctiedreiging op het nalevingsgedrag? Niet elke geconstateerde overtreding leidt tot een sanctie en ook de zwaarte van de sancties speelt een rol.

Naast de spontane naleving is dus een reële kans dat iemand wordt gecontroleerd en er een sanctie wordt gegeven, een belangrijke dimensie voor naleving. Ten tijde van de nulmeting is geconstateerd dat de kans om gecontroleerd te worden als klein werd beschouwd. Deze perceptie ondermijnt de preventieve werking die uitgaat van een meer complete en betrouwbaardere registratie. Ten tijde van de nulmeting is geconcludeerd dat de uitwerking van de perceptie van de pakkans niet bijdraagt aan de preventieve werking voor de gehele groep van taxichauffeurs (uitzonderingen daargelaten).

#### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Zoals reeds bij het doelbereik: *verbreed en verbeterd toezicht* is geconstateerd zijn er op het vlak van handhaving op de BCT beperkt stappen gezet in de afgelopen periode (zie ook: § 2.3). Hoewel het risico gestuurd toezicht heeft bijgedragen aan een groter aantal geconstateerde overtredingen per controle, heeft het uitblijven van bedrijfsbezoeken en het stopzetten van de handhaving op arbeids- en rusttijden een negatief effect gehad op de gepercipieerde pakkans. De percipieerde pakkans is daarom niet alleen niet toegenomen maar zelfs afgenomen. Dit blijkt ook uit de enquête onder chauffeurs en taxibedrijven.

Van de ondernemers (inclusief ZZP'ers) denkt volgens de enquête 33% dat de pakkans door de ILT, SFT of Belastingdienst bij overtreding groter is geworden. 46% van de respondenten denkt dat deze kans kleiner is geworden of gelijk is gebleven en 22% weet het niet.

Onder de chauffeurs in loondienst denkt 7% dat de kans op controle groter is geworden sinds de invoering van de BCT. 50% van de respondenten denkt dat de kans is afgenomen of gelijk gebleven en 43% weet het niet. Dit neemt niet weg dat er altijd chauffeurs zijn die zich, ondanks de lage pakkans, wel aan de regels houdt (spontane naleving) en een groep die zich op dat moment al niet aan de regels hield.

Onderscheid moet hierbij gemaakt worden tussen de controles op straat en bedrijfsbezoeken. Bedrijfsbezoeken/-controles, die ook door de SFT worden uitgevoerd, zijn niet alleen gericht op de data uit de BCT. De gepercipieerde pakkans is, en dit geldt dan voor ondernemingen met medewerkers in loondienst, groot doordat, voor zover nu bekend, in ieder geval de SFT regelmatig (ieder bedrijf minimaal iedere 3 jaar een keer) bedrijfscontroles uitvoert en daarbij ook op de arbeids- en rusttijden controleert (vanaf 1 januari 2019)<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Integraal Afwegingskader beleid en regelgeving, <https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving/6-wat-het-beste-instrument/61/naleving>

<sup>21</sup> Op grond van de motie 'De Mos' heeft ook het SFT een rol bij het toezicht op de naleving van de arbeids- en rusttijden, met name bij (grotere) bedrijven die werknemers in dienst hebben.

Wordt de pakkans  
inderdaad verhoogd?

## Doelbereik subdoel realistische pakkans

### *Situatie voor de nulmeting*

Deze vraag is niet relevant om te beantwoorden voor de situatie vooraf aan de nulmeting en de invoering van de BCT.

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

De invoering van de BCT heeft initieel een effect gehad op de naleving van de regels omtrent o.a. arbeids- en rusttijden. Conform de reeds eerder beschreven methodiek zal de meer complete en betrouwbare registratie van gegevens in het begin een preventief effect hebben gehad. Hierbij geldt dat dit effect het grootst is bij bedrijfsbezoeken/-controles maar ook bij de individuele taxichauffeur (ZZP'er) zal er een zekere groep tot spontane naleving van de regels zijn overgegaan. Op een deel van deze groep zal de invoering van de BCT geen effect hebben gehad.

Wel kon de ILT sinds 1 oktober 2016 bij controles op taxistandplaatsen in enkele gevallen niet-naleving constateren, die eerder niet konden worden vastgesteld.

### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

In de huidige situatie is ten aanzien van de bedrijfsbezoeken/-controles een verlaging van de pakkans opgetreden doordat de ILT geen bedrijfsbezoeken meer heeft uitgevoerd. De gepercipieerde pakkans bij controles op straat is ook afgenomen aangezien het aantal controles op straat flink is afgenomen mede doordat de focus van het risico gestuurde toezicht verschoven is van handhaving op de BCT naar handhaving van snorders. Daarnaast is bij de controles op straat ook (tijdelijke) volledig gestopt met de handhaving van arbeids- en rusttijden.

De verlaging is voor bedrijven met medewerkers in loondienst beperkt omdat de SFT nog steeds regelmatig controles uitvoert.

Het vaststellen van de mate waarin de BCT heeft bijgedragen aan het doel veiligheid is lastig en op dit moment onmogelijk. Dit is een consequentie van de indirecte relatie tussen de BCT en de vergroting van de veiligheid. De BCT registreert namelijk geen parameters die direct met de veiligheid samenhangen. De relatie loopt via de registratie van arbeids- en rusttijden waarvan de aanname is dat het naleven van deze arbeids- en rusttijden de veiligheid bevordert. Een duidelijk causaal verband tussen veiligheid en arbeids- en rusttijden is voor de taxibranche nooit aangetoond. Voor de taxichauffeurs in loondienst geldt dat zij in het algemeen volgens een rooster werken conform een reguliere werkweek. Voor taxichauffeurs die straattaxivervoer verrichten, met name de opstap markt, geldt dat er sprake is van veel rust gedurende de dag door korte ritten en lange wachttijden op de taxistandplaats. Hierin wijkt de taxisector af van bijvoorbeeld het vrachtvervoer, waar veel langer achterelkaar wordt gereden. De twijfel over deze relatie is ook onderkend door de staatssecretaris die stelt: *'Alle betrokken partijen, werkgevers én werknemers, willen de rij- en rusttijdregeling in de vorm van het Arbeidstijdenbesluit-vervoer (Atb-v) voor taxi in stand houden. Ik onderschrijf deze keuze, ook al is er uit extern onderzoek geen harde relatie naar voren gekomen met verkeersveiligheid'*<sup>1</sup>.

De twijfel over het causale verband tussen veiligheid en de naleving van arbeids- en rusttijden maakt het niet mogelijk om het effect op de veiligheid te meten en daarmee uitspraken te doen over de mate waarin de BCT bijdraagt aan de veiligheid. Aangezien deze onmogelijkheid nu niet door middel van een technische of beleidsmatige interventie kan worden verholpen, wellicht dat nieuwe wetenschappelijke inzichten dit op den duur wel mogelijk maken, rijst de vraag in hoeverre het doelbereik veiligheid als doel van de BCT effectief is.

Belangrijk aspect daarbij is dat het SFT aangeeft dat de omvang van de steekproef gelijk is gebleven. De pakkans voor dit soort controles lijkt daarmee redelijk stabiel te zijn gebleven waarbij de nauwkeurige registratie de ruimte om te frauderen heeft verkleint. Als gevolg hiervan geeft het SFT aan dat er een positief effect zichtbaar is ten aanzien van de naleving van de cao-afspraken.

## Deelconclusie

### Doelbereik op dit moment

- Er is geen sprake van een preventieve werking van een completere en betrouwbaardere registratie van gegevens daar waar het ZZP'ers betreft. Dit is het resultaat van de beperkte handhaving door de ILT op de BCT en de verschuiving van de focus bij controles op straat.
- Dit is deels ook het geval daar waar het ondernemers betreft met medewerkers in loondienst. In deze situatie speelt echter mee dat het SFT wel structureel controles uitvoert. De omvang van de steekproef is daarbij gelijk gebleven, dus ten aanzien deze bedrijfsbezoeken is er wel een preventieve werking uitgegaan van de invoering van de BCT. Dit is gerelateerd aan de deugdelijkere registratie van gegevens. Voor deze groep geldt overigens ook dat de preventieve werking niet gebaseerd is op de handhaving door de ILT, omwille van dezelfde reden als hierboven geschetst.
- De pakkans is voor geen enkele doelgroep vergroot ten aanzien van de kans dat iemand gecontroleerd wordt. Slechts een (zeer) beperkte groep van taxichauffeurs en taxibedrijven denkt dat de pakkans is toegenomen. De meerderheid denkt dat deze is afgenomen
- Het gevolg van deze situatie kan zich op een drietal manieren uiten:
  - De groep die bij invoering spontaan de regels naleefde zal naar alle waarschijnlijkheid in omvang zijn geslonken terwijl de groep van de taxichauffeurs die de regels niet naleven naar alle waarschijnlijk in omvang is toegenomen.
  - De aard van en het de overtredingen en het aantal overtredingen kan als gevolg van een verlaagde gepercipieerde pakkans zijn toegenomen.
  - Er treedt geen verandering op in de mate en aard van de overtredingen.Het is niet realistisch om aan te nemen dat onder deze omstandigheden de naleving van de wet- en regelgeving automatisch is verbeterd.
- De mate waarin de BCT heeft bijgedragen aan het doel veiligheid is op dit moment onmogelijk vast te stellen. Dit is een consequentie van de indirecte relatie tussen de BCT en de vergroting van de veiligheid en het feit dat er geen duidelijkheid bestaat over de relatie tussen verkeersveiligheid en de naleving van arbeids- en rusttijden binnen de taxibranche.

### Doelbereik in de toekomst

- De preventieve werking zal, daar waar er sprake is van een actief toezicht regime en een realistische pakkans, hoog blijven. Daar waar een actief toezicht regime uitblijft en de pakkans als heel klein of onbestaand wordt gepercipieerd zal de preventieve werking beperkt blijven en mogelijk op den duur zelfs verdwijnen.
- Ten einde het doelbereik in de toekomst te verhogen zal er daar waar dit ontbreekt een actief toezicht regime gevoerd moeten worden. In de praktijk betekent dit dat de ILT werk moet maken van de handhaving op de BCT conform de aanbevelingen in de vorige paragraaf, gegeven:
  - a) Het indirecte karakter van de relatie tussen de BCT en de veiligheid van het taxivervoer
  - b) Het ontbreken van uitsluitend over de causale relatie tussen arbeids- en rusttijden en de veiligheid
  - c) De onmogelijkheid om de effecten van de relatie te meten

Roept dit de vraag op of dit doel, veiligheid, voor de BCT effectief is. Hiermee is nadrukkelijk niet gezegd dat het doel niet relevant zou zijn voor wet- en regelgeving omtrent arbeids- en rusttijden.

## 5.3 Doel 3: Verbeteren van gelijke concurrentievoorwaarden

### Definitie

De derde doelstelling van de BCT is om gelijke concurrentievoorwaarden voor alle taxiondernemers te faciliteren. De verwachting is dat door de combinatie van een vergrote kans op controle en het kunnen constateren van een overtreding tijdens een controle een stijging van de naleving van de regels plaatsvindt. Door een kans op een boete wordt het voordeel dat een taxibedrijf kan behalen door zich niet aan de arbeids- en rusttijden te houden, opgeheven. Dat betekent dat een bedrijf dat de regels goed naleeft, niet benadeeld wordt ten opzichte van bedrijven die zich niet aan de regels houden.

### Subdoelen

De derde doelstelling hangt nauw samen met de eerste doelstelling van een verbeterd toezicht. Uit de omschrijving blijkt dat het verbeterde toezicht een belangrijke voorwaarde is voor het scheppen van meer gelijke concurrentievoorwaarden. Daarmee gelden voor de derde doelstelling dezelfde subdoelen als voor de eerste doelstelling, plus een realistische pakkans, zoals ook al van toepassing was bij de tweede doelstelling.

Concreet betekent dit dat wil er sprake kunnen zijn van een bijdrage van de BCT voor meer gelijke concurrentievoorwaarden, voldaan moet zijn aan de volgende drie subdoelen:

- Er moet sprake zijn van **deugdelijke, op de waarheid berustende registratie** van de arbeids- en rust- en rijtijden die niet naderhand gemanipuleerd kan worden.
- De geregistreerde data moeten op een **efficiënte manier uitgelezen** kunnen worden.
- Er moet sprake zijn van effectief toezicht in de zin dat er een **realistische pakkans** moet zijn bij niet-naleving.

Om herhaling te voorkomen, wordt de analyse van het doelbereik van de subdoelen zoals reeds gedaan met betrekking tot doel 1 en 2 hier niet herhaald.

De focus bij onderstaande analyse ligt op de toegevoegde waarde van de BCT bij het opsporen en voorkomen van fraude.

### Doelbereik subdoel deugdelijke, op de waarheid berustende registratie

*Is het moeilijker geworden om ten onrechte privé (zwart) te rijden wanneer een taxirit wordt gemaakt?*

#### *Situatie voor de nulmeting*

In het verleden was het makkelijk om te frauderen met de (dag)rittenstaten omdat deze ook achteraf ingevuld of aangepast konden worden.

#### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Met de invoering van de BCT is het niet langer mogelijk om achteraf de gegevens in de administratie aan te passen. Wel blijft de mogelijkheid bestaan om doormiddel van een verkeerde invoer (aangeven dat een rit onbeladen is terwijl deze beladen is) te frauderen. Dit betekent echter dat er altijd een moment is waarin de fraude plaatsvindt en de chauffeur betrapt kan worden. Bij een eventuele controle is het frauderen dan beter te bewijzen dan in het verleden.

#### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Het uitvoeren van een niet terechte privérit (zwart rijden) is met de BCT nog steeds even eenvoudig als ten tijde van de nulmeting of zelf van voor de nulmeting. Het verbloemen ervan is echter een stuk lastiger en bij een controle staat het bewijsmateriaal om fraude aan te

tonen een stuk sterker. De relatieve toename van het aantal overtredingen bij inspectie kan deze veronderstelling ondersteunen.

*Is de verhouding tussen zakelijke en privé kilometers veranderd in de rittenregistratie? Is het aantal zakelijke kilometers per chauffeur gestegen?*

#### *Situatie voor de nulmeting*

Het is onduidelijk wat de verhouding tussen de zakelijke en privé kilometers was in de periode voor de nulmeting en de invoering van de BCT.

#### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Een belangrijke dimensie van een gelijk speelveld is dat iedereen voldoet aan zijn fiscale verplichtingen. De gegevens uit de BCT kunnen benut worden om beter na te gaan of de aangifte berust op ware en deugdelijke gegevens. Ten tijde van de nulmeting was er geen data beschikbaar om de verhouding zakelijke en privékilometers vast te stellen.

#### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

De situatie ten opzichte van de nulmeting is niet gewijzigd.

## **Doelbereik subdoel realistische pakkans**

*Zijn toezichthouders beter in staat om gericht inspecties uit te voeren? Nu of naar verwachting in de toekomst?*

#### *Situatie voor de nulmeting*

Het gericht kunnen uitvoeren van inspecties vraagt een zekere betrouwbaarheid en volledigheid van de gegevens. Zoals reeds eerder aangegeven is was dit voor de invoering van de BCT niet te garanderen. Van gericht uitvoeren van inspecties was toen geen sprake.

#### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Ten tijde van de nulmeting was er nog geen sprake van een gericht toezicht ten opzichte van de oude situatie. Toezicht door de ILT vond plaats in de vorm van straatinspecties die qua locatie en tijdstip risico-gestuurd zijn. Er was nog geen sprake van handhaving op de BCT. De verwachting is dat de gerichtheid van inspecties zal stijgen op het moment dat de ILT bedrijfsinspecties gaat uitvoeren en meer gericht taxi's controleert. Ten tijde van de nulmeting was de ILT nog niet begonnen met bedrijfsinspecties.

Wel is bij een controle op heterdaad zwart rijden voor de ILT beter te bewijzen doordat de BCT het door de chauffeur gekozen werkingsniveau (werkingsniveau basis of werkingsniveau arbeidstijd) nauwkeurig vastlegt

#### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Zoals reeds eerder aangegeven heeft de ILT maar beperkt stappen gezet in de controle op de BCT. Hoewel het risico gestuurde toezicht geleid heeft tot een toename in het aantal geconstateerde overtredingen moet hierbij aangetekend worden dat de focus verschoven is van BCT gerelateerde overtredingen naar problematiek van snorders. Daarnaast is het aantal inspecties op straat door de ILT afgenomen. Ook hebben er, omwille van de pilots, geen bedrijfsbezoeken plaatsgevonden. Als gevolg van de evaluatie van deze pilots is daarnaast ook de handhaving op de arbeids- en rusttijden vooralsnog stop gezet. In combinatie met verschillende ICT-problemen (uitlezen BCT's, uploaden van bestanden etc.) aan de zijde van de ILT is te veronderstellen dat de ILT er nog niet in is geslaagd op alle onderdelen gerichte inspecties uit te voeren. In hoeverre dat in de toekomst mogelijk is, is afhankelijk van de stappen die gezet kunnen worden en de keuzes die worden gemaakt (zie ook: §2.3).

*Wordt er minder fraude met de arbeids- en rusttijden geconstateerd dan voorheen?*

#### *Situatie voor de nulmeting*

Als gezegd werd er in het verleden zeer beperkt fraude met arbeids- en rusttijden geconstateerd, omdat tijden makkelijk konden worden aangepast in de rittenstaat en de werkboekjes. Hiervan zijn dan ook geen cijfers beschikbaar.

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Aangezien het in de situatie voor de invoering van de BCT haast onmogelijk was om fraude te detecteren, is het niet mogelijk een vergelijking te trekken tussen de nulmeting en eventuele data uit de periode daarvoor. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met de methodologische kanttekening is dat het te verwachten is, dat in het begin meer fraude geconstateerd zal worden, omdat het door de BCT beter detecteerbaar is. De situatie ten tijde van de nulmeting geeft zodoende een beeld van de uitgangssituatie die wel enigszins vertekend is.

Ten tijde van de nulmeting werden er door de ILT in de gegeven periode 1171 inspecties uitgevoerd. Bij 92 inspecties (8% van de inspecties) zijn 1 of meerdere BCT-gerelateerde overtredingen geconstateerd met een totaal van 120 BCT-gerelateerde overtredingen. 15 van deze BCT-gerelateerde overtredingen waren gekoppeld aan arbeids- en rusttijden.

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

In 2017 en 2018 is het aantal inspecties gehalveerd (2017 -52% en 2018 - 60%). Het aandeel van de geconstateerde overtredingen met betrekking tot arbeids- en rusttijden waren in 2016 en 2017 zeer beperkt (respectievelijk 4% en 1%), maar in de eerste helft van 2018 wel substantieel hoger (69%). Dit laatste wordt mogelijk verklaard door de verschuiving naar risico gestuurd toezicht en het nieuw gehanteerde registratiesysteem. In hoeverre beide hebben bijgedragen aan deze stijging is niet duidelijk.

## **Deelconclusie**

### **Doelbereik op dit moment.**

- Het is nog steeds even gemakkelijk om zwart te rijden aangezien dit deels (de BCT kan ook uitgeschakeld worden) gekoppeld is aan de handmatige invoer door de chauffeur.

Door de deugdelijkere registratie van gegevens, die ook achteraf niet zijn aan te passen, is het lastiger om met arbeids- en rusttijden te frauderen en kan bij een heterdaadcontrole makkelijker worden vastgesteld of er sprake is van fraude.

- In hoeverre de verhouding tussen zakelijke en privé kilometers is gewijzigd sinds de invoering van de BCT, is niet vast te stellen door het ontbreken van gegevens hierover ten tijde van de nulmeting en de eenmeting. De gegevens uit de BCT kunnen worden benut om beter na te gaan of de aangifte berust op ware en deugdelijke gegevens.
- De ILT geeft aan nog steeds moeite te hebben met het uitlezen van bepaalde BCT's. Dit ondanks de grote groep ondernemers die aangeven de laatste updates te hebben geïnstalleerd (zie ook: voetnoot 12). Daar komt bij dat de ILT in de afgelopen periode heeft ingezet op risico gestuurd toezicht waarbij de focus ook verschoven is van toezicht op de BCT naar toezicht op snorders problematieken. Desalniettemin zijn hierdoor ook het aantal geconstateerde BCT-overtredingen toegenomen. Dit kan echter ook het resultaat zijn van een nieuwe registratiemethode. Tegelijkertijd is het aantal bedrijfsbezoeken gedaald tot 0. Hiervoor in de plaats hebben 2 pilotprojecten plaatsgevonden. Deze hebben echter vooralsnog geen methoden opgeleverd die de ILT beter in staat zouden moeten stellen om gericht inspecties uit te voeren. Voor het SFT zijn er geen wijzigingen opgetreden in de aard en wijze waarop men toezicht houdt. Het is mogelijk dat dit voor het SFT gaat veranderen zodra ook toezicht wordt gehouden op de arbeids- en rusttijden middels de data uit de BCT. Dit laatste gaat in per 1 januari 2019.
- In 2017 wordt een daling van het aantal overtredingen geconstateerd en in 2018 een substantiële stijging. Daarnaast is er omtrent controles van alles gewijzigd (risico gestuurd, geen bedrijfsbezoeken etc.), is ondertussen de handhaving op arbeids- en rusttijden (tijdelijk) stopgezet en zijn het aantal controles op straat drastisch teruggelopen. Dit betekent dat er nog geen periode van rust is geweest waarin een



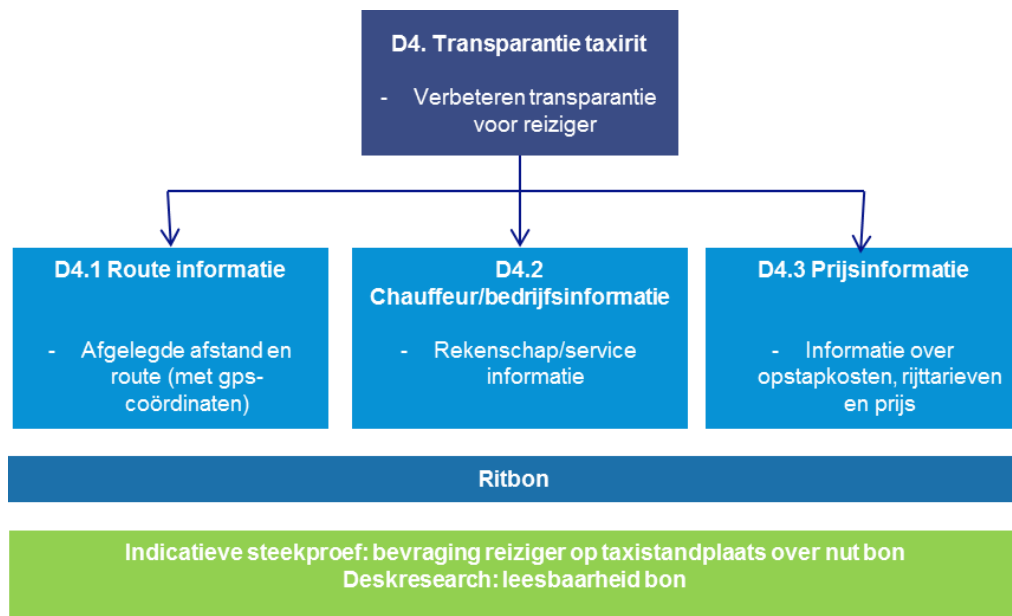
adequate meting van het aantal fraudegevallen is vastgesteld. Het is zodoende niet mogelijk om uitspraken te doen of het aantal fraudegevallen is toe- of afgenomen.

- De verwachting is wel dat een aantal van de hierbovengenoemde wijzigingen een verlagend effect hebben op de gepercipieerde pakkans met alle gevolgen van dien. Van het vergroten van meer gelijke concurrentie in de taximarkt (opstapmarkt, ZZP'ers) lijkt daarom vooralsnog geen sprake. Dit beeld wordt bevestigd door de uitkomsten van de enquête. In de enquête denkt 12% van de ondernemers (inclusief ZZP'ers) dat de concurrentievoorwaarden door de invoering van de BCT zijn verbeterd. 72% denkt dat ze gelijk zijn gebleven of verslechterd, en 16% geeft aan het niet te weten.

#### Doelbereik in de toekomst.

- De verwachting is dat als de handhaving op de BCT intensiever is, dit een effect kan hebben op de concurrentievoorwaarden. Dit loopt samen met het doelbereik van doel 1 en doel 2.

