



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).

9.1 WOORD VOORAF

“How can we imagine what our lives should be without the illumination of the lives of others?”¹

Dit citaat geeft precies weer wat met dit onderzoek is beoogd. Niet alleen hebben de gesprekken met de chauffeurs geleid tot meer kennis over hun werk en specifieke arbeidssituatie, ook verhalen over hun persoonlijke leven waren daarvan onderdeel. Sommige verhalen en momenten tijdens de interviews staan in het geheugen gegrift, net als sommige chauffeurs.

Zo vertelden twee chauffeurs over hun ernstige ziekte en de impact daarvan op hun leven en het chauffeurswerk. Ook de chauffeur die teveel gedronken had en daar open over sprak, liet indruk achter. Zo ook de chauffeur die aanbod borscht te koken en ons, onderzoeker en tolk, uitnodigde dat op de parkeerplaats te komen eten. En de chauffeur die over de hem aangeboden koffie zei: “This coffee warms my hart.” Of de chauffeur die zichzelf als “lone wolf” karakteriseerde en de chauffeur die vol trots zijn cabine liet zien en de onderzoeker aanbod om zelf een stukje te rijden. Maar ook de chauffeur die over zijn hobby ‘traintrucks’ vertelde en daarover filmpjes op zijn telefoon liet zien.

Zomaar wat impressies die tekenend zijn voor de sfeer tijdens het veldwerk dat in grote mate heeft bijgedragen aan meer inzicht in het leven van vrachtwagenchauffeurs en de ogen van de onderzoeker voor die bijzondere wereld voorgoed heeft geopend.

9.2 INLEIDING

Zoals in hoofdstuk 1 beschreven, is de focus in de juridische literatuur over (schijn)constructies hoofdzakelijk gericht op definities en juridische analyses van (schijn)constructies en bestaande regelgeving. Ook wordt aandacht besteed aan de ontwikkeling van nieuwe regelgeving ter voorkoming en bestrijding van (schijn)constructies. Het uiteindelijke doel dat juristen daarmee voor ogen hebben, is de bescherming en waarborging van de rechten van de werkers

1 James Salter *Light Years*. Geciteerd door Margot Vanderstraeten op titelpagina in Minjan 2012.

en op die manier verbetering van hun arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Een essentieel onderdeel dat met deze strikt juridische benadering onderbelicht is, zijn de percepties van degenen die in hun werk te maken hebben met dergelijke constructies. Dit proefschrift heeft laten zien dat om te weten of deze verbetering nodig is en zo ja, op welke manier die het beste bereikt kan worden, kennis over het werk in de praktijk van deze arbeidskrachten onontbeerlijk is. Datzelfde geldt voor het effect van regelgeving op hun dagelijkse werk. Die kennis kan alleen verkregen worden door met de werkers in gesprek te gaan en door de percepties van de betrokkenen ook in beschouwing te nemen.

In de sociaalwetenschappelijke literatuur daarentegen komen de werkers zelf, voornamelijk migranten, wel aan het woord als het gaat over hun arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Uit die in hoofdstuk 1 besproken literatuur komt naar voren dat deze arbeidskrachten in veel gevallen werken op basis van een (schijn)constructie. Het blijft in die gevallen bij het (be)noemen van geconstateerde constructies zonder daar verder nader op in te gaan. Van enige juridische duiding of analyse is geen sprake. In de sociaalwetenschappelijke literatuur wordt slechts zijdelings aandacht besteed aan het politiek en maatschappelijk relevante fenomeen (schijn)constructies. Precisie in het bespreken van de constructies ontbreekt.

Beide perspectieven, het sociaalwetenschappelijke en het juridische staan in de praktijk nog te veel los van elkaar, terwijl een combinatie van beide perspectieven het doorgronden en aanpakken van (schijn)constructies bevordert. Een juridische analyse van (schijn)constructies in combinatie met de percepties van de arbeidskrachten daarover en hun wensen en behoeften op het gebied van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden maakt het wérkelijke probleem duidelijker. Dit proefschrift onderstreept dat. Door genoemde gecombineerde aanpak wordt de kans vergroot op het ontwikkelen van effectief en aan de sociale werkelijkheid rechtdoend beleid en regelgeving op het gebied van (schijn)constructies in het algemeen en in specifieke arbeidssituaties van intra-EU-arbeidskrachten, met inbegrip van migranten.

In dit proefschrift is de arbeidssituatie van intra-EU-arbeidskrachten, waaronder de juridische bases op grond waarvan zij onder meer in Nederland werkzaam zijn, onderzocht vanuit verschillende perspectieven. Die perspectieven worden met elkaar in verband gebracht. Een belangrijk aspect dat is onderzocht, is op basis van welke (schijn)constructies deze arbeidskrachten hun werk doen en in hoeverre zij daarvan (financieel) nadeel ondervinden. Het juridische perspectief van dit alles komt uitgebreid aan bod. Bij deze juridische benadering wordt steeds betrokken wat de arbeidskrachten zelf vinden van hun werksituatie met als bijzonder aandachtspunt (schijn)constructies. De percepties van de betrokken arbeidskrachten over het gebruik van (schijn)constructies in het algemeen komen aan bod net als hun visie op de eigen arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. In dit proefschrift is dus sprake van een geïntegreerde benadering van (schijn)constructies.

In dit onderzoek is de transportsector gekozen als casestudie en de geanalyseerde percepties zijn die van internationale vrachtwagenchauffeurs die goederenvervoer over de weg in de EU verrichten.

9.3 CENTRALE ONDERZOEKSVRAGEN

De in paragraaf 9.2 genoemde onderzoeksfocus leidde tot de volgende twee overkoepelende onderzoeksvragen.

In hoeverre werken intra-EU-arbeidskrachten in Nederland op basis van arbeidsrechtelijke (schijn)constructies die hen (financieel) benadelen?

Wat zijn de percepties van intra-EU-arbeidskrachten over het gebruik van arbeidsrechtelijke (schijn)constructies en over hun arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden op basis waarvan zij in Nederland en andere EU-lidstaten werken?

Deze twee vragen en de daaraan in de diverse hoofdstukken gerelateerde specifiekere onderzoeksvragen zijn in dit onderzoek beantwoord. Dit hoofdstuk bevat de belangrijkste conclusies.

9.4 BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

9.4.1 Werken als intra-EU-arbeidskracht in Nederland

In hoofdstuk 3, een juridische inventarisatie van de mogelijkheden voor intra-EU-arbeidskrachten om in Nederland te werken en de in dat verband gebruikte schijnconstructies, komt naar voren dat zij dat op verschillende manieren kunnen doen. Intra-EU-arbeidskrachten hebben de mogelijkheid om in Nederland werkzaamheden te verrichten op basis van het vrij verkeer van werknemers of het vrij verkeer van diensten. Deze arbeidskrachten kunnen permanent in Nederland werken, maar ook het doen van tijdelijke werkzaamheden is een optie, al dan niet gekoppeld aan permanent of tijdelijk verblijf in Nederland. Welk recht op een arbeidsrelatie van toepassing is, is afhankelijk van de EU-vrijheid op basis waarvan de arbeidskracht in Nederland werkt en wordt in grensoverschrijdende situaties mede bepaald door het internationaal privaatrecht. Gebleken is dat bij de tewerkstelling van intra-EU-arbeidskrachten in Nederland (ook) sprake is van gebruik van (schijn)constructies. Een aantal (schijn)constructies is hardnekkig en keert steeds terug, maar daarnaast duiken zo nu en dan ook nieuwe constructies op. Een en ander komt naar voren in de geanalyseerde rapportages van de Inspectie en in de onderzochte jurisprudentie. In diverse sectoren maken werkgevers gebruik van (schijn)constructies met als doel het besparen op (loon)kosten. De betreffende arbeidskrachten

die op basis van dergelijke constructies werken, ondervinden daar (financieel) nadeel van. De sectoren waar het om gaat zijn de bouw, de scheepsbouw, het transport, de schoonmaak, de uitzendsector en kwekerijen. Werkgevers omzeilen niet alleen wet- en regelgeving wat leidt tot illegale constructies, maar werken ook met legale constructies waarbij zij hetzelfde doel voor ogen hebben: besparen op (loon)kosten. In hoeverre deze laatste constructies onwenselijk zijn, is voor discussie vatbaar. Over de omvang van het gebruik van (schijn)-constructies kan in het onderhavige onderzoek niets gezegd worden. Desondanks kan wel worden aangenomen dat echt niet alle in Nederland werkzame intra-EU-arbeidskrachten op basis van een (schijn)constructie werken.

In dit onderzoek is het gelukt een ordening aan te brengen in de in de juridische wereld bestaande diversiteit op het gebied van (schijn)constructies. De steeds terugkerende (schijn)constructies zijn ondergebracht in een typologie (zie hoofdstuk 3 tabel 3.1) met vijf hoofdcategorieën. Die categorieën zijn *contracting* (1); vennootschapsrechtelijke constructies (2); transnationale (schijn)-detachering (3); verrekenen kosten met loon en contante terugbetalingen van loon/onkostenvergoedingen (4); en uitzendwerk via Nederlandse uitzendbureaus (5). Het opstellen van zo'n typologie was nodig, omdat een eenduidig en duidelijk overzicht van (schijn)constructies die wel en niet toelaatbaar zijn, ontbrak. De definiëring verandert steeds en soortgelijke (schijn)constructies worden voortdurend anders genoemd en beschreven. Ook is niet altijd duidelijk of het om legale of illegale constructies gaat; een duidelijk onderscheid tussen beide ontbreekt vaak. Daardoor lijkt het alsof er veel verschillende soorten constructies in diverse sectoren omgaan. De geconstrueerde typologie laat zien dat een aantal duidelijk te karakteriseren (schijn)constructies steeds terugkomt, al dan niet in combinatie met elkaar.

