

Inspectie SZW
Ministerie van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid

PAKKETPOSTSECTOR

Colofon

Projectnaam
Datum

Pakketpostsector
februari 2017

Inhoud

	Colofon—2
	Inhoud—3
1	Inleiding—5
1.1	Aanleiding—5
1.2	Werkwijze—7
2	Conclusie—9
3	De pakketpostsector—12
3.1	De ordening van de sector—12
3.2	Ontwikkelingen in de pakketpostsector—13
3.3	Arbeidsmarktaspecten—14
3.3.1	Grote spelers—14
3.3.2	Subcontractors—14
3.3.3	Varianten arbeidsrelaties—15
3.4	Positie zelfstandigen—17
3.4.1	Dienstverband en zelfstandigheid in de pakketpostsector—17
4	Bevindingen SZW—20
4.1	Inleiding—20
4.2	Arbeidsomstandigheden—21
4.2.1	Onderzoek arbeidsomstandigheden pakketbezorgers—21
4.2.2	Werknemers en zelfstandigen—23
4.3	WML (stukloon), WAV, Waadi en ATW—24
4.3.1	Onderzoek stukloonproblematiek bij een pakketvervoerder—24
4.3.2	Onderzoek bij 21 kleine en middelgrote pakketvervoerders—25
Bijlage 1	Instanties—32
Bijlage 2	Bronnen—36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De pakketpostsector is de afgelopen jaren op diverse momenten in het nieuws geweest. Het ging daarbij om onderwerpen zoals oneerlijke concurrentie op de arbeidsmarkt (het betalen onder het minimumloon of het inzetten van schijnzelfstandigen), slechte arbeidsomstandigheden, lange werktijden en hoge werkdruk. De Inspectie heeft ook rechtstreeks een aantal signalen hierover ontvangen. Sinds 2013 is de Inspectie SZW met inspectie- en onderzoekswerk actief in deze sector.

Illustraties berichten uit de media

Volkskrant 28 april 2015

Waarom komen pakketbezorgers weer in opstand tegen PostNL?

Chauffeurs van PostNL hebben hun staking uitgebreid naar twee andere distributiecentra, in Katwijk en Amsterdam-Noord. De zelfstandige ondernemers zijn het niet eens met onder meer de nieuwe tarieven die het postbedrijf hun wil bieden voor de bezorging van pakketten.

Volgens vakbond FNV zijn honderden bezorgers ontevreden over de voorwaarden waaronder ze voor het postbedrijf werken: de zelfstandig ondernemers (zzp'ers) die in opdracht van PostNL pakketten rondbrengen. Samen met hen stelde de FNV een eisenlijst op, die de vakbond vandaag openbaar maakt.

Wat zijn de problemen van de bezorgers?

1. Schijnzelfstandigheid

Er moet een einde komen aan de "schijnzelfstandigheid" van de pakketbezorgers. Want ben je nog wel zelfstandig ondernemer als je maar één opdrachtgever hebt, geen tijd voor andere opdrachtgevers, en je aan een flink aantal voorschriften moet houden? Bijvoorbeeld: je werkzaamheden steeds doorgeven, je stipt houden aan het 'verwachte tijdstip van bezorging'. De FNV vindt van niet. De vakbond wil dat PostNL over drie jaar alleen nog met 'echte zelfstandigen' werkt: ondernemers met meerdere opdrachtgevers, die daardoor beter kunnen onderhandelen over tarieven.

2. Alle onkosten betaal je zelf

Bezorger Jef de Feyter (59) somt de financiële nadelen van zelfstandig ondernemerschap op: hij is verantwoordelijk voor financiering van zijn eigen bus, benzinekosten, verzekeringen, loonbelasting en voor eventuele vakantiedagen. Van de 4.000 euro die hij maandelijks verdient, houdt hij ongeveer 1.600 euro over. Pensioenopbouw en een arbeidsongeschiktheidsverzekering heeft hij niet.

19 april 2016 Logistiek.nl

FNV Transport & Logistiek roept alle pakketbedrijven en TLN op tot een sectoroverleg voor een gelijk speelveld, waarin alle pakketbezorgers een vast contract krijgen. De oproep volgt na het besluit van PostNL dat alle nieuwe pakketbezorgers voortaan in vaste dienst treden.

Volgens FNV Transport & Logistiek kunnen door het besluit van PostNL, dat eind vorig week bekend werd gemaakt door topvrouw Herna Verhagen in de Volkskrant, concurrenten als DHL, DPD en GLS niet achterblijven.

De bond roept nu wederom op tot een sectoroverleg tussen alle pakketbedrijven en sectorvertegenwoordiger TLN omdat een eerdere oproep in september door minister Asscher mislukte. Werkgevers en de vakbonden gingen toen wel om tafel met elkaar, maar deze gesprekken leidden tot niets.

Volgens Egon Groen, bestuurder van FNV Transport en Logistiek, kwamen de werkgevers vanwege de concurrentie niet over de brug zolang marktleider PostNL haar beleid niet aanpaste. "Dat argument gaat nu niet meer op. Het is nu aan DHL E-Commerce, DPD en GLS om een einde te maken aan stukloon en de hoge werkdruk in de sector", zegt Groen.

Hoewel de sector alsmaar groeit, legt de moordende concurrentie tussen pakketbedrijven – vooral door de groei van online bestedingen – grote druk op de arbeidsvoorwaarden. Groen: "Na onze verzet tegen de schijnzelfstandigheid van pakketbezorgers bij PostNL, zetten we ons nu in om alle pakketbezorgers met een arbeidscontract onder één transport cao te brengen. Met duidelijke afspraken over de naleving."

Bij DHL, DPD en GLS gaat veel mis volgens de vakbondsbestuurder: "Bij DHL E-commerce gaat het werken met stukloon gewoon door, terwijl uit onderzoek van de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid blijkt dat het maar de vraag is of ze het wettelijk minimumloon ontvangen voor hun werk, laat staan het niveau van de transport-cao. Ook wordt veel met 0-urencontracten gewerkt, waardoor werknemers nooit weten waar ze aan toe zijn qua uren werk en inkomen."

Bij DPD worden volgens Groen zulke lage tarieven betaald dat onderaannemers niet met werknemers kunnen werken zonder de cao te overtreden. Ook werken er zzp'ers met DPD logo bij onderaannemers, waar ze lange werkweken maken tegen zeer lage verdiensten. Ook bij GLS wordt met zzp'ers gewerkt. "Wij krijgen signalen van onderaannemers dat zij met de tarieven van GLS hun werknemers niet kunnen betalen."

Wouter van Benten, bestuursvoorzitter van DHL Nederland, stelde afgelopen vrijdag in het FD in een reactie op het besluit van PostNL dat er op korte termijn weinig verandert in de pakketmarkt omdat de meeste zzp'ers helemaal niet in vaste dienst willen. "Zo'n toezegging van PostNL over vaste verbanden klinkt charmant, en we zijn heel blij dat de marktleider nu tot het juiste inzicht is gekomen, maar het is nog wel dun. Je moet bewaken dat het ook echt gaat gebeuren", aldus Van Benten.

Desalniettemin laat de DHL-topman weten aan het FD dat hij met de sector en bonden om tafel wil 'om brede nieuwe afspraken te maken. "Wij willen ook een aparte cao voor de pakketmarkt oprichten, maar dan moeten we eerst garanties hebben dat dit zzp-probleem aangepakt wordt. Dat is de kern."

Ook Subcopartners, een eigen vakbond voor ZZP pakketbezorgers, is kritisch over het besluit van PostNL om alle nieuwe pakketbezorgers in vaste dienst te nemen. Voorzitter Maurice Jacobs liet afgelopen vrijdag aan Logistiek.nl weten dat Postnl alleen met zzp'ers werkt als ze goedkoper zijn dan vaste medewerkers. "Hoe kunnen ze dan hun gedane investeringen terugverdienen? Ook worden de zzp'ers op geen enkele wijze vergoed voor het opbouwen van het fijnmazige bezorgnetwerk dat zij mede hebben helpen opbouwen."

In 2014-2015 heeft het ministerie van SZW een ambtelijke verkenning uitgevoerd naar schijnzelfstandigheid in de pakketbezorging.¹ Deze verkenning bestond uit gesprekken met alle betrokken partijen in de sector.

Begin 2016 heeft de Kamer met een motie van de leden Van Weyenberg en Heerma de regering verzocht om de Inspectie SZW een meer nadrukkelijke rol te laten spelen in de handhaving in de pakketpostsector.² De minister heeft de Kamer geïnformeerd dat de Inspectie een rapport opstelt op basis van de uitgevoerde onderzoeken en inspecties in deze sector.³

1.2 Werkwijze

Het rapport beschrijft de relevante kenmerken van de pakketpostsector en zoomt vervolgens in op de bevindingen en activiteiten van de Inspectie in de pakketpostsector vanaf 2013.

De Inspectie baseert zich op inspecties en onderzoeken vanaf 2013, waaronder een aanvullend onderzoek bij kleine en middelgrote pakketvervoerders dat in de tweede helft van 2016 is uitgevoerd. Bij het opstellen van het rapport is tevens gebruik gemaakt van diverse externe onderzoeken (zoals die van ACM). Er zijn daarnaast gesprekken gevoerd met een aantal betrokken partijen en organisaties (bijlage 1).

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 29 502, nr. 115

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 29 502, nr. 119

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 29 502, nr. 121

2 Conclusie

De sector

Een ondubbelzinnige ordening van de pakkettenmarkt of pakketpostsector is er niet: de economische realiteit is diverser dan het gebruik van het begrip 'sector' wellicht impliceert. Diverse begrippen die elkaar deels overlappen worden gehanteerd. In dit onderzoek ligt de focus van de Inspectie SZW op de bezorging van postpakketten.

