



Chemische transporten: sociaal beleid en de invloed van opdrachtgevers

De behandeling van het sociaal beleid van transporteurs in tenderprocedures en contractonderhandelingen

SOMO Paper | Oktober 2014

'Gelijk werk, gelijk loon', 'Koopkracht en Echte Banen': het zijn slogans waarmee vakbonden in transport en logistiek een aantal urgente thema's op de sociale agenda plaatsen. Het verlies van sociale zekerheden, verdringing op de arbeidsmarkt van goed gekwalificeerde mensen door ongeschoolde en laagbetaalde arbeidskrachten, schijnconstructies, overtreding van wet- en regelgeving en cao's zijn prangende thema's in deze sectoren. Niet alleen vakbonden, maar ook de overheid en werkgevers zijn inmiddels doordrongen van de noodzaak deze problemen aan te pakken.

Dit is in lijn met internationale ontwikkelingen, zoals de publicatie en unanieme goedkeuring van de Guiding Principles for Business and Human Rights van de Verenigde Naties, die de verantwoordelijkheid voor het identificeren, voorkomen, en aanpakken van misstanden in supply chains ook legt bij afnemers of opdrachtgevers.¹ Zowel de VN als de OESO eisen inmiddels dat bedrijven risico's op schendingen van mensen- of arbeidsrechten in hun keten identificeren, en vervolgens stappen zetten om te voorkomen dat deze schendingen voorkomen. Bovendien dienen bedrijven actie te ondernemen om gedane schade te beperken en te compenseren. Deze verplichting is van toepassing op alle mogelijke soorten bedrijven, onafhankelijk van sector, werkzaamheden, omzet, of aantal

werknemers. Het omvat nadrukkelijk ook de hele toeleveringsketens van bedrijven. Bedrijven zijn dus niet slechts verantwoordelijk voor het respecteren van de rechten van de eigen werknemers, maar dienen rechtenschendingen in hun volledige keten te vermijden: dus ook in hun joint ventures, dochterondernemingen, bij bedrijven waarin zij investeren en bij (sub-)contractors.

Volgens deze richtlijnen heeft ook de staat een belangrijke taak om burgers te beschermen tegen schending van hun rechten. De Nederlandse overheid staat op het punt om invulling te geven aan deze plicht door middel van de invoering van de Wet Aanpak Schijnconstructies, die in 2014 in het parlement besproken zal worden. Deze wet stelt opdrachtgevers juridisch aansprakelijk voor sociale misstanden bij (sub-)contractors.²

Gevolgen voor opdrachtgevers

Dit heeft directe gevolgen voor opdrachtgevers van transportondernemingen. Het betekent dat opdrachtgevers hun beleid en werkwijze moeten gaan inrichten om mogelijke associaties met misstanden bij transporteurs te voorkomen. Zij zullen zelf stappen moeten zetten om overtredingen van arbeidsrecht en ontwijking van cao's door contractors en subcontractors te identificeren en aan te pakken.

Opdrachtgevers kunnen op verschillende momenten invloed uitoefenen op het sociaal beleid van (sub-)contractors. Zij kunnen hun inkoopmacht gebruiken om transporteurs voor bodemtarieven te laten rijden, waarmee de kans op overtreding van wet- en regelgeving door (sub-)contractors toeneemt. Ze kunnen echter ook eisen stellen aan het sociaal beleid van (sub-)contractors en een goed sociaal beleid belonen, door opdrachten te gunnen aan transporteurs met een vooruitstrevend sociaal beleid, en hen de financiële ruimte te geven dit beleid uit te voeren. In tenderprocedures kunnen opdrachtgevers sociale voorwaarden stellen, in contracten kunnen clausules over sociaal beleid worden opgenomen. Ook tijdens een contractperiode kunnen sociale thema's worden aangekaart, in gesprekken, maar ook middels audits.

Onderzoek

Deze korte briefing paper beschrijft de manier waarop opdrachtgevers omgaan met het sociaal beleid van transporteurs van chemische stoffen. Hiertoe behandelt de paper een paar cruciale momenten waarop opdrachtgevers van chemische transporten het sociaal beleid van transportondernemingen kunnen aankaarten: het tenderen van opdrachten, en contractonderhandelingen. Hoofdvragen hierbij zijn: wordt een goed sociaal beleid van transporteurs op aantoonbare wijze aangemoedigd en beloond, worden transporteurs op sociale criteria geselecteerd, en stellen opdrachtgevers eisen aan transporteurs wat betreft hun sociaal beleid?

Zo wordt in deze korte paper beschreven op welke manier tenderprocedures voor beroepsgoederenvervoer over de weg plaatsvinden, of sociale aspecten aan bod komen in tenderprocedures en contractonderhandelingen, en wat deze tenderprocedures en onderhandelingen voor invloed hebben op het sociaal beleid van transporteurs. Ook het overleg tijdens contractperiodes is meegenomen. Hierbij is uitsluitend gekeken naar transporten die binnen Nederland plaatsvinden.

Deze paper is gebaseerd op een kort desktop-onderzoek, uitgevoerd in de periode augustus-september 2014, in aanloop naar de invoering van de Wet Aanpak Schijnconstructies. Het poogt op basis van gesprekken met bedrijven een zo helder mogelijk beeld te schetsen van de huidige stand van zaken in de tenderprocedures voor chemische transporten. Het analyseert op welke manier opdrachtgevers middels hun tenderprocedures invloed uitoefenen op het sociaal beleid van hun transporteurs.

Voor dit onderzoek zijn interviews afgenomen met zowel transporteurs als met opdrachtgevers. Beide partijen werd gevraagd naar tendermethoden, criteria waarop klanten hun transporteurs selecteren, inhuur van subcontractors, relaties tussen opdrachtgevers en transporteurs, contract-

duur en -voorwaarden, en maatregelen van opdrachtgevers om ongewenste arbeidsmethoden bij transporteurs tegen te gaan. Voor het onderzoek zijn gesprekken gevoerd of is mailcontact geweest met AkzoNobel, DSM, Shell, Cargill en nog een internationaal chemisch concern dat anoniem wenst te blijven; Van der Lee, Albert Keijzer, Limpens, Nijhoff Wassink en Van Opdorp Transportgroep. Alle bedrijven gaven desgevraagd informatie over hun beleid en praktijk. Ter aanvulling zijn ook gesprekken gevoerd met vakbondsbestuurders.

