

De Boord Computer Taxi is op komst en daarmee is de digitalisering van de taxi sector een feit, of je het wilt of niet. Quipment heeft nu de eerste tip van de boordcomputersluier opgelicht. Nog even en de eerste apparaten kunnen worden uitgeleverd. Volgens Roy Boons van leverancier Quipment loopt Nederland met dit project voorop in Europa en misschien zelfs wel in de wereld.



Roy Boons (Quipment):

'Heel Europa kijkt naar wat wij met de BCT doen'

tekst +
fotografie
Jos Haas

De tijd dat de taxameter, toen en nu nog een mooi analogo apparaat, het interieur van de taxi bepaalde is binnen afzienbare tijd voorbij. Tijdens de Taxi Expo in Houten en de Taxi Messe in Keulen lichtte Quipment al de Boord Computer Taxi (BCT) toe en introduceerde het een nieuw mobiel pinapparaat voor betalingen in de taxi met alle bankkaarten en creditcards. Het verhoogt de veiligheid voor de chauffeur. Quipment is een leverancier van digitale oplossingen, de hardware, voor het taxibedrijf en werkt samen met verschillende softwareleveranciers. Wat Roy Boons, samen met Olof Dieckhaus oprichter van Quipment, vooral op de Taxi Messe in Keulen opviel, was dat Nederland voorop loopt in de automatisering van het taxibedrijf. "In Nederland grijpen we toch meer de kansen aan die vernieuwing biedt. Met de komst van de iPhone en iPad ontstonden binnen de Nederlandse taximarkt direct allerlei initiatieven om bijvoorbeeld ritten te boeken met behulp van GPS. Door Censys, één van de softwarepartners, is nu een complete rittenagenda gemaakt voor de iPad, waarmee je feitelijk een kleine centrale onder handbereik hebt. Dat zijn

knappe ontwikkelingen, mogelijk gemaakt doordat de smartphone of tablet pc beschikt over GPS, 3G-internet en dan ook nog de functionaliteit heeft van een bureaucomputer." Wel relativeert hij het gebruik en de mogelijkheden van smartphones en iPads voor zakelijk gebruik. Zo zijn de apparaten nog weinig robuust, terwijl het wel 24 uur per dag actief moet kunnen zijn. Het is volgens Boons allemaal wat storingsgevoeliger dan de specifiek voor de sector ontwikkelde BCT, want ze zijn niet gemaakt voor een automotieve omgeving waar een dashboard gemakkelijk honderd graden heet kan worden. "Voor kleine bedrijven die met een paar auto's werken, zijn het prima aanvullingen. Voor een Toegelaten Taxi Organisatie, zoals in de nieuwe Taxiwet is omschreven, zal het geen oplossing zijn. Een TTO is dan gauw te groot, om nog maar te zwijgen over de back-office met administratie, betalingen en dergelijke."

Onwetendheid

De Boord Computer Taxi wordt op 1 oktober 2011 ingevoerd. Boons zegt dat heel Europa toekijkt naar wat nu in Nederland wordt ontwikkeld. Duits-

land gaat bijvoorbeeld pas in 2017 over tot een 'fiscaal taxameter'. Het zal geen verrassing zijn dat Quipment met de invoering van de BCT tevens een geheel nieuwe productlijn introduceert. Voor de tussenliggende periode levert Quipment nog gewoon haar vertrouwde producten, die metertijd kunnen worden omgewisseld – 'tegen schappelijke voorwaarden' – voor de nieuwe BCT. Overigens heeft het taxibedrijf twee jaar de tijd om de overstap naar de nieuwe BCT te maken. Als betrokkene bij het project toont hij zich redelijk tevreden over het verloop ervan, waar in de sector nog wel wat weerstand tegen de invoering van de BCT bestond. Die weerstand heeft volgens hem vooral te maken met onwetendheid. Er deden nogal wat indi-

In Nederland grijpen we toch meer de kansen die vernieuwing biedt

anenverhalen de ronde, zoals bedragen van drie- tot vierduizend euro. Boons: "Maar heel weinig mensen kennen echt alle *ins and outs* van de BCT, omdat het zo'n complex geheel is. Het systeem

van Quipment kent een modulaire opbouw en bestaat uit een basismodule waar dan allerlei andere modules, zoals navigatie, communicatie, digitale rittenstaat en dergelijke aan gehangen kunnen worden naar wensen en eisen van de klant. De prijs zal dan navenant hoger worden. Maar eigenlijk gaat het niet eens om wat het kost, maar om wat het oplevert. Dat geldt ook voor de investeringen die Quipment moet doen in een dergelijk project. Een investering moet wel rendement opleveren. Boons: "De BCT vervangt het werkboekje. Dat levert geld op. Controles gaan soepeler en je hebt minder boetes omdat schrijffouten of verkeerd invullen domweg niet meer voor kunnen komen. Daarbij biedt de BCT terugkoppeling naar je administratieve processen voor de verloning, afdrachten aan SFT en dergelijke. Of je nu met een systeem werkt van Censys, Hoffice, BSA, Wintax, het maakt niet uit. Daarin schuilt de kracht van de boardcomputer."

