

Rapport

Datum
19 december 2007

Charters in het
beroepsgoederenvervoer
*Onderzoek naar afhankelijkheid tussen
opdrachtgevers en charters en naleving
van het ATB-v*

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	5
1.1 Achtergrond	5
1.2 Doelstelling	6
1.3 Projectgrenzen	6
2 Werkwijze	8
2.1 Onderzoek bij opdrachtgevers	8
2.2 Onderzoeken bij de charters	8
2.3 Evaluatie	9
3 Resultaten	10
3.1 Algemene karakteristieken	10
3.2 Wijze van vercharteren	13
3.3 Afhankelijkheid	20
3.4 Mate van afhankelijkheid	24
3.5 Naleving van het arbeidstijdenbesluit vervoer	24
3.6 Resultaten evaluatie	29
3.6.1 Opmerkingen inspecteurs	29
3.6.2 Opmerkingen branche	30
4 Conclusies	31

Samenvatting

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft onderzoek gedaan naar de afhankelijkheid tussen opdrachtgevers (vercharteraars) en uitvoerders (charters) en naleving van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-v). Aanleiding hiervoor waren klachten van transportondernemers dat de naleving van de rij- en rusttijden vaak in het gedrang kwam door de (te) strakke ritplanning van de opdrachtgever. Wanneer transportondernemingen werk uitbesteden aan andere transportondernemingen wordt gesproken van verchartering.

Het doel van het onderzoek was inzicht te krijgen in hoe verchartering plaatsvindt onder beroepsgoederenvervoerders. Om vast te stellen in hoeverre er sprake is van afhankelijkheden tussen charters en vercharteraars. En om vast te stellen in hoeverre eventuele afhankelijkheid tussen charters en vercharteraars leidt tot een slechtere naleving van het ATB-v.

Het onderzoek is uitgevoerd bij zowel de vercharteraars als de charters om een zo representatief mogelijk beeld te krijgen. Bij deze geselecteerde ondernemingen zijn interviews afgenomen. Hiervoor is gebruik gemaakt van een vragenlijst waarvan de antwoorden zijn verwerkt en geanalyseerd.

Op basis van de resultaten van het onderzoek kan de Inspectie VenW stellen dat charters slechts in beperkte mate afhankelijk zijn van de vercharteraars. Daarnaast is door de inspecteurs van de Inspectie VenW vastgesteld dat in 80% van de gevallen er sprake is van een goede naleving van het ATB-v. Ten slotte is er door de Inspectie VenW geen verband gevonden tussen de mate van afhankelijkheid en de naleving van het ATB-v.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In kader van veiligheid houdt de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht op de in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-v) vastgelegde regels met betrekking tot de rij- en rusttijden van chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Zij geeft hieraan invulling door de uitvoering van bedrijfs- en weginspecties.

In de voorgaande jaren zijn tijdens deze activiteiten door inspecteurs signalen ontvangen van chauffeurs en ondernemers dat de naleving van de rij- en rusttijden in het gedrang komt door de (te) strakke ritplanning van de opdrachtgever. De meest gehoorde argumenten hiervoor zijn:

- *“de opdrachtgever besteedt de minder lucratieve ritten liever uit ”;*
- *“veel producenten werken vanuit het principe just-in-time en daarop is ook de levering van benodigde grondstoffen gebaseerd; bij te late levering dreigt een schadeclaim voor de vervoerder;*
- *“weigeren van een opdracht betekent veelal het einde van de samenwerking, doordat de opdrachtgever een andere opdrachtnemer neemt”.*

Deze argumenten worden meestal geuit door de (relatief) kleine, zelfstandige ondernemingen, die vaak in opdracht rijden van andere vervoerondernemingen. De suggestie wordt daarmee gewekt dat deze kleine onderneming in zodanige mate afhankelijk zijn van deze opdrachtgevers, dat mogelijkerwijs een gebrekkige naleving van het ATB-v mede toe te schrijven is aan deze opdrachtgevers.

Deze afhankelijkheid kan onder meer ontstaan doordat de opdrachtnemer diensten afneemt van de opdrachtgever zoals het verzorgen van de vrachten, de ritplanning, de (financiële) administratie of het gebruiken van transportmiddelen, onderhouds- en/of brandstoffaciliteiten.

Wanneer de opdrachtgever een andere vervoeronderneming is spreekt men in het beroepsgoederenvervoer van vercharteren. De opdrachtgever wordt in dit geval aangemerkt als de vercharteraar. De vervoerder die het daadwerkelijke vervoer uitvoert wordt de charter genoemd.

Op basis van de signalen heeft de Inspectie VenW een onderzoek ingesteld om vast te stellen of deze afhankelijkheid daadwerkelijk bestaat en als die bestaat, in welke omvang, deze van invloed is op er naleving van de regelgeving op gebied van rij- en rusttijden. Het niet naleven van rij- en rusttijden is een veiligheidsrisico.

1.2 Doelstelling

De Inspectie VenW heeft onderhavig onderzoek charters uitgevoerd met als doel:

Vaststellen of er in algemene zin afhankelijkheid bestaat tussen charters en opdrachtgevers, en als die bestaat, of hiermee veiligheidsrisico's gepaard gaan.

Om dit doel te bereiken is deze als volgt uiteengezet:

- Inzicht te verkrijgen in de wijze waarop verchartering plaatsvindt onder beroepsgoederenvervoerders
- Vaststellen in hoeverre er sprake is van afhankelijkheden tussen charters en vercharteraars
- Vaststellen of eventuele afhankelijkheid tussen charters en vercharteraars invloed heeft op de naleving ATB-v.

Afhankelijk van de uitkomsten (risico's) komt er indien nodig een vervolg met passende interventie(s).

1.3 Projectgrenzen

In dit project is alleen de relatie onderzocht tussen bedrijven waarbij zowel de opdrachtnemers als de opdrachtgever een vergunninghouder in het kader van de WGW is. Deze bedrijven zijn voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat ondertoezichtstaanden, in tegenstelling tot bijvoorbeeld bevrachtingskantoren en expediteurs.

De volgende definities worden binnen het project gehanteerd:

- Charter: een vergunninghouder, die vervoer van goederen met vrachtauto's verricht, voor eigen rekening en risico, in opdracht van een andere vergunninghouder.
- Vergunninghouder: een transportonderneming waaraan door de NIWO een vergunning voor het mogen uitoefenen van (binnenlands) beroepsvervoer c.q. grensoverschrijdend beroepsvervoer is verstrekt.

Belangrijk criterium voor het opstarten van een onderzoek bij een charter was dat de 'charterwerkzaamheden' een structureel onderdeel zouden vormen van de vervoersactiviteiten van het bedrijf. De onderzoeken bij de charters zijn dan ook gericht op kleine transportondernemingen, met maximaal 5 vervoerseenheden.

Een ander belangrijk uitgangspunt voor de bedrijfsonderzoeken, die in het kader van dit onderzoek zijn uitgevoerd, is dat zij een preventief karakter hebben.

Onvolkomenheden zijn besproken met de ondernemer en vastgelegd in een eindbrief.

Ter verkrijging van een representatief beeld is er een inventariserend onderzoek uitgevoerd bij circa 160 vercharteraars en bedrijfsinspecties bij circa 260 charters.

2 Werkwijze

Om de doelstellingen te realiseren zijn onderzoeken opgestart onder zowel bedrijven die vercharteren als bedrijven die ritten in charter uitvoeren. Omdat er geen overzichten bestaan van bedrijven die in deze categorieën vallen, is het onderzoek in verschillende fasen uitgevoerd. De onderzoeken zijn uitgevoerd in de periode april- september 2007.

2.1 Onderzoek bij opdrachtgevers

Uit de lijst van vergunninghouders is een steekproef genomen van in eerste instantie 100 transportondernemingen met meer dan 50 vergunningbewijzen. Het aantal vergunningbewijzen dat een onderneming tot zijn beschikking heeft is een indicatie van de grootte van het wagenpark van een onderneming. Verondersteld is dat met name grote transportondernemingen regelmatig ritten in charter laten uitvoeren, zodat het onderzoek bij deze 100 transportonderneming voldoende charterbedrijven zou opleveren voor het vervolg van het onderzoek.

Bij de geselecteerde ondernemingen zijn interviews afgenomen om te onderzoeken of zij inderdaad ritten vercharteren, op welke wijze dat georganiseerd is en hoe de relatie met de charters is. Hiervoor is gebruik gemaakt van een vragenlijst (zie Bijlage 1). De antwoorden zijn vastgelegd in het geautomatiseerde systeem van de Inspectie VenW. Het vaststellen van charters is gedaan door inzicht te vragen in de administratie.

Omdat de eerste selectie onvoldoende charters opleverde, is nog een tweede steekproef van 70 ondernemingen geselecteerd uit de NIWO-vergunninghouders met meer dan 50 vergunningbewijzen. Van de in totaal 170 geselecteerde ondernemingen zijn er om verschillende redenen 14 afgevallen. Uiteindelijk zijn 156 interviews bij de grotere transportondernemingen afgenomen.

2.2 Onderzoeken bij de charters

Charters die in de eerste fase van het onderzoek als zodanig zijn benoemd door de opdrachtgevers, zijn geselecteerd voor een bedrijfsonderzoek. Ook bij deze bedrijven zijn interviews afgenomen, gebruik makend van een vragenlijst (zie Bijlage 2). Het doel van de vragen was te inventariseren hoe verchartering in de praktijk plaatsvindt en vast te stellen in hoeverre charters afhankelijk zijn van hun opdrachtgevers. Tijdens deze interviews zijn tevens steekproeven genomen van de daadwerkelijk gerealiseerde rij- en rusttijden door inzage te nemen in de administratie (tachograafschijven of informatie uit digitale tachograaf). Daarbij is een periode van 4 weken per chauffeur bekeken.

Naar aanleiding van de eerste fase zijn er 294 charters geselecteerd voor het onderzoek.