## 5.4 Doel 4: Verbeterde transparantie voor reiziger



Figuur 8: doelenboom verbeterde transparantie

### Definitie

De vierde doelstelling van de BCT is het verbeteren van de transparantie voor de taxirit voor de reiziger. Het gaat bij de BCT expliciet om transparantie na afloop van de taxirit. Het middel om deze toename in transparantie achteraf te meten, is de ritbon. Tot 1 januari 2016 was het verplicht om de ritbon te verstrekken. Inmiddels is de regelgeving in die zin aangepast dat alleen het aanbieden van (het verstrekken van) de ritbon verplicht is. Een ritbon mag fysiek of elektronisch worden verstrekt (e-mail of sms).

Door de introductie van de BCT wordt de op de ritbon verstrekte informatie aangevuld met de gps-coördinatie van begin- en eindpunt van de rit. Aanvankelijk was de bedoeling om adressen op de bon op te nemen, maar dat stuitte op privacy-bezwaren.

### Subdoelen

Om een bijdrage te kunnen leveren aan een verbeterde transparantie moeten de volgende twee subdoelen worden behaald:

# Andersson Elffers Felix

- De ritbon met de gps-data moet **goed lees- en begrijpbaar** zijn.
- De toevoeging van de gps-data op de ritbon moet van **toegevoegde waarde** zijn voor de transparantie voor de reiziger.

## Doelbereik subdoel leesbaarheid en begrijpbaarheid

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Uit de indicatieve steekproef onder taxireizigers in het kader van deze evaluatie is gebleken dat de leesbaarheid van de bon voor passagiers beperkt is. De ritbon wordt als onoverzichtelijk ervaren door de hoeveelheid van cijfers en de GPS-coördinaten worden niet herkend als plaatsbepaling.

### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Ten tijde van de eenmeting is er niets veranderd aan de opzet en gegevens op de ritbon. Er is geen reden om aan te nemen dat er wijzigingen zouden zijn opgetreden ten opzichte van de uitgevoerde steekproef ten tijde van de nulmeting.

## Doelbereik subdoel toegevoegde waarde

*Produceert de BCT een (meer) complete bon?*

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Met de invoering van de BCT zijn ook gewijzigde eisen t.a.v. de ritbon in werking getreden. De BCT produceert nu een bon die aangevuld is met de GPS-coördinaten van de taxirit. Daarmee staan nu de volgende gegevens op de ritbon:

- GPS-coördinaten van het begin- en eindpunt
- het toegepaste tarief
- de totaalprijs
- de gereden afstand in km
- het begin- en eindtijdstip van de rit
- het personenvervoernummer (zoals aangegeven op de vergunning)
- het kenteken
- de gegevens van de taxichauffeur/onderneming
- de gegevens van het landelijk klachtenmeldpunt.

Hiermee wordt een meer complete bon door de BCT geproduceerd. Dit is van toepassing op alle soorten BCT's.

### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Sinds de uitvoering van de nulmeting zijn er geen veranderingen aangebracht in de eisen die gesteld worden aan de ritbon. Deze is daarmee nog steeds meer compleet dan voor de invoering van de BCT. Niet alle klanten hebben behoefte aan een ritbon. In de enquête geeft 28% van de taxichauffeurs<sup>22</sup> zelfs aan dat er nooit om een ritbon wordt gevraagd. Er is niet duidelijk in hoeverre de taxichauffeurs de ritbon ook daadwerkelijk aanbieden conform de hierover gemaakt afspraken. Daarnaast geeft 30% van de taxichauffeurs aan dat er met enige regelmaat ook nog om een handgeschreven ritbon wordt gevraagd. Op deze ritbon zijn deze gegevens niet allemaal opgenomen.

*Is de taxameter gekoppeld aan de BCT of veelal als functionaliteit in de BCT opgenomen?*

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

<sup>22</sup> Hierbij is er geen onderscheid gemaakt tussen straattaxi's en contractvervoer. Het is mogelijk dat een deel van de 28% taxichauffeurs betreffen van het contractvervoer waarbij de uitgifte van een bon niet relevant is.

# Andersson Elffers Felix

Om deze complete ritbon te kunnen produceren, moeten taximeter en BCT met elkaar kunnen communiceren. Fabrikanten hadden dit ten tijde van de nulmeting op verschillende manieren gefaciliteerd door ofwel een integratie in de BCT als door een verbinding tussen de taximeter en de BCT.<sup>23</sup>

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Sinds de nulmeting zijn er geen veranderingen opgetreden in de wijze waarop de taximeter gekoppeld danwel geïntegreerd zijn in de BCT.

*Maken de gps-gegevens de afrekening transparanter en betrouwbaarder? Geeft de bon meer inzicht in hoe het eindtarief is opgebouwd?*

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Ten tijde van de nulmeting gaf reizigersvereniging Rover aan dat de GPS-data een aanvulling op de data op de ritbon waren en de transparantie vergrootte, al had men liever gezien dat de adresgegevens op bon zouden worden afgedrukt. Uit de indicatieve steekproef onder taxireizigers in het kader van de nulmeting bleek echter dat het nut van de GPS-data op de bon voor passagiers beperkt was.

Er waren destijds ook maar weinig reizigers op de hoogte van de GPS-data op de ritbon. Het nut van GPS-data van begin- en eindpunt, ervaren reizigers als beperkt voor het kunnen controleren of de kortste/snelste route is gereden. Reizigers gaven aan dat de prijs-kilometerverhouding voor hun belangrijker is voor het inzicht in het eindtarief dan GPS-data. Dat betekende dat de door de BCT toegevoegde GPS-data qua inzicht in de opbouw van het eindtarief niets toevoegt.

De ritbon wordt vooral gevraagd door zakelijke reizigers voor het declareren van kosten. Er zijn overigens wel aanbieders die meer informatie geven aan de reiziger, boven het minimum. Zij verstrekken bijvoorbeeld een routekaartje van de gereden route.

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

De gegevens die ten tijde van de eenmeting op de ritbon staan vermeld zijn niet gewijzigd ten opzichte van de situatie ten tijde van de nulmeting. Er is wel een verschil opgetreden in de manier waarop er met de ritbon omgegaan wordt. Daar waar het in het verleden verplicht was deze uit te reiken is het tegenwoordig alleen verplicht om een bon aan te bieden.

---

<sup>23</sup> Bij Quipment is de taximeter in de BCT geïntegreerd; bij Euphoria is er sprake van een koppeling tussen de taximeter en de BCT; bij Neone geldt hetzelfde als voor Euphoria.

Onderdeel van een transparantere en betrouwbaardere ritbon is de facilitering van het proces van klachtenafhandeling. Klachten worden over de taxibranche worden verzameld door het 'Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer'. Zij registreren de klacht en de gegevens van het taxibedrijf, sturen de klacht door naar het taxibedrijf, controleren of het taxibedrijf de klacht afhandelt en houden een overzicht bij van taxibedrijven met (veel) klachten. Klachten die zij registreren worden in één of meerdere categorieën ingedeeld. Voor de BCT zijn de klachten interessant die ingedeeld worden in de categorie 'Tarief'. Deze categorie bevat klachten over de hoogte van het tarief, mogelijk omrijden, het niet verstrekken van een ritbon et cetera. Binnen deze categorie worden de klachten niet verder onderverdeeld. Hierdoor is het niet mogelijk om aan te geven om hoeveel klachten het gaat die betrekking hebben op bijvoorbeeld de GPS gegevens op de ritbon of over het al dan niet rijden op de meter. Over het algemeen kan wel gesteld worden dat veel van deze klachten worden ingediend met behulp van de gegevens op de bon waarbij op voorhand niet altijd duidelijk is of de passagier ook bekend is met het belang van deze gegevens op de bon. Er kan zodoende gesteld worden dat de gegevens op de ritbon het klachtenproces voor de reiziger ondersteunt, omdat daarmee het tijdstip van de rit vastligt en de betreffende taxichauffeur of taxibedrijf geïdentificeerd kan worden.

Het meldpunt houdt niet bij of een klacht als terecht wordt bestempeld, hoe deze wordt afgehandeld en in hoeverre er gebruik wordt gemaakt van de gegevens op de ritbon bij de beoordeling van de klacht door de vervoerder. Wel registreert het meldpunt of een klacht succesvol of onsuccesvol is afgehandeld. Voor het kunnen doen van uitspraken over de meerwaarde van deze gegevens op de bon zou ook deze informatie interessant zijn.

Reizigersvereniging Rover geeft aan dit een slechte zaak te vinden aangezien de ritbon hierdoor veel minder vaak wordt uitgereikt en veel reizigers niet weten dat deze aangeboden moet worden of dat er belangrijke gegevens op de ritbon staan vermeld. Daarbij gaat het om meer dan alleen de GPS gegevens. Ook gegevens over het voertuig, de onderneming en de klachtcontactgegevens ondersteunen het eventueel indienen van een klacht. In de enquête geeft 8% van de chauffeurs aan dat ze van reizigers vragen krijgen over de gegevens die op de bon staan.

## Deelconclusie

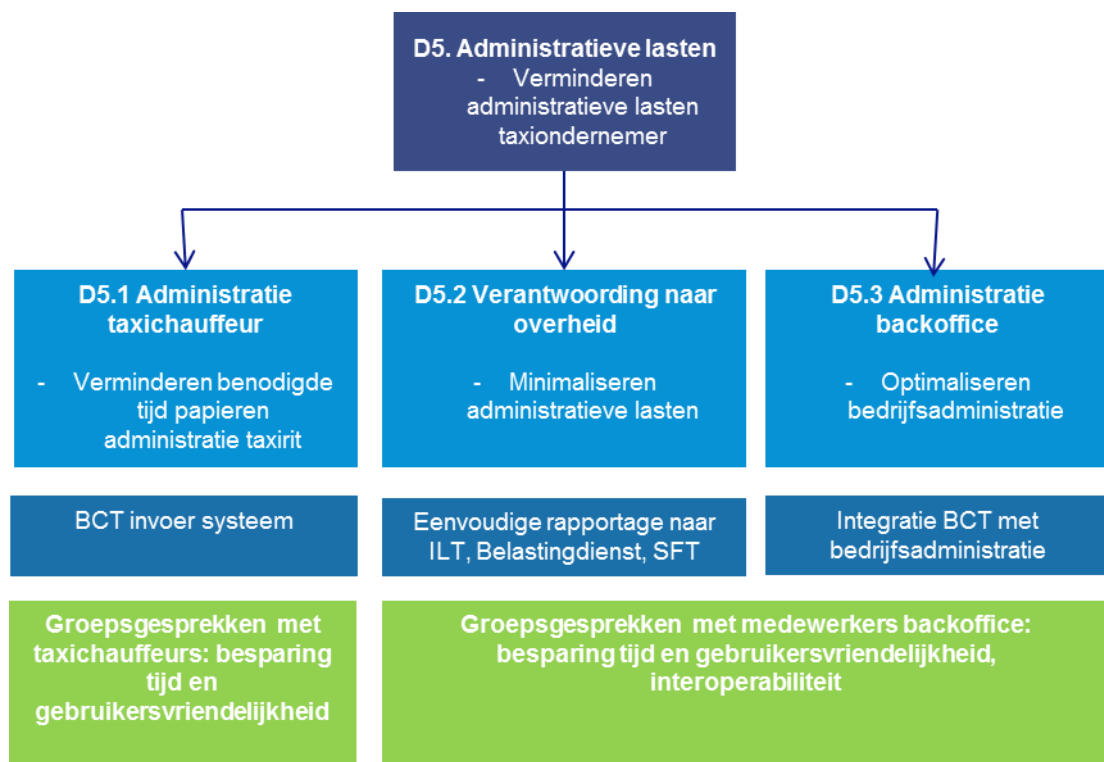
### Doelbereik op dit moment

- De leesbaarheid en begrijpbaarheid waren ten tijde van de nulmeting beperkt. Aangezien er geen wijzigingen hebben opgetreden in de opzet en lay-out van de ritbon is aangenomen dat de leesbaarheid en begrijpelijkheid niet gewijzigd zijn.
- Sinds de nulmeting zijn de gegevens op de ritbon niet gewijzigd. Met de BCT is het verplicht gesteld dat op de ritbon de GPS-data van begin- en eindpunt van de rit zijn vermeld. Daarmee is de compleetheid van de ritbon ongewijzigd gebleven in de huidige situatie.
- Maar een deel van de reizigers vraagt om een ritbon en maar een (zeer) beperkt deel wil een nadere toelichting op de ritbon.
- De taximeter is voor alle fabrikanten onderdeel van of verbonden met de BCT.
- Er bestaat geen duidelijkheid over de omvang van het aantal klachten die betrekking hebben op specifieke onderdelen als gevolg van de invoering van de BCT (GPS gegevens, contactgegevens etc.). Ook bestaat er geen duidelijkheid over de mate waarin klachten door het gebruik van gegevens op de ritbon als terecht worden beschouwd sinds de invoering van de BCT.

### Doelbereik op dit moment

- Meer inzicht in de effecten van de gegevens op de ritbon in het klachten-proces zou het mogelijk maken om hierover concretere uitspraken te kunnen doen. Deels is dit te organiseren door de categorisering van klachten verder te verfijnen en daarbij rekening te houden met de relatie tot het doelbereik van de BCT.

## 5.5 Doel 5: Verminderen van administratieve lasten



Figuur 9: doelenboom vermindering administratieve lasten

## Definitie

De vijfde doelstelling van de BCT is het verminderen van de administratieve lasten van de taxiondernemer. Administratieve lasten zijn de kosten voor de taxiondernemer om te voldoen aan de informatieverplichtingen die voortvloeien uit wet- en regelgeving van de overheid.<sup>24</sup> Hieronder vallen dus niet de administratieve lasten die onderdeel zijn van een normale bedrijfsvoering, zoals het betalen van de werknemers.

Voor de taxiondernemer vloeien de volgende informatieverplichtingen voort uit de wet- en regelgeving:

- Bijhouden van de ritgegevens en de arbeids- en rusttijden.
- Bijhouden van de administratie ten behoeve van de controle door de ILT.
- Bijhouden van de nodige gegevens voor het doen van aangifte bij de Belastingdienst.
- Bijhouden van de nodige gegevens ten behoeve van SFT (voor ondernemers met werknemers in loondienst).

Deze gegevens worden eenmalig door de BCT geregistreerd en kunnen voor al deze doeleinden worden benut. Het is vanaf 1 juli 2014 niet langer verplicht deze gegevens op papier bij te houden. Strikt genomen valt het bijhouden van de gegevens ten behoeve van de controle door SFT niet onder de definitie van administratieve lasten gezien het om een door de sector zelf ingericht fonds gaat. In de praktijk speelt SFT als sectoraal controleorgaan een zodanige rol dat ook bij de wet- en regelgeving met de rol van SFT rekening wordt gehouden. Zo is de rol van de SFT, waarmee de bescherming van de werknemers (na oordeel van de wetgever) voldoende is geborgd, een van de redenen geweest voor de vereenvoudiging van de arbeids- en rusttijden naar aanleiding van de motie De Mos. Tegen deze achtergrond is besloten om ook de informatieverplichtingen ten opzichte van SFT mee te nemen in de analyse.

## Beoordelingskader effect BCT op administratieve lasten

De informatieverplichtingen die voortvloeien uit de wet- en regelgeving zijn door de komst van de BCT onveranderd. Bij aanvang van de BCT zijn verschillende onderzoeken naar de verlichting van de administratieve lasten gedaan, waarbij het meest vergaande de nota van toelichting bij de wijziging van het Besluit personenvervoer was die uitging van een besparing van de administratieve lasten van rond de €4,6 mln<sup>25</sup>.

Om het verschil van de administratieve lasten voor en na invoering van de BCT in beeld te brengen, is gewerkt met een uitvraagformat waarin per informatieverplichting de nodige handelingen werden genoteerd. Daarnaast is ook rekening gehouden met de relevante lasten zoals initiële kosten, kosten voor onderhoud en eventuele andere lasten. Hierbij zijn verschillende elementen meegenomen, die als basis dienden van het onderzoek 'Effect administratieve lasten na invoering boordcomputer taxi' bij de invoering van de BCT<sup>26</sup>. In interviews met ondernemers werd vervolgens in beeld gebracht wat het effect van de BCT is op de benodigde tijd en kosten van de BCT.

---

<sup>25</sup> Actal, Meten is weten II: Handleiding voor het definiëren en meten van administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

<sup>25</sup> Besluit van 16 oktober 2009, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de boordcomputer taxi, de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en een technische wijziging in verband met het elektronisch vervoerbewijs

<sup>26</sup> Effect administratieve lasten na invoering boordcomputer taxi, rapport in opdracht van de Inspectie verkeer en Waterstaat door NEA (onderdeel van Panteia), 2009; Voorlopige resultaten actualisatie administratieve lasten en business Case boordcomputer taxi, rapport in opdracht van de Inspectie verkeer en Waterstaat door NEA (onderdeel van Panteia), 2009

Aanvullend op de interviews werden de ondernemers gevraagd om aan de hand van hun software zo concreet mogelijk aan te geven wat de verschillen zijn sinds de komst van de BCT.

## Onderscheid taxiondernemers

*Is er in de beantwoording van het effect van de BCT op de administratieve lasten verschil tussen zzp'ers, middelgrote en grote bedrijven?*

Voor alle ondernemers geldt, dat het bijhouden van een papieren rittenstaat en het bewaren van een fysiek archief sinds 1 juli 2014 niet langer verplicht is. Uit de nulmeting bleek dat er geen eenduidig antwoord mogelijk was op de vraag naar het effect van de BCT op de daadwerkelijke administratieve lasten voor ondernemers. Hiervoor bestond te veel verschil tussen taxiondernemers. Dit verschil heeft te maken met de mate waarin de ondernemer al geautomatiseerd was op het moment van de invoering van de BCT.

In de jaren '90 zijn veel grote en middelgrote taxiondernemingen geautomatiseerd. Zij beschikten op het moment van de invoering van de BCT in veel gevallen reeds over bedrijfssoftware ten behoeve van onder andere werktijdenadministratie, personeelsplanning en ritplanning en -optimalisatie. Voor het laatste werd al gebruikgemaakt van gps-data. Een deel van de bedrijven werkte reeds met digitale (dag)rittenstaten in plaats van papieren rittenstaten.<sup>27</sup> Daarnaast waren zij verplicht een handmatige registratie van arbeids- en rusttijden en ritten te laten uitvoeren en deze te archiveren. Hier was dus sprake van dubbele registratie. Bij kleinere taxiondernemingen en zzp'ers was er bij de invoering van de BCT nauwelijks of geen sprake van automatisering. Gezien de grote verschillen in de uitgangspositie tussen grote- en middelgrote bedrijven en kleinere bedrijven en zzp'ers, wordt bij de beantwoording van de vraag naar het doelbereik vermindering administratieve lasten onderscheid gemaakt tussen deze verschillende 'segmenten' van de taximarkt.

## Effect BCT administratieve lasten zzp-er / kleine ondernemer

### Registreren arbeidstijden en ritgegevens

*Hoeveel tijd bespaart de BCT voor chauffeurs door het vervallen van handmatige handelingen tussen ritten?*

*Situatie ten tijde van de nulmeting*

Zzp'ers en chauffeurs in loondienst van kleine bedrijven gaven aan dat de BCT een kleine tijdsbesparing oplevert door het vervallen van de handmatige registratie tussen de ritten en het bewaren van deze administratie. De oorspronkelijke administratie werd overigens niet als een zware last ervaren.

Daartegenover stond een initiële tijdinvestering om de BCT te leren bedienen en de tijd die het dagelijks kost om de BCT op te starten. Ook was er in de oude situatie sprake van een meer flexibele tijdsinzet: terwijl voor de BCT vaste bedieningsmomenten gelden, vulden de rittenstaat en het werkboekje ook tijdens het wachten op de taxistandplaats ingevuld worden. Dat was echter wettelijk niet toegestaan.

*Situatie ten tijde van de eenmeting*

In de situatie ten tijde van de eenmeting is van de initiële tijdsinvestering om de BCT te leren bedienen niet meer aan de orde. Hiermee zou de kleine tijdsbesparing gerealiseerd kunnen worden. Dit effect verdampt echter indien om wat voor reden ook (korting verlenen achteraf, klant heeft onvoldoende geld bij zich etc.) opmerkingen aan het einde van de rit ingevoerd moeten worden in de BCT. Het invoeren van deze gegevens kost aanzienlijk meer tijd dan het verwerken van dergelijke situaties in een papieren administratie.

<sup>27</sup> Het digitaal bijhouden van een (dag)rittenstaat was toegestaan, mits die bij een controle uitgedraaid kon worden ter controle/inzage. Aanwijzing inzake het gebruiken en invullen van het controledocument (dagrittenstaat) taxivervoer, als bedoeld in artikel 127 lid 1 onder d van het Besluit personenvervoer 2000

Het uitblijven van een reductie in de administratieve lasten wordt bevestigd door de uitkomsten van de enquête: slechts 14% van de kleine ondernemers (1 tot 10 chauffeurs in loondienst) is door de BCT minder tijd kwijt aan de administratie. 24% is evenveel tijd aan kwijt, en 59% is er zelfs meer tijd aan kwijt. De overige 3% weet het niet. Onder ZZP'ers is 33% meer, 31% evenveel en 32% minder tijd kwijt aan de administratie.

*Is er nog een dubbele registratie? Zo ja, wanneer wordt daarmee gestopt?*

#### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Uit een indicatieve steekproef bleek dat een deel van de chauffeurs nog een dubbele administratie voert. Destijds was dat omdat sommige chauffeurs nog moesten wennen aan de BCT of om bij storingen toch 'iets' achter de hand te hebben. Een deel van de chauffeurs dat aan dubbele registratie doet, gaf aan tot eind 2016 nog handmatig te blijven registreren naast de BCT. Sommige chauffeurs vonden de handmatige registratie ook voor de toekomst handig voor hun eigen administratie en zullen dubbel blijven registreren.

#### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

In paragraaf 5.1 is al aangegeven dat 51% van taxichauffeurs aangeeft nog een papieren rittenstaat bij te houden. Van de ondernemers (inclusief ZZP'ers) die in de enquête aangeven dat ze een papieren ritadministratie bijhouden noemt 31% als reden dat de BCT storingen heeft of uitvalt. Andere veelgenoemde redenen zijn: om bepaalde extra gegevens te registreren (17%), om eventuele fouten in de invoer te corrigeren (14%), om gemakkelijker de gegevens te kunnen inzien (14%) en omdat de BCT incorrecte data registreert (10%). Bij het laatste noemen de respondenten vaak dat GPS-gegevens niet kloppen en dat de kilometers in de BCT niet overeenkomen met de kilometerstand van de taxi.

## **Bijhouden administratie voor ILT/Belastingdienst/SFT**

*In hoeverre is/wordt de BCT gekoppeld met bestaande bedrijfsinformatie systemen? Scheelt het tijd indien de data meteen in de bedrijfsadministratie wordt doorgevoerd*

#### *Situatie voor de nulmeting*

De meeste zzp'ers en kleine bedrijven werkten voor de invoering van de BCT zonder specifieke bedrijfsinformatiesystemen voor taxiondernemers. Ze hielden hun bedrijfsinformatie bij in programma's als Excel of werkten met een boekhouder. Er was geen sprake van een koppeling van de BCT met andere bedrijfsinformatiesystemen.

#### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Ook sinds de invoering van de BCT voert het merendeel van de zzp'ers/kleine ondernemers de informatie die inmiddels door de BCT gegenereerd wordt, handmatig in. Hiervoor printen ze de BCT-gegevens uit en gebruiken deze als bronbestand in plaats van de papieren rittenstaten. Als ze met een boekhouder werken, sturen ze de gegevens op.

Een punt van tijdswinst is het niet meer fysiek te hoeven aanleggen en daarmee bewaren van papierenarchieven. In het verleden moesten de ingevulde dagrittenstaten op papier ten minste twee jaar door de vervoerder bewaard worden ten behoeve van toezicht door de ILT en 7 jaar voor de Belastingdienst vanwege de fiscale bewaartermijn en dienden te allen tijde beschikbaar te zijn voor controle.<sup>28</sup> Deze tijdswinst is ongeacht de grote van de onderneming van toepassing.

#### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Van de ZZP'ers geeft 22% in de enquête aan dat hun BCT is gekoppeld aan hun back-office. Voor de taxiondernemingen met personeel in loondienst is dat 64%.