De briefing paper is geschreven door SOMO in opdracht van FNV Bondgenoten. Alle in deze paper beschreven bedrijven zijn in de gelegenheid gesteld om tijdens een reviewperiode commentaar te leveren op de tekst die het bedrijf betreft. Dit commentaar is verwerkt in dit paper. De inhoud van de briefing paper is de verantwoordelijkheid van SOMO en representeert niet noodzakelijkerwijs de zienswijze van FNV bondgenoten of van de onderzochte bedrijven.

Deze tekst werd oorspronkelijk uitgegeven als deel van de publicatie 'De invloed van opdrachtgevers op het sociaal beleid van transporteurs. Tenderprocedures en contractonderhandelingen in het transport van chemische stoffen en in de pakketbezorging voor webwinkels', verschenen in oktober 2014 onder ISBN nummer 978-94-6207-046-2.

Economische ontwikkelingen in het wegtransport

De transport- en logistiekbranche maakt een turbulente periode door die al jaren gaande is. De sector is hard geraakt door de zwakke conjunctuur tijdens de economische crisis: gedurende zes jaar nam het binnenlands wegtransport ieder jaar af in volume, terwijl ook het internationaal vervoer te wensen overliet.³ Hoewel er in 2014 voor het eerst weer groei gemeld wordt in het binnenlands wegtransport, is de prijsconcurrentie in de sector groot en worden bedrijven gedwongen tot het hanteren van lage vervoerstarieven.⁴

Op dit moment vervoeren 12.000 Nederlandse transportbedrijven jaarlijks ruim 410 miljoen ton aan goederen over de weg, waarvan bijna 80% binnen Nederland plaatsvindt.⁵ Voor de bedrijven vormen sterke (loonkosten-)concurrentie uit Oost-Europa, overcapaciteit, de verkorte duur van vervoerscontracten, en verschuivende markten (meer Business-to-Consumer, B2C), en minder Business-to-Business, B2B) stevige uitdagingen.⁶

De lage vervoerstarieven, het gebrek aan winstgevendheid van wegtransporteurs en een toenemende uitbesteding van bedrijven naar Oost-Europese chauffeurs hebben een flinke weerslag gehad op de 140.000 werknemers in de

sector.⁷ Schijnconstructies, uitbesteding aan goedkope zzp'ers en buitenlandse chauffeurs die niet volgens Nederlandse cao's betaald worden, slechte arbeidsomstandigheden en een gebrek aan naleving van de cao zijn structurele problemen die hebben geleid tot stakingen en tot het vastlopen van cao-onderhandelingen in 2014.⁸

Chemische transporten zijn vaak internationaal van aard en transportondernemingen werken dus vaker over de grens. Hier is het gebruik van schijnconstructies met postbusfirma's, waarbij buitenlandse chauffeurs niet volgens de in Nederland geldende cao's werken en onder het minimumloon worden uitbetaald, veel voorkomend. Oost-Europese chauffeurs worden via constructies met postbusfirma's in het buitenland in vrachttransporten binnen Nederland ingezet op vergoedingen die niet volgens de Nederlandse cao zijn. Deze chauffeurs hebben over het algemeen slechte arbeidsvoorwaarden en betalingen die ver onder het minimumloon in Nederland kunnen liggen, terwijl Nederlandse chauffeurs hun ladingen moeten afstaan aan hun goedkopere collega's.⁹ Zo worden de buitenlandse chauffeurs uitgebuit en verliezen Nederlandse chauffeurs hun werk doordat transportondernemingen de cao ontduiken.

Wet Aanpak Schijnconstructies

In de discussie over arbeidsomstandigheden en -contracten in het transport wordt de rol van opdrachtgevers van transportondernemingen al langer benadrukt. FNV Bondgenoten diende bijvoorbeeld dit jaar een klacht in bij de Inspectie Leefomgeving en Transport tegen IKEA, dat in Nederland Slowaakse chauffeurs zou inzetten via een Belgische transporteur, dat een Slowaaks uitzendbureau inhuurt via een Slowaakse dochteronderneming.¹¹ De vakbond beschuldigt IKEA van arbeidsverdringing, onderbetaling, en uitbuiting.¹² Ook chauffeurs die rijden in opdracht van bedrijven als Unilever en Shell zouden de regels voor rust- en rijtijden overtreden en bijvoorbeeld gedwongen in hun vrachtwagen wonen.¹³ Transportvakbonden uit de hele wereld hebben inmiddels hun steun betuigd aan de campagne van FNV Bondgenoten en BTB België om IKEA te wijzen op de kwalijke gevolgen van het uitbesteden van werk op basis van de laagst mogelijke tarieven, in plaats van de reële kostprijs van transport binnen Nederland en België.¹⁴

Niet alleen de vakbonden en het kabinet, maar ook werkgeversorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) benadrukt dat opdrachtgevers een cruciale rol hebben om naleving van wet- en regelgeving door transporteurs te verzekeren.¹⁵ Opdrachtgevers die op vervoerskosten besparen door transporteurs in te zetten die

wet- en regelgeving overtreden, dienen volgens TLN 'niet buiten schot' te blijven.¹⁶

Volgens het kabinet zijn de arbeidsvoorwaarden in Nederland onder druk komen te staan; zowel door krappere marges door de toegenomen (internationale) concurrentie als door een toename van arbeidskrachten van buiten Nederland.¹⁷ Ongewenste concurrentie op arbeidsvoorwaarden heeft zo geleid tot onwettig handelen en omzeiling van wet- en regelgeving door werkgevers.¹⁸ Inmiddels heeft het kabinet het actieplan 'bestrijden van schijnconstructies' opgesteld, waarin maatregelen staan om schijnconstructies aan te pakken en te voorkomen.¹⁹ Ook schijnzelfstandigheid, waarbij een arbeidskracht formeel zelfstandig is maar in feite volledig afhankelijk is van één opdrachtgever, wordt genoemd als een hoofdthema.