Uit de literatuur komt een negatief beeld naar voren over de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van deze intra-EU-arbeidskrachten. Het werken op basis van een (schijn)constructie zou altijd leiden tot (financiële) benadeling van deze werkers. Opvallend is dat in dit voornamelijk politieke en juridische denkkader de visies van de werkers zelf op hun werk en de gevolgen voor hen van de gebruikte (schijn)constructies niet meegewogen worden. Veel wordt geschreven over de nadelen van bijvoorbeeld transnationale detachering en (*sub*)*contracting*. De nadruk wordt daarbij gelegd op de ruimte die deze constructies bieden voor gesjoemel door werk- en opdrachtgevers met als gevolg financiële benadeling van intra-EU-arbeidskrachten. Ook effecten als oneerlijke concurrentie en verdringing van lokale arbeidskrachten worden vaak genoemd. In het algemeen wordt ingezet op het aanpakken van het gebruik van (schijn)-constructies door het ontwikkelen van steeds meer en gedetailleerdere regels. Dit ondanks de constatering dat de betreffende regelgeving niet effectief (genoeg) is en zelfs leidt tot het ontstaan van nieuwe (schijn)constructies.

De mogelijkheid dat het werken op basis van een dergelijke constructie niet per definitie nadelig voor de werker is dan wel niet zo door hem of haar wordt ervaren, wordt niet geopperd. Dat genoemde constructies ook voordelen

kunnen bieden voor intra-EU-arbeidskrachten wordt slechts in een uitzonderlijk geval onder de aandacht gebracht. Gedacht kan worden aan vergroting van de kans op werk in een andere EU-lidstaat dan het woonland en daarmee uitbreiding van kennis en werkervaring.

Het is bijna alsof de mogelijkheden die de intra-EU-arbeidsmarkt biedt niet gezien worden als gevolg van een fixatie op misbruik en slachtofferschap.

Daarnaast wordt in de strijd tegen schijnconstructies veel belang gehecht aan het voeren van juridische procedures. Nadeel daarvan is dat deze procedures soms jaren duren en kostbaar zijn en dat slechts een klein deel van dit soort kwesties de rechter bereikt. Het zogenaamde topje van de ijsberg. Voor dit (kleine) deel van de werkers betekent het dat, als zij al in het gelijk worden gesteld, zij lang moeten wachten op bijvoorbeeld hun achterstallige loon. Voorbeelden van dergelijke langdurige procedures zijn de zaken *Hongaarse werknemers/Silo-Tank* en *FNV/Van den Bosch*, besproken in respectievelijk hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4.

Deze aanpak via schaarse rechtszaken en het belichten van hoofdzakelijk de negatieve kanten van het werken op basis van (schijn)constructies zonder daadwerkelijk na te gaan in hoeverre daar sprake van is, doet geen recht aan de sociale werkelijkheid. Vaak wordt gesuggereerd dat alle Oost-Europese arbeidskrachten, en dus ook vrachtwagenchauffeurs, werkzaam zijn op basis van een schijnconstructie. De assumptie is vervolgens dat ze daarmee altijd zeer slecht af zijn.

Door voorbij te gaan aan de percepties van intra-EU-arbeidskrachten zelf blijft onduidelijk in hoeverre de politieke en juridische aannames kloppen dat schijnconstructies altijd nadelig zijn voor de arbeidskrachten en dus moeten worden aangepakt. Datzelfde geldt voor het ontbreken van oog voor de kansen die de intra-EU-arbeidsmarkt biedt. In de sociaalwetenschappelijke literatuur over informeel werk, *semi-compliance* en mensenhandel kwam naar voren dat de arbeidskrachten veelal meer de positieve kant van het werken op basis van constructies benadrukken. Zij zien vooral de mogelijkheid die het hen biedt om inkomen te genereren en te (over)leven.² Dat sociaalwetenschappelijke onderzoek richt zich, zoals gezegd, echter niet specifiek op (schijn)constructies. Uit het onderhavige onderzoek, waarin wel op dergelijke constructies wordt ingezoomd, blijkt dat dezelfde inzichten van toepassing zijn. De bevindingen laten zien dat niet al deze arbeidskrachten hun arbeidssituatie als negatief ervaren en/of zichzelf als slachtoffer zien. Beslist niet iedereen herkent zich in genoemd juridisch denkkader.

De juridische blik op (schijn)constructies richt zich vooral op definitiekwesties, het analyseren van regelgeving en jurisprudentie en het ontwikkelen van

2 Hiah & Staring 2013; Kloosterman, Van der Leun & Rath 1997, p. 53-54; Van der Leun 2010, p. 84-85. Zie ook Van der Leun 2003; Lestrade 2018; Lodder 2022, p. 67-68; Portes 1983; Portes & Haller 2005; Ruhs & Anderson 2006; Ruhs & Anderson 2010; Lutz & Palenga-Möllnbeck 2010; Van Meeteren & Hiah 2019.

meer (aanvullende) regelgeving gebaseerd op genoemde aannames.³ Het gevolg daarvan is een overvloed aan gecompliceerde nationale en Europese regels die zelfs voor juristen, waaronder rechters, moeilijk te begrijpen zijn. Laat staan dat de betrokkenen zelf (arbeidskrachten zowel als werk- en opdrachtgevers) daar nog iets van begrijpen. Om die reden is aannemelijk dat zeker niet altijd sprake is van het bewust toepassen van een (schijn)constructie, maar dat ook de veelheid aan moeilijk te begrijpen regels een rol speelt.

Hiermee is niet gezegd dat juridische analyses van (schijn)constructies op basis waarvan intra- EU arbeidskrachten werk doen overbodig zijn. In tegendeel, een gedetailleerde ontleding van dergelijke constructies is nodig om duidelijkheid te krijgen over hoe een constructie precies in elkaar zit en wat de nadelige kanten voor werkers ervan (kunnen) zijn. Ook die aspecten zijn van belang om een effectieve aanpak te kunnen ontwikkelen. Zoals ook in hoofdstuk 1 naar voren kwam, ontbreekt juist die precieze kijk op (schijn)constructies in sociaalwetenschappelijk onderzoek. In dit proefschrift is getracht aan te tonen dat het fileren van (schijn)constructies in combinatie met de visie van de betrokken werkers op het gebruik van dergelijke constructies essentieel is voor de ontwikkeling van recht dat (beter) aansluit bij de praktijk en het dagelijkse werk van betrokkenen.

In dit onderzoek is niet alleen een typologie met steeds terugkerende (schijn)constructies opgesteld. Ook is een methodiek toegepast waarmee kan worden ontsluitend of sprake is van een verhulling van het gewoonlijk werkland. Die verhulling kan plaatsvinden door toepassing van verschillende soorten (schijn)constructies. In veel gevallen is het lastig (schijn)constructies te ontrafelen onder meer als het gaat om ingewikkelde grensoverschrijdende constructies of constructies waarbij veel partijen zijn betrokken. In de jurisprudentie zijn wel criteria ontwikkeld die een handvat bieden om te bepalen wat het gewoonlijk werkland van een arbeidskracht is, maar ook dan blijft het altijd een casuïstische beoordeling op basis van de feiten en omstandigheden van een specifieke arbeidssituatie. In hoofdstuk 6 is aangetoond dat het mogelijk is op basis van de verhalen van de arbeidskrachten en met behulp van deze criteria het gewoonlijk werkland vast te stellen en op die manier het gebruik van een (schijn)constructie te achterhalen.

3 Cremers 2016; Cremers 2017; Cremers 2018; Darvas 2017; Even 2018; Even & Zwanenburg 2017; Van Gardingen 2017; Van Gardingen 2019; Houwerzijl 2015; Houwerzijl 2015b; Houwerzijl 2021; Lodder 2016; Morsa 2015; Zwanenburg & Van Overbeeke 2021; Zwemmer 2015.

9.5 INTERMEZZO: LEESWIJZER CONCLUSIE

Na de weergave van de centrale onderzoeksvragen en beschrijving van de bevindingen over intra-EU-arbeidskrachten en hun werksituatie in Nederland in algemene zin zoomt deze conclusie in op de casestudie. Begonnen wordt met conclusies over percepties in het algemeen van de respondenten, waarna specifieke onderwerpen (percepties over het gewoonlijk werkland, het loon en de arbeidstijd en het cabinekampeerverbod) aan de orde komen. Vervolgens wordt ingegaan op het dominante beeld over (schijn)constructies en de implicaties van het onderhavige onderzoek voor de wetenschap. Daarna komen respectievelijk de onderzoeksbeperkingen, suggesties voor vervolgonderzoek en de toekomst van de Europese transportsector aan bod. Als laatste worden diverse aanbevelingen gedaan waarna een laatste woord volgt.

9.6 PERCEPTIES IN HET ALGEMEEN

In hoofdstuk 5 hebben we gezien dat de geïnterviewde chauffeurs op de hoogte zijn van het gebruik in het algemeen van een aantal (schijn)constructies in het wegtransport. Zij horen daarover van collega's en hebben daar zelf ook bij (vorige) werkgevers mee te maken gehad. Door de band genomen leidt het gebruik van dergelijke constructies ertoe dat op loonkosten bespaard wordt. De chauffeurs lijken niet erg onder de indruk te zijn van deze praktijk en constateren dat de laatste tijd de regels steeds meer worden nageleefd. Niet iedere chauffeur is daar overigens blij mee. Sommigen vinden het werken voor een bedrijf dat de hand met de regels licht zelfs een stuk lucratiever.

Naast het gebruik van (schijn)constructies, zijn er ook andere manieren waarop financieel gebruik of misbruik van chauffeurs gemaakt kan worden. Daarbij wordt vaak ingespeeld op het tekort aan chauffeurs in West-Europa en het grote aanbod van chauffeurs uit Oost-Europa die bereid zijn te werken voor bijvoorbeeld een lager loon dan Nederlandse collega's.

De chauffeurs bleken goed op de hoogte van de loonverschillen tussen Oost- en West-Europese chauffeurs. Niet altijd zien zij een verband met het gebruik van een (schijn)constructie. Bovendien is hun algemene indruk dat die verschillen steeds kleiner worden of er niet zoveel toe doen gelet op de lagere levensstandaard in hun woonland. Ook wordt gewezen op de marktwerking en de concurrentie in de EU tussen West- en Oost-Europese transportbedrijven. Buiten kijf is dat in sommige gevallen de loonverschillen getuigen van slecht werkgeverschap en misbruik van de kwetsbare positie van Oost-Europese chauffeurs. Vooral als die bij een West-Europees bedrijf werken. Die verschillen moeten, ook volgens de chauffeurs, bestreden worden. In de andere gevallen is het loonverschil een gegeven inherent aan de economische positie van de betreffende lidstaat dat door de chauffeurs wordt geaccepteerd. Dit

laatste laat onverlet dat ook zij, net als Nederlandse chauffeurs, positief staan tegenover een verhoging van het (basis)loon.