<sup>28</sup> Artikel 127, lid 1, onder e, Bp 2000



*Is het naar verwachting gemakkelijker om de rittenregistratie bij de Belastingdienst aan te geven?*

## *Situatie voor de nulmeting*

Voor de invoering van de BCT gebruikte ondernemers (groot en klein) de handgeschreven rittenstaten die al dan niet in een specifiek administratie programma werden bijgehouden en op basis waarvan belastingaangiften werden gedaan.

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

De meeste zzp'ers en kleine ondernemers gebruikten de BCT als registratie-instrument zonder koppeling met andere bedrijfsinformatiesystemen. Ook maakten zzp'ers geen gebruik van de beschikbare online tools (bijvoorbeeld te vinden op rittenstaat.nl), die het mogelijk maken om de .xml bestanden die de BCT samenstelt eenvoudig om te zetten naar geschikte bestanden (zoals Excel) ten behoeve van bedrijfsadministratie of belastingaangifte. Doordat ze gebruik kunnen maken van een uitdraai uit de BCT in plaats van handgeschreven rittenstaten is het verwerken van deze informatie in andere systemen 'iets' gemakkelijker geworden. Ondernemers die met een boekhouder werken, konden de gegevens opsturen, zonder deze handmatig te hoeven verwerken.

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Van de ZZP'ers die de enquêtevraag erover beantwoordde, gebruikt 62% de gegevens uit de BCT voor belastingadministratie en -aangifte. Onder de kleine ondernemers met personeel in loondienst is dat slechts 26%.

In tegenstelling tot de ILT heeft de Belastingdienst geen voorschriften opgesteld over de vorm waarin gegevens aangereikt kunnen en mogen worden. Bij een controle onderzoekt de Belastingdienst of de aangifte in orde is. Het gemak van het gebruik van de rittenstaat is daarmee per bedrijf afhankelijk.

## **Effect BCT administratieve lasten grote en middelgrote ondernemers**

### **Registreren arbeidstijden en ritgegevens**

*Hoeveel tijd bespaart de BCT voor chauffeurs door het vervallen van handmatige handelingen tussen ritten??*

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

In principe gold voor de chauffeurs van grote en middelgrote ondernemers hetzelfde als voor zzp'ers en chauffeurs van kleine ondernemers qua tijdswinst BCT ten behoeve van de rittenregistratie en de arbeids- en rusttijden.

Echter, anders dan bij zzp'ers en chauffeurs in dienst van kleine ondernemers, gaven chauffeurs van grote en middelgrote bedrijven aan vaak ook contractvervoer uit te voeren. Chauffeurs die vooral contractvervoer uitvoeren, geven aan dat voor het correct registreren van de ritten meerdere handelingen in de BCT vereist zijn, die qua tijd niet sneller zijn of zelfs langer duren dan handmatige registratie van de ritten.

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Gelijklend de situatie bij de kleine ondernemers en zzp'ers is er ten tijde van de eenmeting geen sprake van de initiële tijdsinvestering die noodzakelijk is geweest om te leren de BCT te bedienen. Voor eventuele overige tijdsbesparingen geldt dat er bij individuele ritten op straat er een kleine tijdswinst wordt ervaren. Dit effect verdampt echter indien om wat voor reden ook (korting verlenen achteraf, klant heft onvoldoende geld bij zich etc.) opmerkingen aan het einde van de rit ingevoerd moeten worden in de BCT.

Voor chauffeurs die contractvervoer uitvoeren geldt evenals ten tijde van de nulmeting dat de BCT heet geleid tot een hogere tijdsinvestering in het bijhouden van de administratie.

*Is er nog een dubbele registratie? Zo ja, wanneer wordt daarmee gestopt?*

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Ook bij grote en middelgrote ondernemers werd ten tijde van de nulmeting nog een dubbele registratie gevoerd door de chauffeurs. Hiervoor waren verschillende redenen. Net als bij kleinere ondernemingen moesten sommige chauffeurs nog wennen aan de BCT, en vullen sommigen de rittenstaten in uit voorzorg omdat men bij storingen toch handmatig moet registreren. Een deel van de chauffeurs die aan dubbele registratie doen, gaf aan tot eind 2016 nog handmatig te blijven registreren naast de BCT.

Daarnaast is uit het onderzoek gebleken dat er verschillende beelden bestonden bij ondernemers in hoeverre er bij contractvervoer sprake is van een noodzaak om ook in de toekomst dubbel te registreren. Sommige ondernemers gaven aan dat er bij contractvervoer altijd een aparte registratie naast de BCT gevoerd moeten worden. Dit in verband met verantwoordingsverplichtingen die niet via de BCT aangeleverd kunnen worden (zoals de registratie van financiële afdrachten bij eigen bijdrages bij WMO-vervoer, of veranderingen in de route doordat bijvoorbeeld een scholier ziek is en niet opgehaald hoeft te worden). De papieren registratie is echter vereenvoudigd ten opzichte van de periode voor de BCT. Volledig geautomatiseerde ondernemers geven aan ook bij contractvervoer met BCT registratie te kunnen volstaan. Eventuele veranderingen in de route worden op de dag zelf vanuit het agendapakket in de routeplanning van de BCT aangepast.

Ten slotte beval FNV taxichauffeurs in loondienst aan om de papieren ritadministratie te continueren. De handmatige registratie zou de positie van de chauffeur versterken bij conflicten over gewerkte uren en bij faillissement. Indien alle chauffeurs standaard aan het eind van hun dienst de BCT-bon konden uitprinten of per e-mail zouden ontvangen, zou deze dubbele registratie overbodig zijn. Echter, niet alle chauffeurs beschikken over een printer (bij contractvervoer is er geen verplichting een printer te hebben).

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Al eerder is aangegeven dat circa de helft van chauffeurs aangeeft een dubbele administratie te voeren. In hoeverre dit anders is dan in de nulmeting is niet te zeggen, daarover ontbreken de gegevens.

*In hoeverre is/wordt de BCT gekoppeld met bestaande*

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Grote ondernemers gebruikten naast de BCT ook dataterminals en hebben de BCT gekoppeld met agendapakketten als Taxys of Wintax. Bij middelgrote ondernemers bestond er geen eenduidig beeld.

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Ten opzichte van de situatie tijdens de nulmeting is in de aard van de koppeling niets gewijzigd anders dan dat gebruikte software uiteraard wordt ge-update. Wel is inzichtelijk welk percentage van de ondernemingen gebruik maken van een verdergaande bedrijfsautomatisering. Hierboven is aangegeven dat 22% van de ZZP-ers de BCT aan hun back-office hebben gekoppeld en 64% van de taxiondernemingen met medewerkers in loondienst.

## **Bijhouden administratie voor ILT/Belastingdienst/SFT**

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Grote en deels ook middelgrote bedrijven hadden voor de BCT al geavanceerde softwarepakketten, die qua functionaliteit vergelijkbaar waren met de BCT. Voor grote bedrijven met dataterminals voegt de BCT geen nieuwe informatie toe in de bedrijfsadministratie. De toegevoegde waarde van de BCT is beperkt tot het niet meer handmatig hoeven registreren en archiveren van papieren rittenstaten en werkboeken.

*Is de BCT van toegevoegde waarde voor bedrijfsdoeleinden ten opzichte van bestaande systemen (zogenoemde agendapakketten)?*

# Andersson Elffers Felix

*Scheelt het tijd indien de data meteen in de bedrijfsadministratie wordt doorgevoerd?*

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Ten opzichte van de situatie tijdens de nulmeting is op dit vlak niets veranderd. Voor de grote en middelgrote bedrijven is reeds gebruik gemaakt van geavanceerde softwarepakketten is de toegevoegde waarde van de BCT beperkt. Slechts 13% van de ondernemingen maakt gebruik van de BCT. Voor ZZP-ers is dit substantieel hoger: 62%.

## *Situatie ten tijde van de nulmeting*

In lijn met het voorgaande is er bij een bedrijven die reeds beschikte over geavanceerde softwarepakketten geen tijdswinst gerealiseerd door de invoering van de BCT. Mogelijk is er zelfs tijdverlies opgetreden als gevolg van het onderhouden en controleren van een aanvullende datastroom.

Voor kleinere ondernemers en ZZP'ers kan, indien er sprake is van een koppeling met de bedrijfsadministratie een besparing hebben opgetreden. Het is niet duidelijk in hoeverre dit ook heeft plaatsgevonden. Daarnaast is de groep waar dit op betrekking heeft ook nog steeds beperkt in omvang.

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Ten opzichte van de situatie tijdens de nulmeting is niets veranderd dat invloed heeft op de tijdswinst voor grotere ondernemingen. Voor kleinere ondernemingen is dit mogelijk daar waar een koppeling met de bedrijfsadministratie is gerealiseerd.

## **Onderhoud/initiële kosten en andere lasten**

De BCT brengt ook kosten met zich mee, zowel qua tijd als financieel. Deze hebben betrekking op de aanschaf, het onderhoud (software- updates) en de inbouw van de BCT. Deze kosten worden onderstaand besproken.

## **Initiële kosten en kosten BCT**

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Taxiondernemers, los van de omvang van hun onderneming klaagden over de hoge initiële kosten bij aanschaf van de BCT en de kosten die gemoeid waren met het verkrijgen van een ondernemerskaart en chauffeurskaart door KIWA. Daarnaast waren ondernemers veel tijd kwijt met de vereiste software-updates. Alle taxi's met BCT moesten naar de werkplaats voor de updates. Voor grote ondernemers met eigen werkplaats was de tijd per auto beperkter, maar ook zij waren hiermee veel tijd kwijt. Deze tijd is niet exact te kwantificeren.

### *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Ook ten tijde van de eenmeting klagen veel taxiondernemers over de initiële kosten van de BCT en de kosten die gemoeid gaan met de software-update. Dit blijkt ook uit de beoordeling van de prijs-/kwaliteitsverhouding: 78% van de ondernemers vindt deze slecht of matig, 22% vindt deze redelijk, goed of uitstekend. Inmiddels kunnen de updates ook draadloos worden gedaan. Hiermee kan tijd en daarmee kosten worden bespaard. In bijlage IV is een overzicht van de kosten weergegeven.

## **Overige lasten**

### *Situatie ten tijde van de nulmeting*

Ondernemers geven aan in het begin veel last te hebben gehad van storingen van de BCT. Ook gaven ze aan dat het opstarten van de BCT veel tijd kost en dat dit ook steeds meer tijd kost. Oplpend tot wel 10 minuten bij de start van de dienst. Voor het verhelpen van storingen moest dan vervolgens ook weer langs de werkplaats worden gegaan hetgeen extra tijd kostte.

Daarnaast gaven ondernemers aan last te hebben van eisen rondom BCT. Specifiek werden de lange wachttijden bij KIWA op chauffeurs- en ondernemerskaarten genoemd.

# Andersson Elffers Felix

## *Situatie ten tijde van de eenmeting*

Ook ten tijde van de eenmeting blijken veel chauffeurs nog last te hebben van storingen: 51% van de chauffeurs gaven in de enquête aan dat ze in het afgelopen jaar ten minste één keer naar de garage moesten vanwege een defect aan de BCT. Voor 20% van de chauffeurs gebeurde dit drie keer of vaker. Deze storingen zijn deels verholpen met de nieuwe software-update die aanvullende kosten met zich mee kan brengen afhankelijk van de afspraken met de leverancier.

## **Deelconclusie**

### **Doelbereik op dit moment**

- Er bestaan verschillen tussen zzp'ers en kleine ondernemingen en middelgrote en grote ondernemingen in het effect van de invoering van de BCT op de administratieve lasten.

### **Kleine ondernemingen en ZZP'ers**

- De tijdsbesparing voor door het vervallen van handmatige handelingen wordt als beperkt beoordeeld. Dit omdat de initiële tijdswinst die de BCT levert ook een forse tijdsinvestering staat indien handmatige opmerkingen verwerkt moeten worden.
- Meer dan de helft van de taxichauffeurs geeft aan naast de BCT ook een papieren administratie bij te houden. De voornaamste reden die hiervoor genoemd worden zijn BCT gerelateerd (storingen, aanvullende informatie, correctie invoer etc.)
- Slechts een beperkt deel (22%) van de ZZP'ers geeft aan een koppeling tot stand te hebben gebracht tussen de BCT en de bedrijfsadministratie. Voor ondernemers met medewerkers in loondienst is dit percentage hoger (64%).
- De gegevens uit de BCT worden niet in alle gevallen gebruikt voor de aangifte bij de Belastingdienst. Van de ZZP'ers geeft 62% aan deze gegevens hiervoor te gebruiken. Bij kleine ondernemers met medewerkers in loondienst is dit slechts 26%.

### **Middelgrote en grote ondernemingen**

- Voor middelgrote en grote ondernemingen geldt dat voor het consumentenvervoer (straattaxi's) dezelfde beperkte besparingen optreden als voor zzp'ers en kleine ondernemingen. Vaak voeren deze bedrijven echter ook contractvervoer uit. Voor contractvervoer zijn de administratieve lasten toegenomen doordat de BCT veel meer handelingen vraagt dan de registratie voorheen.
- Ook bij middelgrote en grote ondernemingen worden naast de BCT ook papieren rittenadministraties bijgehouden.
- De koppeling tussen de BCT en de softwarepakketten van middelgrote en grote bedrijven levert in veel gevallen geen besparing op van de administratieve lasten aangezien de BCT slechts een extra informatiestroom behelst naast de reeds bestaande informatiestromen die de ondernemingen reeds van de benodigde informatie voorzien. Dit ondanks het feit dat bij de meerderheid van deze bedrijven de BCT wel aan de bedrijfsadministratie is gekoppeld.
- De toegevoegde waarde van de BCT op de bestaande softwarepakketten is beperkt, omdat de meeste softwarepakketten al voorzagen in de benodigde informatie. Van de middelgrote en grote ondernemingen maakt daarom ook maar 13% gebruik van de BCT voor dit doeleinde.
- Veel ondernemers klagen over de initiële kosten bij de aanschaf van de BCT en over de kosten die gemoeid zijn de software update en het verkrijgen van ondernemings- of chauffeurskaarten.

Een overgroot deel van de ondernemers (78%) beoordeelt de prijs-/kwaliteitsverhouding dan ook als slecht of matig. De overige ondernemers (22%) beoordeelt deze als redelijk, goed of uitstekend.

# Andersson Elffers Felix

- Daarnaast noemen ondernemers de grote hoeveelheid storingen ook als bron van ergernis en als extra lasten doordat auto's naar werkplaatsen moeten om de storing te verhelpen en dan niet kunnen rijden.

## Doelbereik in de toekomst

- Een verdere administratieve lastenverlichting door de toepassing van de BCT ligt niet in de lijn der verwachtingen. Mogelijk dat door gewenning in het gebruik van de BCT een beperkte tijdswinst behaald kan worden al zal dat maar beperkt zijn. Het spreekt voor zich dat een tijdswinst behaald kan worden indien er geen papieren administratie meer wordt bijgehouden.

## 6 Alternatieven BCT

In dit hoofdstuk gaan we in op de mogelijke alternatieven voor de BCT. We nemen hierbij de huidige werking en beleving in ogenschouw van de BCT in Nederland. In paragraaf 6.2 gaan we in op vergelijkbare instrumenten in het buitenland. Daarna schetsen we alternatieven uitgaande van de gewenste regulering van de taximarkt en de rol van de BCT.

Dit is een afwijkende aanpak van die in de nulmeting. De reden voor deze afwijking is dat er in technische zin uiteenlopende mogelijkheden zijn om de huidige gebruiksfuncties van de BCT anders in te vullen (gebruik van een app, rol van de smartphone etc.). Tegelijkertijd zijn deze technische mogelijkheden niet alleen onderhevig aan snelle ontwikkelingen (en daarmee is de relevantie van een uitwerking beperkt) maar zijn de grootste vraagstukken ook niet technisch van aard. Niet de techniek maar de onderliggende regulering is doorslaggevend en daarom zullen we ons hierop focussen. Daarbij gaat het met name om de regulering die toeziet op de wijze waarop de voor het toezicht relevante data moeten worden verzameld en ter beschikking dienen te worden gesteld. Daarbij vervullen de technische modaliteiten, in welke verschijningsvorm dan ook, slechts een faciliterende rol. Vanwege die constatering is niet de techniek nader onderzocht, maar de mogelijke vormen van regulering die meer of minder ruimte bieden aan het ontwikkelen van alternatieven.

### 6.1 Observaties huidige BCT

#### **Veel functionaliteiten ingebouwd**

De primaire bedoeling van de BCT was te komen tot een meer adequate ritregistratie en registratie van arbeids- en rusttijden, zodat de ILT het toezicht op de taximarkt kan verbeteren. Gedurende de ontwikkeling van de BCT zijn er vanuit verschillende belangen echter steeds meer functionaliteiten toegevoegd zo is de beleving. Enerzijds waren deze afkomstig van de taximarkt zelf (beter aansluiting op de bedrijfsadministratie, beter inzicht in ritten, makkelijker belastingaangifte kunnen doen) en anderzijds waren deze afkomstig van andere overheidsdiensten, al dan niet ter verdere ondersteuning van wensen uit de markt. Als gevolg hiervan is de complexiteit van het product toegenomen en mogelijk ook complexer dan strikt noodzakelijk voor de primaire taak. De beleving bij verschillende partijen is dat de BCT, met de inbouw van veel functionaliteiten, hoge verwachtingen heeft geschapen die niet altijd zijn waargemaakt.

#### **Veel voorschriften belemmeren innovatie**

Het groot aantal eisen aan de functionaliteit en ook aan de beveiliging, uitleesmogelijkheden, etc. zijn nauw omschreven vastgelegd in een ministeriële regeling. Voor een deel is dit het resultaat van interpretatieruimte die ondanks de sterke specificering bleef bestaan terwijl er tegelijkertijd een grote behoefte was aan duidelijkheid. Een belangrijk punt op dit vlak betreft de noodzakelijkheid van PKI-overheid als beveiligingseis. De vraag is of nu een dergelijke beveiligingseis, gezien de voortgang in de ICT, nog nodig is.

Het gevolg van de gedetailleerde voorschriften is dat er geen vrijheid is gevoeld om andere voorstellen aan te dragen. Dit heeft geleid tot hoge ontwikkelkosten en weinig ruimte voor innovatie.

## BCT blijft onderwerp van kritiek

Sinds de invoering van de BCT geldt deze technische toepassing, en dan met name de werking ervan, als controversieel. Het regelmatig falen van registraties als gevolg van storingen, het niet kunnen uitlezen door de ILT, de als hoog ervaren kosten en het gebrek aan handhaving zorgen ervoor dat de BCT nog steeds veel kritiek oproept. In combinatie met het onvoldoende realiseren van een aantal beoogde doelstellingen die voor de taximarkt als relevant werden beschouwd (verbeteren concurrentiepositie, verminderen van administratieve lasten) zorgt dit ervoor dat de BCT voornamelijk als een door de overheid verplicht opgelegd instrument wordt beschouwd in plaats van een hulpmiddel voor alle belanghebbenden.

## 6.2 Internationale ervaringen met de BCT

Binnen dit onderzoek hebben we ook gekeken naar de manier waarop in andere landen binnen en buiten Europa gebruik gemaakt wordt van de BCT of vergelijkbare instrumenten. We hebben daarbij alleen naar de feitelijk kant van deze instrumenten gekeken. Wat daarbij opvalt is dat de opzet van de BCT in alle landen min of meer hetzelfde is. De wijzigingen doen zich met name voor op het vlak van de te controleren wetten en regelgevingen. Inzicht in de beleving van deze instrumenten in de onderstaande landen kunnen we niet geven.

|                           | België  | Duitsland   | Zweden  | Zwitserland   | Arabische Emiraten  | Nederland   |
|---------------------------|---|---|---|---|---|---|
| Primaire doelstelling BCT | - Toezicht fiscale wetgeving<br>- Toezicht arbeidswetgeving               | - Toezicht fiscale wetgeving                          | - Toezicht fiscale wetgeving<br>- Toezicht arbeidswetgeving | - Toezicht fiscale wetgeving  | - Toezicht alle relevante wetgeving (fiscaal, arbeid, verkeer etc.)       | - Toezicht fiscale wetgeving<br>- Toezicht arbeidswetgeving               |
| Opzet BCT                 | - Koppeling tussen BCT en voertuig<br>- Koppeling tussen BCT en chauffeur | - Koppeling tussen BCT en voertuig                    | - Koppeling tussen BCT en voertuig                          | - Koppeling tussen BCT en voertuig<br>- Koppeling tussen BCT en chauffeur   | - Koppeling tussen BCT en voertuig<br>- Koppeling tussen BCT en chauffeur | - Koppeling tussen BCT en voertuig<br>- Koppeling tussen BCT en chauffeur |
| Eigendom BCT              | - Eigendom van taxiondernemer   | - Eigendom van taxiondernemer                         | - Eigendom van taxiondernemer                               | - Eigendom van taxiondernemer   | - Eigendom van taxiondernemer (behalve in Dubai; eigendom staat)          | - Eigendom van taxiondernemer   |
| Overige                   |   | - Wet- en regelgeving geformuleerd op deelstaatniveau |   | - Handhaving loopt nog niet. Zijn bezig handhaving strategie te ontwikkelen | - Sterke rol overheid<br>- Groot belang aan beleving klant                |   |

**Figuur 10: Overzicht internationale vergelijking**

### België

In België is, vergelijkbaar met Nederland, de insteek van de taximarktregulering om te komen tot een hogere kwaliteit van het taxivervoer. Ze leggen daarbij de focus van het toezicht op zowel fiscale- als arbeidswetgeving. Als BCT-instrument maken ze op dit moment gebruik van een taximeter waarmee het begin- en eindadres wordt geregistreerd. Hierin verschilt België van Nederland waar de registratie van adresgegevens is gestuit op privacybezwaren. Naar de toekomst toe wil België overstappen naar een online systeem waarbij data uit een BCT-instrument direct wordt doorgestuurd naar de overheid. De overheid zal in die situatie ook als eigenaar van het systeem gaan gelden.

# Andersson Elffers Felix

## Duitsland

Duitsland is voor wat betreft de functionaliteiten van de BCT vergelijkbaar met Nederland. De focus ligt vanuit de Rijksoverheid vooral op het toezicht op de naleving van de fiscale wet- en regelgeving. V.w.b. ander aandachtsgebieden van toezicht en handhaving geldt dat deze per deelregio (Bundesländer) kunnen verschillen. Dat maakt het lastig om precies aan te geven waar de verschillen in procedures en gebruik precies zitten. De ontwikkelingen in Duitsland doen echter vermoeden dat de fiscale wet- en regelgeving omtrent taxi's een verantwoordelijkheid worden van de landelijk regering.

## Zweden

In Zweden maken ze gebruik van de BCT: 'Halda'. Deze BCT loopt op enigszins verouderde software maar werkt goed. In vergelijking met Nederland zijn er een aantal functionaliteiten extra aanwezig. Zo heeft de Halda een 'Hold-button' waarmee tijdelijk de taximeter stilgezet kan worden (bijvoorbeeld bij het nemen van een verkeerde afslag etc.).

In Zweden is de BCT allereerst een middel om gegevens te registreren voor de taxibedrijven zelf. Zij zijn dan ook zelf begonnen met de ontwikkeling en uitrol van dit instrument. De reden hiervoor is gelegen in de organisatie van de sector. In Zweden is er sprake van een landelijke taximarkt met landelijke aanbieders. De uitgestrektheid van het land maakt het lastig om dagelijks de goede bedrijfsinformatie te verzamelen. De BCT heeft als instrument dit mogelijk gemaakt. Vanuit de overheid is men hier vervolgens in meegegaan en voert men controles uit op basis van data uit de BCT.

Ook in Zweden ligt de focus van de controle en handhaving op de naleving van de fiscale wetgeving. Daarnaast voert men ook controles uit op de arbeids- en rusttijden. Tijdens controles maakt men zowel gebruik van de gegevens op papieren rittenstaten die naast de BCT worden bijgehouden als de data uit de BCT. Beide worden ook met elkaar vergeleken.

## Zwitserland

De insteek in Zwitserland met de BCT is wederom van fiscale aard al kijkt men bij controles ook naar de registratie van arbeids- en rusttijden. Van handhaving is in Zwitserland vooralsnog geen sprake geweest. Na wat problemen hieromtrent is men bezig met het opzetten van een handhaving strategie en uitvoeringsplan. De BCT is in Zwitserland geleidelijk ingevoerd met meer ruimte en tijd voor gewenning.