De pakketpostsector kenmerkt zich door de aanwezigheid van vier grote pakketpostvervoerders (DHL, DPD, GLS en PostNL). Deze maken in meer of mindere mate gebruik van subcontractors. Deze subcontractors kunnen op hun beurt weer werk uitbesteden aan derden. Er zijn enkele honderden kleinere pakketpostvervoerders actief.

De ontwikkelingen in de pakketpostsector gaan snel. Online winkelen, e-commerce en 'same day delivery', onbemande afhaalroutes etc. leiden tot nieuwe vormen van dienstverlening en andere vervoersvormen. Er is sprake van sterke prijsconcurrentie en een relatief groot verloop binnen de sector. Vooral het aantal kleinere ondernemingen groeit, waaronder het aantal zelfstandigen zonder personeel.

Binnen de pakketpostsector is sprake van een grote variëteit wat betreft arbeidsmarktrelaties: payrollings, uitzendbureaus, zzp'ers, zmp-ers, contracten voor bepaalde tijd, dienstverband in combinatie met stukloon, etc.

Bevindingen

De Inspectie SZW heeft in voorgaande jaren en recentelijk in 2016 diverse onderzoeken uitgevoerd in de pakketsector. Daarbij is ook gekeken naar relevante ontwikkelingen in de sector. Hieruit komen de volgende resultaten en bevindingen naar voren.

Uit een eerder onderzoek van de Inspectie SZW vanaf 2013 bij de grootste pakketdiensten bleek dat een aantal grote pakketvervoerders de arbeidsomstandigheden voor hun werknemers onvoldoende had geborgd. Deze bedrijven zijn bezig een verbetertraject te implementeren, waarbij naar het zich laat aanzien ook zelfstandige vervoerders worden betrokken.

De Inspectie SZW heeft later in 2014 een uitgebreid onderzoek gedaan naar de toepassing van stukloon bij een aantal pakketbezorgers. De conclusie was dat de Wet minimumloon (Wml) op dit aspect niet handhaafbaar is, omdat in de praktijk niet is vast te stellen of, en zo ja hoeveel er op individueel niveau wordt onderbetaald.

De afgelopen jaren hebben in ieder geval 17 zelfstandige pakketbezorgers civielrechtelijke procedures gestart waarin ze aanvoerden dat er feitelijk sprake was van een arbeidsovereenkomst. Uiteindelijk is in veertien zaken geoordeeld dat er niet in dienstbetrekking is gewerkt. In drie andere zaken heeft de rechter geoordeeld dat er feitelijk wel sprake was van een dienstbetrekking.

In 2016 heeft de Inspectie SZW een deels kwalitatief onderzoek gedaan bij zelfstandige pakketvervoerders. Hieruit blijkt dat de 21 onderzochte subcontractors opereren voor meerdere opdrachtgevers. Er is bij deze 21 vervoerders geen

gezagsverhouding met de opdrachtgever vastgesteld. De helft van de zelfstandigen schakelt zelf personeel in. Alle 21 vervoerders hebben meerdere opdrachtgevers.

De verzamelde beelden lopen uiteen. De meerderheid van de onderzochte pakketvervoerders heeft de ambitie uit te groeien tot een professioneel bedrijf. Daarnaast zijn er personen die de werkzaamheden meer beschouwen als bijverdienste en/of hobby. Het varieert van zelfstandigen die een grote onderneming hebben opgebouwd tot zelfstandigen die aangeven in een moeilijke (financiële) positie te verkeren.

Bij controles op het domein eerlijk werk (Wml, Wav, Waadi en Atw) zijn tijdens deze onderzoeken geen overtredingen geconstateerd bij de 21 onderzochte vervoerders.

Tegelijkertijd zien we dat door de branche een aantal maatregelen is genomen. Voor voertuigen met een laadvermogen vanaf 500 kg is er een wettelijke verplichting tot een NIWO-vergunning. Het vergunningstelsel beoogt de deskundigheid en financiële kredietwaardigheid in de sector te bevorderen. De vier grote pakketvervoerders eisen van hun subcontractors dat ze een vergunning hebben voor de voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kg. De vergunningverlener NIWO geeft aan dat het aantal vergunningen in twee jaar tijd is gestegen van ruim 400 naar ruim 1.100.

PostNL heeft zelfstandigen een aanbod gedaan om in dienst te treden. Een deel van de zelfstandigen heeft daarvan gebruik gemaakt. PostNL heeft aangegeven geen nieuwe overeenkomsten meer met zelfstandige pakketbezorgers af te sluiten.

Tot slot

De aanwezigheid van diverse spelers van verschillende omvang en met veel verschillende arbeidsrelaties, alsmede de snelle ontwikkelingen in de sector maken het niet mogelijk om algemeen geldende uitspraken te doen.

Zo is de positie van zelfstandigen die al dan niet onder gezag van hun opdrachtgever werken, niet ondubbelzinnig te duiden. Het onderscheid tussen werken in dienstbetrekking of werken op basis van aangenomen werk of een overeenkomst van opdracht is op grond van de vigerende wetgeving niet altijd eenduidig te maken. Dientengevolge is het onderscheid in de praktijk vaak lastig te maken. De Inspectie controleert op schijnzelfstandigheid als dat noodzakelijk is voor toezicht op arbeidswetgeving. De diverse bevindingen bieden ook op dit punt een gemengd beeld. Najaar 2013 heeft de Inspectie SZW een verkenning uitgevoerd naar de arbeidsomstandigheden. Deze verkenning leverde signalen op dat er bij een aantal zzp-ers mogelijk sprake was van werken onder gezag.

Het is duidelijk dat er checks en balances zijn. Zowel via de rechter als via de dialoog met werkgevers komen verbeteringen voor de arbeidskrachten tot stand. Tijdens de extra inspecties in 2016 zijn geen overtredingen geconstateerd. Ook is geen stukloonbetaling aangetroffen. Tijdens de onderzoeksperiode in 2016 zijn bij de Inspectie SZW geen meldingen gedaan over mogelijke misstanden in de pakketpostsector.

In 2017 zal de Inspectie SZW herinspecties uitvoeren bij bedrijven waarbij tekortkomingen zijn vastgesteld. Hierbij kunnen bezorgers van de pakketdiensten, van de subcontractors of zelfstandige bezorgers worden betrokken. Daarnaast zal de Inspectie via het programma Transport en Logistiek een vinger aan de pols houden binnen de pakketpostsector en de ontwikkelingen blijven volgen. Meldingen die wijzen op een vermoeden van een zware overtreding in deze sector worden, voor zover het niet gaat om stukloonproblematiek, opgepakt. Het programma Transport

en Logistiek richt zich met name op een risicogerichte aanpak van onderbetaling, illegale tewerkstelling, arbeidsuitbuiting en de aanpak van schijnconstructies in de subsectoren binnenvaart en wegtransport.

Per saldo biedt de pakketsector een beeld van veel dynamiek, een aantal goede ontwikkelingen voor werkenden en een diffuus beeld over de naleving van de arbeidswetgeving in algemene zin. Dit is een risicofactor die de Inspectie SZW meeweegt in haar toekomstige programmering.

3 De pakketpostsector

3.1 De ordening van de sector

Een goede ordening van de pakkettenmarkt of pakketpostsector is niet eenvoudig te maken. Diverse begrippen die elkaar deels overlappen worden gehanteerd. De focus in dit rapport ligt op de bezorging van postpakketten. Een postpakket is in het Postbesluit 2009 gedefinieerd als een geadresseerd verpakt poststuk dat zaken, niet zijnde brieven, bevat. Er zijn nadere regels over gewichtseisen⁴.

Naast het klassieke onderscheid tussen brieven en pakketten worden ook andere indelingen gebruikt. De Autoriteit Consument en Markt (ACM), die toezicht houdt op de Postwet 2009, onderkent in haar recente marktscan een aantal ordeningen.⁵ Er is onderscheid tussen pakket-, express- en koeriersdiensten.⁶ Expressdiensten zijn veelal meer gespecialiseerde vervoersdiensten, vaak met een internationaal karakter. Koeriersdiensten zijn de diensten waarbij geen gebruik wordt gemaakt van overslagpunten. Een andere ordening is '*business to business*', '*business to consumers*' en '*consumers to business/consumers*'.

In het rapport van de ACM wordt het volgende overzicht van (deels overlappende) marktpartijen gegeven:

- *Pakketvervoerders*
Bij de pakketvervoerders gaat het om vier grote landelijk opererende spelers: PostNL, DHL, DPD en GLS;
- *Expresspartijen*
Hier gaat het eveneens om vier grote expressvervoerders (de expresstak van DHL, UPS, TNT en FedEx) met een internationaal netwerk. Deze hebben een ander type dienstverlening (luchtvervoer). Pakketvervoerders hebben in gesprekken met de ACM gezegd dat ze deze niet zien als concurrenten;
- *Andere partijen*
Voorbeelden zijn een partij als Sandd die brievenbuspakjes bezorgt en diverse regionale bedrijven die buiten hun dekkingsgebied gebruik maken van de grote pakketvervoerders;
- *Andere verzendoplossingen*
Nieuwe bedrijven die zoeken naar andere verzendmogelijkheden, bijvoorbeeld via 'Access Points' waar de consument het pakket zelf afhaalt;
- *Nichespelers*
Een groep bedrijven die zich richt op een gespecialiseerde service.

De Inspectie SZW richt zich in dit rapport op de vier grote landelijk opererende pakketvervoerders en de vele kleine en middelgrote (regionaal of landelijk opererende) pakketvervoerders.

⁴ Postwet 2009 en Postbesluit 2009

⁵ Autoriteit consument en markt (ACM), Marktscan Pakketten, oktober 2016

⁶ Dit is geen wettelijke definitie maar een omschrijving die de meeste marktpartijen geven.

Kleine en middelgrote partijen verzorgen niet alleen het vervoer ten behoeve van de vier grote spelers (in dat geval spreken we van subcontractors), maar vervoeren ook zelfstandig pakketten in opdracht van zakelijke verzenders. De Inspectie sluit in dit onderzoek aan bij de definities die de ACM gebruikt.