90/10-regel

Het heeft nogal lang geduurd voor de BCT een feit werd. Voor het zover was moesten er allerlei eisen en wensenpakketjes worden samengevoegd om uiteindelijk tot één doelstelling te komen. Het project kwam in de zomer van 2010 in een stroomversnelling terecht. "Toen kon ook het subsidiebedrag worden vastgesteld, de invoeringsdatum en overgangstermijn en werden ook eisen van KNV Taxi ingewilligd. Daarnaast moest er nog beleid op handhaving door IVW beschikbaar komen. Het moment dat dit alles kon worden afgekaart, mag je beschouwen als het 'go'-moment", aldus Boons, die hoopt dat ook de Belastingdienst aanhaakt met haar specifieke eisen. KNV Taxi en de Belastingdienst zijn hierover in gesprek. Het gaat dan onder andere om 90/10-regel voor privégebruik van de taxi. "Voor een taxibedrijf zou het ideaal zijn als deze regelgeving in de boardcomputer wordt opgenomen. De BCT biedt dan ook voor de Belastingdienst qua controles en administratie alleen maar verlichting. Voor de ondernemer zal het betekenen dat er minder boetes komen. Zo kent de BCT een identificatieplicht via een pas – de taxipas wordt vervangen door een chauffeurskaart – , waarmee fraude een stuk moeilijker wordt. Heb je nu je werkboekje niet op orde, dan kun je gigantische problemen krijgen, óók de werkgever. Door het te automatiseren sluit je vergissingen grotendeels uit." Maar uiteindelijk moet het ook een

logisch apparaat zijn voor de chauffeur. Boons: "Het gaat niet alleen om de eisen van de wetgever, de wensen van de ondernemers – verenigd in KNV Taxi – of hun portemonnee, maar ook dat iedere chauffeur er mee om kan gaan. Als dat laatste niet het geval is, is het gedoemd te mislukken. Vandaar ook dat we er een touchscreen van hebben gemaakt, en hebben we zelfs rekening gehouden met chauffeurs met grote handen."

Pinnen en veiligheid

Deze zomer voert Quipment nog diverse pilots uit bij geselecteerde bedrijven die de verschillende disciplines van het taxivervoer vertegenwoordigen. Iedere vorm van vervoer vraagt weer een andere benadering van administratie en dergelijke. Het is ook één van de redenen waarom het Quipment-systeem een modulaire opbouw kent. De nieuwe productlijn die Quipment introduceert is een resultaat van enkele jaren van ontwikkeling. De kost gaat hier zeker voor de baat uit. "De BCT is niet voor iedere ondernemer gelijk, daarom hebben wij gekozen voor die modulaire opbouw. Sommige ondernemers zullen het zien als een 'kastje' dat ze verplicht moeten aanschaffen, anderen zullen de extra mogelijkheden ervan willen benutten en zijn dan ook bereid er meer voor te willen betalen." Zo'n 4000 auto's rijden er rond met apparatuur van Quipment, dataterminals die met GPS werken. In totaal neemt men aan dat er zo'n 35.000 taxi's in Nederland zijn. Boons: "Het is wel grappig dat niemand exact weet hoeveel taxi's er in Nederland rondrijden." Hieruit valt dan weer af te leiden dat Quipment een marktaandeel heeft van ongeveer elf procent, terwijl

het toch één van de grotere spelers is. Er lijkt dus nog een wereld te winnen voor Quipment, dat overigens wel al over een vestiging in Duitsland beschikt, maar ook over een afdeling in India waar het programmeerwerk wordt gedaan. Dat marktaandeel hoopt men tevens te winnen via de combinatie met het mobiele pinapparaat – een mogelijke module voor de BCT – dat Quipment introduceerde. De voor de hand liggende vraag is waarom de pin-apparaten hier nog niet zijn ingeburgerd. Ieder zichzelf respecterend restaurant of bar in Frankrijk beschikt erover. Waarom de Nederlandse taxichauffeur dan niet? Het komt toch de veiligheid van de chauffeur ten goede. Boons: "Zeg het maar..!"

We hebben zelfs rekening gehouden met chauffeurs met grote handen

Het zal waarschijnlijk wel de prijs zijn. De rendementen zijn niet goed, dus mag het allemaal niet teveel kosten. Hier heeft veiligheid dan ook onder te lijden. Elektronisch betalen kost bij ons 44 euro per maand, voor alle betaalkaarten. Als taxichauffeur schaf je dan toch gelijk zo'n ding aan. Je hoeft je contante geld niet meer af te storten, wat geld kost, en je hebt zelfs nog een klein rentevoordeel. Het geld staat bijna direct op je rekening. Maar het belangrijkste zou ik veiligheid vinden, want je hebt veel minder contant geld bij je. Het is als module in de BCT in te bouwen, dus als je dan toch moet overstappen...", zegt Roy Boons lachend, want ook bij zijn Quipment moet uiteraard de schoorsteen blijven roken. ◀



De nieuwe Board Computer Taxi van Quipment