



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Met de vlam in de pijp door Europa: de arbeidssituatie van internationale vrachtwagenchauffeurs : constructies en percepties

Hoeven, A.M.H. van der

Citation

Hoeven, A. M. H. van der. (2023, December 12). *Met de vlam in de pijp door Europa: de arbeidssituatie van internationale vrachtwagenchauffeurs : constructies en percepties*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3672199>

Version: Publisher's Version

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3672199>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

2.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt uitgebreid aandacht besteed aan de in het onderhavige onderzoek verzamelde data en de methoden die daarbij zijn gebruikt. De data zijn door de auteur zelf verzameld op basis van zowel juridisch als empirisch onderzoek. Deze combinatie van onderzoeksmethoden biedt een holistische kijk op het werk van intra-EU-arbeidskrachten in Nederland en andere lidstaten.¹ Daarnaast maakt deze methodische benadering, die past binnen het zogenoemde *Empirical Legal Studies* (ELS) raamwerk, het mogelijk uitspraken te doen over de relatie tussen het normatieve (arbeids)recht en het gedrag en de ervaringen van intra-EU-arbeidskrachten.² Anders gezegd: hoe verhoudt *law in books* zich tot *law in action*?³ Genoemde methoden zijn bij uitstek geschikt om de onderzoeksvragen in dit onderzoek te beantwoorden. Na een toelichting op ELS wordt ingegaan op de dataverzameling en toegepaste empirische methoden in de diverse hoofdstukken. In figuur 2.1 zijn de methoden in beeld gebracht.

ELS is een stroming binnen het onderzoek naar het recht ontstaan in Amerikaanse rechtenfaculteiten begin 2000.⁴ ELS is een van de ontwikkelingen binnen het al sinds de jaren '60 in Amerika⁵ en Engeland bestaande *socio legal research* en de *Law & Society*-beweging (L&S).⁶ De interesse van juridische wetenschappers in onderzoek breder dan alleen het analyseren van de dogmatische en formele kant van het recht stimuleerde de opkomst van zowel L&S als ELS.⁷ In de literatuur wordt een levendige discussie gevoerd over de precieze inhoud en definiëring van ELS. ELS wordt vaak gekarakteriseerd als onderzoek dat zich richt op louter kwantitatieve en statistische methoden. Daarbij ligt het

1 Zie ook Dekkers 2019.

2 Elbers e.a. 2018, p. 31.

3 Halperin 2011.

4 Blocq & Van der Woude 2018; Elbers e.a. 2018.

5 In Amerika is deze vorm van onderzoek nog eerder begonnen. In de jaren 1920 deden *legal realists* voor het eerst onderzoek naar het (beslissings)gedrag van rechters en andere procesdeelnemers, zie Elbers e.a. 2018, p. 31.

6 Chambliss 2008; Elbers e.a. 2018; Harris 1983; Hawkins & Harris 1983.

7 Blocq & Van der Woude 2018; Chambliss 2008; Van Dijk 2011; Elbers e.a. 2018; zie ook Antokolskaia 2016.

accent op de juridische wetenschap die in rechtenfaculteiten wordt beoefend.⁸ Vooral in Amerika wordt ELS op deze specifieke wijze gedefinieerd. Buiten Amerika, waaronder in Nederland, wordt ELS veelal ruimer gedefinieerd en omvat het al het empirisch onderzoek naar het recht, de actoren die het recht toepassen en degenen op wie het recht van toepassing is.⁹ In dit onderzoek wordt uitgegaan van deze laatste ruimere definitie van ELS door Elbers e.a. als volgt verwoord: “ELS is het domein van rechtswetenschappelijk onderzoek waarin empirisch onderzoek wordt gedaan naar de rechtspraktijk en de effecten van het recht.”¹⁰ ELS omvat onderzoek naar de assumpties waar het recht op gebaseerd is, de wijze waarop het recht wordt toegepast en de effecten van het juridisch systeem. Ook wel genoemd de trias ELSica.¹¹

Een onderscheidend element van ELS is dat een (eigen) dataverzameling verbonden wordt met het juridische. Net als in elk empirisch onderzoek moeten informatieverzameling en analyse op betrouwbare, valide en methodologisch correcte wijze worden gedaan en systematisch van aard zijn (ter onderscheiding van het selectief zoeken naar empirische bevestiging bij juridisch-normatieve analyses). Daarnaast gaat het om de implicaties van de bevindingen voor het recht. Het onderzoek zegt iets over wetten en/of normen en/of rechtspraktijk. Bij de onderzoeker is er de drijfveer het theoretische (*law in books*) te toetsen aan het feitelijke en observeerbare (*law in action*). De gehanteerde methode kan zowel kwantitatief als kwalitatief zijn.¹²

Traditioneel juridisch-dogmatisch onderzoek is normatief en gericht op de meest wenselijke vormgeving en uitleg van het recht. Vaak wordt uitgegaan van (impliciete) assumpties over het functioneren van het recht, de rechtssubjecten en het effect van regelgeving. In de meeste gevallen wordt niet getoetst of deze aannames kloppen met de werking van het recht in de praktijk. Dit betekent dat onduidelijk blijft of het recht doet wat het beoogt te doen. Deze leemte brengt de behoefte aan gedegen onderzoek naar de feiten, de empirie mee.

Deze feitenkennis draagt bij aan inzicht in gedrag en ervaringen van rechtssubjecten en in hoeverre het recht effectief is. ELS kan dat inzicht opleveren en is dus van essentieel belang voor het functioneren en de ontwikkeling

8 Antokolskaia 2016; Blocq & Van der Woude 2017; Blocq & Van der Woude 2018; Chambliss 2008; Van Dijk 2011; Eisenberg 2011; Elbers e. a. 2018; Leeuw 2017; Marseille & Bijleveld 2018 zie <https://www.njb.nl/blogs/empirical-legal-studies-als-integraal-onderdeel-van-rechtswetenschappelijk-onderzoek/>

9 Blocq & Van der Woude 2018.

10 Elbers e.a. 2018, p.30.

11 Antokolskaia 2016; Elbers e.a. 2018, p. 30.

12 Antokolskaia 2016; Elbers e.a. 2018. Zie ook uitvoerig over empirisch juridisch onderzoek Leeuw & Schmeets 2016 en Van den Bos 2020. Zie over interdisciplinair onderzoek in het algemeen: De Jonge Akademie 2015.

van het recht(ssysteem) in de samenleving.¹³ In dit onderzoek gaat het vooral om het (arbeidsrechtelijke) recht(ssysteem) dat geldt voor internationale vrachtwagenchauffeurs werkzaam in het wegtransport in de EU. Een deel van die chauffeurs wonen in Nederland en doen in en/of vanuit Nederland hun transportwerk. Een ander deel woont in een andere lidstaat en vervoert goederen onder meer in, vanuit en naar Nederland. Het belang van de transportsector voor de Nederlandse economie is groot en de positie van Nederland als *Gateway to Europe* staat momenteel onder druk door de opkomst van economieën in onder meer Oost-Europa. Om te voorkomen dat die positie nog verder wordt bedreigd, is inzicht in de situatie van de (Nederlandse) transportsector op de Europese markt essentieel. Alleen dan kunnen transportbedrijven, ondersteund door goed beleid, inspelen op veranderende marktomstandigheden.¹⁴ Een en ander raakt vanzelfsprekend ook de positie van de in de transportsector werkzame vrachtwagenchauffeurs. Hun rol is verreweg het belangrijkste: zonder chauffeurs *geen* vervoer. ELS is bij uitstek de methode om inzicht te krijgen in de percepties van intra-EU-vrachtwagenchauffeurs over het gebruik in de transportsector door werk- of opdrachtgevers van arbeidsrechtelijke constructies en in hoeverre chauffeurs daardoor (financieel) benadeeld worden. Datzelfde geldt voor de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden op basis waarvan de chauffeurs werkzaam zijn.