Het werk als internationaal vrachtwagenchauffeur kan zeker gekwalificeerd worden als *precarious work*. Het is *dangerous*, *dirty* en – wordt door velen gezien als – *demeaning*. Het werk is *dangerous*, omdat de chauffeurs met grote zware vrachtwagens over de weg rijden en verkeersdeelnemers zijn waar terdege rekening mee moet worden gehouden. Bovendien vervoeren sommige vrachtwagens gevaarlijke (brandbare) lading waardoor rijden met een vrachtwagen extra risicovol is. Ook het laden en lossen van de lading kan gevaren meebrengen voor de veiligheid van de chauffeur en anderen. Dat laatste aspect maakt het werk ook zwaar en soms zelfs *dirty*. Ten slotte wordt het beroep van vrachtwagenchauffeur in het algemeen niet als maatschappelijk hoogstaand gezien en worden de chauffeurs afgeschilderd als verkeersduivels die parkeerplaatsen bevuilen. Bovendien hebben de chauffeurs (te) weinig invloed op en controle over het loon, de arbeidstijd en de arbeidsomstandigheden.⁴ Tóch lijkt het erop dat de chauffeurs zelf hun werk niet op die manier ervaren. Het merendeel is uitermate gepassioneerd en zeer te spreken over het gevoel van vrijheid en onafhankelijkheid dat dit werk hen biedt. Ook de mogelijkheid om veel te reizen en verschillende landen te zien, vinden de meeste chauffeurs een aantrekkelijk aspect van hun werk. Daarnaast kunnen zij – en dat geldt vooral voor Oost-Europese chauffeurs – met het werk als internationale chauffeur in hun woonland aanzienlijk meer verdienen dan als bijvoorbeeld bus- of taxichauffeur. Ook komt naar voren dat de keuze voor het werk onder bepaalde, niet optimale arbeidsvoorwaarden, willens en wetens is aangegaan. Hierbij wordt aangetekend dat een individu altijd kiest binnen bepaalde mogelijkheden en beperkingen.

Slechts een enkeling doet dit werk uitsluitend uit financieel oogpunt om te overleven en vindt het een *hell of a job*. De chauffeurs benadrukken de (financiële) kansen die dit werk biedt waaronder de beste manier om een welvarender leven te creëren in hun woonland. Deze motieven zijn in lijn met de motieven van migranten die naar voren komen in de literatuur over *semi-compliance*,⁵ de informele economie⁶ en mensenhandel waaronder het door Lestrade geïntroduceerde begrip *mutually advantageous exploitation*.⁷ Deze

4 Anderson 2010; Anderson 2015; Anderson 2017; Campbell & Price 2016; Florczak & Otto 2019, p. 10: <https://www.elgaronline.com/view/edcoll/9781788973250/9781788973250.00008.xml>; Holgate 2011; Thörnquist 2015; Wagner 2018. Anderson 2001; Chin 2019; Harrison, Collins & Bahor 2020; Favell 2008; Hunt 2014; Pljevaljcic Simkunas & Thomsen 2018; Rekenkamercommissie Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout 2017; Taran 2012; Tham & Fudge 2019.

5 Ruhs & Anderson 2006, abstract en p. 26-32.

6 Portes 1983; zie ook Portes & Haller 2005.

7 Van Meeteren & Hiah 2019, p. 6, p. 8, p. 9-12; zie ook De Jonge van Ellemeet 2007; Lestrade 2018; Lodder 2022, p. 67-68.

observaties impliceren niet dat dan alles geoorloofd is, maar ze nuanceren wel het dominante beeld.

9.7 PERCEPTIES OVER HET GEWOONLIJK WERKLAND

De in hoofdstuk 6 toegepaste methodiek blijkt effectief om te achterhalen of gewerkt wordt op basis van een het gewoonlijk werkland verhullende constructie. De chauffeurs benoemen niet met naam en toenaam een bepaalde constructie, maar zijn specifiek genoeg over diverse aspecten van hun arbeidssituatie om daaruit met vrij grote zekerheid het al dan niet bestaan van genoemde constructie te destilleren.

Ondanks dat uit journalistiek onderzoek en onderzoek door vakbonden blijkt dat het gebruik van (schijn)constructies in de transportsector aan de orde van de dag is, waardoor chauffeurs stelselmatig financieel worden benadeeld, komt die bevinding in dit promotieonderzoek niet naar voren. Integendeel: slechts een minderheid van de in dit onderzoek betrokken en geïnterviewde 32 chauffeurs werkt op basis van een constructie die hun gewoonlijk werkland verhuult. In die gevallen is, zoals in hoofdstuk 6 is gebleken en hierna uitvoeriger wordt toegelicht, ook niet altijd sprake van een (financieel) nadelige werksituatie. Dat betekent echter niet dat werk- en opdrachtgevers niet allerlei andere (arbeidsrechtelijke) regels omzeilen.

Een en ander bevestigt de noodzaak om te spreken met individuele chauffeurs over hoe hun werksituatie er in hun beleving uitziet. Die percepties zijn essentieel om dichterbij de sociale werkelijkheid te komen op basis waarvan zinvol beleid en regelgeving ontwikkeld kan worden.⁸ Regels die op die manier tot stand zijn gekomen, zullen in de praktijk beter toepasbaar zijn en meer recht doen aan de belangen van degenen waarvoor de regels geschreven zijn.

Het alleen afgaan op algemene assumpties, zoals (te) vaak gebeurt in de besproken juridische literatuur, leidt tot een overvloed aan complexe regels waarvan te twijfelen valt aan de effectiviteit.⁹ Een ander negatief effect kan zijn dat er onder betrokkenen onvrede heerst over een bepaalde regel. Een voorbeeld daarvan is de casus *Vaditrans*.

Datzelfde geldt als eenzijdige berichtgeving in de media en een vakbondsperspectief als enige of voornaamste uitgangspunt voor de aanpak wordt genomen. Aannemelijk is dat dergelijke uitingen vooral de uitwassen in de

8 De Koster 2022.

9 Cremers 2014; Cremers 2014a; Cremers 2014b; Cremers 2015; Cremers 2016; Cremers 2017; Cremers 2018; Darvas 2017; Even 2018; Even & Zwanenburg 2017; Van Gardingen 2017; Van Gardingen 2019; Houwerzijl 2015; Houwerzijl 2015b; Houwerzijl 2017; Houwerzijl 2017a; Houwerzijl 2021; Houwerzijl & Kullman 2011; Van Kampen 2012; Kullmann 2015; Laagland 2012; Laagland 2016; Lodder 2016; Morsa 2015; Zwanenburg & Van Overbeeke 2021.

transportsector, die zich ongetwijfeld voordoen, voor het voetlicht brengen. Alleen beleid maken op basis van uitwassen is echter ook niet effectief.

Hiermee is overigens niet gezegd dat de percepties van betrokkenen over hun arbeidssituatie in alle gevallen maatgevend zijn voor het (juridische en maatschappelijke) oordeel of sprake is van uitbuiting of een andere (ernstige) misstand.¹⁰ Ook als de arbeidskrachten zelf dergelijke situaties zien als acceptabel en als een kans op een beter en welvarender leven, wil dat niet zeggen dat een strafrechtelijke of andere aanpak achterwege moet blijven. Situaties waarin sprake is van het plegen van strafbare feiten of anderszins handelen waardoor de veiligheid en/of gezondheid van de arbeidskracht in gevaar komt en/of waardoor aantoonbaar maatschappelijke schade optreedt, zijn niet aanvaardbaar. Dat optreden daartegen aan de orde is, spreekt voor zich.

Dit laat onverlet dat in dit onderzoek door genoemde gesprekken met chauffeurs een ander, aanvullend beeld is verkregen van het werken en het gebruik van schimmige constructies in de wegvervoerspraktijk dan vaak geschetst wordt.

9.8 PERCEPTIES OVER HET LOON EN DE ARBEIDSTIJD

In hoofdstuk 7 is uitgebreid en gedetailleerd ingegaan op het loon en de arbeidstijd van de 32 chauffeurs. De meest pregnante bevinding is dat er geen verband lijkt te zijn tussen het werken op basis van een constructie die het gewoonlijk werkland verhult en de hoogte van het loon en de lengte van de arbeidstijd. Kortom: niet alle chauffeurs die op basis van een dergelijke constructie werken, doen dat op basis van slechtere voorwaarden dan zij die niet op basis van zo'n constructie werken. Dit in tegenstelling tot wat verwacht was op basis van de literatuur. Het maakt voor hen – Oost-Europeaan of derdelander – niet uit of hun werkgever de regels die het gewoonlijk werkland bepalen wel of niet omzeilt. Dit is een belangrijke constatering die overigens niet afdoet aan het feit dat er onderling grote loonverschillen bestaan. Daarbij springt in het oog dat de sociale verzekering van Oost-Europese en derdelandchauffeurs die op basis van Oost-Europese arbeidsvoorwaarden betaald worden zeer minimaal is of zelfs helemaal ontbreekt. Bij ziekte of na hun pensioen is hun inkomen minimaal en kunnen zij met moeite overleven. Ook is bij de Oost-Europese en derdelandchauffeurs geen sprake van een cao die zorgt voor loon op een gelijk niveau. Iedere werkgever kan zelf de hoogte en samenstelling van het loon bepalen wat grote loonverschillen in de hand werkt.

Voor alle chauffeurs geldt in grote lijnen dat zij lange dagen maken, waarbij vooral Oost-Europese en derdelandchauffeurs langere tijd aaneengesloten van huis zijn, ongeacht of zij in (en/of vanuit) West- of Oost-Europa werken. Soms

10 Zie in vergelijkbare zin HR 27 oktober 2009, ECLI:NL:HR:2009:B17099, r.o. 2.6.1.

is dat op eigen verzoek en afgestemd met de werkgever, maar ook financiële prikkels kunnen een rol spelen.

Anders dan het gebruik van een (schijn)constructie, waar de chauffeurs in het algemeen niet zo mee zitten, zijn er andere misstanden die hen wel hoog zitten. Voorbeelden daarvan zijn betalingen per kilometer, lage dagvergoedingen en inhoudingen van kosten op hun loon. Specifiek voor de Nederlandse chauffeurs is het volgens hen te lage basisloon en het daarop gebaseerde pensioen.