2.3 Evaluatie

Na afloop van de onderzoeken bij de charters en vercharteraars heeft een evaluatie plaatsgevonden door de inspecteurs die aan het onderzoek hebben deelgenomen. Dit om vast te stellen welke zaken wellicht niet naar boven kwamen uit de vooraf vastgestelde vragenlijst, maar wel interessante signalen opleveren om mee te nemen in deze rapportage.

De concept rapportage is besproken met brancheorganisaties TLN en V.E.R.N.

3 Resultaten

Zowel bij vercharteraars als bij charters zijn onderzoeken uitgevoerd, waarbij de in bijlage 1, respectievelijk bijlage 2 getoonde vragenlijsten zijn ingevoerd in het systeem van de Inspectie VenW. In totaal zijn er 156 van dergelijke onderzoeken uitgevoerd bij potentiële vercharteraars en 259 onderzoeken bij charters.

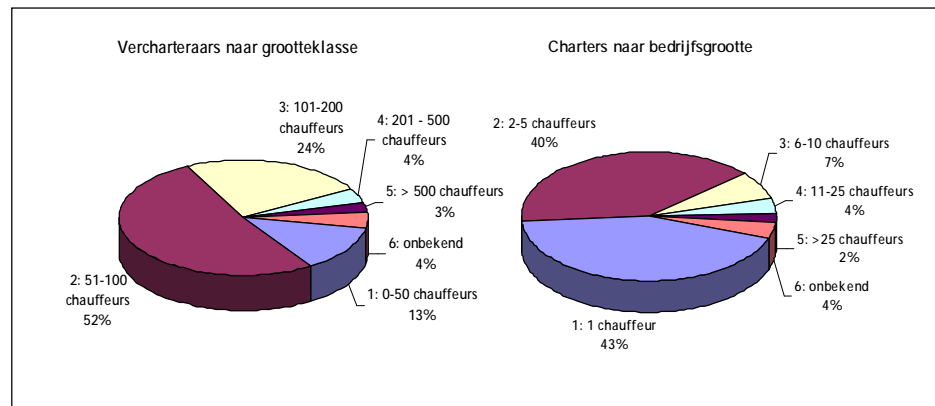
Van de bezochte bedrijven die waren geselecteerd voor een onderzoek naar verchartering, bleken er 121 ook daadwerkelijk ritten uit te besteden aan andere vervoerders. In 5 gevallen werd echter geen verdere medewerking verleend aan het onderzoek, zodat uiteindelijk de resultaten van 116 vercharteraars zijn vastgelegd. In het vervolg van dit hoofdstuk worden als het over vercharteraars gaat de resultaten weergegeven van deze 116 onderzoeken.

Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken uitgevoerd bij de vercharteraars zijn 294 charters geselecteerd voor een charteronderzoek. Uiteindelijk zijn de resultaten van 259 van deze onderzoeken binnen de projectperiode vastgelegd en meegenomen in de analyse.

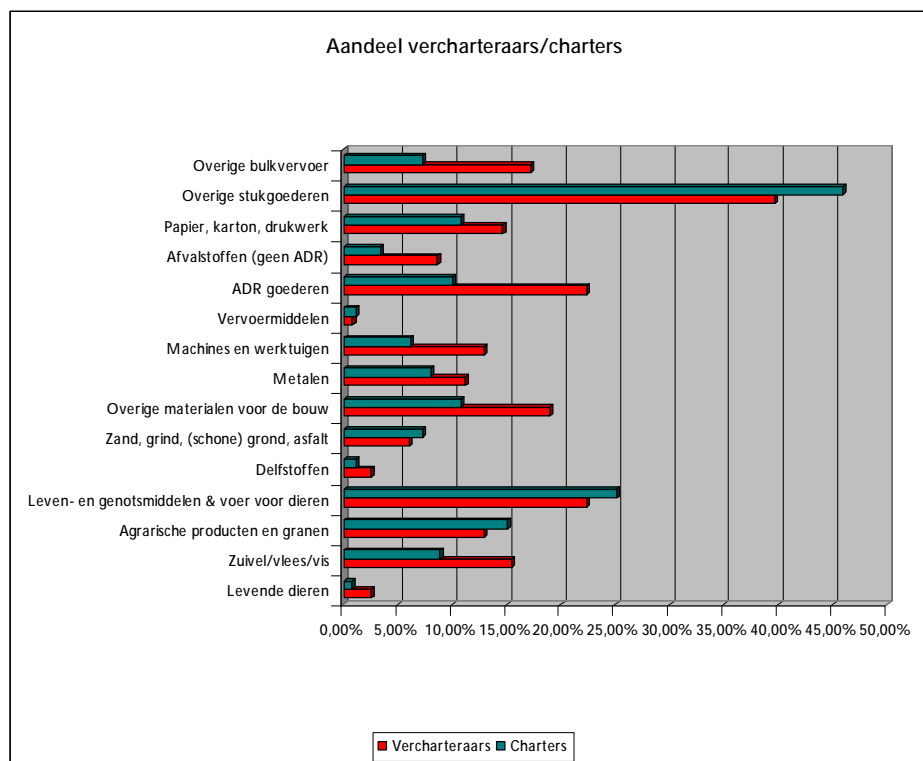
3.1 Algemene karakteristieken

De verdeling van de bezochte bedrijven naar grootte (gerelateerd aan het aantal chauffeurs) is weergegeven in Figuur 1. Uit dit figuur blijkt dat veel van de bedrijven die opdrachten in charter aannemen slechts de beschikking hebben over één chauffeur. Meer dan 80% van de charters heeft niet meer dan 5 chauffeurs tot zijn beschikking. Over het algemeen zijn dit dan ook éénmanszaken of vennootschappen onder firma (VOF). De vercharteraars zijn overwegend besloten vennootschappen (BV).

Figuur 1

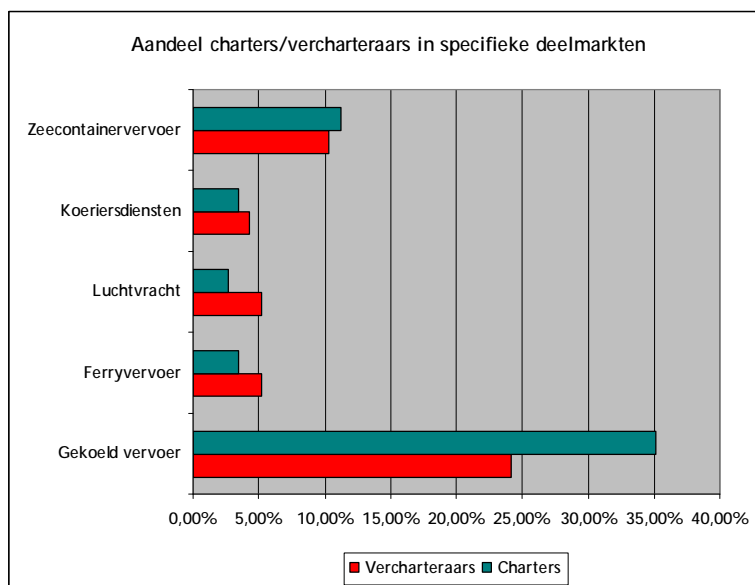


Figuur 2



Zowel de vercharteraars als de charters is gevraagd welke goederen zij vervoeren. De resultaten hiervan zijn verwerkt in Figuur 2. Vercharteren blijkt plaats te vinden in alle genoemde deelmarkten.

Figuur 3



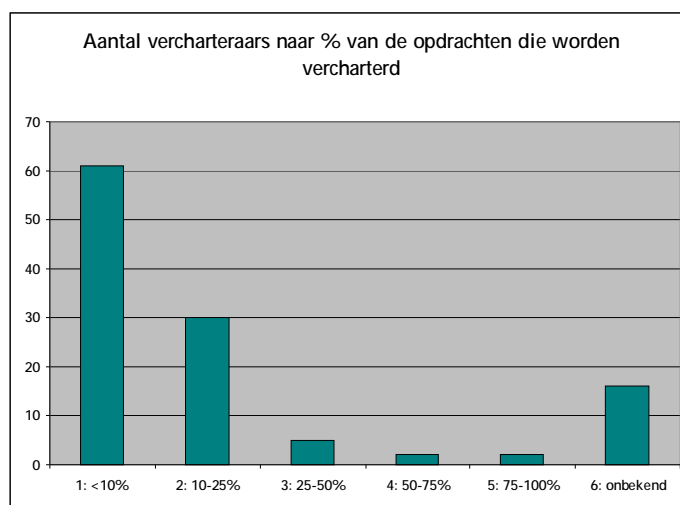
Hetzelfde is bekeken voor een aantal specifieke deelmarkten die niet te definiëren zijn naar het soort goederen wat wordt vervoerd, namelijk het gekoeld vervoer, het ferryvervoer, luchtvrachtvervoer, koeriersdiensten en zeecontainervervoer. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Figuur 3.

3.2 Wijze van vercharteren

De bedrijven die ritten vercharteren, doen dat gemiddeld met zo'n 13% van de opdrachten.

