

Uber lobbyt in stilte tegen ongunstig vonnis

Stijn Bronzwaer

Het nieuws in het kort:

- Taxibedrijf Uber geeft **financiële ondersteuning aan taxichauffeurs** die zich verzetten tegen een recente uitspraak van de rechter, die bepaalde dat Uber zijn vierduizend Nederlandse chauffeurs in dienst moet nemen. Dat blijkt uit onderzoek van *NRC*.
- Vorige maand richtte een groepje Uber-chauffeurs **de Stichting voor Zelfstandige Chauffeurs**. op, die de groep chauffeurs vertegenwoordigt die liever als zzp'er wil blijven werken. Uber betaalde onder meer de notariskosten voor het oprichten van de stichting en de inzet van een ervaren lobbyist.
- Hoogleraar arbeidsrecht Evert Verhulp van de Universiteit van Amsterdam is **kritisch op de actie van Uber**. „Dat Uber zelf de oprichting van de belangenvereniging voor chauffeurs heeft betaald geeft te denken”, zegt Verhulp. „Dat doet de geloofwaardigheid van deze ‘vakbond’ geen goed.”

Lees het volledige nieuwsbericht hier: [Uber betaalde mee aan chauffeurslobby](#)

Maurits Schönfeld, directeur van Uber Noord-Europa, staat voor een groot scherm in het Nederlandse hoofdkantoor van Uber in Amsterdam. Het is dinsdag 21 september, het eind van de ochtend. De ongeveer honderd chauffeurs in de zaal zijn onrustig. Ze willen weten waar ze aan toe zijn.

De Amsterdamse rechtbank heeft ruim een week eerder [geoordeeld](#) dat het bedrijf uit San Francisco alle ruim vierduizend Nederlandse Uber-chauffeurs die nu als zzp'er werken in dienst moet nemen. Een klinkende overwinning voor vakbond FNV.

De gevolgen zijn groot voor Uber in Nederland. De uitspraak raakt de kern van het bedrijfsmodel van Uber, dat zichzelf ziet als een techplatform om zzp'ers aan taxiritten te helpen. Daarom gaat het techbedrijf in hoger beroep tegen de uitspraak, vertelt Schönfeld aan de taxichauffeurs op kantoor.

Nu Uber de zaak heeft verloren, krijgen chauffeurs recht op pensioen, vaste werktijden, doorbetaling bij ziekte en vakantiegeld. Kortom, de zekerheden van een contract. Maar het betekent ook, zegt Schönfeld die dinsdag tegen zijn chauffeurs, een einde aan alle flexibiliteit, geen fiscale voordelen meer en een overheid die „mogelijk geld terugvraagt van jou en je gezin” – zoals Uber later ook [op de website](#) zal schrijven.

Uber is niet van plan het oordeel van de rechter per direct uit te voeren. Het is, zegt Schönfeld tijdens de bijeenkomst, het moment voor chauffeurs die zelfstandig willen blijven om zich te verenigen. Om zo een „tegengeluid” te laten horen, aldus Schönfeld.

En Uber wil hen hier graag bij helpen.

Welkom in mijn kantoor

Uber, opgericht in 2009 in San Francisco, heeft veel ervaring met juridische gevechten. Lange tijd probeerden Europese steden het bedrijf te weren door er rechtszaken tegen aan te spannen vanwege ontbrekende vergunningen. Maar nadat de Europese Commissie in 2016 had bepaald dat lidstaten platforms als Uber niet zomaar meer mogen verbieden, is het niet weg te denken uit alle Europese hoofdsteden.

De juridische strijd heeft zich de laatste jaren verplaatst. Overal in Europa verzetten lokale autoriteiten en vakbonden zich tegen de arbeidsvoorwaarden van maaltijdbezorgers en taxichauffeurs die voor Uber rijden. Ze worden volgens lokale autoriteiten behandeld als werknemers, maar missen de rechten die daarbij horen.

