

Kenmerk	T160622	ILT
Datum	2 augustus 2022	mr. J.A. van den Bos
Tel.nr.	070 - 349 0922	Graadt van Roggeweg 500
Betreft	Zorgen bij Project 'Variant BCT'	3531 AH Utrecht
		- per email -

Geachte heer Van den Bos,

KNV Zorgvervoer en Taxi vraagt dringend uw aandacht voor het Project 'Variant BCT', dat moet leiden tot invoering van een nieuwe BCT voor het zorg- en taxivervoer in Nederland.

KNV is voorstander van invoering van een nieuwe BCT, is nauw betrokken bij het project en heeft ook goed contact met uw nieuwe projectleider. Maar gelet op de ervaringen bij de totstandkoming van de huidige BCT, zien we ons genoodzaakt aan te geven wat wezenlijk is om het project tot een goed einde te brengen en ook wat momenteel onze zorgen er bij zijn.

Zoals we hebben begrepen zijn de concept plannen van ILT als volgt:

- de ondernemer is verplicht online en (near) realtime gegevens aan te leveren bij de ILT
- er wordt geen specifiek apparaat of app verplicht gesteld
- er is geen chauffeurskaart meer nodig
- er zullen eisen gesteld worden aan de wijze en frequentie waarop taxiondernemingen de arbeids- en rusttijden gegevens moeten aanleveren
- vanaf 2024 moet met de nieuwe BCT gewerkt kunnen worden (en geldt er een overgangspe-riode t/m 2028)

Hoe een en ander er precies uit moet gaan zien, aan welke voorwaarden de aanlevering van gegevens moet voldoen, hoe dat bij ILT precies ingeregeld moet worden, is een proces dat inmiddels in gang is gezet, maar nog niet is afgerond. Ook aanpassing van wetgeving is daarvoor nodig.

Onze zorgen

De introductie van de huidige BCT in 2014/2015 heeft veel te weeg gebracht en heeft enorme problemen en kosten voor de sector opgeleverd (zowel bij de invoering als daarna). Met name de hoge mate van beveiliging maakte de BCT en de manier waarop gewerkt kon worden complex. Ook werden gaandeweg het proces extra elementen onderdeel van het toenmalige project, waardoor vervoerders werden geconfronteerd met hoge kosten. Het duurde uiteindelijk veel langer voordat de BCT er was, het werd veel duurder en ingewikkelder en de handhaving op gebruik van de BCT en naleving arbeids- en rusttijden was erg beperkt.

De huidige concept plannen van ILT sluiten aan bij de wensen en uitgangspunten van KNV (zie bijlage), maar we zien een aantal punten nog niet opgelost die wel wezenlijk zijn voor slagen van het project. Ook om als KNV onze steun te kunnen blijven geven aan de komst van een nieuwe BCT variant. Het gaat hierbij om het volgende:

1. Een nieuwe BCT variant zonder handhaving heeft geen zin

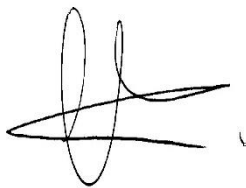
Het is zowel voor werkgevers als werknemers in de sector van belang dat de registratie, de controle en handhaving op de arbeids- en rusttijden op een juiste en effectieve wijze geschiedt. We moeten helaas constateren dat de handhaving door ILT vanaf 2014 niet of nauwelijks heeft plaats gevonden. We hebben hier meermaals aandacht voor gevraagd. Oók voor de invoering van de huidige BCT, was dit voor ons al heel wezenlijk. Daar moet nu ècht verandering in komen. Het kan niet zo zijn dat wordt geïnvesteerd in een nieuwe BCT, maar er geen afdoende handhaving komt, inclusief het opleggen van sancties bij overtredingen. Zonder een heldere, eenduidige handhaving (met sanctionering) is het zinloos energie te steken in het ontwikkelen en invoeren van een nieuwe BCT.

2. Praktische uitvoering en testen van de nieuwe BCT essentieel

De uitvoering van de nieuwe BCT betreft de vertaling van de technische mogelijkheden in wetsteksten, de praktische en technische uitvoering daarvan, met name bij ILT en de vereisten waar de data aanlevering aan moet voldoen van de ondernemers, de testprocedures bij ILT, de certificering van potentiële leveranciers etc. Dit proces - waarin KNV een rol dient te spelen - moet goed gevolgd worden, zo nodig bijgestuurd en getoetst worden om te voorkomen dat het uiteindelijk opnieuw te complex en te duur wordt. KNV pleit in dit verband ook sterk voor een afdoende grote testfase (pilots).