Het aanpakken van het gebruik van (schijn)constructies, in ieder geval voor zover dat bewust gebeurt en de arbeidskracht daarvan op enige manier benadeeld wordt, is zeker nodig, maar niet afdoende om de arbeidssituatie van chauffeurs structureel te verbeteren. Minstens zo belangrijk is dat nagedacht wordt over oplossingen voor misstanden die in de visie van de chauffeurs voor hen veel nadeliger zijn. Daartoe horen bijvoorbeeld het uitbetalen per kilometer en de magere sociale verzekering. Voor de Nederlandse chauffeurs is dat vooral de verhoging van hun basisloon.

Niet alleen de lange arbeidstijd en de minimale sociale verzekering, maar ook de hoogte van het (basis)loon, zijn voorbeelden van aspecten die het chauffeurswerk bestempelen als *precarious work*.¹¹

9.9 PERCEPTIES OVER *VADITRANS*

In hoofdstuk 8 zijn de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs aan de orde gekomen en is specifiek ingegaan op hun verblijfsomstandigheden tijdens hun (verplichte) rust van 45 uur. De belangrijkste conclusie is dat het cabinekampeerverbod in de ervaring van de meeste geïnterviewde chauffeurs hun verblijfsomstandigheden niet heeft verbeterd. Dit in tegenstelling tot wat de Europese rechter (HvJ EU) voor ogen had met zijn uitspraak in de zaak *Vaditrans*. Volgens het HvJ EU zou het genoemde verbod wél leiden tot een verbetering van die omstandigheden en, in het verlengde daarvan, de verkeersveiligheid van henzelf en andere weggebruikers. Het HvJ EU bepaalde over het hoofd van de chauffeurs dat het doorbrengen van hun 45-urige rust in de cabine niet is toegestaan en dat die tijd in een hotel moet worden doorgebracht. Onbedoeld is hiermee het hebben van weinig invloed op en controle over hun arbeidsomstandigheden verergerd. Dat is nu juist een van de aspecten die het werk van internationale vrachtwagenchauffeurs als *precarious* kwalificeert.¹²

11 Anderson 2010; Berntsen 2015; Berntsen 2016; Bernsen & Lillie 2014; Campbell & Price 2016; Caro e.a. 2015; Forde e.a. 2015; Kalleberg 2009; Kalleberg & Hewison 2013; Kalleberg & Vallas 2018; Pollowska 2019; Strauss & McGrath 2017; Thörnquist 2015; Wagner 2018; Wagner & Berntsen 2016.

12 Anderson 2010; Anderson 2015; Anderson 2017; Campbell & Price 2016; Florczak & Otto 2019, p. 10: <https://www.elgaronline.com/view/edcoll/9781788973250/9781788973250.00008.xml>; Holgate 2011; Thörnquist 2015; Wagner 2018.

Dit is een illustratie van het belang van een gecombineerde aanpak gericht op een juridische analyse waarin de percepties van betrokkenen worden meegewogen. Een wezenlijk inzicht dat in dit promotieonderzoek is verkregen.

Uit de interviews met de chauffeurs blijkt dat het merendeel het verblijf in de cabine prefereert boven het verblijf in een hotel. De redenen hiervoor zijn uiteenlopend. Voor sommigen is een hotel te kostbaar, omdat de werkgever daarvoor geen vergoeding biedt. Anderen vinden hun cabine comfortabel en/of willen hun vrachtwagen (en de lading) niet achterlaten, ongeacht of de werkgever het verblijf in een hotel vergoedt. Een ander punt dat bij bijna allemaal naar voren komt, is dat er te weinig hotels beschikbaar zijn die de chauffeurs met hun vrachtwagen kunnen bereiken. Daarnaast is er in veel EU-lidstaten, waaronder Nederland, een tekort aan beveiligde parkeerplaatsen waar de chauffeurs hun vrachtwagen wel onbeheerd achter zouden willen laten. Dat tekort is iets waar zij elke dag, en dus niet alleen tijdens hun rust van 45 uur, mee geconfronteerd worden en wat hun arbeidsomstandigheden negatief beïnvloedt. De chauffeurs hebben dus veel meer behoefte aan beveiligde parkeerplaatsen met toiletten, douches, wasmachines en een keuken of (betaalbaar) restaurant dan aan (verplicht) verblijf in een hotel.

Het oordeel van het HvJ EU staat veraf van de visie van de chauffeurs zelf. Het merendeel ziet het cabinekampeerverbod niet als een verbetering van hun verblijfsomstandigheden. De uitspraak doet onvoldoende recht aan de (vervoers)praktijk en het dagelijkse werk van de chauffeurs. Dit leidt tot weinig acceptatie van deze beslissing waardoor ook de naleving te wensen overlaait. Desondanks is de beslissing inmiddels door de EU-wetgever gecodificeerd in Verordening 561/2006. Het heeft er veel van weg dat ook deze nieuwe regel de plank misslaat en voorbijgaat aan wat de chauffeurs écht nodig hebben om hun dagelijkse werkomstandigheden te verbeteren. Deze bevindingen roepen de vraag op in hoeverre de EU-wetgever zich heeft laten informeren over de percepties van de chauffeurs over het cabinekampeerverbod. Een tweede vraag die rijst is of de EU-wetgever zich op de hoogte heeft gesteld van de beschikbaarheid van voor chauffeurs bereikbare hotels en de aanwezigheid van beveiligde parkeerplaatsen.

Voor de effectieve uitvoerbaarheid van het cabinekampeerverbod is essentieel dat er voldoende voor chauffeurs bereikbare en betaalbare hotels in de EU beschikbaar zijn. Ten tweede is er behoefte aan meer beveiligde en geoutilleerde parkeerplaatsen in de EU waar in veel lidstaten, waaronder Nederland, een groot tekort aan is. Van deze randvoorwaarden is tot op heden geen sprake waardoor de chauffeurs geen baat hebben bij de nieuwe regel die uiteindelijk in hun belang is opgesteld.

Deze regel heeft mogelijk meer kans van slagen als genoemde twee randvoorwaarden worden aangepakt door bijvoorbeeld de EU-lidstaten gezamenlijk of de lidstaten afzonderlijk. Benadrukt wordt dat er, los van het cabinekampeerverbod, sowieso behoefte bij de chauffeurs is aan meer beveiligde en geoutilleerde parkeerplaatsen in de EU. Daarbij kan gedacht worden aan

parkeerplaatsen die qua voorzieningen vergelijkbaar zijn met de Autohöfe in Duitsland, waar de chauffeurs in dit onderzoek zeer over te spreken waren.

9.10 NAAR EEN MEER GENUANCEERD BEELD OVER SCHIJNCONSTRUCTIES

De bevindingen in dit onderzoek zijn niet in lijn met de negatieve *framing* door de media en de vakbonden van en de juridische visie op het werken in de transportsector en het gebruik van (schijn)constructies. Wel is er overeenstemming met sociaalwetenschappelijke inzichten afkomstig uit onderzoek naar *precarious work*, *semi-compliance*, de informele economie en aan arbeid gerelateerde onderwerpen in de criminologie. Hoewel er ongetwijfeld excessen op dit gebied zullen voorkomen, laat dit onderzoek een genuanceerder beeld zien.

Dat stelselmatig sprake zou zijn van (financiële) benadeling van de chauffeurs door het gebruik van (schijn)constructies komt niet tot uiting. Slechts een derde van de 32 in dit onderzoek betrokken chauffeurs werkt op basis van een (schijn)constructie. Bij de chauffeurs die op basis van zo'n constructie werken, is lang niet altijd sprake van slechte en voor hen nadelige arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden.

Niet kan worden ontkend dat er loonverschillen bestaan tussen Oost-Europese en West-Europese chauffeurs en evenmin dat het gebruik van een aantal constructies leidt tot – opzettelijke – onderbetaling van Oost-Europese chauffeurs. In die gevallen krijgen de chauffeurs niet het loon waar zij recht op hebben en dát is onwenselijk. Er zijn ook gevallen waar het loonverschil te herleiden is tot het verschil in welvaart en sociale omstandigheden tussen Oost-Europa en West-Europa. Het uitbesteden van vervoer in West-Europa aan een goedkoper Oost-Europees transportbedrijf via onderaanneming ligt dan voor de hand. Zeker beredeneerd vanuit het economisch oogpunt van de interne markt in de EU. Van onderbetaling als gevolg van het bewust omzeilen van arbeidsrechtelijke regels is dan geen sprake, wel van (eerlijke) concurrentie. Een deel van de respondenten percipieert de bestaande loonverschillen als relatief of niet heel groot. Bovendien is een aantal van mening dat de verschillen tussen Oost en West steeds minder worden doordat de economische situatie in hun thuisland verbetert. Een deel legt de verantwoordelijkheid voor het blijven werken in Oost-Europa voor een lager Oost-Europees loon bij zichzelf en erkent dat er mogelijkheden zijn die situatie te verbeteren. Een ander deel vindt dat de EU, vakbonden of werkgevers de partijen zijn die de meeste invloed hebben op het in stand houden dan wel bestrijden van de loonverschillen.

Ook is naar voren gekomen dat door de band genomen elke chauffeur gepassioneerd is voor het werk dat hij of zij doet. Bovendien zijn het geen 'klagers' en accepteren de meesten de nadelen die hun vak meebrengt. De door hen ervaren voordelen wegen klaarblijkelijk zwaarder. De chauffeurs zijn bovendien goed op de hoogte van wat er speelt in hun sector op het

gebied van kostenbesparende constructies. Hun kijk op de loonverschillen tussen Oost en West is over het algemeen realistisch en een aantal noemt zelfs oplossingen gericht op het verbeteren van de eigen of de algemene loonsituatie in de EU. Al met al kan van deze chauffeurs niet gezegd worden dat zij zich opstellen als passieve uitgebuite slachtoffers zonder enige visie op of kennis van de eigen en algemene arbeidssituatie. In dát beeld dat van hen in het maatschappelijk debat wordt geschetst, passen zij beslist niet.

