

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1233

Vragen van de leden **Kuiken** en **Moorlag** (beiden PvdA) aan de Minister van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht dat criminelen misbruik maken van pakketbezorgers PostNL* (ingezonden 30 november 2018).

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid) mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 18 januari 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1023.

#### Vraag 1

Kent u de berichten «Criminelen maken misbruik van pakketbezorgers PostNL» en «PostNL's dubieuze pakjesmachine»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Waaruit bestaat de samenwerking tussen PostNL met de politie, het openbaar ministerie (OM) en de Belastingdienst concreet? Wat doet het in het bericht genoemde interventieteam en wat zijn de resultaten van deze samenwerking? Bestaat een dergelijke samenwerking ook met ander postbedrijven?

#### Antwoord 2

Het Postinterventieteam (hierna: PIT) is een team dat actief is sinds september 2016. Het team bestaat uit medewerkers van politie en Openbaar Ministerie (hierna: OM) en werkt samen met PostNL. Zo nodig wordt ook afstemming gezocht met de Douane. De samenwerking heeft als doel criminaliteitsbestrijding op geldstromen en het tegengaan van ongewenste pakketten. Zo laat PostNL drugshonden controles uitvoeren in centra waar postpakketten worden gedistribueerd. Zodra een hond «aanslaat» bij een postpakket, wordt het pakket uit het distributieproces gehaald en ongeopend aan de politie overhandigd of aan de Douane als het internationaal postverkeer van buiten de EU betreft.

<sup>1</sup> Financieele Dagblad, 29 november 2018

Het PIT heeft laten weten inmiddels meer dan 200.000 xtc-tabletten, enkele tientallen kilo's MDMA en amfetamine en enkele kilo's cocaïne en heroïne in beslag te hebben genomen.

Vanuit de Douane wordt eveneens samengewerkt met andere grote pakketvervoerders die internationaal pakketvervoer van buiten de EU verrichten. Tijdens overleggen met die pakketvervoerders (zogenaamde fast-couriers), wordt steeds aandacht besteed aan het signaleren en aan de Douane melden van ongewenste goederen zoals verdovende middelen en wapens. Van dergelijke meldingen wordt door de Douane geen afzonderlijke registratie bijgehouden.

#### Vraag 3

Is het waar dat bezorgers en vakbondsleden die hebben geprobeerd misstanden aan te pakken bedreigd en geïntimideerd zijn vanuit de branche? Zo ja, over welke informatie beschikt u over deze bedreigingen en intimidaties? Bent u bereid het melden van deze misstanden aan te moedigen en hoe gaat u dat doen?

#### Antwoord 3

Op basis van de informatie in het artikel van het Financieel Dagblad kan niet in de systemen worden gezocht naar eventuele aangiften wegens bedreiging en intimidatie binnen de branche. Navraag heeft geleerd dat bij het PIT zelf geen signalen van bedreiging en intimidatie binnen de branche bekend zijn. Op het moment dat sprake is van strafrechtelijke bedreiging heeft iedereen vanzelfsprekend het recht om daarvan aangifte te doen en achten wij een aangifte ook wenselijk. Eventuele misstanden binnen de organisatie van pakketvervoerders alsmede de omgang daarmee, vallen onder de verantwoordelijkheid van de bestuurders van deze bedrijven.

#### Vraag 4

Beschikt u over andere gegevens of signalen over koeriersbedrijven die gebruikt worden door criminelen dan wel de belasting en sociale lasten ontlopen? Zo ja, waar bestaan die uit en wat heeft u daar mee gedaan? Zo nee, acht u het wenselijk dit deel van de postmarkt te onderzoeken op criminele infiltratie en het ontduiken van belasting en sociale lasten en hoe gaat u dit doen?

#### Antwoord 4

Bij het OM en de politie is bekend dat ook criminelen misbruik maken van aanbieders van pakketvervoerdiensten om pakketten te versturen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 werkt het PIT samen met PostNL om crimineel misbruik van de pakketdiensten van PostNL tegen te gaan. Als onderzoek aan pakketten daartoe aanleiding geeft, kan een strafrechtelijk onderzoek worden gestart. Over verdere uitkomsten van deze werkwijze en opvolging daarvan in individuele gevallen worden geen mededelingen gedaan.

De Belastingdienst vervult een rol bij de aanpak van ondermijnende criminaliteit in het samenwerkingsverband van de Regionale Informatie en Expertise Centra (RIEC's) en het Landelijk Informatie en Expertise Centrum (LIEC). In dit verband wordt onder coördinatie van het RIEC Den Haag sinds de zomer van 2017 een pilot uitgevoerd, met onder andere de politie en PostNL. Doel van deze pilot is om zicht te krijgen op de problematiek en eventuele achterliggende netwerken van criminele handelingen in de postmarkt en om uiteindelijk de branche en de overheid in staat te stellen barrières op te werpen (ieder binnen zijn of haar eigen domein) tegen het misbruik van de postmarkt door criminelen. De rol van de Belastingdienst binnen de samenwerking met vervoersbedrijven is beperkt aangezien de Belastingdienst geen informatie mag delen met private partijen. Indien gedurende de pilot blijkt dat sprake is van ondermijnende criminaliteit waar fiscale interventies noodzakelijk zijn, worden deze zaken aangeboden aan het betreffende RIEC. Het RIEC beoordeelt dan of het signaal ook andere maatregelen vraagt. Tot op heden zijn er echter nog geen signalen aan de Belastingdienst aangeboden vanuit de pilot.

