

RIDERS VERDIENEN BETER

DE MAALTIJDBEZORGSECTOR
IN NEDERLAND



SAMENVATTING

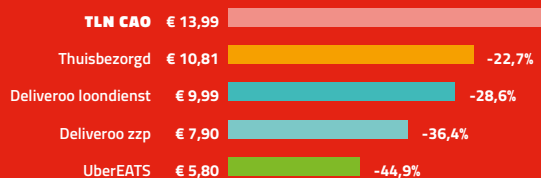
De bedrijven in de maaltijdbezorgingsbranche zijn handig ingesprongen op de behoefte van mensen om hun eten online te bestellen. Inmiddels werken er naar schatting tienduizend riders via digitale bezorgplatforms om alle maaltijden te bezorgen. Op z'n mooist werken ze via een uitzendconstructie, maar de meeste riders worden door een schijnopdrachtgever betaald op basis van stukloon. Los van dat de riders worden uitgeknepen en niet volgens de beroepsgoederen vervoer cao worden betaald, komt de samenleving ook nog eens flink tekort. De Belastingdienst heeft het nakijken en er vindt geen of te weinig afdracht plaats van premies, zodat het draagvlak voor de sociale zekerheid wordt aangetast.

In Nederland zijn **10.000 RIDERS** werkzaam in maaltijdbezorging.

De drie grote digitale maaltijd-bezorgbedrijven:



UURLOON NA AFTREK WERKKOSTEN



WERKGEVERSKOSTEN



10.000 riders krijgen
jaarlijks samen ca.
€ 29,5 MILJOEN
te weinig uitbetaald



Werkgevers besparen
jaarlijks ca.
€ 55,5 MILJOEN
aan arbeidskosten.



Minder inkomstenbelasting,
minder sociale premies en
minder pensioenopbouw.
Platform bedrijven benadelen
de maatschappij door het
werken met zzp-constructies
jaarlijks met
€ 28,7 MILJOEN

INHOUD

Voorwoord	4
1. Platforms: een groeiend fenomeen	5
2. De maaltijdbezorgingssector	6
3. De bedrijven in de maaltijdbezorging	7
4. De contractvormen	8
5. De riders	9
6. Het algoritme als werkgever	10
7. Platforms en de cao	12
8. De inkomsten vergeleken	13
9. De grote besparing	15
10. Aanbevelingen	17
Bijlage: Uitgangspunten berekeningen	18

VOORWOORD

Trek in een pizza? Pak je telefoon, stel er een samen, druk op verzend en niet lang daarna klinkt de deurbel. Dat gaat al heel lang zo en de laatste jaren heeft dit gebruik zich uitgebreid naar allerlei andere vormen van dienstverlening. Een klusje dat zwager Jan niet aankan? Meld het aan op een platform en de handige Harry's staan in de digitale rij. In de stemming voor een heerlijk menu, maar geen zin om uren in de keuken op mislukkelingen te ploeteren? Vraag niet hoe het kan, maar als je je telefoon erbij pakt, is alles onder handbereik. Gemak dient de mens en niet eerder was dit zo concreet en tastbaar.

Technologie is een mooie ontwikkeling, maar het is belangrijk dat dit gelijk optrekt met een evenredige vooruitgang van de positie van werkenden. Een moderne maatschappij verdient moderne arbeidsverhoudingen. De bedrijven in de maaltijdbezorgingsbranche zijn handig ingesprongen op de behoefte van mensen om hun eten online te bestellen. Inmiddels werken er naar schatting tienduizend riders (maaltijdbezorgers) via digitale bezorgplatforms van hot naar her op de fiets, om alle maaltijden te bezorgen.

Op z'n mooist werken ze via een uitzendconstructie, maar de meeste riders worden betaald op basis van stukloon. Daarbij worden ze niet aangestuurd door een goedlachse collega op het immer gezellige hoofdkantoor, maar door een algoritme dat via de smartphone de orders verdeelt en zo de riders aanstuurt. Dat klinkt heel hip, maar het gaat hier wel om een heel slim algoritme: wie beter presteert, snel en nauwgezet, krijgt ook de betere ritten aangeboden. "Zo worden we ratten in de molen die steeds harder gaat", vatte een van de riders in een gesprek met de FNV het systeem samen.

Slecht werkgeverschap, vindt de FNV, maar daar hebben de platforms geen boodschap aan. Ze vinden zichzelf pioniers in de platformeconomie, die slechts een stukje techniek aanbieden om vraag en aanbod bij elkaar te brengen. Zijn ze werkgevers? Nee hoor, ze hebben een app of een website ontwikkeld om restaurant, rider en klant met elkaar in contact te brengen, zodat het restaurant een heerlijke maaltijd kan bereiden, de klant lekker eet en de rider in alle vrijheid zijn ondernemerschap kan ontplooien.

De eerste twee beweringen kunnen vast kloppen, maar dit rapport toont aan dat het laatste gekwalificeerd moet worden als ver over het randje van de lariekoek – van vrij ondernemerschap is geen sprake. De riders bungelen als marionetten aan touwtjes en de enige zeggenschap die ze hebben is nee zeggen tegen een klus, met alle gevolgen van dien. Freedom 's just another word for nothin' left to lose, luidt de door Janis Joplin bezongen toepasselijke wijsheid. Het ondernemerschap bestaat er vooral uit dat de riders alle onkosten zelf betalen en dat ze de risico's van ziekte en leegloop voor hun rekening nemen. Dit is niet modern, dit is terug naar de middeleeuwen.

Los van dat de riders worden uitgeknepen, toont dit rapport aan dat de samenleving ook nog eens flink tekort komt. De Belastingdienst heeft het nakijken en er vindt geen of te weinig afdracht plaats van premies, zodat het draagvlak voor de sociale zekerheid wordt aangetast. Het is kennelijk een keus geworden of onderneming wel of geen premies- en belastingen afdragen.

De FNV heeft de rechter gevraagd om zich uit te spreken over de situatie bij Deliveroo, een van de grote maaltijdbezorgers, die afscheid heeft genomen van het verschijnsel loondienst. De kantonrechter was er in de uitspraak op 15 januari 2019 duidelijk over: er is sprake van een gezagsrelatie met de riders, het bedrijf is een doodgewone werkgever, die zich net als ieder ander in dit land gewoon aan de regels moet houden, dus ook aan de algemeen verbindend verklaarde TLN-cao. Die uitspraak is binnen, al moet het hoger beroep nog wel worden afgewacht. De FNV knokt door voor een eerlijke arbeidsmarkt. Vooruitlopend hierop zou het de sector sieren als deze vast een begin maakt met het normaliseren van de arbeidsverhoudingen. Dat het gemak de mens steeds beter gaat dienen, is een heel fraaie verworvenheid van deze tijd, waar we gerust heel blij mee mogen zijn. Maar de riders verdienen beter.