Gelet op het belang van dit onderwerp, de kosten die er mee gemoeid zijn voor onze leden en onze zorgen stel ik voor om, met een kleine delegatie van mijn bestuur, met u hierover te spreken. Onze inzet is om tot heldere oplossingen en afspraken te komen, die de invoering van een nieuwe BCT variant wèl tot een succes kunnen maken.

Met vriendelijke groet,



Bertho Eckhardt
voorzitter KNV Zorgvervoer en Taxi

cc. mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen, staatssecretaris ministerie I&W

Bijlage

De volgende voorwaarden/uitgangspunten zijn voor KNV van belang zijn bij de totstandkoming van een nieuwe BCT variant.

1. De nieuwe BCT variant is bedoeld voor de registratie van de arbeids- en rusttijden. Niet meer, niet minder.
2. Eventuele extra functionaliteiten (anders dan de arbeids- en rusttijden) laten opnemen moet mogelijk zijn, maar moet worden overgelaten aan de ondernemer. De overheid heeft hier verder geen bemoeienis bij.
3. Een zekere standaardisatie voor een nieuwe BCT variant is nodig, maar niet alles moet tot in detail voorgeschreven worden. Vervoerder moet zelf kunnen kiezen op welke wijze (dus vormvrij) de arbeids- en rusttijden aangeleverd worden. Wel moeten de gegevens online en near realtime aangeleverd worden bij ILT.
4. Betrouwbaarheid van de aan te leveren gegevens is belangrijk, maar moet niet zo kostenverhogend werken als nu het geval is en niet leiden tot extra administratieve lasten.
5. De markt voor leveranciers die het mogelijk maken data aan te leveren bij ILT moet open zijn (dus niet beperken tot een maximaal aantal partijen). Het stellen van eisen aan leveranciers, hetgeen zij ontwikkelen en een zekere certificering daarvan is wel van belang.
6. Identificatie van de chauffeur moet fraudebestendig worden: chauffeurs maken (met name in de consumentenmarkt) naar verluidt nu soms gebruik van de chauffeurskaart van iemand anders om de BCT in werking te stellen. Denk aan DigiD (of de opvolger daarvan) of via eHerkenning. Het moet in ieder geval zonder chauffeurskaart mogelijk zijn.
7. Zonder afdoende toezicht heeft invoering van een nieuw systeem geen zin. Handhaving moet dus echt prioriteit krijgen, en moet concreet ingevuld worden (prestatieafspraken over maken). Ook is een gelijk speelveld van belang in de sector (geen verschillen in interpretatie van data, administratieve lasten bij vergissingen of handhaving). Sinds de invoering van de huidige BCT is er niet tot nauwelijks gecontroleerd op naleving van arbeids- en rusttijden. Naast deskhandhaving, zal er in de consumentenmarkt ook altijd handhaving op straat moeten zijn. Daarnaast moet ILT ook gegevens delen met andere handhavingspartijen en is een sluitende samenwerking met SFM van belang, aangezien ook zij een rol hebben in het toezicht op naleving van arbeids- en rusttijden en gegevens van de huidige BCT gebruiken bij de Cao controles.
8. Bedrijven in het zorgvervoer zullen vermoedelijk eerder overgaan op de nieuwe BCT variant, dan de zzp'ers. Zzp'ers zullen naar verwachting nog tot 2028 de huidige BCT blijven gebruiken. Van belang: geen verschil in benadering over de periode tot 2028: dezelfde eisen, dezelfde sancties en dezelfde mate van handhaving.
9. De nieuwe BCT variant moet goed getest worden voordat invoering definitief gemaakt wordt. Denk daarbij ook aan toetsing op fraudebestendigheid. En een testfase en praktijktoets voor chauffeurs en bedrijven.
10. Tijdige en heldere communicatie vanuit ILT/ministerie over de ontwikkelingen omtrent de nieuwe BCT variant naar chauffeurs en bedrijven. Ook na het vertrek van de huidige projectleider een duidelijk aanspreekpunt binnen ILT als het gaat om de BCT.