#### Vraag 5

Beschikken alle koeriersbedrijven over een vergunning van de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)? Zo ja, wie controleert het naleven van die vergunningen en hoe frequent? Zo nee, welke koeriersbedrijven hoeven een dergelijke vergunning niet te hebben en acht u het wenselijk de vergunningseis uit te breiden naar laadvermogens met minder dan 500 kilo?

#### Antwoord 5

Op basis van de Wet wegvervoer goederen is voor het beroepsgoederenvervoer over de weg een communautaire vergunning nodig, wanneer dit vervoer verricht wordt door voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kg. NIWO is daartoe de vergunningverlenende instantie. Zij toetst in elk geval iedere vijf jaar of deze bedrijven aan de vier in de wet omschreven kwalitatieve eisen voldoen: kredietwaardigheid, betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en reële vestiging. Zogenaamde risicobedrijven worden elk jaar op financiële draagkracht gecontroleerd.

Sinds 2015 heeft de NIWO ook een meldpunt misstanden in de transportsector. Als er sprake is van een voldoende concrete melding stelt de NIWO een onderzoek in; waar nodig wordt de Inspectie Leefomgeving en Transport geïnformeerd.

De in Nederland gehanteerde vergunninggrens ligt aanzienlijk lager dan de Europees voorgeschreven grens, die op 3.500 kg totaalgewicht (ongeveer 1.700 kg laadvermogen) ligt. Wat betreft een verdere verlaging van de vergunninggrens naar 0 kg verwijs ik naar de brief van de toenmalige Minister van SZW van 23 september 2015<sup>2</sup> inzake de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse postsector, waarin wordt aangegeven dat het kabinet vooralsnog geen aanleiding ziet om hiertoe over te gaan. Dit standpunt is eveneens ingenomen naar aanleiding van het voorstel van de Europese Commissie tot verlaging van de vergunninggrens in het kader van het EU-Mobiliteitspakket waarover uw Kamer is geïnformeerd bij brief van 26 juni 2017<sup>3</sup> en bij brief van 18 december 2017.<sup>4</sup>

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat indien blijkt dat bedrijven in de postmarkt kwetsbaar zijn voor criminele organisaties strengere eisen aan dergelijke bedrijven moeten worden gesteld waaronder bijvoorbeeld een verplichte Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) voor medewerkers of een vergunningplicht met een Bibob-toets? Zo ja, wat gaat u hier aan doen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Als een bedrijf in de postmarkt gebruik maakt van een voertuig met een laadvermogen groter dan 500 kg, is een communautaire vergunning van de NIWO vereist, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5. Grote postbedrijven beschikken veelal over een dergelijke vergunning en leggen deze eis tevens op aan hun onderaannemers, waarmee een deel van de post- en pakketmarkt wordt afgedekt. De aanvrager van deze vergunning dient bij de NIWO een VOG en Bibob-vragenlijst aan te leveren. Als zij daar aanleiding toe ziet kan de NIWO het Landelijk Bureau Bibob vragen om onderzoek te verrichten.

Er geldt geen wettelijke VOG-verplichting voor medewerkers van bedrijven in de postsector. Werkgevers bepalen zelf of werknemers een VOG moeten overleggen. Grote pakketvervoerders zoals PostNL eisen nu al een VOG van hun medewerkers. Het invoeren van een wettelijke verplichting wordt daarom niet nodig geacht.

#### Vraag 7, 8, 9

Is het waar dat PostNL onderaannemers zo weinig betaalt per afgeleverd pakket dat ze slechts overeind kunnen blijven door stelselmatig de regels te ontduiken? Zo ja, wat moet er gebeuren om er voor te zorgen dat deze bedrijven zich wel aan de regels gaan houden? Zo nee, wat is er niet waar?

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2015/16, 115

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2016/17, 5

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2017/18, 19

Kan het niet controleren of een onderaannemer zich aan de regels houdt, er toe leiden dat PostNL voor een deel verantwoordelijk is voor deze overtredingen? Zo ja, waaruit bestaat die verantwoordelijkheid? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid een vorm van ketenverantwoordelijkheid en ketenaansprakelijkheid te ontwikkelen om te bevorderen dat de opdrachtgever zich niet inlaat met partijen die wetten en cao's niet correct naleven? Zo ja, hoe gaat u dat bewerkstelligen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7, 8, 9

Het is aan PostNL en haar onderaannemers om te bepalen op welke wijze zij inhoud geven aan hun contracten en welke tarieven zij onderling hanteren. PostNL en haar onderaannemers moeten zich hierbij uiteraard aan de wet houden.

Voor wat betreft naleving van cao's geldt vanaf 2016 dat op grond van artikel 616A, boek 7 van het Burgerlijk Wetboek, (hoofd)opdrachtgevers aansprakelijk gesteld kunnen worden door hun werknemers lager in de keten voor de voldoening van het loon ingeval van onderbetaling. Sinds 2017 geldt deze ketenaansprakelijkheid ook voor de sector goederenvervoer over de weg. Dit houdt in dat de opdrachtgever uiteindelijk aansprakelijk gesteld kan worden als haar onderaannemer niet het cao-loon betaalt. Het is dan ook mogelijk dat de hoofdopdrachtgever uiteindelijk aansprakelijk wordt gesteld voor onderbetaling in de keten wanneer daar sprake van is.

Toezicht op naleving van cao's is primair de verantwoordelijkheid van de sociale partners. De Inspectie SZW kan de sociale partners hierbij ondersteunen door op hun verzoek een onderzoek te doen en hier een rapport van op te maken.