

De schimmige business achter de pakjeskoerier

De Tijd - 17 Jul. 2021

Het gerecht heeft grote vragen bij het businessmodel van de boomende pakjesbedrijven.

Met de belofte van gratis levering nemen ze koeriers in de tang, blijkt uit getuigenissen van chauffeurs. 'Wettelijk is alles in orde, maar ze knippen ons langzaam dood.'

De Antwerpenaar Foad Chihabi werkte zes jaar lang voor PostNL, eerst als zelfstandig chauffeur, later als de baas van een vervoerbedrijfje met twaalf chauffeurs. Het waren jaren van meer dan 12 uur werken per dag, zonder pauze, met een record van 450 te leveren pakjes op één dag. Tot de samenwerking eind vorig jaar werd stopgezet. 'Ik heb de goede jaren nog meegemaakt. Toen ik bij PostNL begon, viel de werkdruk mee en werd ik goed betaald. Maar de jongste jaren is het pijsnel bergaf gegaan. Koeriers zijn moderne slaven geworden.'

Pakjesbedrijven hebben een topjaar achter de rug, met dank aan de corona-pandemie. Vorig jaar deden de Belgen 126,9 miljoen aankopen online, 12 procent meer dan een jaar eerder, blijkt uit marktonderzoek van de Belgische sectororganisatie voor de internethandel BeCommerce en het adviesbureau GfK. PostNL zag in de eerste drie maanden van dit jaar zijn omzet met 37,2 procent stijgen tot 962 miljoen euro en zijn nettowinst vervijftienvoudigen tot 149 miljoen euro. Concurrent Bpost realiseerde een omzet van 1.020 miljoen euro (+9%) en een aangepaste bedrijfswinst van 115,5 miljoen euro (+40%).

Maar de boost in de thuisleveringen bracht ook een donkere kant aan het licht. De voorbije maanden bleek uit controles van de sociale inspectie, de bijzondere belastingdienst en het Openbaar Ministerie telkens weer dat de koeriers die de pakjes bezorgen zich niet aan de wet houden. Het gaat om een kluwen van onderaannemers en zelfstandige chauffeurs, vaak met een migratieachtergrond, die voor de grote pakjesbedrijven PostNL, GLS (Britse Royal Mail) en DPD (La Poste) werken. Een deel van hen is voor de rechter gedaagd voor zwartwerk, schijnzelfstandigheid en ille-gale tewerkstelling.

Begin mei besloot het Mechelse arbeidsauditoraat ook PostNL en GLS zelf te vervolgen. Het acht hen verantwoordelijk voor de wanpraktijken en sociale fraude bij hun koeriers omdat ze hen te weinig betalen. 'Ze zijn op zijn minst medeplchtig', zegt Gianni Reale, de Mechelse arbeidsauditeur. 'Ze hebben het systeem geïnstalleerd en weten wat er gebeurt. Ze zijn de enigen die er winst uit slaan.'

sluit

ADVERTENTIE

LEARN MORE

Blue Billywig Video Player

Zelf vervanger zoeken

Hoe dat systeem precies werkt, blijkt uit de verhalen van huidige en voormalige koeriers. Alleen Chihabi wou met naam en toenaam getuigen. Andere pakjesbezorgers (met een * achter hun fictieve naam) wilden anoniem blijven. Na de jongste demarche van het Mechelse arbeidsauditoraat vroegen PostNL en GLS hun koeriers met klem niet met de pers te praten. Veel koeriers vrezen voor hun job en inkomen als ze dat toch doen.

De verhalen zijn telkens dezelfde: de pakjesbezorgers werken lange dagen, maar krijgen er weinig voor terug. Uit de dagplanning van een depot blijkt dat de bezorgers gemiddeld 160 pakjes per dag leveren met 135 stops. Een kwart vertrekt met een overladen camionette van meer dan 500 kilogram, wat verboden is. Sommige bezorgers leveren meer dan 200 pakjes per dag of doen meer dan 200 stops, en dat zes dagen per week. Wie ziek is of vakantie wil nemen, moet zelf iemand zoeken die zijn route wil overnemen. Lukt dat niet, volgt een boete van 100 euro per dag.

Je moet continu verderwerken, zonder pauze. Ik stop alleen om te plassen, eten doe ik tijdens het rijden. Tegen 19 à 20 uur kan ik naar huis.

Deel op Twitter

Anonieme pakjeskoerier

'Het zijn lange dagen. Ik sta om 4 uur op, tegen 6.30 ben ik aan het depot en rond 10 uur kan ik aan mijn ronde beginnen', zegt Jo*. 'Je moet continu verderwerken, zonder pauze. Ik stop alleen om te plassen, eten doe ik tijdens het rijden. Tegen 19 à 20 uur kan ik naar huis.'

