

Registratiesysteem levert veel waardevolle managementinformatie op

Verdien geld met



Steeds meer zakelijke rijders kiezen voor een ritregistratiesysteem. Zeker als je als installateur meerdere bedrijfswagens op de weg hebt, levert het een schat aan interessante informatie op. Bovendien voorkomt het een hoop gedoe met de Belastingdienst. Maar let op: kies dan wel een systeem met het officiële certificaat van de Stichting Keurmerk RitRegistratieSystemen.

Tekst: Kerstin van Tiggelen Illustratie: Maarten de Vries Fotografie: Industrie

Nooit meer lijsten invoeren in de computer. Nooit meer kilometers waarvan u vergeten bent naar welke bestemming u ze ook al weer had gemaakt. Een ritregistratiesysteem zorgt om te beginnen voor heel veel administratief gemak. Met de oprichting van de Stichting Keurmerk RitRegistratieSystemen – kortweg SKRRS – in augustus 2013, zijn er nog drie belangrijke voordelen bijgekomen: goedkeuring van de Belastingdienst, bescherming van de privacy van de gebruiker en beveiligde opslag van data.

Betrouwbare gegevens

In Nederland hebben ongeveer 250.000 automobilisten een zogeheten 500 km-verklaring. Zij hebben bij de Belastingdienst aangegeven dat ze geen privékilometers met de zakelijke auto rijden, en moeten als bewijs daarvan bij de Belastingdienst een sluitende rittenregistratie overleggen. Maar wanneer is een ritregistratiesysteem goed genoeg in de ogen van de Belastingdienst? Die discussie liep al geruime tijd totdat de Vereniging Zakelijke Rijders (vzr), de Branchevereniging van Leveranciers Ritregistratiesystemen (BVLRL) en de RAI de handen ineen sloegen, vertelt Martin Huisman, voorzitter van de SKRRS. 'De Belastingdienst heeft in overleg met ons een normenkader opgesteld dat beschrijft waaraan systemen moeten voldoen. Dat normenkader omvat het soort informatie, maar ook hoe vaak het signaal wordt doorgestuurd, wat er gebeurt als het registratiekastje wordt ontkoppeld en andere bijzonderheden. Onze stichting voert samen met



Martin Huisman: 'De keuze van een ritregistratiesysteem hangt primair af van de eigen wensen van de installateur.'

accountantskantoor PwC de audits op de systemen uit. De Belastingdienst zit in de Raad van Toezicht, en garandeert bij belastingcontroles bij bedrijven die met een goedgekeurd systeem werken een verlicht



ritregistratie

regiem. Ofwel: ze vertrouwen de gegevens. Terwijl een handgeschreven papiertje of Excelbestandje sneller vragen kan oproepen.'

Privacybescherming

Met een betrouwbare kilometeradministratie kunnen werknemers (en zzp'ers) dus waterdicht aantonen dat ze het busje niet voor privédoeleinden gebruiken. De werkgever krijgt daarnaast veel waardevolle managementinformatie: wat zijn de voorrijkosten, hoe lang is een monteur nu echt bezig geweest, waar heeft hij gereden en – heel interessant in geval van actuele planningen – waar rijdt hij nu? Ook zaken als gereden snelheden, brandstofverbruik en wie er achter het stuur zat worden keurig geregistreerd. Natuurlijk zitten daar privacygevoelige gegevens tussen. Zo hoeft de mevrouw van de kantine niet te zien waarvoor monteur Gerrit, overigens met toestemming van zijn werkgever, in het weekend zijn bus gebruikt. Richtlijnen rond de privacybescherming staan in de Wet bescherming persoonsgegevens, maar die hoeft de werkgever niet uit zijn hoofd te leren. 'We hebben die wet vertaald naar praktische richtlijnen voor de werkgever', aldus Huisman. 'Alle erkende leveranciers zijn verplicht om deze zogeheten gedragscode mee te leveren. Dat geldt ook voor de daarvan afgeleide privacyverklaring die werkgever en werknemer met elkaar tekenen. Zo weten alle partijen precies welke data voor welk doel wél en niet mogen worden gebruikt.'

Ook aan de kant van de leverancier moet de dataopslag goed zijn geregeld. Niet alleen vanwege de eerder genoemde privacy van de werknemer en bedrijfsgevoelige informatie van de werkgever, maar ook ingeval de leverancier zelf in de problemen komt. De actuele en historische data moeten dan nog steeds toegankelijk zijn; zo heb je als installateur tijd om naar een andere leverancier over te stappen. Bovendien gelden voor verantwoordingsinformatie wettelijke bewaartermijnen. Een ritregistratiesysteem dat erkend wil worden, moet daarom ook de continuïteit en overdraagbaarheid van de gegevensopslag garanderen. 'Kortom, een leverancier wordt niet zo maar erkend. Het systeem moet een voldoende scoren op het gebied van

'Met een goedgekeurd ritregistratiesysteem staat de rittenadministratie niet meer ter discussie'

