

Vergaderjaar 2015–2016

**34 024**

## **Wijziging van de Postwet 2009 tot modernisering en flexibilisering van de universele postdienstverlening (modernisering UPD)**

**Nr. 34**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Documentdatum

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2015

Tijdens het AO Post van 18 juni 2015 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de mogelijkheid en wenselijkheid van een postdienst met twee snelheden (Kamerstuk 34 024, nr. 30). Tevens heb ik aangegeven uw Kamer te informeren over de wijze waarop PostNL de vermindering van het aantal brievenbussen gaat vormgeven en de stand van zaken te geven rond het in vaste dienst treden van zelfstandige postbezorgers. Met deze brief doe ik deze toezeggingen gestand.

#### **1. Postdienst met twee snelheden**

Naar aanleiding van mijn toezegging in het AO Post en in het kader van een van de motie van het Kamerlid De Liefde (VVD) van 21 januari jl. (Kamerstuk 34 024, nr. 17) en een suggestie van het Eerste Kamerlid Reuten (SP) ga ik allereerst in op de wenselijkheid van een postdienst met twee snelheden.

Uw Kamer heeft aangegeven dat de suggestie van een postdienst met twee snelheden vooral is gebaseerd op de wens om de universele postdienst (UPD) en de basisinfrastructuur die daaronder ligt op het huidige kostenniveau te behouden. Ik steun deze gedachtegang. Ik vind het belangrijk om te blijven zoeken naar mogelijkheden om elementen van die dienstverlening zodanig in te richten dat de kosten ervan kunnen worden beperkt zodat de UPD als geheel betaalbaar blijft. De optie van een postdienst met twee snelheden wordt interessant als een dergelijk systeem leidt tot lagere kosten voor de UPD als geheel, terwijl de toegankelijkheid van de UPD op een voor consumenten acceptabel niveau blijft.

Naar aanleiding van de discussie hierover in de Eerste en Tweede Kamer heb ik informatie opgevraagd bij PostNL, naar de situatie in andere landen gekeken en eerdere onderzoeksrapporten op dit gebied naast elkaar gelegd. De conclusie die ik daar uit trek is dat een postdienst met twee snelheden door de beperkingen binnen het huidige wettelijke kader per saldo gelijkblijvende kosten maar wel omzetsderving oplevert en daarom niet bijdraagt aan een betaalbare UPD. Er zijn wel andere alternatieven voor de vormgeving van een dergelijke dienst die nader onderzoek verdienen (zie ook bijlage 1). Afhankelijk van het gekozen systeem lijken verdere kostenbesparingen namelijk zeker mogelijk, maar de omvang daarvan is onzeker. Bovendien zal het onvermijdelijk leiden tot een verdere reductie van het voorzieningenniveau en de Nederlandse regelgeving dient daarvoor te worden aangepast.

Volgend jaar evalueer ik de UPD als geheel. Het lijkt mij verstandig om de optie van een systeem met twee snelheden te bekijken in samenhang met de andere vraagstukken binnen deze evaluatie. Het leggen van dwarsverbanden leidt mogelijk nog tot andere alternatieven dan we nu in beeld hebben. Niet in de laatste plaats moet onderzoek naar de behoefte van de consument daarbij een belangrijke rol spelen. Onderstaande reactie op de motie de Liefde kan worden gezien als voorbereiding van de evaluatie in 2016 en om van tevoren helder te krijgen welke specifieke vraagstukken daarbij zouden moeten worden behandeld.

### **Voorwaarden voor invoering**

Voor het kosteneffect op de uitvoering van de UPD moet nader worden gekeken naar (a.) de onderliggende kostenstructuur en naar (b.) de volume-effecten van de introductie van een postdienst met twee snelheden. Voor de toegankelijkheid is van belang dat (c.) de UPD aansluit bij de behoefte van de consument.

