

TAXI ZONDER DAKLICHT

**WITBOEK OVER DE SCHADE
DIE UBER AANRICHT EN DE
NOODZAAK TOT INGRIJPEN**



INHOUD

VOORWOORD	3
WAT IS HET DOEL VAN UBER?	4
WAAROM IS DE WERKWIJZE VAN UBER SCHADELIJK?	5
Schadelijk voor de Uber-chauffeurs	5
Schadelijk voor andere chauffeurs en taxiondernemingen en voor de taxisector	9
Schadelijk voor de Nederlandse samenleving	11
HOE KAN HET DAT UBER HIERMEE WEGKOMT?	14
Gemeenten kunnen geen regelgeving maken voor de besteltaximarkt	14
Uber claimt geen werkgever te zijn	14
Chauffeurs zijn geen echte zelfstandige ondernemers	16
Een uitgemaakte zaak	18
WAT MOET ER GEBEUREN?	20
1. De politiek moet nu ingrijpen!	20
2. Deze crisis moet leiden tot een gezonde taximarkt	20
3. Landelijke regelgeving en handhaving zijn noodzakelijk!	20
BIJLAGE 1 UITGEBREID INTERVIEW MET UBER-CHAUFFEUR (ANONIEM)	21
BIJLAGE 2 SAMENVATTING	22
Aanbevelingen (in het kort)	22

VOORWOORD

De coronacrisis maakt pijnlijk zichtbaar wat de keerzijde is van het gemak waarmee je met een handige app een goedkope taxi kunt regelen. Immers, als het regent en je besluit de fiets te laten staan, staat er in twee tellen een super goedkope taxi voor de deur. Maar voor dat gemak en het goedkope ritje is er altijd iemand die de rekening betaalt. In dit geval de Uberchauffeur. Sinds half maart is dat verergerd. Uberchauffeurs zitten duimen te draaien en kunnen nergens op terugvallen. Zij zijn hun inkomsten kwijt en weten niet hoe ze de volgende maanden door moeten komen of hun gezinnen onderhouden. En van Uber hoeven ze helemaal niks te verwachten. Of de taximarkt weer snel op gang komt is onzeker. Inmiddels gaf driekwart van de chauffeurs aan FNV te kennen dat ze er over dachten om te stoppen met werken via Uber. Het verdient te weinig en er is geen vangnet.

Uber is een werkgever die zich als prikbord opstelt. De Uber-app is geen onschuldig, neutraal technisch hulpmiddel. De app werkt met een algoritme dat ontwikkeld is om de chauffeurs zo te sturen dat het platform maximale winst gaat maken. De app laat chauffeurs toe tot het systeem, geeft werkinstructies en verdeelt de opdrachten volgens een ondoorzichtig algoritme. Uber kan ook chauffeurs weren van de app als ze zich – volgens Uber – niet volgens de regels gedragen. De app en daarmee Uber zelf gedragen zich dus als iedere andere werkgever: geeft opdrachten, verdeelt werk, beoordeelt en neemt aan en ontslaat.

Wat de app niet regelt, is fatsoenlijke betaling, terwijl er toch voldoende 'omzet' wordt gemaakt. Uber betaalt geen loon, maar slechts een 'tarief'. Het lokt chauffeurs met werken wanneer je wilt, tegen een hoog tarief. Maar Uber-chauffeurs gaan steeds minder verdienen nu er steeds meer chauffeurs zijn en ze weten niet van te voren wat een ritje oplevert. Werken wanneer je wilt, is vooral werken als het druk is. Er is veel minder werk dan voorgespiegeld, waardoor het tarief verder omlaag kan. Veel chauffeurs komen in de financiële problemen en kunnen dan geen beroep doen op een vangnet als de WW.