Wie: Johan Klok, Installatiebedrijf Klok in Diever

Systeem: Blackbox van Transscope Voertuigsystemen

'Vijftien bussen hebben we nu rijden. Wij werken al sinds 2000 met ritregistratie. In het begin vooral voor de Belastingdienst. Maar tegenwoordig ook voor een groot deel voor de controle. Van de jongens, maar ook van de opmerkingen van klanten. 'Jullie zijn maar tien minuten geweest' is nu aantoonbaar niet juist: we kwamen om 15.10 uur aan, zijn om 15.55 uur weer vertrokken, en de voorrijtijd bedroeg een half uur. Verder zien we live op het computerscherm waar de bussen zijn, en kunnen we dus bij storingen direct de dichtstbijzijnde servicewagen aansturen. Onze monteurs werken in tweetallen, dus bij de ritadministratie moet dus goed worden bijgehouden wie wanneer rijdt. Ze hebben daarom allemaal een persoonlijke tag, en voordat ze kunnen weggrijden moeten ze daarmee inloggen. Elke maandag ontvang ik in mijn mailbox twee rapporten van Transscope. Het ene met tijden en overige managementinformatie voor onze boekhouding, en het andere rapport gaat door naar de monteurs voor hun belastingaangifte. Als ik eerder had geweten welke voordelen zo'n systeem biedt, dan was ik er nog eerder mee gestart.'



betrouwbaarheid, privacy en continuïteit. Er zijn nu zo'n honderd aanbieders op de markt. Met behoorlijk onderling kwaliteitsverschil. In de grote tenders is ons keurmerk steeds vaker een van de eisen. Terecht, want daarmee maak je als ondernemer een veilige keuze.'

Specificaties vergelijken

Over kiezen gesproken: welke van de goedgekeurde systemen moet je nu nemen? Huisman: 'Dat hangt primair van de eigen wensen van de installateur af. Vrijwel alle systemen



6.4

De gemiddelde bedrijfsbestelwagens is 6,4 jaar oud. Grote bedrijven hebben nieuwste bestelauto's.

Jaarlijks worden ongeveer 60.000 nieuwe bestelauto's op kenteken gezet.

60.000

Tachograaf

Sinds 2 maart 2015 moet een bestelauto met aanhangwagen beschikken over een tachograaf, behalve bij een aantal specifieke voorwaarden. Doe de check op www.evo.nl.

17.500.000

Nederlandse bestelwagens verbruiken ongeveer 17,5 miljoen liter benzine en 1,5 miljard liter diesel (2013).

1.500.000.000**720.000**

De Nederlandse leasevloot bestaat uit 720.000 leaseauto's, waarvan zijn er 141.000 bestelwagens (eind 2014).

141.000

Flevoland

De meeste bestelautokilometers worden gereden door ondernemers in Flevoland, de minste in Limburg (2009).

229.000

De meeste bestelwagens zijn in het bezit van bouwbedrijven, bijna 229.000. Het gaat hierbij voornamelijk om klusjesbedrijven, installateurs, schilders en glaszetters.

19.000

Gemiddeld leggen bedrijfsbestelwagens bijna 19.000 km af (2009).

Bestelwagens met een Nederlands kenteken rijden jaarlijks in totaal 17,5 miljard kilometer (2009).

17.500.000.000

Bron: CBS, VNA

zijn modulaair opgebouwd met functies die je kunt stapelen. Lees de specificaties dus goed door en voer overleg intern met de administratie en degene die het wagenpark beheert. Daarnaast zijn er verschillen in prijs, gebruikersvriendelijkheid, rapportagevormen en andere fabrikant specifieke eigenschappen. Tot slot richten sommige leveranciers zich op speciale doelgroepen, zoals grote vlooteigenaren of juist zzp'ers en mkb'ers. Het makkelijkste startpunt is het overzicht van keurmerksystemen op onze website www.keurmerkregistratiesystemen.nl. Wie al over een ritregistratiesysteem beschikt kan op onze website ook het bijgeleverde certificaat controleren op geldigheid en eventueel het kenteken of berijdergegevens wijzigen.'

Het keurmerk staat op dit moment stevig in de markt, maar het is geenszins tijd om achterover te leunen.

Huisman ziet namelijk diverse ontwikkelingen die om een actieve rol van de stichting vragen. 'Het aantal leveranciers zal nog een beetje groeien verwacht ik. Er melden zich vooral enkele buitenlandse aanbieders. Daarnaast verwachten we de komende tien jaar een grote sprong binnen de techniek. En dat zal ongetwijfeld nog tot stevige discussies leiden tussen leveranciers, automerken, leasemaatschappijen, Belastingdienst en gebruikers. Want er ligt een aantal interessante vragen voor ons. Bijvoorbeeld of de registratiekastjes niet vervangen kunnen worden door Apps op de mobiele telefoon. Vooralsnog kan dit nog niet worden waargemaakt, maar alles gaat zo razendsnel dat we de markt op de voet moeten blijven volgen.' <



Wie: Frank Volkerink, Installatiebedrijf Ten Dam in Delden
Systeem: NeXT van Accredis

'Een jaar of acht geleden zijn we begonnen met ritregistratie. Voorheen rouleerden onze bussen onder de monteurs, maar het moest van de fiscus duidelijker herleidbaar zijn wie wanneer en hoeveel reed. In eerste instantie hielden de monteurs dat op papier bij, maar dat viel gewoon niet te doen. Daarom zijn we overgestapt naar digitaal. Voor ons als bedrijf helpt zo'n systeem enorm bij de verantwoording naar je klanten. We werken nu aan de invoering van de digitale werkbbon. De volgende

stap is de koppeling met het ritregistratiesysteem. Dan verschijnen automatisch de werktijden op de bonnen en de voorrijkosten; zo heb je je factuur 100 procent onderbouwd. De monteurs kunnen ook zelf inloggen in het NeXT-systeem. Sommigen nemen de bus mee naar huis als woon-werkverkeer, anderen betalen bijtelling zodat ze er ook privé mee mogen rijden, en weer anderen laten de bus in principe bij ons op het bedrijf staan. Zo kunnen ze bijvoorbeeld zien of ze nog binnen de maximaal 500 privékilometers zitten.'