Aan het einde van de maand staat daar weinig geld tegenover. Waar de pakjesbezorgers een paar jaar geleden 2,50 tot 3 euro per pakje kregen, cirkelen de prijzen intussen rond 1 euro. Daarnaast krijgen ze ook een vaste dagprijs, die net als de pakketprijs voor iedereen anders is en onder meer afhangt van de woonplaats.

Koeriers verdienen momenteel zo'n 200 euro bruto per dag, zegt de vakbond. Met dat geld moeten ze al hun kosten betalen: camionette, brandstof, verzekeringen, sociale bijdragen, eventuele boetes, hun uniform en de kosten om het logo van het pakjesbedrijf op de camionette te laten spuiten.

euro

Volgens de vakbond verdienen koeriers momenteel 200 euro bruto per dag. Van dat bedrag moeten ze ook al hun kosten betalen.

Veel geld om te leven blijft er niet over. Toch zit er voor de meesten niets anders op dan prijsverlagingen te slikken. De andere optie - vertrekken - is vaak onmogelijk omdat veel bedrijfjes investeringen hebben gedaan om te groeien, vaak na aanporren van PostNL.

Het postbedrijf probeert het aantal zelfstandige koeriers af te bouwen door geen nieuwe meer in dienst te nemen en de bestaande aan te moedigen om personeel aan te werven. Volgens de vakbond probeert het zo de beschuldigingen van schijnzelfstandigheid te counteren, omdat alleen zelfstandigen die geen personeel in dienst hebben daarvan beticht kunnen worden.

'Om de zes maanden kun je zagezegd onderhandelen', zegt Chihabi. 'Maar de pakketprijs gaat alleen naar beneden. Een klein deel van de mensen verzet zich, stapt over of gaat failliet, maar de meesten zitten zo diep in de schulden dat ze geen keuze hebben. Ze zitten met hun leasing, ze hebben personeel in dienst, dus ze stemmen in met een wurgcontract. En dan hebben ze de keuze: werken voor een hongerloos, failliet gaan, hun eigen werknemers uitbuiten of knoeien met de btw of de belastingen.'

Daarnaast probeert PostNL ook op andere manieren de prijzen te drukken, zeggen koeriers. Soms worden meerdere pakjes samengebonden tot één pakje of hebben twee pakjes dezelfde barcode, waardoor ze maar voor één pakje betaald worden. Voor pakjes die in afhaalpunten geleverd worden krijgen ze maar 16 cent. En alleen geleverde pakjes brengen geld op, waardoor sommigen tot het uiterste gaan om hun pakjes te bezorgen.

Sommige koeriers bouwen schulden op of gaan ziek werken, omdat ze geen vervanging vinden. Anderen belanden na jaren dienst op straat, met een opzeg van drie maanden. 'PostNL speelt met het leven van mensen', zegt Berat*. 'Het is precies een kanker. In het begin zie je het niet, maar hoe langer je blijft, hoe meer hij groeit. Wettelijk is alles in orde, maar ze knijpen ons langzaam dood.'

Race to the bottom

Experts erkennen dat de arbeidsomstandigheden van de pakjeskoeriers problematisch zijn. 'In de sector is een race to the bottom aan de gang', zegt Roel Gevaers, professor transporteconomie aan de Universiteit Antwerpen. 'In de strijd om een groter marktaandeel concurreren de pakjesbedrijven elkaar kapot.' Gevaers berekende samen met zijn collega's wat een relatief correcte verloning per pakket zou zijn. Hij kwam uit op 3,80 euro, bijna vier keer zoveel als de huidige prijzen.

De verklaring voor de neerwaartse spiraal ligt volgens Gevaers onder meer bij de macht van de grote e-commerce spelers, genre Bol.com en Zalando, die cruciaal zijn voor het overleven van de pakjesbedrijven. Als zij druk uitoefenen om de prijzen te verlagen, wordt geluisterd. De pakjesbedrijven kunnen het zich simpelweg niet veroorloven zo'n belangrijke klant te verliezen.

Maar ook wij gaan niet vrijuit, zegt Gevaers. 'Als een Belg leest dat hij moet betalen voor een levering, haakt hij vaak af. Die gratis leveringen dateren van de opkomst van de e-commerce tien jaar geleden in Nederland. Toen had je veel campagnes om webshops te promoten, waarbij de levering gratis was. De consumenten zijn dat als normaal beginnen te beschouwen. Maar gratis bestaat niet, en in dit geval draaien de koeriers ervoor op.'