3.2 Ontwikkelingen in de pakketpostsector

De ontwikkelingen in de sector gaan snel. Dit heeft ook invloed op de kenmerken van de sector. Door de groei van online winkelen is de pakkettenmarkt in korte tijd flink gegroeid, van zo'n 225 miljoen pakketten in 2012 naar bijna 300 miljoen in 2015. Daarvan is ongeveer 30% grensoverschrijdend. Deze groei is vooral zichtbaar in het 'business to consumer' segment. Door de groei van e-commerce stijgt ook het aantal pakketten dat niet direct bezorgd kan worden of waarbij de klant ervoor kiest om het bij een servicepunt op te halen. Ook het aantal retourzendingen neemt hierdoor toe. Servicepunten worden daardoor een steeds belangrijker onderdeel van het netwerk van pakketvervoerders.

Pakketvervoerders breiden hun dienstverlening uit naar avond en weekeinde. Een andere ontwikkeling in de dienstverlening is 'same day delivery', afleveren nog dezelfde dag.

Er ontstaan nieuwe vormen van dienstverlening, zoals onbemande afhaallocaties waarbij klanten zelf hun pakket afhalen. Er zijn ook bedrijven die zich erop toeleggen om het pakket op elk gewenst moment aan te kunnen bieden aan de klant. Er ontstaan ook nieuwe vervoersvormen. 'Pick This Up' laat automobilisten die dagelijks een vaste route rijden pakketten meenemen. Uber werkt ook met niet-professionele vervoerders.

De grote concurrentie (ca. 5.000 bedrijven) zet druk op de prijzen van transport. Daarnaast zijn er een paar grote opdrachtgevers – vaak webwinkels – die druk zetten op de tarieven van pakketvervoerders. De opdrachtgevers stellen tegelijkertijd steeds meer eisen aan kwaliteit en dienstverlening.⁷ Er is een prikkel om te besparen op arbeidskosten. Dit is ook aangegeven door de meeste pakketvervoerders waarmee de Inspectie in het kader van dit rapport heeft gesproken.⁸

Al deze ontwikkelingen hebben ook een doorwerking naar het terrein van de Inspectie. Daarbij valt te denken aan arbeidsomstandigheden, arbeidstijden en betaling van het wettelijk minimumloon. De 'vluchtigheid' van de markt – er zijn jaarlijks ca. 1.000⁹ toetreders en uittrekkers – maakt het extra lastig om de groep pakketbezorgers volledig in beeld te hebben.

⁷ Bron: interviews met FNV en TLN.

⁸ Inspectie SZW, onderzoek bij 21 kleine en middelgrote pakketvervoerders, juli tot oktober 2016

⁹ Somo-rapport en schatting NIWO

3.3 Arbeidsmarktaspecten

De totale postmarkt in Nederland voorziet in ongeveer 75.000 banen.¹⁰ De meeste banen zijn ingevuld door postbodes die alleen post bezorgen die door de brievenbus kan. Het aantal pakketvervoerders ligt vermoedelijk rond de 10.000.¹¹ In de sector zijn in totaal meer dan 5.000 bedrijven actief. Het overgrote deel betreft eenmanszaken. Slechts ca. tien bedrijven hebben 100 personen of meer in dienst.

Het is lastig om een inschatting te maken van het exacte aantal pakketvervoerders. Ook partijen als TLN en NIWO hebben dit in interviews aangegeven. ACM wijst erop dat de definities niet altijd helder zijn. Cijfers van CBS en KvK lopen uiteen. De fluctuatie van het aantal mensen per jaar is groot. In principe kan iedereen zich inschrijven als pakketvervoerder.

Tabel 1 Aantal bedrijven¹²

Subsector	Aantal banen	Bedrijven				Totaal aantal bedrijven
		Eenmanszaken	2 tot 9	10 tot 99	100 en meer	
53 Post en koeriers	72.400	4.030	970	135	10	5.145

3.3.1 Grote spelers

De sector kent vier grote pakketvervoerders (zie onderstaande tabel):

Tabel 2 Grote spelers¹³

Pakketvervoerder	Aantal servicepunten	Binnenlands marktaandeel
PostNL	2.900	59%
DHL Parcel	1.300	28%
DPD	750	7%
GLS	600	6%

Meer dan de helft van de markt – in volume en in omzet – is in handen van PostNL. Bij PostNL werken in totaal zo'n 50.000 mensen. Ruim 3.000 personen werken in de pakkettendienst. DHL is met een marktaandeel van ruim een kwart ook een grote speler. De andere twee relatief grote marktpartijen zijn DPD en GLS.

3.3.2 Subcontractors

Wanneer een pakketvervoerder het bezorgwerk (deels) overneemt van een andere pakketvervoerder is er sprake van *subcontracting* (onderaannemen van bezorg-

¹⁰ Inspectie SZW, Arbeidsomstandigheden in de sector Transport en Logistiek, rapportage 2014

¹¹ Bewerking Inspectie SZW van ACM Marktscan Pakketten

¹² Bron: Rapportage (2014) van de Inspectie SZW; Arbeidsomstandigheden in de sector Transport en Logistiek

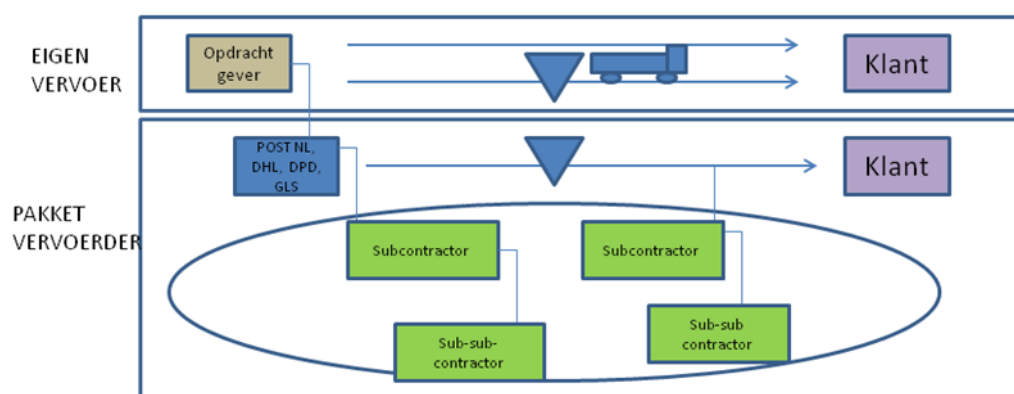
¹³ ACM, Marktscan Pakketten, oktober 2016

werk). Subcontractors kunnen voor meerdere van de vier grote opdrachtgevers werkzaamheden uitvoeren.¹⁴

In totaal gaat het om ca. 1.000 bedrijven die werk uitvoeren in opdracht van de vier grote pakketvervoerders¹⁵. Deze subcontractors kunnen op hun beurt het werk weer uitbesteden aan een volgende onderaannemer. In de praktijk kan er zo sprake zijn van meerdere lagen van subcontractors.

Over de volgende laag van *sub-subcontractors* zijn geen cijfers beschikbaar.

Figuur 1 Pakketvervoerders en subcontractors



De veelheid aan kleine pakketvervoerders, die rijden als subcontractors, vormt met elkaar een eigen markt. Nieuwkomers kunnen met minimale opleiding, vaardigheden en materialen instappen. NIWO heeft aangegeven dat het aantal mensen met een vergunning stijgt. Dat heeft te maken met het feit dat de grote pakketvervoerders dit als eis stellen aan een subcontractor. Uit informatie van NIWO blijkt dat het aantal subcontractors met een vergunning in twee jaar tijd gestegen is van ruim 400 naar ruim 1.100.

Het bedrijfsvoertuig vormt voor een subcontractor (afgezien van de arbeidskosten) de grootste kostenpost. Bij gebrek aan kapitaal kan het voertuig worden geleased of op afbetaling worden gekocht.

Er zijn ook honderden kleine en middelgrote bedrijven actief die geen subcontractor zijn voor een van de grote partijen. Zij maken dus geen deel uit van een "subcontractorketen" waarin een van de genoemde vier marktpartijen eisen stelt aan de partij(en) die het feitelijke vervoer verricht(en).

3.3.3 Varianten arbeidsrelaties

De concurrentie zet extra druk op de prijzen die pakketvervoerders betalen voor subcontracting. De prijs is een belangrijke concurrentiefactor op de markt. Dit is ook aangegeven door de meeste pakketvervoerders waarmee in het onderzoek bij 21 pakketvervoerders is gesproken.

¹⁴ In het onderzoek Inspectie SZW bij 21 pakketvervoerders betrof dit 5 van de 21 pakketvervoerders.