Het aanpakken van (schijn)constructies is zonder twijfel ook van belang. Denk bijvoorbeeld aan de gevallen waarin chauffeurs werken op basis van een constructie die hen financieel of op enige andere wijze benadeelt of die de markt verstoort. Het jagen op dergelijke constructies door steeds meer (ingewikkelde) regels in het leven te roepen, lijkt niet de meest geëigende, en is zeker niet de enige, weg om de werksituatie van chauffeurs te verbeteren. Temeer omdat het huidige stelsel van regels, dat toepasselijk is op het werk van chauffeurs die grensoverschrijdend vervoer in de EU doen, nu al zo complex is dat zelfs gespecialiseerde juristen er hun weg moeilijk in kunnen vinden. Laat staan dat het voor burgers zoals de chauffeurs en hun werk- of opdrachtgevers, de uiteindelijke 'gebruikers' van deze regels, duidelijk is wat wel en niet toelaatbaar is. In dit onderzoek zijn de bestaande regels beschreven en toegelicht wat heeft geleid tot de benodigde helderheid. Het ontwikkelen van nóg meer regels zorgt voor meer verwarring en complexiteit en is niet aan te bevelen.

Sowieso moet altijd eerst nagegaan worden of verbetering van arbeidsvoorwaarden en/of arbeidsomstandigheden ten opzichte van de bestaande nodig is, en zo ja, op welke wijze. In dit onderzoek is gebleken hoe essentieel het is dat daarbij de visie van betrokkenen zelf een rol speelt. Door met de chauffeurs te spreken zijn in dit onderzoek (schijn) constructies in een ander licht komen te staan. Ook is een aantal specifieke wensen en behoeften naar voren gekomen die losstaan van de aanpak van (schijn)constructies. Tegemoetkoming daaraan zou voor de chauffeurs wel een verbetering van hun arbeidssituatie betekenen.

9.11 IMPLICATIES VOOR WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN DE PRAKTIJK

9.11.1 Interviews met chauffeurs

Zoals gezegd gaat de juridische literatuur over (schijn)constructies uit van aannames over de schaduwkanten, waaronder financiële benadeling, voor intra-EU-arbeidskrachten van het werken op basis van dergelijke constructies. Die aannames en de daarop gebaseerde aanpak steunen op geen enkele manier op de percepties van de arbeidskrachten zelf. De kans is aanzienlijk dat dit leidt tot ineffectieve en door betrokkenen ongewenste regelgeving en beleid wat de naleving negatief beïnvloedt. Deze regels blijven papieren tijgers die

te ver van de praktijk afstaan en niet de bedoelde bescherming bieden aan de betrokkenen.

Eerder is al aangegeven dat het juridische denkkader op het gebied van (schijn)constructies zeker ook meerwaarde heeft. Het gedetailleerd ontleden van deze constructies en de relevante regelgeving biedt waardevol inzicht in de voetangels en klemmen van deze, vaak ingewikkelde, constructies en navenante regels. Dat inzicht is nauwelijks aanwezig in de sociaalwetenschappelijke literatuur. In die literatuur worden schijnconstructies zijdelings aangestipt, maar krijgen deze geen inhoudelijke (juridische) aandacht. In het sociaalwetenschappelijke denkkader gaat de aandacht hoofdzakelijk uit naar de percepties van arbeidskrachten over andere werk gerelateerde kwesties.

In dit onderzoek zijn beide perspectieven samengebracht. (Schijn)constructies zijn geanalyseerd vanuit juridisch perspectief, maar tegelijkertijd is gevraagd naar de percepties onder meer daarover van de betrokken arbeidskrachten, in dit geval internationale vrachtwagenchauffeur. De leemte op dat laatste gebied in de juridische literatuur is daarmee aangevuld. Tegelijkertijd zijn deze constructies nauwgezet ontleed en met een juridische blik bekeken. Ook aan dát aspect, dat in de sociaalwetenschappelijke literatuur niet vooropstaat, wordt in dit onderzoek aandacht besteed. Al met al biedt deze gecombineerde aanpak een nieuwe kijk op het gebruik van (schijn)constructies.

In ieder geval is bij deze respondenten niet stelselmatig sprake van werken op basis van een (schijn)constructie. Als dat wel zo is, leidt dat niet per definitie tot slechte(re) arbeidsvoorwaarden en/of -omstandigheden dan die van chauffeurs die niet op basis van zo'n constructie werken.

9.11.2 Interdisciplinaire onderzoeks karakter

In dit onderzoek is gebruikgemaakt van een interdisciplinaire methode (in dit geval ELS) en is een brug geslagen tussen het juridische en het sociaalwetenschappelijke denkkader. Deze twee wetenschappelijke benaderingen zijn gecombineerd en geïntegreerd toegepast wat heeft geleid tot een andere, nieuwe en/of aanvullende, blik op het gebruik van (schijn)constructies bij de tewerkstelling van intra-EU-arbeidskrachten. Hierdoor ontstond een ander, nieuwer en meer genuanceerd, beeld over genoemd onderzoeksonderwerp. Op wetenschappelijk vlak is hierdoor verdieping (meer kennis over beide disciplines) zowel als verbreding (kennis uit beide disciplines kan over en weer worden gebruikt) ontstaan. Daarnaast vergroot een brede disciplinaire blik de kans dat de resultaten uit wetenschappelijk onderzoek of nieuwe wet- en regelgeving aansluiten bij maatschappelijke behoeften. Succesvolle implementatie daarvan in de maatschappij is dan aannemelijker.¹³

13 Zie ook De Jonge Akademie 2015, p. 8 en p. 47 e.v..

9.11.3 Toegepaste methodiek

Door in dit onderzoek gebruik te maken van deze interdisciplinaire methode kon in een individuele arbeidssituatie vastgesteld worden of het gewoonlijk werkland van een intra-EU-arbeidskracht wel of niet verhuld wordt. En, zo ja, met toepassing van welke (schijn)constructies.

In dit onderzoek zijn de verhalen van de 32 chauffeurs over hun werk en de deels in de jurisprudentie ontwikkelde criteria gecombineerd en op die manier toegepast op de individuele arbeidssituatie van deze chauffeurs. Met behulp van deze methodiek kon voor bijna elke chauffeur worden bepaald of zijn of haar gewoonlijk werkland al dan niet werd verhuld. Tevens werd duidelijk dat bij verhulling diverse soorten (schijn)constructies werden gebruikt. Behalve dat deze methodiek in dit onderzoek functioneel bleek, kan deze ook door praktijkbeoefenaars worden gebruikt in individuele grensoverschrijdende arbeidssituaties. Als uit dat vooronderzoek blijkt dat (mogelijk) sprake is van het gebruik van (schijn)constructies kan deze informatie nuttig zijn in bijvoorbeeld een bemiddelingsgesprek met de werkgever. Als bemiddelaar kan optreden een juridisch adviseur, een advocaat of *mediator*, of een vakbond. De kans is aanwezig dat de werkgever eieren voor zijn geld kiest en stopt met het gebruik van de constructie waardoor een gerechtelijke procedure kan worden voorkomen. Genoemde methodiek is dus in bredere zin toepasbaar in de ingewikkelde wegvervoerspraktijk. Ook in dat opzicht heeft dit onderzoek bijgedragen aan de juridische literatuur.

Deze methodiek biedt inzicht in de criteria die bepalend (kunnen) zijn voor het antwoord op de vraag of het gewoonlijk werkland van een arbeidskracht al dan niet wordt verhuld en zo ja, welke (schijn)constructies daartoe worden gebruikt. Dit vergroot de mogelijkheid het gebruik van deze specifieke (schijn)-constructies bloot te leggen, die ook door de grensoverschrijdende complexe situatie vaak *hidden phenomena* blijven.¹⁴ Deze juridische analyse is een waardevolle aanvulling op de sociaalwetenschappelijke literatuur over *precarious work* dat bij uitstek door migranten wordt gedaan. Er zullen dus ook zeker grensoverschrijdende arbeidssituaties zijn die meer aandacht verdienen dan tot nu toe in die literatuur het geval is.¹⁵ Datzelfde geldt voor werk door migranten op basis van *semi-compliance* zoals naar voren komt in de onderzoeken door Ruhs & Anderson en Lutz & Palenga-Möllenbeck.¹⁶ Ook kan deze analyse meer helderheid bieden voor activiteiten in de informele economie

14 Jupp 2006, p. 204; zie ook Vande Walle 2002, p. 279; Berntsen 2015, p. 374-375; Brinkmann 2015, p. 241; Hunt 2014, p. 133; Sitkin 2015.

15 Anderson 2001; Berntsen 2015; Berntsen 2016; Bernsen & Lillie 2014; Boccagni 2016; Caro e.a. 2016; Harrison 2022. Rekenkamercommissie Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout 2017; Pljevaljcic Simkunas & Thomsen 2018; Tham & Fudge 2019; Wagner 2018; Wagner & Berntsen 2016.

16 Zie respectievelijk Ruhs & Anderson 2010, p. 195; zie ook Ruhs & Anderson 2006 en Lutz & Palenga-Möllenbeck 2010.

waarbij sprake is van grensoverschrijdende arbeid met gebruikmaking van (schijn)constructies. In het voorbeeld dat Kloosterman, Van der Leun & Rath geven en waarbij een Nederlands bedrijf werkzaamheden laat verrichten in lagelonenlanden, kan heel goed sprake zijn van een (schijn)constructie.¹⁷ Ook voor sociale wetenschappers kan deze methodiek nuttig zijn om meer (juridisch) inzicht te krijgen in (schijn)constructies. Dit maakt het mogelijk voor hen hun aandacht specifiek te richten op het gebruik van dergelijke constructies in het kader van *precarious work* en *semi-compliance*.

9.11.4 Inventarisatie (schijn)constructies en tewerkstellingsvormen intra-EU-arbeidskrachten en typologie

In veel gevallen genoemd in de sociaalwetenschappelijke literatuur gaat het niet om grensoverschrijdende arbeid maar is er sprake van het doen van werk door vooral migranten in een ander land dan hun land van herkomst. Dit soort voorbeelden komt geregeld voor in de sociaalwetenschappelijke literatuur over *precarious work*,¹⁸ *semi-compliance*,¹⁹ *informele economie*,²⁰ *white collar crime*²¹ en mensenhandel.²² Vaak is dan sprake van arbeidsvoorwaarden en/of omstandigheden waarbij arbeidsrechtelijke regels omzeild, en soms zelfs overtreden worden. De percepties van de arbeidskrachten zelf over hun werksituatie worden in die literatuur wel in aanmerking genomen, maar de aandacht gaat veel minder uit naar het gebruik van (schijn)constructies. Van dat laatste is zonder twijfel sprake.