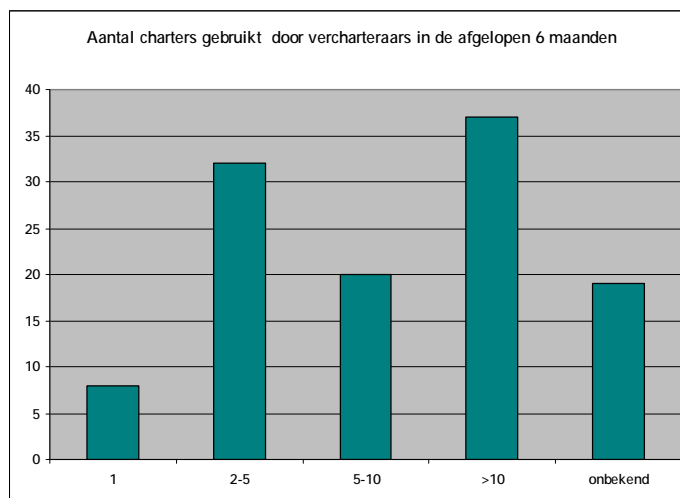
De verdeling van de vercharteraars naar het aandeel van de ritten wat zij vercharteren is als volgt:

Figuur 4



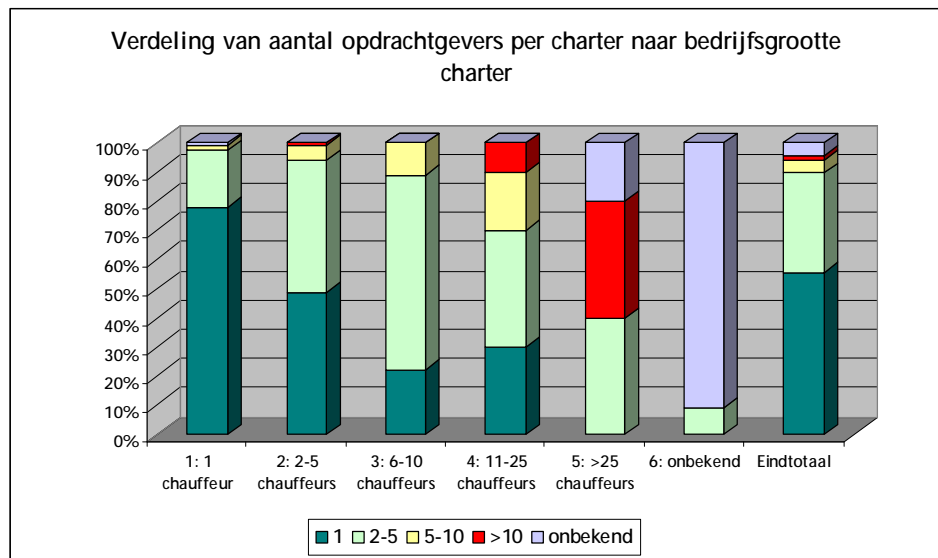
Overwegend maken de vercharteraars gebruik van meerdere charters. Gevraagd naar het aantal charters waarvan ze in het afgelopen half jaar gebruik hebben gemaakt, blijkt de verdeling als volgt te zijn:

Figuur 5



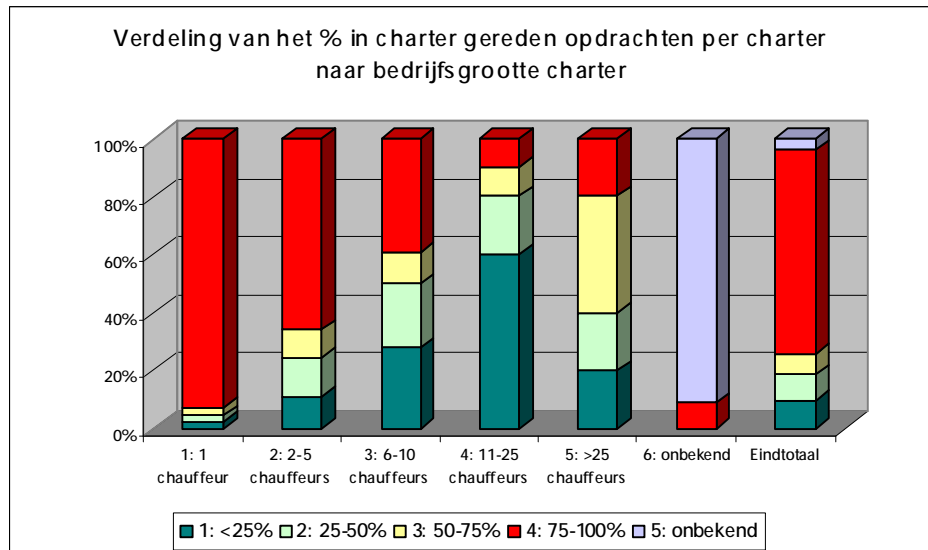
De charters op hun beurt hebben overwegend slechts een beperkt aantal opdrachtgevers; bij meer dan 50% van de onderzochte charterondernemingen was er sprake van slechts één opdrachtgever (zie Figuur 6). Hoe kleiner de charteronderneming hoe meer deze afhankelijk is van één of enkele opdrachtgevers.

Figuur 6



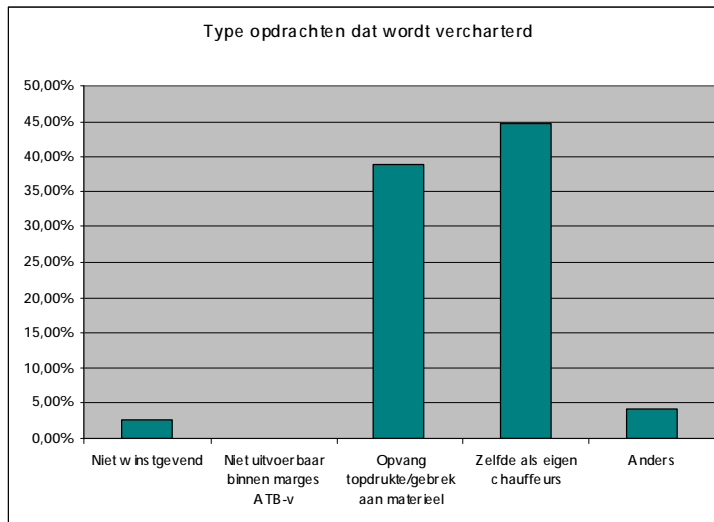
Daar komt nog bij dat met name kleine charters voor het overgrote gedeelte van hun werk afhankelijk zijn van de opdrachten die zij in charter uitvoeren (zie Figuur 7)

Figuur 7



Aan de vercharteraars is gevraagd welk type ritten zij met name laten uitvoeren door hun charters. Bijna de helft van de vercharteraars geeft aan dat de ritten die zij in charter laten uitvoeren in geen enkel opzicht afwijken van de eigen chauffeurs. De charters worden direct meegenomen in de planning van de onderneming.

Figuur 8

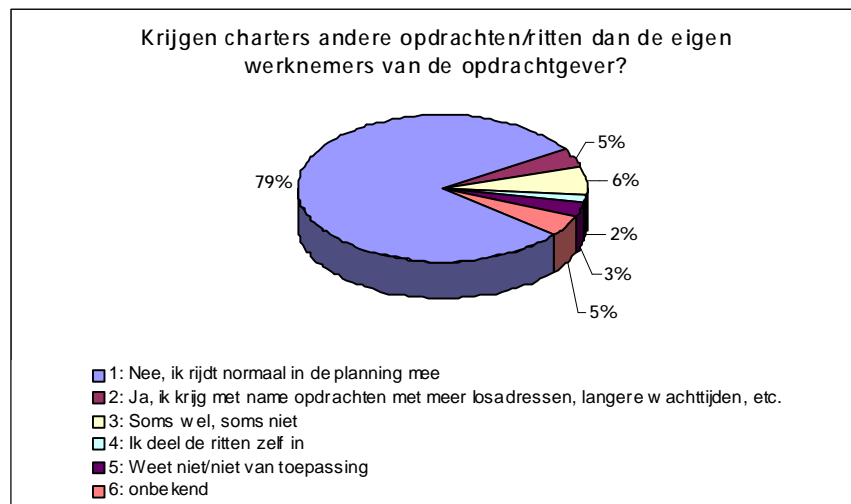


Iets minder vaak genoemd, maar ook een belangrijke type van vercharteren, is het opvullen van gaten in de eigen planning om opdrachten uit te voeren door gebrek aan chauffeurs en/of materieel. In beide gevallen (samen 84%) is dus geen onderscheid in soorten ritten uit te voeren door eigen chauffeurs en charters.

Geen enkele opdrachtgever geeft aan dat ritten worden vercharterd omdat deze voor het eigen bedrijf niet rendabel zijn uit te voeren binnen de grenzen van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer.

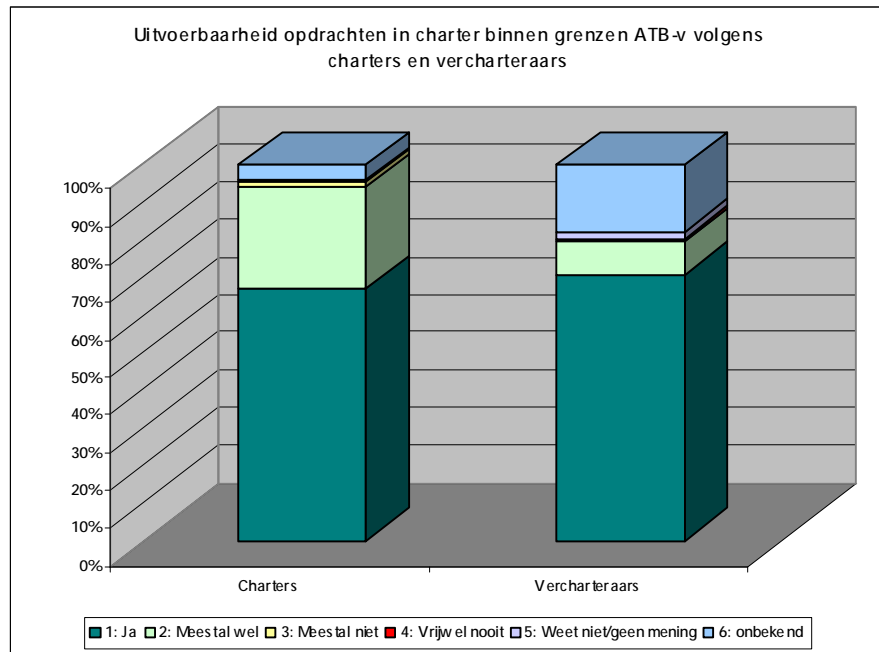
Aan de charters is ook gevraagd of zij het idee hebben dat zij andere ritten moeten uitvoeren dan de eigen werknemers van de opdrachtgever (zie Figuur 9). 80% van de bezochte charterondernemingen geeft aan dat zij normaal in de planning van de vercharteraar meerijden. Een kleine groep (5%) geeft aan dat zij met name de lastig uitvoerbare opdrachten krijgt.