## Arabische Emiraten

In de Arabische Emiraten wordt de BCT voor de toezicht op tal van wetgeving gebruikt. De BCT is gekoppeld aan een online systeem waarmee real time controle en handhaving kan plaatsvinden. Zo is het mogelijk om bij bijvoorbeeld verkeersovertredingen (snelheidsovertredingen) direct vergunningen te blokkeren of taxi's te verplichten terug te keren naar de garage. In het Emiraat Dubai is in tegentelling tot alle andere landen in dit overzicht, en ook in tegenstelling tot alle andere Emiraten, de overheid de eigenaar van de BCT's.

Wat in de Arabische Emiraten nog meer belangrijk is, naast de controle op verschillende wet- en regelgeving, is de tevredenheid van de gebruiker van de taxi.



## 6.3 Minimale eisen en andere vormen van regulering

Zoal reeds aangegeven zijn er uiteenlopende alternatieven beschikbaar voor de huidige BCT. Deze zijn echter maar beperkt interessant, omdat ze uitgaan van de bestaande regime van regulering. Deze regulering behelst een uiterst nauwkeurige beschrijving van de functionaliteiten en minimale eisen. Het loslaten van het huidige regime maakt ruimte voor het ontstaan van andere, nog niet ontwikkelde technische alternatieven. Naast een verandering in de vorm en functionaliteit van de BCT heeft een aanpassing in de reguleringsmethode ook consequenties voor de positie en rol die de overheid inneemt in relatie tot de BCT. Aan het eind van deze paragraaf gaan we hier nader op in.

### Minimale eisen

Alvorens stil te staan bij de alternatieven gaan we in op de minimale eisen waar de BCT aan moet voldoen. De focus van de Nederlandse wetgever met de BCT is erop gericht een correctere ritregistratie en een betere naleving te bewerkstelligen van de arbeids- en rusttijden omwille van een groot aantal hiervan afgeleide doelen. Dit streven staat aan de basis van de eisen en randvoorwaarden die aan de BCT worden gesteld.

Daar waar het gaat om de minimale eisen zijn er in het kader van deze evaluatie geen suggesties gedaan deze te wijzigen of aan te vullen. De vastgestelde minimale eisen hebben betrekking op functionaliteit, handhaafbaarheid en privacy (zie paragraaf 1.4.2)

Wel is door betrokkenen aangegeven dat de eerder vastgestelde randvoorwaarden betaalbaarheid, gebruiksvriendelijkheid en toekomstbestendigheid uitgebreid kunnen worden met betrouwbaarheid en beschikbaarheid nadrukkelijk als randvoorwaarden te benoemen. Met deze uitbreiding is het mogelijk om tot meer vrijheidsgraden in het regime van regulering te komen en daarmee ook meer ruimte in de toe te passen techniek.

#### *Betrouwbaarheid*

Zowel de nulmeting als de eenmeting laten zien dat de BCT in z'n aard en vorm een adequate, betrouwbare registratie verzorgt. Bij het vaststellen van de minimale eisen voor de BCT is dit niet als een expliciete randvoorwaarde geformuleerd. Met het oog op de verkenning naar andere vormen van regulering en toepassing van andere technische systemen is het echter verstandig om betrouwbaarheid wel expliciet als randvoorwaarde te benoemen in de lijst van minimale voorwaarden.

#### *Beschikbaarheid*

De beschikbaarheid heeft betrekking op de aanwezigheid van data die systemen als de BCT genereren. De huidige praktijk van de BCT leert dat de data niet altijd op afstand zijn uit te lezen hetgeen op dit moment ook niet wordt verlangd. In het geval van storingen of het uitblijven van een update van de BCT zijn de data ook niet op locatie uitleesbaar. Het doelbereik van de BCT en daarmee samenhangende handhaving vraagt niet alleen om een adequate registratie, maar aanvullend ook om de beschikbaarheid van de data. Elke vorm van techniek dient daaraan te voldoen. Op basis van de eenmeting dient overwogen te worden om de beschikbaarheid van data expliciet als randvoorwaarde bij de minimale eisen te benoemen.

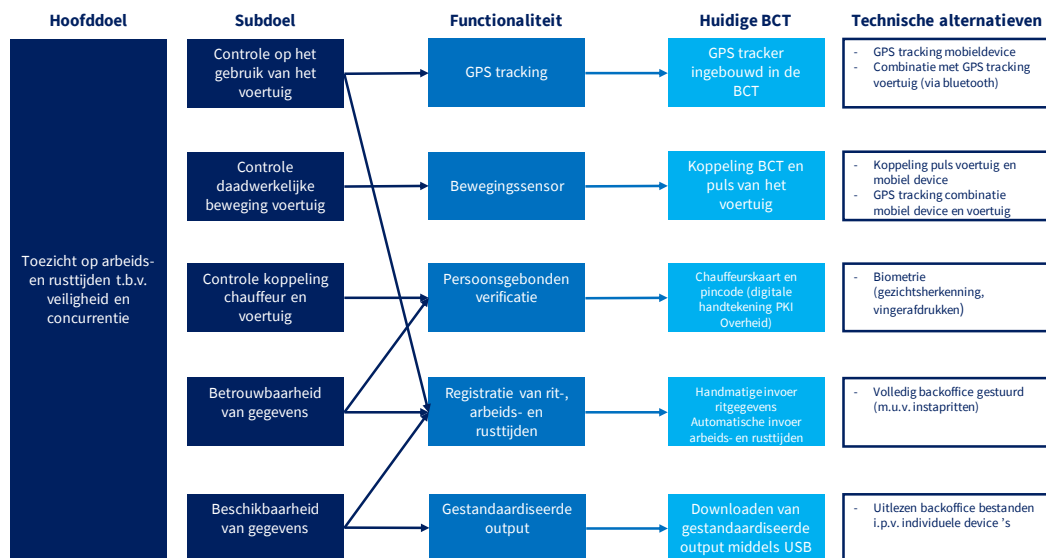
### Gewenste functionaliteiten

In de sessie met de experts over alternatieven is gesproken over de vereiste functionaliteiten waaraan het registratiesysteem moet voldoen gezien het hoofddoel en de daarvan afgeleide subdoelen<sup>29</sup>. In totaal zijn er vijf functionaliteiten benoemd. In Figuur 11 is per subdoel

<sup>29</sup> Hierbij is alleen gekeken naar de primaire doelen van de BCT. Deze komen overeen met doel 1, 2 en 3 zoals behandeld in hoofdstuk 5

aangegeven wat de bijbehorende functionaliteit is, op welke manier deze in de huidige BCT technisch wordt opgelost en welk scala aan technische alternatieven naar voren zijn gebracht die ook in de gevraagde functionaliteiten kunnen voorzien.

Voorafgaand aan het eventueel (laten) ontwikkelen van alternatieven is het nodig om het regime van regulering vast te stellen. In het regime van regulering wordt namelijk bepaald in welke mate de overheid voorschrijft hoe de functionaliteiten worden ingevuld. Deze bieden namelijk wel of niet ruimte om technische alternatieven toe te passen.



**Figuur 11: functionaliteiten registratiesystemen**

## Reguleringsalternatieven

In het gesprek met experts zijn verschillende regimes van regulering besproken. In het onderstaande overzicht schetsen we drie relevante reguleringsregimes en beschrijven we kort de consequenties in zowel positieve als negatieve zin. Het mag duidelijk zijn dat de opsomming niet limitatief is en dat in de praktijk ‘mengvormen’ mogelijk zijn.

### *Strikt voorschrijven*

De variant voorschrijven komt overeen met de huidige wijze waarop de BCT tot stand is gekomen en wordt aangestuurd. Het houdt in dat alle aspecten van de BCT strikt worden voorgeschreven, inclusief de specifieke technische eisen waaraan het moet voldoen.

Het voordeel is dat dit veel zekerheid geeft aan de toezichthouder over de vorm van het product, de wijze waarop data gepresenteerd wordt en de kwaliteit van de data. Een belangrijk nadeel is dat deze variant weinig ruimte geeft voor innovatie. Elke verandering vereist immers aanpassing van wet- en regelgeving. Dit vraagt niet alleen tijd, maar maakt ook dat aanbieders op de markt terughoudend zijn om met aanpassingen te komen die afwijken van in wet- en regelgeving vastgelegde vereisten. Bovendien maakt het de overheid direct verantwoordelijk voor veel problemen in de keten, ook de technische, die zich voordoen. Dit vraagt van de overheid een regiefunctie op de keten, waarvan het de vraag is of zij dit moet willen en of daar überhaupt de kennis voor in huis is om deze functie adequaat in te vullen.

### *Interface vastleggen*

In deze variant wordt voorgeschreven welke informatie geleverd moet worden en wat de eisen zijn ten aanzien van betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Tevens is vastgelegd op welke wijze de data-uitwisseling tussen de toezichthoudende instantie en de sector dient te

geschieden. Dit gebeurt door eisen te stellen aan de interface. De wijze waarop registratie plaatsvindt is in deze vorm vrij en zolang de data kwaliteitsnormen behaald worden kunnen innovaties toegepast worden. Voorwaarde is wel de interface gestandaardiseerd is op basis van de specificatie van de toezichthouder.

Het voordeel van dit regime is dat de taxibedrijven, inclusief de ZZP-ers, kunnen zelf kiezen hoe zij de administratie van de gevraagde informatie inrichten. Dit geeft niet alleen een verlichting van de administratieve lasten, maar biedt aanbieders ook meer mogelijkheden om innovatie toe te passen. Dit veronderstelt wel dat de aanbieders van registratiesystemen op markt bereid en in staat zijn om tijdig interfaces te ontwikkelen die voldoen aan de eisen van beschikbaarheid van data-uitwisseling.

## Vormvrij

In de deze variant schrijft de wetgever alleen voor aan welke kwaliteitseisen de data moet voldoen. De manier waarop de data wordt verzameld én de wijze waarop deze aan de toezichthoudende instanties wordt gepresenteerd is vormvrij. Deze aanpak lijkt voor een deel op de wijze waarop de Belastingdienst opereert met uitzondering van de extra regelgeving die voor de ILT ook niet mogelijk is. De ondernemer dient zorg te dragen voor een betrouwbare administratie. Op welke manier de ondernemer dat doet is de keuze van de ondernemer.

Het voordeel hiervan is dat de verantwoordelijkheid van de overheid voor datasystemen en uitwisseling minimaal is. Dat biedt bovendien veel ruimte voor innovatie. Deze variant vraagt wel vertrouwen in de markt van aanbieders, in de zin dat hun systemen moeten voldoen aan de specificatie van minimale eisen en bijhorende randvoorwaarden. Een bijkomend nadeel is wel dat de toezichthouder mogelijk meer inspanning moet leveren bij de verwerking van data, aangezien de wijze van aanlevering niet gestandaardiseerd is.

| Reguleringsregimes      | Voorschrijven wijze van data verzameling, verificatie en opslag | Voorschrijven wijze van data extractie en de interface waarmee data wordt gepresenteerd | Voorschrijven van de kwaliteit waaraan de verzamelde data moet voldoen |
|-------------------------|---|---|--|
| Strikt voorschrijven    | X   | X   | X  |
| Interface voorschrijven |   | X   | X  |
| Vormvrij                |   |   | X  |

Figuur 12: mogelijke regimes van regulering voor aanleveren van data

## 6.4 Deelconclusie

Het vele 'gedoe' met de BCT zoals reeds hierboven geconstateerd, laat zien dat het huidige regime van regulering veel van de capaciteiten van de overheid vraagt. Het vereist niet alleen veel technische kennis, maar ook een duidelijk regiefunctie in de keten als het gaat om dataregistratie. De vraag is bovendien of het niet zorgt voor schijnzekerheden. Bovendien heeft het strikte voorschrijven ook als belangrijk nadeel dat dit de innovatie remt. De vraag is dan ook of er niet gezocht moet worden naar een regime van regulering dat de sector meer vrijheidsgraden én verantwoordelijkheid geeft voor het aanleveren van de noodzakelijke informatie voor het uitoefenen van toezicht. Hoe ver daar mee gegaan moet worden, hangt af van de inschatting in hoeverre de aanbieders van registratiesystemen in staat zijn hierop in te spelen. De risico's die daarmee samenhangen moeten zorgvuldig gewogen worden.

## 7 Conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk vormt het sluitstuk van de eenmeting. Het is de synthese van alle uitkomsten van dit onderzoek en de plek waar we een antwoord geven op de verschillende hoofdvragen zoals deze zijn vastgesteld aan het begin van het onderzoek:

1. In hoeverre zijn de BCT-doelstellingen bereikt en worden deze naar verwachting bereikt?
2. Wat zijn naar de huidige inzichten de minimale eisen die moeten worden gesteld aan een instrument voor de digitale registratie van ritgegevens en arbeids- en rusttijden ten behoeve van een effectieve en efficiënte handhaving?
3. Zijn er alternatieve instrumenten (bijvoorbeeld in de vorm van een app) waarmee dezelfde doelen als de BCT kunnen worden bereikt?

De antwoorden op deze onderzoeksvragen vormen de conclusies van het onderzoek.

In het vervolg staan we bij elke onderzoeksvraag afzonderlijk stil. In aanvulling hierop formuleren we een aantal aanbevelingen voor de verdere benadering en gebruik van de BCT. Dit doen we in een afsluitende paragraaf in onderlinge samenhang.

### 7.1 Conclusies

#### 7.1.1 Conclusies doelbereik

##### **Doel 1: Verbreed en verbeterd toezicht**

De gegevens die gegenereerd worden door het gebruik van de BCT zijn deugdelijk en kunnen niet achteraf gemanipuleerd worden. Uiteraard onder veronderstelling dat de gegevens vereisen dat de gegevens initieel correct zijn ingevoerd. Aangezien dit een handmatige handeling is kunnen er (bedoelde en onbedoelde) fouten in het bestand sluipen. Het moedwillig frauderen van arbeids- en rusttijden is daarmee nog steeds mogelijk, maar 'ermee weggkomen' is lastiger dan voorheen. Ook is de controle van arbeids- en rusttijden makkelijker geworden. Het bestrijden van fraude vraagt om 'heterdaad-acties'. De BCT maakt het bij deze acties makkelijker om onjuistheden vast te stellen en te bewijzen. Op dit punt zijn er geen wijzigingen opgetreden ten opzichte van de situatie ten tijde van de nulmeting.

Het uitlezen op de data wordt bemoeilijkt op het moment dat er storingen zijn. Ten tijde van een storing registreert de BCT geen data. Vanwege mogelijke storingen houden nog veel taxichauffeurs naast de BCT een papierenadministratie bij. Ten tijde van de uitvoering van de eenmeting is het aantal storingen, waarbij taxichauffeurs naar de garage moeten, nog steeds redelijk hoog (20% van de chauffeurs geeft aan maar liefst 3 keer of meer naar de garage te zijn gegaan in het afgelopen jaar). Over het soort storing en het onderdeel waar de storing betrekking op heeft kunnen wij in dit onderzoek geen uitspraken doen. In hoeverre dit een verbetering is t.o.v. de situatie in de nulmeting is niet te bepalen. Er bestaat namelijk geen

beeld van het aantal storingsen ten tijde van de nulmeting en daarnaast speelde ook allerlei 'kinderziekten' een rol die bij de introductie van een nieuwe technologie te verwachten zijn.

Aanvullend is ook de compatibiliteit tussen de BCT en de uitleessoftware van de ILT problematisch. Het is voor de ILT in gevallen waar de BCT niet is uitgerust met de juiste software-update, niet altijd mogelijk om de data uit te lezen en te controleren. Deze software-update is voor taxiondernemers niet verplicht. Echter slechts een beperkt aantal taxiondernemers (4%) laat weten de laatste software-update niet te hebben uitgevoerd.

Hoewel de BCT het mogelijk maakt dat er verbreed en beter toezicht mogelijk is, is hiervan in de praktijk (vooralsnog) geen sprake. In plaats van de afgesproken intensivering van het toezicht zijn de inspanningen vanuit de ILT aanzienlijk gedaald. Van bedrijfsbezoeken waarbij BCT-gegevens gebruikt worden is geen sprake. De ILT geeft aan dat de capaciteit ingezet is op het uitvoeren van een tweetal pilots om te komen tot deskhandhaving (zie ook §2.3). De uitkomsten van deze pilots maken echter inzichtelijk dat dit op korte termijn nog geen te verwachten ontwikkeling is. Daarnaast vinden de inspecties op straat beperkt plaats. Het aantal straatinspecties is in 2017 en de eerste helft van 2018 ten opzichte van 2016 met meer dan de helft afgenomen en sinds een aantal maanden is de handhaving van de arbeids- en rusttijden (tijdelijk) stop gezet.

Ondanks het verminderde aantal straatinspecties is het aantal geconstateerde overtredingen toegenomen. In de tweede helft van 2016 werden 120 BCT-gerelateerde overtredingen geconstateerd. In 2017 is dit gestegen naar 354, over de eerste helft van 2018 waren dit er 195. Deze toename wordt mogelijk verklaard door de verschuiving naar risico gestuurd toezicht en een nieuwe registratie die sinds 2018 gebruikt wordt. In weke mate beide hebben bijgedragen aan de toename is niet bekend. In circa een derde van de gevallen werd een proces verbaal opgemaakt. In de andere gevallen volstond de ILT met een waarschuwing.

In algemene termen kan gesteld worden dat de BCT bijdraagt aan de mogelijkheden van een verbreed en verbeterd toezicht maar dat het uitblijven van adequate controle en handhaving op de BCT verhinderen dat er op dit doelbereik duidelijk te onderscheiden voortgang wordt bereikt.

## Doel 2: Veiligheid taxivervoer

De relatie tussen de BCT en de veiligheid van het taxivervoer berust op de aanname dat het naleven van de arbeids- en rusttijden de veiligheid vergroot. Dit doordat taxichauffeurs voldoende uitgerust deelnemen aan het verkeer. Deze aanname wordt echter niet gestaafd door extern onderzoek, zoals ook al eerder door de Staatsecretaris in een brief aan de Tweede Kamer is aangegeven. Daarnaast registreert de BCT geen gegevens die direct of indirect iets over de veiligheid kunnen zeggen. Deze gegevens maken het daarom niet mogelijk om in dit onderzoek conclusies te trekken over de toegenomen veiligheid van het taxivervoer als gevolg van de invoering van de BCT. Dit roept de vraag op in hoeverre dit doel voor de BCT relevant en effectief is. Voor de duidelijkheid: daarmee is niet gezegd dat het doelbereik veiligheid in bovenliggende wet- en regelgeving in algemene zin niet relevant en effectief is<sup>30</sup>. De waarneming in deze evaluatie beperkt zich tot het doelbereik van de BCT als instrument.

Zoals ook al aangegeven tijdens de nulmeting kan de BCT op een tweetal manieren effect hebben op de naleving van de arbeids- en rusttijden. Op de eerste plaats kan de invoering van de BCT de spontane naleving bevorderen, doordat het inzicht wordt vergroot in de arbeids-

<sup>30</sup> Los van de bewijsvoering over de relatie arbeids- en rusttijden inzake veiligheid dient de Rijksoverheid te voldoen aan de Europese richtlijnen over arbeidsbescherming van zelfstandige rijders.

en rusttijden. Ten tijde van de nulmeting is geconstateerd dat dit effect is opgetreden, maar dat de omvang van dit effect niet was na te gaan. Dit is in de eenmeting niet anders.

De tweede manier heeft effect via een als voldoende hoog gepercipieerde pakkans. De BCT als instrument verhoogt de pakkans, doordat tijdens 'heterdaad-acties' fraude makkelijker aan te tonen is. Tegelijkertijd vraagt dit wel om voldoende straatinspecties, zodat de pakkans (lees: de kans om op heterdaad betrapt te worden) als voldoende hoog wordt beschouwd. Daarvan blijkt echter tijdens deze eenmeting geen sprake. De meerderheid van de taxichauffeurs en de taxiondernemingen heeft dan ook het idee dat de pakkans is afgenomen.

Belangrijk aandachtspunt bij het bovenstaande is dat dit geldt voor de controles van ZZP'ers (m.n. straattaxi's). Voor de controle van ondernemers met medewerkers in dienst (deels ook contractvervoer) heeft ook het SFT een handhavende rol. Deze wordt gestructureerd uitgevoerd en hoewel deze vooralsnog geen handhaving van de arbeids- en rusttijden inhoudt (dit zal vanaf 1 januari 2019 plaatsvinden) leiden regelmatige controles tot een betere naleving van wet- en regelgeving.

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat over de bijdrage van de BCT aan het doelbereik Veiligheid geen uitspraken gedaan kunnen worden. De naleving van arbeids- en rusttijden is voor de groep ZZP'ers (met name straattaxi markt) ook niet vast te stellen als het gevolg van het onder doel 1 geconcludeerde uitblijven van handhaving op arbeids- en rusttijden. Uitzondering hierop vormen ondernemers met medewerkers in loondienst.

### **Doel 3: Verbeteren gelijke concurrentievoorwaarden**

Het verbeteren van de gelijke concurrentievoorwaarden hangt nauw samen met de naleving van de regels omtrent arbeids- en rusttijden en de fiscale regels. Indachtig de conclusies bij doel 1 is de registratie van deze gegevens middels de BCT deugdelijker dan voor de invoering van de BCT (met uitzondering van de momenten waarop een storing plaatsvindt). Frauderen is nog steeds mogelijk, maar wel lastiger en beter bewijsbaar.

Dit veronderstelt wel een actieve handhaving op de BCT. Dit is echter niet het geval gezien het achterwege blijven van bedrijfsbezoeken en de meer dan halvering van het aantal straatinspecties (zie ook: §2.3). Aangezien zowel de chauffeurs als de ondernemers het idee hebben dat de pakkans is afgenomen, met alle gevolgen voor de naleving van geldende wet- en regelgeving, dan kan niet anders worden geconcludeerd dan dat door de invoering van de BCT de mogelijkheden voor controle t.b.v. van gelijke concurrentievoorwaarden zijn verbeterd maar dat de feitelijk verbetering van gelijke concurrentievoorwaarden vooralsnog niet heeft opgetreden als gevolg van het uitblijven van adequate toezicht en handhaving.

### **Doel 4: Verbeterde transparantie voor de reiziger**

Ten opzichte van de nulmeting is de transparantie voor de reiziger niet toegenomen. De gegevens op de ritbon zijn ongewijzigd gebleven. Het stabiele aantal meldingen van klachten (op hoofdlijnen) in de afgelopen jaren laat zien, dat er geen wijzigingen hebben plaatsgevonden in de omvang waarin het klachtenmeldpunt wordt gevonden. In hoeverre de verschillende gegevens op de ritbon een bijdrage leveren aan de transparantie, is niet te achterhalen aangezien hierop geen registratie plaatsvindt.

Het is aannemelijk dat het bij de nulmeting geconstateerde ontbreken van toegevoegde waarde van het op de ritbon melden van de GPS-coördinaten nog steeds geldend is. Klanten hebben namelijk nog steeds behoefte aan prijsinformatie vooraf en aan een kwitantie ten behoeve van het declareren van een taxirit achteraf. Het is niet te verwachten, dat de reizigers in de toekomst wel de meerwaarde van de GPS-data ervaren in het kader van de transparantie van de rit.

Reizigersvereniging Rover geeft aan dat de gewijzigde regelgeving omtrent het aanbieden van de ritbon (van verplicht overhandigen naar verplicht aanbieden) een ongewenste ontwikkeling is, die de transparantie kan verminderen. Mede ook doordat een deel van de reizigers niet bekend is met zijn/haar rechten of de gegevens op de bon.

Voor de individuele reiziger lijkt daarmee de transparantie niet te zijn toegenomen al wil dat niet zeggen dat de gegevens niet hun meerwaarde bewijzen in het klachtenafhandelingsproces. Dit is echter op dit moment niet na te gaan.

## **Doel 5: Verminderen van administratie lasten**

De vraag is of de administratieve lasten met de invoering van de BCT zijn verminderd. Voor wat betreft het bijhouden van de administratie gedurende de rit is er een vermindering opgetreden, doordat de voorheen schriftelijke handelingen van het bijhouden van de papieren rittenstaat zijn vervangen door de bediening van de BCT. Deze vermindering is echter alleen van toepassing op straattaxi's en in situaties waarin er geen additionele handelingen zijn vereist. Indien deze laatste wel zijn vereist, ontstaat de situatie waarin de BCT geen vermindering van de administratieve lasten betekent. Voor contractvervoer betekent de BCT in geen enkele situatie een administratieve lastenverlichting, aangezien het aantal handelingen met de invoering van de BCT alleen maar zijn toegenomen.

