**Position paper - Rondetafelgesprek - Uitbuiting en transport d.d. 23 november 2016**

*Niels Agatz, universitair hoofddocent Transport en Logistiek*

*Rob Zuidwijk, hoogleraar Ports in Global Networks*

*Rotterdam School of Management, Erasmus Universiteit*

Deze notitie bespreekt kort recente ontwikkelingen in logistieke ketens die context geven aan en relevant zijn voor de recente discussies over misstanden in de transportsector.

1. **Vraag naar toenemende transparantie in complexe ketens**

Globalisering ging hand in hand met het verdelen van productiestappen van producten en diensten op locaties wereldwijd, maar ook binnen Europa. Hiermee werd de keten aan activiteiten (aankoop grondstoffen en halffabricaten, productiestappen, logistiek en transport) steeds minder overzichtelijk. Zo kon het gebeuren dat bij het ineenstorten van een gebouwencomplex in Plaza Rana, Bangladesh, waarbij meer dan 1000 mensen omkwamen, er enerzijds sprake was van ontoelaatbare arbeidsomstandigheden, terwijl anderzijds de indirecte opdrachtgevers, in dit geval gerenommeerde kledingmerken, zeiden van niets te weten.[[1]](#endnote-1) In toenemende mate wordt waarde gehecht aan het zichtbaar maken van processen in wereldwijde ketens. Belangrijke multinationale ondernemingen, zoals Nike en Levi-Strauss, werken hieraan mee door hun toeleveranciers bekend te maken, hetgeen gezien kan worden als het vrijgeven van concurrentiegevoelige informatie.[[2]](#endnote-2) Ook winkelketen H&M heeft zich inmiddels ontwikkeld tot een bedrijf dat een acceptabel inkomen nastreeft voor de mensen die bij de productie van haar producten in de keten betrokken zijn, al worden er bij dat streven vraagtekens gezet.[[3]](#endnote-3)

Het is in ieder geval duidelijk dat er nog een lange weg te gaan is voordat arbeidsomstandigheden en redelijke vergoeding voor werknemers, die onze producten en diensten leveren, gemeengoed zijn.

De complexiteit van wereldwijde ketens kan wellicht worden gecompenseerd door het gebruik van moderne informatietechnologie, waaronder technieken die het mogelijk maken om de in de keten gegenereerde gegevens te versleutelen, zodat ze niet achteraf kunnen worden veranderd, en met het product of de dienst in kwestie verbonden blijven.[[4]](#endnote-4) Zo zouden de arbeidsomstandigheden, waaronder product of dienst is voortgebracht, kunnen worden vastgelegd en (her)gebruikt voor onderzoek door meerdere klanten met gebruik van standaarden.[[5]](#endnote-5) Immers, veel leveranciers hebben diverse multinationale ondernemingen als klant, zodat coördinatie van rapportages en certificering aan te bevelen is.

Als merkhouders of eindklanten verantwoordelijk worden gehouden voor de arbeidsomstandigheden in de totale voortbrengende keten van producten en diensten, waaronder logistieke diensten, dan is het erg belangrijk dat de rapportages betrouwbaar en in het bijzonder verifieerbaar zijn. Dit geldt zowel voor vrijwillige programma’s als wettelijk vastgelegde verplichtingen.

Het gebruik van *labels* die de sociale en milieu-footprint duiden (fair trade, carbon footprint, puur & eerlijk, etc.) kunnen helpen de consument te laten kiezen voor verantwoord geproduceerde producten en diensten, maar hier kleven ook bezwaren aan: Consumenten zijn vaak onbekend met de precieze betekenis van de labels, en labels lijken meer te claimen meer dan onomstotelijk kan worden vastgesteld.[[6]](#endnote-6)

1. **Nieuwe vormen van werken en de deeleconomie**

Gedreven door technologische ontwikkelingen vinden steeds meer transacties plaats tussen particulieren. De waarde van alle producten die online tussen particulieren worden verhandeld is groter dan de reguliere online bestedingen.[[7]](#endnote-7) Naast de verkoop van producten zien we ook dat particulieren aan elkaar diensten verlenen tegen betaling. Deze trend wordt vaak aangeduid als de deeleconomie of *crowd-based capitalism[[8]](#endnote-8)*. Online platforms brengen vraag en aanbod van diverse producten en diensten bij elkaar. Naast de algemene websites zoals Marktplaats en Ebay, is er de laatste jaren sprake van een sterke opkomst van gespecialiseerde online platforms voor het delen van bijvoorbeeld huizen (Airbnb), spullen (Peerby), auto’s (Snappcar) en autoritten (Uber).

De nieuwste ontwikkelingen in deze context zijn toepassingen die zich specifiek richten op het bij elkaar brengen van vraag en aanbod in de transportsector. In Nederland zijn op dit gebied verschillende *startups* actief zoals [Pick-This-Up](http://pickthisup.nl/), [Trunkrs](https://trunkrs.nl/), Just Cargo en Quicargo. Wanneer ze gebruik maken van bestaande vrachtritten en autoritten (“een pakketje meenemen voor je buurman op weg naar huis”) hebben deze systemen de potentie om het aantal gereden kilometers en de daarmee samenhangende files en uitstoot sterk te verminderen[[9]](#endnote-9).