Figuur 9



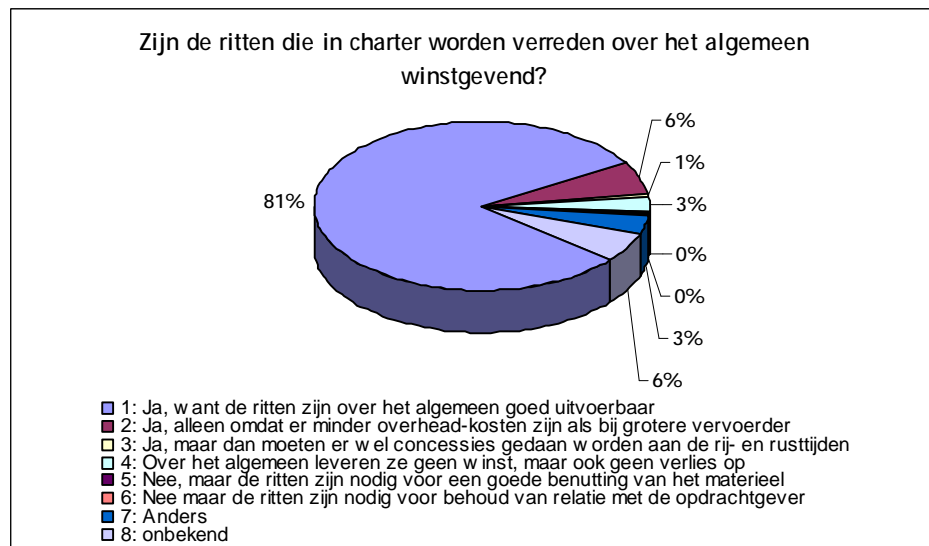
Uitvoerbaarheid van de opdrachten in charter binnen de grenzen van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer lijkt dus geen issue te zijn. Dit wordt bevestigd door de antwoorden van zowel charters als vercharteraars naar de uitvoerbaarheid van deze opdrachten (zie Figuur 10).

Figuur 10



De meeste charterondernemingen geven ook aan dat de ritten die zij in charter rijden over het algemeen winstgevend zijn (zie Figuur 11).

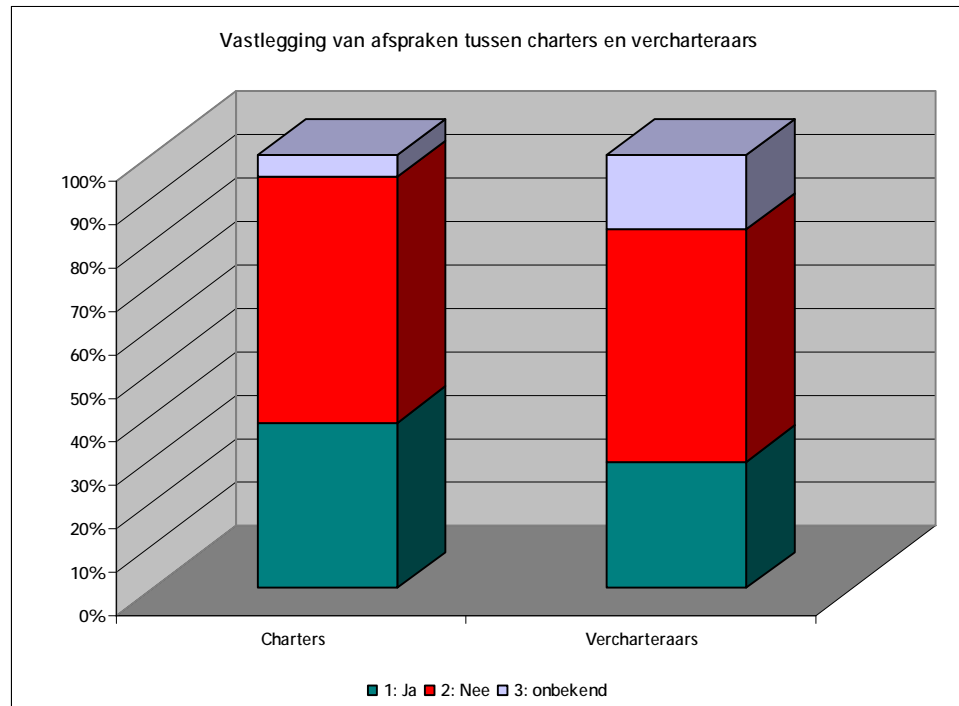
Figuur 11



Slechts een enkeling geeft aan dat deze ritten weliswaar niet rendabel zijn, maar toch noodzakelijk om ofwel het materieel optimaal te benutten, ofwel de relatie met de opdrachtgever te behouden. Overwegend worden de ritten in charter echter ervaren als winstgevend. 1% van de ondernemers geeft aan dat er dan concessies moeten worden gedaan aan de wettelijk voorgeschreven rij- en rusttijden.

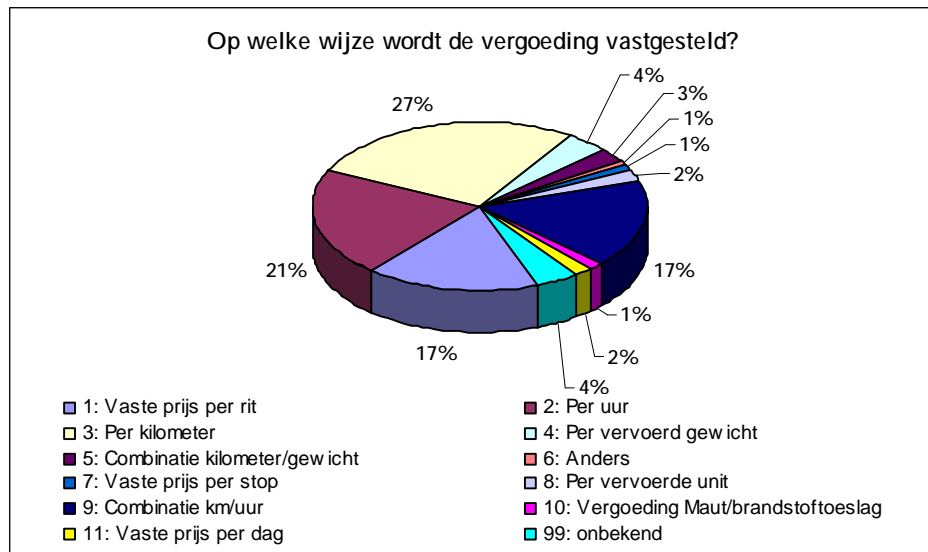
Zowel charters als vercharteraars geven aan dat afspraken tussen beide partijen vaak niet schriftelijk worden vastgelegd (zie Figuur 12). Vaak wordt gewerkt met mondelinge afspraken. Opvallend is dat verschillende charters die werk uitvoeren voor dezelfde vercharteraar, vaak niet onder gelijke condities werken.

Figuur 12



Dit geldt met name voor de wijze waarop de vergoeding wordt vastgesteld. Vele verschillende type vergoedingen zijn genoemd. Het meest voorkomende is een vergoeding op basis van de gereden afstand, de gereden tijd of een combinatie hiervan (zie Figuur 13). Ook wordt regelmatig gereden voor een vaste ritprijs.

Figuur 13

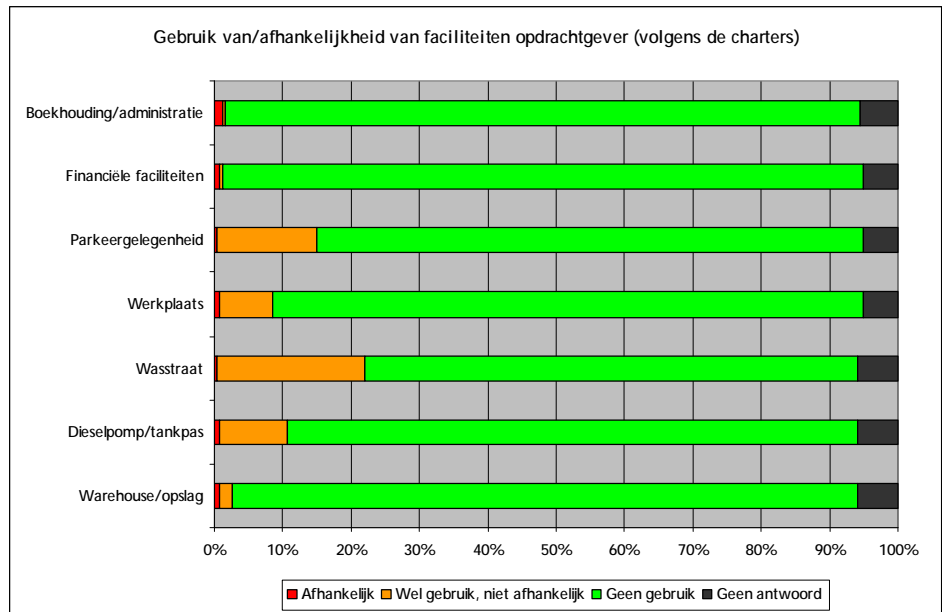


3.3 Afhankelijkheid

In de voorgaande paragraaf zagen we reeds dat met name kleine charterbedrijven voor hun werk sterk afhankelijk zijn van slechts één of enkele opdrachtgevers. De vercharteraars en de charters zijn aanvullende vragen gesteld om te onderzoeken of deze afhankelijkheid verder gaat dan alleen opdrachten

Zowel vercharteraars als charters is gevraagd of deze laatsten gebruik maken van en/of afhankelijk zijn van faciliteiten van de opdrachtgever. In Figuur 14 zijn de antwoorden van de charters weergegeven. Dit wijkt dit slecht marginaal af van het beeld wat werd geschetst door de vercharteraars (niet weergegeven). Uit het overzicht komt naar voren dat charters voor voorzieningen vrijwel nooit afhankelijk zijn van de opdrachtgever. Wel wordt er met enige regelmatigheid gebruik gemaakt van faciliteiten als de wasstraat of parkeergelegenheid, maar slechts zelden wordt dit beschouwd als een afhankelijkheid.