2.1.1 ELS(-vragen) in dit onderzoek

De vragen in dit onderzoek zijn deels empirisch van aard en lenen zich dus voor toepassing van een ELS-benadering. Naast puur sociaalwetenschappelijk onderzoek naar arbeidsrechtelijke vraagstukken waarin slechts sprake is van een vage relatie met het recht, is in het arbeidsrecht ook al gebruikgemaakt van de ELS-onderzoeksmethode. Zo staan in het *Handbook of Empirical Legal Studies* vier hoofdstukken die gaan over empirisch juridisch onderzoek op arbeidsrechtelijk gebied.¹⁵ Ook Deakin, een vooraanstaande arbeidsrechtjurist werkzaam bij de *University of Cambridge*, is voorvechter van het toepassen van empirisch juridisch onderzoek in het arbeidsrecht en doet dit al jaren.¹⁶ Deakin onderzocht onder meer de interpretatie van arbeidscontracten door

13 Antokolskaia 2016; Elbers e.a. 2018; IJzermans 2015; zie ook Blocq & Van der Woude 2018; Marseille & Bijleveld 2018 zie <https://www.njb.nl/blogs/empirical-legal-studies-als-integraal-onderdeel-van-rechtswetenschappelijk-onderzoek/>

14 Zie <https://www.delastemeter.nl/kennisnetwerken/ing-hoe-trekken-we-de-internationale-nederlandse-transport-logistieke-sector-uit-het-slop/>; <https://www.ttm.nl/transport/nederland-wordt-van-gateway-tot-logistieke-hub/123093/>

15 Elbers e.a. 2018, p. 30.

16 Deakin 2004; Deakin 2009: https://www.ilo.org/legacy/english/protection/travail/pdf/rdwpaper_pl1a.pdf; Deakin 2014. Zie ook Deakin 2019: <https://acelg.uva.nl/content/news/2019/08/simon-deakin-on-how-to-build-a-dataset-of-labour-laws-with-global-reach.html?cb>

rechters, werkgevers en arbeidskrachten.¹⁷ Verder deden Bacharias, Lindenbergh & Mascini empirisch-juridisch onderzoek naar respectievelijk de preventie van arbeidsuitval onder werknemers bij energiebedrijven.¹⁸ Thörnquist onderzocht schijnzelfstandigheid in de Zweedse bouw- en de transportsector.¹⁹ Ten slotte: in een speciaal nummer van het *International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations* staan drie artikelen over empirisch-juridische onderzoeken naar een specifiek aspect van arbeidsduur en werktijden.²⁰

In dit onderzoek wordt gepoogd antwoord te vinden op onder meer de volgende vragen die een ELS-operationalisering zijn van de onderzoeksvragen in dit proefschrift zoals vermeld in de inleiding en de diverse hoofdstukken.

Hebben de arbeidsrechtelijke regels die het voor intra-EU-arbeidskrachten mogelijk maken in een andere lidstaat te werken het effect dat de regelgever heeft beoogd?

Een tweede vraag die in dit onderzoek aan de orde komt is:

welke arbeidsrechtelijke constructies komen steeds voor en hoe zitten die (schijn)constructies, die door diverse rechtsregels worden aangepakt, in elkaar? Anders gezegd: wat is precies het probleem dat die rechtsregels moeten oplossen?

Een derde vraag is:

wat betekent de uitleg van de rechter van een wetsbepaling voor internationale vrachtwagenchauffeurs in de praktijk?

Deze vragen zijn van essentieel belang om te bepalen wat goed recht is en wat niet, en hoe het recht zou moeten worden toegepast. Om dit soort vragen te beantwoorden is empirisch onderzoek nodig.²¹

Door de beantwoording van dergelijke vragen krijgen we specifieke kennis over in hoeverre intra-EU-arbeidskrachten in Nederland werken op basis van voor hen nadelige arbeidsrechtelijke constructies en hun percepties daarover. Op die manier worden deze twee overkoepelende vragen in dit onderzoek beantwoord op basis van concrete data (empirisch én juridisch). Toepassing van die methode maakt, zoals gezegd, duidelijk hoe het recht in de praktijk werkt en of het doet wat het moet doen. In dit geval waarborgen dat intra-EU-arbeidskrachten in onder meer Nederland werken op basis van arbeidsvoorwaarden en onder arbeidsomstandigheden waarover zij tevreden zijn.

17 Burchell, Deakin & Honey 1999; Deakin 2004.

18 Bacharias, Lindenbergh & Mascini 2012.

19 Thörnquist 2013; Thörnquist 2015.

20 Boivin 2016; Coiquaud 2016; Vallée & Gesualdi-Fecteau 2016.

21 Antokolskaia 2016, p. 427-428.

In het kader van de eerste twee vragen is een inventarisatie van de juridische mogelijkheden gemaakt op basis waarvan intra-EU-arbeidskrachten in Nederland kunnen werken. Daarnaast zijn de steeds terugkerende arbeidsrechtelijke (schijn)constructies geïventariseerd. Om inzicht te krijgen in het normatieve wettelijke kader waarbinnen dit werk en het gebruik van (schijn)constructies mogelijk is, is (systematisch) literatuur- en jurisprudentieonderzoek verricht.

Vervolgens is het accent gelegd op intra-EU-arbeidskrachten werkzaam in de wegtransportsector en onder meer de in die sector voorkomende (schijn)constructies. Hoe de (vervoers)praktijk eruit ziet, wordt belicht vanuit het perspectief van de arbeidskrachten zelf, en onder meer de derde hiervoor genoemde vraag komt aan de orde. Om meer te weten te komen over wat de chauffeurs zelf te vertellen hebben, is kwalitatief onderzoek verricht in de vorm van een casestudie, interviews en observaties. Daarnaast is aanvullend literatuur- en/of jurisprudentieonderzoek gedaan.

2.1.2 Aandachtspunten

Los van de positieve kanten en de meerwaarde van ELS is er ook een aantal risico's waar een onderzoeker die ELS toepast zich bewust van moet zijn. Als eerste geldt dat ELS niet moet worden toegepast als er geen empirische vragen te beantwoorden zijn. In dat geval is monodisciplinair juridisch-dogmatisch onderzoek de beste optie. Ten tweede moet bewaakt worden dat, zeker zolang de ELS-scholing nog lang niet overal ontwikkeld is, voldoende gekwalificeerde onderzoekers het empirische onderzoek uitvoeren. Als niet of methodologisch minder geschoolde juristen op eigen kracht empirisch onderzoek doen, is de kans groot dat dit leidt tot gebrekkige kwaliteit of te weinig gevoel voor de beperkingen van het onderzoek. Andersom is het risico dat sociaalwetenschappers zich richten op het recht zonder de systematiek daarvan te doorgronden. De beste waarborg is te werken in een team met juristen en sociaalwetenschappers. Een andere optie is het onderzoek uit te laten voeren door een onderzoeker die zowel jurist als sociaalwetenschapper is. In dit promotieonderzoek is van deze laatste optie sprake. De onderzoeker is zowel jurist met werkervaring op het gebied van het arbeidsrecht als criminoloog. Het team dat het onderhavige onderzoek begeleidde, bestond uit één arbeidsrechtjurist en twee sociaalwetenschappers. Het onderzoek zelf is zowel (arbeids)rechtelijk als sociaal-wetenschappelijk (vooral vanuit de criminologie) belicht.

Ten derde moet afstand gedaan worden van de veronderstelling dat empirisch onderzoek geheel objectief en waardenneutraal is. Onderzoekers moeten zich bewust zijn van het feit dat hun aannames en normatieve uit-

gangspunten van invloed (kunnen) zijn op het onderzoeksdesign en de resultaten.²²

Als laatste is het belangrijk dat ELS-onderzoekers de normatieve discussie aangaan over de wenselijkheid van op empirische bevindingen gebaseerde aanbevelingen voor het recht. Een voorbeeld uit dit onderzoek: de bevinding dat vrachtwagenchauffeurs tijdens hun rust van 45 uur liever *in* hun cabine (en dus niet in bijvoorbeeld een hotel) slapen, mag niet zonder meer leiden tot aanpassing van de betreffende wetgeving. De vraag die ook gesteld moet worden is of slapen in de cabine wel past bij de normatieve uitgangspunten van de wet in kwestie (verbetering van de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs en vergroting van de verkeersveiligheid).²³

2.2 KWALITATIEVE ONDERZOEKSMETHODEN: THEORETISCH KADER

Zoals gezegd, onderscheidt ELS zich van traditioneel juridisch-dogmatisch onderzoek door een (eigen) dataverzameling die zowel kwantitatief als kwalitatief kan zijn. Daarnaast kenmerkt ELS zich door de systematische en transparante aanpak.

