



Manifest

OVER HUN RUG

**Structurele overbelasting bij
koeriersbedrijven**

FNV.NL/TL



Transport & Logistiek

HET MOET ANDERS

Black Friday, Sinterklaas, Kerst en Nieuwjaar zijn een feest voor consumenten en webwinkels – maar niet voor iedereen in de pakketketen. Voor veel medewerkers van koeriersbedrijven is het geen feestje. Tussen half november en nieuwjaar worden miljoenen extra pakketten verwerkt en bezorgd in een al overbelaste en extreem competitieve markt.

Juist in deze periode is het belangrijk om de problemen en risico's voor koeriersmedewerkers zichtbaar te maken. We staan er te weinig bij stil welke prijs het “vandaag besteld, morgen bezorgd”-model vraagt van de gezondheid en veiligheid van werknemers. Het moet anders: veiliger, gezonder en eerlijker.

De politiek moet ingrijpen, want overbelaste werknemers hebben niet de luxe om af te wachten tot bedrijven vrijwillig en voldoende investeren. De huidige aanpak pakt de bron niet aan en is volstrekt onvoldoende. Werknemers verdienen structurele, afdwingbare verbeteringen.



DE MARKT

Het is geen toeval dat de pakketsector te weinig doet aan preventie: de financiële prikkel ontbreekt om het werk gezond te organiseren. Werkgevers dragen in Nederland slechts 15% van de kosten van werkgerelateerde gezondheidsschade, 73% wordt gedragen door de werknemer en diens naasten en 12% door de overheid.¹ Bij inzet van uitzendkrachten of via schijn-ZZZ constructies dalen de werkgeverskosten nog verder, zodat de reeds lage contante waarde van de arbeidsrelatie nog meer afneemt. De Nederlandse Arbeidsinspectie observeert dat werkgevers hierdoor minder zuinig worden op hun personeel: "hoe lager de contante waarde hoe groter de kans op arbeidsongevallen."²

Het is voor werkgevers eenvoudig om werknemers in te zetten als wegwerpproducten die eenvoudig en vrijwel kosteloos vervangen kunnen worden. Tel de toegenomen concurrentie en het jaarlijks stijgende pakketvolume daarbij op en je krijgt een giftige cocktail die zorgt voor zeer ongezonde werkomstandigheden.

POLITIEK MOET INGRIJPEN

De huidige pakketmarkt is oververhit en scheefgegroeid, ze draait letterlijk over de ruggen van werknemers. Structurele overbelasting en concurrentie op arbeidsomstandigheden moeten stoppen. Bedrijven nemen onvoldoende verantwoordelijkheid; het is veelzeggend dat de situatie sinds het inspectietraject in 2012 is verslechterd en de sector de oproep van de Arbeidsinspectie negeert. Er zijn geen vaste minimumafspraken vastgelegd in een arbocatalogus om fysieke belasting te verminderen en de oorzaken bij de bron aan te pakken. Dat moet veranderen: werknemers verdienen duidelijke, afdwingbare regels die hun gezondheid en veiligheid beschermen.

Het is tijd voor wetgeving. FNV wil met politici om tafel om afdwingbare regels te maken voor gezond en veilig werk in de koerierssector. Vrijwillige maatregelen volstaan niet langer; er is een wettelijke bodem nodig om gezond werk te realiseren en roofoverval op ons menselijk kapitaal te voorkomen. Direct handelen is noodzakelijk, zodat werknemers gezond en veilig hun werk kunnen doen.

CONCRETE WETTELIJKE REGELS DIE NODIG ZIJN

✓ Verplicht hulpmiddelengebruik

Pakketten boven 15 kg moeten altijd met hulpmiddelen worden verplaatst, zoals tilhulpen, elektrische stapelaars of robots. De frequentie van zware pakketten is te hoog om dit handmatig vol te houden.

✓ Geen deurbezorging zonder hulpmiddel

Als het hulpmiddel niet tot aan de deur kan komen, mag de bezorging aan de deur niet plaatsvinden.