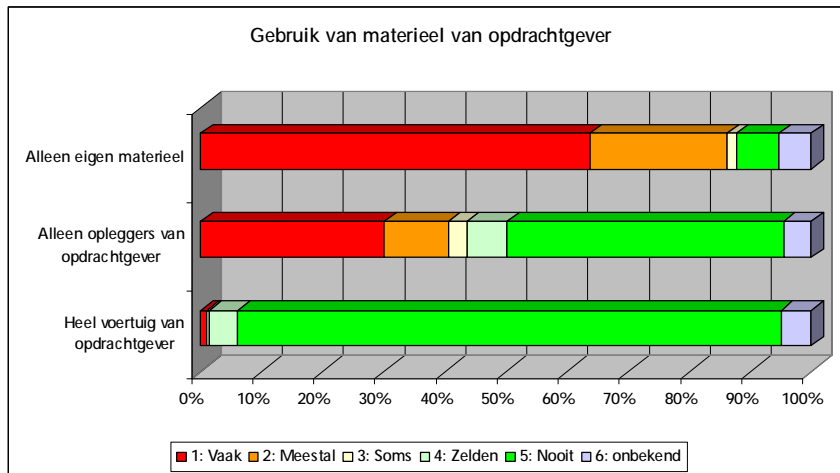
Figuur 14



Overigens is door zowel vercharteraars als charters nog wel aangegeven dat er nog andere voorzieningen zijn die van de opdrachtgever worden gebruikt. Ook hierbij wordt slechts in een enkel geval aangegeven dat er sprake is van afhankelijkheid. Genoemde zaken hierbij zijn het gebruik van in de kleuren van de opdrachtgever gespoten materieel, opleidingen, tolgelden en/of overtochten per ferry, etc..

Aan charters is gevraagd of zij gebruik maken van het materieel van de opdrachtgevers. Zoals uit Figuur 15 blijkt, wordt door de charters voornamelijk eigen materieel gebruikt.

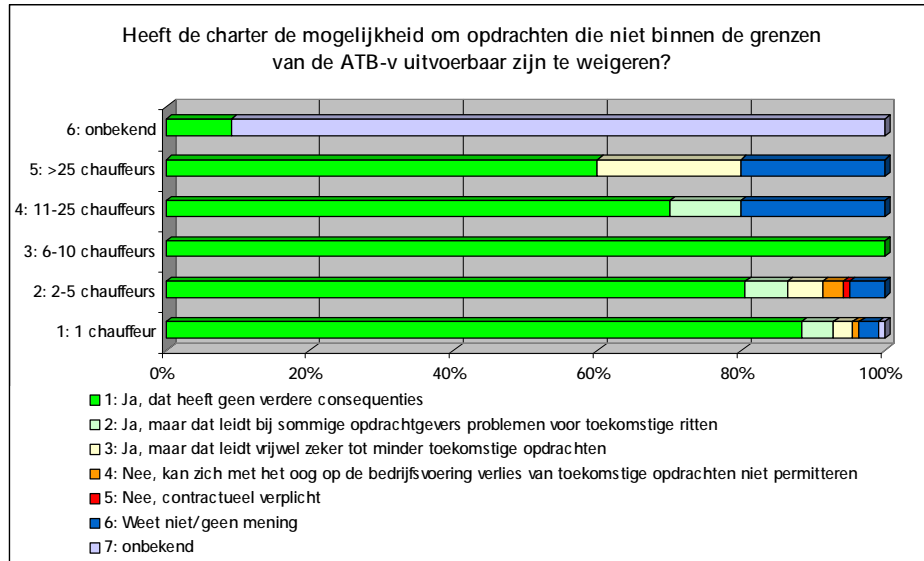
Figuur 15



Opleggers worden nog wel met enige regelmaat door de vercharteraar beschikbaar gesteld. Het komt minder vaak voor dat ritten in charter worden uitgevoerd met complete voertuigen van de opdrachtgever.

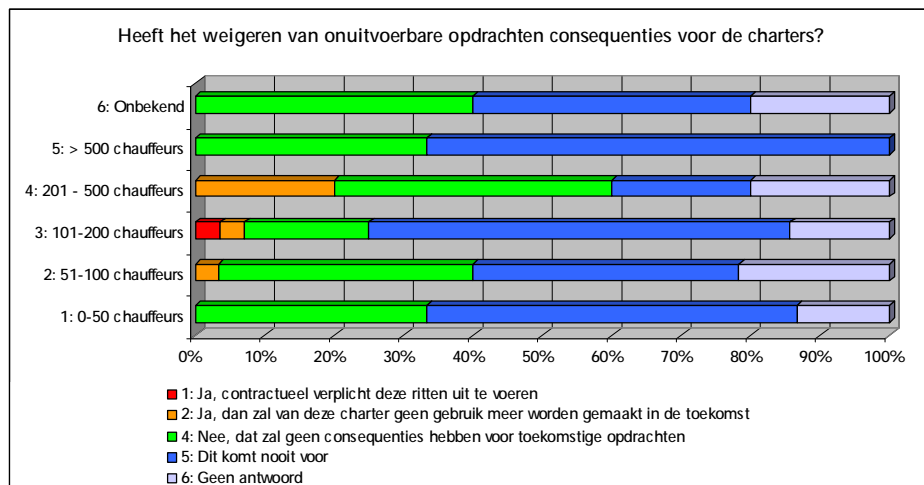
Aan de charters is gevraagd of zij, in het geval zij van mening zijn dat een rit niet binnen de wettelijke grenzen voor rij- en rusttijden uitvoerbaar is, de mogelijkheid hebben om een dergelijke opdracht te weigeren. In Figuur 16 zijn per grootteklassen de uitkomsten hiervan grafisch weergegeven. Alleen bij charters met vijf of minder chauffeurs wordt in een enkel geval aangegeven dat weigering van een opdracht feitelijk niet mogelijk is. Wat algemener is er een groep van charters die wel van mening is dergelijke opdrachten te kunnen weigeren, maar die inschatten dat dit zal leiden tot minder toekomstige opdrachten van de vercharteraar. De overgrote meerderheid schat echter in dat zij zonder enig probleem dergelijke opdrachten kunnen weigeren.

Figuur 16



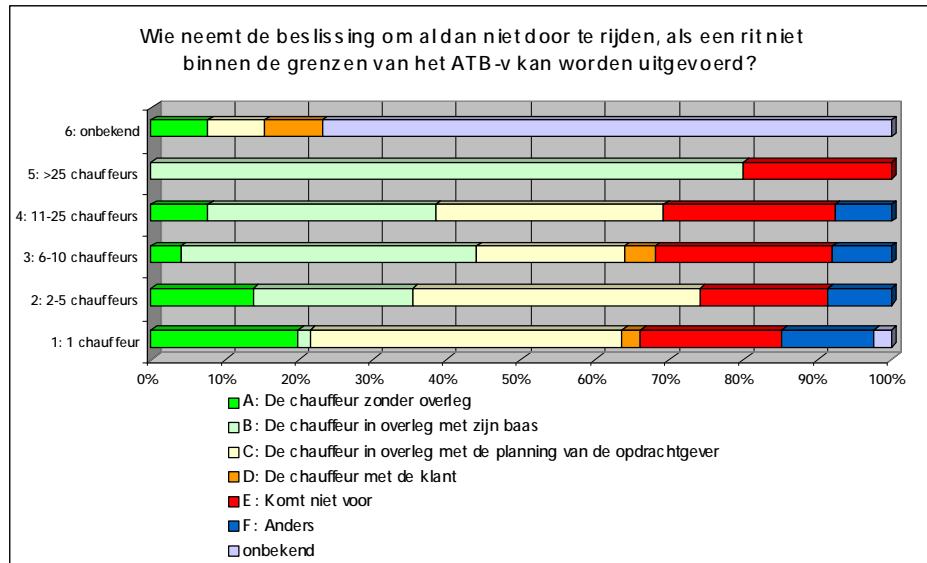
Ook de vercharteraars is een vergelijkbare vraag gesteld. De antwoorden hierop laten globaal hetzelfde beeld zien. (zie figuur 17) Relatief weinig wordt aangegeven dat het niet uitvoeren van door de charter als onuitvoerbaar ingeschatte opdrachten zal leiden tot consequenties voor de desbetreffende charter.

Figuur 17



Tot slot is zowel de charters als vercharteraars gevraagd wie er, als er tijdens de uitvoering van een opdracht blijkt dat de rit niet binnen de normen van de wet kan worden uitgevoerd, de beslissing neemt om al dan niet door te rijden. De antwoorden van de charter zijn verwerkt in Figuur 18.

Figuur 18

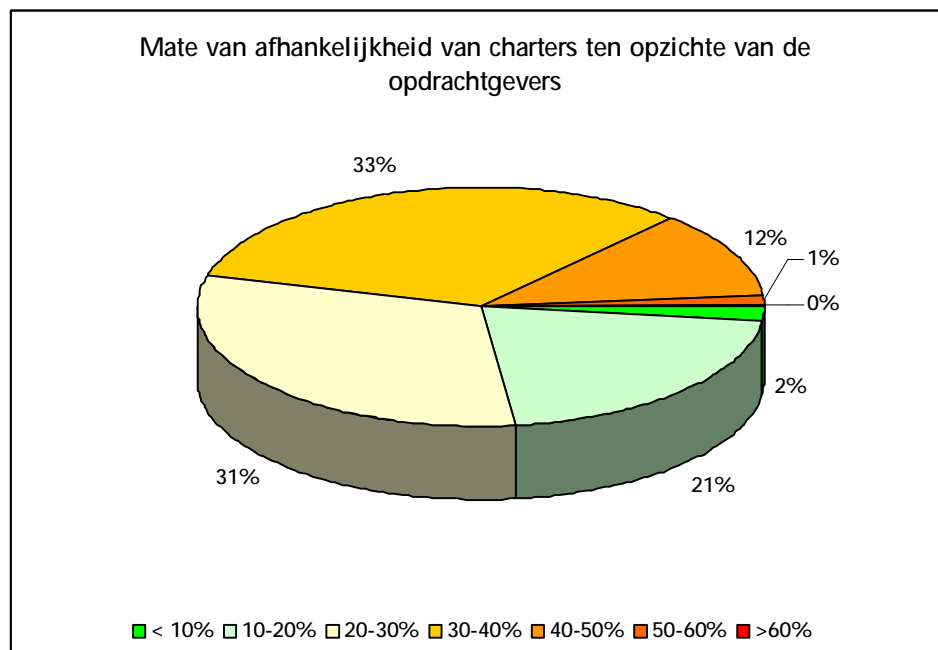


Voornamelijk bij kleine ondernemingen blijkt deze beslissing meestal genomen te worden na ruggespraak met de opdrachtgever. Bij grotere ondernemingen wordt deze beslissing iets vaker door de onderneming zelf genomen. De antwoorden gegeven door de vercharteraars op een soortgelijke vraag leverden globaal dezelfde antwoorden op.