ZAKARIA BOUFANGACHA

Lid dagelijks bestuur FNV

1. PLATFORMS: EEN GROEIEND FENOMEEN MET EEN DONKERE KEERZIJD

Digitale platforms die vraag en aanbod bij elkaar brengen, vormen een relatief nieuw en zeer snel groeiend fenomeen. Via apps en websites brengen ze klanten, leveranciers, bezorgers, werknemers en werkgevers met elkaar in contact. Vooral sinds de introductie van de smartphone is het verschijnsel explosief gegroeid: eind 2017 was de omvang dertien keer zo groot als in 2005 en twee keer zo groot als in 2015, zo heeft SEO eind 2018 becijferd in het rapport *De opkomst en groei van de kluseconomie in Nederland*. De platforms hebben gemeen dat ze nog altijd een forse groeiambitie hebben. Snel en makkelijk met een app op de telefoon een taxi of een maaltijd of je boodschappen bestellen, is zeer aantrekkelijk en vaak ook goedkoop. Met het aanbieden van dit gemak hebben zij de wind mee, dus te verwachten valt dat de groei doorzet.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Dat heeft gevolgen voor de arbeidsmarkt, want platforms presenteren zich als technologische dienstverlener en niet als werkgevers. Ze zeggen alleen maar techniek te leveren, bijvoorbeeld in de vorm van een app, en doen niet aan werkgeverschap. De bedrijven leggen de nadruk op de mooie kanten van platformwerk en de vrijheid die het biedt.

DE DONKERE KEERZIJD

Die vrijheid heeft een keerzijde: de bedrijven hebben met deze opzet een manier gevonden om werkgeversverantwoordelijkheden en -risico's af te wentelen op werkers. Daardoor werken zij goedkoop en kunnen zij concurreren op arbeidskosten. Platforms zeggen zelfstandigen in te zetten. Het soort werk is heel divers maar zo oud als de weg naar Rome: maaltijden bezorgen, als afwashulp in een restaurantkeuken werken, taxivervoer, schoonmaakwerk en ga zo maar door. Vaak wordt het werk aangeboden via een website of een app. Bij het taxiwerk werkt de app als een soort taxicentrale.

Het werk heeft weinig weg van zelfstandige arbeid. De app, of het algoritme dat erachter zit, stuurt de mensen aan, bepaalt wanneer ze aan het werk worden gezet en wat voor beloning ze ervoor krijgen, houdt toezicht en geeft leiding. Met andere woorden: de platforms hebben gezegd, verdelen het werk en bepalen het loon. Ze zetten mensen die voor hen werken in om werk te doen waar zij mee verdienen of stellen mensen ter beschikking aan andere bedrijven om daar werk te doen. Platforms zijn dus werkgevers, of bemiddelaars, net als uitzendbureaus. Maar ze wentelen het werkgeverschap af door zich te verschuilen achter de techniek. Ook nemen ze risico's als ziekte en leegloop niet voor hun rekening.

Doordat de platforms geen belasting en sociale premies afdragen en daarnaast door de technologie relatief lage overheadkosten hebben, werken ze heel goedkoop en vormen ze een bedreiging voor de uitzendsector. Als deze in een paar jaar tijd plaatsmaakt voor de platforms, kan het aantal zelfstandigen toenemen van 1 miljoen naar ruim 2,1 miljoen, dat is bijna een kwart van de werkzame bevolking van 8,7 miljoen. Allemaal verrichten ze laagbetaalde arbeid en zijn ze in een kwetsbare positie. Juist de groep waarvoor de bescherming van het arbeidsrecht voor bedoeld is. Dat betekent dat ook bijna een kwart niet verzekerd is, weinig pensioen opbouwt, amper belasting betaalt en bij werkloosheid in de bijstand beland. De premies voor werkenden moeten dan omhoog, waardoor het verschil nog verder oploopt en de ontmanteling nog verder gaat. Daarmee vormen de platforms een serieuze bedreiging van de sociale welvaartstaat.

2. DE MAALTIJDBEZORGING SECTOR

Dit rapport richt zich uitsluitend op de digitale maaltijd-bezorgplatforms, die sinds 2015 in opkomst zijn. Deze digitale maaltijd-bezorgplatforms bieden restaurant hun diensten aan, waarmee deze restaurants hun dienstverlening kunnen uitbreiden. Zo kunnen ook kleinere restaurants zonder bezorgers toch via de app maaltijden thuis bezorgen. Uit het eerder genoemde onderzoek van SEO komt naar voren dat er in de platformsector zo'n 34 duizend mensen werkzaam zijn, 0,4 procent van de beroepsbevolking. Ruim een derde hiervan is werkzaam in de maaltijdbezorging, waarmee deze sector de grootste is in de wereld van platforms. Het gaat om ruim 10 duizend mensen, van wie volgens het SEO-rapport de helft in loondienst is en de andere helft zelfstandig werkt. De cijfers zijn gebaseerd op enquêtes van 2017, dus mogelijk zijn de schattingen nog bescheiden.

In ons eigen onderzoek leiden we de aantallen voor de grote drie maaltijdbezorgplatforms af op basis van openbare gegevens. Voor de individuele platforms zijn de aantallen riders daardoor soms niet goed te achterhalen. Deliveroo (freelancers en uitzendkrachten) geeft zelf aan 2500 freelance bezorgers in te zetten in Nederland. Uit de jaarcijfers van Thuisbezorgd blijkt dat er in totaal ter wereld 4200 riders (als uitzendkracht) werkzaam zijn via Scoober en dat 20% van de Scoober steden in Nederland liggen en 35% van de werknemers in Nederland werkzaam zijn. Dus we leiden af dat er ongeveer 840 - 1470 riders via Scoober (dus Thuisbezorgd) in Nederland werken. Voor het gemak gaan we uit van 1000 riders. Voor UberEATS (freelancers) zijn helemaal geen cijfers te vinden, maar op basis van de gegevens van Deliveroo en Thuisbezorgd, en de steden waarin UberEATS werkzaam is, en het straatbeeld zijn we uitgegaan van 2500 bezorgers. De riders van UberEATS hebben dankzij een bijzondere constructie alleen een btw-nummer nodig en zijn daarom lang niet allemaal in het handelsregister terug te vinden, dus grote kans dat het er meer zijn.