In dit proefschrift is een juridische analyse verricht van de manieren waarop intra-EU-arbeidskrachten in Nederland kunnen werken, op basis van welke (schijn)constructies dat gebeurt, en welke constructies steeds terugkomen bij de tewerkstelling van intra-EU-arbeidskrachten. Op basis daarvan is een typologie geconstrueerd van laatstgenoemde constructies (te weten: *contracting*; vennootschapsrechtelijke constructies; transnationale (schijn)detachering; verrekenen en inhouden van kosten met c.q. op loon; en uitzendwerk via Nederlandse uitzendbureaus). Genoemde analyse en typologie kan een stimulans zijn en/of een handvat bieden om ook in sociaalwetenschappelijke onderzoeken op genoemde gebieden meer te focussen op (schijn)constructies. In ieder geval geeft het juridische deel van het onderhavige onderzoek meer

17 Kloosterman, Van der Leun & Rath 1997, p. 19.

18 Zie bijvoorbeeld Tham & Fudge 2019; Berntsen 2015; Harrison 2022.

19 Ruhs & Anderson 2006; Ruhs & Anderson 2010; Lutz & Palenga-Möllnbeck 2010.

20 Kloosterman, Van der Leun & Rath 1997, p. 53-54; Van der Leun 2010, p. 84-85; Zie ook Van der Leun 2003; Portes 1983; Portes & Haller 2005; Kalleberg & Vallas p. 13-16.

21 Friedrichs 2010, p. 53-58; Van Wingerde, Verhage & Beckers 2018, p. 408-409, p. 412.

22 Van de Bunt, Huisman & Van Wingerde 2011, p. 92-96; Van Meeteren & Hiah 2019, p. 6, p. 8, p. 9-12; Van Meeteren & Wiering 2019, p. 115-121. Zie ook Van Meeteren & Heideman 2021 en De Jonge van Ellemeet 2007.

helderheid over en (juridisch) inzicht in dergelijke constructies. Deze informatie kan, zoals eerder gezegd, zinvol zijn in sociaalwetenschappelijk onderzoek en wetenschappers op dat terrein stimuleren meer en preciezere aandacht te besteden aan (schijn)constructies. Daarbij is de vergrote juridische kennis over (schijn)constructies van sociale wetenschappers een zinvol en noodzakelijk hulpmiddel.

9.12 BEPERKINGEN ONDERZOEK

Naast de genoemde meerwaarde van dit onderzoek, zijn er vanzelfsprekend ook beperkingen. Allereerst is de gebruikte onderzoeksmethodiek (document-analyse) in hoofdstuk 3 ter beantwoording van de eerste overkoepelende onderzoeksvraag beperkt tot twee bronnen: Inspectierapporten en gepubliceerde Nederlandse rechtspraak. Met de interpretatie van de bevindingen in hoofdstuk 3 moet daarmee rekening gehouden worden en kan er sprake zijn van *bias* door de selectie van genoemde twee specifieke bronnen. Het is mogelijk dat bij analyse van meer bronnen de vraag *In hoeverre werken intra-EU-arbeidskrachten in Nederland op basis van arbeidsrechtelijke (schijn)constructies die hen (financieel) benadelen?* tot een ander en/of vollediger antwoord leidt.

Ten tweede is, voor zover het de casestudie betreft, alleen de transportsector onderzocht en zijn andere sectoren, zoals bijvoorbeeld de bouw en de tuinbouw, geen onderwerp van onderzoek. De transportsector is voortdurend onderwerp van veel discussie over het gebruik van (schijn)constructies en misbruik van vooral chauffeurs uit Oost-Europa en derdelanden zoals bijvoorbeeld Oekraïne. Deze actualiteit en maatschappelijke relevantie heeft onder meer geleid tot de in hoofdstuk 4 toegelichte keuze voor de transportstudie als casestudie.

In hoofdstuk 3 zijn schijnconstructies in het algemeen geïnventariseerd en komen ook andere sectoren aan bod. De bevindingen in dat hoofdstuk zien dus ook op andere sectoren en zijn breder toepasbaar. Niet alle bevindingen die de transportsector betreffen, zijn toepasbaar op andere sectoren, gelet op het specifieke grensoverschrijdende en mobiele karakter van het werk van intra-EU-vrachtwagenchauffeurs.

Ten derde is geen representatief kwantitatief onderzoek verricht dat, zoals eerder vermeld, onderzoek kan doen onder grote(re) groepen respondenten en meer cijfermatig inzicht kan bieden. Een dergelijk onderzoek zou een grotere externe validiteit meebrengen. Externe validiteit wil zeggen dat de bevindingen ook gelden buiten de onderzochte groep respondenten, en gegeneraliseerd kunnen worden naar (representatief zijn voor) alle internationale chauffeurs werkzaam in de wegtransportsector.²³ Zoals in hoofdstuk 2 beschreven, is

23 Bijleveld 2009.

externe validiteit en generaliseerbaarheid van de bevindingen niet het doel noch aan de orde bij kwalitatief onderzoek. De bevindingen in het onderhavige onderzoek gelden uitdrukkelijk alleen voor de 32 geïnterviewde chauffeurs en zijn niet generaliseerbaar. Met andere woorden: genoemde bevindingen gaan niet op voor de hele populatie, in dit geval álle internationale vrachtwagenchauffeurs die wegvervoer in de EU verrichten. Kwalitatief onderzoek geeft echter meer diepgaande informatie door in te gaan op achterliggende motivaties, meningen, wensen en behoeften van de specifieke doelgroep, in dit geval de geïnterviewde 32 vrachtwagenchauffeurs.

Een ander punt van aandacht is de mogelijke vertekening van deze steekproef van 32 respondenten. Het kan zijn dat door de manier van werven (mondeling en in persoon en met uitgebreide uitleg over het doel van het onderzoek²⁴) chauffeurs die in een slechte arbeidssituatie verkeerden minder geneigd waren om daarover te praten dan chauffeurs die op basis van goede voorwaarden en omstandigheden werkten.

Ten vierde zijn andere betrokkenen, zoals werk- en opdrachtgevers, niet betrokken in dit onderzoek. Evenmin zijn schriftelijke documenten, zoals arbeidscontracten, onderzocht. Deze keuzes zijn gemaakt om het onderzoek te beperken in tijd en aan te passen aan de (logistieke) onderzoeksmogelijkheden. Een mogelijke implicatie van deze keuze is dat de informatie van de chauffeurs onvolledig is of anders is dan wat uit schriftelijke stukken blijkt. Bij de interpretatie van de bevindingen moet dat in het achterhoofd meespelen. Een plan voor vervolgonderzoek dat hierna aan bod komt, is uitbreiding van het onderhavige onderzoek met meer relevante informatiebronnen.

Ten vijfde is tijdens de interviews en bij het transcriberen van de op *voice-recorders* opgenomen interviews gebruikgemaakt van niet professionele tolken. Deze tolken waren studenten en allen *native speakers*. Zoals in hoofdstuk 2 uitvoerig toegelicht, leidt het gebruik van tolken tot interpretaties bij de vertaling van de vragen tijdens het interview en ook bij het transcriberen van de interviews vanuit een specifieke moedertaal naar het Engels. Het gebruik van tolken was onontbeerlijk. Zonder hen was het niet mogelijk geweest om chauffeurs te spreken die Nederlands noch Engels spreken wat bij het merendeel van de 32 respondenten het geval was. Wel moet rekening gehouden worden met onvolledige of onjuiste interpretatie en/of weergave van de vragen en antwoorden tijdens het interview door de tolken. Dit kan het gevolg zijn van onbekendheid met specifieke onderwerpen of door vertaalkwesties. Een en ander geldt ook voor de transcripten van de interviews. Ook met deze aandachtspunten moet rekening gehouden worden bij de duiding van de bevindingen. Deze tekortkomingen wegen echter niet op tegen het voordeel van het werken met tolken die het mogelijk maakten met veel respondenten diepgaande gesprekken te voeren.

24 Zie daarover uitgebreid hoofdstuk 2.

9.13 SUGGESTIES VOOR VERVOLGONDERZOEK

Gelet op het nog steeds actuele thema dat in dit onderzoek is geanalyseerd en de hiervoor geconstateerde beperkingen volgt nu een aantal suggesties voor vervolgonderzoek.

Een van de onderwerpen waarvoor dit proefschrift aanknopingspunten biedt, is 'toegang tot het recht' (of in het Engels *access to justice*). Dit onderwerp is van belang onder meer om te achterhalen wat de reden is dat de chauffeurs niet snel klagen. Om hierachter te komen zijn diverse aspecten relevant die in de interviews aan de orde zijn gekomen, maar geen onderdeel vormen van dit proefschrift. In dat verband komen diverse vragen op. Kennen chauffeurs hun rechten onvoldoende of zijn ze tevreden? Heeft het te maken met het hebben van wel of geen vertrouwen in advocaten of andere juridische bijstandsverleners? Hoe denken de chauffeurs over hun rechtssysteem en vakbonden? Vervolgonderzoek zou hierop in kunnen gaan.

In de context en als concreet aspect van 'toegang tot het recht' wordt gesuggereerd om vervolgonderzoek te doen naar andere manieren (dan procederen) van geschilbeslechting tussen arbeidskrachten en hun werk- of opdrachtgevers. Dat geschil kan gaan over het gebruik van een voor de arbeidskracht nadelige (schijn)constructie, maar ook over andere misstanden. Een in hoofdstuk 4 besproken casus laat zien dat bemiddeling door tussenkomst van een derde partij tussen arbeidskracht en werkgever in dat geval succesvol was.

Ten tweede wordt aanbevolen dit onderzoek in Nederland grootschaliger voort te zetten. Dat betekent onder meer dat meer chauffeurs worden geïnterviewd en ook andere partijen, zoals werk- en opdrachtgevers, vakbonden en inspectiediensten, aan het woord komen. Daarnaast is het van belang ook schriftelijke stukken, zoals arbeidscontracten te raadplegen. Het inzetten van professionele tolken is eveneens te overwegen. Een dergelijk uitgebreider onderzoek verhoogt de betrouwbaarheid van de verzamelde data en geeft inzicht in de percepties van andere relevante betrokkenen. Bovendien wordt er dan informatie verzameld over de percepties van veel meer chauffeurs en zijn de bevindingen toepasbaar op een grotere groep.