In dit onderzoek is gebruikgemaakt van verschillende kwalitatieve onderzoeksmethoden. Om te duiden waar het bij kwalitatief onderzoek om gaat is de definitie van Kirk & Miller bruikbaar:

“qualitative research fundamentally depends on watching people in their own territory and interacting with them in their own language, on their own terms. As identified with sociology, cultural anthropology, and political science, among other disciplines, qualitative research has seen to be ‘naturalistic’, ‘ethnographic’ and ‘participatory’.”²⁴

Deze vorm van onderzoek gebeurt in de natuurlijke omgeving van respondenten (anders gezegd: in het veld), neemt ook cultuur en omgeving, aspecten die de mens vormen, in aanmerking.²⁵ Daarnaast heeft het onderzoekssubject (de respondent) een actieve rol. Een ander ook door Kirk & Miller genoemd belangrijk kenmerk van kwalitatief onderzoek is dat het “identifies the presence of absence of something”.²⁶

Bij kwalitatief onderzoek gaat het niet om cijfers en statistische analyses, maar om het krijgen van greep op, inzicht in en categorisering van (de beteke-

22 Antokolskaia 2016, p. 430-432; Elbers e.a. 2018, p. 38-40.

23 Elbers e.a. 2018, p. 38.

24 Webley 2010, p. 2, p. 4.

25 Ook wel aangeduid als holistisch in antropologische zin zie: <https://courses.lumenlearning.com/culturalanthropology/chapter/holism-in-anthropology/>

26 Webley 2010, p. 3.

nis van) sociale fenomenen.²⁷ Kwalitatief onderzoek heeft dus niet als doel het genereren van bevindingen die statistisch representatief zijn en gelden voor een hele populatie. Integendeel, het gaat om het geven van betekenis aan een bepaald (sociaal) fenomeen of het onderzoeken van de betekenis die anderen daaraan geven. Dat doel kan al bereikt worden door het doen van diepgaand onderzoek naar bijvoorbeeld, zoals in dit onderzoek, de percepties over arbeidsomstandigheden van een kleine groep intra-EU-vrachtwagenchauffeurs. Een onderzoek met een deugdelijk onderzoeksdesign dat naar behoren is uitgevoerd zal bevindingen genereren die valide en betrouwbaar zijn. Van generaliseerbaarheid in de zin dat de bevindingen gelden voor een hele populatie, is geen sprake.²⁸ Wel kunnen de mechanismen of patronen een grotere relevantie hebben dan alleen voor de onderzochte casus.

Ten slotte is de wijze waarop men in kwalitatief onderzoek tot algemene theorieën, thema's of patronen komt meestal gebaseerd op inductie. Dat wil zeggen dat men in de loop van het onderzoek op basis van de (specifieke) dataverzameling algemene uitspraken doet.²⁹ De dataverzameling zelf kan in hoofdlijnen op drie manieren gebeuren: door observatie, door het houden van interviews en door analyse van bestaande documenten. Deze manieren kunnen op zichzelf of in combinatie met elkaar worden toegepast. In dat laatste geval worden bevindingen uit verschillende databronnen gebruikt om conclusies op te baseren. Deze zogenoemde triangulatie geeft de bevindingen meer gewicht doordat sterktes en zwaktes van verschillende methodologische strategieën elkaar kunnen complementeren of nuanceren.³⁰

In dit onderzoek is gekozen voor een combinatie van drie manieren om data te verzamelen: interviews, observaties en documentanalyse. De documentanalyse is daarbij cruciaal om de in dit onderzoek toegepaste methode als ELS te kwalificeren. Genoemde drie manieren werden beoordeeld als het meest geschikt om de diverse onderzoeksvragen te beantwoorden en bovendien uitvoerbaar binnen de (logistieke) context van dit onderzoek.³¹ Als casestudie is de transportsector onderzocht waarin het accent is gelegd op de (percepties van) in die sector werkzame intra-EU-vrachtwagenchauffeurs

27 Webley 2010, p. 3.

28 Leeuw & Schmeets 2016; Webley 2018.

29 Webley 2010, p. 4.

30 Webley 2010, p. 3, p. 7, p. 14; Hall & Wright 2008; Weston e.a. 2001.

31 Zie ook Webley 2010, p. 7.

2.3 METHODEN BIJ HOOFDSTUK 3

2.3.1 Document-analyse

Analyse van documenten is in kwalitatief empirisch onderzoek een rijke bron van informatie. De bronnen waaruit geput kan worden zijn divers. Het kan gaan om wetteksten en jurisprudentie, maar ook om krantenartikelen of interviewtranscripten.³² Om de inhoud op een methodologisch verantwoorde manier te analyseren wordt (systematische) inhoudsanalyse (*systematic/classical content analysis*) toegepast. Deze methode kan voor veel doeleinden gebruikt worden. De aard en frequentie van bepaalde juridische fenomenen voorkomend in persberichten of jurisprudentie kan worden onderzocht of de inhoud van interviews of beleidsdocumententranscripten. Tekst wordt teruggebracht tot codes of categorieën om de essentie van de inhoud weer te geven. Bij dat proces kan de onderzoeker gebruikmaken van een codeboek waarin elke code in detail beschreven staat.³³ Deze methode waarborgt dat specifieke onderwerpen in (juridische) documenten systematisch en zo objectief mogelijk worden geanalyseerd. Systematische inhoudsanalyse is vooral zinvol als het gaat om veel documenten met een gelijksoortige inhoud. Een onderzoeker heeft dan de mogelijkheid om op basis van deze systematische analyse conclusies te trekken over bepaalde thema's of groepen.³⁴

2.3.1.1 Literatuur- en jurisprudentieonderzoek

Voor hoofdstuk 3 van deze studie is uitsluitend documentanalyse gedaan waarbij literatuur en jurisprudentie is onderzocht om daarmee de onderzoeksvragen in hoofdstuk 3 te beantwoorden. De vragen gaan over de wettelijke grondslag waarop intra-EU-arbeidskrachten in Nederland kunnen werken, welke (schijn)constructies in dat verband voorkomen en hoe de Nederlandse rechter omgaat met (schijn)constructies.

Diverse monografieën en handboeken op het gebied van het Nederlandse en internationale arbeidsrecht zijn geraadpleegd. Daarnaast zijn de jaargangen 2009 tot en met 2017 (de nummers verschenen tot en met 14 april 2017) van de volgende tijdschriften systematisch doorzocht: *USZ (Uitspraken Sociale Zekerheid)*; *JAR (Jurisprudentie Arbeidsrecht)*; *RAR (Rechtspraak Arbeidsrecht)*; *TRA (Tijdschrift Recht en Arbeid)*; *TAP (Tijdschrift Arbeidsrecht Praktijk)*; *Arbeidsrecht, Maandblad voor de praktijk*; *Arbac (Academie voor Arbeidsrecht, Maandblad voor de praktijk)*; *ArA (Arbeidsrechtelijke annotaties)*. Voor deze tijdschriften is gekozen omdat het gezaghebbende tijdschriften zijn op het gebied van het arbeidsrecht waarin jurisprudentie gepubliceerd en geannoteerd wordt. Daarnaast staan

32 Webley 2010, p. 12-13, p. 15.

33 Webley 2010, p. 15-16; Hall & Wright 2008.

34 Webley 2010, p. 16; Hall & Wright 2008.

in een aantal van deze tijdschriften ook artikelen op arbeidsrechtelijk gebied. Voor het jaar 2009 is gekozen omdat na de uitbreiding van de Europese Unie (EU) in 2004 en 2007 met lidstaten uit Oost- en Midden-Europa vanaf 2009 er voor al die landen (met uitzondering van Roemenië en Bulgarije)³⁵ in de EU vrij werknemersverkeer gold. Vanaf 2009 werd de kans dat er jurisprudentie over intra-EU-arbeidskrachten werkzaam in Nederland beschikbaar was het grootst geacht. Deze datum is ook voor het literatuuronderzoek als beginpunt genomen. Het jurisprudentieonderzoek is uitgevoerd in februari, maart en april 2017 en afgesloten op 14 april 2017. Gelet op deze tijdsafbakening geeft dit onderzoek een beeld van meer dan een decennium jurisprudentie en betreft het een relevant tijdvak, het is echter niet uitputtend. Het literatuuronderzoek vond ook grotendeels in die periode plaats, aangevuld met in de loop van het onderzoek recent verschenen relevante publicaties.