Het FSIN (Food Service Instituut) stelt dat de maaltijdbezorging de snelst groeiende markt is in de totale foodmarkt. In 2018 was groei 13,4 procent ten opzichte van 2017, bij een totale omzet van ruim 1,7 miljard euro. Voor 2019 wordt een groei van 11,4 procent geraamd en een omzet van 1,9 miljard euro. Hierbij zijn de online bezorgplatforms de stuwende kracht. Albert Heijn heeft bekendgemaakt ook een maaltijdservice te beginnen, in aanvulling op de kant-en-klaarmaaltijden. De markt wordt gedomineerd door drie grote bedrijven: Thuisbezorgd, Deliveroo en UberEATS.



3. DE BEDRIJVEN IN DE MAALTIJDBEZORGING

THUISBEZORGD

Thuisbezorgd is met een website als platform in 2000 begonnen voor restaurants die hun eigen bezorgers in dienst hebben. Klanten bestellen via Thuisbezorgd bij hun favoriete restaurant, dat de maaltijd met de eigen bezorger laat brengen. In 2016 is Thuisbezorgd ook de bezorging gaan aanbieden aan andere restaurants die geen eigen bezorger in dienst hebben, we noemen het Scoober (naar de techniek die erachter zit). Uitzendkrachten worden via Randstad ingehuurd. Volgens Thuisbezorgd wordt nog altijd meer dan 90 procent van de omzet via het oorspronkelijke platform gegenereerd. Thuisbezorgd is marktleider in deze sector en heeft in 2018 een groei van 32% gemaakt (€98 miljoen omzet). Ook zijn de directeuren flink meer gaan verdienen dit jaar: de vaste salarissen van de 3 topmannen gaat er in 2019 tussen € 75.000 en € 125.000 op vooruit.

DELIVEROO

Het Britse bedrijf Deliveroo is in 2015 begonnen als platform voor restaurants zonder een eigen bezorgdienst. Sinds medio 2018 biedt het bedrijf ook louter het gebruik van het platform aan, voor restaurants met een eigen bezorgdienst. In 2017 maakte het bedrijf bekend over te willen stappen van loondienst naar het werken met zelfstandigen. Alle werknemers, de zogeheten riders, moesten zich inschrijven bij de Kamer van Koophandel en een btw-nummer aanvragen. Voor de riders was dat de reden om de vakbond FNV Riders Union op te richten. De FNV heeft veel gesprekken met de riders van Deliveroo gevoerd, net als met riders van andere maaltijdbezorgers die zich presenteren als techbedrijven.

In een rechtszaak die de FNV tegen Deliveroo heeft aangespannen, heeft de kantonrechter op 15 januari 2019 geoordeeld dat de riders een arbeidsovereenkomst hebben met Deliveroo en dat ze volgens de cao voor het beroepsgoederenvervoer betaald moeten worden. Deliveroo kondigde aan in hoger beroep te gaan. De afloop is nog onbekend.

UBEREATS

Het Amerikaanse bedrijf Uber startte zijn activiteiten in 2016 in Nederland onder de naam UberEATS, en werkt onder meer voor grote klanten als McDonald's en Dunkin' Donuts. Het bedrijf stuurt altijd een bezorger mee. In 2019 wil UberEats ook gaan werken voor restaurants die zelf een bezorger in dienst hebben. UberEATS is onderdeel van het 'grote' Uber, bekend van het taxiplatform.

ANDERE PLATFORMS

In 2015 kwam het Duitse Foodora op de markt, maar dit platform is inmiddels niet actief meer. Verder zijn er nog lokale platforms als FoodDrop in Groningen en TringTring in Amsterdam, die in dit rapport buiten beschouwing blijven. De drie grote bezorgbedrijven zijn actief in de meeste grote steden en breiden hun bezorggebied steeds verder uit.

4. DE CONTRACTVORMEN

In de maaltijdbezorging komen diverse contractvormen voor. Foodora en aanvankelijk Deliveroo hadden bezorgers gewoon in dienst, veelal op basis van nul-urencontracten. Met de overstap van Deliveroo in januari 2018 naar de freelance-constructie en het stoppen van Foodora in november 2018, is de reguliere arbeidsovereenkomst bij de digitale maaltijd-bezorgplatforms zo goed als verdwenen. Er wordt vrijwel uitsluitend gewerkt met uitzendconstructies (Thuisbezorgd), en met freelance overeenkomsten (Deliveroo en UberEATS). Alleen horecabedrijven met een eigen bezorgdienst, die zijn aangesloten bij de NLVVM, zoals Domino's en De Beren, hebben bezorgers in dienst met een reguliere arbeidsovereenkomst.

5. DE RIDERS

Uit de gesprekken die zijn gevoerd met ongeveer honderd riders in diverse steden, werkzaam bij verschillende bezorgdiensten blijkt dat jongeren ruim vertegenwoordigd zijn. Er is echter ook een behoorlijk aantal oudere riders, zelfs 65-plussers, die fulltime werken of meer dan dat. Ook zijn er maaltijdbezorgers die voor hun inkomen volledig afhankelijk zijn van dit werk. Veel riders doen dit werk al langer dan een jaar. Er zijn ook riders die dit werk naast een reguliere baan doen.

BUITENLANDSE STUDENTEN

Opvallend is dat in studentensteden als Amsterdam, Den Haag en Eindhoven ook veel studenten van buiten de EU als rider werken, die zo hun studie kunnen betalen. Met een leeftijd van gemiddeld 25 jaar zijn ze vaak iets ouder dan Nederlandse studenten. Zij kiezen hiervoor omdat ze vanwege de Wet arbeid vreemdelingen maar zestien uur per week in loondienst mogen werken, tot mei 2018 zelfs slechts tien uur. Bij freelance-constructies zoals bij Deliveroo en UberEATS geldt deze beperking niet.