De professor ziet een aantal trends die de neerwaartse prijenspiraal nog kunnen versterken. 'Vanuit de Verenigde Staten komt de trend van Amazon Prime aangewaaid. Consumenten kunnen voor een bepaald bedrag per maand een abonnement afsluiten bij een webshop, waardoor de levering altijd gratis is, ook als iets maar 5 euro kost. Ook Bol.com biedt nu zo'n Select-abonnement aan. Of je hebt supermarkten die beloven dat ze binnen het uur je bestelling leveren. Tegelijk zie je ook een tegenbeweging. Zo heb je in Nederland het bedrijf Red je Pakketje. Zij willen op een duurzame manier pakjes leveren en betalen hun werknemers per uur. In een paar jaar tijd zijn ze in Nederland de belangrijkste speler geworden voor pakjes die de dag zelf geleverd worden.'

Bpost

Voor dit artikel spraken we bezorgers die voor PostNL werken, maar bij GLS en DPD zijn de omstandigheden gelijkaardig, zeggen experts. Alleen Bpost laat zijn pakjes rondbrengen door werknemers met een voltijds contract, met premies voor zondagswerk. Ondanks de felle concurrentie slaagde het postbedrijf er tot nu toe in zijn marktaandeel te behouden. De jongste jaren was het qua volume telkens goed voor 40 tot 45 procent van de Belgische markt, tegenover 10-15 procent voor PostNL en DPD, en 5-10 procent voor GLS. PostNL kondigde vrijdag aan dat het de achtervolging inzet met een investering in twee nieuwe pakkettendepots en twee geautomatiseerde sorteercentra. Dat moet zijn capaciteit meer dan verdubbelen tot 500.000 pakjes per dag, ongeveer de volumes die Bpost draait.

Bpost verwijt PostNL dat het met zijn praktijken een ongelijk speelveld creëert. 'Ik denk wel dat de regering zich bewust is van de noodzaak om daar iets aan te doen', zei Dirk Tirez, de nieuwe topman, deze week in De Tijd. Maar het bedrijf lijkt zijn praktijken aan die van de concurrentie aan te passen. 'Je hebt bij Bpost drie soorten contracten: statutairen, contractuelen, wier loon kan evolueren, en contractuelen, die hun loon één keer onderhandelen en daarna niet meer zien stijgen, ook al werken ze er 20 jaar', zegt Jean-Pierre Nyns van ACOD Post. 'We merken dat almaar meer mensen die laatste contracten krijgen. Bovendien is de werkdruk sterk gestegen en leveren we sinds kort ook op zondag, wat onze concurrenten niet doen.'

Omdat het zich een benadeelde partij voelt, stelde Bpost zich burgerlijke partij in de rechtszaak tegen PostNL en GLS. Het verwijt hen met hun systeem met onderaannemers en zelfstandige chauffeurs oneerlijke concurrentie te voeren. Ook de vakbond BTB-ABVV, enkele onderaannemers en de RSZ dienden dossiers in, die worden samengevoegd voor een eerste zitting op 17 september. 'We hopen op een veroordeling', zegt Wim De Jonghe, vakbondssecretaris bij BTB-ABVV. 'De pakjesbedrijven riskeren hoge boetes. We kunnen een precedent scheppen en dan de rest van de sector aanpakken.'

Reactie PostNL

PostNL werkt in ons land met 220 onderaannemers, die 1.500 chauffeurs tewerkstellen. In een reactie zegt het bedrijf zich van geen kwaad bewust te zijn. 'Wij zijn ervan overtuigd dat wij ruim voldoende betalen om te maken dat alle ondernemers met wie we samenwerken aan alle loonkosten en sociale lasten kunnen voldoen en een winstmarge kunnen realiseren', klinkt het. 'Ons

vergoedingsmodel houdt rekening met alle kosten die een ondernemer moet maken en wordt twee keer per jaar geïndexeerd op basis van de actuele marktomstandigheden - denk aan stijgende loonkosten, de dieselprijs, enzovoort.'

'We staan voor eerlijk werk en voor een fatsoenlijke beloning voor iedereen die bij ons of in opdracht van ons werkt en controleren daar ook op. Naar enkele van de 220 bezorgondernemers met wie we samenwerken loopt een onderzoek door het arbeidsauditoraat. Daaraan verlenen wij onze volledige medewerking. Naar aanleiding van het onderzoek door het arbeidsauditoraat voeren we extra controles uit bij onze ondernemers.'

Ook DPD reageert dat het zijn onderaannemers een faire prijs betaalt. GLS wenst de kwestie ten gronde in de rechtbank te behandelen.