Daar waar de BCT een automatisering betekent van de administratie van de backoffice, is een beperkte lastenvermindering gerealiseerd, doordat voor kleine, niet geautomatiseerde bedrijven het makkelijker is geworden de ritgegevens voor tal van toepassingen (indienen van belastingen) uit te draaien en over te nemen in plaats van handgeschreven rittenstaten.

- Voor kleine en middelgrote bedrijven kan introductie van de BCT aanleiding zijn, om de gehele bedrijfsvoering te automatiseren. Dit levert mogelijk grotere efficiëntie op de bedrijfsvoering en vermindering van administratieve lasten. Er is niet vast te stellen in hoeverre hier sinds de invoering van de BCT sprake van is geweest. Uit de enquête is wel gebleken, dat maar een zeer beperkt deel van de kleinere ondernemingen een verbinding tot stand heeft gebracht tussen de BCT en de backoffice.
- Voor grotere bedrijven geldt over het algemeen dat de invoering van de BCT geen administratieve lastenverlichting heeft gebracht, doordat deze bedrijven vaak al met software werken die de gewenste gegevens registreren en verwerken. In deze situatie heeft de BCT mogelijk tot een administratieve lastenverzwaring geleid, aangezien nu ook een tweede informatiestroom gemanaged moet worden. Het overgrote deel van de grotere bedrijven heeft wel een koppeling tot stand gebracht tussen de BCT en de systemen in de backoffice.
- Voor alle segmenten in de markt geldt dat de BCT, doordat het opzetten en onderhouden van een fysiek archief niet meer voorgeschreven is, op dit punt een administratieve lastenverlichting heeft betekend. Aangezien een groot deel van de markt aangeeft nog steeds een papieren rittenstaat bij te houden is hiervan maar beperkt sprake.
- Mede met het oog op mogelijke storingen houdt de helft van de taxichauffeurs naast de BCT nog steeds een papieren administratie bij. Het bijhouden van twee administraties zorgt voor een toename van de administratieve lasten.
- Samenvattend kan gesteld worden dat de invoering van de BCT geen administratieve lastenverlichting heeft gebracht ongeacht de omvang van de onderneming en het soort onderneming. Slechts in enkele, ongecompliceerde, situaties heeft de BCT wel voor een

lastenverlichting gezorgd daar waar het kleine ondernemers of ZZP'ers betreft. Dit beeld wordt ook duidelijk bevestigd in de enquête door chauffeurs en ondernemers.

## 7.1.2 Conclusies minimale eisen en alternatieven

De eerder vastgestelde minimale eisen voldoen nog steeds. Er is geen aanleiding om deze te wijzigen. Wel is het verstandig om betrouwbaarheid en beschikbaarheid expliciet als randvoorwaarden te benoemen. Dit is zeker noodzakelijk indien andere alternatieven voor de huidige BCT worden verkend. Op basis van gesprekken met experts concluderen we dat in een dergelijke verkenning niet de technische mogelijkheden als (eerste) insteek moet worden genomen. Vandaag de dag is technisch veel mogelijk en is de keuze van de techniek sterk afhankelijk van het regime van regulering. Het huidige regime wordt gekenmerkt door het strikt voorschrijven van de wijze van data verzamelen, verificatie, opslag en uitwisseling met de toezichthouder. Dit heeft als belangrijk nadeel dat het de innovatie remt en de Rijksoverheid verantwoordelijk maakt voor de effecten van technische specificaties. Door in het regime van regulering de verantwoordelijkheid voor het verzamelen, verifiëren en opslaan van data bij de sector te leggen, ontstaat meer ruimte voor toepassen van innovatie door aanbieders van systemen.

## 7.2 Aanbevelingen

### 7.2.1 Herijk ten dele de doelstellingen van de BCT

Voor het goed functioneren van de taximarkt heeft de Rijksoverheid voor de verplichte invoering van de BCT vijf doelstellingen geformuleerd: beter toezicht, meer veiligheid, eerlijke concurrentie, meer transparantie voor de reiziger en lagere administratieve lasten voor de sector. Alle vijf doelstellingen zijn nog steeds actueel, maar in dit kader is alleen relevant in hoeverre de BCT als instrument daar aan bijdraagt.

Het evalueren van de doelstelling veiligheid voor de BCT is niet mogelijk gebleken omdat de door de BCT geregistreerde data slechts indirect, en op dit moment onbewezen, gerelateerd is aan de veiligheid. Dit roept de vraag op in hoeverre dit doel relevant is als doel van de BCT (niet als doel voor de wet- en regelgeving omtrent arbeids- en rusttijden).

De doelstellingen om met de BCT verbreed en beter toezicht te houden en om eerlijke concurrentie te bevorderen zijn nog steeds relevant en behoeven op dit moment geen herijking. Wel zou een herijking van de inzet op toezicht en handhaving op z'n plaats zijn (zie ook de volgende aanbeveling).

De doelstellingen om meer transparantie voor de reiziger te bevorderen en de administratieve lasten voor de sector te verlagen met de invoering van de BCT zijn niet gerealiseerd. Herijking van de doelstellingen heeft geen directe meerwaarde aangezien dit sterk afhankelijk is van de gekozen oplossing. Dit brengt de vraag met zich mee of de BCT in de huidige vorm als middel daarvoor geschikt is. Voor het realiseren van deze doelstellingen is dan ook een nadere verkenning van alternatieven gewenst waarbij ook de positie van de Rijksoverheid op dit punt opnieuw kan worden gewogen in het kader van het gewenste reguleringsregime.

### 7.2.2 Voer nader onderzoek uit naar de aard van de BCT-storingen

Tijdens dit onderzoek is gebleken dat een groot aantal BCT's storingen ondervindt die van de taxichauffeur verlangen om naar de garage te gaan om deze storing te verhelpen. Aangezien er geen inzicht is in het soort storing of op welk onderdeel de storing betrekking heeft is het op dit moment niet mogelijk deze aantallen nader te duiden terwijl dit wel waardevolle



informatie is in de evaluatie van de werking van BCT. In dit licht en mede ook gezien het breed gedragen ongenoegen binnen de taxibranche op dit punt, is het aan te bevelen om nader onderzoek te doen naar de aard en soort storingen die optreden.

## **7.2.3 Maak werk van de handhaving**

Voor de eerste drie doelen die geformuleerd zijn – beter toezicht, meer veiligheid en eerlijke concurrentie - geldt dat de invoering van de BCT alleen werkt bij een voldoende niveau van handhaving. Om de doeltreffendheid te vergroten is het belangrijk dat de ILT werk maakt van de handhaving op de BCT en dit gestructureerd en planmatig uitvoert.

Deze afspraak is eerder gemaakt in vervolg op de nulmeting. Daadwerkelijke invulling van deze eerdere afspraak is op korte termijn geboden. Zonder voldoende handhaving is de BCT gedoemd te mislukken en valt ook het draagvlak weg voor toekomstige ontwikkelingen.

## **7.2.4 Specificeer en breid de registratie door het landelijk klachtenmeldpunt uit**

De huidige registratie van klachten bij het landelijk klachtenmeldpunt maakt het op dit moment niet mogelijk om te bepalen in hoeverre de gegevens op de ritbon bijdragen aan het indienen van een klacht. Dit heeft te maken met de beperkte categorisering die op dit moment gehanteerd wordt en die niet verder is toegespitst op de doel(en) van de BCT. Uit gesprekken met het meldpunt blijkt dat dit relatief eenvoudig aan te passen is. Hiermee wordt het in de toekomst beter mogelijk om te bepalen welke en hoeveel klachten baat hebben bij de aanvullende gegevens op de ritbon en dus in welke mate de invoering van de BCT bijdraagt aan een verbeterde transparantie voor de reiziger.

Daarnaast zou het wenselijk zijn om niet alleen inzicht te verkrijgen in de aard van de klacht en of hierbij wel of niet gebruik wordt gemaakt van de ritbon, maar ook in hoeverre klachten worden toegewezen en in hoeverre dit oordeel gebaseerd is op de gegevens van de ritbon. Dit vraagt echter wel aanvullende registraties door het landelijk klachtenmeldpunt. Of dit ook makkelijk te realiseren is, is op dit moment niet bekend.

## **7.2.5 Kijk naar alternatieven voor de BCT**

Het onderzoeken van alternatieven is nodig om met name op de laatste twee doelstellingen verbeteringen te kunnen realiseren. Dit vraagt echter eerst een fundamentele keuze naar het reguleringsregime dat de Rijksoverheid bereid is te hanteren. Om te komen tot deze keuze zal er nader onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de vorm en daarbij behorende consequenties voor zowel de rol van de Rijksoverheid als ook voor de (herijkte) doelen van de toekomstige BCT.

## Bijlage I: Deelvragen bij onderzoeksvragen

### Verbreed en verbeterd toezicht

- Kunnen handhavingsinstanties inderdaad beter nagaan of vervoerders zich aan de regels houden?
- Kunnen toezichthouders de beschikbare gegevens inderdaad makkelijker verwerken?
- Is het toezicht daardoor efficiënter, of kan dat op basis van de eerste ervaringen efficiënter worden? Is dat kwantitatief en kwalitatief te onderbouwen? Is het gemakkelijker om terug te kijken in de tijd qua handelingen/ Kun je met de BCT meer gegevens doornemen dan voorheen?
- In hoeverre is deze doelstelling ook te bereiken met alternatieven (digitale tachograaf, apps, eventuele andere alternatieven)?

### Verbeteren van gelijke concurrentievoorwaarden

- Wordt de pakkans inderdaad verhoogd?
- Leidt dit tot een betere naleving nu of naar verwachting in de toekomst?
- Stelt dit toezichthouders beter in staat om gerichte inspecties uit te voeren? Nu of naar verwachting in de toekomst?
- Wordt er minder fraude met de arbeids- en rusttijden geconstateerd dan voorheen?
- Is het moeilijker geworden om ten onrechte privé (zwart) te rijden wanneer een taxirit wordt gemaakt?
- Is de verhouding tussen zakelijke en privé kilometers veranderd in de rittenregistratie bij de Belastingdienst?
- Is het aantal zakelijke kilometers per chauffeur gestegen in de rittenregistratie bij de Belastingdienst?

### Verminderen van administratieve lasten voor de taxiondernemer

- Sluit de registratie van de gegevens door de BCT aan bij de werkelijkheid, zijn de gegevens deugdelijk?
- Scheelt het tijd indien de data meteen in de bedrijfsadministratie wordt doorgevoerd?
- Is er nog een dubbele registratie? Zo ja, wanneer wordt daarmee gestopt?
- Hoeveel tijd bespaart de BCT voor chauffeurs door het vervallen van handmatige handelingen tussen ritten?
- Is het naar verwachting gemakkelijker om de rittenregistratie bij de Belastingdienst aan te geven?
- Is er in de beantwoording van bovenstaande vragen verschil tussen zzp'ers, middelgrote en grote bedrijven?
- In hoeverre is/wordt de BCT gekoppeld met bestaande bedrijfsinformatiesystemen?
- Is de BCT van toegevoegde waarde voor bedrijfsdoeleinden ten opzichte van bestaande systemen (zogenoemde agendapakketten)?

# Andersson Elffers Felix

## **Veiligheid taxivervoer**

- In hoeverre is sprake van een preventieve werking van de completere en meer betrouwbare registratie?

## **Verbeterde transparantie voor de reiziger bij het afrekenen van de rit**

- Produceert de BCT een (meer) complete bon?
- Is de taxameter gekoppeld aan de BCT of veelal als functionaliteit in de BCT opgenomen?
- Geeft de bon meer inzicht in hoe het eindtarief is opgebouwd?
- Maken de GPS gegevens de afrekening transparanter en betrouwbaarder?

## Bijlage II: Enquêtevragen

| Vragen:  | Antwoordopties   |
|--|--|
| <b>Gezamenlijke vragen</b>   |  |
| Welk van de volgende beschrijvingen is op u van toepassing?                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>Ik ben taxichauffeur in (loon)dienst bij een bedrijf</li><li>Ik ben een taxichauffeur en tevens ondernemer (zzp'er)</li><li>Ik ben een taxiondernemer met chauffeurs/personeel in (loon)dienst</li></ul> |
| <b>Vragen voor chauffeurs in (loon)dienst</b>  |  |
| Hoe lang bent u al actief als taxichauffeur?   | Open vraag   |
| Beschik uw taxi over een BCT (Boordcomputer Taxi)?   | <ul style="list-style-type: none"><li>Ja</li><li>Nee (Indien het antwoord 'nee' is eindigt de enquête na deze vraag)</li></ul>   |
| Over welk type BCT beschikt uw taxi?   | <ul style="list-style-type: none"><li>Taxitronic (van Neone)</li><li>Cabman (van Euphoria)</li><li>Quipment BCT Focus/Qtwee (van Quipment)</li><li>Weet ik niet</li></ul>  |
| Hoe vaak bent u door een defect aan de BCT naar de garage moeten gaan afgelopen jaar?        | <ul style="list-style-type: none"><li>0</li><li>1</li><li>2</li><li>3</li><li>4</li><li>5</li><li>Meer dan 5 keer</li></ul>  |
| Helpt de BCT bij het beter naleven van de arbeids- en rusttijden?                            | <ul style="list-style-type: none"><li>Ja</li><li>Nee</li><li>Weet ik niet</li></ul>  |
| Wordt er door uw werkgever meer aandacht besteed aan de naleving van arbeids- en rusttijden? | <ul style="list-style-type: none"><li>Ja</li><li>Nee</li><li>Weet ik niet</li></ul>  |
| Helpt de BCT om fouten te voorkomen in uw administratie (rittenstaat)?                       | <ul style="list-style-type: none"><li>Ja</li><li>Nee</li><li>Weet ik niet</li></ul>  |

---

|  |  |
|--|--|
| Houdt u naast de BCT ook een papieren administratie (rittenstaat) bij? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|  |            |
|--|------------|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Met welke reden houdt u een papieren administratie (rittenstaat) bij? | Open vraag |
|--|------------|

---

|  |  |
|--|--|
| Bent u door de BCT meer/evenveel/minder tijd kwijt aan de administratie? | <input type="checkbox"/> Meer<br><input type="checkbox"/> Evenveel<br><input type="checkbox"/> Minder<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|  |  |
|--|--|
| Maakt u wel eens fouten bij het invoeren van gegevens in de BCT tijdens uw dienst? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Heeft u nog de mogelijkheid om eventuele fouten te corrigeren of te melden? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Heeft het consequenties als u fouten corrigeert of meldt? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|  |  |
|--|--|
| Bent u sinds de invoering van de BCT gecontroleerd door inspecteurs van: |  |
| 2. ILT   | <input type="checkbox"/> Ja, Nee, Weet ik niet |
| 3. SFT   | <input type="checkbox"/> Ja, Nee, Weet ik niet |
| 4. Belastingdienst   | <input type="checkbox"/> Ja, Nee, Weet ik niet |

---

|  |  |
|--|--|
| Verlopen de controles op straat soepeler sinds de invoering van de BCT? (Met andere woorden: ondersteund de BCT het controleproces?) | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Heeft u het idee dat de kans op controle is toegenomen/gelijk gebleven/afgenomen sinds de invoering van de BCT? | <input type="checkbox"/> Toegenomen<br><input type="checkbox"/> Gelijk gebleven<br><input type="checkbox"/> Afgenomen<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|  |  |
|--|--|
| Hoe vaak vragen klanten om een bon van de taxirit? | <input type="checkbox"/> Nooit<br><input type="checkbox"/> Soms<br><input type="checkbox"/> Regelmatig<br><input type="checkbox"/> Vaak<br><input type="checkbox"/> Altijd |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Als klanten om een bon vragen, vragen ze dan om een handgeschreven en/of een uitgeprinte bon? | <input type="checkbox"/> Handgeschreven bon<br><input type="checkbox"/> Uitgeprinte bon<br><input type="checkbox"/> Beide<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Krijgt u van reizigers vragen over de gegevens die op de bon staan? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|   |   |
|---|---|
| Heeft u wel eens te maken gehad met een klacht van reizigers over de gevolgde rij-route?                                  | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet  |
| Wat is uw algemene oordeel over de BCT?   | <input type="checkbox"/> Zeer ontevreden<br><input type="checkbox"/> Ontevreden<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet<br><input type="checkbox"/> Tevreden<br><input type="checkbox"/> Zeer tevreden                                       |
| Wat is uw oordeel over het gebruiksgemak van de BCT?  | <input type="checkbox"/> Zeer ontevreden<br><input type="checkbox"/> Ontevreden<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet<br><input type="checkbox"/> Tevreden<br><input type="checkbox"/> Zeer tevreden                                       |
| Wat is uw oordeel over de toegevoegde waarde van de BCT?  | <input type="checkbox"/> Laag<br><input type="checkbox"/> Beperkt<br><input type="checkbox"/> Voldoende<br><input type="checkbox"/> Ruim<br><input type="checkbox"/> Hoog   |
| Zijn er nog aanvullende opmerkingen die u wilt maken t.a.v. de BCT?   | Open vraag  |
| <b>Vragen voor zzp'ers</b>  |   |
| Hoe lang bent u al actief als taxichauffeur?  | Open vraag  |
| Beschikt uw taxi over een BCT (Boordcomputer Taxi)?   | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee   |
| (Indien het antwoord op de vorige vraag NEE was) Waarom niet?   | Open vraag  |
| Over welk type BCT beschikt uw taxi?  | <input type="checkbox"/> Taxitronic (van Neone)<br><input type="checkbox"/> Cabman (van Euphoria)<br><input type="checkbox"/> Qipment BCT Focus/Qtwee (van Qipment)<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet<br><input type="checkbox"/> Geen |
| Is de BCT die u gebruikt voorzien van de laatste updates?   | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet  |
| (Indien het antwoord op de vorige vraag NEE was) Wat is de reden dat u de laatste updates (nog) niet heeft geïnstalleerd? | Open vraag  |
| Hoe vaak bent u door een defect aan de BCT naar de garage moeten gaan afgelopen jaar?                                     | <input type="checkbox"/> 0<br><input type="checkbox"/> 1<br><input type="checkbox"/> 2<br><input type="checkbox"/> 3<br><input type="checkbox"/> 4<br><input type="checkbox"/> 5<br><input type="checkbox"/> Meer dan 5 keer                  |

---

|  |  |
|--|--|
| Is uw BCT gekoppeld aan uw backoffice? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Heeft u meer, gelijke of minder kosten door de BCT? | <input type="checkbox"/> Meer kosten<br><input type="checkbox"/> Gelijke kosten<br><input type="checkbox"/> Minder kosten<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Helpt de BCT bij het beter naleven van de arbeids- en rusttijden? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|  |  |
|--|--|
| Helpt de BCT om fouten te voorkomen in uw administratie (rittenstaat)? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|  |  |
|--|--|
| Houdt u naast de BCT ook een papieren administratie (rittenstaat) bij? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|  |            |
|--|------------|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Met welke reden houdt u een papieren administratie (rittenstaat) bij? | Open vraag |
|--|------------|

---

|  |  |
|--|--|
| Maakt u wel eens fouten bij het invoeren van gegevens in de BCT tijdens uw dienst? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Registreert u zelf eventueel foutief gebruik van de BCT t.b.v. toekomstige controles? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|  |            |
|--|------------|
| (Indien op de vorige vraag het antwoord JA was)<br>Op welke manier registreert u de gegevens bij foutief gebruik van de BCT? | Open vraag |
|--|------------|

---

|  |  |
|--|--|
| Registreert de BCT alle voor u relevante gegevens? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|  |            |
|--|------------|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag NEE was)<br>Welke gegevens zou de BCT nog meer moeten registreren? | Open vraag |
|--|------------|

---

|  |  |
|--|--|
| Bent u door de BCT meer/evenveel/minder tijd kwijt aan de administratie? | <input type="checkbox"/> Meer<br><input type="checkbox"/> Evenveel<br><input type="checkbox"/> Minder<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Heeft u sinds de invoering van de BCT een bedrijfscontrole gehad? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

# Andersson Elffers Felix

---

|  |  |
|--|--|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Wordt uw onderneming sinds de invoering van de BCT vaker, gelijk of minder vaak gecontroleerd (bedrijfsbezoek)?                                 | <input type="checkbox"/> Vaker<br><input type="checkbox"/> Gelijk<br><input type="checkbox"/> Minder vaak<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet                         |
| (Indien het antwoord twee vragen gelden JA was)<br>Verlopen de controles bij bedrijfsbezoeken soepeler sinds de invoering van de BCT? (Met andere woorden: ondersteunt de BCT het controleproces?) | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet   |
| Bent u sinds de invoering van de BCT op straat gecontroleerd door de ILT?  | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet   |
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Wordt uw taxi sinds de invoering van de BCT vaker, gelijk of minder vaak op straat gecontroleerd door de ILT?                                   | <input type="checkbox"/> Vaker<br><input type="checkbox"/> Gelijk<br><input type="checkbox"/> Minder vaak<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet                         |
| (Indien het antwoord twee vragen gelden JA was)<br>Verlopen de controles op straat soepeler sinds de invoering van de BCT? (Met andere woorden: ondersteunt de BCT het controleproces?)            | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet   |
| Denkt u dat door de invoering van de BCT de pakkans (door de ILT, SFT of Belastingdienst) bij overtredingen groter, gelijk of kleiner is geworden?   | <input type="checkbox"/> Groter<br><input type="checkbox"/> Gelijk<br><input type="checkbox"/> Kleiner<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet                            |
| Denkt u dat door de invoering van de BCT de concurrentievoorwaarden zijn verbeterd, gelijk gebleven, of verslechterd?  | <input type="checkbox"/> Verbeterd<br><input type="checkbox"/> Gelijk gebleven<br><input type="checkbox"/> Verslechterd<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet           |
| Hoe vaak vragen klanten om een bon van de taxirit?   | <input type="checkbox"/> Nooit<br><input type="checkbox"/> Soms<br><input type="checkbox"/> Regelmatig<br><input type="checkbox"/> Vaak<br><input type="checkbox"/> Altijd |
| Als klanten om een bon vragen, vragen ze dan om een handgeschreven en/of een uitgeprinte bon?  | <input type="checkbox"/> Handgeschreven bon<br><input type="checkbox"/> Uitgeprinte bon<br><input type="checkbox"/> Beide<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet         |
| Krijgt u van reizigers vragen over de gegevens die op de bon staan?  | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet   |
| Heeft u wel eens te maken gehad met een klacht van reizigers over de gevolgde rij-route?   | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet   |

---



# Andersson Elffers Felix

---

|   |  |
|---|--|
| Heeft de reiziger daarbij gebruikgemaakt van de GPS-gegevens op de taxibon die er sinds de invoering van de BCT op staan? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul> |
|---|--|

---

|  |   |
|--|---|
| Maakt u gebruik van de fiscale labels in de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Nee, de geïnstalleerde BCT heeft deze mogelijkheid niet</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul> |
|--|---|

---

|  |  |
|--|--|
| Worden de ritten die privé zijn ook als zodanig geregistreerd in de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Er is geen sprake van het maken van privé-ritten</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul> |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Bent u bekend met de rekenhulp: 'privé gebruik auto btw'? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja, deze gebruik ik</li><li><input type="checkbox"/> Ja, deze gebruik ik niet</li><li><input type="checkbox"/> Nee, deze is mij niet bekend</li></ul> |
|---|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Gebruikt u de gegevens uit de BCT voor uw belastingadministratie en – aangifte? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul> |
|---|--|

---

|   |   |
|---|---|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Voor welke belastingen gebruikt u de gegevens uit de BCT? (meerdere opties mogelijk) | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM)</li><li><input type="checkbox"/> Motorrijtuigenbelasting (MRB)</li><li><input type="checkbox"/> Omzetbelasting</li><li><input type="checkbox"/> Privégebruik omzetbelasting</li><li><input type="checkbox"/> Privégebruik loonbelasting</li><li><input type="checkbox"/> Inkomstenbelasting</li></ul> |
|---|---|

---

|   |   |
|---|---|
| Wat is uw algemene oordeel over de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Zeer ontevreden</li><li><input type="checkbox"/> Ontevreden</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li><li><input type="checkbox"/> Tevreden</li><li><input type="checkbox"/> Zeer tevreden</li></ul> |
|---|---|

---

|  |   |
|--|---|
| Wat is uw oordeel over het gebruiksgemak van de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Zeer ontevreden</li><li><input type="checkbox"/> Ontevreden</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li><li><input type="checkbox"/> Tevreden</li><li><input type="checkbox"/> Zeer tevreden</li></ul> |
|--|---|