COLLEGA'S

Vaak worden riders gezien als een vluchtige groep: ze opereren vanuit veel verschillende locaties, werken solitair en kennen elkaar niet. Er zijn echter wel degelijk hotspots waar ze samen wachten op orders. Ook hebben ze veel contact op social media en via verschillende messaging apps.

PROBLEMEN OP DE 'WERKVLOER'

De problemen die riders in gesprekken met de FNV hebben gemeld, zijn onder te verdelen in een aantal thema's.

- Veiligheid: riders zijn veel op de weg, moeten hard fietsen om de bestelling snel bij de klant te krijgen en om voldoende bestellingen te kunnen doen om tot een redelijk inkomen te komen. Ze gaan met enige regelmaat onderuit. En soms hard, zeker als ze op e-bikes rijden.
- Aanspreekpunt: het is vaak niet duidelijk waar riders terecht kunnen, bijvoorbeeld in het geval van calamiteiten. Ze worden vaak lomp behandeld.
- Klachten: klagen helpt niet. Er zijn geen procedures en het uiten van onvrede heeft mogelijk gevolgen voor het aantal goede time-slots dat je kan krijgen of de ritjes die je toegewezen krijgt.
- Algoritme: er is veel onduidelijkheid over de werking van algoritmes. Wat moet een rider doen om goede time-slots te krijgen en veel bestellingen toegewezen te krijgen? Het systeem jaagt riders op en leidt tot onzekerheid over het inkomen.
- Ziekte: ziek zijn wordt niet gewaardeerd. Riders worden uitgeroosterd en er vindt geen doorbetaling plaats. Er wordt gedaan alsof ze tegen inkomstenderving zijn verzekerd, maar in de praktijk is dat niet het geval. Ook lijkt na ziekte de rating omlaag te gaan, zodat riders zich opnieuw moeten bewijzen om gunstige time-slots en aantrekkelijke ritten te krijgen.
- Schade: het is onduidelijk wat er verzekerd is, in geval van letselschade, schade aan materiaal, of aan de telefoon. In geval van een calamiteit kan blijken dat er een eigen risico is van 300 euro bij schade aan de fiets. Vanwege het imago is eventuele schade van een derde partij wel goed verzekerd.

In het algemeen geldt dat het platform zich terug trekt bij problemen en het aan de rider over laat om het probleem op te lossen. De uitzondering op de regel is als het probleem het imago van het platform schaadt.

6. HET ALGORITME ALS WERKGEVER

De platforms willen geen werkgever zijn, met de bijbehorende verantwoordelijkheden zoals afdracht van premies, medezeggenschap en verantwoordelijkheid voor arbeidsomstandigheden en veilig werken. Zo verdienen zij meer geld, over de ruggen van de riders.

In plaats van zich als werkgever te zien, merken ze zichzelf aan als aanbieder van een stuk techniek, in de vorm van software, een app of een website. Een set achterliggende geautomatiseerde instructies, ofwel het algoritme, heeft de touwtjes in handen. Dit gebruiken veel platforms als excuus, omdat zij geen leiding en toezicht uitoefenen en dat er geen gezagsverhouding in de klassieke zin van het arbeidsrecht bestaat.

ALGORITME IS EEN GROTE TRUKENDOOS

In de praktijk is dat echter onzin, want de algoritmes worden wel degelijk door mensen gemaakt. Er worden miljoenen geïnvesteerd in de ontwikkeling van de platforms en honderden programmeurs werken aan de onderliggende software en het algoritme in opdracht van het platform, om de bezorging tegen zo min mogelijk kosten te laten plaatsvinden. Bovendien: het algoritme is handmatig te overrulen. De freelance-bedrijven Deliveroo en UberEATS hebben weliswaar officieel geen planning meer, maar veel riders ervaren dat dit vanuit kantoor nog altijd ad-hoc kan, om wat voor reden dan ook. Ook blijkt dat er wel degelijk sprake is van sturing en instructie zoals werkgevers dat doen. Zo wordt er bijvoorbeeld bij Deliveroo door de app bijgehouden hoeveel bezorgingen de rider accepteert/weigert, hoe vaak de rider een dienst te laat afzegt en of de rider wel op de piek-momenten werkt in de weekenden. Afhankelijk hiervan wordt bepaald of je voor goede diensten in aanmerking komt. Thuisbezorgd werkt met een uitzendconstructie, dus daar is de beloning niet afhankelijk van een algoritme.

TERUG NAAR DE MIDDELEEUWEN: STUKLOON

Het platform bepaalt wie toegelaten wordt als rider (of als restaurant), bijvoorbeeld met een ID-check. In het verleden is dit wel gebruikt om riders te weren die actief waren voor de FNV. Ook bepaalt het platform wie welk werk doet en wanneer en wat de inkomsten en eventuele bonussen zijn. Bij pieken kunnen buiten het algoritme om extra bonussen worden ingezet.

De belangrijkste taak van het algoritme is bepalen wie welke order krijgt. De werkwijze van het algoritme is voor de riders echter niet te volgen. De aanname is dat de dichtstbijzijnde rider de order krijgt, maar veel riders hebben het vermoeden dat hun persoonlijke rating de belangrijkste factor is bij toewijzing van orders. Het gaat dan om zaken als snelheid, beschikbaarheid en efficiency. Er is een geval bekend waarbij een rider na een conflict met een restaurant en discussie met het platform ineens alleen maar lange ritten kreeg naar de buitengebieden van Amsterdam. Riders voelen zich ondergeschikt aan de techniek van het platform en hebben het idee dat ze constant alert moeten zijn om orders te accepteren om geen inkomsten mis te lopen. De riders wordt zeggenschap en vrijheid voorgehouden, maar worden verslaafd gemaakt door middel van gamification. De ratings en de beloningen werken net zoals bij computergames, waardoor er altijd nog een opdracht bij kan en harder fietsen ook altijd kan. Lukt het even niet, dan is het de schuld van de rider. De tijden van het stukloon, waarbij mensen worden opgejaagd om zich over de kop te werken, lijken te herleven. Hoezo modern? Op deze manier gaan we terug naar de middeleeuwen.

Er is ook nauwelijks of geen ruimte om af te wijken van wat het algoritme voorschrijft of om te onderhandelen over de geboden tarieven. Het werken met meerdere apps zou moeten kunnen, maar is in de praktijk niet te doen. Ook op dat vlak is er dus geen sprake van ondernemerschap.