In overleg met sociale partners heeft Minister Asscher van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) transport als apart thema benoemd binnen het kader van de aanpak van schijnconstructies.²⁰ De inhuur van personeel via in het buitenland gevestigde ondernemingen door Nederlandse transportondernemingen, grensoverschrijdende werkzaamheden, en ook het gebruik van schijnconstructies komen in deze sector relatief veel voor.²¹ De Inspectie SZW en de ILT (de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) werken momenteel met elkaar samen om schijnconstructies aan te pakken.²²

Waarschijnlijk wordt in december 2014 de nieuwe Wet Aanpak Schijnconstructies voorgelegd aan de Tweede Kamer. Volgens deze wet zijn opdrachtgevers eindverantwoordelijk voor het uitbetalen van lonen en het naleven van de cao door opdrachtnemers of aannemers. In het geval van sociale misstanden bij (onder-)aannemers van een opdracht zijn de opdrachtgevers zelfs juridisch aansprakelijk.

Dit betekent dat wanneer deze wet van kracht wordt, opdrachtgevers in alle sectoren een plan zullen moeten hebben om sociale misstanden in hun keten op te sporen, aan te pakken, maar vooral: te voorkomen. Gezien het feit dat de transportsector een risicosector vormt wat sociale misstanden betreft, is de urgentie voor opdrachtgevers van transportondernemingen extra hoog.

Transport van chemische stoffen

Vervoerders over de weg hebben te maken met kleine marges en een concurrentiestrijd op prijs. Wegvervoerders ervaren druk van internationale concurrentie: het aantal Oost-Europese vrachtvervoerders is in de laatste jaren sterk gegroeid (12,5% in 2011; sindsdien toegenomen).²³ Bovendien wordt om duurzaamheidsredenen vaker

gekozen voor vervoer per spoor of schip, wat ten koste gaat van volumes die over de weg vervoerd worden.²⁴

Vervoer van chemische stoffen vindt in Nederland plaats over de weg, per spoor, via pijpleidingen, en over het water. Internationaal zijn luchtvaart en zeescheepvaart van belang. Voor transport van gevaarlijke stoffen zijn verschillende wetten en regelingen van kracht, waarbij de controle hierop wordt uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het binnenlands vervoer over de weg van chemische producten vormt slechts een klein deel van het totaalvolume dat in Nederland vervoerd wordt.

Transporteurs

Chemisch vervoer over de weg binnen Nederland wordt door veel door middelgrote (familie-) bedrijven uitgevoerd, die tot enkele honderden vrachtauto's bezitten. Sommigen werken uitsluitend met Nederlandse chauffeurs onder een vast contract; anderen werken ook via Oost-Europese bv's. Bekende logistiek dienstverleners zijn Schenk Tanktransport, Den Hartogh, Van der Lee, Van Opdorp, Eikelenboom, Nijhof-Wassink, H&S Group B.V., A.L. Langen B.V., Limpens, Vos Logistics, Nabuurs en Van den Bosch.

Opdrachtgevers

Opdrachtgevers van chemische transporten zijn veelal multinationale ondernemingen. Dit kunnen bijvoorbeeld petrochemische bedrijven zijn als Shell, Exxon Mobil, Esso en BP; chemische concerns als BASF, Sabic, DSM, Solvay, en Dow Chemical; of bedrijven die producten als levensmiddelen en schoonmaakmiddelen verkopen, zoals Unilever, Procter & Gamble en Cargill. Middelgrote of kleine opdrachtgevers zijn in dit onderzoek niet meegenomen.

Problemen rond arbeid

Schijnconstructies zijn een probleem in het vervoer van chemische stoffen in Nederland. Voor binnenlandse transporten worden Oost-Europese chauffeurs ingehuurd die betaald worden tegen Oost-Europese beloningen, die ver onder het Nederlands minimumloon liggen. Hiermee wordt de Nederlandse wetgeving overtreden. Nederlandse bedrijven maken hiervoor gebruik van brievenbusfirma's of andere constructies die de schijn moeten opwekken dat de regels worden nageleefd.

In 2012 wierp een reportage van Zembla licht op deze constructies. Schijnconstructies bleken te worden gehanteerd door een aantal van de grootste logistieke dienstverleners van Nederland: Van den Bosch transporten, Nabuurs en Den Hartog. Den Hartog bleek een convenant te hebben met de Inspectie Leefomgeving en Transport, waardoor de auto's van het bedrijf onderweg niet meer werden gecontroleerd. Het programma beschreef de onveilige situatie die hierdoor ontstaat: de rij- en rusttijdenwet wordt

overtreden; verboden kilometercontracten worden gebruikt, en onkundige chauffeurs zonder opleiding voor omgang met gevaarlijke stoffen reden met gevaarlijke stoffen, met alle risico's van dien.²⁵ Inspecteurs van ILT bevestigden dat deze misstanden systematisch plaatsvinden. Door onderbezetting controleert de Inspectie slechts 1 procent van alle bewegingen in het wegvervoer. Zelfs bij meldingen van misstanden treedt de Inspectie vanwege ondercapaciteit niet op.²⁶

Tenders en contractonderhandelingen

Procedure

Transporteurs en opdrachtgevers geven aan dat transporten van chemische stoffen elke twee of drie jaar getenderd worden door de multinationale opdrachtgevers. Sommige opdrachtgevers, zoals Cargill, maken voor tenderprocedures gebruik van een software tool waarbij beide partijen informatie kunnen uploaden. Andere bedrijven sturen een mail naar een lijst met transportbedrijven met een "request for information". De transporteur wordt gevraagd om gegevens over het bedrijf aan te leveren, zoals certificeringen en informatie over het wagenpark. Een aantal transporteurs ontvangt hierna een "request for quotation", waarin een grote opdracht met verschillende trajecten beschreven staat. Een transportonderneming kan dan een bod doen met een prijsopgave voor de verschillende trajecten waar het in geïnteresseerd is en waarop het denkt competitief te kunnen zijn. Vervolgens neemt de opdrachtgever contact op met de transporteur. Het geeft dan meer details over de opdracht en geeft aan over welke trajecten verder onderhandeld kunnen worden. Transporteurs maken hierop een preciezer gecalculeerd prijsaanbod. De opdrachtgever kan dan verschillende transporteurs voor verschillende trajecten binnen de opdracht selecteren.

Transporteurs dienen veel documentatie te leveren aan hun opdrachtgevers: vergunningen, certificeringen, financiële bedrijfsinformatie, kwaliteit van de vrachtwagens, en informatie over duurzaamheid. Opdrachtgevers benadrukken dat zij van elke transporteur verwachten dat deze zich aan wet- en regelgeving houdt. Dit wordt ook wel vastgelegd in contracten.