✓ Tariefprikkel voor gewichtsverdeling

Koeriersbedrijven moeten verschillende tarieven hanteren voor pakketten onder en boven 15 kg, zodat klanten worden gestimuleerd het gewicht over meerdere dozen te verdelen.

✓ Gezonde normtijden

Het moet verplicht worden om normtijden voor fysieke handelingen als laden, lossen en sorteerwerk te laten toetsen door een gecertificeerde ergonoom.

✓ Duidelijke informatie voor werknemers

Werkgevers moeten het gewicht zichtbaar vermelden en een universele kleurcode gebruiken voor gewichtscategorieën, zodat werknemers zich minder snel vertillen.

1 Tompa, E., Mofidi, A., van den Heuvel, S., van Bree, T., Michaelsen, F., Jung, Y., Porsch, L., & van Emmerik, M. (2021). Economic burden of work injuries and diseases: a framework and application in five European Union countries. BMC public health, 21(1), 49. <https://doi.org/10.1186/s12889-020-10050-7>

2 De Nederlandse Arbeidsinspectie (2025), 'Jaarverslag 2024'; <https://www.nlarbeidsinspectie.nl/publicaties/jaarverslagen/2025/03/20/jaarverslag-2024>

HELE SECTOR IN OVERTREDING? DAT IS GEEN TOEVAL!

Tuisbezorging is een service, geen vanzelfsprekendheid. Soms noodzakelijk – bijvoorbeeld wanneer sprake is van een beperking – maar het blijft een dienst die mogelijk wordt gemaakt door het werk van mensen. De prijs die daarvoor wordt betaald is niet eerlijk; niemand tekent voor blijvende gezondheidsschade door je werk.

“Werknemers in de depots van de pakketdiensten – meestal uitzendkrachten en vaak arbeidsmigranten – werken onder te zware fysieke omstandigheden. Zo moeten mensen te zwaar tillen, veel bukken en hoog en diep reiken. Het werktempo ligt bovendien hoog. Door verkeerde werkhoudingen kan lichamelijke overbelasting en gezondheidsschade ontstaan. Dit blijkt uit inspecties van 35 depots bij de 6 grootste pakketdiensten die de Nederlandse Arbeidsinspectie het afgelopen jaar heeft bezocht.”¹

ONDERZOEK NEDERLANDSE ARBEIDSINSPECTIE

De Nederlandse Arbeidsinspectie liet, na een melding van vakbond FNV, onderzoek doen naar de lichamelijke belasting van werknemers in de bezorgketen. De uitkomsten van onderzoeksbureau VHP Human Performance en TNO zijn schokkend: til- en draagwerk scoren in alle fasen van de keten rood. Van het uitladen van vliegtuigen en het sorteren in distributiecentra tot de bezorging aan de deur (zie figuur 1).³ Dit wijst op een sterk verhoogd risico op gezondheidsschade. De oorzaak is niet alleen het gewicht, maar ook de tilfrequentie. Pakketten worden uitgeladen met een frequentie van 400-850 pakketten per persoon per uur en ingeladen met frequenties van 200-400 per persoon per uur. Dit moordende tempo is volgens onze leden werkgeversbeleid: “Er worden te krappe tijdvensters gesteld, zowel tijdens rijden als laden en lossen.” Er moeten direct maatregelen genomen worden om het werk te verlichten en zo slijtage, ziekte en verlies van verdienvermogen te voorkomen.

#	Taken en werkzaamheden	Tillen en dragen
1 en 6	Lossen en laden trailer met rolcontainers	
2	Intern transport naar opvoerplek	
3a	Opleggen vanuit trailer (loose load)	●
3b	Opleggen vanuit rolcontainer	●
3c	Opleggen vanaf pallet	●
3d	Afbreken vliegtuigplaat	●
4	Scannen en stickeren	
5a	Sorteren en beladen in rolcontainer	●
5b	Beladen op pallet	●
5c	Opbouwen vliegtuigplaat	●
7	Laden trailer (loose load)	●
9	Sorteren voor chauffeur	●
10	Laden bus	●
11	Bezorgen	●

Figuur 1: Samenvatting bevindingen VHP Human Performance voor tillen en dragen in de bezorgketen.