Met het algoritme als managementinstrument bestaat er dus wel degelijk een gezagsverhouding tussen het platform en de rider: het platform stuurt de riders aan. En er is zeker sprake van werkgeverschap, al ontkennen de platforms dat zo hard mogelijk. Alles voor de centen, maar waar is de menselijke maat?



7. PLATFORMS EN DE CAO

DE OVEREENKOMSTEN

Aanvankelijk had Deliveroo riders in loondienst. Het bedrijf zegt te zijn overgestapt naar freelance- en uitzendconstructies omdat beide partijen behoefte hadden aan meer flexibiliteit. Het arbeidsrecht van een loondienstverband zou namelijk knellen. Als voorbeeld wordt genoemd de wens om ad-hoc korter dan drie uur op een dag te kunnen werken, zonder dat op grond van artikel 7:628a BW drie uur loon is vereist. Dit is echter een drogreden. Zelfroostering en min-maxcontracten of nul-urencontracten waren al mogelijk en werden volop gebruikt. Het lijkt erop dat vooral de besparing op arbeidskosten de reden is. FNV wil dat er sprake is van een moderne arbeidsverhouding: waarin flexibiliteit twee kanten op werkt en werknemers ook zelf wat te zeggen hebben over hun werktijden om zo meer balans in hun leven te brengen. Ze wegdrücken in de marges van het zzp-erschap is een ouderwetse stap terug in de tijd van de dagloner, waar werkgevers werknemers op afroep tot hun beschikking hebben en willekeurig kiezen welk persoon ze vandaag wel kunnen gebruiken.

FLEXIBELE UREN

Ongeacht contractvorm hebben de bedrijven altijd een flexibele arbeidsduur per week. Bij Foodora en Deliveroo golden min-maxcontracten met een grote bandbreedte, van bijvoorbeeld 1 tot 160 uur per tijdvak bij Deliveroo of 8 tot 60 uur per maand bij Foodora. Ook bij Thuisbezorgd geldt een bandbreedte van 3 tot 30 uur per contractperiode. Het SEO-onderzoek laat zien dat de gemiddelde werkweek 22,5 uur is, maar in de praktijk blijkt dit uiteen te lopen van 1 tot 60 uur per week.

SCHIJNCONSTRUCTIES

Deliveroo merkt zijn contractvorm aan als een overeenkomst van opdracht (ovo), volgens artikel 7:400 BW. UberEATS spreekt over een – niet in de wet geregelde – technologieovereenkomst. In beide gevallen lijkt het te gaan om schijnconstructies die een arbeidsovereenkomst moeten verhullen.

ONTDUIKEN VAN DE TLN CAO

Riders die actief zijn in de maaltijdbezorging vallen onder de werkingssfeer van de TLN-cao voor beroepsgoederenvervoer over de weg. Ze vervoeren namelijk goederen voor anderen over de weg, zoals het ook in de cao is gedefinieerd. Door de manier van werken en de aansturing is dus ook sprake van arbeidsovereenkomsten (al dan niet in de uitzendvariant). En niet van overeenkomsten van opdracht of technologieovereenkomsten, zoals de platforms stellen.

Dat betekent dat de riders recht hebben op cao-loon, met alles erop en eraan als het gaat om toeslagen, vakantiedagen, pensioen etc. Het bruto uurloon in deze cao begint bij 14,99 euro in de schaal B0, inclusief vakantiegeld, vakantiereserveringen en toeslagen. De platforms betalen echter fors minder, waarmee de TLN-cao wordt ondermijnd. De bezorgbedrijven proberen zich aan de werkingssfeer van cao te onttrekken door zich te profileren als IT-dienstverlener of webportal en hun feitelijke transportactiviteiten te bagatelliseren.

FOODORA REDDE HET NIET

Ook bezorgbedrijf Foodora hield zich niet aan de TLN-cao, maar had de riders wel in dienst en betaalde het wettelijk minimumloon. Maar ook daarmee kon het bedrijf niet op tegen concurrenten die het nóg goedkoper voor elkaar hebben, met freelancers en uitzendkrachten. In het najaar van 2018 heeft het bedrijf besloten te stoppen met het bezorgen van maaltijden in Nederland vanwege de moordende concurrentie op loonkosten. Een illustratie van de race naar beneden.

8. DE INKOMSTEN VERGELEKEN

Bij een vergelijking van de inkomsten van de verschillende maaltijdbezorgdiensten met het loon dat geldt bij toepassing van de TLN-cao, blijkt dat alle platforms flink minder betalen. Bij de vergelijking is uitgegaan van een gemiddelde werkweek van 22,5 uur, een gemiddelde leeftijd van 22 jaar en twee bestellingen per uur in het geval er sprake is van stukloon. Eventuele fooien zijn niet meegenomen, van structurele bonussen is een gemiddelde berekend. Voor de berekening van toeslagen in het weekend is uitgegaan van de conservatieve schatting dat de zaterdag en de zondag ieder goed zijn voor een zevende van de werkomvang. Een toeslag voor werken na 21.00 uur is niet verwerkt. De beloningen zijn genoemd in gesprekken met honderd riders in Rotterdam, Amsterdam, Den Haag, Utrecht, Haarlem en Den Bosch, in de tweede helft van 2018.

De inkomsten zijn vergeleken met loongroep B0 uit de TLN-cao, wat neerkomt op een basisuurloon van 10,71 euro in 2018. Volgens de Stichting VNB en FuWa is dit aannemelijk. Als het vakantiegeld, de reservering voor vakantie-dagen, toeslagen voor weekendwerk en atv-compensatie hierbij worden opgeteld, komt het bruto uurloon op 14,99 euro. Met sociale premies en pensioenpremies erbij komen de werkgeverslasten op 19,27 euro per uur. Thuisbezorgd werkt met een uitzendconstructie, UberEATS en Deliveroo met zzp'ers. Omdat Deliveroo tot voor kort ook arbeidsovereenkomsten kende, is deze ook in de vergelijking meegenomen.