#### *A. Kostenstructuur en mogelijke kostenbesparingen*

Om de effecten qua kostenbesparing goed te kunnen duiden is het van belang onderscheid te maken naar effecten op collectie, sortering en bezorging. Voorts is de verhouding tussen die processen essentieel om de waarde van de kostenbesparing te kunnen wegen. Uit eerdere onderzoeken in opdracht van EZ (SEO, Rebel) komt naar voren dat een substantieel deel van de kosten van het postproces wordt gemaakt bij het sorteer- en bezorgproces.

Om kostenbesparingen bij het collectieproces te behalen moet simpelweg op minder plaatsen en/of minder frequent post worden opgehaald. Dat betekent dat het systeem zo moet worden ingericht dat nog slechts op een beperkt aantal punten vijf dagelijks de post wordt gecollecteerd (eerste klasse post), terwijl post die later bezorgd mag worden wellicht op meer collectiepunten opgehaald kan worden, maar dan slechts 1 á 2 keer per week (tweede klasse post).

Voor kostenbesparingen bij het sorteringsproces moet sprake zijn van een splitsing van poststromen vroeg in het proces. Het apart houden van tweede klasse post betekent dat deze niet in dure avond- en nachturen verwerkt hoeft te worden. De verwerking van deze poststroom wordt daarmee planbaar. Deze vroege splitsing is bijvoorbeeld mogelijk door een andere indeling op het niveau van de collectiepunten (bijvoorbeeld onderscheid aanbrengen tussen verschillende soorten straatbrievensbussen).

Om kostenbesparing bij het bezorgingsproces te realiseren kan worden geconcentreerd op het bezorgen op (twee á drie) vaste dagen. Dit zouden de dagen zijn waarop nu ook het merendeel van de zakelijke partijenpost geconcentreerd is. Deze besparingen zullen waarschijnlijk echter gering zijn, wat wordt verklaard door het feit dat naast de tweede klasse post ook de eerste klasse post bezorgd moet worden. Er moet dus nog steeds elke dag langs alle brievenbussen worden gegaan onafhankelijk van het volume.

De introductie van een tweede klasse postdienst brengt ook extra kosten met zich mee. Incidenteel zullen kosten voor het wijzigen van de indeling van de straatbrievenbussen ontstaan. Structureel zal sprake zijn van extra Retail kosten (druk-, opslag- en distributiekosten).

#### *B. Effect op volume*

Naar ik heb begrepen verwacht PostNL op basis van een in 2015 uitgevoerd onderzoek onder consumenten en mkb'ers dat het gebruik van tweede klasse post vrijwel altijd ter vervanging zal komen van de eerste klasse post. Het invoeren van een postdienst met twee snelheden brengt dan geen volumeverandering in totaal teweeg. Verder werd in het betreffende onderzoek geconstateerd dat pas bij substantiële prijsverschillen sprake is van een verschuiving van eerste naar tweede klasse post van enige omvang. De conclusie van PostNL is dat het totale volume nagenoeg gelijk blijft, maar dat een deel van de aangeboden post via een andere poststroom zal geschieden. Zolang de eerste klasse postzegel qua prijs gelijk blijft aan de huidige postzegelprijs en de tweede klasse postzegel daar qua prijs onder zit levert een postdienst met twee snelheden dus omzetzijnde op. Dat betekent dat de mogelijke kostenbesparingen substantieel hoger moeten zijn dan de verwachte omzetzijnde om een aantrekkelijk alternatief op te leveren. Het kan ook nopen tot een forse tariefstijging van de eerste klasse post om het omzetverlies te compenseren. Dit is afhankelijk van de vormgeving van een twee snelheden postdienst (zie ook bijlage 1). De conclusie op basis van de bevindingen van PostNL is dat binnen de kaders van de huidige regeling, waarbij de collectiepunten zijn gekoppeld aan de vijf dagelijkse dienstverlening, deze omzetzijnde niet zal opwegen tegen de mogelijke kostenbesparing.