---

|  |   |
|--|---|
| Wat is uw oordeel over de toegevoegde waarde van de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Laag</li><li><input type="checkbox"/> Beperkt</li><li><input type="checkbox"/> Voldoende</li><li><input type="checkbox"/> Ruim</li><li><input type="checkbox"/> Hoog</li></ul> |
|--|---|

---

|  |  |
|--|--|
| Wat vindt u van de prijs-/kwaliteitsverhouding van de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Slecht</li><li><input type="checkbox"/> Matig</li><li><input type="checkbox"/> Redelijk</li><li><input type="checkbox"/> Goed</li><li><input type="checkbox"/> Uitstekend</li></ul> |
|--|--|

---

|  |   |
|--|---|
| Zijn er nog aanvullende opmerkingen die u wilt maken t.a.v. de BCT?  | <input type="checkbox"/> Open vraag   |
| <b>Vragen voor ondernemers</b>   |   |
| Hoeveel chauffeurs rijden voor uw bedrijf?   | <input type="checkbox"/> Open vraag   |
| Hoeveel voertuigen heeft u als taxi in gebruik?  | <input type="checkbox"/> Open vraag   |
| Beschikt uw taxi/Beschikken al uw taxi's over een BCT (Boordcomputer taxi)?  | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet  |
| (Indien het antwoord op de vorige vraag NEE was) Waarom beschikken niet al uw taxi's over een BCT?   | <input type="checkbox"/> Open vraag   |
| Over welke type(n) BCT beschikt uw taxi/taxi's?  | <input type="checkbox"/> Taxitronic (van Neone)<br><input type="checkbox"/> Cabman (van Euphoria)<br><input type="checkbox"/> Quipment BCT Focus/Qtwee (van Guipment)<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet<br><input type="checkbox"/> Geen   |
| Is deze BCT/Zijn deze BCT's voorzien van de laatste updates?   | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet  |
| (Indien het antwoord op de vorige vraag NEE was) Wat is de reden dat uw BCT's (nog) niet voorzien zijn van de laatste update?                  | <input type="checkbox"/> Open vraag   |
| Hoe vaak gemiddeld is/zijn uw BCT('s) in het afgelopen jaar defect (dat u naar de garage moest gaan) geweest?                                  | <input type="checkbox"/> Nooit<br><input type="checkbox"/> Gemiddeld minder dan 1 keer<br><input type="checkbox"/> Gemiddeld 1 keer<br><input type="checkbox"/> Gemiddeld 2 keer<br><input type="checkbox"/> Gemiddeld 3 keer<br><input type="checkbox"/> Gemiddeld 4 keer<br><input type="checkbox"/> Gemiddeld 5 keer<br><input type="checkbox"/> Gemiddeld meer dan 5 keer |
| Is/Zijn uw BCT('s) gekoppeld aan uw backoffice?  | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet  |
| Heeft u meer, gelijke of minder kosten door de verplichte invoering van de BCT?  | <input type="checkbox"/> Meer kosten<br><input type="checkbox"/> Gelijke kosten<br><input type="checkbox"/> Minder kosten<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet  |
| Heeft de invoering van de BCT geleid tot minder fouten in de registratie van de arbeids- en rusttijden?  | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet  |
| Stuurt u sinds de invoering van de BCT in toenemende, gelijke of afnemende mate op de naleving van de arbeids- en rusttijden van uw personeel? | <input type="checkbox"/> Toenemend<br><input type="checkbox"/> Gelijk<br><input type="checkbox"/> Afnemend<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet   |

# Andersson Elffers Felix

---

|  |  |
|--|--|
| Heeft de invoering van de BCT geleid tot minder fouten in de rittenstaten? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Houdt u naast de BCT ook structureel een papieren administratie (rittenstaten) bij? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|  |            |
|--|------------|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Met welke reden houdt u een papieren administratie (rittenstaat) bij? | Open vraag |
|--|------------|

---

|   |  |
|---|--|
| Registreert u zelf eventueel foutief gebruik van de BCT (door uw chauffeurs)? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|   |            |
|---|------------|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Met welk doel voert u de registratie van eventuele invoerfouten in de BCT uit? | Open vraag |
|---|------------|

---

|   |            |
|---|------------|
| (Indien het antwoord op twee vragen terug JA was) Op welke manier voert u deze registratie uit? | Open vraag |
|---|------------|

---

|  |  |
|--|--|
| Registreert de BCT alle voor u relevante gegevens? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |            |
|---|------------|
| (Indien uw antwoord op de vorige vraag NEE was)<br>Welke gegevens zou de BCT nog meer moeten registreren? | Open vraag |
|---|------------|

---

|  |  |
|--|--|
| Bent u door de BCT meer/evenveel/minder tijd kwijt aan de administratie? | <input type="checkbox"/> Meer<br><input type="checkbox"/> Evenveel<br><input type="checkbox"/> Minder<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Heeft u sinds de invoering van de BCT een bedrijfscontrole gehad? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

|  |  |
|--|--|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Wordt uw onderneming sinds de invoering van de BCT vaker, gelijk of minder vaak gecontroleerd (bedrijfsbezoek)? | <input type="checkbox"/> Vaker<br><input type="checkbox"/> Gelijk<br><input type="checkbox"/> Minder vaak<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|  |  |
|--|--|
| (Indien het antwoord twee vragen geleden JA was) Verlopen de controles bij bedrijfsbezoeken soepeler sinds de invoering van de BCT? (Met andere woorden: ondersteunt de BCT het controleproces?) | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|--|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Is 1 of meerdere van uw voertuigen sinds de invoering van de BCT op straat gecontroleerd door de ILT? | <input type="checkbox"/> Ja<br><input type="checkbox"/> Nee<br><input type="checkbox"/> Weet ik niet |
|---|--|

---

# Andersson Elffers Felix

|   |   |
|---|---|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was) Worden uw taxi's sinds de invoering van de BCT vaker, gelijk of minder vaak op straat gecontroleerd door de ILT?                      | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Vaker</li><li><input type="checkbox"/> Gelijk</li><li><input type="checkbox"/> Minder vaak</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>                                       |
| (Indien het antwoord twee vragen geleden JA was) Verlopen de controles op straat soepeler sinds de invoering van de BCT? (Met andere woorden: ondersteunt de BCT het controleproces?) | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>  |
| Denkt u dat door de invoering van de BCT de pakkans (door de ILT, SFT of Belastingdienst) bij overtredingen groter, gelijk of kleiner is geworden?                                    | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Groter</li><li><input type="checkbox"/> Gelijk</li><li><input type="checkbox"/> Kleiner</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>  |
| Denkt u dat door de invoering van de BCT de concurrentievoorwaarden zijn verbeterd, gelijk gebleven, of verslechterd?   | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Verbeterd</li><li><input type="checkbox"/> Gelijk gebleven</li><li><input type="checkbox"/> Verslechterd</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>                         |
| Hoe vaak vragen klanten om een bon van de taxirit?  | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Nooit</li><li><input type="checkbox"/> Soms</li><li><input type="checkbox"/> Regelmatig</li><li><input type="checkbox"/> Vaak</li><li><input type="checkbox"/> Altijd</li></ul>          |
| Als klanten om een bon vragen, vragen ze dan om een handgeschreven en/of een uitgeprinte bon?   | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Handgeschreven bon</li><li><input type="checkbox"/> Uitgeprinte bon</li><li><input type="checkbox"/> Beide</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>                       |
| Krijgt u/uw chauffeurs van de reizigers vragen over de gegevens die op de bon staan?  | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>  |
| Heeft u wel eens te maken gehad met een klacht van reizigers over een gevolgde rij-route?   | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>  |
| Heeft de reiziger daarbij gebruik gemaakt van de GPS-gegevens op de taxibon die er sinds de invoering van de BCT op staan?  | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>  |
| Maakt u gebruik van de fiscale labels in de BCT?  | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Nee, de geïnstalleerde BCT heeft deze mogelijkheid niet</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul> |
| Worden de ritten die privé zijn ook als zodanig geregistreerd in de BCT?  | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Er is geen sprake van het maken van privé-ritten</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul>        |

---

|   |  |
|---|--|
| Bent u bekend met de rekenhulp: 'privé gebruik auto btw'? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja, deze gebruik ik</li><li><input type="checkbox"/> Ja, deze gebruik ik niet</li><li><input type="checkbox"/> Nee, deze is mij niet bekend</li></ul> |
|---|--|

---

|   |  |
|---|--|
| Gebruikt u de gegevens uit de BCT voor uw belastingadministratie en – aangifte? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ja</li><li><input type="checkbox"/> Nee</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li></ul> |
|---|--|

---

|   |   |
|---|---|
| (Indien het antwoord op de vorige vraag JA was)<br>Voor welke belastingen gebruikt u de gegevens uit de BCT? (meerdere opties mogelijk) | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM)</li><li><input type="checkbox"/> Motorrijtuigenbelasting (MRB)</li><li><input type="checkbox"/> Omzetbelasting</li><li><input type="checkbox"/> Privégebruik omzetbelasting</li><li><input type="checkbox"/> Privégebruik loonbelasting</li><li><input type="checkbox"/> Inkomstenbelasting</li></ul> |
|---|---|

---

|   |   |
|---|---|
| Wat is uw algemene oordeel over de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Zeer ontevreden</li><li><input type="checkbox"/> Ontevreden</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li><li><input type="checkbox"/> Tevreden</li><li><input type="checkbox"/> Zeer tevreden</li></ul> |
|---|---|

---

|  |   |
|--|---|
| Wat is uw oordeel over het gebruiksgemak van de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Zeer ontevreden</li><li><input type="checkbox"/> Ontevreden</li><li><input type="checkbox"/> Weet ik niet</li><li><input type="checkbox"/> Tevreden</li><li><input type="checkbox"/> Zeer tevreden</li></ul> |
|--|---|

---

|  |   |
|--|---|
| Wat is uw oordeel over de toegevoegde waarde van de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Laag</li><li><input type="checkbox"/> Beperkt</li><li><input type="checkbox"/> Voldoende</li><li><input type="checkbox"/> Ruim</li><li><input type="checkbox"/> Hoog</li></ul> |
|--|---|

---

|  |  |
|--|--|
| Wat vindt u van de prijs-/kwaliteitsverhouding van de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Slecht</li><li><input type="checkbox"/> Matig</li><li><input type="checkbox"/> Redelijk</li><li><input type="checkbox"/> Goed</li><li><input type="checkbox"/> Uitstekend</li></ul> |
|--|--|

---

|   |   |
|---|---|
| Zijn er nog aanvullende opmerkingen die u wilt maken t.a.v. de BCT? | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Open vraag</li></ul> |
|---|---|

---

## Bijlage III: Enquêteresultaten

### Achtergrondgegevens enquête

In de analyse maken we onderscheid tussen de volgende groepen respondenten:

- Taxiondernemers met chauffeurs in loondienst (vanaf nu worden deze “ondernemers” genoemd),
- ZZP’ers die tevens taxichauffeur zijn (vanaf nu worden deze “ZZP’ers” genoemd),
- Taxichauffeurs in loondienst.

De enquête bevat 46 vragen voor ondernemers, 44 vragen voor ZZP’ers en 26 vragen voor chauffeurs in loondienst. Sommige van deze vragen worden alleen aan deelgroepen gesteld, omdat ze niet voor iedereen relevant zijn (afhankelijk van het antwoord op eerdere vragen). Verder is er overlap tussen deze vragen, veel vragen voor chauffeurs in loondienst zijn bijvoorbeeld ook relevant voor ZZP’ers. De vragen waren niet verplicht, dus konden door respondenten overgeslagen worden als ze wilden. Hierdoor en door het bovenstaande wisselt het aantal respondenten per vraag.

Deze enquête is door 1.961 respondenten ingevuld. Om de betrouwbaarheid van de antwoorden te verhogen, nemen we in de analyse alleen enquêtes mee waar de respondent meer dan twee minuten mee bezig was. Na deze selectie blijven er nog 1.852 reacties over. Hiervan waren 1214 chauffeurs in loondienst, 478 ZZP’ers en 160 ondernemers. Dit zijn ongeveer 5% van de chauffeurs in loondienst, 6% van de ZZP’ers en 9% van de taxiondernemers in Nederland<sup>31</sup>. Op 27 respondenten na, beschikt iedereen over een BCT.

### De resultaten in perspectief

Bij het uitzetten van een enquête, is er altijd een risico dat de uitkomst niet geheel representatief is voor de ervaringen van de ondervraagde groep. Hieronder is beschreven welke risico’s AEF op dit vlak ziet, en wat hieraan is gedaan.

- Als gevolg van de ‘nieuwe’ Algemene verordening gegevensbescherming (AGV) was het niet mogelijk om direct te beschikken over de e-mailgegevens van de taxiondernemingen/taxichauffeurs/ZZP’ers. Het werven van deelnemers voor de enquête is verlopen middels brancheverenigingen, vakbonden en TTO’s. Hierdoor kan het zijn dat de groep respondenten niet volledig representatief is voor alle taxichauffeurs en taxiondernemers in Nederland.
- De branche gaf aan dat medewerkers vaak gebruikmaken van de computers van de werkgever. Om het mogelijk te maken dat meerdere deelnemers van dezelfde computer (of internetverbinding) gebruik konden maken, heeft er geen registratie van IP-adressen plaatsgevonden. In theorie is het daarom mogelijk geweest voor een individu om de enquête meerdere keer in te vullen. Door een selectie uit te voeren op de tijd waarin deelnemers de enquête hebben ingevuld is dit risico deels gemitigeerd.

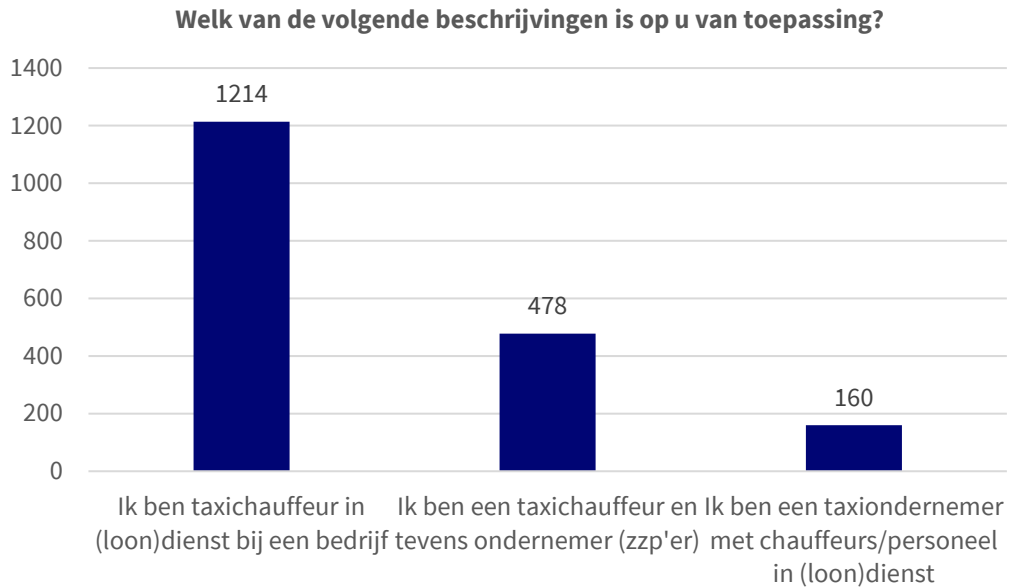
<sup>31</sup> Bron: CBS Statline

# Andersson Elffers Felix

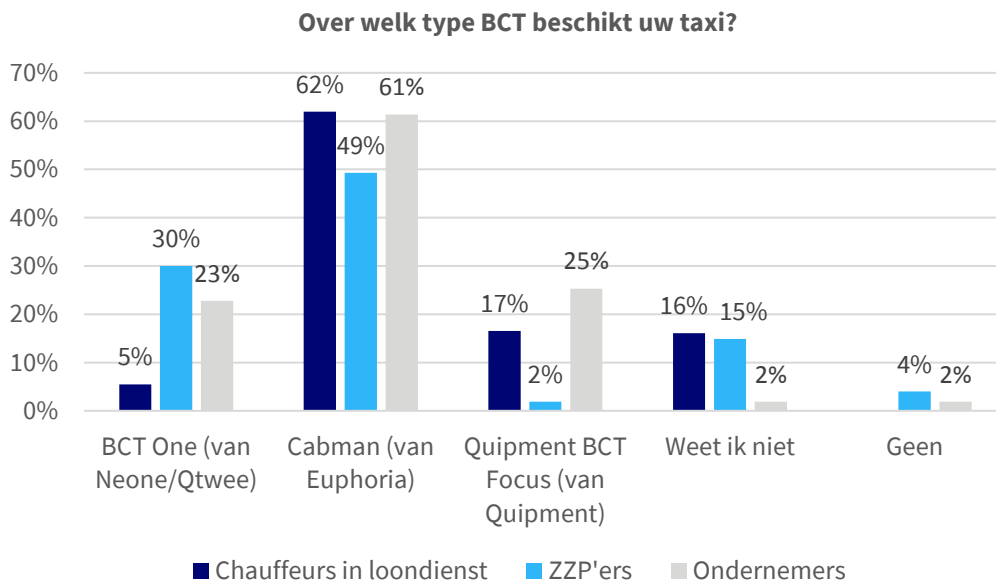
- Het invullen van de enquête was vrijwillig. Mogelijk wordt het beeld wat uit de enquête komt vertekend, doordat vooral mensen die een sterke mening hebben over de BCT zich aangesproken voelen om de enquête in te vullen. Omdat de enquête door een grote groep mensen is ingevuld, is echter wel duidelijk dat de genoemde uitkomsten voor een significant deel van de betrokkenen geldt. Daarnaast is er grotendeels naar feitelijke gegevens gevraagd om het vertekende effect te dempen.

Al met al kunnen deze omstandigheden zorgen voor enige vertekening in het beeld van de uitkomsten. Omdat de respons zo groot was, geven deze resultaten echter wel degelijk een beeld van de ervaringen van een grote groep gebruikers van de BCT.

## Algemene vragen



32



Respondenten: 1.214 Chauffeurs in loondienst<sup>33</sup>, 478 ZZP'ers, 158 Ondernemers<sup>34</sup>.

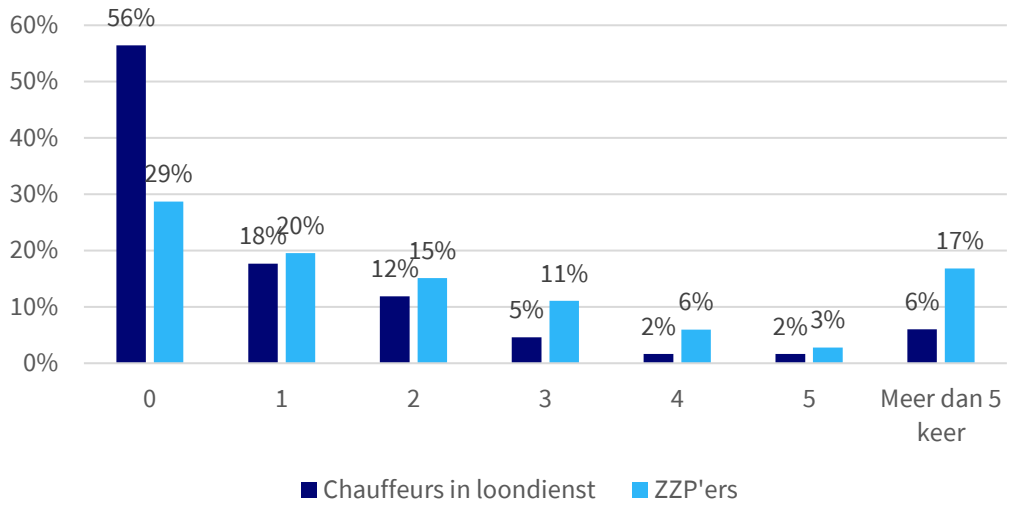
<sup>32</sup> Bij de vraag naar het type van de BCT waarover de taxi beschikt geven 19 ZZP'ers aan niet over een BCT te beschikken. Dit komt niet overeen met het antwoord op de vraag 'Beschikt uw taxi over een BCT?' Deze aantallen zijn daarom geïnterpreteerd als 'Weet ik niet'.

<sup>33</sup> Voor Chauffeurs in loondienst behoorde "Geen" niet tot de antwoordopties

<sup>34</sup> Ondernemers konden meerdere antwoordopties kiezen

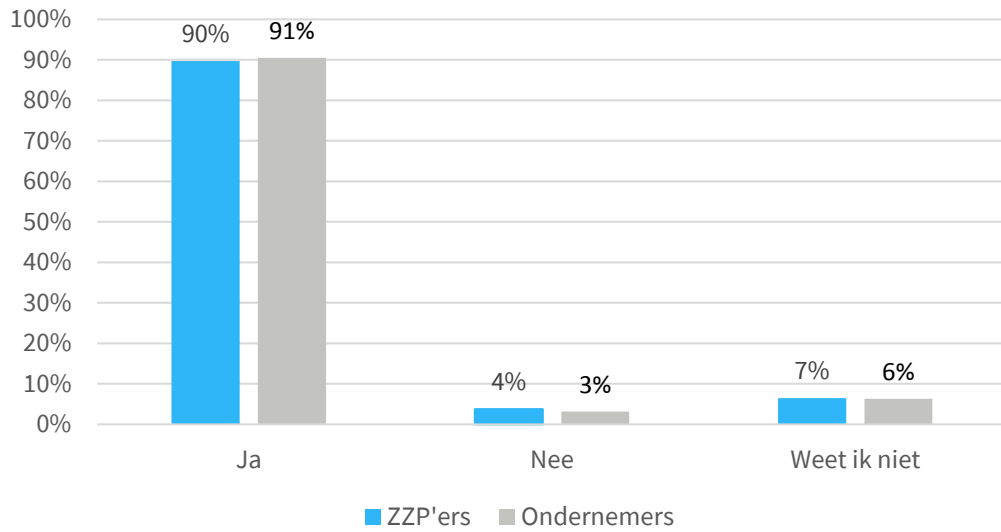


Hoe vaak bent u door een defect aan de BCT naar de garage moeten gaan afgelopen jaar?



Respondenten: 1210 Chauffeurs in loondienst, 470 ZZP'ers.

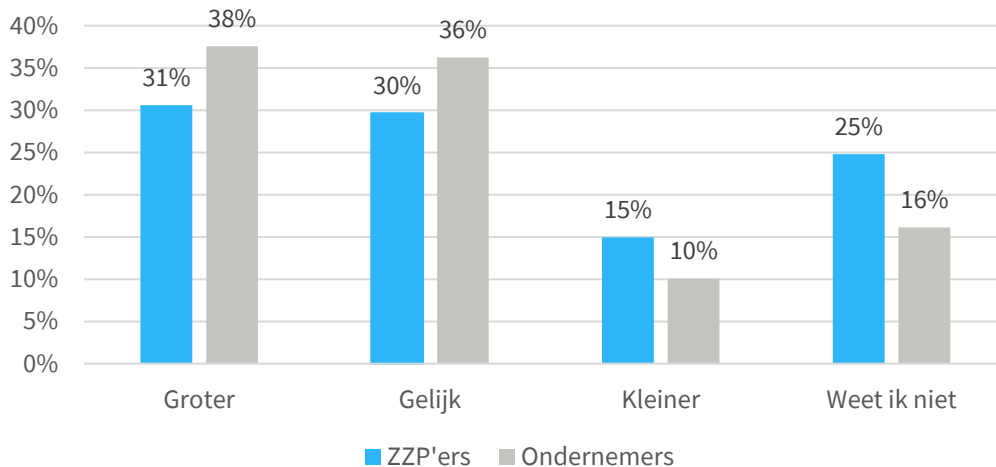
Is de BCT die u gebruikt voorzien van de laatste updates?



Respondenten: 477 ZZP'ers, 158 Ondernemers.