¹⁵ Het aantal van 1.100 betreft bedrijven met een NIWO-vergunning. Het aantal actieve bedrijfjes zonder vergunning is de laatste jaren sterk afgenomen en bedraagt nog slechts een paar honderd

Arbeidskosten vormen meer dan de helft van de totale kosten. Daarmee vormt dit een prikkel om te zoeken naar besparing op de arbeidskosten. In de praktijk zien we dat er gekozen wordt voor verschillende varianten.¹⁶

Verschillen in regelgeving maken het voor werkenden relatief interessant om als zzp'er te werken en voor werkgevers of opdrachtgevers om werk door een zzp'er uit te laten voeren. Een werknemer is op Wml-niveau tot ruim 40% duurder dan een zzp'er.¹⁷

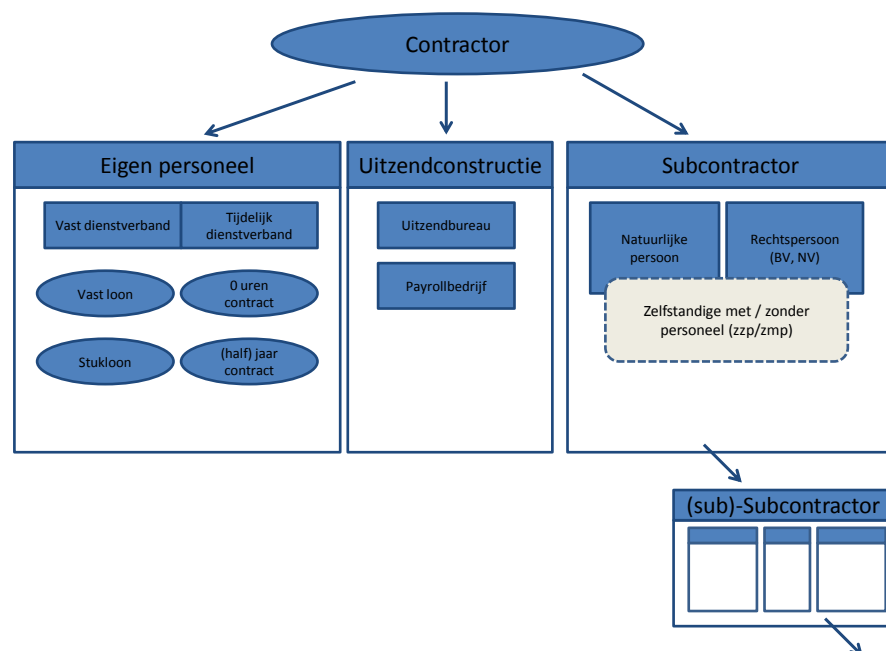
Uit documentatie van UWV blijkt dat – terwijl de werkgelegenheid in de sector Vervoer en opslag tussen 2005 en 2012 licht is gedaald – het aantal bedrijven in de sector tussen 2005 en 2013 juist sterk is gestegen. De groei van het aantal ondernemingen is vooral terug te voeren op de sterke groei van het aantal zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers) in de afgelopen jaren. Het aantal zzp'ers is tussen 2007 en 2013 toegenomen met 35%.

De grootste groei van zzp'ers signaleert UWV in de branche lokale post en koeriers (+89%). UWV merkt op dat er mogelijk sprake is van een substitutie-effect (werknemers worden zzp'er).¹⁸

De vier pakketvervoerders maken naast eigen personeel (al dan niet met stukloonbeloning) en uitzendkrachten ook gebruik van subcontractors. De mate waarin dit gebeurt varieert.

PostNL maakt gebruik van subcontractors. DHL werkt beperkt met subcontractors. De mensen met een dienstverband worden onder meer betaald op basis van stukloon. DPD en GLS werken nagenoeg geheel met subcontractors.

Figuur 2 Overzicht mogelijke arbeidsrelaties



¹⁶ 21 Inspecties, Inspectie SZW, 2016

¹⁷ IBO zelfstandigen zonder personeel, pagina 10

¹⁸ Vervoer en opslag, sectorbeschrijving 18 februari 2014

3.4 Positie zelfstandigen

De term zzp'er (zelfstandige zonder personeel) heeft juridisch, als rechtsvorm, geen betekenis. Een zzp'er is een ondernemer die geen personeel in dienst heeft. Hij opereert voor eigen rekening en eigen risico. De term zmp'er (zelfstandige met personeel) wordt gebruikt voor ondernemers met mensen in (vaste of tijdelijke) dienst.

De meeste zzp'ers kiezen voor een rechtsvorm zonder rechtspersoonlijkheid zoals de eenmanszaak of in mindere mate firmant bij een vennootschap onder firma (vof). Een rechtsvorm met rechtspersoonlijkheid is bijvoorbeeld de besloten vennootschap (bv).

Het onderwerp 'zzp'ers' staat de laatste tijd in de schijnwerpers. Het gaat daarbij over onbedoelde of ongewenste effecten van (recente) wetgeving. Eén van de doelen van de *Wet Deregulering Beoordeling Arbeidsrelaties (DBA)* was de verantwoordelijkheden van de opdrachtnemer en de opdrachtgever bij het beoordelen van hun arbeidsrelatie beter in balans brengen. Dit verbetert voor de Belastingdienst de mogelijkheden om te handhaven en schijnzelfstandigheid wordt zo teruggedrongen.¹⁹ In de media is er eind 2016 veel publiciteit over onzekerheid bij opdrachtgevers over mogelijke nabetaling van loonheffing. Zzp'ers melden dat ze minder opdrachten krijgen en daardoor moeten zoeken naar andere constructies zoals zich verbinden aan payrollbedrijven. Dit is onderwerp van debat in de Tweede Kamer. De staatssecretaris van Financiën heeft de handhaving van de Wet DBA door de Belastingdienst uitgesteld tot ten minste 1 januari 2018. Uitgezonderd hiervan zijn kwaadwillenden.

De *Wet werk en zekerheid (Wwz)* heeft als doel het arbeidsrecht aan te passen aan veranderende arbeidsverhoudingen in de samenleving. De wetgever streeft naar een nieuw evenwicht tussen flexibiliteit en zekerheid op de arbeidsmarkt, waarbij tweedeling op de arbeidsmarkt tussen mensen met een vaste baan en flexwerkers wordt verminderd.²⁰

Maatschappelijke organisaties vragen aandacht voor een groep zelfstandigen waar meer sprake is van een gedwongen dan een vrije keuze voor zelfstandig ondernemerschap. Ook vraagt men aandacht voor het feit dat deze groep niet verzekerd is voor arbeidsongeschiktheid en pensioen.

3.4.1 *Dienstverband en zelfstandigheid in de pakketpostsector*

Het onderscheid tussen werken in dienstverband of werken in opdracht is in de pakketpostsector – maar overigens ook in andere sectoren – niet scherp te maken. Het begrip gezagsverhouding speelt daarbij een belangrijke rol. De scheidslijn tussen wel of geen gezagsverhouding is niet altijd duidelijk. Diverse auteurs spreken over een grijs gebied. Bij de beoordeling of er sprake is van schijnzelfstandigheid gaat het altijd om de feitelijke omstandigheden. Dit betekent dat zaken op schrift, zoals verklaringen en overeenkomsten, geen sluitend antwoord geven.

¹⁹ Eerste Kamer, Kamerstuk 34.066, A

²⁰ Eerste Kamer, Kamerstuk 33.818, A

De gerechtelijke uitspraken over de status van zzp'ers bij PostNL illustreren dat het strikte onderscheid tussen dienstverband en zelfstandige moeilijk te maken is. PostNL had na een conflict de overeenkomsten met 19 zelfstandige pakketbezorgers opgezegd. Daarop is een deel van deze bezorgers bij verschillende kantonrechters procedures gestart vanwege de beëindiging van hun overeenkomst. Ze stelden dat sprake was van een arbeidsovereenkomst die niet kan worden opgezegd zonder ontslagvergunning van UWV. PostNL gaf in hun ogen zeer gedetailleerde instructies voor de uitvoering van het werk en zag toe op de naleving daarvan. In veertien zaken is geoordeeld dat er geen sprake is van een arbeidsovereenkomst. In hoger beroep is door de rechtbank in twee van deze zaken geoordeeld dat er geen sprake is van een arbeidsovereenkomst. In drie andere zaken hebben de rechtbanken geoordeeld dat wel sprake was van een arbeidsovereenkomst.²¹

²¹ Bron: <http://www.vanzijl-advocaten.nl/juridische-producten/vaktechnisch-overleg/onderwerpen/zijn-zelfstandige-pakketbezorgers-van-postnl-werkzaam-op-basis-van-een-arbeidsovereenkomst.php>

4 Bevindingen SZW

4.1 Inleiding

De Inspectie SZW houdt toezicht op naleving van de arbeidswetten. Het gaat om de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet), de Arbeidstijdenwet (ATW), de Wet arbeid vreemdelingen (Wav), de Wet minimumloon en minimum vakantietoeslag (WML) en de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi). Hiermee bevordert de Inspectie SZW gezond, veilig en eerlijk werken.

Risicosignalen over de pakketpostsector hebben te maken met arbeidsomstandigheden en onderbetaling (het gaat dan om naleving van de Arbowet, de ATW en de WML). In beide gevallen speelt de afhankelijkheid van mensen een belangrijke rol. Deze afhankelijkheid kan leiden tot ongewenste arbeidsomstandigheden en werkdruk. In combinatie met onderbetaling betekent deze afhankelijkheid vaak dat men zich niet verzekert.

De Inspectie heeft in de onderzoeksperiode geen signalen over illegale arbeid (Wav) en arbeidsbemiddeling door intermediairs zoals uitzendbureaus (Waadi) ontvangen. Handhaving van schijnzelfstandigheid door de Inspectie is aan de orde in die gevallen waar handhaving van de arbeidswetten dat noodzakelijk maakt.

In 2014-2015 heeft het ministerie van SZW een verkenning naar schijnzelfstandigheid in de pakketbezorging uitgevoerd. De minister heeft het verslag van deze verkenning in september 2015 aangeboden aan de Kamer. Deze verkenning bestond uit gesprekken met alle betrokken partijen in de sector. In deze verkenning werd geconcludeerd dat:

- er een beweging gaande is waarbij bezorgers in vaste dienst worden vervangen door subcontractors, vaak zzp'ers, omdat dit werkgevers kosten bespaart en hun flexibiliteit en klantgerichtheid vergroot;
- er signalen zijn dat zzp'ers door hun opdrachtgever onder druk worden gezet om extreem lange werkweken te maken en dat ze onvoldoende geld overhouden om zich goed te verzekeren tegen de gevolgen van arbeidsongeschiktheid of om aanvullend pensioen op te bouwen;
- volgens de toezichthouders de grootste problemen liggen in de relatie tussen subcontractors (tussenpersonen) en de bezorgers die in opdracht van deze tussenpersonen werken.

Relevante ontwikkelingen zijn onder meer dat de grote pakketvervoerders van de subcontractors eisen dat ze voor bussen met meer dan 500 kg laadvermogen een NIWO-vergunning hebben.