Tabel 1: Bruto uurlonen, percentage t.o.v. TLN-cao. Maaltijdbezorging ; vergelijking inkomsten en kosten 2018 (indicatie)

	TLN-cao	ThuisBezorgd uitzendbasis	Deliveroo loondienst	Deliveroo zzp	UberEATS zzp
BASISUURLOON	€ 10,71	€ 10,00	€ 9,20	€ 10,00	€ 9,44
verschil TLN €		-€ 0,71	-€ 1,51	-€ 0,71	-€ 1,27
verschil TLN %		-6,6%	-14,1%	-6,6%	-11,9%
BRUTO UURLOON*	€ 14,99	€ 11,94	€ 11,64	€ 11,69	€ 8,84
verschil TLN €		-€ 3,06	-€ 3,36	-€ 3,30	-€ 6,15
verschil TLN %		-20,4%	-22,4%	-22,0%	-41,0%
NETTO UURLOON**	€ 13,99	€ 11,07	€ 10,46	€ 9,01	€ 6,91
verschil TLN €		-€ 2,92	-€ 3,53	-€ 6,09	-€ 7,08
verschil TLN %		-20,9%	-25,2%	-43,5%	-50,6%
LOON NA AFTREK WERKKOSTEN ***	€ 13,99	€ 10,81	€ 9,99	€ 7,90	€ 5,80
verschil TLN €		-€ 3,18	-€ 4,00	-€ 6,09	-€ 8,19
verschil TLN %		-22,7%	-28,6%	-36,4%	-44,9%
WERKGEVERSKOSTEN ****	€ 19,27	€ 14,76	€ 13,91	€ 11,69	€ 8,84
verschil TLN		-23,4%	-27,8%	-39,3%	-54,1%
INKOMSTENBELASTING PER JAAR	€ 1.709	€ 1.407	€ 1.379	€ 1.218	€ 814
verschil TLN		-17,7%	-19,3%	-28,7%	-52,4%
PREMIES PER JAAR	€ 3.158	€ 2.514	€ 2.451	€ 0	€ 0
verschil TLN		-20,4%	-22,4%	-100,0%	-100,0%
PENSIOEN PER JAAR	€ 1.655	€ 84	€ 0	€ 0	€ 0
verschil TLN		-94,9%	-100,0%	-100,0%	-100,0%

* Brutoloon: uurloon inclusief reserveringen voor vakantiedagen, vakantiegeld, adv, toeslagen voor werken in het weekend.

** Nettoloon: brutoloon exclusief afdracht voor pensioen, sociale verzekeringspremie, loonbelasting die aan werknemer toevallen. Berekend met tool RAET.

*** Loon na werkkosten: netto loon waar de kosten die betrekking hebben op de uitvoering van het werk, bijvoorbeeld administratie, onderhoud vervoersmiddel, GSM abonnement en werkkleding mee zijn verrekend

**** Werkgeverskosten: kosten voor pensioen, sociale lasten en kosten die gepaard gaan met uitoefenen van het werk.

THUISBEZORGD

Bij Thuisbezorgd gebruiken veel restaurants uitsluitend de service: het onlineplatform om maaltijden aan te bieden. De bezorgers zijn dan in dienst van het restaurant zelf. Dit rapport laat deze groep buiten beschouwing.

In Amsterdam, Eindhoven, Groningen, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en op Schiphol zijn er riders te vinden die via Scoober bezorgen voor Thuisbezorgd. Zij werken in een uitzendconstructie en ontvangen 10 euro per uur. Met vakantiegeld, vakantiedagen en deels doorbetaling bij ziekte komt dat neer op een bruto uurloon van 11,94 euro. Riders betalen zelf hun gsm-kosten, maar krijgen wel een e-bike. Met aftrek van gsm-kosten en loonbelasting blijft er 10,81 euro over. De werkgeverskosten zijn 14,76 euro, inclusief pensioenpremie, sociale premies, kosten voor de e-bike en kleding.

DELIVEROO: IN LOONDIENST

Riders die een arbeidsovereenkomst hadden bij Deliveroo, ontvingen het minimumloon van 9,20 euro per uur, plus een gemiddelde bonus van 1,00 euro per uur, vakantiegeld en vakantiedagen. Bij ziekte werden zij deels doorbetaald. Bruto is dit 11,64 euro per uur. Ze moesten wel zelf voor een fiets en een gsm zorgen. Na aftrek van deze kosten en de inkomstenbelasting blijft er een netto uurloon over van 9,99 euro per uur. De werkgeverslasten zijn 13,91 euro, inclusief sociale premies en kosten voor kleding. Er werd niets afgedragen aan pensioen.

DELIVEROO: ALS ZZP'ER

Riders die als zelfstandige werken voor Deliveroo, ontvangen 5 euro per aflevering. Uitgaande van gemiddeld twee afleveringen per uur, betekent dit een uurtarief van 10 euro. Wie binnen een bepaalde periode een x-aantal bestellingen aflevert, ontvangt een bonus. Bij ziekte wordt niet doorbetaald, er is geen vakantiegeld, geen reservering voor vakantiedagen en er geldt geen toeslag in het weekend. Het bruto uurloon komt hiermee op 11,69 euro.

De riders betalen alles zelf: fiets, gsm en materiaal en als zzp'er hebben ze kosten voor administratie en verzekeringen. Wel maken zij aanspraak op fiscale faciliteiten, zoals de mkb-winstvrijstelling, maar gezien het geringe aantal uren blijft de zelfstandigenaftrek voor de meeste riders buiten bereik. Netto komt het uurloon neer op 7,90 euro.

Omdat Deliveroo voor deze riders verder geen kosten heeft, zoals pensioenpremie en sociale lasten, zijn de werkgeverslasten gelijk aan het bruto loon: 11,69 euro per uur.

UBEREATS

Bij UberEATS ontvangen de riders 4,72 euro per bezorging, ofwel 9,44 euro per uur bij een gemiddelde van twee leveringen per uur. Ze betalen een uber-fee van 10 procent en ontvangen een boost, een bonus die onder meer afhankelijk is van de drukte. Bij ziekte is er geen inkomen. Er zijn geen reserveringen voor vakantiedagen, vakantiegeld of toeslagen voor werken in het weekend. Het bruto uurloon komt daarmee op 8,84 euro. De riders betalen alles zelf: fiets, gsm, materiaal en als zzp'er hebben ze kosten voor administratie en verzekeringen. Wel maken zij aanspraak op fiscale faciliteiten, zoals de mkb-winstvrijstelling, maar gezien het geringe aantal uren blijft de zelfstandigenaftrek voor de meeste riders buiten bereik. Netto komt het uurloon neer op 5,80 euro.

Omdat UberEATS voor deze riders verder geen kosten heeft, zoals pensioenpremie en sociale lasten, zijn de werkgeverslasten gelijk aan het bruto loon: 8,84 euro per uur.