#### *C. Behoeft van de consument*

In het kader van de evaluatie van de UPD in 2011 zijn in opdracht van mijn ministerie door Intomart GfK de voorkeuren van de particulieren en mkb'ers ten aanzien van de UPD in kaart gebracht. Uit dit onderzoek blijkt dat de belangrijkste producteigenschap in de ogen van de consument het tarief is, gevolgd door overkomstduur en bezorgfrequentie. Afstand tot postvestiging en brievenbus zijn relatief onbelangrijk in vergelijking met de andere eigenschappen. Deze voorkeuren van consumenten lijken te worden ondersteund door het in 2015 uitgevoerde onderzoek van PostNL. PostNL stelt dat een forse meerderheid van de consumenten daarin aangeeft interesse te hebben in een tweede klasse post, maar alleen bij een fors lager tarief en als dat kan via dezelfde straatbrievenbussen en met vaste bezorgdagen.

#### **Juridisch kader**

Het juridische kader van de UPD wordt gevormd door de derde Postrichtlijn die in Nederland is geïmplementeerd in de Postwet 2009 en het Postbesluit 2009. Ik constateer dat in 18 lidstaten van de EU van oudsher sprake is van een postdienst met twee snelheden. Daaruit kan

worden opgemaakt dat een dergelijk model zich goed verhoudt met de eisen uit de Postrichtlijn. Om meer ruimte te creëren voor de introductie van een effectief systeem van twee snelheden zal de Nederlandse regelgeving moeten worden aangepast. Het Nederlandse UPD stelsel is namelijk volledig gebaseerd op een vijfdaagse collectie- en bezorgservice.

## **Conclusie**

Ik zie voldoende aanknopingspunten om hier diepgaander en in samenhang met de UPD als geheel naar te kijken. Het is niet uitgesloten dat een systeem van twee snelheden een waardevolle bijdrage kan leveren aan een verdere kostenreductie van de UPD en lagere prijzen voor gebruikers.

Ik concludeer dat invoering van een systeem van twee snelheden technisch en Europeesrechtelijk mogelijk is. Met het uitgangspunt dat een dergelijke invoering pas zinvol is als deze tot kostenbesparingen leidt, zal het wel onvermijdbaar leiden tot verdere reductie van het voorzieningenniveau van de UPD. De eerste klasse post blijft als UPD verplichting toegankelijk, maar daarvoor kan men dan mogelijk terecht bij een beperkt aantal locaties. Ten slotte is onduidelijk hoe substantieel die kostenvermindering zal zijn, of dat opweegt tegen het verminderde serviceniveau en hoe de consument dit zal ervaren.

In mijn ogen is nader onderzoek daarom noodzakelijk naar twee elementen: de mate van kostenbesparing bij de collectie en sortering van eerste en tweede klasse post en de vraag of bij invoering van een systeem van twee snelheden afdoende wordt voorzien in de behoefte van consumenten. Ik ben voornemens om deze aspecten expliciet mee te nemen in de evaluatie van de UPD in 2016. Naar aanleiding van de antwoorden die dan worden verkregen zal ik in overleg met marktpartijen met definitieve conclusies en mogelijke voorstellen komen.

### *2) Invulling van de modernisering van de UPD door PostNL*

Ik heb tijdens de behandeling van de wijziging van het Postbesluit eerder dit jaar toegezegd uw Kamer te informeren over de wijze waarop de lokale bevolking wordt betrokken bij het verdwijnen van brievenbussen naar aanleiding van de modernisering van de UPD.

In het kader van de wijziging van het Postbesluit 2009 ter modernisering en flexibilisering van de universele postdienst zijn in de memorie van toelichting een aantal afstemmingsverplichtingen opgenomen voor PostNL. De wijzigingen in de UPD-eisen ten aanzien van postvestigingen en brievenbussen geven de verlener van de UPD de mogelijkheid om het aantal postvestigingen en brievenbussen te verminderen en de spreiding daarvan beter af te stemmen op de wensen en gedrag van gebruikers. De Postwet 2009 voorziet daartoe in een aantal verplichtingen voor de verlener van de UPD ten aanzien van afstemming met consumenten- en belangenbehartigingsorganisaties over de voorgenomen wijzigingen in het aantal en de spreiding van brievenbussen en postvestigingen. Hieronder wordt ingegaan op de wijze waarop PostNL aan deze verplichtingen invulling geeft.