PostNL heeft alle zelfstandige pakketbezorgers het aanbod gedaan in dienst te treden. Daarvan hebben 120 van de 620 zelfstandige pakketbezorgers gebruik gemaakt.²² Van de resterende 500 is ook een aantal gestopt in verband met de gestelde vergunningseis.

²² Jaarverslag PostNL 2015 pagina 27

De Inspectie SZW heeft sinds 2013 de volgende activiteiten uitgevoerd:

- de Inspectie onderzocht in 2013 de naleving van arbeidsomstandigheden bij de grote pakketvervoerders. Op basis hiervan is er een vervolg gekomen dat doorloopt tot 2017;
- op basis van een signaal is in 2014 een inspectie uitgevoerd naar de stukloonproblematiek bij een pakketvervoerder;
- in de tweede helft van 2016 zijn 21 kleine en middelgrote pakketvervoerders bezocht, die deels werkzaam zijn bij de vier grote pakketvervoerders.

De volgende paragrafen gaan in op deze activiteiten en rapportages van de Inspectie SZW.

4.2 Arbeidsomstandigheden

De Arbowet en de ATW kennen regels waar zowel werkgever als werknemer zich aan moeten houden om goede arbeidsomstandigheden te borgen. De nadruk ligt daarbij op de verantwoordelijkheid van de werkgever. Voor een zelfstandige geldt vanuit de arbeidsomstandighedenwetgeving ook een aantal bepalingen. Dit betreft bepalingen rond de werkplekinrichting die betrekking hebben op grote risico's. Voorschriften over fysieke belasting gelden in principe niet voor zelfstandigen en de rij- en rusttijdenregels van de ATW zijn alleen van toepassing op zelfstandigen in het zware wegvervoer.

4.2.1 Onderzoek arbeidsomstandigheden pakketbezorgers

Het door de FNV gefinancierde SOMO-rapport 'Status: Bezorgd' (december 2012) stelt dat de arbeidsomstandigheden in de pakketdienstensector onder druk staan. De minister heeft de Tweede Kamer toegezegd een verkenning te laten uitvoeren naar de mogelijke problemen rondom arbeidsomstandigheden bij de pakketvervoerders om te zien of intensivering van het toezicht nodig is.

De Inspectie SZW heeft eind 2013 de verkenning gedaan. Er zijn o.a. onaangekondigde bezoeken geweest bij acht distributiecentra van de grote spelers in de markt (DHL Express, DHL Parcel, DPD, FedEx, GLS, UPS, PostNL en TNT Express). De verkenning geeft geen representatief beeld, maar wel zicht op de verschijningsvormen en mechanismen achter werkdruk, fysieke belasting, arbeidstijden, arbeidsrelatie en verdienstenmechanisme.

Bevindingen

- de werkdruk en fysieke belasting zijn groot, waarbij de arbeids- en rusttijden een versterkende of veroorzakende rol spelen. Het werk van een pakketbezorger is in toenemende mate zwaar belastend;
- het beeld komt naar voren dat de arbeidsomstandigheden en -tijden van de subcontractors met personeel en de zzp'ers zwaarder/ongunstiger zijn dan die van de mensen in vaste dienst bij de grote spelers;
- de vrijheid om de eigen werkwijze te bepalen is bij een aantal zzp'ers zo beperkt dat er mogelijk sprake is van werken onder gezag in de zin van de Arbowet en de ATW.

Vervolg

De Inspectie heeft haar toezicht op de arbeidsomstandigheden van deze groep werknemers geïntensiveerd. Aspecten van dit toezicht zijn:

- de werkdruk;
- de fysieke belasting; en
- de mate waarin de arbeidsduur een versterkende of veroorzakende rol ten aanzien daarvan speelt bij het bezorgen van pakketten.

Als eerste stap na de verkenning is eind 2014 bij de acht grote pakketdiensten (inclusief de vier grote expressvervoerders) de wettelijk verplichte documentatie op grond van de Arboret opgevraagd. Het gaat dan om de Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E), het bijbehorende Plan van Aanpak en de toetsingsverklaring. De analyse van de toegezonden stukken wees uit dat de werkdruk en fysieke belasting van de pakketbezorgers niet of onvoldoende in de RI&E's werd beschreven:

- een beoordeling van de mate en de mogelijke bronnen/oorzaken van fysieke belasting en werkdruk ontbreekt;
- de voorgestelde maatregelen voldoen niet aan de arbeidshygiënische strategie. De Arboret verlangt dat de maatregelen in een bepaalde volgorde worden genomen, waarbij allereerst naar de bron van het probleem wordt gekeken. Dat wordt een arbeidshygiënische strategie genoemd. De aangetroffen maatregelen zijn hoofdzakelijk gericht op voorlichting en onderricht. De Inspectie vindt dat er maatregelen van een hoger niveau mogelijk en noodzakelijk zijn.

Verbetertraject grote pakketbezorgers

De Inspectie heeft haar bevindingen en conclusie toegelicht bij de directies van de acht grote pakketdiensten. Daarbij is aangekondigd dat de bevindingen zouden leiden tot een eis waarin werkgevers formeel worden geïnformeerd over hun tekortkomingen op grond van de Arboret. Van zes van de acht pakketdiensten²³ is geëist om binnen een gestelde termijn de volgende maatregelen te nemen:

- een nadere inventarisatie van de arbeidsrisico's, werkdruk en fysieke belasting en een plan van aanpak gericht op het wegnemen of verminderen van de risico's voor de bedoelde groep van pakketbezorgers;
- het plan moet niet alleen gaan over de *bezorgers in vaste dienst* maar ook over de *zelfstandige bezorgers* waarvan de inhoud van het werk en de manier waarop dat gebeurt zo vastliggen dat de werkgever ook voor hen verantwoordelijk is (gezagsrelatie).

Afspraken met Arbodienst

Naast de directe bevindingen bij werkgevers was het de Inspectie SZW ook opgevallen dat de organisatie/arbodienst, die in deze branche de meeste toetsingen van RI&E verricht, een beperkte aanpak hanteert voor het inventariseren van de risico's. In deze branche is geen specifieke branche-RI&E voorhanden. Er is een vragenlijst maar de relevante vragen worden onvoldoende of niet voorgelegd aan gebruikers. Dat was voor de Inspectie SZW aanleiding om met de organisatie/arbodienst in gesprek te gaan om de verdere ontwikkeling van het gebruikte instrument te stimuleren. Inmiddels is duidelijk dat deze interventie in goede samenwerking met betrokkenen heeft geleid tot een verbeterd instrument met nieuwe, verdiepende modules voor de specifieke arbeidsrisico's.

²³ twee eisen zijn ingetrokken op grond van de zienswijze van werkgever

Stand van zaken

Betrokken pakketdiensten zijn bezig om de verdiepende onderzoeken naar de arbeidsrisico's af te ronden en de daarop gebaseerde plannen van aanpak te implementeren. Daarbij is de vraag of pakketdiensten bij het onderzoek en de te nemen maatregelen ook de 'zelfstandige' bezorgers betrekken. De eerste tekenen daarbij zijn positief.

De Inspectie heeft voor 2017 herinspecties gepland om te beoordelen of de maatregelen zijn ingevoerd en arbeidsomstandigheden van de bezorgers in de praktijk zijn verbeterd.

4.2.2 *Werknemers en zelfstandigen*

Als de Inspectie constateert dat arboregels niet worden nageleefd wordt de werkgever aangesproken. Als het om een zelfstandige gaat die in opdracht werkt wordt de zelfstandige aangesproken. De Arbowet geldt ook voor zelfstandigen maar een zelfstandige hoeft minder bepalingen na te leven dan een werkgever. Bepalingen die niet van toepassing zijn betreffen een risicoinventarisatie en -evaluatie, preventie en voorlichting, etc.²⁴

Het gaat hierbij om een werknemer of zelfstandige in de zin van de Arbowet. Het centrale criterium in de Arbowet om te bepalen of iemand als werknemer kan worden aangemerkt gaat vooral om de vraag in hoeverre er onder gezag wordt gewerkt²⁵. Het Burgerlijk Wetboek hanteert de elementen arbeid, loon, gedurende een zekere tijd en met een gezagsverhouding om te bepalen of er sprake is van een arbeidsovereenkomst.

Het is dus goed mogelijk dat een persoon geen werknemer is in de zin van andere wetgeving (zoals het Burgerlijk Wetboek of een belastingwet), maar wel een werknemer is in de zin van de Arbowet.

In de praktijk moet de Inspectie met feiten aantonen dat er sprake is van een gezagsrelatie. Het gaat dan om het totaalplaatje van de feitelijke situatie en niet om hoe het op papier is geregeld. Het is afhankelijk van de specifieke situatie. De inspecteurs van de Inspectie SZW hebben een leidraad waarmee zij kunnen nagaan of er sprake is van een gezagsrelatie.

Voor het aanwezig zijn van een gezagsverhouding zijn de volgende vier (uit de jurisprudentie volgende) elementen bepalend:

1. de werkgever heeft het recht toezicht uit te oefenen en
2. leiding te geven en
3. door aanwijzingen of instructies een nadere taakomschrijving te geven en
4. de werknemer is verplicht een en ander te aanvaarden, ongeacht of dat recht ook geëffectueerd wordt, dan wel die plicht wordt nagekomen.

In de factsheet van het onderzoek naar arbeidsomstandigheden in de pakketpost-sector²⁶ is opgenomen dat het veelvuldig voorkomt dat:

- de route wordt bepaald, gepland en beladen door de opdrachtgever;
- de bestelbus/auto in kleur/logo van de opdrachtgever moet zijn;
- begin- en eindtijden vastliggen;

²⁴ De bepalingen in artikel 9.5 Arbobesluit geven aan welke bepalingen van de Arbowet van toepassing zijn op zelfstandigen.

²⁵ Uit v 2.3 Notitie (schijn)zpp-er onder de Arbowet; 2-4-2008

²⁶ Resultaten verkenning inzake de bezorging van postpakketten, Inspectie SZW, Juli 2014

- de prijs in de praktijk niet onderhandelbaar is;
- koeriers gebruik moeten maken van scanners van opdrachtgever. Er kan online door opdrachtgever en klanten (op de site van de opdrachtgever) worden gevolgd waar en wanneer het pakket wordt afgeleverd.