Sommige bedrijven controleren dit bij de transporteurs. Shell geeft aan dat het voorafgaand aan een tenderprocedure al een audit uitvoert bij potentiële contractpartijen, waarbij onder meer wordt gekeken of procedures aanwezig zijn die naleving van de door Shell voorgeschreven eisen waarborgt, zoals bijvoorbeeld veiligheidseisen, technische eisen van materiaal en chauffeurs, en registratie bij relevante (branche-)organisaties.

Opdrachtgevers vragen geen informatie over de sociale performance van de transporteurs. Transporteurs hoeven hierover geen documenten aan te leveren of vragen te beantwoorden.

Selectie

Veel documentatie die transporteurs over hun bedrijf aanleveren aan hun potentiële klanten, zijn voorwaarden die volgens transporteurs 'worden afgevinkt'. Extra goede prestaties worden niet financieel beloofd: zo wordt een duurzamere bedrijfsvoering toegejuicht door opdrachtgevers, maar kan een transporteur hiervoor geen extra kosten rekenen. Ook opleidingsniveau van chauffeurs is niet doorslaggevend in de gunning van opdrachten en transporteurs kunnen de kosten voor opleiding van hun personeel niet onderbrengen in de transportprijs. Zodra aan de standardeisen is voldaan, vindt selectie, volgens verschillende transporteurs, meestal plaats op prijs. Sociale criteria maken noch deel uit van de tenderprocedures, noch van de contracten.

Enkele transporteurs geven aan dat kwaliteit wel degelijk voor sommige opdrachtgevers van belang is; zij weten niet de goedkoopsten te zijn, maar halen toch opdrachten binnen door de kwaliteit van dienstverlening. Dit geldt vooral voor de gevaarlijke en moeilijke ladingen. Opdrachtgevers geven soms ook expliciet aan dat hun kwaliteitseisen zo hoog zijn dat zij niet de goedkoopste transporteurs selecteren. Capaciteit en performance zijn hier belangrijker dan de laagste prijs. Dit lijkt echter alleen van belang geacht te worden voor de moeilijkste en meest veeleisende ladingen.

Transportbedrijf Limpens

"De laatste drie jaar raken wij trajecten kwijt – niet hele klanten, maar wel trajecten. Je krijgt een pak complimenten van de klant, maar de volgende opmerking is dan wel dat de tarieven omlaag moeten. Op een gegeven moment is de bodem voor ons echter bereikt en kunnen we niet meer mee. We zijn heel lang heel strikt geweest: we wilden alleen werken met de beste materialen en de beste chauffeurs, maar we merken dat we naar een bepaalde hoek worden geduwd. We willen niet al onze klanten kwijtraken en willen ook blijven voortbestaan als bedrijf. Dat we misschien ooit gedwongen worden om ook met buitenlandse chauffeurs te gaan werken is een frustrerende gedachte. Helaas is het wel een mogelijk toekomstscenario."

Relaties

Transporteurs geven aan dat zij gemakkelijk worden vervangen door goedkopere transporteurs. Waar in het verleden meer met langdurige relaties werd gewerkt, is hier inmiddels zelden meer sprake van. De transportbedrijven maken een zeer onzekere periode door.

Voor kleine bedrijven die van een zeer beperkt aantal opdrachtgevers afhankelijk zijn lopen risico.

Cargill werkt voornamelijk internationaal en tendert Europees. Weinig vervoer voor Cargill vindt uitsluitend binnen Nederland plaats. Voor het merendeel van de transporten, ook die binnen Nederland, zegt het bedrijf al jarenlang met dezelfde transporteurs te werken. Hoewel alle transporten van Cargill getenderd worden, zegt het bedrijf er toch vaak voor te kiezen met bestaande relaties te blijven doorwerken. Cargill geeft aan dat serviceniveau, kennis van de stromen, en goede relaties met bestaande transporteurs in die gevallen prevaleren boven de laagste prijs.

Transportbedrijf Keijzer

"We hebben veertig jaar lang voor AkzoNobel Industrial Chemicals gereden met monochloorazijnzuur, een heel gevaarlijk product. De laatste jaren kregen we jaarlijks een nieuwe tender, en de prijs ging iedere keer omlaag. Jaar na jaar werd het krapper. Tot het op een gegeven moment te laag werd voor ons. Op het laatst zei ik: 'als er één stoplicht op rood staat dan verdien ik niets meer, en dat gebeurt, dus ik stop ermee.' En dat heb ik gedaan."

AkzoNobel geeft in reactie op deze suggestie aan dat de opdracht is gegaan naar Duitse en Nederlandse vervoerders die al langer voor de firma rijden en werken met Oost-Europese chauffeurs. Het bedrijf geeft aan: "als die chauffeurs voldoen aan de Nederlandse wetgeving, zij alle wettelijke en voor AkzoNobel noodzakelijke certificaten hebben en aan onze veiligheidseisen voldoen, maken wij geen onderscheid tussen nationaliteiten."

Transporteurs geven duidelijk aan dat er een harde prijsconcurrentie plaatsvindt in de sector. De vooruitzichten voor transporteurs die tot nog toe werken met Nederlandse chauffeurs op vaste contracten zijn niet positief. Enkele bedrijven geven aan dat zij recentelijk langdurige klanten 'op tientjes' hebben verloren aan concurrenten die net iets goedkoper werken.

Transportbedrijf Nijhof Wassink

"Er zijn opdrachtgevers waar we een langdurige relatie mee hebben. Dat zijn de opdrachtgevers die kwaliteit zoeken. Wij zeggen altijd dat we niet de grootste transporteur willen zijn, maar de beste. We willen onze mensen ook netjes kunnen betalen en dat betekent dat je niet alle opdrachten krijgt. Er zijn toch opdrachtgevers die waarde hechten aan kwaliteit, en daar hebben we langdurige relaties mee. Maar je hebt ook bedrijven waar je jarenlang keurig werk voor hebt verricht en die je dan bij een tender voor een 1% lagere prijs aan de kant schuiven. Bij langdurige relaties speelt kwaliteit

meestal een belangrijke rol; bij de korterdurende relaties speelt prijs de belangrijkste rol."