9. DE GROTE BESPARINGSTRUC

Duidelijk is dat de riders structureel worden onderbetaald, de een wat meer dan de ander. Los van dat de riders hiermee onrecht wordt aangedaan, loopt de samenleving ook een fors bedrag mis aan belastinginkomsten en sociale premies.

In de tabel zijn de uitzendconstructie van Thuisbezorgd en de freelance-constructie van Deliveroo en UberEATS apart weergegeven.

Tabel 2: bespaarde kosten als gevolg van ontduiken werkgeverschap per constructie per jaar

Per jaar	Uitzendconstructie		Freelance constructie		Totaal per jaar
	Per rider	1000 riders	Per rider	5000 riders	
Onderbetaling	€ 1.825	€ 1.825.000	€ 5.531	€ 27.655.000	€ 29.480.000
Kostenbesparing					
Arbeidskosten	€ 2.759	€ 2.759.000	€ 10.538	€ 52.690.000	€ 55.449.000
Maatschappelijke kosten					
Belastinglek	€ 132	€ 132.000	€ 693	€ 3.465.000	€ 3.597.000
Sociale premies	€ 329	€ 329.000	€ 3.158	€ 15.790.000	€ 16.119.000
pensioenlek	€ 785	€ 785.000	€ 1.655	€ 8.275.000	€ 9.060.000
Maatschappelijke kosten totaal	€ 1.246	€ 1.246.000	€ 5.506	€ 27.530.000	€ 28.776.000

ONDERBETALING

Bovenstaande tabel maakt duidelijk hoeveel de riders samen aan inkomsten mislopen. De onderbetaling bij duizend riders in uitzendconstructies ten opzichte van de TLN-cao is ruim 1,8 miljoen euro per jaar. Bij vijfduizend riders in zzp-constructies is dit 27,6 miljoen euro per jaar. De totale onderbetaling komt hiermee op jaarlijks ruim 29 miljoen euro.

BESPARING ARBEIDSKOSTEN

Het bedrag dat de werkgevers hiermee besparen is nog groter. De kostenbesparing ten opzichte van de TLN-cao is bij uitzendconstructies gemiddeld 12,9 procent, ofwel 2,36 euro per uur per rider. Bij een aantal van duizend riders is dit ruim 2,7 miljoen euro per jaar. Bij zzp-constructies is de kostenbesparing gemiddeld 46,7 procent, ofwel 9,01 euro per rider per uur. Bij vijfduizend riders betekent dit bijna 52,7 miljoen euro per jaar. De totale kostenbesparing komt daarmee op jaarlijks ruim 55 miljoen euro.

MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN

Ook is berekend hoeveel de samenleving wordt benadeeld met het ontduiken van de cao. Bij de uitzendconstructie wordt als gevolg van onderbetaling 132 euro per rider per jaar minder betaald aan inkomstenbelasting. Bij duizend riders is dat 132 duizend euro per jaar. Ook wordt 329 euro per rider per jaar minder aan sociale premies afgedragen. Bij duizend riders is dat bijna 330 duizend euro per jaar. Bij de pensioenopbouw scheelt het 785 euro per rider per jaar, wat bij duizend riders neerkomt op 785 duizend euro per jaar. Met het onderbetaald uitzenden worden de werkenden en de samenleving in totaal dus jaarlijks voor ruim 1,2 miljoen euro benadeeld.

Bij de zzp-constructies wordt als gevolg van onderbetaling 693 euro per rider per jaar minder betaald aan inkomstenbelasting. Bij vijfduizend riders is dat bijna 3,5 miljoen euro per jaar. Er worden geen sociale premies afgedragen, wat per rider 3.158 euro scheelt. Bij vijfduizend riders leidt dit tot een besparing van bijna 15,8 miljoen euro per jaar. Er is geen pensioenopbouw en -afdracht, wat bij vijfduizend riders neerkomt op een besparing van bijna

8,3 miljoen euro per jaar. Met het werken met zzp-constructies worden de werkenden en de samenleving dus voor ongeveer 27,5 miljoen euro per jaar benadeeld.

De totale maatschappelijke kosten van het werken met deze constructies komt daarmee op bijna 29 miljoen euro per jaar.

NOG MEER BESPARINGEN

Daarmee is nog niet gerekend met de besparing op de normale kosten van de bedrijfsvoering, die veelal voor rekening komen van de riders, zoals kosten voor het vervoer en het telefoonabonnement, materiaalkosten en administratieve kosten. Doordat de maaltijdbezorgbedrijven zich opstellen als schijnopdrachtgever, heeft de staat ook nog eens minder btw-inkomsten. De btw-plicht is bij de individuele riders komen te liggen en die kunnen veelal gebruikmaken van de kleineondernemersregeling (kor), waarmee ze geen btw hoeven af te dragen als het bedrag in een jaar onder de 1.345 euro blijft. Wat de exacte omvang van het btw-lek is, valt lastig vast te stellen, maar het kost de maatschappij aanvullend ook nog een behoorlijk bedrag.

CONCLUSIE

De enorme kostenbesparing door beide constructies maakt aannemelijk dat niet flexibiliteit maar besparing op arbeidskosten reden is om af te zien van regulier werkgeverschap. De riders lopen hierdoor niet alleen inkomen mis, maar ook pensioenopbouw en in het geval van zelfstandigheid ook sociale zekerheid. Ook in de uitzendconstructie is er minder sociale zekerheid. Daarnaast loopt de samenleving inkomstenbelasting mis en ook sociale premies, wat ten koste gaat van het draagvlak. Het gaat ook daarbij om forse bedragen. Kortom, het kinderachtig verstoppen achter een algoritme van de maaltijdbezorgbedrijven, kost zowel de rider als de maatschappij een flinke duit. De schijnconstructies en andere trucjes moeten afgelopen zijn. De maaltijdbezorgbedrijven moeten de TLN cao toepassen, zich opstellen als goed werkgever en als een goed werkgever premies en belasting afdragen. Op deze manier blijft onze arbeidsmarkt gezond en de sociale welvaartstaat in stand. En vooral: op deze manier verdient een rider BETER!