Deze elementen spelen een rol om te bepalen of er sprake is van een gezagsrelatie.

In 2017 worden herinspecties uitgevoerd bij de bedrijven waar eerder een overtreding is geconstateerd. Bij deze herinspecties wordt op de werkvloer gecontroleerd. Hierbij kunnen bezorgers van de pakketdiensten, van de subcontractors of zelfstandige bezorgers worden betrokken.

4.3 WML (stukloon), WAV, Waadi en ATW

De Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag (WML) verzekert werknemers ervan dat ze minimaal het wettelijk minimumloon en de minimumvakantiebijslag betaald krijgen voor de verrichte arbeid. Bij stukloon vindt betaling van werknemers plaats per stuk in plaats van per tijdseenheid en ligt de toepassing van de WML ingewikkelder. Stukloon is toegestaan mits een werknemer het wettelijk minimumloon kan verdienen binnen de tijd die redelijkerwijs met de uitvoering van de verrichte arbeid is gemoeid.²⁷ Daarmee beschermt de WML tegen onderbetaling.

De Inspectie controleert op onderbetaling van het wettelijk minimumloon en minimumvakantiebijslag. De minister heeft de Kamer gemeld dat de huidige systematiek van stukloon met zich meebrengt dat een werknemer minder kan verdienen dan het minimumloonniveau maar dat daartegen niet handhavend kan worden opgetreden.²⁸ Het voorliggende wetsvoorstel voor wijziging van de WML²⁹ voorziet feitelijk in afschaffing van stukloon op minimumloonniveau; óók als stukloon wordt betaald dient de werknemer per gewerkt uur het evenredige minimumloon te ontvangen. De werkgever dient bescheiden te overleggen waaruit het aantal gewerkte uren blijkt. Met deze maatregelen worden de handhavingsmogelijkheden sterk verbeterd en kunnen ook onderzoeken waarin sprake is van meerwerk beter worden opgepakt. De Inspectie SZW heeft aangegeven dat invoering van een wettelijk minimumuurloon een volgende wenselijke stap is om toezicht te houden op vervoerders die nu betalen op basis van stukloon.³⁰

4.3.1 *Onderzoek stukloonproblematiek bij een pakketvervoerder*

De Inspectie heeft naar aanleiding van een klacht bij een pakketvervoerder onderzocht of sprake is van onderbetaling. Om te kunnen beoordelen of een werkgever bij het hanteren van de stukloonsystematiek voldoet aan de bepalingen van de WML zijn naast de norm³¹, het betaalde loon (salarisspecificaties en de correcties) en de totale prestatie binnen de betreffende betaalperiode van belang. Bij stukloonbetaling moet de werkgever zelf een norm hanteren op basis waarvan redelijkerwijze het wettelijk minimumloon verdiend kan worden.

²⁷ Artikel 12 WML; 'Voor zover het loon niet naar tijdruimte is vastgesteld maar afhankelijk is van de uitkomsten van de verrichte arbeid, wordt voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde als arbeidsduur aangemerkt: de tijd, die redelijkerwijs met de uitvoering van de verrichte arbeid is gemoeid.'

²⁸ Tweede kamer, vergaderjaar 2015-2016, Kamerstuk 29522, nr. 716

²⁹ 2016 Kamerstuk 34573

³⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015-2016, 29544, nr. 716

³¹ Norm: Is de tijd die nodig is om het aantal opdrachten uit te voeren (of stuks te produceren) een redelijke tijd.

De stukloonsystematiek levert in de praktijk complicaties op bij controle en handhaving door de Inspectie, omdat niet vast te stellen is of – en zo ja hoeveel – er op individueel niveau wordt onderbetaald.

De Inspectie SZW liep concreet tegen de volgende zaken aan:

- sluitend bewijs voor deze 'redelijke' norm is niet te geven, omdat een 'gemiddeld' productieve werknemer als norm niet te vinden is. Het blijkt in de praktijk niet vast te stellen of, en zo ja hoeveel, er op individueel niveau wordt onderbetaald;³²
- gelet op het grote aantal variabelen, zoals de pakjesdichtheid, de afstand van de wijk tot aan het depot, de pakjessoort die gemoeid is met de beloning van de bestellers, kon de Inspectie geen norm vaststellen. Het aanbod van opdrachten varieerde dagelijks in aantal en soort en daarnaast waren de diverse wijken niet met elkaar te vergelijken. De Inspectie kon niet beoordelen of de onderneming conform de bepalingen van de WML beloonde omdat er geen correcte berekeningen gemaakt konden worden.

4.3.2 *Onderzoek bij 21 kleine en middelgrote pakketvervoerders*

Tussen juli en oktober 2016 heeft de Inspectie SZW bij 21 zelfstandige pakketvervoerders een onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek bestond uit twee parallelle onderdelen:

- Een inspectiedeel:
De naleving van de SZW-arbeidswetten WML, ATW, Waadi en Wav is gecontroleerd.
- Kwalitatief onderzoek:
De betrokkenen zijn geïnterviewd om inzicht te krijgen in hun werk en een aantal aspecten van hun persoonlijke situatie en werkomstandigheden. Doel is meer zicht te krijgen op factoren die van invloed zijn op gezond, veilig en eerlijk werk bij deze groep pakketbezorgers.

Er is voor gekozen om vooral kleine bedrijven te selecteren. Reden hiervoor is dat de Inspectie zich bij eerdere onderzoeken gericht heeft op de grote pakketvervoerders. In de ambtelijke verkenning is erop gewezen dat de grootste problemen liggen in de relatie tussen de tussenpersonen (subcontractors) en de bezorgers die in hun opdracht werken. Er is gesteld dat het moeilijk in kaart te brengen is.³³

De Inspectie SZW heeft op basis van een eigen inventarisatie en een overzicht van aangeleverde subcontractors door de FNV een aantal bedrijven geselecteerd. De geselecteerde bedrijven bevinden zich verspreid over de regio's Noord-Brabant, Utrecht, Zwolle en Amsterdam.

- ***Naleving WML, ATW, Waadi en Wav***

De inspecteurs hebben de relevante administratie en de vastlegging op grond van de Wet Identificatieplicht opgevraagd. Daarnaast is bijvoorbeeld Suwinet geraadpleegd om na te gaan wat er bekend is in de polisadministratie. Er zijn bij deze 21 inspecties geen overtredingen van de betreffende wetten geconstateerd. Er is mede geen sprake van een gezagsverhouding vastgesteld, omdat in alle gevallen sprake was van meerdere opdrachtgevers. De stukloonsystematiek (zoals beschreven in 3.3.1) kwam bij deze 21 vervoerders niet voor.

³² Brief SZW 21 april 2016, Herziening Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag

³³ Schijnzelfstandigen in de pakketbezorging, een ambtelijke verkenning

- **Situatie van geïnterviewde pakketbezorgers**

De betrokkenen zijn aanvullend geïnterviewd over een aantal aspecten van hun werk. Onderwerpen waren de wijze waarop ze zijn georganiseerd, ervaren werkdruk, ontwikkelingen in de pakketpostsector en eventuele problemen die ze ervaren in hun werk binnen de sector. Het beeld dat wordt geschetst is door het relatief geringe aantal interviews niet representatief. Doel is het geven van inzicht in de dagelijkse praktijk en situatie bij de kleine en middelgrote pakketvervoerders.

Algemene karakteristieken

- 13 pakketvervoerders zijn langer dan vijf jaar werkzaam in de branche;
- 6 van de geïnterviewde pakketvervoerders zijn gestart vanuit een WAO-, WW- of ZW-uitkeringssituatie. De overige 15 personen vanuit een werksituatie. Er zijn 3 personen gestart vanuit PostNL waarvan 2 zmp'ers. Vier personen zijn gestart vanuit DPD. Deze personen zijn allemaal zmp'er;
- 16 pakketvervoerders werken landelijk. De 5 overige pakketvervoerders zijn alleen regionaal werkzaam;
- 3 pakketvervoerders krijgen voor hun administratie ondersteuning van hun partner;
- alle pakketvervoerders werken voor meerdere (kleine/grote) opdrachtgevers;
- 3 pakketvervoerders zijn lid van de ondernemersorganisatie TLN.

Organisatie

Er is navraag gedaan naar rechtsvorm en personele aspecten.

- De pakketvervoerders werken over het algemeen in opdracht van de grote spelers PostNL, DPD, DHL en GLS.
- 13 ondernemers voeren een eenmanszaak, 5 hebben een BV en 3 een VOF.
- 11 van de geïnterviewde pakketvervoerders hebben personeel in dienst en 10 niet (werken als zzp'er).
- Een aantal pakketvervoerders geeft aan dat ze zich vast personeel kunnen veroorloven omdat ze een goede/betrouwbare naam bij hun opdrachtgevers hebben opgebouwd. Ze zijn daardoor naar hun zeggen verzekerd van vast en regulier werk door de toebedeling van vaste routes. Eén pakketvervoerder geeft aan principieel niet met zzp'ers maar alleen met personeel met jaarcontracten te werken.
- Bij de subcontractors die personeel in dienst nemen of inhuren komen alle mogelijke arbeidsrelaties voor: jaarcontracten, halfjaarcontracten, payrollers, oproepkrachten, uitzendkrachten en nuluren-contracten.

Onderstaand praktijkvoorbeeld illustreert dit:

Een zelfstandige pakketvervoerder schakelt 9 personen in. Vier hebben een vast dienstverband waarvan drie voor onbepaalde tijd. Eén persoon heeft een halfjaarcontract. Daarnaast maakt hij gebruik van twee personen via een uitzendbureau en drie personen zijn aangetrokken via een payrollbedrijf. De vervoerder geeft aan dat hij de nieuwe flexwet niet handig vindt omdat hij op een gegeven moment afscheid moet nemen van zijn personeel.