Op lange afstanden in het internationaal transport kunnen de bedrijven die met Nederlandse chauffeurs werken nauwelijks meer concurreren. De transporteurs moeten zich dus meer richten op de kortere afstanden en op de gespecialiseerde, hoge kwaliteit transporten, waarvoor veel kennis is vereist om stoffen veilig te kunnen laden, vervoeren, en lossen.

Verantwoordelijkheid: tot de poort of verder

De verantwoordelijkheid die opdrachtgevers voelen voor het sociaal beleid van hun transporteurs van chemische stoffen lijkt sterk uiteen te lopen. Sommige bedrijven nemen een pro-actievare houding aan dan andere. In 2012 rapporteerde Zembla dat ExxonMobil geen verantwoordelijkheid neemt voor wat buiten het eigen bedrijfsterrein gebeurt. Hoewel het kennis nam van misstanden in het chemisch transport, nam het bedrijf destijds de positie in dat elke verantwoordelijkheid van ExxonMobil ophoudt bij de poort.²⁷

DSM

DSM heeft in reactie op de huidige ontwikkelingen een beleid ontwikkeld waarbij het chauffeurs aan de poort controleert en test, maar neemt verder een passieve houding aan: het zegt niet te kunnen controleren of chauffeurs buiten het eigen terrein worden vervangen door goedkopere chauffeurs. Het bedrijf is ook niet op de hoogte welke subcontractors worden ingezet door de logistiek dienstverleners. In het licht van de grootschalige misstanden, die uitgebreid zijn belicht in de pers, is dit op zijn minst een opmerkelijke reactie.

Hoewel DSM ook al langer werkt met enkele transporteurs, geeft het aan transporteurs 'scherp te willen houden' door op enkele uitzonderingen na geen langdurige relaties met transporteurs aan te gaan. Het bedrijf onderneemt geen concrete actie om sociale voorwaarden bij transporteurs te beïnvloeden. Wel geeft het toe dat door de grote onzekerheid en de prijsconcurrentie, onder anderen ook door DSM gestimuleerd, transporteurs hun toevlucht kunnen zoeken in schijnconstructies.²⁸

Chemical Distribution Institute

Net als DSM geeft een ander internationaal chemisch concern aan dat het de chauffeurs die de bedrijfsterreinen oprijden controleert. Zodra de chauffeur voldoet aan de zowel wettelijke eisen als locatie-eisen van dit chemieconcern, mag hij het terrein op. Na het verlaten van het terrein controleert dit chemisch bedrijf niet meer wat er onderweg met de lading en chauffeur gebeurt. Het is dus niet onmogelijk dat chauffeurs na het verlaten van het bedrijfsterrein op een nabijgelegen parkeerplaats hun

lading loskoppelen en overhandigen aan ongeschoolde collega's. Alleen bij incidenten is een transporteur verplicht dit te melden; hierop zegt het chemieconcern te reageren door een analyse uit te voeren van de vervoerder en hier consequenties aan te verbinden.

Bedrijven die vloeistoffen vervoeren voor dit chemieconcern kunnen door leden van het Chemical Distribution Institute (CDI) geaudit worden. Het CDI is een non-profit initiatief van de chemische industrie met leden als Shell, Cargill, en DSM, dat de veiligheid en kwaliteit van maritiem transport en van opslag van chemische stoffen, moet monitoren en verbeteren. Sociale criteria maken geen deel uit van de CDI-audits, die dienen ter controle van kwaliteits- en veiligheidscriteria. Na aanwijzingen over misstanden bij een transporteur te hebben gekregen, gaf een van de geïnterviewde chemische concerns het CDI de opdracht om een audit uit te voeren bij de transporteur. Naar aanleiding van de CDI-audit werd besloten dat de transporteur wel aan de kwaliteits- en veiligheidscriteria voldeed, en dat het contract met de transporteur niet hoefde te worden beëindigd.

Cargill

Ook Cargill heeft een tamelijk passief beleid, maar gaat een stapje verder dan DSM: het raadt transporteurs aan om een sociaal beleid te hebben en om duurzaam te werken, maar dit zijn geen bindende voorwaarden, en het bedrijf controleert hier momenteel niet op. Het bedrijf geeft wel aan dat het de intentie heeft om sociale aspecten in de toekomst wel op te nemen in audits. Cargill eist in huidige contracten wel dat transport uitgevoerd moet worden in overeenstemming met nationale regelgeving voor de bescherming van de werknemers, inclusief werk-, rij- en rusttijden.

Ook stelt Cargill duidelijke schriftelijke eisen aan het gebruik van subcontractors. Zij moeten aan exact dezelfde verplichtingen en kwaliteitseisen voldoen als de contracthouder. De hoofdaannemer is ervoor verantwoordelijk dat dit ook gebeurt. De namen en contactgegevens van alle subcontractors zijn bekend bij Cargill. Ook moeten zij op aanvraag binnen 24 uur documentatie kunnen aanleveren om aan te tonen dat zij aan Cargills kwaliteitseisen voldoen. Cargill gebruikt ook audits en heeft kwaliteitsmanagementprocessen opgetuigd. Het geeft wel aan dat de aantallen transportbedrijven zo groot is dat het niet overal audits uit kan voeren binnen de cycli van de geldigheid van een tender. In principe voert Cargill dus weinig audits uit bij alle subcontractors; zodra echter blijkt dat ergens misstanden voorkomen, dan worden alle banden met de betreffende subcontractor onmiddellijk beëindigd. Het bedrijf geeft aan dat dit tot op heden nog niet is voorgevallen.

Shell

Shell zegt groot belang te hechten aan naleving van wet- en regelgeving door haar contractspartijen, 'waaronder naleving van sociale verplichtingen van een transportbedrijf jegens haar werknemers'. Het bedrijf geeft aan dat het subcontracting slechts toestaat na schriftelijke toestemming te hebben gegeven aan een contractor en staat subcontracting überhaupt niet toe voor bepaalde producten en spot contractors. Shell voert audits en spot checks uit bij contractors en bij subcontractors, en stelt dezelfde eisen aan subcontractors als aan haar contractspartij.