Het gaat Uber niet om het bieden van vrijheid, maar om het ontduiken van werkgeversverplichtingen en belasting. Daarmee houdt het de lonen en dus de kosten laag. De chauffeurs moeten het zelf maar uitzoeken. Dit is oneerlijke concurrentie ten koste van een eerlijke boterham voor de taxichauffeurs en van onze samenleving. Juist in crisistijd wordt goed zichtbaar wat de gevolgen zijn van het Uber-model. In een eerlijke arbeidsmarkt nemen bedrijven hun verantwoordelijkheid voor de mensen waar ze aan verdienen, in goede en slechte tijden. Dan dragen ze ook via ons belastingstelsel bij aan onze collectieve voorzieningen, bijvoorbeeld de zorg en de noodpakketten in de huidige crisis. Dat daaraan niet afgedragen wordt, is een bewuste keuze. Uber kan – net als andere taxibedrijven – mensen in dienst nemen, fatsoenlijk betalen en belasting en sociale premies afdragen zodat iedereen verzekerd is. Dan betaal je een faire prijs voor je taxi en kan de chauffeur op een zeker inkomen rekenen. Gemak van een app is prima. Te goedkoop vervoer ten koste van de chauffeur niet!



Zakaria Boufangacha

*Arbeidsvoorwaardencoördinator
en lid dagelijks bestuur FNV*

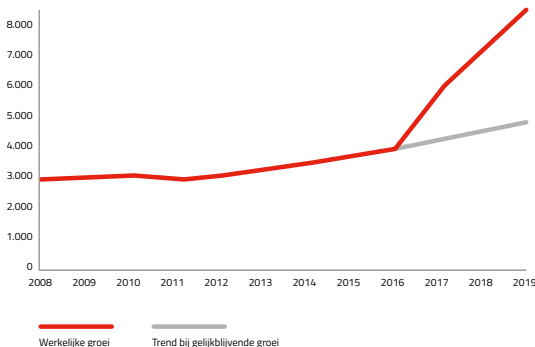
WAT IS HET DOEL VAN UBER?

Op de Uber-website staan mooie woorden over verbinden en een betere wereld voor iedereen, maar de daden maken duidelijk dat het Uber gaat om zo veel mogelijk geld verdienen. Om te beginnen rekent Uber een service fee van 25% over de ritprijs; zoveel commissie vraagt geen enkel ander taxiplatform. Maar vooral wil Uber het grootste aandeel - misschien zelfs het monopolie - in de besteltaximarkt veroveren, sinds 2012 ook in Nederland. Uber is een bedrijf voor en door investeerders, die er miljarden aan durfkapitaal in steken. Hun enige doel is de grootste worden en als de concurrenten verslagen zijn, winst te gaan maken. Met dat voor ogen blijven zij Uber van geld voorzien, ook als het opgaat aan prestigieuze kantoorgebouwen, rechtszaken en schikkingen en politieke lobby om onwelgevallige wetgeving aan te passen.

De strategie van Uber om klanten te trekken en de concurrentie uit te schakelen is: makkelijk, goedkoop en snel. Makkelijk door een simpele app om een rit mee te bestellen en af te rekenen. Goedkoop door onder de tarieven van concurrenten te gaan zitten. Snel door zoveel Uber-chauffeurs te laten rondrijden dat er altijd een taxi binnen een paar minuten bij de klant kan zijn.

Uber Taxi wierf bij de start in Amsterdam actief onder chauffeurs van TCA en andere TTO-chauffeurs. Oudgedienden vertelden dat zij in het begin goed betaald werden om voor Uber online te zijn en niet beschikbaar te zijn voor ander taxiwerk. Dat zij nauwelijks ritten voor Uber reden, was geen probleem. Verlies bij de aanloop was ingecalculeerd.

In 2014 kwam UberPOP: particulieren zonder taxipas boden met hun eigen auto taxivervoer aan tegen veel lagere prijzen dan de TTO's (Toegelaten Taxi Organisaties). Dit stuitte op felle weerstand. Uber trok zich niets aan van een rechterlijk verbod en betaalde gewoon de dwangsommen. Eind 2015 maakte de Inspectie Leefomgeving en Transport een einde aan UberPOP.