3.4 Mate van afhankelijkheid

Door middel van het toekennen van punten voor de antwoorden op de vragen die in de vorige paragraaf zijn vastgelegd voor de individuele bedrijven is voor elke charteronderneming een mate van afhankelijkheid berekend. De wijze waarop deze score is berekend is terug te vinden in bijlage 3. De uiteindelijke score is het percentage van de maximaal haalbare score. Uiteraard is een dergelijke indeling arbitrair, maar het maakt in ieder geval de verschillende charterondernemingen onderling vergelijkbaar.

Figuur 19



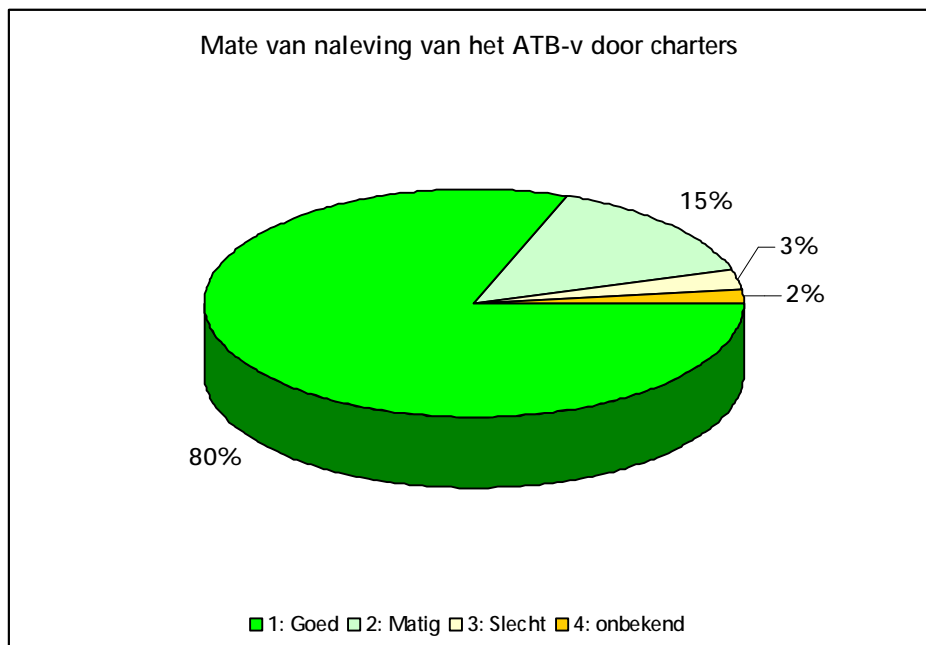
3.5 Naleving van het arbeidstijdenbesluit vervoer

Bij alle charterondernemingen is door de inspecteurs een steekproef uitgevoerd op de registraties van rij- en rusttijden om inzicht te krijgen in het nalevingsniveau en te toetsten of het beeld uit het interview wordt bevestigd. Daarbij is over een periode van 4 weken globaal de naleving van wetgeving ten aanzien van de maximale dagelijkse rijtijd en ononderbroken rijtijd en minimale de dagelijkse rusttijd onderzocht. Analyse daarvan geeft een beeld van de mate van naleving van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer.

De inspecteur heeft per charter de steekproef geïnclassificeerd in goede, matige of slechte naleving. (zie Figuur 20). Een goede naleving betekent dat er in minder dan 10 % van de chauffeursdagen een onregelmatigheid is gevonden. De classificatie matig is gegeven indien er sprake is van meerdere relatief lichte overtredingen. De classificatie slecht is gegeven indien veel en/of overtredingen van ernstige aard zijn gezien.

Bij 80 % van de steekproeven was de naleving goed. Bij 3% van de beoordeelde ondernemingen wordt aangegeven dat de naleving slecht is.

Figuur 20



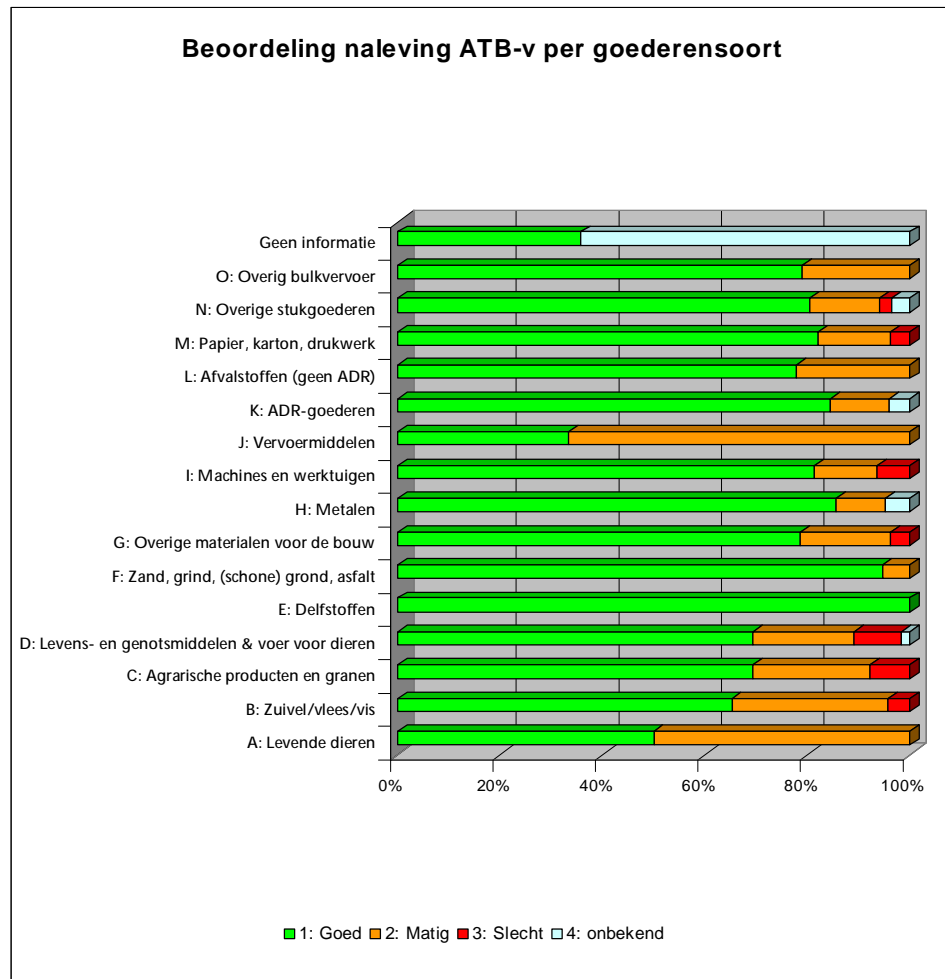
Ter vergelijking is in Figuur 21 (uit nalevingsmeting 2006) een tabel opgenomen uit het rapport Nalevingsmeting 2006, met het overtredingspercentage per deelmarkt.

Figuur 21 (uit nalevingsmeting 2006)

Deelmarkt	ovt% dagelijkse rijtijd	ovt% ononderbrok en rijtijd	ovt% dagelijkse rusttijd
Ferryvervoer	14,0%	14,0%	19,3%
Koel- en vriestransport	15,6%	13,8%	17,8%
Afvalstoffen	14,8%	17,0%	10,3%
Bulkvervoer	13,4%	12,3%	10,4%
Bloemen, groente, fruit	13,2%	10,6%	10,0%
Zeecontainers	11,2%	10,4%	12,1%
Stukgoederen	9,7%	14,2%	8,4%
Agrarische producten en veevoeders	10,5%	11,8%	7,0%
Machines	10,8%	8,8%	9,2%
Bouwmaterialen	4,9%	7,5%	6,0%
Levensmiddelen en karton	5,3%	6,7%	5,7%
Zand, grint en wegenbouwmaterialen	2,2%	14,4%	0,9%
Inboedels en meubelvervoer	1,4%	3,1%	1,6%
Overig	8,1%	12,7%	8,3%
Onbekend	8,6%	14,2%	8,8%

Hoewel de resultaten niet één op één vergelijkbaar zijn, bevestigen de resultaten het beeld uit de interviews dat er geen sprake is van afhankelijkheid die leidt tot ernstige verslechtering van de naleving ten opzichte van over het algemeen gevonden nalevingniveau.