Alle afleveringen van deze tijdschriften zijn online doorzocht en tijdens het zoeken is gelet op het voorkomen van de term schijnconstructie in de literatuur en de jurisprudentie. Daarnaast is gezocht op termen als misbruik, uitbuiting, constructie, *payrolling*, *contracting*, uitzending en arbeidsovereenkomst bepaalde tijd. De lijst van termen is gaandeweg uitgebreid. Alle literatuur en jurisprudentie waarin deze termen, of termen die duiden op enige andere arbeidsrechtelijke constructie, voorkwamen, zijn geselecteerd. Daarnaast is in de database OpMaat gezocht op de term schijnconstructie wat 94 resultaten opleverde.³⁶ Uit die resultaten zijn alle uitspraken waar sprake was van een arbeidsrechtelijke (schijn)constructie geselecteerd. Ten slotte zijn diverse resultaten gevonden op grond van verwijzingen in de aan de hand van genoemde zoektermen geselecteerde uitspraken (via de zogenaamde sneeuwbal-methode).

Alles wat tijdens de eerste selectie relevant leek, is geprint en gelezen. Alle literatuur en jurisprudentie waarin constructies werden besproken waarbij het omzeilen van arbeidsrechtelijke regelgeving op enige manier aan de orde was, zijn als relevant aangemerkt en per onderwerp gecategoriseerd.

2.3.1.2 Literatuur: resultaten

Alle geselecteerde artikelen zijn in een tabel verwerkt. In die tabel zijn de volgende negen variabelen opgenomen om de artikelen op een vergelijkbare manier inhoudelijk te analyseren: onderwerp; auteur en publicatiejaar; verschijningsvorm constructie; term schijnconstructie genoemd? (ja of nee); zo ja definitie schijnconstructie gegeven, zo nee, welke term wel; doel/effect schijn-

35 Zie <https://europadecentraal.nl/onderwerp/vrij-verkeer/vrij-verkeer-van-personen/vrij-verkeer-van-werknemers/> en file:///C:/Users/Anke/Downloads/Vrij+verkeer+van+werknemers+uit+Bulgarije+en+Roemenie.pdf

36 OpMaat is een juridische database die jurisprudentie, wetgeving en literatuur bevat. Zie <https://www.sdu.nl/juridisch/producten-diensten/opmaat>

constructie; branche; en korte inhoud artikel. In totaal betreft het 70 artikelen ingedeeld in 11 categorieën. Bij de indeling in categorieën, waarbij het hoofdonderwerp in het artikel leidend was, is zoveel mogelijk aangesloten bij de categorieën gebruikt voor de verwerking van de jurisprudentie (zie hierna). De categorieën zijn: arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd; uitzending; *payrolling*; *contracting*; dienstverlening aan huis; zzp'ers niet werkzaam in de zorg; (misbruik van) faillissement; cao; Wet aanpak schijnconstructies; schijnconstructies algemeen; en arbeidsrecht algemeen. De categorieën zijn gebruikt ter onderscheiding van de diverse arbeidscontracten en (mogelijk) relevante arbeidsrechtelijke onderwerpen op het gebied van (schijn)constructies.

Uitzondering hierop vormen de artikelen op het gebied van het Europese arbeidsrecht. Die artikelen zijn niet in de tabel verwerkt, maar gelezen in aanvulling op de informatie over het Europese arbeidsrecht in genoemde handboeken. In totaal betrof dit 33 artikelen.

Daarnaast zijn diverse monografieën en handboeken op het gebied van het Nederlandse en internationale arbeidsrecht geraadpleegd. Deze monografieën en handboeken zijn gekozen omdat het toonaangevende standaardwerken op arbeidsrechtelijk gebied zijn.

Het literatuuronderzoek is in november 2019 aangevuld met het doorzoeken van de website van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.³⁷ Gezocht is met de trefwoorden 'aanpak schijnconstructies', 'schijnconstructies' en 'jaarverslag'. Uit het totaal aan resultaten die deze zoektermen opleverden (respectievelijk 286, 334 en 4.204) zijn diverse relevante publicaties geselecteerd van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Inspectie Leefomgeving en Transport. De resultaten van de zoekterm 'jaarverslag' zijn niet bekeken, omdat het er teveel waren en de zoekterm te algemeen bleek. Van de andere resultaten zijn de publicaties vanaf 2015 gescand en daaruit zijn (jaar)verslagen vanaf 2017 geselecteerd. Ook zijn publicaties geselecteerd over het programma 'Aanpak schijnconstructies' en de evaluatie van de Wet aanpak schijnconstructies. Daarnaast is in december 2019 gezocht in de jaargangen 2018 en 2019 van het tijdschrift *TRA* naar literatuur over de herziene detachingsrichtlijn. Dit leverde twee artikelen op. Ook is naar literatuur over dat onderwerp via de trefwoorden 'herziene detachingsrichtlijn', 'detachingsrichtlijn', 'Houwerzijl' gezocht in Google, Google Scholar en de Databank arbeidsmigratie van de University Tilburg. Dat leverde één publicatie op.

In januari 2022 is de website van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de website van de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid doorzocht om de meest recente jaarverslagen te vinden. Gezocht is

37 Zie <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-sociale-zaken-en-werkgelegenheid>

met de trefwoorden 'jaarverslag Inspectie' en 'schijnconstructies' met als resultaat de jaarverslagen van 2019 en 2020.

Ten slotte is via verwijzingen in deze resultaten of anderszins in de loop van het onderzoek ook nog relevante, soms nieuw verschenen, literatuur gevonden. Voor alle resultaten geldt dat die soms ook relevant en bruikbaar bleken voor andere hoofdstukken van dit proefschrift.

Op deze wijze is een goed en gedegen beeld gekregen van de relevante literatuur, waaronder ook 'grijze', meer beleidsmatige rapportages.

2.3.1.3 *Jurisprudentie: resultaten*

In totaal zijn er 77 rechterlijke uitspraken verwerkt, ingedeeld in 11 categorieën. Na inhoudelijke beoordeling van de uitspraken is het leidende onderwerp in de uitspraak bepaald. Van dat onderwerp, in dit geval een bepaalde contractvorm, is een categorie gemaakt. Voor de uitspraken waarin vastgesteld kon worden dat intra-EU-arbeidskrachten partij in het geschil waren, is een aparte categorie gemaakt. De categorieën zijn: au-pair; arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd; uitzending; *payrolling*; *contracting*; bemiddelingsservice-overeenkomst; gefingeerd dienstverband; vaststellingsovereenkomst; (misbruik van) faillissement; constructies diversen; en EU-arbeidskrachten. De resultaten zijn verwerkt in een tabel waarin negen variabelen zijn opgenomen om de uitspraken inhoudelijk te analyseren. De negen variabelen zijn: onderwerp; verschijningsvorm constructie; tewerkgestelde en tewerksteller; land waar arbeid wordt verricht; term schijnconstructie genoemd? (ja of nee); zo ja definitie schijnconstructie gegeven; zo nee, welke term wel; datum uitspraak en instantie; en oordeel. Per categorie zijn de uitspraken chronologisch op uitspraakdatum in de tabel weergegeven.

2.4 CASESTUDIE

Een casestudie is een empirische methode om een bepaald fenomeen in de eigen dagelijkse werkelijkheid te onderzoeken. Dat fenomeen kan vele vormen aannemen. Het kan gaan om een persoon, een schoolklas, een instelling, een organisatie, een beleidsprogramma of een beroepssector.