³ VPH Human Performance & TNO (2025), ‘Fysieke belasting in de pakketdienstensector,’ pagina 25; <https://www.nlarbeidsinspectie.nl/onderwerpen/pakketverwerking/onderzoek-fysieke-belasting-in-de-pakketdienstensector>

ZIEKTE DOOR FYSIEKE OVERBELASTING

Ziekte door fysieke overbelasting kan op korte en lange termijn optreden. Wanneer je jezelf vertilt, kan het direct in je rug schieten. Maar het kan ook jaren duren voordat je door hebt dat jouw lichaam versleten is. Het is dan meestal te laat voor herstel. Ook je leeftijd kan het verschil maken, want hoe ouder je bent, hoe langzamer je herstelt van overbelasting. Daarnaast zijn het gewicht van de pakketten en de hoeveelheid niet het enige probleem. Onderzoek toont aan dat andere aanwezige risico's - herhalende bewegingen, ongemakkelijke werkhoudingen en hoge werkdruk - ook de kans op ziekte vergroten.⁴ Door het samenspel van verschillende risico's is de zwaarte van fysieke overbelasting voor een buitenstaander moeilijk te zien, terwijl de impact wel gevoeld wordt.

FNV-onderzoek onder leden uit de sector bevestigt dat fysieke overbelasting leidt tot gezondheidsschade. 87% van de respondenten had in het afgelopen jaar minimaal één keer rugklachten, 46% rapporteert terugkerende rugklachten. Ook andere gewrichten lijden onder het zware werk: meer dan 33% had meerdere keren last van heupen, knieën, voeten of schouders.⁵ Dit houdt je geen 40 jaar vol. Laat staan langer.

WAT IS ER NODIG?

De praktijk leert dat gezond werk alleen ontstaat met heldere, afdwingbare regels. De huidige eisen van de Nederlandse Arbeidsinspectie veranderen te weinig aan de dagelijkse realiteit van werknemers. Organisatorische maatregelen, zoals een lager werktempo en taakrotatie blijven vaak 'papieren afspraken'. Wie het minst verbetert, blijft het goedkoopst en dus het aantrekkelijkst voor opdrachtgevers.

Aanvullende wetgeving is nodig om de kern van het probleem aan te pakken: te veel zware pakketten tegen te lage prijzen.



4 Marjolein Douwes, Marlijn Heijnen & Ernest de Vroome, 2021, 'Beroepsziekten aan het bewegingsapparaat. Hoeveel komen ze voor, wat zijn de trends en welke risicofactoren zijn er?' Tijdschrift voor Arbeidsvraagstukken, Volume 38, Issue 3, p. 421 - 445. DOI: <https://doi.org/10.5117/TVA2022.3.007.DOUW>

5 FNV Transport en Logistiek (2024), 'Rapportage zwaar werk koeriersbedrijven'; <https://www.fnv.nl/getmedia/5e828e57-d410-4ba4-a6af-dfb-c39b1127b/Rapportage-Zwaar-Werk-Koeriersbedrijven-DEF.pdf>

TWEE (EX-)WERKNEMERS VAN KOERIERSBEDRIJVEN VERTELLEN

WILLEM (gefingeerde naam)

Willem is 60 jaar en werkt sinds 1983 bij PostNL, vanaf 1990 bij Transport Services als chauffeur. Zijn contract wordt binnenkort beëindigd na 2 jaar ziekte.

"Mijn voeten, rug, handen zijn versleten door het werk als chauffeur bij PostNL. En mijn luchtwegen zijn beschadigd. Tijdens de coronaperiode moest ik verplicht, onder dwang, meerijden en heb daarbij corona opgelopen. Ik heb letterlijk kantje boord gelegen."

Waardoor zijn je voeten, rug en handen versleten geraakt?