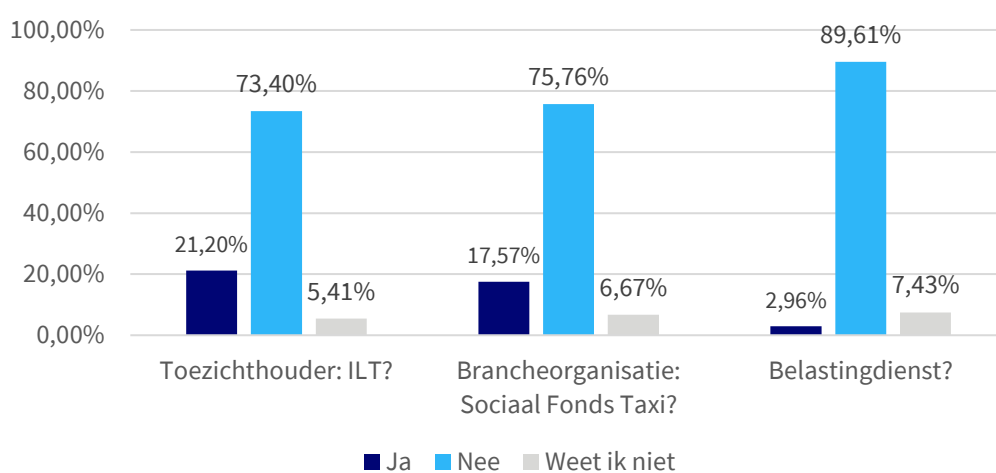
## Vragen doel 1: Verbreed en verbeterd toezicht

Denkt u dat door de invoering van de BCT de pakkans (door de ILT, SFT of belastingdienst) bij overtredingen groter, gelijk of kleiner is geworden?



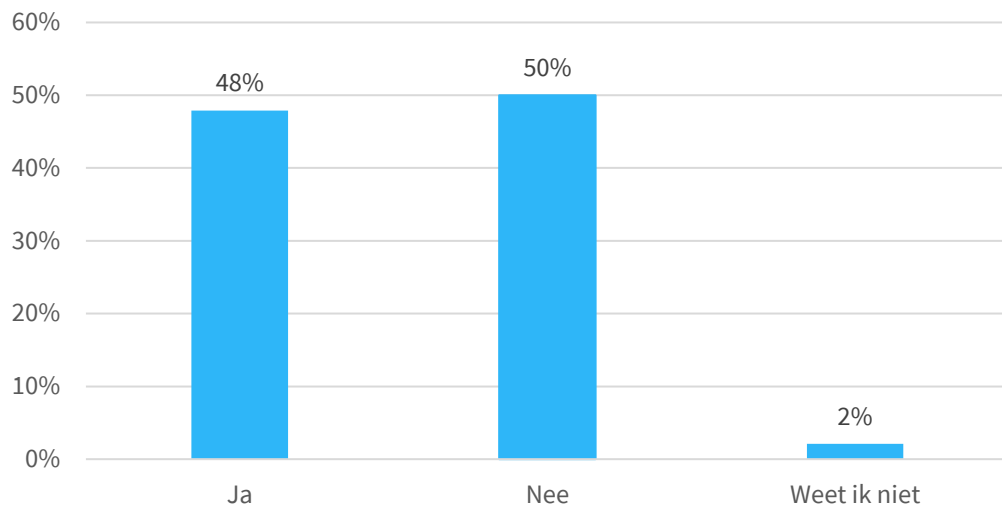
Respondenten: 415 ZPP'ers, 149 Ondernemers.

Bent u sinds de invoering van de BCT gecontroleerd door de inspecteurs van:



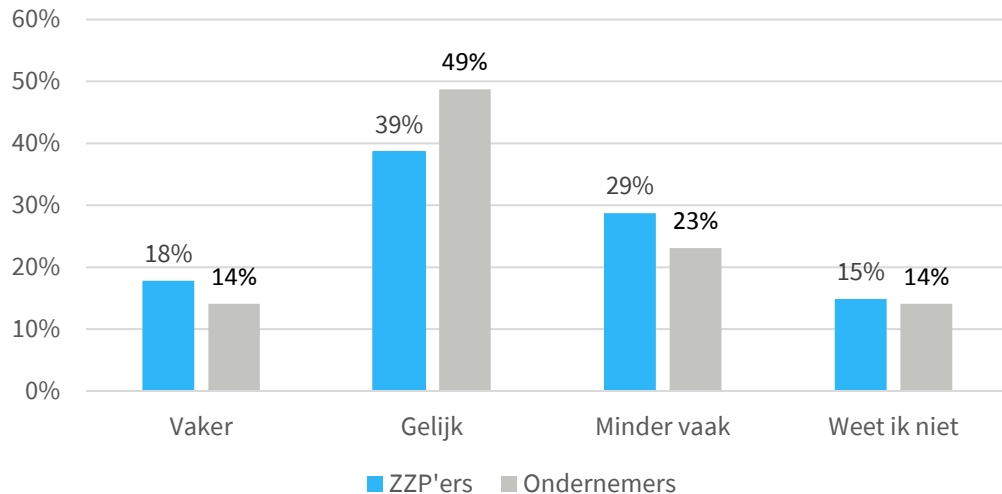
Respondenten: 1184 Chauffeurs in loondienst.

## Bent u sinds de invoering van de BCT op straat gecontroleerd door de ILT?



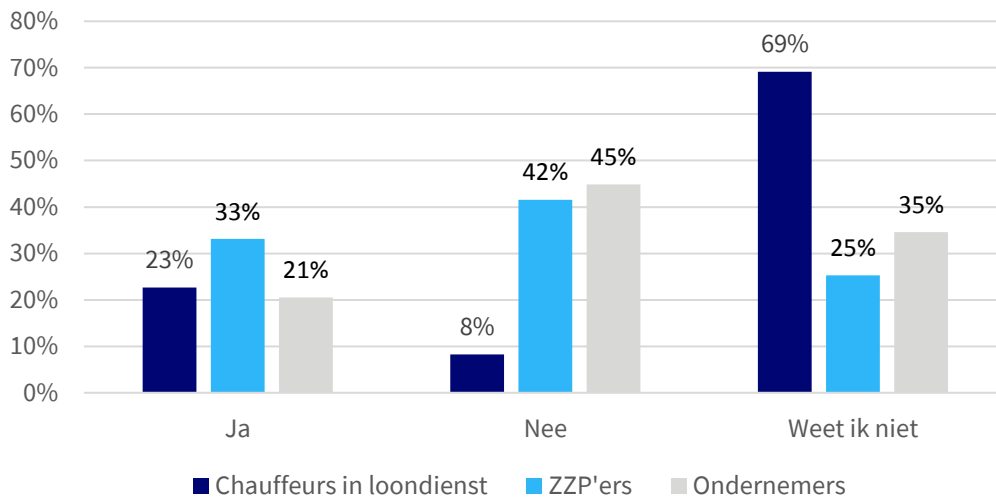
Respondenten: 430 ZZP'ers.

## Wordt uw taxi/ worden uw taxi's, sinds de invoering van de BCT, vaker, gelijk of minder vaak op straat gecontroleerd door de ILT?



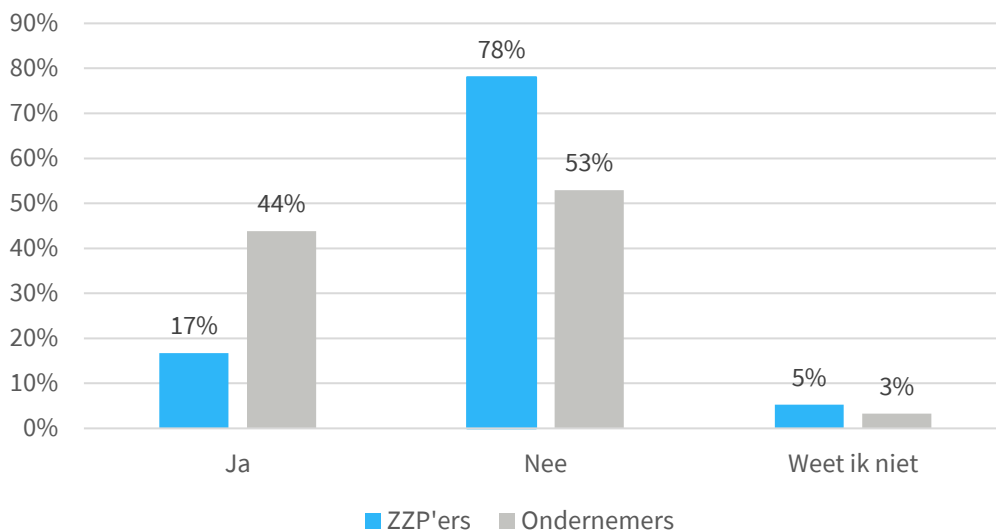
Respondenten: 202 ZZP'ers, 78 Ondernemers.

## Verlopen de controles op straat soepeler sinds de invoering van de BCT? (Met andere woorden: ondersteunt de BCT het controleproces?)



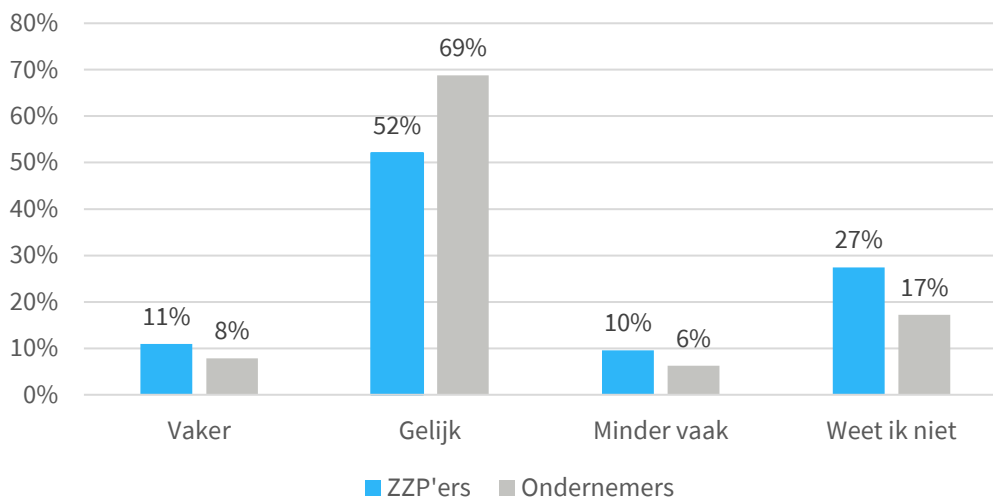
Respondenten: 1180 Chauffeurs in loondienst, 202 ZZP'ers, 78 Ondernemers.

## Heeft u sinds de invoering van de BCT een bedrijfscontrole gehad?



Respondenten: 437 ZZP'ers, 153 Ondernemers.

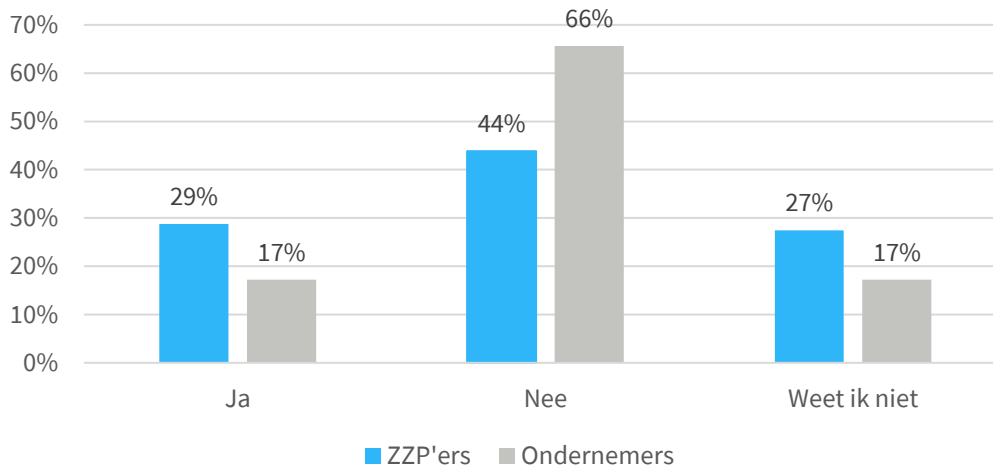
## Wordt uw onderneming sinds de invoering van de BCT vaker, gelijk of minder vaak gecontroleerd (bedrijfsbezoek)?



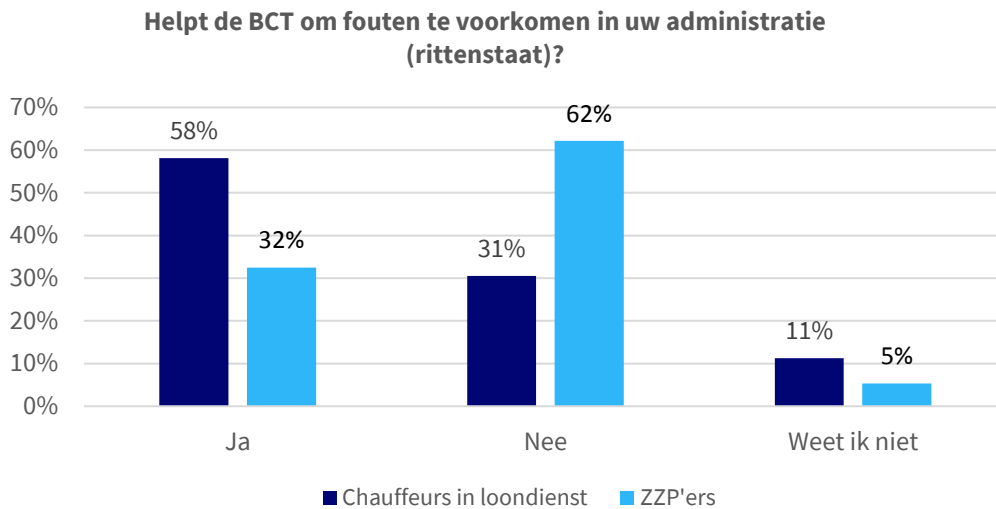
Respondenten: 73 ZP'ers, 64 Ondernemers.

N.B. Deze vraag is alleen gesteld aan mensen die sinds de invoering van de BCT een bedrijfsbezoek hebben gehad. Hierdoor kan het aantal mensen dat vaker een controle heeft gehad een overschatting zijn. Daarnaast zijn bedrijfsbezoeken uitgevoerd door verschillende partijen, niet altijd met behulp van BCT-data.

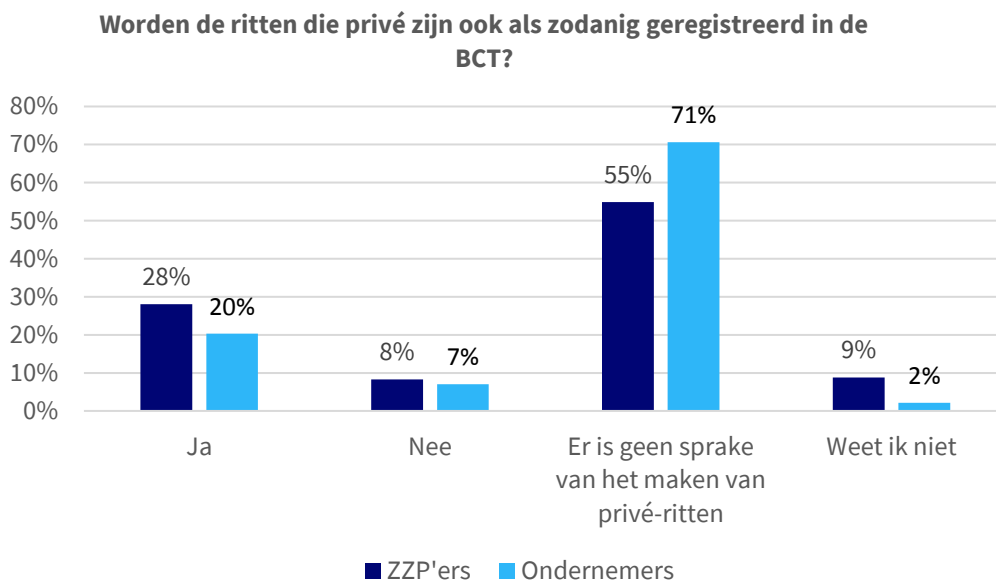
## Verlopen de controles bij bedrijfsbezoeken soepeler sinds de invoering van de BCT? (Met andere woorden: ondersteunt de BCT het controleproces?)



Respondenten: 73 ZP'ers, 64 Ondernemers.

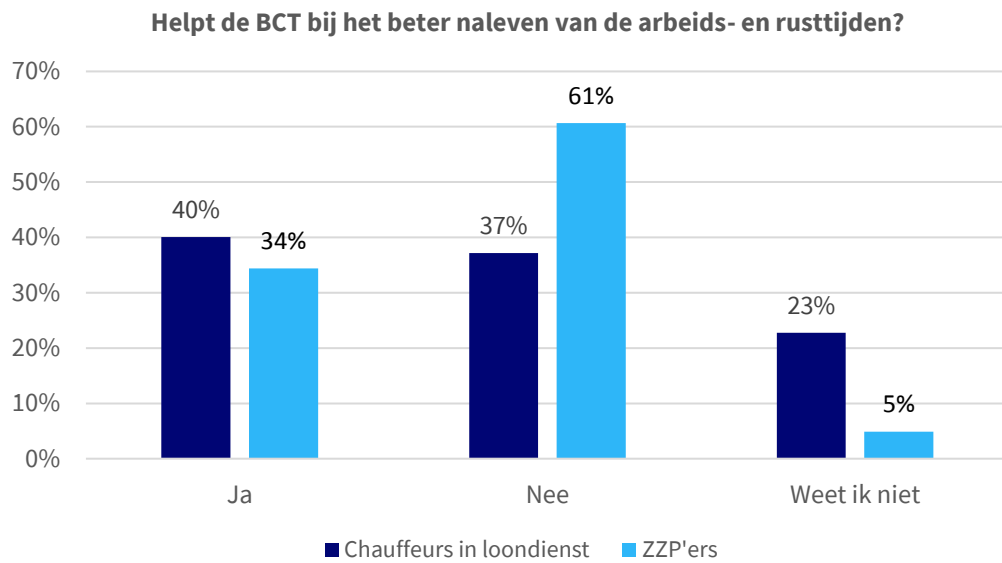


Respondenten: 1207 Chauffeurs in loondienst, 468 ZPP'ers.

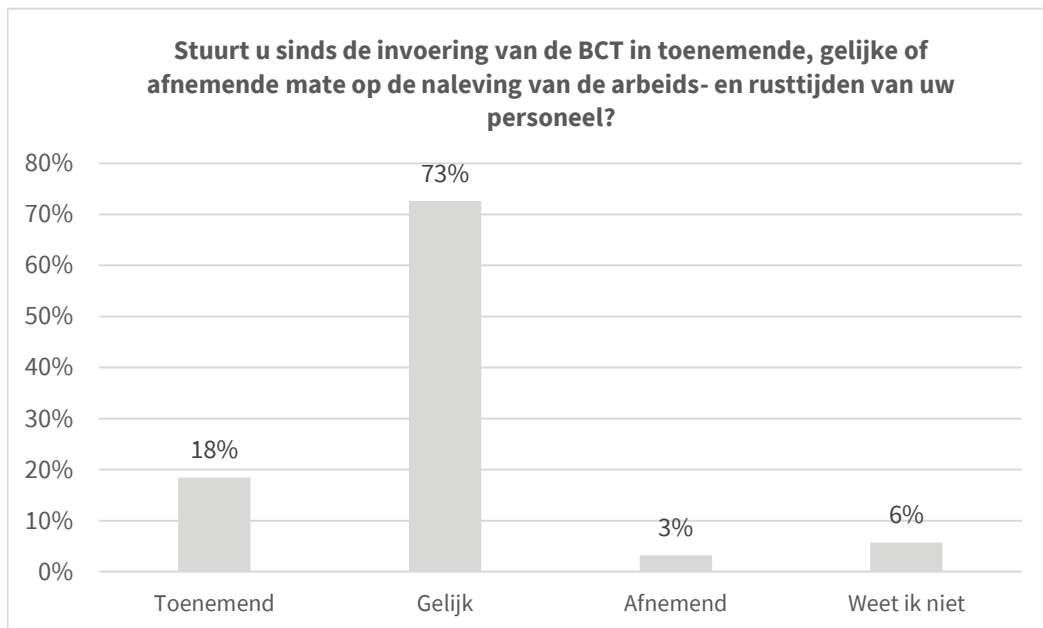


Respondenten: 399 ZPP'ers, 143 Ondernemers.

## Vragen doel 2: Veiligheid taxivervoer



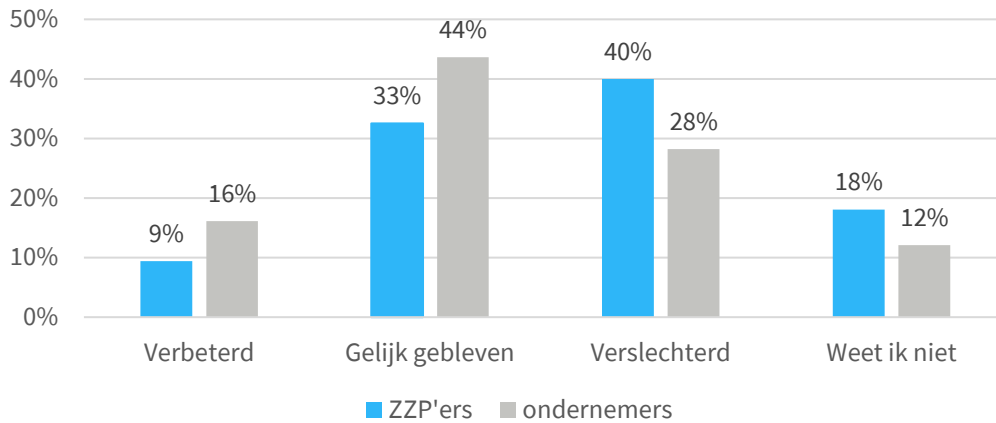
Respondenten: 1208 Chauffeurs in loondienst, 468 ZZP'ers.



Respondenten: 157 Ondernemers

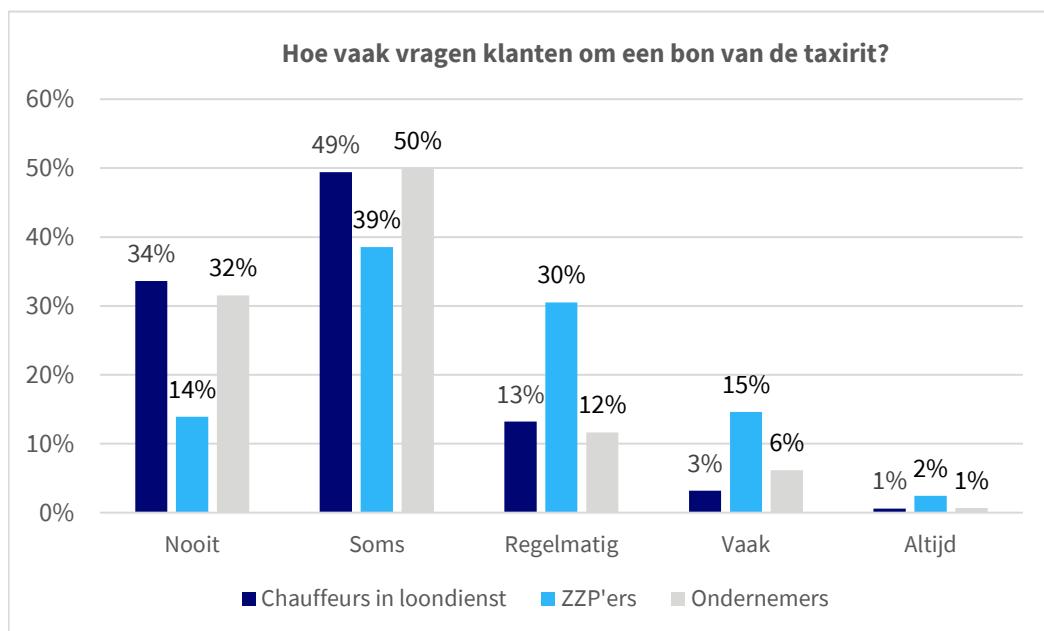
## Vragen doel 3: Verbeteren van gelijke concurrentievoorwaarden

Denkt u dat door de invoering van de BCT de concurrentievoorwaarden zijn verbeterd, gelijk gebleven of verslechterd?