Ten derde is een suggestie om als aanvulling op het verrichte en mogelijk uit te breiden kwalitatieve onderzoek kwantitatief onderzoek te doen. Dit kan worden uitgezet onder een grote meer representatieve groep respondenten aan de hand van gestandaardiseerde en waar mogelijk gevalideerde vragenlijsten. Als aanvulling op het onderhavige proefschrift kunnen honderden chauffeurs bevraagd worden bijvoorbeeld door onder hen een (online-)survey uit te zetten. Hiermee kan wellicht meer betrouwbaar inzicht worden verkregen in de vraag hoeveel chauffeurs wel en niet op basis van een constructie werken en per soort constructie hoe vaak deze voorkomt.

Een vierde voorstel is voortzetting van het onderhavige onderzoek in meer landen in Oost-, Midden en West-Europa. Deze geografische uitbreiding van het onderzoek leidt tot nog meer inzicht in de (weg)transportsector in de EU

en de arbeidssituatie van de daarin werkzame chauffeurs. Bovendien kan de huidige Nederlandse c.q. West-Europese blik op het onderzoeksonderwerp dan aangevuld worden met het Oost-, Midden-, en Zuid-Europese perspectief.

Ten vijfde wordt aangeraden om vergelijkbaar onderzoek te doen in andere sectoren. Op die manier kan duidelijk worden of de manier waarop chauffeurs hun werk ervaren al dan niet specifiek gerelateerd is aan het type mens dat voor het beroep vrachtwagenchauffeur kiest. Tevens wordt de kennis vergroot over de vraag in hoeverre de resultaten in het onderhavige onderzoek specifiek zijn voor de transportsector of dat deze gelden voor meer sectoren.

Ten slotte is uit dit gecombineerde onderzoek gebleken dat het doen van ELS-onderzoek meerwaarde heeft en meer inzicht biedt in de werking van het recht in de praktijk en in hoeverre het normatieve recht daaraan tegemoetkomt. Het doen van meer ELS-onderzoek door zowel juristen als sociale wetenschappers verdient zeker aanmoediging. Duidelijk is dat zij op het gebied van onderzoek over en weer van elkaar kunnen leren en hun kennis vergroten. Om deze samenwerking en het doen van ELS-onderzoek van een structurelere basis te voorzien en vanzelfsprekender te maken, is een belangrijke rol weggelegd voor het onderwijs door studenten daarin op te leiden. Zoals Van den Bos benadrukt gaat het daarbij in essentie om “systematically studying how the law works by means of observing what is going on in reality”.²⁵ Het doen van ELS-onderzoek biedt inzicht in opvattingen over hoe het recht zou moeten werken (*law in the books*) en vooral hoe het recht in de praktijk werkt (*law in action*). Op die manier kan het normatieve recht beter worden afgestemd op hoe het recht feitelijk werkt.²⁶

9.14 DE EUROPESE TRANSPORTSECTOR: TOEKOMSTBESPIEGELINGEN

Als we het hebben over het (gebruik van) (schijn)constructies bij de tewerkstelling van intra-EU-arbeidskrachten in Nederland en andere EU-lidstaten en, meer in het bijzonder dat gebruik in de transportsector en de arbeidssituatie van internationale vrachtwagenchauffeurs, is het van belang de volgende feitelijke omstandigheden in aanmerking te nemen en als gegeven te accepteren.

Allereerst is dat de uitbreiding van de EU in 2004, 2007 en 2013 met landen uit Midden- en Oost-Europa en (in 2013) de Balkan.²⁷ Tot dat moment bestond de EU uit landen met een vergelijkbaar ontwikkelingsniveau en levensstandaard. Die situatie is veranderd door toetreding van genoemde landen die (economisch) minder ontwikkeld zijn en een lagere levensstandaard kennen. Hierdoor is er in de EU een (economisch) verschil ontstaan tussen West-Europese en Midden- en Oost-Europese lidstaten. Van dat verschil maken EU-

²⁵ Van den Bos 2020, p. 3.

²⁶ Van den Bos 2020, p. 8-9.

²⁷ Zie https://www.europa-nu.nl/id/vh72mb14wkwh/lidstaten_europese_unie

burgers gebruik door onder meer werk te zoeken in de meer welvarende landen. Dit is merkbaar door de vele Midden- en Oost-Europese arbeidskrachten die in onder meer Nederland allerlei werk doen dat Nederlanders niet kunnen of willen doen. Deze intra-EU-arbeidskrachten maken gebruik van die tekorten in sectoren als de tuinbouw, de zorg en het transport door hun vaak goedkopere arbeid aan te bieden.²⁸

Een van de doelstellingen van de EU is dat EU-burgers kunnen studeren, wonen, winkelen, werken en met pensioen gaan in elk willekeurig EU-land en producten kunnen gebruiken die afkomstig zijn uit heel Europa. Daarvoor dient het vrij verkeer van goederen, diensten, kapitaal en personen binnen een eengemaakte Europese interne markt. Door technische, juridische en bureaucratische belemmeringen voor de burgers op te ruimen, kunnen zij ongehinderd handel bedrijven en zaken doen. Hierdoor wordt eerlijke concurrentie in de interne markt gestimuleerd. De interne markt is vooral gericht op economische vooruitgang en minder aandacht gaat uit naar sociale gelijkheid tussen de verschillende EU-lidstaten en de sociale omstandigheden van arbeidskrachten.²⁹

Ten tweede is de regelgeving die op nationaal en EU-niveau van toepassing is bij grensoverschrijdende arbeid uiterst complex en zelfs voor juristen, waaronder rechters, lastig te begrijpen. Laat staan dat arbeidskrachten en werk- of opdrachtgevers daar hun weg in kunnen vinden.

Ten derde is de transportsector, de casestudie in deze studie, sinds de jaren '90 op Unie-niveau geliberaliseerd. Het verzorgen van internationaal (weg)transport in de EU is vrij en, behoudens cabotage, niet onderhevig aan concurrentiebeperkende voorwaarden. Evenmin is er sprake van effectieve harmonisatiemaatregelen op het gebied van arbeid en sociale voorzieningen.³⁰

Ten vierde is er, in ieder geval in Nederland, een stelselmatig tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Langs de snelweg en op Nederlandse vrachtwagens staan vaak teksten waarin oproepen worden gedaan aan geïnteresseerden om bij een bepaald transportbedrijf te solliciteren en de opleiding tot vrachtwagenchauffeur te volgen en als vrachtwagenchauffeur aan de slag te gaan. Vooral de belangstelling voor dit vak bij jonge mensen is laag. Onder meer omdat, zoals Thijs zo beeldend zegt " (...) ze om vijf uur achter de aardappels willen zitten toch tegenwoordig".

Gelet op dit alles en het feit dat vervoer van goederen nodig is en zal blijven en een van de pijlers is waar de economie in Nederland en andere lidstaten op drijft, zullen er ook steeds chauffeurs nodig zijn. De vraag naar hen is groot, net zoals het aanbod van chauffeurs uit Oost-Europa en derde landen. Werk- en opdrachtgevers maken daarvan gebruik en zullen proberen

28 Zie ook Zwanenburg & Van Overbeeke 2021.

29 Zie https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/single-market_nl en https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/competition_nl

30 Van Overbeeke 2019; Zwanenburg & Van Overbeeke 2021.

hun ladingen zo goedkoop mogelijk te laten vervoeren, bijvoorbeeld door bedrijven en chauffeurs via (*sub*)contracting in te zetten. Er zullen werk- en opdrachtgevers zijn die hun chauffeurs als 'goed werkgever' behandelen, maar het zal ook voorkomen dat door hen de randen van de regels worden opgezocht of zelfs overtreden onder meer door gebruik te maken van een (schijn)-constructie. Door de complexiteit van de regels zal dit niet altijd bewust gebeuren, maar kan het ook voortkomen uit gebrek aan kennis of onwetendheid. Ongeacht de reden kunnen de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van deze chauffeurs daaronder lijden met benadeling van de arbeidskrachten tot gevolg. Van dit laatste hoeft, zoals uit de bevindingen in dit onderzoek blijkt, niet altijd sprake te zijn.

Ook lijkt het erop dat het creëren van steeds meer en moeilijker te begrijpen nationale en Europese regelgeving niet leidt tot een effectieve en structurele aanpak van het gebruik van (schijn)constructies. Sterker nog, het leidt soms zelfs tot het ontstaan van nieuwe nog creatievere constructies. Dat het vergroten van regeldruk een dergelijk negatief effect kan hebben, blijkt ook uit de literatuur over de informele economie. Werk- en opdrachtgevers die bewust van een constructie gebruikmaken om loonkosten te omzeilen, genereren daarmee inkomen op een informele manier. Eén van de verklaringen voor dit soort informele activiteiten, afkomstig van de zogenaamde 'legalistische school', richt zich op de overheid.³¹ Aanhangers van deze 'school' zijn van mening dat een teveel aan regels de ondernemingslust kan belemmeren en de groei van een informele economie stimuleren. Dit komt ook door de hoge(re) kosten die in de formele sector moeten worden gemaakt om aan de overheidsregels te voldoen. Dat geldt voor arme, maar ook voor rijke landen. Net zo belangrijk is of overheden in staat zijn de regels te handhaven. Hoe groter de daadkracht van de overheid, des te lastiger het is om informeel activiteiten te ontplooiën.³² Dit laatste aspect 'handhaving' is in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten, maar vormt wel een onderdeel van het gesuggereerde grootschaligere vervolgonderzoek.

9.15 AANBEVELINGEN

Dat wet- en regelgeving noodzakelijk is en blijft, is een gegeven. Datzelfde geldt voor de aanpak van (schijn)constructies, maar dan voor zover die leiden tot, óók in hun ogen, (financiële) benadeling van de arbeidskrachten. Bij die aanpak mogen algemene belangen niet uit het oog worden verloren. Voorbeelden van dergelijke belangen die te allen tijde en bij elke vorm van aanpak (preventief en repressief) een rol spelen, zijn (verkeers)veilige werkomstandig-

³¹ Slot 2010.

³² Slot 2010, p. 15-16.

heden en deugdelijke sociale verzekeringen.³³ Ook het in beginsel respecteren en naleven van regels ter voorkoming van ondermijning van de rechtsstaat is essentieel. Verder kan, specifiek voor de transportsector, gedacht worden aan een efficiënt functionerende (weg)vervoersmarkt waarbij sprake is van maatschappelijk verantwoord ondernemen. In dat verband is het zaak te streven naar een duurzame inrichting van transport met zo min mogelijke lege ritten en CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd moet ook aandacht zijn voor de bestrijding van ander gesjoemel dat voor de chauffeurs wellicht meer zoden aan de dijk zet.