Het bepaalde fenomeen wordt in detail onderzocht bij voorkeur met gebruikmaking van verschillende manieren om data te genereren.³⁸ Hoewel een casestudie vaak gericht is op een bepaalde eenheid, in dit onderzoek de transportsector, zijn het vaak bepaalde individuen die een essentieel onderdeel van het onderzoek zijn. Door meer te weten te komen over de percepties en interpretaties van personen, in dit geval vrachtwagenchauffeurs, is het mogelijk

38 Gerring 2004; Lund 2014; Simons 2014; Webley 2010; zie ook Prior 2014, p. 17.

inzicht te krijgen in de werking van regels en beleid in de praktijk.³⁹ Een casestudie is zeer geschikt om hoe- en waaromvragen te beantwoorden en informatie te vergaren over een fenomeen waar weinig over bekend is.⁴⁰ Bij een casestudie gaat het niet zozeer om generalisatie van de bevindingen, maar meer om begrip en inzicht te krijgen in het unieke van een casestudie.⁴¹ Simons en Small benadrukken dat dit diepgaande begrip wel degelijk kan leiden tot meer algemene inzichten in menselijke relaties en/of sociale context.⁴² De inhoud en context van de specifieke bevindingen uit casestudie-onderzoek zijn bovendien door beleidsmakers en praktijkbeoefenaars makkelijk te herkennen wat hun inzicht in de dagelijkse praktijk vergroot.⁴³ In een casestudie kan gebruikgemaakt worden van diverse kwalitatieve en/of kwantitatieve onderzoeksmethoden.⁴⁴

In dit onderzoek is de transportsector als casestudie onderzocht door semi-gestructureerde diepte-interviews te houden met 32 vrachtwagenchauffeurs aangevuld met observaties tijdens het veldwerk. Tevens is document-analyse gedaan in de vorm van het coderen van de interviewtranscripten.

2.4.1 Methoden bij hoofdstukken 4 tot en met 8

In de hoofdstukken 4 tot en met 8 komt de casestudie aan bod. Voor hoofdstuk 4 is uitsluitend literatuur- en jurisprudentieonderzoek verricht. Voor de hoofdstukken 5 tot en met 8 is zowel literatuur en/of jurisprudentieonderzoek als veldwerk gedaan. Voor de verschillende hoofdstukken wordt eerst de document-analyse beschreven en vervolgens het veldwerk.

2.4.1.1 Document-analyse: literatuur en jurisprudentieonderzoek

Voor hoofdstuk 4 is in januari 2022 literatuuronderzoek gedaan om (wetenschappelijke) onderzoeksinformatie over het werk van vrachtwagenchauffeurs in de transportsector te achterhalen en vooral ook in hoeverre met vrachtwagenchauffeurs zelf is gesproken. Deze informatie is van belang om de keus voor de transportsector als casestudie van een deugdelijk theoretisch kader te voorzien.

Gezocht is in Google op de trefwoorden 'precarious labour truckdrivers' en 'precarious work survival strategies'. Daarnaast is het *E-Journal of International and Comparative Labour Studies* geraadpleegd. Ten slotte is de website van

39 Flyvberg 2006, p. 238-239; Simons 2014, p. 8.

40 Gerring 2004, p. 345; Webley 2010.

41 Simons 2014, p. 19-20; Webley 2010. Zie ook uitgebreid over de representativiteit van de casestudie Burroway 1998, p. 11-13; Small 2009.

42 Simons 2014, p. 20-12; Small 2009, p. 20.

43 Simons 2014, p. 20-21.

44 Webley 2010, p. 13-14.

het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de website van de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid doorzocht met de trefwoorden 'jaarverslag Inspectie' en 'schijnconstructies'.

Een deel van de literatuur die gevonden is tijdens het onderzoek voor hoofdstuk 3 gaat specifiek over de transportsector en is relevant voor hoofdstuk 4. Dat waren vooral rapportages van de Inspectie over de Nederlandse situatie. Daarnaast leverde het onderzoek in januari 2022 de jaarverslagen van de Inspectie van 2019 en 2020 op. Verder heeft het literatuuronderzoek geresulteerd in een tiental onderzoeken in en buiten Europa.

De in hoofdstuk 4 besproken jurisprudentie is deels gevonden via het voor hoofdstuk 3 verrichte jurisprudentieonderzoek en deels door berichtgeving in media of een juridisch attenderings-bulletin.

De literatuur gevonden voor hoofdstuk 4 kon deels zelf gebruikt worden voor de hoofdstukken 5, 6 en 7. Daarnaast bevatte die literatuur ook bruikbare verwijzingen naar andere literatuur voor genoemde drie hoofdstukken.

Voor hoofdstuk 8 waarin het door het Hof van Justitie van de Europese Unie uitgesproken verbod de 45 uur rust in de cabine door te brengen (het zogenoemde cabinekampeerverbod)⁴⁵ centraal staat, is ook jurisprudentie onderzoek gedaan.

In februari 2019 is in Google gezocht naar uitspraken die gaan over dat cabinekampeerverbod. Gezocht is op de termen verordening 561/2006 (HvJ EU). Dat leverde één uitspraak op die is gelezen, maar niet relevant bleek.

In maart en augustus 2019 is op curia.europa.eu systematisch gezocht naar uitspraken die gaan over het cabinekampeerverbod. Gezocht is op de term regulation 561 2006. Dat leverde 13 resultaten op waarvan de samenvatting is gelezen. Uitspraken die relevant leken, omdat ze over een aspect van de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs gingen, zijn geprint en gelezen. Slechts één uitspraak bleek te gaan over de vraag of de 45 uur rust al dan niet in de cabine mag worden doorgebracht. Die vraag werd kennelijk niet ontvankelijk verklaard waardoor een inhoudelijke beoordeling uitbleef.

In april 2019 is op rechtspraak.nl in de onderdelen civielrecht en bestuursrecht systematisch gezocht naar uitspraken over dat cabinekampeerverbod. Gezocht is op de termen vrachtwagenchauffeur; cabinekamperen; cabine kamperen; wegtransport; internationaal wegtransport; *Vaditrans*; internationaal wegvervoer; rij- en rusttijden vrachtwagenchauffeurs; rij- en rusttijden internationale vrachtwagenchauffeurs; 561/2006; arbeids- rij- en rusttijden; HvJ EU 20 december 2017 cabine; rust buiten de cabine vrachtwagen; en arbeids- rij- en rusttijden 561/2006.

Van alle 1.155 resultaten, waarvan deels overlappingen, is de samenvatting gelezen. Uitspraken die relevant leken omdat zij over een aspect gingen dat verband hield met rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs, zijn geprint

45 HvJ EU 20 december 2017, C-102/16, ECLI:EU:C:2017:1012 (*Vaditrans BVBA*).

en gelezen. Geen van deze uitspraken bleken te gaan over het cabinekampeer-verbod. De conclusie van dit jurisprudentieonderzoek is dat het geen voor hoofdstuk 8 bruikbare uitspraken opleverde.

2.5 HOOFDSTUKKEN 5 TOT EN MET 8: VELDWERK

Voor hoofdstuk 5, 6, 7 en 8 van deze studie is in 2019 veldwerk gedaan dat heeft geresulteerd in een nieuwe dataverzameling ter beantwoording van de onderzoeksvragen in die hoofdstukken. Alle vragen gaan over de percepties van de vrachtwagenchauffeurs over het gebruik van (schijn)constructies in hun sector en over hun arbeidssituatie.