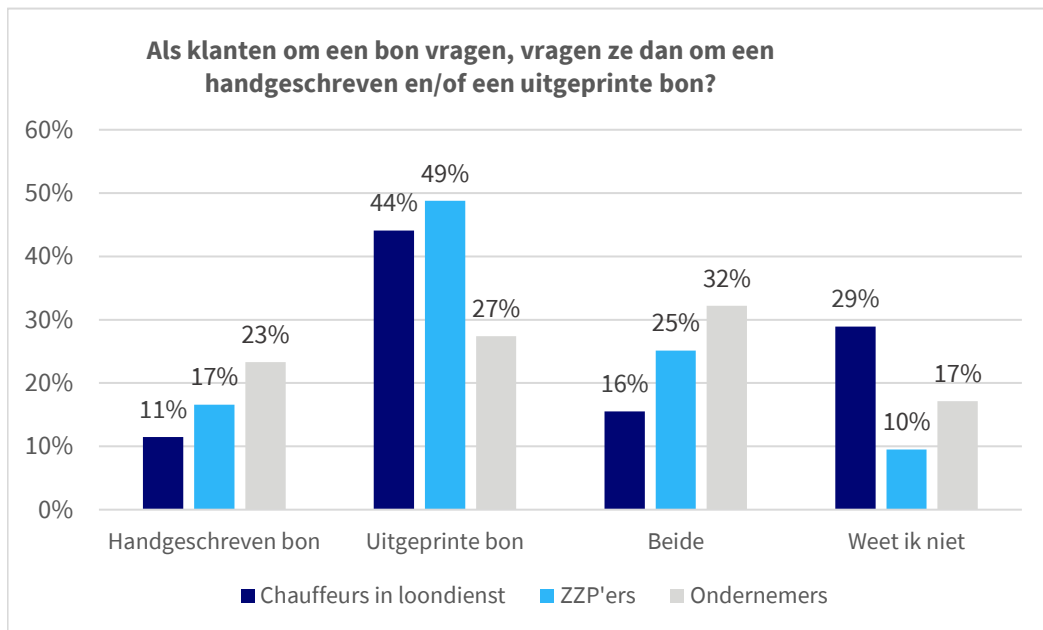
Respondenten: 415 ZZP'ers, 149 ondernemers.

## Vragen doel 4: Verbeterde transparantie voor reiziger

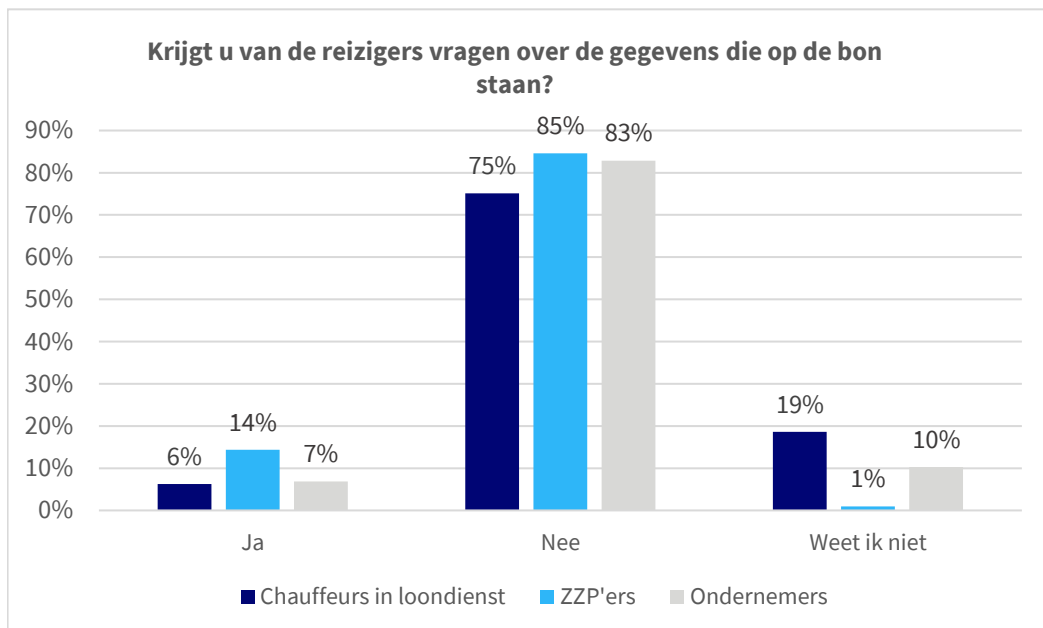


Respondenten: 1166 Chauffeurs in loondienst, 410 ZZP'ers, 146 Ondernemers.



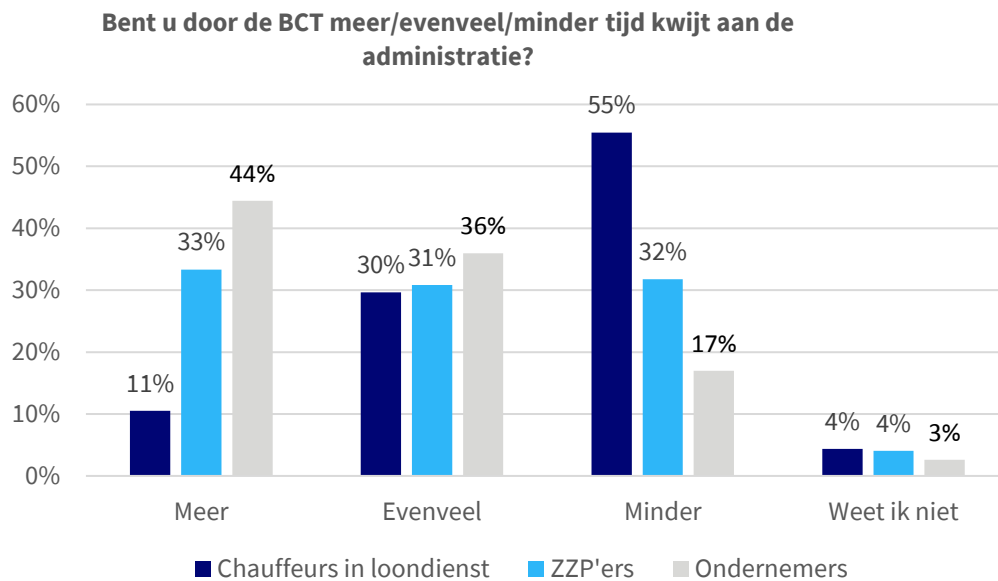


Respondenten: 1166 Chauffeurs in loondienst, 410 ZZP'ers, 146 ondernemers.

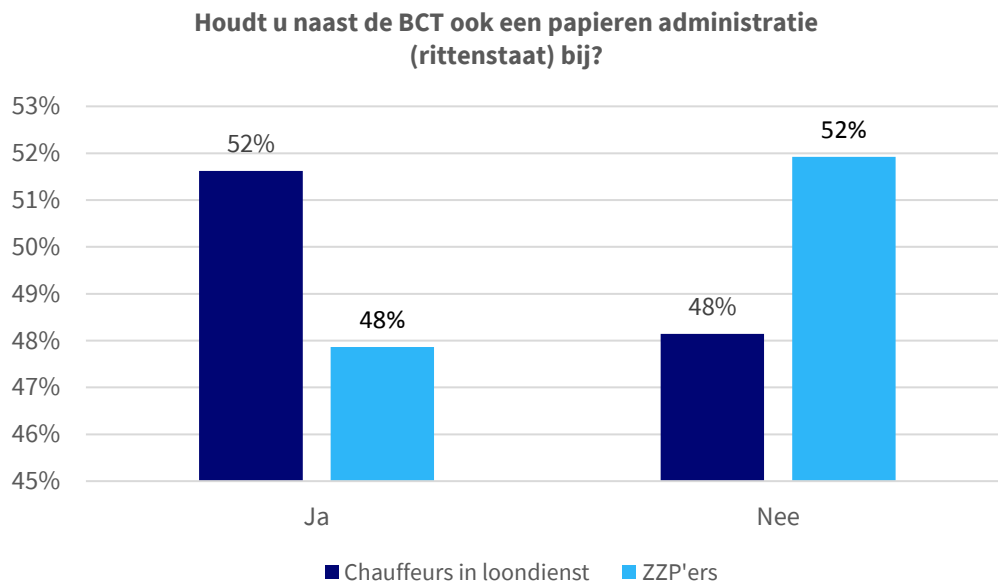


Respondenten: 1166 Chauffeurs in loondienst, 410 ZZP'ers, 146 Ondernemers.

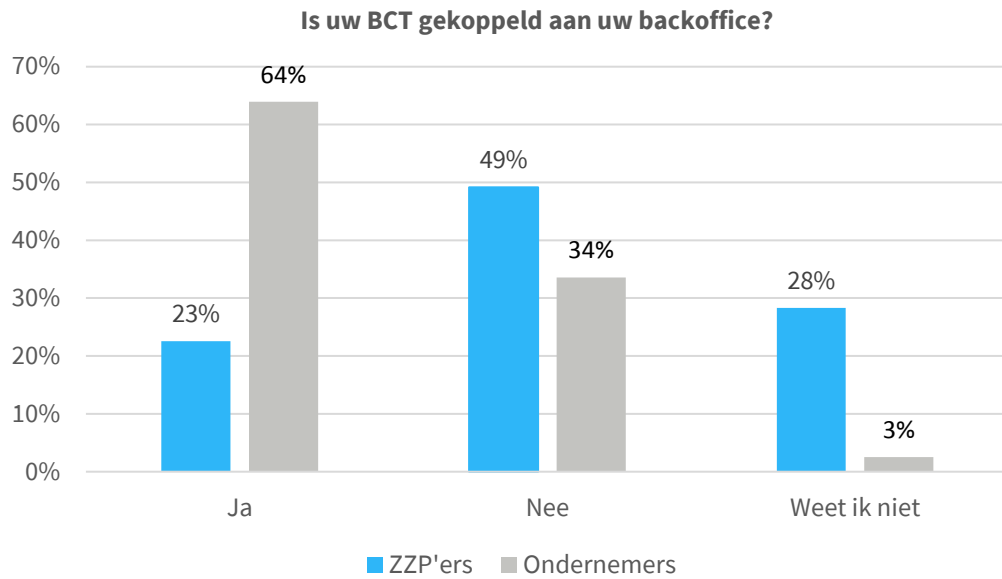
## Vragen doel 5: Verminderen van administratieve lasten



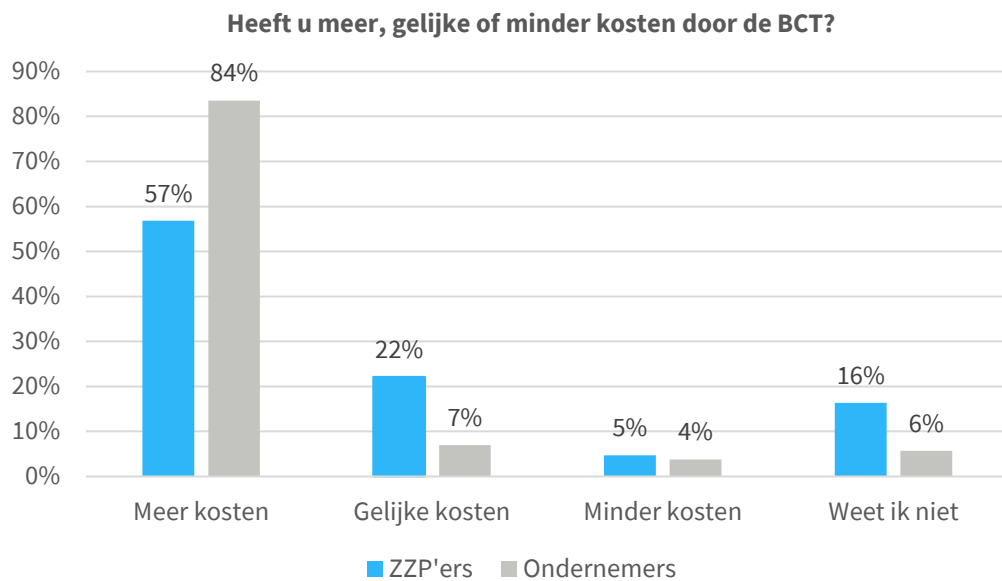
Respondenten: 1197 Chauffeurs in loondienst, 444 ZZP'ers.



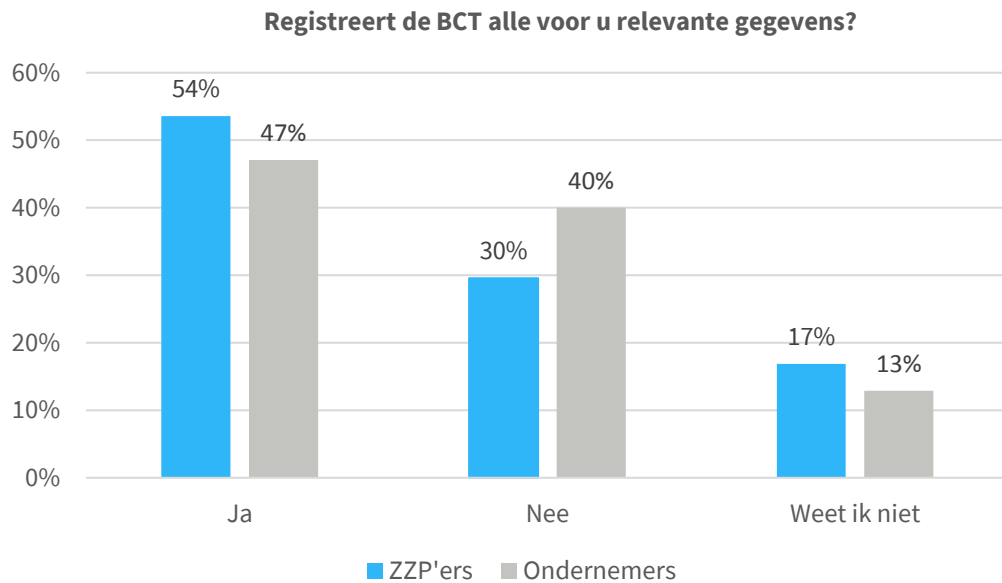
Respondenten: 1207 Chauffeurs in loondienst, 468 ZZP'ers.



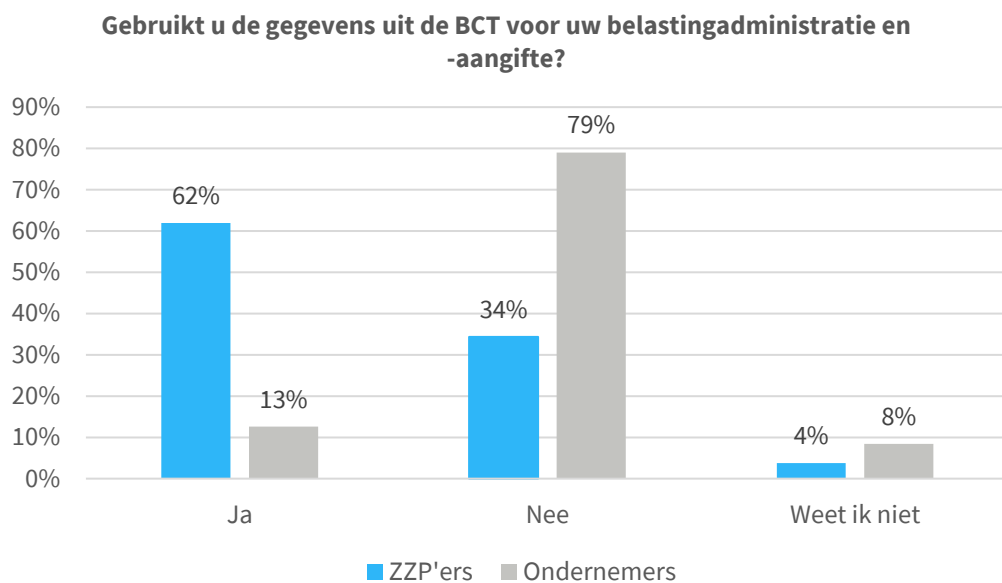
Respondenten: 470 ZPP'ers, 158 Ondernemers.



Respondenten: 470 ZPP'ers, 158 Ondernemers.

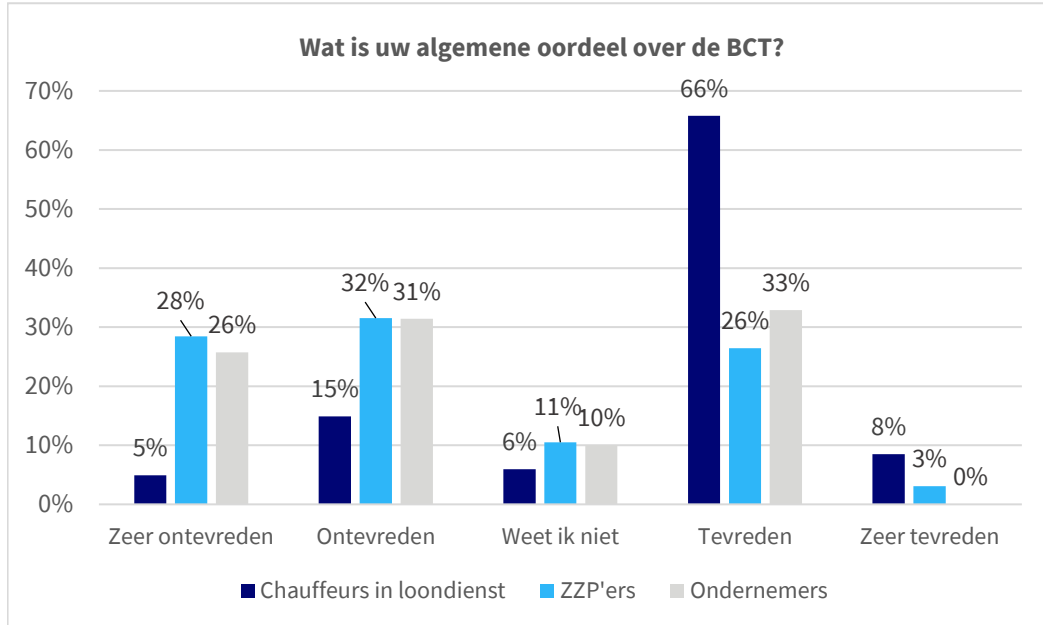


Respondenten: 450 ZZP'ers, 155 Ondernemers.

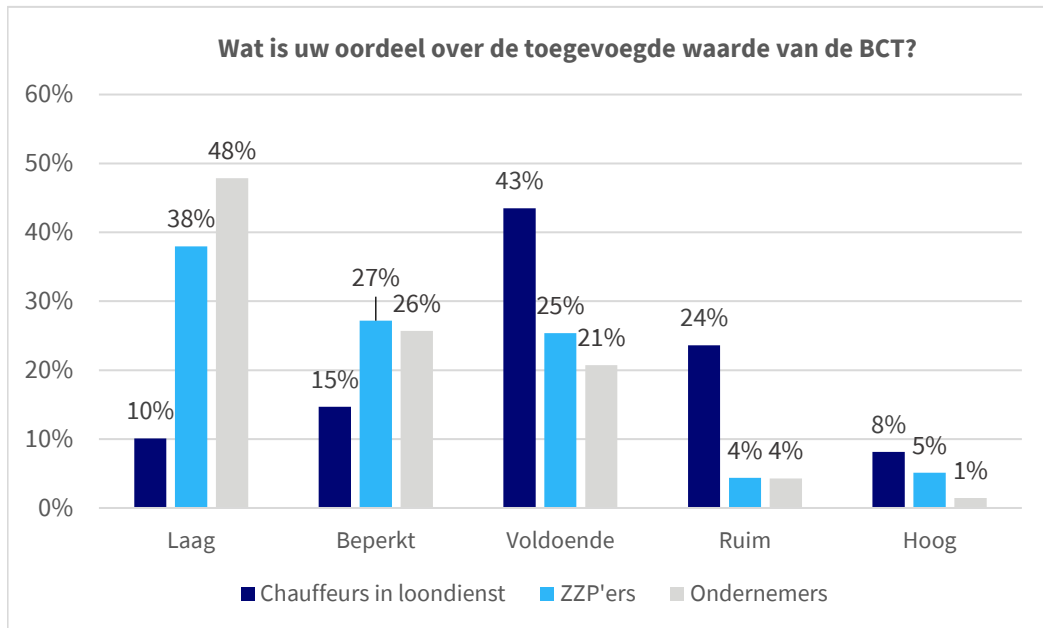


Respondenten: 399 ZZP'ers, 143 Ondernemers.

## Afsluitende vragen

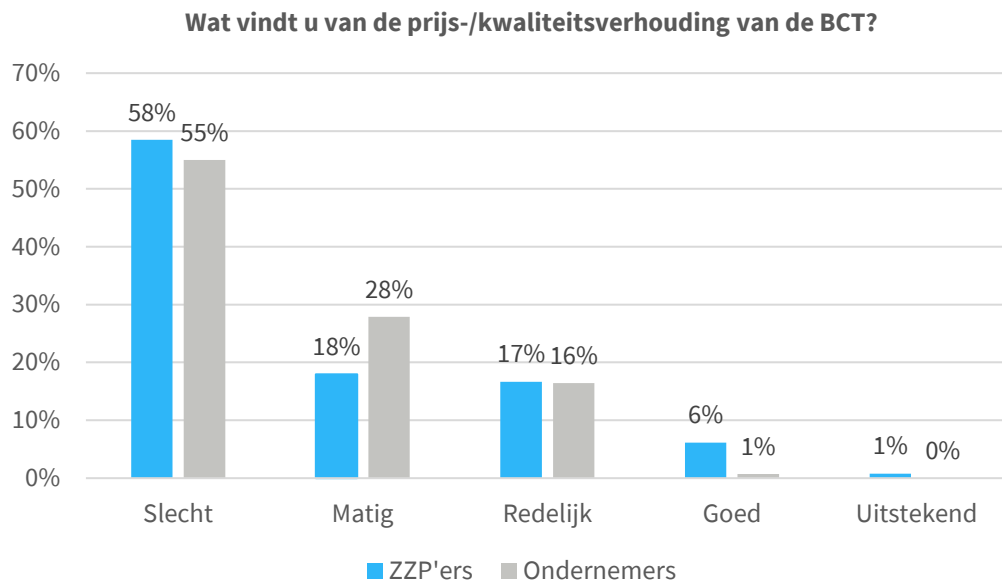


Respondenten: 1157 Chauffeurs in loondienst, 390 ZZP'ers, 140 Ondernemers.



Respondenten: 1157 Chauffeurs in loondienst, 390 ZZP'ers, 140 Ondernemers.

# Andersson Elffers Felix



Respondenten: 390 ZPP'ers, 140 Ondernemers.

## Bijlage IV: Overzicht kosten BCT

| Kosten                                      | Ondergrens     | Bovengrens     |
|---|----------------|----------------|
| Aanschaf BCT                                | € 900          | € 1.231        |
| Inbouwen BCT                                | € 157          | € 250          |
| Officiële keuring                           | € 59           | € 59           |
| RDW-heffing <sup>35</sup>                   | € 0            | € 0            |
| Aanschaf ondernemerskaart                   | € 105          | € 131          |
| Aanschaf chauffeurskaart                    | € 131          | € 153          |
| <b>Totale kosten zonder printer ex. BTW</b> | <b>€ 1.351</b> | <b>€ 1.823</b> |
| goedgekeurde printer voor bonnen            | € 200          | € 244          |
| inbouwen printer door erkend bedrijf        | € 50           | € 179          |
| <b>Totale kosten met printer ex. BTW</b>    | <b>€ 1.601</b> | <b>€ 2.246</b> |

Om de kosten van de BCT voor ondernemers in kaart te brengen, hebben we informatie uit verschillende bronnen verzameld<sup>36</sup>. Hieruit kwamen wisselende bedragen, waarvan we het maximum en het minimum in de bovenstaande tabel hebben opgenomen, om een inschatting te krijgen van een ondergrens en een bovengrens van de kosten die ondernemers maken voordat ze een BCT in gebruik kunnen nemen. Deze kosten zijn een benadering: omdat de producenten met iets verschillende systemen werken, kan het zijn dat de ondergrens van de kosten te optimistisch is.

De kosten voor een printer zijn onderin de tabel apart opgenomen. Een printer is al langer verplicht is, en de reeds gekochte printers kunnen vaak gebruikt worden bij de BCT. Eventuele extra kosten voor software en de updates daarvan zijn niet in de tabel opgenomen. De installatiekosten bij werkplaatsen zijn tussen de twintig en zestig euro per update. Eventuele extra kosten voor onderhoud zijn ook niet meegenomen.

<sup>35</sup> Deze heffing is in de afgelopen jaren gewijzigd. In 2014 bedroeg de heffing € 12,20, in 2015: € 5,50 en in 2016: € 0,-

<sup>36</sup> Contact met Cabman, Neone, Car Comfort, Stichting Taxibelangen Nederland, en de website van Cabman.