Gepleit wordt allereerst voor de ontwikkeling van regels die recht doen aan de sociale werkelijkheid van de chauffeurs.³⁴ Dit kan alleen worden bereikt door ook mét chauffeurs te praten en het te hebben over hun percepties over in hun sector gebruikte (schijn)constructies en hun arbeidssituatie. Alleen dan is de kans op acceptatie en naleving groter.

Een voorbeeld waarbij dat laatste niet zo was, is *Vaditrans* en het verbod op het zogenaamde cabinekamperen. Het merendeel van de in dit onderzoek geïnterviewde chauffeurs ziet niets in dit verbod en hebben geen behoefte aan een verblijf in een hotel tijdens hun 45 uur rust. Dit – inmiddels in Verordening 561/2006 opgenomen – verbod heeft niet het bedoelde effect op de verblijfsomstandigheden van de chauffeurs en leidt bij velen tot verzet. Bovendien lijkt het er niet op dat de omstandigheden van de chauffeurs waarvan het verblijf in de cabine écht te wensen overlaat, door het verplichte hotelverblijf zijn verbeterd. In die gevallen betaalt de werkgever niet voor verblijf in een hotel en de chauffeurs zelf kunnen dat, gelet op hun karige loon, niet betalen. Dit had voorkomen kunnen worden door chauffeurs vooraf te vragen naar hun visie hierover.

Een betere optie voor een aangepaste regel zou mogelijk zijn geweest om de chauffeurs de keuze te laten voor ofwel een verblijf in de cabine ofwel in een hotel. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de behoeften van iedereen, ook die van de chauffeurs die wel opteren voor verblijf in een hotel. Door het hebben van een keuze krijgen de chauffeurs meer invloed op en controle over die specifieke arbeidsomstandigheid wat hun werkpositie mogelijk net wat minder *precarious* maakt.³⁵ De eerste kanttekening die hierbij op zijn plaats is, is dat chauffeurs van wie de werkgever een hotelverblijf niet vergoed en die dat zelf niet kunnen betalen, ook in het geval van een keuzemogelijkheid, er niet op vooruit gaan. Zij hebben immers geen keuze. Het enige voordeel is dat er dan überhaupt geen sprake van een boete kan zijn, die hun werkgever

33 Veilige werkomstandigheden en sociale verzekeringen zijn beide indicatoren voor waardig werk (*decent work*) opgesteld door de Internationale Arbeidsorganisatie. Zie https://www.ilo.org/integration/themes/mdw/WCMS_189392/lang--en/index.htm

34 Zie ook De Koster 2022.

35 Anderson 2010; Anderson 2015; Anderson 2017; Campbell & Price 2016; Florczak & Otto 2019, p. 10: <https://www.elgaronline.com/view/edcoll/9781788973250/9781788973250.00008.xml>; Holgate 2011; Thörnquist 2015; Wagner 2018.

mogelijk op hen verhaalt, als zij tijdens hun 45 uur rust in de cabine verblijven. De tweede kanttekening is dat ook in het geval van deze keuzemogelijkheid, de infrastructuur op het gebied van bereikbare hotels en beveiligde parkeerplaatsen aanzienlijk moet zijn verbeterd. Aanbevolen wordt deze infrastructuur aanzienlijk te verbeteren. Tot op heden is dat, zoals ook in hoofdstuk 8 bevestigd, nog niet gebeurd.

Een ander voorbeeld van regelgeving die evenmin effectief is in de bescherming van de chauffeurs is het bedoelde 'verbod' in artikel 10 lid 1 van Verordening 561 op het uitbetalen per kilometer. Deze bepaling is erg vaag en kan gemakkelijk omzeild worden waardoor het gewenste effect: het voorkomen van onveilig rijgedrag, uitblijft. Deze vorm van uitbetalen zal chauffeurs immers altijd aanzetten tot het maken van veel kilometers en leiden tot (verkeers)onveilige situaties en navenante arbeidsomstandigheden.³⁶ In dit geval zou genoemde bepaling dus een duidelijk, en niet voor enige interpretatie vatbaar, verbod moeten bevatten

Een en ander leidt tot een tweede aanbeveling waarbij de focus bij onder meer de aanpak van (schijn)constructies niet louter gericht is op het creëren van (repressieve) regelgeving. Ook moet er aandacht zijn voor de inzet van andere methoden. Een voorbeeld daarvan is bij de constatering van het gebruik van een voor de arbeidskracht nadelige (schijn)constructie door tussenkomst van inspectiediensten en/of een nationale of Europese vakbond met de werkgever te bemiddelen. Er zijn aanwijzingen dat dat meer kans van slagen heeft. Zo is de hiervoor in paragraaf 9.6 genoemde casus een voorbeeld van een geslaagde bemiddeling. In dat geval stopte een werkgever met het gebruik van een (schijn)constructie op basis waarvan Poolse arbeidskrachten in Nederland werkten na gesprekken door de vakbond met de werkgever. Bereikt werd dat deze arbeidskrachten in het vervolg op een Nederlands contract met Nederlandse arbeidsvoorwaarden werkten.³⁷ Deze manier biedt ongetwijfeld een snellere oplossing voor de arbeidskrachten dan het voeren van een procedure, die soms uitmond in een jarenlang durende juridische strijd, zonder uitzicht voor de betrokken arbeidskrachten op een snel en bevredigend resultaat.

Daarnaast valt te denken aan, zoals in hoofdstuk 3 geopperd, het ontwikkelen van wetgeving met daarin stimulerende maatregelen voor werk- en opdrachtgevers om af te zien van het gebruikmaken van (schijn)constructies. Bijvoorbeeld het toekennen van een bonus of mee laten doen aan een aanbesteding als de werk- of opdrachtgever niet met uitzendkrachten werkt of niet met meer dan drie (onder)aannemers. Dit past goed in de huidige dringende oproep aan bedrijven om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Een neveneffect daarvan kan zijn dat opdracht- en werkgevers zich bewuster

³⁶ Thörnquist 2019, p. 39.

³⁷ Inspectie SZW 2019, p. 58; zie ook SZW 2018a, p. 12: <https://www.inspectieszw.nl/publicaties/rapporten/2018/06/15/aanpak-schijnconstructies-en-cao-naleving-2014-2018>

worden van hun verantwoordelijkheid in het kader van goed werkgeverschap te strijden tegen (meewerken aan) het gebruik van (schijn)constructies en andere misstanden.³⁸

Ten slotte zou de nadruk moeten liggen op het faciliteren van het werk dat door intra-EU-arbeidskrachten wordt gedaan en waar lokalen hun neus voor ophalen en door wie deze arbeidskrachten – desondanks – als ongewenste concurrenten worden bestempeld. Te denken valt aan werk in de bouw, de tuinbouw, de pakketbezorging, ophalen van vuilnis, werken in distributiecentra en in de wegtransportsector als internationaal vrachtwagenchauffeur. Voor die laatste categorie zou dat, zoals hierboven al aanbevolen, in ieder geval betekenen de aanleg van meer beveiligde en geoutilleerde parkeerplaatsen en/of bereikbare, betaalbare hotels. Maar ook verbetering van de sociale verzekering en het basisloon zijn kwesties die onder de aandacht gebracht moeten worden. Dat kan worden bereikt met de hulp van nationale en/of Europese vakbonden. Maar ook werkgeversorganisaties kunnen hierin een rol spelen en bij werk- en opdrachtgevers de bewustwording vergroten dat arbeidskrachten het kostbaarste kapitaal van hun onderneming vormen. Zonder hen geen onderneming en geen inkomsten.

Niet iedere in deze paragraaf genoemde aanbeveling zal in elk land evenveel kans van slagen hebben. De mate van succes zal mede afhangen van specifieke nationale omstandigheden die steeds in aanmerking moeten worden genomen. Dat van belang is dat de arbeidskrachten zelf ook hun stem laten horen, wordt opnieuw benadrukt.

9.16 LAATSTE WOORD

Het is te hopen dat dit proefschrift wordt gelezen en gebruikt door praktijk-beoefenaars die zich met schijnconstructies in het algemeen en de transportsector in het bijzonder bezighouden. De kans is dan groter dat te ontwikkelen beleid en regelgeving beter past bij de werkelijkheid van de chauffeurs, voor hen meer betekenis heeft en dus effectiever is.³⁹

Daarnaast biedt dit proefschrift de gelegenheid bij uitstek om de wereld van de vrachtwagenchauffeurs beter te leren kennen. Deze mannen en vrouwen zorgen dagelijks voor ons transport waardoor de supermarkten en andere winkels bevoorraad worden en wij levensmiddelen en andere (luxue) goederen kunnen kopen. Hoewel in de ogen van velen vrachtwagenchauffeurs er niet toe doen en niet de moeite waard zijn om te leren kennen, zijn wij uitermate

38 Brief van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (W. Koolmees) van 2 oktober 2019, notitie Houwerzijl, p. 4-5 bijlage bij genoemde brief; Brief van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (W. Koolmees) van 21 juni 2019, 2019-0000088595, p. 4; zie ook notitie informatieve gesprek met hoofd personeelszaken van transportbedrijf L.-V. te D.

39 De Koster 2022. Zie ook Van den Bos 2020, p. 3-11.

afhankelijk van deze arbeidskrachten en hun (vervoers)werk. Het is belangrijk dat meer mensen zich dat realiseren en ook dat deze chauffeurs het verdienen om 'gezien en gekend' te worden. Tijdens de interviews werd door veel chauffeurs de opmerking gemaakt: "Wat fijn dat er eindelijk eens iemand is die naar ons luistert en interesse toont in ons leven en werk." Voor de onderzoeker is er door de gesprekken met de 32 chauffeurs en het bezoeken van de parkeerplaatsen een nieuwe wereld opengegaan en is de interesse blijvend. De wens is dat ditzelfde zal gebeuren met de lezers van dit proefschrift.

Het zou mooi zijn als met deze studie ook bereikt wordt dat veel mensen "can imagine what their lives should be with the illumination of the lives of truckdrivers".⁴⁰

40 Vrije aanpassing van citaat aan begin van hoofdstuk 9 (James Salter *Light Years*. Geciteerd door Margot Vanderstraeten op titelpagina in Minjan 2012).