Figuur 22

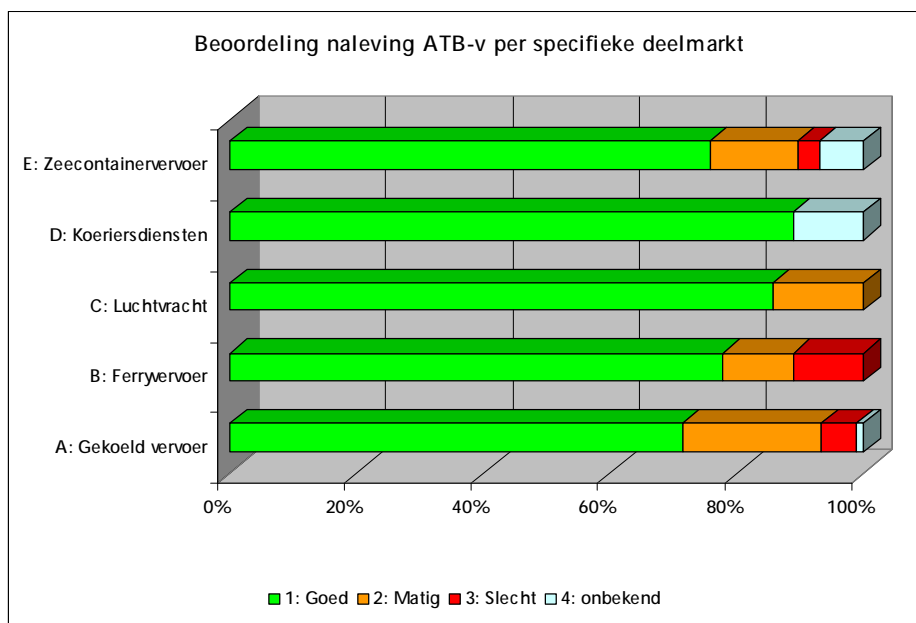


Bij onderverdeling van de nalevingsbeoordeling naar goederensoort blijken er verschillen (zie Figuur 22).

De goederensoorten vervoermiddelen en levende dieren laten een lager percentage zien, maar het aantal charterondernemingen in het onderzoek dat deze goederen vervoert, is te gering om hier conclusies uit te trekken.

Het vervoer van zuivel/vlees/vis, agrarische producten en levens- en genotsmiddelen & voer voor dieren scoort relatief slecht. Dit komt overeen met het beeld uit de nalevingsmeting, en lijkt geen specifieke oorzaak in het vercharteren te hebben.

Figuur 23

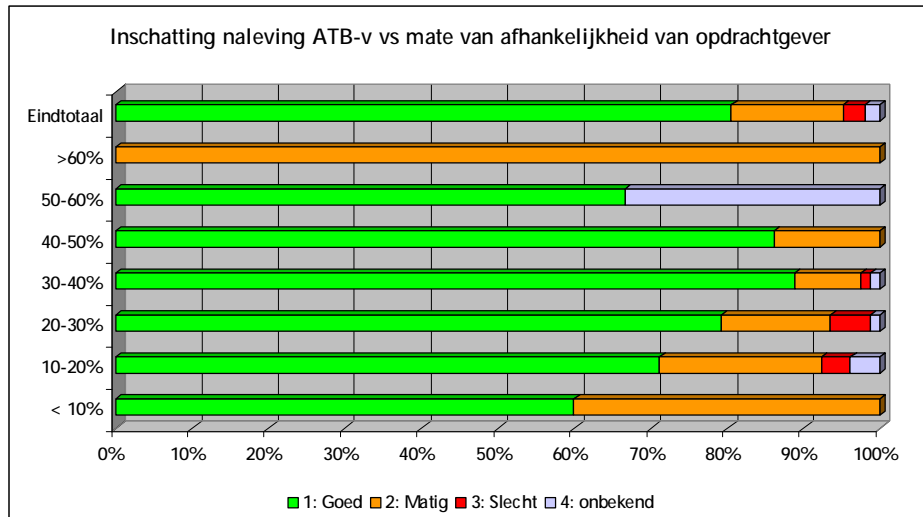


In Figuur 23 is een overzicht gegeven van de beoordelingen van charterondernemingen die actief zijn in enkele specifiek genoemde deelmarkten. Met name de ondernemingen die zich bezig houden met geconditioneerd vervoer scoren relatief slecht.

De relatief slechter scorende goederensoorten en deelmarkten komen overeen met het beeld uit de nalevingsmeting, en lijkt geen specifieke oorzaak in het vercharteren te hebben.

In Figuur 24 wordt een overzicht gegeven van het verband tussen de mate van afhankelijkheid, zoals berekend in paragraaf 3.4 en de beoordeling van de naleving van het ATB-v.

Figuur 24



Hieruit blijkt dat bedrijven die een grotere mate van afhankelijkheid hebben ten opzichte van hun opdrachtgevers niet slechter scoren op de naleving van het ATB-v. Er is zelfs een lichte tendens naar een betere score bij meer afhankelijkheid.

3.6 Resultaten evaluatie

3.6.1 Opmerkingen inspecteurs

Na afloop van de bedrijfsbezoeken heeft een evaluatie plaatsgevonden door de aan het onderzoek deelnemende inspecteurs met als doel om opvallende zaken die niet uit de enquêtevragen komen te kunnen vastleggen. De volgende noties zijn genomen:

- De aankondiging van het onderzoek binnen de sector heeft goed gewerkt. Men was bekend met het onderzoek.
- Het onderzoeken van mogelijke problematiek is positief ontvangen. De inspectie doet meer dan alleen 'handhaven'.
- Er is veel gebruik gemaakt van de gelegenheid de inspecteur te bevragen over nieuwe wetgeving, bestuurlijke boetes, digitale tachograaf en verhouding aanpak chauffeurs van buitenlandse ondernemers.
- In de transportsector is er momenteel sprake van een tekort aan chauffeurs en materieel. Hierdoor is de positie van de

charteronderneming vermoedelijk een stuk sterker dan de eerdere signalen vermoedden.

- In een aantal gevallen werd een afhankelijkheid vermeld, die niet door de vragenlijst werd ondervangen. Het betrof de betalingscondities: opdrachtgevers hanteren betalingstermijnen van soms meer dan 100 dagen waardoor de charter zich gedwongen voelt te blijven rijden voor deze ondernemer omdat er bedreigd is met dat er anders helemaal niet wordt betaald.
- Met enige regelmaat is aangegeven dat voor wat betreft de relaties tussen opdrachtgevers en naleving van het ATB-v een andere groep opdrachtgevers interessanter zou zijn. Hierbij werd met name gerefereerd aan expediteurs en bevrachtingskantoren. De belangen van deze opdrachtgevers liggen namelijk elders dan die van collega-transportondernemingen, waarop dit onderzoek zich richtte.

3.6.2 Opmerkingen branche

De reactie van de branche organisaties TNL en V.E.R.N. op de conceptrapportage is overwegend positief, zowel op de aanpak als op het resultaat.

De branche ziet in de rapportage terug dat er over het algemeen een professionaliseringslag heeft plaatsgevonden bij de kleine ondernemingen.

Aangegeven is dat het niet werken met contracten vaak een bewuste keuze is. Er wordt gereden onder AVC-CMR condities. De ervaring is dat als er sprake is van contracten deze veelal door de opdrachtgever eenzijdig worden opgesteld en om die reden voor de charters ongunstig zijn.

4 Conclusies

De resultaten als gepresenteerd in het vorige hoofdstuk leiden in analogie met de doelstelling in hoofdstuk 1.2 tot de volgende hoofdconclusie:

Op dit moment is er geen sprake van een grote afhankelijkheid tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers (charters). Er is geen verhoogd risico door slechtere naleving op het gebied van rij-en rusttijden ten opzichte van het gemiddelde nalevingniveau binnen de sector.

Een waarschijnlijke verklaring voor dit resultaat, dat afwijkt van de signalen die aanleiding waren voor dit onderzoek, is de huidige positieve economische situatie. Dit is door diverse vervoerders zelf aangegeven.

Meer in detail, zijn onderverdeeld naar de drie deeldoelstellingen de volgende conclusies te melden:

Wijze van vercharteren in het beroepsgoederenvervoer:

- De meerderheid van de transportondernemingen verchartert een deel van de door hen aangenomen opdrachten;
- Gemiddeld wordt door deze ondernemingen ruim 10% van de ritten in charter uitgevoerd;
- De meeste charters rijden mee in de planning van de opdrachtgever;
- Charters hebben vaak één of enkele opdrachtgevers;
- In een minderheid van de gevallen worden afspraken tussen charters en opdrachtgevers schriftelijk vastgelegd;
- Vergoedingen worden op zeer diverse manieren vastgesteld;
- Ritten in charter verreden worden door de charters beoordeeld als goed uitvoerbaar binnen de grenzen van het ATB-v;
- Ritten die in charter worden uitgevoerd zijn over het algemeen winstgevend.

Afhankelijkheden tussen charters en vercharteraars

- Charters maken regelmatig gebruik van faciliteiten van de opdrachtgever maar zijn hiervan vrijwel nooit afhankelijk;
- Overwegend gebruiken charters eigen materieel; in enkele gevallen wordt er regelmatig gebruik gemaakt van opleggers van de opdrachtgevers;
- Charters hebben de mogelijkheid om slecht uitvoerbare ritten te weigeren, zonder dat dit voor hen consequenties heeft.

Naleving ATB-v in relatie tot afhankelijkheden

- Naleving van het ATB-v wordt overwegend als goed beoordeeld op basis van een steekproef over een periode van 4 weken.
- In het geconditioneerde vervoer is de naleving relatief slecht;
- Er is geen verband aangetoond tussen de mate van afhankelijkheid en de naleving van het ATB-v.

Bijlage 1 Vragenlijst vercharteraars

Vragen voor vercharteraars

Wordt door deze onderneming gebruik gemaakt van charters?

Ja

Nee

Geen informatie verstrekt

Indien geen informatie is verstrekt, wat is hiervoor de reden?

Wat is de rechtsvorm van de onderneming?

- Eenmanszaak
- Vennootschap onder firma (V.O.F.)
- Naamloze vennootschap (N.V.)
- Besloten vennootschap (B.V.)
- Commanditaire vennootschap (C.V.)
- Maatschap
- Buitenlandse rechtsvorm

Hoeveel chauffeurs zijn in de onderneming werkzaam (inclusief de ondernemer wanneer deze zelf ook chauffeurswerkzaamheden verricht)?

Welk type goederen wordt overwegend door de onderneming vervoerd?

- Levende dieren
- Zuivel/vlees/vis
- Agrarische producten en granen
- Leven- en genotsmiddelen & voer voor dieren
- Delfstoffen
- Zand, grind, (schone) grond, asfalt
- Overige materialen voor de bouw
- Metalen
- Machines en werktuigen
- Vervoermiddelen
- ADR goederen
- Afvalstoffen (geen ADR)
- Papier, karton, drukwerk
- Overige stukgoederen
- Overige bulkvervoer

Op welk van de volgende deelmarkten is de onderneming actief?