2.5.1 Voorbereiding

Voorafgaand aan het veldwerk zijn in 2017 en 2018 diverse oriënterende gesprekken gevoerd met de FNV waaronder de stichting VNB. VNB richt zich binnen de FNV specifiek op logistiek en transport. Het doel van die gesprekken was te bepalen welke sector het meest geschikt was om als casestudie te bestuderen. Een belangrijk punt was de toegang tot respondenten. In januari 2018 heb ik een bestuurder en een netwerker van VNB vergezeld tijdens hun bezoek aan diverse parkeerplaatsen in de regio Amsterdam en Rotterdam. Tijdens die bezoeken sprak VNB met diverse Oost-Europese chauffeurs (met name Roemeense omdat de netwerker vloeiend Roemeens sprak en kon vertalen) over hun arbeidsomstandigheden. Het doel was te zien hoe VNB daarbij te werk ging. Duidelijk was dat voorwaarde was om met de chauffeurs te kunnen spreken en hun vertrouwen te winnen dat er iemand aanwezig was die hun moedertaal sprak. In mei 2018 is besloten de wegtransportsector als casestudie te onderzoeken en vrachtwagenchauffeurs die in de EU vervoer verzorgen, te interviewen. Om de interviews in de moedertaal van de chauffeurs af te kunnen nemen, zijn 7 (student-)stagiaires op hbo- en wo-niveau aangenomen. Zij traden tijdens de interviews op als tolk. De moedertaal van de onderzoeker is Nederlands en zij communiceerde met alle tolken in het Engels. Tijdens de interviews met de buitenlandse chauffeurs werden alle vragen in het Engels gesteld en vervolgens door de tolk in de moedertaal van de respondent vertaald. Het antwoord van de respondent werd dan weer vanuit de moedertaal in het Engels vertaald. Daarnaast was hun taak het letterlijk transcriberen van de interviews en te vertalen vanuit de moedertaal van de respondent in het Engels. De (student-)stagiaires spraken Bulgaars, Engels, Hongaars, Nederlands, Oekraïens, Pools, Roemeens en Russisch. Allen zijn opgegroeid in hun land van herkomst en spreken de moedertaal vloeiend. Om mobiel te zijn en een rustige privéruimte te hebben om de interviews af

te kunnen nemen, werd gebruikgemaakt van een camper met een grote banner met daarop afgebeeld het logo van de Universiteit Leiden.

2.5.2 Onderzoeksdesign en data

2.5.2.1 Interviews

In kwalitatief onderzoek is het gebruikelijk om een relatief klein aantal respondenten (bijvoorbeeld 30 à 40) te interviewen.⁴⁶ Interviews kunnen *face-to-face* worden gehouden of op afstand en zijn geschikt om percepties van respondenten over bijvoorbeeld het (arbeids)recht te onderzoeken. Groepsinterviews zijn mogelijk, maar hier is de keuze gemaakt voor individuele interviews. De interviews kunnen ongestructureerd of semi-gestructureerd zijn met voornamelijk open vragen. Als de respondenten instemmen, is het gebruikelijk de interviews op te nemen zodat deze letterlijk getranscribeerd kunnen worden. Interviews geven inzicht in motieven en ervaringen van respondenten.⁴⁷ In dit onderzoek zijn, zoals gezegd, vrachtwagenchauffeurs geïnterviewd en gevraagd naar hun percepties over sociale en arbeidsrechtelijke aspecten van hun vervoerswerk in de EU.

In dit onderzoek zijn semi-gestructureerde diepte-interviews afgenomen met buitenlandse en Nederlandse vrachtwagenchauffeurs die actief zijn (geweest) in het internationale wegtransport binnen de EU. Tijdens het interviewen, is gebruikgemaakt van een Engelstalige *topic list* als leidraad. Voor de (Nederlandse) chauffeurs werkzaam bij een Nederlands transportbedrijf is de *topic list* uitgebreid met een aantal (zie onder F1, F2 en F3) voor deze groep relevante vragen. Beide *topic lists* zijn als bijlage a en b toegevoegd. Deze interviews zijn afgenomen in de periode oktober 2018 tot en met augustus 2019. De lengte van de interviews varieerde van anderhalf tot vier uur en de onderzoeker stelde hoofdzakelijk open vragen. Doordat uitgebreid te tijd werd genomen om de chauffeurs te interviewen, ontstond niet alleen een algemeen beeld van opvattingen en ervaringen, maar was er ook ruimte om uitgebreid door te vragen en ontstond er ruimte voor begrip van de context waarin deze opvattingen en ervaringen gestalte krijgen. Alle interviews zijn opgenomen op een voicerecorder en daarna letterlijk getranscribeerd vanuit een vreemde taal naar het Engels of in het Nederlands door de (student-)stagiaires. Na controle van de transcripten bleek een groot deel van slechte kwaliteit. Al die transcripten zijn geëdit en verbeterd. Voor alle buitenlandse transcripten is dat gedaan door speciaal voor dat doel aangenomen andere student-stagiaires. Ook voor hen was de betreffende buitenlandse taal hun moedertaal die zij vloeiend spraken.

46 Brinkmann 2014; Small 2009, p. 11-15.

47 Brinkmann 2014; Webley 2010, p. 11.

2.5.2.2 Observaties

Observaties genereren gedetailleerde informatie over sociale gebeurtenissen, de context ervan en degenen die erbij betrokken zijn. Dat soort informatie kan niet door een interview worden verkregen. Voor zover observaties worden gebruikt als methode op zich, kan dat allerlei methodologische en ethische problemen meebrengen. Als mensen weten dat ze geobserveerd worden, is de kans groot dat ze hun gedrag al dan niet bewust aanpassen (het zogenoemde *Hawthorne effect*).⁴⁸ Het observeren van mensen zonder dat zij dit weten is niet in alle gevallen ethisch verantwoord. Dat geldt vooral als het observaties zijn binnen een gesloten gemeenschap. Observaties gedaan in de openbare ruimte zijn niet problematisch. Observatie kan gedaan worden als deelnemer in bijvoorbeeld een bepaalde groep (*participant observation*) of als buitenstaander. Van de observaties moet nauwkeurig verslag worden gedaan.⁴⁹

In dit onderzoek zijn observaties gedaan op de parkeerplaatsen waar de respondenten geworven werden en tijdens de interviews. Van die observaties zijn aantekeningen gemaakt. Van methodologische of ethische problemen was geen sprake. De observaties vormen een aanvulling op de interviews en zijn geen methode op zich. Hierna in paragraaf 2.5.2.3 wordt nader beschreven hoe de werving op de parkeerplaatsen geschiedde.

Daarnaast is een aantal maal meegelopen met inspecties van vrachtwagens door de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T). Ook toen zijn observaties gedaan en is met inspecteurs en vrachtwagenchauffeurs gesproken. Van alle observaties zijn aantekeningen gemaakt die met behulp van Atlas.ti zijn verwerkt.

2.5.2.3 Werving respondenten

De eerste buitenlandse chauffeur is geworven tijdens een bijeenkomst van de FNV (VNB) over de transportsector. Alle overige buitenlandse chauffeurs zijn in het weekend geworven op een parkeerplaats langs de snelweg in Nederland. In oktober 2019 is eenmalig geworven met behulp van een netwerker van VNB. Alle overige wervingsactiviteiten zijn gedaan zonder dat VNB daarbij aanwezig was. Welke vrachtwagenchauffeurs op een dag konden worden geïnterviewd, hing af van de taal die de tolk sprak die de onderzoeker vergezelde. Gewerkt werd steeds met één tolk in een bepaalde taal per weekend(dag). De betreffende tolk kwam vroeg in de ochtend naar het huis van de onderzoeker in Voorburg en vanaf daar vertrokken de onderzoeker en de tolk in de camper naar een parkeerplaats in Nederland. De parkeerplaatsen die werden bezocht lagen aan de A13 in de buurt van Delft (Vrijenban) aan de A4 in de buurt van Delft (Peulwijk) en aan de A4 in de buurt van Schiphol (Den Ruygen Hoek). Het

48 Zie ook Brinkmann 2014, p. 6-7 over het Hawthorne-effect tijdens interviews.

49 Webley 2010, p. 11-12.

werven gebeurde door op de parkeerplaats rond te lopen en te zoeken naar vrachtwagens met een kenteken van een land waarvan de tolk die aanwezig was de taal sprak. In eerste instantie werd op de cabinedeur van die vrachtwagens geklopt. Als dat geen chauffeurs opleverde, werd op zoveel mogelijk andere vrachtwagencabines geklopt; ook die met een kenteken van een land waarvan de tolk de taal niet sprak. Ook werden chauffeurs die op de parkeerplaats rondliepen, aangesproken om na te gaan of zij konden worden geïnterviewd. Alle interviews met buitenlandse chauffeurs zijn direct na het werven of een dag erna in de camper afgenomen. De eerste Nederlandse chauffeur is geworven via een collega van de onderzoeker. Twee Nederlandse chauffeurs zijn geworven via de sneeuwbalmethode. Een Nederlandse chauffeur is geworven op een tankstation in Nederland. Met alle Nederlandse chauffeurs is vervolgens een afspraak voor het interview gemaakt bij de chauffeur thuis (3) of op de Universiteit Leiden (1).