- Eén subcontractor heeft aangegeven dat de werkzaamheden worden uitgevoerd in opdracht van een andere subcontractor. Er wordt vervolgens weer een opdracht gegeven aan een aantal zzp'ers om het uit te voeren.

- Tenslotte is een grote subcontractor geïnterviewd die goede en langdurige overeenkomsten heeft met grote pakketvervoerders als DPD, GLS en PostNL. Deze subcontractor heeft meerdere bedrijven waaronder een uitzendbureau.
- Het is voor sommige ondernemers lastig om de consequenties te overzien van de keuze van de rechtsvorm.

Onderstaand praktijkvoorbeeld illustreert dit:

Een zelfstandige pakketvervoerder met één persoon in dienst en meer dan 5 jaar werkzaam in de sector is in een heikele financiële situatie beland. De pakketvervoerder is medevennoot van een VOF die kampt met een enorme belastingschuld. Bij een VOF zijn beide vennoten hoofdelijk aansprakelijk voor eventuele gemaakte schulden inclusief het privévermogen van de partner in het geval er in gemeenschap van goederen is getrouwd. De pakketvervoerder maakt lange werktijden van vijftien uur per dag. Omdat de medevennoot van de pakketvervoerder niet goed de administratie bijhield en er geen duidelijke afspraken waren gemaakt over de bedrijfsvoering (vennootschapscontract) claimde de belastingdienst voor een deel de ontstane belastingschuld bij de betrokken pakketvervoerder volgens het principe van "omgekeerde bewijslast". Tevens speelt bij een VOF het risico op schijnzelfstandigheid als vennoten onderling niet gelijkwaardig zijn en de 'ondergeschikte' vennoten ten onrechte als ondernemer worden gepresenteerd. De boekhouder/adviseur van de pakketvervoerder vond dat de schuld maar gewoon betaald diende te worden aan de belastingdienst. De consequenties van de gekozen rechtsvorm VOF waren door de pakketvervoerder onderschat.

Werkdruk

De hoge werkdruk bij pakketvervoerders speelt in de sector een rol. Bij veel van de geïnterviewde pakketvervoerders wordt dit aangegeven als een probleem. Werkdruk kan stress opleveren waardoor het een risico kan vormen voor de mentale en fysieke gezondheid van pakketvervoerders. Bij de interviews is navraag gedaan naar de werkdruk.

- Ongeveer de helft van de geïnterviewde pakketvervoerders gaf aan dat zij de werkdruk als hoog ervaren. Vooral de noodzakelijk geachte 24-uurs beschikbaarheid werd door pakketvervoerders als oorzaak van de werkdruk genoemd.
- Drie pakketvervoerders werkten om uit een uitkering te blijven, ondanks dat ze deels arbeidsongeschikt waren.
- Eén pakketvervoerder gaf aan dat hij de werkroute heeft aangepast van één van zijn oudere medewerkers, omdat de werkdruk anders te hoog zou zijn geworden.
- Eén andere pakketvervoerder geeft aan dat zijn personeel niet meer dan 200 uur per maand mag werken.³⁴

Inkomen

- Eerdere onderzoeken geven aan dat de inkomenspositie van pakketbezorgers onzeker is. De in dit onderzoek geïnterviewde personen is gevraagd of ze kunnen rondkomen van hun inkomen uit pakketvervoer. Een algemeen beeld is dat vooral de alleenwerkende vervoerders het lastig hebben:
- zeven van deze 21 zelfstandige pakketvervoerders gaven aan dat zij net kunnen leven van de opbrengsten. Dit betreft specifiek de pakketvervoerders zonder personeel;
- desgevraagd gaf een pakketvervoerder aan het geluk te hebben dat zijn partner ook werkt en een inkomen heeft. Een enkeling gaf aan dat hij naast pakketvervoer ook ander werk deed;

³⁴ Controle van de ATW is geen doel van het kwalitatieve interview. Voor de ATW is onder meer belangrijk hoeveel er onafgebroken achter elkaar worden gewerkt, hoeveel werkuren er in de nachtelijke uren plaatsvinden en de hoeveelheid rusturen die er worden genomen.

- een andere pakketvervoerder gaf aan dat hij gezien zijn financiële situatie geen idee had hoe hij een reparatie of vervanging van zijn auto zou kunnen financieren wanneer deze kapot zou gaan;
- een aantal pakketvervoerders gaf aan dat hun inkomen onder druk was komen te staan omdat er opdrachtgevers waren die hun facturen niet betaalden waardoor zij mogelijk in financiële problemen konden komen;
- een enkeling gaf aan pakkettenvervoer te beschouwen als nevenactiviteit en/of hobby.

Onderstaand praktijkvoorbeeld geeft aan op welke manieren men aan de benodigde middelen komt:

Een zelfstandig pakketvervoerder met vier chauffeurs in dienst voor bepaalde tijd heeft in de loop der jaren een brede klantenkring opgebouwd. Omdat zijn bedrijf een betrouwbare reputatie heeft wordt er niet veel last ervaren van concurrerende pakketvervoerders bij de toekenning van werk. Hij heeft vijf voertuigen waarvoor hij een NIWO-vergunning nodig heeft. Hij had onvoldoende inkomsten/vermogen om aan de eis van kredietwaardigheid te voldoen. Daarom heeft hij zijn kinsdeel vervroegd laten uitbetalen om aan te kunnen tonen dat hij over voldoende eigen vermogen beschikt.

Verzekeringen

Zelfstandigen zijn verantwoordelijk voor het indekken van hun eigen risico's en dragen zorg voor hun eigen verzekeringen. Ze kunnen er zelf voor kiezen zich te verzekeren tegen arbeidsongeschiktheid of werkloosheid. Naast de inkomensverzekeringen kunnen aansprakelijkheidsverzekeringen voor bedrijven worden afgesloten. De pakketvervoerders is gevraagd naar het hebben van een verzekering tegen arbeidsongeschiktheid en pensioen:

- de meeste pakketvervoerders hebben geen verzekering afgesloten tegen arbeidsongeschiktheid of werkloosheid. De premie wordt als te hoog ervaren evenals de toelatingsdrempel (bij 'vlekje' geen verzekering);
- een pakketvervoerder zonder personeel gaf aan dat hij geen premies voor arbeidsongeschiktheid en pensioen kon betalen omdat hij van zijn vervoersopdrachten nauwelijks kon rondkomen;
- bij de helft van de pakketvervoerders is geen aanvullend pensioen opgebouwd. Bij een pakketvervoerder was er de hoop dat er in de toekomst een pensioeninkomen zou ontstaan na verkoop van zijn koeriersbedrijf (goodwill);
- een aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven (bedrijfsaansprakelijkheid) hebben pakketvervoerders over het algemeen wel afgesloten.

NIWO-vergunning

Pakketvervoerders betalen voor de vergunning. Hiermee mag men tegen betaling goederen vervoeren over de weg in opdracht van derden. De vergunningsplicht geldt voor vervoerders met een voertuig met een laadvermogen van meer dan 500 kg. De vergunning wordt verstrekt door de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). De pakketvervoerders is gevraagd wat dit in de praktijk voor ze betekent.

TLN en de vakbonden zien graag dat er een vergunningsplicht wordt ingevoerd voor alle zelfstandige rijders, ongeacht het laadvermogen van hun voertuig. Dit om oneerlijke concurrentie door het niet in het bezit hebben van een NIWO-vergunning tegen te gaan.

In een gesprek tekenden we het volgende op:

De pakketvervoerder is vanuit een uitkeringssituatie op medische gronden gaan werken. Hij heeft vier chauffeurs in dienst op basis van jaarcontracten. Hij werkt met jaarcontracten om de mogelijke bedrijfsrisico's te overzien. Hij geeft aan dat hij dan wel te maken heeft met de nadelen van de flexwet. Hij werkt niet met zzp'ers omdat hij dit niet ethisch vindt. Hij heeft last van de 'boeven' die zich niet aan de regels houden. Hij geeft aan dat het enorm zou schelen als de vergunningsplicht voor iedereen (voor ieder voertuig ongeacht laadvermogen) zou gelden.

- Het voldoen aan de vergunningsvereisten wordt door een enkele pakketvervoerder bestempeld als een onhaalbare kaart vanwege het moeilijk te behalen examen en/of de kosten daarvan.

Onderstaand praktijkvoorbeeld illustreert dit:

De pakketvervoerder werkt als zelfstandige (veelal) zonder personeel. Hij geeft aan af en toe een zzp'er in te huren. De pakketvervoerder heeft nadat zijn contract afliep bij zijn vorige werkgever als startende zzp'er een cursus gevolgd via UWV. Deze cursus heeft hem erg geholpen. Hij beschikt voor zijn twee voertuigen niet over een NIWO-vergunning omdat hij het examen zwaar vindt en twijfelt of hij het examen haalt. Tevens vindt hij de kredietwaardigheidseisen zwaar. Naast zijn inkomsten als pakketvervoerder ontvangt hij loon uit een andere dienstbetrekking.

- De maatstaf om geen onderscheid te maken tussen vrachtwagens en bestelbussen wordt vreemd genoemd. Vrachtwagens realiseren in principe meer omzet.
- Ongeveer de helft van de subcontractors geeft aan te beschikken over een vergunning.
Voor de vergunninghouders is er vanaf 1 januari 2015 een jaarlijkse kredietwaardigheidstoets.

Overige aspecten

Er is verder gevraagd naar ontwikkelingen en zaken die men van belang vindt. Daaruit kwamen diverse zaken naar voren.

Een veel gehoorde algemene opmerking is dat de *tarieven* steeds verder onder druk komen te staan.

