

“Arbeidsvoorwaarden van pakjesbezorgers zijn verbeterd”



PostNL gaat in Herentals, Geel en Westerlo twintig pakjesbezorgers aanwerven met een vast contract. Vorig jaar deed het Nederlandse pakjesbedrijf dat ook al met 22 bezorgers in Willebroek. “Pakjesbedrijven willen hun imago oppoetsen”, zegt professor transporteconomie Roel Gevaers.

In de voorbije jaren kwamen er heel wat verhalen in de media over pakjesleveranciers die hun koeriers zouden uitbuiten. Uit verschillende onderzoeken bleek dat veel pakjesbedrijven met onderaannemers werk(t)en dat die zich niet altijd aan de wet hielden en koeriers in het zwart tewerkstelden voor een hongerloon.

Dat koeriers een vast contract zouden krijgen bij het pakjesbedrijf zelf, leek een utopie. Maar dingen kunnen veranderen. PostNL kondigt aan dat het op zoek is naar zo'n twintig nieuwe pakjesbezorgers in de regio Herentals-Geel-Westerlo, die allemaal met een vast contract tewerkgesteld zullen worden. In maart vorig jaar nam PostNL ook al 22 bezorgers aan in de regio Willebroek.

15,11 euro bruto per uur

De pakjesbezorgers in vaste loondienst krijgen van PostNL een loon van 15,11 euro bruto per uur. Dat is dus 2.719,8 euro bruto per maand voor iemand die 40 uur per week werkt. Daarbovenop zijn er enkele extralegale voordelen, zoals maaltijdcheques van 6 euro per gewerkte dag, een groepsverzekering, een hospitalisatieverzekering en een vergoeding voor woon-werkverkeer.

Waarom neemt PostNL nu plots koeriers met een vast contract aan? “Wij testen volop nieuwe digitale toepassingen uit, zoals klanten die in een app kunnen aangeven wanneer ze een pakje het liefst ontvangen. Het is veel makkelijker om die nieuwigheden met vaste werknemers uit te testen, omdat zij rechtstreeks aan ons rapporteren”, zegt Lies Florentie, woordvoerder van PostNL. “Bovendien kunnen we onze eigen pakjesbezorgers met elektrische camionettes laten rijden, om onze duurzaamheidsdoelstellingen te bereiken. Een derde reden is dat we meer controle hebben over de kwaliteit van de dienstverlening, als we eigen mensen in dienst hebben.”

Naast de 42 vaste mensen in Willebroek en de Kempen heeft PostNL in Evergem ook nog vijftien vaste pakjesbezorgers in dienst die pakjes met de fiets (cargobike) rondbrengen. Maar die enkele tientallen vaste contracten zijn natuurlijk slechts peanuts ten opzichte van de 1.500 mensen die pakjes voor PostNL leveren.

“Onze andere pakjesbezorgers zijn in dienst van een van de 180 externe transportbedrijven, waarmee wij samenwerken”, zegt Lies Florentie. “De grote meerderheid van die mensen werkt in vaste loondienst voor dat transportbedrijf. Bij de mensen die voor ons pakjes bezorgen, zijn maar weinig zelfstandigen.”

Complexe wetgeving

Behoren de verhalen over uitbuiting van koeriers en zwartwerk dan steeds meer tot het verleden? “Ja, je kan zeker zeggen dat de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de pakjesbezorgers in de voorbije jaren zijn verbeterd”, zegt Roel Gevaers, professor transporteconomie (Universiteit Antwerpen). “Dat komt omdat de wetgeving vandaag zo complex is geworden, dat het voor een pakjesbedrijf vaak makkelijker is om eigen mensen aan te werven of samen te werken met grotere bedrijven die ze meer kunnen controleren en die meer kunnen investeren. DPD en GLS stappen bijvoorbeeld steeds meer af van het model waarbij ze eenmansbedrijven inzetten om pakjes thuis te bezorgen. Ook UPS en DHL stappen er in mindere mate van af. Ook de media-aandacht voor de onderbetaalde koeriers, heeft voor betere werkomstandigheden in de sector gezorgd.”

Zit de Pakjeswet uit 2023 van ex-minister Petra De Sutter (Groen), die de arbeidsomstandigheden van koeriers moest verbeteren, er ook voor iets tussen? “Neen, want in die wet staan dingen die door de overheid moeilijk te controleren zijn”, zegt Roel Gevaers. “Het heeft vooral met de media-aandacht voor het probleem te maken. Pakjesbedrijven willen hun imago oppoetsen.”

Christof Willocx