De deeleconomie leidt ook tot het ontstaan van nieuwe bedrijfsmodellen. Het verdienmodel van online platforms (zoals taxiservice Uber) is over het algemeen gebaseerd op een percentage van de gegenereerde inkomsten. Het bedrijf achter het online platform heeft vaak veel controle over de werkplanning en de toewijzing van taken aan de werkers. In de VS en het Verenigd Koninkrijk is er momenteel veel discussie over de juridische status van iemand die werkt via een dergelijk platform.[[10]](#endnote-10) Zijn het onafhankelijke ondernemers of wordt deze classificatie alleen gebruikt om Arbo regelgeving te omzeilen en werknemers te kunnen uitbuiten? [[11]](#endnote-11) Steeds vaker duiken er verhalen op over lange werkdagen en lonen onder het minimum bij dit soort flexibele constructies.[[12]](#endnote-12) Daarnaast vervagen de scheidslijnen tussen personen- en goederenvervoer en privéactiviteiten en werk.

Het is dus belangrijk om na te gaan of de huidige regelgeving nog geschikt is om de werknemers in de transportsector nu en in de toekomst voldoende te beschermen tegen misstanden gegeven deze nieuwe ontwikkelingen. Eventuele nieuwe regelgeving moet duidelijke randvoorwaarden stellen maar tegelijkertijd deze duurzame en innovatieve vormen van transport stimuleren. [[13]](#endnote-13)

1. CEO van Benetton, Biagio Chiarolanza, verklaarde: “Benetton Group strongly reiterates that none of the manufacturers housed in the collapsed building is a supplier to any of our Group’s brands. We have since established that one of our suppliers had occasionally subcontracted orders to one of these Dhaka-based manufacturers.” [↑](#endnote-ref-1)
2. Zie: Doorey, D. J., 2011. The Transparent Supply Chain: from Resistance to Implementation at Nike and Levi-Strauss. *Journal of Business Ethics*, 11, pp. 587-603. [↑](#endnote-ref-2)
3. Het CSR rapport van H&M streeft naar “fair living wages” en het bedrijf werkt daartoe naar eigen zeggen samen met locale en internationale organisaties. Belangrijk is dat de werknemers niet in dienst zijn bij het bedrijf zelf, maar bij de leveranciers. Overigens worden de claims door sommige organisaties betwist en wordt gevraagd om rapportage van verifieerbare kentallen; zie bijvoorbeeld [cleanclothes.org](http://cleanclothes.org). [↑](#endnote-ref-3)
4. In dit verband is er veel aandacht voor Blockchain technologie; zie bijvoorbeeld [www.provenance.org](http://www.provenance.org) [↑](#endnote-ref-4)
5. Zie bijvoorbeeld: Rules of the game: A brief introduction to international labour standards (2014), available via [www.ilo.org](http://www.ilo.org). [↑](#endnote-ref-5)
6. Zie CSR label [www.csr-label.com](http://www.csr-label.com) en David Vogel (2007). The Market for Virtue: The Potential and Limits of Corporate Social Responsibility, Brookings Institution Press. Voorbeeld specifieke kritiek: Sarah Morrison (6 mei 2012). Fairtrade: Is it really fair? Independent, via <http://www.independent.co.uk/>. [↑](#endnote-ref-6)
7. Dan, Cudjoe. "Consumer-To-Consumer (C2C) Electronic Commerce: The Recent Picture." International Journal of Networks and Communications 4.2 (2014): 29-32 [↑](#endnote-ref-7)
8. Zie: Sundararajan, Arun. The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism. MIT Press, 2016. [↑](#endnote-ref-8)
9. Zie: A.M. Arslan (Alp), N.A.H. Agatz (Niels), L.G. Kroon (Leo) and R.A. Zuidwijk (Rob), Crowdsourced Delivery: A Dynamic Pickup and Delivery Problem with Ad-hoc Drivers, <http://repub.eur.nl/pub/79743/> [↑](#endnote-ref-9)
10. In de VS en het VK zijn verschillende rechtszaken aangespannen tegen bedrijven als Uber en Lyft. Zie bijvoorbeeld: <https://www.fastcompany.com/3042248/the-gig-economy-wont-last-because-its-being-sued-to-death/>

<https://www.nrc.nl/nieuws/2016/10/28/rechter-vk-werknemers-uber-geen-zelfstandig-ondernemers-a1528984> [↑](#endnote-ref-10)
11. Zie: Robert Reich, The Share-the-Scraps Economy,2015 <http://robertreich.org/post/109894095095/>

Uber geen deeleconomie maar slavernij: <http://www.p-plus.nl/nieuws/Uber-slavernij> [↑](#endnote-ref-11)
12. <http://www.businessinsider.com/uber-drivers-say-theyre-making-less-than-minimum-wage-2014-10?international=true&r=US&IR=T> [↑](#endnote-ref-12)
13. Door te strikte regelgeving zijn bepaalde vormen van carpoolen niet meer toegestaan in delen van Canada: <http://lawvibe.com/carpooling-decision-in-canada-no-compensation-allowed-for-inter-city-trips/> [↑](#endnote-ref-13)