10. AANBEVELINGEN

Terug gaan naar de middeleeuwen waar sprake was van stukloon en dagloners past niet in deze moderne maatschappij. De koek wordt in Nederland steeds oneerlijker verdeeld. Grote bedrijven en aandeelhouders maken meer winst en betalen daar steeds minder belasting over. Maar voor de hardwerkende Nederlander wordt het er niet makkelijker op. Als de regels de werkers niet meer helpen, dan moeten de regels veranderd worden. FNV staat voor een sociaal Nederland.

Om een sociaal Nederland te bereiken in de maaltijdbezorgingswereld doen wij een aantal aanbevelingen:

1. Gezien de groei van de subsector en het risico op verdere cao-ondermijning vindt FNV het belangrijk dat er nader onderzoek wordt gedaan naar de omvang, groei en toekomstplannen van alle bedrijven in deze subsector.

Tarieven en constructies

2. De overheid moet gaan naleven. De maaltijdbezorgsector laat zien hoe snel de arbeidsmarkt zich in de verkeerde richting ontwikkelt. En vooral hoe lucratief het is. De overheid kan niet langer op zijn handen blijven zitten. Daarom is het noodzakelijk dat het moratorium op de uitvoering van de Wet DBA opgeheven wordt en dat de Belastingdienst met spoed gaat vaststellen dat het om werknemers gaat in deze sector. De uitspraak van de rechter, de heel lage tarieven en de wijze van aansturing zijn duidelijke aanwijzingen dat de riders niet echt zelfstandig zijn.
3. De rider is een werknemer. Hij werkt onder het gezag en leiding en toezicht van het platform. Het platform bepaalt de tarieven. Werkgevers werpen een technisch rookgordijnen op door te zeggen dat er geen gezag wordt uitgeoefend en de app en het algoritme alleen maar digitale instrumenten en werktuigen zijn. Dit is bezijden de waarheid. Alle signalen, zoals screenshots, documenten en gesprekken wijzen op een gezagsverhouding bij Deliveroo en UberEATS. Daarom wil de FNV dat er automatisch sprake is van een arbeidsovereenkomst als je aangestuurd wordt door een 'blackbox' algoritme.
4. Het is van belang dat deze groeiende sector gereguleerd wordt. De FNV roept de minister op om de partijen bij elkaar te brengen en aan te spreken op hun verantwoordelijkheid. Organiseer een centraal overleg, zodat de excessen uit deze sector tot het verleden gaan behoren.
5. De basis voor de tarieven en lonen voor de maaltijdbezorgers moet de TLN-cao zijn. Dat betekent dat ook de uitzendkrachten meer moeten verdienen dan nu het geval is. Ook de inlenersbeloning moet immers bepaald worden aan de hand van de TLN-cao.

BIJLAGE: UITGANGSPUNTEN BEREKENINGEN

De gehanteerde uitgangspunten zijn de volgende:

- De TLN-cao en arbeidsovereenkomst gelden als maatstaf. Bij het vaststellen van het kostenvoordeel van zzp-schijnconstructies is uitgegaan van de TLN-cao met daarbij alle arbeidskosten opgeteld. Hierbij zijn alle kosten, zoals toeslagen voor werken op onregelmatige tijdstippen, doorbetaald verlof, loondoorbetaling bij ziekte, materiaalkosten, sociale premies, belastingen en pensioenpremies.
- Voor de kosten die gemaakt worden voor het werk, door de rider zelf en/of de werkgever, is een aantal algemene aannames gehanteerd en per constructie op maat gemaakt, afhankelijk van de aan- of afwezigheid van materiaal en vervoersmiddelen en onderhoudskosten.
- Er is grote variatie in arbeidsduur per week en leeftijd van de riders, maar op basis van het in opdracht van het ministerie SZW uitgevoerde onderzoek door SEO en de veldbevindingen, is als arbeidsduur per week 22,5 uur gehanteerd (1.170 uur per jaar) en als (belonings)leeftijd 22 jaar.
- Bij de inschaling van de riders is uitgegaan van loongroep B0 (€ 10,71 per uur in 2018), hetgeen ook door de Stichtingen VNB en FuWa aannemelijk wordt geacht (bromfietskoeriers zitten van oudsher zelfs in C0).
- Fooien en andere – min of meer – willekeurige vormen van extra inkomsten (bijvoorbeeld voor het aanbrengen van een nieuwe collega) zijn niet meegerekend. Bonussen die afhankelijk zijn van prestaties (bijvoorbeeld aantal orders per tijdseenheid) zijn wel meegenomen, waarbij de hoogte is gebaseerd op de gemiddelde bonusinkomsten die blijken uit de beschikbare informatie.
- Belasting: de inkomstenbelasting is bij alle riders geschat met behulp van deze rekentool van RAET: www.berekenen.nl/inkomen/inkomstenbelasting-berekenen/resultaat. Bij zzp'ers is gerekend met inkomsten exclusief btw; daarom is de btw-afdracht buiten beschouwing gelaten.
- De documenten waarop de vergelijking is gebaseerd, zijn afkomstig van een kleine honderd riders en uit een langere periode (2017 en 2018), maar in de vergelijking zijn de inkomsten (cao-lonen, feitelijke lonen en WML) geactualiseerd naar de tweede helft van 2018.
- Hoewel er vooral in de weekenden en avonden gewerkt wordt, is bij de berekening van toeslagen uit de TLN cao (voor weekendwerk) van uitgegaan dat riders gemiddeld 1/7 van de werktijd op zaterdag (50 procent toeslag) en 1/7 van de werktijd op zondag (100 procent toeslag) werken.
- Berekening totaaleffect: in navolging van het SEO-onderzoek is uitgegaan van 10 duizend riders die in Nederland via maaltijdplatforms werken, waarvan vijfduizend als freelancer (via Deliveroo en UberEATS). Daarnaast is uitgegaan van duizend riders die via een uitzendconstructie werkzaam zijn via een maaltijdplatform. Omdat een deel van de sector niet in beeld is, zijn de berekeningen daarom niet gebaseerd op 10 duizend riders, maar op 6000. Dit betekent dat de ramingen aan de behoudende kant zijn, omdat het effect van de onderbetaling van zo'n 4.500 riders buiten beschouwing is gelaten, of op 0 is gezet.

MEER INFORMATIE

Wil je meer weten over de strijd van de FNV tegen de grote maaltijdbezorgers?

Volg dan de Riders Union FNV op Facebook: www.facebook.com/fnvriddersunion,

kijk op de website: www.riddersunion.nl, of stuur een e-mail naar riddersunion@fnv.nl.