Verder gaf bijna de helft van de pakketvervoerders aan (zonder daarbij namen te noemen) dat ze vinden dat er in de sector sprake is van *oneerlijke concurrentie*:

- rijden zonder adequate verzekering, zoals tegen (bedrijfs)aansprakelijkheid;
- rijden zonder NIWO-vergunning of met een zwaarder beladen bus dan is toegestaan;
- omzeilen van rijtijden als iemand in een vrachtwagen de maximale rijtijd heeft en vervolgens verder rijdt in een bestelbus;
- rijden voor 'dumpprijzen', bijvoorbeeld met vrachtwagens uit Oost-Europa die rijden zonder NIWO-vergunning;
- aanbieden van werk voor lage ritprijs door AOW-ers en rijden als klus erbij zoals met UBER en andere taxi's;
- onderbetaling beneden WML, geen vakantietoeslag en niet volgens de CAO betalen;
- zwart uitbetalen van personeel;
- werken met illegalen en schijnzelfstandigen.

Een andere ontwikkeling is dat er *websites* zijn die pakketvervoerdiensten aanbieden met “bieden en laten”. Pakketvervoerders ervaren hierdoor steeds meer dat hun inkomsten onder druk komen te staan.

Er zijn daarnaast subcontractors en pakketvervoerders die met de grote pakketvervoerders zoals PostNL langlopende overeenkomsten zonder een einddatum hebben afgesloten. Kleine pakketvervoerders geven aan dat zij door deze overeenkomsten nauwelijks meer aan bod komen.

Een van de geïnterviewde pakketvervoerders gaf aan dat de grote pakketvervoerders hebben aangegeven dat zij niet meer willen dat hun subcontractors met zzp'ers werken. Voor de geïnterviewde pakketvervoerder had deze beleidswijziging van de grote pakketvervoerder geen consequenties.

Hij gaf aan dat de controle door de grote pakketvervoerders, om het al dan niet werken met vaste krachten of zzp'ers door subcontractors te kunnen vaststellen, verschillend is ingericht.

Bijlage 1 Instanties

Een kort overzicht van een aantal andere betrokken publieke partijen.

Belastingdienst

De Belastingdienst heeft onder meer als taak "heffing, controle en inning van rijksbelastingen, bijdragen zorgverzekeringswet, premies volksverzekeringen en premies werknemersverzekeringen".³⁵

Het onderscheid tussen werknemer en zelfstandige is van belang omdat zelfstandigen geen loonbelasting en premies betalen (loonheffing). Zzp'ers die aan de wettelijke criteria voldoen hebben daarnaast recht op zelfstandigenaftrek.

Per 1 mei 2016 is de VAR-verklaring afgeschaft. De Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties (DBA) regelt vanaf 1 mei 2016 de relatie tussen opdrachtgever en zzp'er. In plaats van de VAR kunnen opdrachtgevers en opdrachtnemers modelovereenkomsten (is niet verplicht) gebruiken. Op basis daarvan hoeft een opdrachtgever geen loonheffingen in te houden en te betalen. De Belastingdienst stelt in samenwerking met externe organisaties verschillende modelovereenkomsten op. Belangenorganisaties, individuele opdrachtgevers of hun intermediairs kunnen ook zelf overeenkomsten opstellen en ter beoordeling voorleggen aan de Belastingdienst, bijvoorbeeld voor een bepaalde sector of beroepsgroep. Als de Belastingdienst toch een dienstverband vaststelt, zijn opdrachtgever en -nemer samen verantwoordelijk. Tot 1 mei 2017 geldt een overgangperiode waarbij de Belastingdienst de nadruk legt op voorlichting en implementatie. De staatssecretaris van Financiën heeft aan de Tweede Kamer gemeld dat de handhaving tot in ieder geval 1 januari 2018 wordt uitgesteld.

De Belastingdienst heeft in de zomer van 2016 de nieuwe vervoersovereenkomst (modelovereenkomst) van PostNL voor zzp'ers goedgekeurd.

UWV

UWV is uitvoerder van werknemersverzekeringen. Bij de claimbeoordeling voor uitkeringen op grond van deze regelingen moet worden beoordeeld of er sprake is van een dienstverband. Er wordt bij de claimbeoordeling gesteund op de polisadministratie om vast te stellen of er sprake is van een dienstverband. UWV geeft aan dat er jaarlijks ca. 600 gevallen voorkomen waarbij een aanvullend onderzoek nodig is.

Het gaat om de volgende situaties:

Als er zaken zijn die niet in de polisadministratie staan. Er wordt dan op aanvraag van de beoordelende UWV-medewerker een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Er zijn geen specifieke signalen over de pakketpostsector.

Gevallen waarbij een directeur-groootaandeelhouder(DGA)-situatie aan de orde is. UWV geeft aan dat met name PGB-gevallen in relatie tot de familierelatie momenteel aan de orde zijn. UWV geeft aan dat dit de grootste groep van de 600 is. Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor werknemers om een oordeel van UWV te vragen (ben ik werknemer).

³⁵ www.belastingdienst.nl

UWV werkt tevens op basis van signalen van derden. Men geeft aan van zzp'ers nooit verzoeken te hebben ontvangen. Als reden geeft men aan dat zzp'ers niet verwachten werknemer te zijn.

Indien de uitkomst van het onderzoek is dat er toch sprake is van een dienstverband dan geeft UWV een signaal aan de Belastingdienst. De Belastingdienst is ervoor verantwoordelijk dat de werkgever alsnog de verschuldigde heffing betaalt.

UWV geeft aan dat het altijd gaat om feitelijke omstandigheden per situatie. Er vindt daarom in twijfelgevallen specifiek onderzoek plaats.

Werkgevers hebben de mogelijkheid om vacatures te melden via werk.nl. Daarbij is het ook toegestaan om aan te geven dat men zzp'ers zoekt. UWV bemiddelt niet voor verzoeken met betrekking tot zzp'ers.

UWV geeft verder aan dat er vanuit werkgevers de laatste jaren geen verzoeken zijn gekomen voor het zoeken naar personeel binnen de pakketsector. Ondanks de grote groei in werk is er voldoende aanbod. UWV geeft aan dat dit anders ligt voor distributiecentra. UWV geeft aan dat er de laatste tijd een grote vraag is, waarbij het lastig is om aan de verzoeken te voldoen.

Autoriteit consument en markt (ACM)

De ACM houdt toezicht op de mededinging, een aantal specifieke sectoren en het consumentenrecht. De ACM houdt sectorspecifiek toezicht op de markten voor telecommunicatie, bepaalde vervoersmarkten, post en energie, omdat concurrentie in deze sectoren niet vanzelf gaat.

Postmarkt

ACM ziet toe op de naleving van de Postwet. De Postwet is door de regering nader uitgewerkt in een aantal Algemene Maatregelen van Bestuur en ministeriële regelingen. ACM wil de pakkettenmarkt goed blijven volgen en voegt deze markt daarom vanaf 2017 toe aan de jaarlijkse monitor van de concurrentieontwikkelingen in de postmarkt. Het is een vervolg van een marktscan³⁶ waarin ACM de marktstructuur en de concurrentieverhoudingen tussen de verschillende pakketvervoerders schetst.

De belangrijkste bevindingen uit de Marktscan Pakketten zijn:

- de markt voor pakketvervoer groeit sterk;
- naast de introductie van nieuwe diensten concurreren pakketvervoerders vooral op prijs;
- de markt voor binnenlands pakketvervoer is geconcentreerd; monitoring noodzakelijk;
- minder geconcentreerde markt voor grensoverschrijdend pakketvervoer;
- concurrentievoordeel PostNL door btw-vrijstelling op klein deel van de markt voor pakketdiensten;
- veel aandacht voor inzet zelfstandige pakketbezorgers door PostNL;
- grote webwinkels hebben sterke inkooppositie.

³⁶ <https://www.acm.nl/nl/publicaties/publicatie/16412/Eindrapport-Marktscan-Pakketten/>

NIWO en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) verleent onder meer vergunningen. Voor een bedrijf in het beroepsgoederenvervoer over de weg geldt een vergunningplicht voor nationaal en internationaal vervoer met voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kg. Om in aanmerking te komen voor deze vergunning dient een pakketvervoerder te voldoen aan een aantal voorwaarden.

Deze voorwaarden zijn o.a.:

- Jaarlijkse (vanaf 1 januari 2015) kredietwaardigheidstoets voor zogeheten risico-bedrijven. Een pakketvervoerder dient te beschikken over een bedrijfskapitaal van minimaal 9.000 euro bij inzet van één voertuig plus 5.000 euro voor elk extra voertuig dat wordt ingezet;
- Inbreng van vakbekwaamheid. De vervoersmanager, degene die leiding geeft aan de vervoerswerkzaamheden, moet vakbekwaam zijn. Dit wordt aangetoond met een erkend vakdiploma Ondernemer beroepsgoederenvervoer over de weg.

De ILT en de NIWO hebben beide als doel dat voor het wegtransport de wettelijke eisen worden nageleefd. Ook willen beide partijen voorkomen dat vergunningen door transportondernemingen worden gebruikt om niet-legale activiteiten uit te voeren.

Bijlage 2 Bronnen

Literatuur

1. Status bezorgd, Arbeidsomstandigheden in de Nederlandse Pakketdienstensector, Somo, december 2012
2. Marktscan pakketten, autoriteit consument en markt, 7 oktober 2016
3. Arbeidsomstandigheden pakketkoeriers, Inspectie SZW, juli 2014
4. Pakketbezorgers, brief minister SZW aan de Kamer, 23 september 2015
5. Schijnzelfstandigen in de pakketbezorging, Ambtelijke verkenning SZW, 2015
6. 'Herziening wet minimumloon en minimum vakantiebijslag', brief minister SZW aan de Kamer, 21 april 2016
7. Vervoer en opslag, sectorbeschrijving UWV, 18 februari 2014
8. Eindrapport IBO zelfstandigen zonder personeel, 2 oktober 2015

Interviews

1. FNV transport en logistiek
2. Transport en logistiek Nederland
3. UWV gegevensdiensten
4. UWV werkbedrijf
5. Autoriteit consument en markt
6. Belastingdienst