Vorige week presenteerde de Europese Commissie een plan dat een eind moet maken aan de onzekerheid over de status van de ruim vier miljoen platformwerkers in Europa. Als het voorstel wordt aangenomen, zijn ze straks werknemers, behalve als een platform kan aantonen dat ze als freelancer moeten worden gezien. De nieuwe regels gaan de platformen 4,5 miljard euro kosten, berekende de Europese Commissie.

De nieuwe wetgeving is een rampscenario voor Uber. Sinds de rechter in het Verenigd Koninkrijk twee jaar geleden bepaalde dat Uber chauffeurs niet als zzp'er mag zien, heeft het bedrijf een Europese lobby opgezet om de wetgeving tegen te houden. Via lobbygroep [Delivery Platforms Europe](#) proberen bedrijven als Uber en Deliveroo nu gezamenlijk over het voetlicht te krijgen dat maaltijdbezorgers en taxichauffeurs helemaal geen behoefte hebben aan een dienstverband.

Voor een deel van de Nederlandse chauffeurs is dat waar. Een vast contract in Nederland betekent dat Uber-chauffeurs zich aan allerlei regels moeten houden waar zij niet per se op zitten te wachten. Een speciale arbeidsvorm zoals in het Verenigd Koninkrijk – waar Uber-chauffeurs worden gekwalificeerd als *worker*, een zzp'er met bepaalde werknemersrechten zoals vakantiegeld – bestaat in Nederland niet.

Een deel van de chauffeurs is daarom erg ongelukkig met de beslissing van de Nederlandse rechter, blijkt uit gesprekken met Uber-chauffeurs. Neem Ronald Prins, taxichauffeur in het Brabantse Vlijmen; hij belde Uber in paniek op toen hij hoorde dat hij een contract kreeg. „Als klanten bij mij in de auto komen, zeg ik: welkom in mijn kantoor”, zegt Prins. „Ik ben taxi-ondernemer, heb een groep vaste klanten en gebruik Uber ‘voor erbij’. Ik zit hier totaal niet op te wachten.”

Zo zijn er meer: chauffeurs die gruwen van vaste kantoortijden, en liever tot soms veertien uur per dag taxi rijden op dagen dat het wel uitkomt. Het zijn de ‘jonge jongens’, zoals collega-chauffeurs ze noemen. Mannen zonder gezin, die op parkeerplaats 41 op Schiphol wachten op ritjes naar het centrum van Amsterdam. Ze willen dat Uber iets doet aan de (te lage) ritprijzen, aan de (te hoge) commissie of de (te gebrekkige) communicatie vanuit het hoofdkantoor. Maar een vaste baan? Liever niet. Hoe groot deze groep precies is, en of ze een meerderheid vormen, is onduidelijk. Onafhankelijk onderzoek naar wat de Uber-chauffeurs willen, ontbreekt.

Voorlopig is van een vaste baan voor chauffeurs geen sprake. Uber heeft nog geen aanstalten gemaakt de uitspraak van de rechter, die geen dwangsom oplegde, uit te voeren. „Uber staat niet bekend als een bedrijf dat zich neerlegt bij een rechterlijk oordeel”, zegt Evert Verhulp, hoogleraar arbeidsrecht aan de Universiteit van Amsterdam. Hij spreekt van „zorgwekkend cowboygedrag”.

Uber-directeur Schönfeld zegt „de uitspraak te bestuderen” en zich voor te bereiden op het hoger beroep dat volgend jaar dient. Het bedrijf zet nu alles op alles om die zaak te winnen. Daarvoor kiest het een beproefd recept, eerder ingezet in het Verenigd Koninkrijk en de VS: een lobbytactiek waarbij Uber samenwerkt met chauffeurs die het bedrijf gunstig gezind zijn.