2.5.2.4 *Steekproef*

In totaal werden 32 vrachtwagenchauffeurs bevraagd waaronder 30 mannen en 2 vrouwen. De chauffeurs hebben de volgende nationaliteiten: de Bulgaarse (2), Duitse (1), Hongaarse (6), Litouwse (1), Moldavische (1), Nederlandse (4), Oekraïense (5), Poolse (7) en Roemeense (5). Als bijlage c is tabel 2.1 toegevoegd met een aantal kenmerken, waaronder een fictieve naam, van de 32 geïnterviewde chauffeurs. De volgorde waarin de respondenten staan vermeld, correspondeert met de volgorde waarin de chauffeurs zijn geïnterviewd.

Van de 32 chauffeurs zijn er 28 in hun buitenlandse moedertaal geïnterviewd. In vier gevallen werd gesproken in een andere taal; in twee van deze gevallen beheersten de chauffeurs (een Roemeen en een Oekraïner) die taal (Hongaars respectievelijk Pools) vloeiend en in twee gevallen (een Poolse en een Duitse chauffeur) spraken zij die taal (Engels) redelijk. Voorafgaand aan elk interview kreeg de chauffeur uitleg over het onderzoek en is gewezen op de vertrouwelijkheid, de anonieme verwerking van de verstrekte informatie en de bescherming van zijn of haar privacy. Tevens is de vrijwilligheid van de deelname benadrukt en is expliciet de mondelinge toestemming gevraagd voor opname van het interview. Na afloop van het interview kreeg de chauffeur als dank een kleine attentie.

2.5.2.5 *Betrouwbaarheid respondenten*

Na afloop van elk interview besprak de onderzoeker met de tolk in hoeverre de antwoorden van de respondent betrouwbaar en geloofwaardig overkwamen. De gedeelde conclusie was dat 30 respondenten een open en betrouwbare indruk maakten. Deze respondenten vertelden uitvoerig en gedetailleerd over hun leven en werk en voor de onderzoeker was er geen aanleiding te veronderstellen dat zij informatie achterhielden of de situatie mooier maakte dan die

was. In één geval bleek in de loop van het interview dat de chauffeur onder invloed van (veel) alcohol was waardoor zijn verhaal niet altijd begrijpelijk was. In het tweede geval betrof het een Bulgaarse chauffeur die was opgegroeid tijdens het communistische regime. De tolk wees erop dat deze man was gevormd door dat regime en de daar geldende norm dat men niet mag klagen. Om die reden twijfelde de tolk aan de geloofwaardigheid van zijn antwoorden. De onderzoeker zelf twijfelde niet zozeer aan de geloofwaardigheid van het verhaal van deze respondent. Wel viel haar op dat zijn antwoorden erg kort waren.

2.5.2.6 *Non respons*

Het benaderen van vrachtwagenchauffeurs tijdens hun werk was niet zonder uitdagingen. Lang niet iedereen wilde meewerken. Vrachtwagenchauffeurs die niet mee wilden doen, hadden hiervoor uiteenlopende redenen. Geregeld zeiden ze dat ze andere bezigheden hadden zoals de vrachtwagen schoonmaken, eten koken, eten, bier drinken of boodschappen doen. Ook werd vaak als reden gegeven dat de chauffeur wilde uitrusten of slapen of op korte termijn op weg ging naar een volgende bestemming. Een enkele keer kwam het voor dat in het arbeidscontract van de chauffeur was opgenomen dat hij niet met derden mocht praten. Ten slotte gebeurde het regelmatig dat de chauffeurs überhaupt niet wilden praten en een wegwijsgebaar maakten vanuit hun cabine. De mogelijkheid bestaat dat lang niet alle vrachtwagenchauffeurs op een parkeerplaats verblijven tijdens hun normale wekelijkse rust. Deze omstandigheid in combinatie met de gehanteerde wervingsmethode maakte de kans op het treffen van chauffeurs die deze rust doorbrengen in een hotel of op enig ander adres wellicht iets geringer.

2.5.2.7 *Datamanagement*

De manier waarop met de data is omgegaan, is gewerkt binnen de kaders van de Universiteit Leiden (zie <https://www.bibliotheek.universiteit leiden.nl/onderzoekers/datamanagement>). Alles is vastgelegd in een datamanagementplan. Dat datamanagementplan is ter inzage beschikbaar.

2.5.2.8 *Data-analyse*

Alle interviewtranscripten zijn verwerkt met behulp van software voor kwalitatieve analyse (Atlas.ti versie 9). Daartoe is eerst een codeboek gemaakt waarbij de onderwerpen in de *topic list* als richtlijn golden. Daarna zijn de interviews (inductief) gecodeerd en geanalyseerd met behulp van Atlas.ti. Het codeboek is ter inzage beschikbaar.

Ook alle aantekeningen van de gedane observaties zijn met behulp van Atlas.ti versie 9 verwerkt.

2.6 AFSLUITENDE OPMERKINGEN

2.6.1 Voors en tegens van de gemaakte methodologische keuzes

Het in dit onderzoek toegepaste empirisch juridische onderzoek (ELS) en de drie manieren waarop in combinatie data verzameld zijn heeft zonder twijfel inzicht gegeven in de werking van recht(spraak) in de praktijk.⁵⁰ Meer in het bijzonder is kennis vergaard over de percepties van intra-EU-vrachtwagenchauffeurs over hun werk in de praktijk. In de context van dit onderzoek naar (schijn)constructies lag het accent in de interviews op hun arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Daarnaast kwamen ook andere onderwerpen als motivatie voor het werk en de impact van het werk op hun privéleven ruimschoots aan de orde. Door dit veldwerk kwam een geheel nieuwe, unieke dataverzameling tot stand met veel informatie die ook nog in vervolgonderzoek gebruikt kan worden. Ook het jurisprudentie- en literatuuronderzoek naar (schijn)constructies en andere voor het werk als vrachtwagenchauffeur relevante (juridische) onderwerpen leverde waardevolle data op. Door deze triangulatie kon *law in books* in het licht van *law in action* beschouwd worden waardoor meer duidelijk werd over het effect van het recht in de (werk)praktijk (van vrachtwagenchauffeurs).

Een volgend positief punt van dit onderzoek is dat een eerste stap gezet is het wetenschappelijk onderzoek naar de percepties van internationale vrachtwagenchauffeurs zélf te vergroten. Tot op heden is dergelijk onderzoek schaars. Een oorzaak daarvan kan zijn dat ze moeilijk bereikbaar zijn. Door de aard van hun transportwerk zijn ze zelden lang op een plek aanwezig en is het lastig om ver vooruit een afspraak met hen te maken. Een andere oorzaak kan zijn dat het werk van vrachtwagenchauffeur in het algemeen maatschappelijk niet heel hoog aangeschreven staat en de interesse ervoor ontbreekt. Dat is in ieder geval wat uit de reactie van vele respondenten kon worden afgeleid toen zij voor een interview gevraagd werden. Regelmatig was er verbazing dat iemand interesse in hen en hun werk toonde. Vaststaat dat de interviews een schat aan informatie hebben opgeleverd.

Tegelijkertijd is deze 'beweeglijkheid' van vrachtwagenchauffeurs ook een negatief aspect aan dit onderzoek. De geïnterviewde buitenlandse chauffeurs waren op dat moment 'toevallig' op de betreffende parkeerplaats aanwezig. Dit, in combinatie met de manier van werving, kan tot gevolg hebben dat de steekproef select is en er dus sprake is van een vertekening (*bias*) in de resultaten. De resultaten zijn dan ook niet zonder meer te generaliseren wat ook geen doel is bij kwalitatief onderzoek.