Shell stelt dat het 'met regelmaat' audits uitvoert bij transporteurs, waarbij wordt gecontroleerd op naleving van de rij- en rusttijden, snelheid, training van chauffeurs, en noodzakelijke vergunningen. Het bedrijf zegt maatregelen te treffen als een transportbedrijf contractuele en/of wettelijke verplichtingen niet nakomt, wat kan inhouden dat Shell de overeenkomst met de transporteur tussentijds kan beëindigen. Het bedrijf geeft geen details over hoeveel audits het uitvoert en doet geen uitspraken over misstanden in het chemisch transport.

AkzoNobel Industrial Chemicals

AkzoNobel Industrial Chemicals werkt voor een groot deel van de Nederlandse opdrachten sinds meer dan 30 jaar met één transporteur die geen gebruik maakt van schijnconstructies en buitenlandse chauffeurs. Deze transporteur is gespecialiseerd in het vervoer van zuren en logen en werkt met goed opgeleide chauffeurs. In dit deelsegment van dit complexe chemische transport is de concurrentie iets minder groot dan in het vervoer van minder gevaarlijke stoffen.

Volgens de transporteur worden kwaliteit, veiligheid en service in dit deelsegment nog wel gewaardeerd. De transporteur werkt haast uitsluitend op langdurige contracten met klanten als Bayer, AkzoNobel en Solvay. Dit biedt aan beide partijen continuïteit.

In de partnerschap tussen AkzoNobel Industrial Chemicals en deze transporteur worden operationele zaken regelmatig besproken en worden processen in samenspraak geoptimaliseerd. Het lijkt erop dat de hoge standaard van het sociaal beleid de transporteur samenhangt met de continuïteit van deze samenwerking en met de bereidheid van de opdrachtgever om te blijven betalen voor de kwaliteit van de transporteur en diens chauffeurs.

Wat betreft subcontractors laat AkzoNobel de keuze volledig over aan transporteurs. In principe kent het bedrijf de namen van de subcontractors dan ook niet, hoewel audits bij subcontractors steekproefgewijs kunnen worden uitgevoerd.

Wel stelt het de eis dat eventuele subcontractors aan alle wettelijke eisen en regelgeving moeten voldoen en aan dezelfde AkzoNobel voorwaarden als de contracthoudende transporteurs zelf. Alle chauffeurs die bij AkzoNobel komen laden, ook chauffeurs in dienst van subcontractors, moeten de AkzoNobel product- en veiligheidstrainingen hebben doorlopen bij een technisch manager van AkzoNobel, en een examen hebben afgelegd met betrekking tot de regels van de laadlocatie. Met hun aldus verkregen certificaat, dat één of twee jaar geldig is, worden zij toegelaten tot de site.

Ook geeft AkzoNobel aan dat de chauffeur die een lading meeneemt, ook bij de klant bekend is. Een onbekende chauffeur zou ook door de klant niet toegelaten worden op het terrein. Omdat de lading is gekoppeld aan een kenteken, en het kenteken gekoppeld is aan een chauffeur, kan de klant zo zien dat een gekwalificeerde chauffeur onderweg niet is vervangen door een ander. Volgens AkzoNobel is het risico dat de lading van het bedrijf wordt vervoerd door een ongekwalificeerd chauffeur dus erg klein. Het wijst er wel op dat het niet verantwoordelijk is voor de manier waarop een klant zijn procedures geregeld heeft. Zo is het volgens AkzoNobel een 'gecombineerde verantwoordelijkheid', waarin zowel AkzoNobel als de klant het risico proberen af te dekken.

Conclusies

De nieuwe Wet Aanpak Schijnconstructies zal opdrachtgevers juridisch aansprakelijk stellen voor problemen rond schijnconstructies en onderbetaling bij hun (sub-)contractors. Met name in de transportbranche, waarin dergelijke problemen relatief veel voorkomen, heeft dit consequenties voor opdrachtgevers.

Transportondernemingen die chemische stoffen vervoeren kunnen ervoor kiezen om uitsluitend met de beste chauffeurs en met een uitstekend sociaal beleid te werken, maar zij ervaren concurrentie met bedrijven die hun arbeidskosten weten te drukken. In de deelsector worden schijnconstructies ingezet om beter te kunnen concurreren, en vakbonden en media hebben bericht over het ontstaan van onveilige situaties en ontduiking van wet- en regelgeving door transportondernemingen. De inspectie op naleving van wet- en regelgeving laat bovendien te wensen over. Transporteurs die overtredingen begaan hebben een kleine kans om hierop betrappt te worden. Dit werkt misstanden in de hand. De multinationals die opdracht geven voor de chemische transporten hebben ondervonden wat dit kan betekenen. Na geconfronteerd te zijn met onkundige chauffeurs die geen Nederlands, Engels of Duits spraken, zijn de bedrijven een selectiebeleid aan de poort gaan uitvoeren. Opdrachtgevers laten binnenkomende chauffeurs tests uitvoeren om de veiligheid van het laadproces op het eigen terrein te kunnen garanderen.

Alle opdrachtgevers benadrukken dat zij het van het grootste belang achten dat transporteurs de wet- en regelgeving en ook hun eigen kwaliteitsnormen respecteren, en dat overtreding hiervan zeer hoog wordt opgenomen. Clausules hierover zijn ook opgenomen in contracten. Desondanks voeren de opdrachtgevers slechts zeer beperkt audits uit, en sommige opdrachtgevers, zoals AkzoNobel Industrial Chemicals en DSM, zijn niet eens op de hoogte van welke subcontractors met hun ladingen rijden.

Tijdens tenderprocedures dienen transporteurs zeer veel informatie aan te leveren over hun bedrijf en bedrijfsvoering. Shell voert voorafgaand aan de tenderprocedure zelfs al audits uit bij potentiële contractspartijen. Hoewel thema's als duurzaamheid en kwaliteit van de vrachtwagens wel aan de orde komen tijdens de tenderprocedure, hoeven transporteurs geen informatie aan te leveren over hun sociaal beleid. Ook in contracten stellen opdrachtgevers geen sociale eisen aan hun transporteurs.

Een aantal transporteurs dat gevaarlijke stoffen vervoert en werkt met hoogwaardige chauffeurs en een goed sociaal beleid, geeft aan duurder te zijn dan concurrenten. Desondanks zijn hun opdrachtgevers nog altijd bereid om meer te betalen voor de hoge kwaliteit dienstverlening

die deze bedrijven kunnen garanderen. Andere transporten lijken sterker op prijs uitbesteed te worden: hier is de kans groter dat opdrachtgevers vaker wisselen van transporteur en krijgen transporteurs minder financiële ruimte.

