

Vergaderjaar 2016–2017

29 502

Toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse postsector

Nr. 139

BRIEF VAN DE MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juni 2017

In de aangenomen motie van de leden van Weyenberg en Heerma¹ heeft uw Kamer de regering verzocht om de Inspectie SZW een nadrukkelijker rol te laten spelen in de handhaving in de pakketpostsector, en de Kamer voorafgaand aan de voorjaarsnota te informeren in hoeverre dit mogelijk is binnen de huidige capaciteit en zonder dat dit ten koste gaat van de overige activiteiten van de Inspectie SZW. In mijn brief van 31 mei 2016² heb ik in reactie op deze motie aangegeven dat ik deze motie zie als ondersteuning van de huidige en reeds uitgevoerde activiteiten van de Inspectie en dat de Inspectie een voldoende nadrukkelijke rol speelt in deze sector. Ook heb ik in deze brief laten weten dat binnen het programma Transport reeds een aantal inspecties waren voorzien in de pakketpostsector en dat de Inspectie SZW een extra rapport zou opstellen naar aanleiding van haar onderzoeks- en inspectiewerk in de sector. Hierbij doe ik u dit rapport toekomen³. Het rapport vermeldt de bevindingen en activiteiten van de Inspectie in de pakketpostsector vanaf 2013. Ook heeft de Inspectie externe onderzoeken betrokken en zijn er gesprekken gevoerd met een aantal betrokken partijen en organisaties. Een aantal ontwikkelingen, die ook in het rapport genoemd worden, wil ik hieronder vermelden, evenals het resultaat van de meest recente inspecties.

Uit de ambtelijke verkenning, die ik op 23 september 2015 aan uw Kamer heb aangeboden⁴, kwamen signalen dat een groot aantal chauffeurs zonder de benodigde vergunning zouden werken. De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) heeft in 2015 de grote vervoersbedrijven aangeschreven. Naar aanleiding daarvan hebben de

¹ Kamerstuk 29 502, nr. 119.

² Kamerstuk 29 502, nr. 121.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Kamerstuk 29 502, nr. 115.

grote bedrijven laten weten alleen nog te willen werken met vervoerders die over de benodigde vergunning beschikken. Uit informatie van de NIWO blijkt dat het aantal subcontractors met een vergunning in twee jaar tijd gestegen is van ruim 400 naar ruim 1.100.

De grootste marktpartij, PostNL, heeft zelfstandige pakketbezorgers zonder personeel het aanbod gedaan in dienst te treden. Circa 10–15% van hen heeft van dat aanbod gebruik gemaakt. Van de overige zelfstandigen heeft een deel er voor gekozen om zelfstandig te blijven terwijl een ander deel gestopt is om voor PostNL te rijden. PostNL heeft laten weten nog met circa 385 zelfstandige pakketbezorgers zonder personeel te werken en de inzet van zelfstandige pakketbezorgers zonder personeel te laten afnemen door natuurlijk verloop.

De Inspectie SZW heeft in 2014 bij acht grote pakketdiensten controles uitgevoerd. Naar aanleiding daarvan heeft de Inspectie bij zes van deze bedrijven geëist dat zij de aanpak van arbeidsomstandigheden verbeteren voor zowel werknemers als zelfstandigen. Deze bedrijven hebben een verbetertraject ingezet. Ook is door toedoen van de Inspectie de aanpak verbeterd van de organisatie/arbodienst die in deze branche de meeste toetsingen van RI&E's verricht.