Ten slotte is het feit dat gebruikgemaakt is van tolken tijdens het interviewen en voor het transcriberen van de interviews een aspect dat aandacht

50 Leeuw & Schmeets 2016.

verdient. Tijdens een interview kan op diverse momenten ruis in de vertaling ontstaan: bij het stellen van de vraag in het Engels door de onderzoeker (van wie Nederlands de moedertaal is), bij het vertalen van de vraag van de onderzoeker in de vreemde taal van de respondent en bij het vertalen van het antwoord van de respondent in het Engels. Tijdens al die stadia kan belangrijke informatie verloren gaan en/of verkeerd worden geïnterpreteerd.⁵¹ De onderzoeker heeft daar nauwelijks controle over. Hiermee moet rekening gehouden worden bij het interpreteren van de resultaten. Onderstreept wordt bovendien dat in alle gevallen, ook als er niet vertaald wordt, de kwaliteit van de transcripten gecontroleerd moet worden. Met kwaliteit wordt vooral bedoeld op de *letterlijke* weergave van de interviews. In dit onderzoek heeft dat geleid tot verbetering van alle transcripten waarvan de (kwaliteit van de) letterlijke weergave van de interviews twijfelachtig was. Deze aanpassingen zijn steeds gedaan in overleg met de tolken en/of de studenten die de oorspronkelijke transcripten hebben geëdit en verbeterd. Los van deze kanttekeningen wordt benadrukt dat zonder tolken dit veldwerk niet mogelijk was geweest. Interviewen van de buitenlandse chauffeurs in het Engels of Nederlands was geen optie. Uit de literatuur volgt dat kwalitatief onderzoek onder respondenten die verschillende talen spreken (*cross-cultural qualitative research*) zelden wordt gedaan. Reden hiervoor is onder meer de complicaties die het vertalen van de data meebrengt waardoor de betrouwbaarheid⁵² van het onderzoek in gevaar komt.⁵³ In dit onderzoek is ervaring opgedaan met *cross cultural research* en het werken met tolken en vertalen van data en de valkuilen daarvan. Ook dat is een meerwaarde waarmee in ander (vervolg)onderzoek winst valt te behalen.

2.6.2 Ethiek van het onderzoek

Vooropstaat dat het doel van dit onderzoek niet is deze groep vrachtwagenchauffeurs, door sommigen gezien als misbruikt in arbeidsrechtelijke zin, 'een stem te geven'. Het doel is het verzamelen van meer (gefundeerde) kennis over hun werk, in dit onderzoek belicht vanuit hun visie. Hun percepties moeten geïnterpreteerd worden en op betrouwbaarheid getoetst. Daartoe is het nodig dit onderzoek een vervolg te geven zodat ook andere partijen, zoals hun opdracht- en werkgevers betrokken kunnen worden.⁵⁴ Respondenten

51 Kapborg en Berterö 2002. Zie ook over gebruik van tolken en vertalen in kwalitatief onderzoek: Edwards 1998; Larkin, Dierckx de Casterlé & Schotsmans 2007; Lopez e.a. 2008; Regmi, Naidoo & Pilkington 2010. Zie voor dilemma's en vertalen in kwantitatief onderzoek Temple & Young 2004.

52 Webley 2018, p. 9-10; zie over de term 'validiteit' in kwalitatief onderzoek ook: <https://www.studiemeesters.nl/scriptie/validiteit-en-betrouwbaarheid-kwalitatief-onderzoek/>

53 Lopez e.a. 2008. Zie ook Kapborg en Berterö 2002.

54 Traianou 2014.

is in dat verband ook duidelijk te kennen gegeven dat dit onderzoek er niet toe zal leiden dat hun arbeidsomstandigheden op korte termijn zullen verbeteren en dat de rol van de onderzoeker niet die van (juridisch) hulpverlener is. Allen toonden daar begrip voor, maar vonden het desondanks prettig hun verhaal te doen. Een aantal van hen vroeg zelfs uitdrukkelijk of zij een exemplaar van dit proefschrift konden krijgen als dat klaar was.

In sommige gevallen werd de onderzoeker door de tolk bij de werving van een respondent aangeduid als 'professor', een kwalificatie die direct door de onderzoeker werd ontkend. De onderzoeker lichtte vervolgens haar werkelijke functie als onderzoeker bij de Universiteit Leiden toe. De onderzoeker stelde zich niet op als iemand die veraf staat van de respondenten onder meer door simpele kleding (een spijkerbroek met een sweater met het logo van de Universiteit) te dragen. Dit neemt niet weg dat alleen al het genderverschil met de meeste respondenten ongetwijfeld opviel.

De autonomie van de respondenten is gerespecteerd door hen tijdens het werven en voorafgaand aan het interview te wijzen op de vertrouwelijkheid en anonimiteit van het onderzoek. Ook is steeds gewezen op hun vrijwillige deelname en hun vrijheid te allen tijde (ook na het interview) af te zien van deelname aan het onderzoek. Bovendien werd benadrukt dat de chauffeur kon aangeven als hij of zij over een bepaald onderwerp niet wilde praten. De onderzoeker zou dat dan respecteren. Op die manier hielden de chauffeurs de controle en regie over hun deelname en de inhoud van het interview.⁵⁵

Tijdens het interview gaf de onderzoeker alle aandacht aan de respondent, toonde interesse in zijn of haar verhaal. Zij stelde open vragen zonder oordeel of discussie en luisterde vooral. Waar nodig gaf zij voorbeelden om een vraag te verduidelijken of liet zij stiltes vallen. Ook vatte de onderzoeker geregeld het verhaal samen om te controleren of zij iets goed begrepen had.⁵⁶ Soms werd dit proces bemoeilijkt door onervarenheid van de aanwezige tolk. In alle gevallen was de sfeer ontspannen en leken de chauffeurs zich op hun gemak te voelen. Er werd vrijuit gepraat en de chauffeurs namen de tijd hun verhaal te doen. In een enkel geval waren de chauffeurs kort van stof. Ook kwam het voor dat een chauffeur geëmotioneerd raakte als het over een bepaald onderwerp ging. De onderzoeker gaf hen daar de ruimte voor en bleef rustig. Tijdens het interview werd de chauffeur voorzien van koffie en/of thee en was er gelegenheid voor (rook)pauzes. Met de attentie na afloop was, op één chauffeur na, iedereen blij.

55 Marshall & Batten 2004; Traianou 2014.

56 Brinkmann 2014, p. 6-7.

2.7 TOT SLOT

In dit hoofdstuk is uiteengezet welke methoden in dit onderzoek zijn toegepast om de diverse onderzoeksvragen te beantwoorden. Gekozen is voor zowel een juridische als een empirisch-juridische benadering (ELS) waarbij verschillende kwalitatieve onderzoeksmethoden zijn gebruikt om data te verzamelen. Er is document-analyse verricht en voor de casestudie waarin de transportsector en de daarin werkzame intra-EU-vrachtwagenchauffeurs onder de loep zijn genomen, is daarnaast ook data verzameld met interviews en observaties. Dit onderzoek heeft door de toegepaste methoden een rijke dataverzameling opgeleverd met een veelheid aan informatie over het werk van vrachtwagenchauffeurs in de EU. In de context van dit onderzoek is een belangrijk deel van die informatie verwerkt in dit proefschrift.

Door de toepassing van ELS als methode in dit onderzoek is inzicht verkregen in de motieven en ervaringen van vrachtwagenchauffeurs voor, respectievelijk met, hun specifieke vervoerswerk. Tegelijkertijd is de juridische context op nationaal en EU-niveau van dit werk geanalyseerd. Bij uitstek deze combinatie van sociaalwetenschappelijk en juridisch onderzoek maakt het mogelijk om te constateren in hoeverre het (arbeids)recht dat van toepassing is op het chauffeurswerk aansluit bij dat werk in de praktijk en hún wensen en behoeften.

Figuur 2.1: Toegepaste methoden in beeld