PostNL heeft de afgelopen maanden reeds met landelijke belangengroepen gesprekken gevoerd over de wijzigingen die zullen volgen uit de modernisering van de wet- en regelgeving. Hiervoor is een klankbordgroep in het leven geroepen, waar belangenorganisaties van ouderen, mensen met een beperking, kleine kernen en vertegenwoordigers van gemeenten aan deelnemen. PostNL bespreekt in dat kader de landelijke

uitgangspunten voor aanpassingen in het netwerk zoals die zullen gelden voor het voorgenomen locatiebeleid. Dit overleg zal binnenkort worden afgerond.

Na afronding van dit landelijke overleg en na inwerkingtreding van het gewijzigde Besluit op 1 januari 2016 zal PostNL starten met het betrekken van lokale belangenorganisaties, om de concrete implementatie op lokaal niveau goed te laten verlopen. Bijvoorbeeld over wat de beste plekken voor de brievenbus in de regio zijn. Overigens heeft PostNL eerder reeds toegezegd dat brievenbussen bij zorginstellingen blijven staan.

De hele operatie zal in fasen en per regio worden uitgevoerd. PostNL zal het afstemmingstraject steeds 4 maanden voorafgaand aan de start van wijzigingen in het lokale netwerk starten. Ook zal er op lokaal niveau, zowel richting bewoners als gemeenten, gezorgd worden voor voldoende informatie over de veranderingen en de nieuwe situatie. Mede vanwege deze aanpak zal de gehele operatie enige jaren in beslag nemen. Ik ben van mening dat PostNL op deze manier op een adequate en zorgvuldige manier invulling geeft aan het borgen van lokaal draagvlak voor het verminderen van brievenbussen en postvestigingen.

### *3) Indiensttreding zelfstandige pakketbezorgers*

Ten slotte heb ik in juni dit jaar aangegeven dat ik uw Kamer aan het einde van het jaar zou informeren in hoeverre zelfstandige pakketbezorgers bij PostNL gebruik hebben gemaakt van het aanbod om in vaste dienst te treden.

De stand van zaken per 8 december 2015 is dat 15% van de circa 750 zelfstandige zonder personeel (zzp) aan PostNL heeft aangegeven in vaste dienst te willen treden.

De Minister van Economische Zaken,  
H.G.J. Kamp

## BIJLAGE

### Mogelijke vormen van een twee snelheden postdienst

Ter illustratie worden hier twee mogelijke alternatieve invullingen geschetst van een postdienst gebaseerd op twee snelheden. Er zijn er mogelijk meer.

1. Binnen het huidige regelgevende kader lijkt de enige optie te zijn om de indeling van de straatbrievbussen te wijzigen van de huidige geografische scheiding naar een indeling die uitgaat van serviceverschillen. De tweede klasse post wordt op vaste dagen bezorgd. De tweede klasse post kan in deze optie direct na het legen van de brievbussen apart worden gehouden, zodat de post niet in dure avond- en nachturen verwerkt hoeft te worden. Dit levert een besparing in het sorteerproces op. Bij deze optie moeten alle collectiepunten nog steeds vijf keer per week worden geleeqd. Dit levert dus geen kostenbesparingen op in het collectieproces.
2. Een andere mogelijkheid, waarvoor wel eerst de wetgeving gewijzigd zou moeten worden, is een forse beperking van het aantal straatbrievbussen dat dagelijks moet worden geleeqd. Een groot deel van de brievbussen kan worden gebruikt voor het aanbieden van tweede klasse post (1–2 keer per week geleeqd) en een kleiner deel kan worden gebruikt voor de eerste klasse post (vijf keer per week geleeqd). De eerste klasse brievbussen zouden dan mogelijk op locaties kunnen komen waar sprake is van grote concentraties mensen. Eventueel kan zelfs worden gedacht aan het verplicht inleveren van de eerste klasse post op een postkantoor. Dit levert een kostenbesparing van het collectieproces op. Daarnaast geldt ook voor deze optie dat de aparte stroom tweede klasse post op goedkopere momenten gesorteerd kan worden. In het VK wordt momenteel over een dergelijke optie nagedacht.