- Gekoeld vervoer
- Ferryvervoer
- Luchtvracht
- Koeriersdiensten
- Zeecontainervervoer
- Geen van bovengenoemde deelmarkten

Welk % van de opdrachten werd de laatste 6 maanden uitgevoerd door charters?

- < 10%
- 10-25%
- 25-50%
- 50-75%
- 75-100%

Hoeveel charterbedrijven zijn in het laatste halfjaar ingezet?

- 1
- 2-5
- 5-10
- >10

Meest gebruikte charters (Niwonummers en naam; maximaal 10):

Zijn de opdrachten die door charters worden uitgevoerd, naar uw mening, binnen de bepalingen van de arbeidstijdenwetgeving goed uitvoerbaar (met een realistische gemiddelde snelheid)?

- Ja
- Meestal wel
- Meestal niet
- Vrijwel nooit
- Weet niet/geen mening

Wanneer charters bepaalde opdrachten niet willen uitvoeren, omdat deze naar hun mening niet realistisch uitvoerbaar zijn, heeft dat consequenties voor de desbetreffende charter?

- Ja, want zij zijn contractueel verplicht deze opdrachten uit te voeren
- Ja, dan zal van deze charter geen gebruik meer worden gemaakt in de toekomst
- Ja, dan zal deze charter in de toekomst minder opdrachten krijgen
- Nee, dat zal geen consequenties hebben voor toekomstige opdrachten
- Dit komt nooit voor

Indien tijdens de uitvoering van de opdracht blijkt dat de rit niet binnen de normen van de wet kan worden uitgevoerd, neemt u als opdrachtgever dan de beslissing om al dan niet door te rijden?

- Ja
- Ja, in samenspraak met de ondernemer/planning van de charteronderneming
- Ja, in samenspraak met de klant
- Nee, dat bepaalt de ondernemer/planning van de charteronderneming
- Nee, dat bepaalt de chauffeur zelf
- Komt niet voor
- Anders, namelijk:

Welk type opdrachten wordt over het algemeen vercharterd?

- Opdrachten die voor onze onderneming zelf niet winstgevend zijn
- Opdrachten die binnen de marges van het arbeidstijdenbesluit vervoer niet goed uitvoerbaar zijn
- Opdrachten die niet in de planning van mijn bedrijf passen
- Anders, namelijk:

Maken charterondernemingen gebruik en/of zijn ze afhankelijk van één van de volgende faciliteiten afhankelijk van u als opdrachtgever?

	Afhankelijk	Wel gebruik, niet afhankelijk	Geen gebruik
Warehouse/opslag			
Dieselpomp/tankpas			
Wasstraat			
Werkplaats			
Parkeergelegenheid			
Financiële faciliteiten			
Boekhouding/administratie			
Anders:			

Op welke wijze wordt de vergoeding voor de opdrachten die worden vercharterd vastgesteld?

- vaste prijs per rit
- per uur
- per kilometer
- per vervoerd gewicht
- combinatie kilometer/gewicht
- anders, namelijk:

Hoe vindt de facturatie van de opdrachten in charter plaats?

- Facturatie van de charter aan de opdrachtgever
- Credit-facturen van de opdrachtgever aan de charter
- Anders, namelijk

Zijn er afspraken vastgelegd tussen de opdrachtgever en de charter?

- Ja
- Nee

Zo ja, wat is hierin vastgelegd?

Bijlage 2: Vragenlijst charters

Vragen voor charters

Wat is de rechtsvorm van de onderneming?

- Eenmanszaak
- Vennootschap onder firma (V.O.F.)
- Naamloze vennootschap (N.V.)
- Besloten vennootschap (B.V.)
- Commanditaire vennootschap (C.V.)
- Maatschap
- Buitenlandse rechtsvorm

Hoeveel chauffeurs zijn in de onderneming werkzaam (inclusief de ondernemer wanneer deze zelf ook chauffeurswerkzaamheden verricht)?

Welk type goederen wordt overwegend door de onderneming vervoerd?

- Levende dieren
- Zuivel/vlees/vis
- Agrarische producten en granen
- Leven- en genotmiddelen & voer voor dieren
- Delfstoffen
- Zand, grind, (schone) grond, asfalt
- Overige materialen voor de bouw
- Metalen
- Machines en werktuigen
- Vervoermiddelen
- ADR goederen
- Afvalstoffen (geen ADR)
- Papier, karton, drukwerk
- Overige stukgoederen
- Overige bulkvervoer

Op welk van de volgende deelmarkten is de onderneming actief?

- Gekoeld vervoer
- Ferryvervoer
- Luchtvracht
- Koeriersdiensten
- Zeecontainers
- Geen van bovengenoemde deelmarkten

Welk % van de ritten wordt in charter verreden?

- < 25%
- 25-50%
- 50-75%
- 75-100%

Hoe groot is het aantal opdrachtgevers waarvoor in charter wordt verreden?

- 1
- 2-5
- 5-10
- >10

Grootste opdrachtgevers (Niwonummers en naam; maximaal 5):

Zijn opdrachten in charter over het algemeen binnen de bepalingen van de arbeidstijdenwetgeving goed uitvoerbaar (met een realistische gemiddelde snelheid)?

- Ja
- Meestal wel
- Meestal niet
- Vrijwel nooit
- Weet niet/geen mening

Heeft de ondernemer de mogelijkheid niet binnen de voorschriften van het ATB-v uitvoerbare ritten van een opdrachtgever te weigeren?

- Ja, dat heeft geen verdere consequenties
- Ja, maar dat leidt bij sommige opdrachtgevers problemen voor toekomstige ritten
- Ja, maar dat leidt vrijwel zeker tot minder toekomstige opdrachten
- Nee, kan zich dat met het oog op de bedrijfsvoering verlies van toekomstige opdrachtgevers niet permitteren
- Nee, contractueel verplicht
- Weet niet/geen mening

Indien tijdens de uitvoering van de opdracht blijkt dat de rit niet binnen de normen van de wet kan worden uitgevoerd, wie neemt dan over het algemeen de beslissing om door te rijden?

- De chauffeur zonder overleg
- De chauffeur in overleg met zijn baas
- De chauffeur in overleg met de planning van de opdrachtgever
- De chauffeur met de klant
- Komt niet voor
- Anders, namelijk:

Zijn ritten die in charter worden verreden over het algemeen winstgevend?

- Ja, want de ritten zijn over het algemeen goed uitvoerbaar
- Ja, alleen omdat er minder overhead-kosten zijn als bij grotere vervoerder
- Ja, maar dan moeten er wel concessies gedaan worden aan de rij- en rusttijden
- Over het algemeen leveren ze geen winst, maar ook geen verlies op
- Nee, maar de ritten zijn nodig voor een goede benutting van het materieel
- Nee, maar de ritten zijn nodig voor behoud van relatie met opdrachtgever
- Anders, namelijk:

Krijgt u andere opdrachten/ritten dan de eigen werknemers van uw opdrachtgever?

- Nee, ik rijdt normaal in de planning mee
- Ja, ik krijg met name opdrachten met meer losadressen, langere wachttijden, etc.
- Soms wel, soms niet
- Ik deel de ritten zelf in
- Weet niet/niet van toepassing

Wordt voor het uitvoeren van de ritten in charter gebruik gemaakt van materieel van de opdrachtgever?

	vaak	meestal	soms	zelden	nooit
Ja, het hele voertuig					
Ja, alleen de oplegger					
Nee, eigen materieel (of gehuurd bij derde partij)					

Is de onderneming één van de volgende faciliteiten afhankelijk van de opdrachtgever?

	Afhankelijk	Wel gebruik, niet afhankelijk	Geen gebruik
Warehouse/opslag			
Dieselpomp/tankpas			
Wasstraat			
Werkplaats			
Parkeergelegenheid			
Financiële faciliteiten			
Boekhouding/administratie			
Anders:			

Op welke wijze wordt de vergoeding voor opdrachten in charter vastgesteld?

- vaste prijs per rit
- per uur
- per kilometer
- per vervoerd gewicht
- combinatie kilometer/gewicht
- anders, namelijk:

Hoe vindt de facturatie van de opdrachten in charter plaats?

- Facturatie van de charter aan de opdrachtgever
- Credit-facturen van de opdrachtgever aan de charter
- Anders, namelijk

Zijn er afspraken vastgelegd tussen de opdrachtgever en de charter?

- Ja
- Nee

Zo ja, wat is hierin vastgelegd?

Tot slot, hoe wordt door de inspecteur de naleving van de ATB-v door deze onderneming ingeschat?

- Goed
- Matig
- Slecht

Bijlage 3: Puntensysteem bepaling waarden voor mate van afhankelijkheid

Mate van afhankelijkheid	Aantal punten		Maximum	Minimum
Percentage verreden in charter				
< 25%	1	10	10	1
25 - 50%	3			
50-75%	5			
75-100%	10			
Aantal opdrachtgevers				
1	20	20	20	2
2-5	10			
5-10	6			
>10	2			
Faciliteiten	Afhankelijk	Gebruik		
Warehous/opslag	3	1	24	0
Dieselpomp/tankpas	3	1		
Wasstraat	3	1		
Werkplaats	3	1		
Parkeergelegenheid	3	1		
Financiële faciliteiten	3	1		
Boekhouding/administratie	3	1		
Afhankelijkheid andere faciliteiten	3	1		
Gebruik complete voertuigen				
Vaak	20	20	20	0
Meestal	15			
Soms	3			
Zelden	1			
Gebruik opleggers				
Vaak	5	5	5	0
Meestal	3			
Soms	1			
Zelden	0			
Mogelijkheid weigering				
Ja, zonder consequenties	0	30	30	0
Ja, maar leidt bij sommige opdrachtgevers tot problemen	2			
Ja, maar dat leidt vrijwel zeker tot problemen	5			
Nee, kan men zich niet veroorloven	15			
Nee, contractueel verplicht	30			
Beslissing doorrijden				
De chauffeur in overleg met de planning van de opdrachtgever	5	5	5	0