Met betrekking tot het onderzoek naar de naleving van de WML op het punt van stukloon, waaraan de Inspectie in het rapport refereert, is inmiddels duidelijk geworden dat per 1 januari 2018 twee wetwijzigingen in werking zullen treden. In de eerste plaats zal gaan gelden dat vanaf die datum ook bij stukloonbetaling, zoals in de casus uit het Inspectierapport, per gewerkt uur het wettelijk minimumloon naar evenredigheid moet worden uitbetaald. Een uitzondering op deze hoofdregel is alleen onder strikte voorwaarden mogelijk. Eén van die voorwaarden is dat werkgevers- en werknemersorganisaties in de desbetreffende bedrijfstak een stukloonnorm zijn overeengekomen en dat die wordt nageleefd. In de tweede plaats komt een ieder die arbeid verricht op basis van een overeenkomst van opdracht of een andere overeenkomst voor een ander, anders dan uit de zelfstandige uitoefening van beroep of bedrijf, onder de werkingssfeer van de WML te vallen, waardoor deze mensen recht hebben op het wettelijk minimumloon naar evenredigheid van de gewerkte tijd⁵. De bescherming van de WML voor mensen die op basis van stukloon werken is hiermee beter geregeld.

In de hierboven genoemde 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 en dat deze markt moeilijk in kaart te brengen is. In de tweede helft van 2016 heeft de Inspectie daarom bij 21 kleine en middelgrote vervoerders een aanvullend inspectieproject uitgevoerd naar de naleving van de Wet arbeid vreemdelingen (Wav), de Wet Minimumloon en minimumvakantiebijslag (WML) en de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi) en de Arbeidstijdenwet (ATW). Bij deze 21 vervoerders zijn ook korte interviews afgenomen, overigens zonder het oogmerk van representativiteit. Het doel van de interviews is het geven van inzicht in de dagelijkse praktijk en situatie bij een aantal kleine en middelgrote pakketvervoerders. Bij deze inspecties zijn geen overtredingen van de bovengenoemde wetten vastgesteld. Uit de interviews komt naar voren dat de situatie van deze koeriers divers is en varieert van zelfstandigen die een grote onderneming hebben opgebouwd tot zelfstandigen die aangeven in een moeilijke (financiële) positie te verkeren. Ongeveer de

⁵ Brief van de Minister van SZW van 30 januari 2017 over hervatting WML/ovo (Kamerstuk 33 623, L).

helft van de geïnterviewde vervoerders geeft aan dat de werkdruk hoog is. Ook zeggen koeriers dat de tarieven steeds verder onder druk komen te staan.

Hoewel bij de inspecties in 2016 geen overtredingen van de genoemde wetten zijn vastgesteld, constateert de Inspectie dat er nog steeds veel dynamiek is in de sector en dat er sprake is van een grote variatie in arbeidsmarktrelaties. Dat maakt het moeilijk om op basis van de uitgevoerde onderzoeken eensluidende conclusies te trekken over de naleving van de arbeidswetten in deze sector. Vanuit de sector komen nog steeds signalen dat er druk is op de tarieven en op de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Werkdruk en fysieke belasting (door zware pakketten) zijn nog steeds een aandachtspunt. De oproep die dit kabinet eerder gedaan heeft aan de sector, om goede arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden te waarborgen, blijft dus nog steeds van kracht. In dit licht is het goed dat de ketenaansprakelijkheid voor opdrachtgevers met de wet aanpak schijnconstructies is ingevoerd. Deze geldt sinds 1 januari van dit jaar ook voor vervoersovereenkomsten. Werknemers kunnen hierdoor bij onderbetaling zijn werkgever en diens opdrachtgever aansprakelijk stellen voor voldoening van het achterstallige loon. Bij een vermoeden van cao-ontduiking kunnen cao-partijen bij de Inspectie SZW een verzoek indienen om een onderzoek in te stellen op grond van artikel 10 van de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten (Wet avv).

De Inspectie SZW zal de risico's in deze sector blijven meewegen in haar toekomstige programmering. In 2017 worden herinspecties uitgevoerd naar de arbeidsomstandigheden. Daarbij wordt op de werkvloer gecontroleerd. Hierbij kunnen ook bezorgers van de pakketdiensten, van de subcontractors of zelfstandige bezorgers worden betrokken.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
L.F. Asscher