Met het gebrek aan controles door overheid en opdrachtgevers is het in de huidige situatie relatief eenvoudig voor een transporteur om wet- en regelgeving en kwaliteitseisen van opdrachtgevers in de wind te slaan. Opdrachtgevers doen geen actieve pogingen om het sociaal beleid van transporteurs te beïnvloeden. Noch in tenders, noch in contractonderhandelingen nemen zij kennis van het sociaal beleid van transporteurs. Er zijn vanuit opdrachtgevers geen financiële of andere prikkels voor transporteurs om een stevig sociaal beleid te hanteren.

Aanbevelingen

Opdrachtgevers

Om schijnconstructies in het chemisch transport te ontmoedigen, zijn meerdere maatregelen wenselijk. Opdrachtgevers moeten eisen stellen aan het sociaal beleid van transporteurs. In tenderprocedures dienen sociale criteria te worden opgenomen, en moeten zij onderdeel uit gaan maken van verplicht pakket aan informatie dat transporteurs moeten indienen. Daarbij dient door de opdrachtgevers expliciet te worden gemaakt dat sociale criteria meewegen in de gunning van opdrachten, en hoe zwaar deze meewegen in de gunning van de opdracht. In contracten dienen bindende voorwaarden te worden gesteld aan het sociaal beleid van zowel de contractor als de subcontractors.

Extra aandacht dient te worden besteed om de problemen bij subcontractors te voorkomen. Hier is het risico op misstanden het grootst. Opdrachtgevers dienen daarom standaard te weten welke subcontractors betrokken zijn bij het vervoer van hun chemische stoffen. Sociale eisen die gelden voor contractors dienen ook te gelden voor subcontractors.

Het dient te worden benadrukt dat papieren eisen alleen niet kunnen garanderen dat misstanden bij subcontractors niet plaatsvinden. Zolang opdrachtgevers en contractors niet nadrukkelijk controles uitvoeren bij subcontractors, is de kans op misstanden bij subcontractors nog steeds groot. Een stevig sociaal beleid kost een transportonderneming geld. Zonder financiële stimulans is het voor transportondernemingen onder de huidige omstandigheden lastig om competitief te blijven zonder sterk te besparen op arbeidskosten. Als opdrachtgevers te scherp tenderen op prijs, neemt de druk voor transporteurs toe. Opdrachtgevers dienen daarom bewust financiële ruimte te geven aan transportondernemingen om te blijven

investeren in personeel dat onder goede sociale voorwaarden kan blijven werken. Hiertegenover staat dat opdrachtgevers dan ook van de transporteurs kunnen eisen aan te tonen dat zij inderdaad niet besparen op arbeidsvoorwaarden.

Het uitvoeren van regelmatige audits, niet alleen op kwaliteit en veiligheid maar ook op sociale criteria, is noodzaak. Dergelijke audits dienen uitgevoerd worden bij zowel contractors als subcontractors. Momenteel blijken audits, door de veelheid aan transporteurs en subcontractors, voor individuele opdrachtgevers lastig te realiseren. Om de veiligheid en kwaliteit van wegtransporten te garanderen zou een sectorbreed initiatief tot audits daarom een mogelijkheid kunnen zijn. Zo laat de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEP) audits uitvoeren bij contractors die voor NOGEP-leden werken, die met alle leden gedeeld worden. Ook de Chemical Distribution Institute zou hier mogelijk een rol kunnen vervullen. Het is aan te bevelen dat opdrachtgevers samenwerken met overheid en vakbonden om tot een gezamenlijke aanpak te komen.

Overheid

De overheid dient meer capaciteit vrij te maken om te controleren op naleving van wet- en regelgeving. Transporteurs geven aan dat weinig controle plaatsvindt op de weg. De consequenties van de beperkte controle zijn ernstig: door misstanden in het transport te laten voortbestaan, worden goedwillende transporteurs uit de markt gedrukt en worden de arbeidsvoorwaarden van grote aantallen chauffeurs aangetast. Bovendien komt de externe veiligheid in het nauw als chauffeurs rust- en rijtijdenwet overtreden. Controles hebben dus een belangrijke functie om ongelukken tijdens chemisch transport te voorkomen en om chauffeurs te beschermen tegen uitbuiting.