[Lees ook](#)

[‘Als je niet tekent, dan is dat jouw keuze’](#)



Tijd voor een stichting

Roger Kaiser (58) is al ruim vijf jaar taxi-ondernemer. Onder zijn bedrijf, Roger's Vervoer & Koopwaren, vallen vier taxi's die deels ook voor Uber rijden. Uber zou best eens wat kunnen doen aan de lage ritprijzen, vertelt hij. Maar in het algemeen is hij tevreden met deze opdrachtgever.

Kaiser is op die 21ste september op de bijeenkomst van Uber-chauffeurs met Maurits Schönfeld en slaat aan op diens suggestie een tegengeluid te laten horen. Hij loopt al langer met het idee rond een „raad voor chauffeurs” op te richten, die de belangen van zelfstandige chauffeurs moet vertegenwoordigen.

Ter plekke „grijpt hij zijn kans”, vertelt Kaiser. Hij staat op en vertelt over zijn plan voor een chauffeursraad. Na afloop praat hij nog even na met Schönfeld, die enthousiast reageert op het idee. Kaiser krijgt toestemming om e-mailadressen en telefoonnummers van chauffeurs te verzamelen en zal op een tiental voorlichtingsbijeenkomsten leden mogen werven voor zijn initiatief.

Dit is waar Uber op zat te wachten. Het bedrijf helpt Kaiser een stichting op te richten: de Stichting voor Zelfstandige Chauffeurs (SvZC). En het brengt hem in contact met notaris Jurjen Mos, van advocatenkantoor Lexence, die alle papierwerk regelt. Voor de public relations van de SvZC wordt Eelco van Ravenswaaij ingeschakeld, een voormalig lobbyist voor de tabaks- en drankenindustrie. De pr-man zorgt voor [een website](#) en helpt met uitsturen van persberichten. Daar heeft Kaiser zelf geen tijd voor, zegt hij. „Elk uur dat ik niet op de taxi zit, kost me geld.”

De rekeningen van Van Ravenswaaij en Lexence worden door Uber betaald, bevestigt directeur Schönfeld. „De FNV is een van de grootste, meest kapitaalkrachtige organisaties die we hebben in Nederland”, zegt hij. „En die chauffeurs hebben gevraagd: Uber, kunnen jullie ons daarbij helpen? Dus ja, we betalen de kosten. We hoeven er geen geheim van te maken dat onze belangen niet tegenstrijdig zijn.”

Dankzij de hulp van Uber heeft Kaiser met zijn stichting inmiddels „honderden” chauffeurs achter zich staan, zegt hij. Bij justitie ligt een verzoek of een groep Uber-gezinde chauffeurs bij het hoger beroep in de rechtszaal mag bepleiten dat chauffeurs liever zelfstandig willen blijven. Zo probeert Uber de zaak via de chauffeurs alsnog naar zich toe te trekken.

De rechtszaak heeft onder Uber-chauffeurs tot een tweestrijd geleid, die wordt uitgevochten in discussies op de parkeerplaats en in chatgroepen op Telegram. De vakbondsleden, die dachten een grote overwinning voor hun collega's te hebben geboekt, krijgen veel kritiek te verduren van collega's.

„De chauffeurs zijn doodsbang dat de rechtszaak tot gevolg heeft dat Uber hen gaat ontslaan”, zegt de Amsterdamse Uber-chauffeur Stef Keij. „Of dat Uber helemaal uit Nederland gaat verdwijnen.”

De oplossing, volgens Uber: een overheid die de wet aanpast om het Uber-model mogelijk te maken. Volgens Verhulp wil Uber zo „het Nederlandse systeem dwingen zich aan Uber aan te passen”. Hij noemt dit „de omgekeerde wereld”.

Wat de overheid moet doen, zegt de hoogleraar, is platformwerk in Nederland eens goed organiseren, met meer rechten voor de Uber-chauffeur. Het wordt „tijd dat we ons realiseren dat arbeid geld kost”, zegt hij. „Daar hoort bij dat we met elkaar aanvaarden dat zó goedkoop met de taxi gaan niet kan.”

 [De journalistieke principes van NRC](#)