"We moeten als chauffeurs veel te zware containers laden en lossen en vaak ook nog over niet gladde oppervlakken. PostNL hanteert een gewicht van maximaal 375 kg, maar vaak zijn ze wel tot 500 of zelfs 550 kg geladen. Daarbij zijn ze vaak ook nog eens topzwaar. Daar komt ook nog bij dat veel containers versleten wielen hebben en remmen die niet werken. Het onderhoud is volstrekt onvoldoende, met alle gevolgen voor het personeel."

Heb je melding gemaakt van deze omstandigheden?

"Ik en ook meerdere collega's maken constant melding van achterstallig onderhoud en te zwaar beladen containers, maar het ligt altijd aan jezelf volgens PostNL. Je wordt weggezet als zeurkous en je instelling deugt niet."

Wat zijn de gevolgen voor jou?

"Na 2 jaar ziekte eindigt mijn dienstverband bij PostNL. Ik ben slachtoffer van zwaar werk en straks op mijn 61e is mijn carrière voorbij. Ik had het liever anders gezien. Mijn lichaam is versleten en ik krijg ook nog financieel een flinke tik."

Wat moet er veranderen?

"Het maximumgewicht van containers moet naar 245 kg in plaats van 375 kg. Er moet veel meer geïnvesteerd worden in hulpmiddelen die het werk lichter maken en in onderhoud. PostNL moet de klachten serieus nemen en luisteren naar de mensen die dag in, dag uit staan te tillen, trekken en sleuren."

PETER K.

Peter is sinds eind 2023 gepensioneerd en was werkzaam bij TNT Express, dat later is overgenomen door Fedex. Hij was werkzaam als bestelbuschauffeur vanaf 2000.

Waardoor was jouw werk zwaar?

"Als chauffeur werd ik geconfronteerd met te zware pakketten en pallets. Bij klanten moesten geregeld pallets geladen worden tot soms wel 900 kg. Vaak moest je dan een heel groot deel handmatig overladen om het te kunnen afhandelen."

Wat kwam je allemaal tegen in je werk?

"We moesten pakketten meenemen tot 35kg, maar alles werd onder de noemer 'lager dan 35kg' geschaard. 50kg was ook minder dan 35kg. Het toegestane laadvermogen inclusief gewicht bestelbus van maximaal 3500 kg werd regelmatig overschreden. Ik heb ooit geweigerd te rijden met een overbeladen auto. Die bleek na controle maar liefst 6 ton te wegen. Je vraagt je dan af of de werkgever hier geen verantwoordelijkheid voor moet nemen. Je ziet bij de subcontractors of onderaannemers ook veel misstanden. Die vervoeren echt alles wat ze aangeboden krijgen en Fedex wast zijn handen in onschuld."

Wat zijn voor jou de gevolgen geweest van het zware werk?

"Ik had last van rugklachten en heb artrose opgelopen door eenzijdige bewegingen. Dit komt door de combinatie van hoge instap/uitstap en altijd dezelfde rechtsdraaiende beweging. Je wilt niet weten hoe vaak je dezelfde handelingen verricht op een dag. Of het nu gaat om tillen van pakketten, in- en uitstappen van de bus en in- en uitstappen van de laadruimte."

Wat moet er volgens jou gebeuren?

"De pakketten moeten lichter en ze moeten aparte routes samenstellen voor zware pakketten, met twee chauffeurs. Net zoals elektronicawinkels dat doen. Er moet meer respect zijn voor chauffeurs, met name ook voor de subcontractors. Zij moeten onder dezelfde arbeidsomstandigheden kunnen werken als eigen personeel. Bedrijven die dit werk uitbesteden moeten hierop controleren. Ten slotte moet er aandacht komen voor leeftijdsbewust personeelsbeleid."



COLOFON

Uitgave Stichting FNV Pers

Tekst Pieter Beuzenberg en Simon van der Stoel

Redactie & Productie Afdeling Communicatie & Marketing FNV

Opmaak Studio FNV

Druk FNV Repro