Endnotes

- 1 UN News Centre, UN Human Rights Council endorses principles to ensure businesses respect human rights, 16 juni 2011, <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=38742#.VCE_oWPPex0>, 19 september 2014; United Nations Human Rights Council, Guiding Principles on Business and Human Rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" Framework", A/HRC/17/31, 21 maart 2011, <<http://business-humanrights.org/sites/default/files/media/documents/ruggie/ruggie-guiding-principles-21-mar-2011.pdf>>, 19 september 2014.
- 2 Kamerbrief van Minister Asscher aan de Tweede Kamer over de aanpak van schijnconstructies, 11 april 2013, download via <<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/04/11/kamerbrief-aanpak-schijnconstructies.html>>, 19 september 2014; Actieplan bestrijden van schijnconstructies, 11 april 2013, download via <<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/04/11/actieplan-bestrijden-van-schijnconstructies.html>>, 19 september 2014; Kamerbrief van Minister Asscher aan de Tweede Kamer voortgangsrapportage aanpak schijnconstructies, 26 november 2013, download via <<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/11/27/voortgangsrapportage-aanpak-schijnconstructies.html>>, 19 september 2014; Kamerbrief van Minister Asscher aan de Tweede Kamer met de Tweede voortgangsrapportage over de aanpak schijnconstructies, 4 juli 2014, download via <<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/07/04/kamerbrief-tweede-voortgangsrapportage-aanpak-schijnconstructies.html>>, 19 september 2014.
- 3 CBS. <<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=82214NED&D1=0&D2=a&D3=a&D4=a&VW=T>>, 28 juli 2014.
- 4 ABN AMRO, Visie op Goederenvervoer over weg, Update 2014, <<https://insights.abnamro.nl/visie-op-sectoren/visie-op-goederenvervoer-weg/>>, 28 juli 2014.
- 5 CBS. <<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=82214NED&D1=0&D2=a&D3=a&D4=a&VW=T>>, 28 juli 2014.
- 6 ING Economisch Bureau, Kwartaalbericht Transport & Logistiek, "Kansen keren voor binnenlandse logistiek", 21 juli 2014, <<http://ttmnl.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2014/07/ING-Kansen-keren-voor-binnenlandse-logistiek-Juli-2014.pdf>>, 28 juli 2014; Rabobank Cijfers & Trends, Thema-update: Transport, oktober 2013, <https://www.rabobank.nl/images/m663_rabobank_tu_transport_def_29585166.pdf>, 28 juli 2014; ABN Amro, Visie op Goederenvervoer over weg, Update 2014.
- 7 ABN Amro, Visie op Goederenvervoer over weg, Update 2014; FNV Bondgenoten, "Werknemers Transport en logistiek in actie bij distributiecentra Albert Heijn, 6 juni 2014, <http://www.fnvbondgenoten.nl/nieuws/perskamer/pers/persarchief/2014/juni/859539-actie_werknemers_transport_logistiek_bij_dc_ah_060614/>, 28 juni 2014.
- 8 ING Economisch Bureau, Kwartaalbericht Transport & Logistiek, "Kansen keren voor binnenlandse logistiek", 21 juli 2014; FNV Bondgenoten, "Chauffeursactie zondag en maandag", 4 juli 2014, <http://www.fnvbondgenoten.nl/nieuws/perskamer/pers/persarchief/2014/juli/865711-chauffeursactie_zondag_maandag/>, 28 juli 2014; FNV Bondgenoten, "Minister Asscher brengt werkbezoek aan chauffeurs", 19 mei 2014, <http://www.fnvbondgenoten.nl/nieuws/perskamer/pers/persarchief/2014/mei/857674-asscher_brengt_werkbezoek_chauffeurs/>, 28 juli 2014.
- 9 Zembla documentaire, Explosief transport, 12 oktober 2012, <<http://zembla.incontxt.nl/seizoenen/2012/afleveringen/12-10-2012>>, 26 augustus 2014.
- 10 SOMO, Status: Bezorgd. Arbeidsomstandigheden in de Nederlandse pakketdienstensector. December 2012, http://www.somo.nl/publicationsnl/Publication_3909-nl, 19 september 2014.
- 11 Volkskrant, "Ikea omzeilt Nederlandse wet met Slowaakse chauffeurs", 15 juli 2014, <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2680/Economie/article/detail/3689376/2014/07/15/IKEA-omzeilt-Nederlandse-wet-met-Slowaakse-chauffeurs.dhtml>>, 15 augustus 2014.
- 12 FNV Bondgenoten, "Vakbonden: uitbuiting bij lokale transporten Ikea Nederland en België", 15 juli 2014, <http://www.fnvbondgenoten.nl/nieuws/perskamer/pers/persarchief/2014/juli/677479-vakbonden-uitbuiting_bij_lokale_transporten_ikea_nederland_en_belgie/>, 15 augustus 2014.
- 13 Volkskrant, "'Chauffeurs Ikea en Shell zitten maanden in wagen'", 14 juni 2014, <<http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2680/Economie/article/detail/3672393/2014/06/14/Chauffeurs-Ikea-en-Shell-zitten-maanden-in-wagen.dhtml>>, 15 augustus 2014.
- 14 FNV Bondgenoten, "Misstanden bij lokaal transport Ikea in België en Nederland", 14 augustus 2014, <http://www.fnvbondgenoten.nl/mijnbranche/bedrijven/ikea/nieuws/871172-wereldwijde_aandacht_misstanden_lokale_transporten_ikea_belgie_nederland_140814/>, 15 augustus 2014.
- 15 Logistiek.nl, "TLN: liberalisering transportmarkt moet stoppen", 20 november 2012, <<http://www.logistiek.nl/Logistieke-dienstverlening/Markt/2012/11/TLN-Verdere-liberalisering-transportmarkt-moet-stoppen-1109509W/>>, 28 juli 2014; Truckstar.nl, "TLN nu tegen verruiming cabotage", 20 november 2012, <<http://www.truckstar.nl/nieuws/detail/tln-nu-tegen-verruiming-cabotage/>>, 28 juli 2014.
- 16 Logistiek.nl, "TLN: liberalisering transportmarkt moet stoppen", 20 november 2012.
- 17 Kamerbrief van Minister Asscher aan de Tweede Kamer voortgangsrapportage aanpak schijnconstructies, 26 november 2013, download via <<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/11/27/voortgangsrapportage-aanpak-schijnconstructies.html>>, 19 september 2014.
- 18 Ibid.
- 19 Ibid.
- 20 Ibid.
- 21 Ibid.
- 22 Ibid.
- 23 ABN Amro, Goederenvervoer over de weg, mei 2013.
- 24 Ibid.
- 25 Zembla documentaire, Explosief transport, 12 oktober 2012.
- 26 Ibid.
- 27 Ibid.
- 28 Bron: Interview DSM.

Colofon

Auteur: Fleur Scheele

Layout: Frans Schupp

Foto: iStockphoto

Deze tekst werd oorspronkelijk uitgegeven als deel van de publicatie 'De invloed van opdrachtgevers op het sociaal beleid van transporteurs. Tenderprocedures en contractonderhandelingen in het transport van chemische stoffen en in de pakketbezorging voor webwinkels', verschenen in oktober 2014 onder ISBN nummer 978-94-6207-046-2

Deze briefing paper is geschreven door SOMO in opdracht van FNV Bondgenoten. De inhoud van de briefing paper is de verantwoordelijkheid van SOMO en representeert niet noodzakelijkerwijs de zienswijze van FNV bondgenoten.



SOMO

Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen
Centre for Research on Multinational Corporations

Sarphatistraat 30
1018 GL Amsterdam
The Netherlands
T: +31 (0)20 639 12 91
F: +31 (0)20 639 13 21
info@somo.nl
www.somo.nl

SOMO is een onafhankelijke not-for-profit onderzoeks- en netwerkorganisatie. SOMO richt zich op duurzame ontwikkeling, zowel sociaal, ecologisch als economisch.



In opdracht van:
FNV Bondgenoten
Postbus 9208
3506 GE Utrecht