Grafiek: Ontwikkeling aantal éénmanszaken tussen 2009 – 2019 met sterke groei sinds 2016

Uber bleef zoeken naar manieren om de drempel voor ZZP-chauffeurs laag te maken en zo de aanwas groot. Per 1 januari 2016 werd (naar verluidt mede door een sterke Uber-lobby) de Taxiwet gewijzigd: de vakbekwaamheidseis met bijbehorende ondernemersexamens verviel en de taximeter was niet meer verplicht bij besteld vervoer. Het aantal ZZP-chauffeurs stond jarenlang ongeveer op 3000, maar is sindsdien bijna verdriedubbeld. Uber is hard op weg de taxiwereld te domineren. Naar schatting vindt 2/3 van de ritten in Amsterdam inmiddels plaats via Uber.

WAAROM IS DE WERKWIJZE VAN UBER SCHADELIJK?

SCHADELIJK VOOR DE UBER-CHAUFFEURS

Ze houden te weinig over

De Uber-chauffeurs die wij spreken, geven aan dat ze te weinig verdienen om op een normale manier rond te kunnen komen. We hebben gegevens van ruim 100 Uber-chauffeurs (week- en jaaroverzichten, interviews) bij elkaar gelegd en vergeleken met de Taxi-cao. Hieruit blijkt dat een chauffeur per maand maar liefst €272 tekort komt.

	Loon Taxi-cao (chauffeur straattaxi)*	Winst Uber-chauffeur	Verschil Taxi CAO
Bruto per uur	€ 13,36	€ 11,04	-€2,32
Bruto per maand	€ 2.226	€ 1.954	-€272

* We gaan uit van een cao-chauffeur met 2 jaar ervaring, terwijl de Uber-chauffeurs in het vergelijkingsmateriaal 0 tot 6 jaar ervaring hebben.

Dit geeft echter een vertekend beeld. Een Uber chauffeur heeft namelijk een stuk minder rechten dan een chauffeur in loondienst: een Uber chauffeur bouwt geen pensioen op, verdient niks bij ziekte en is niet verzekerd voor arbeidsongeschiktheid. In de tabel hieronder is gecorrigeerd voor deze rechten. Uit onze analyse blijkt dus dat als we appels met appels gaan vergelijken een Uber-chauffeur met een gelijkwaardige rechten en sociaal vangnet als een werknemer onder de taxi-cao veel slechter uit is en zelf minder dan het WML overhoudt om van te leven.

	Loon Taxi-cao (chauffeur straattaxi)*	Winst Uber- chauffeur met gelijke rechten**	Verschil Taxi CAO	WML inclusief vakantie dagen + vakantiegeld
Bruto per uur	€ 13,36	€ 9,04	-€4,32	€ 11,19
Bruto per maand	€ 2.226	€ 1.553	-€673	€ 1.980

* We gaan uit van een cao-chauffeur met twee jaar ervaring, terwijl de Uber-chauffeurs in het vergelijkingsmateriaal 0 tot 6 jaar ervaring hebben.

** met gelijk rechten: met aftrek van verzekeringskosten voor ziekte/arbeitsongeschiktheid en van pensioenopbouw

Uber-chauffeurs lijken hogere inkomsten te hebben dan in andere delen van de platformeconomie (maaltijdbezorging, huishoudelijk werk, horeca), maar ze hebben ook veel hogere operationele kosten:

	Gemiddelde kosten per maand*
Administratie	€ 67
Lease of afschrijving auto	€ 580
Onderhoud	€ 106
Taxiverzekering	€ 255
Telefoonabonnement	€ 52
Auto schoonmaken	€ 49
Brandstof	€ 400
Totaal	€ 1510

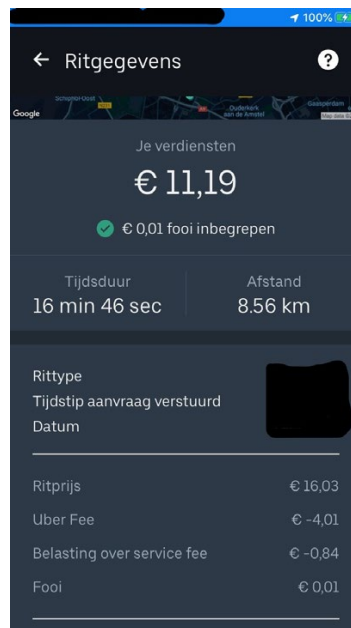
* Enkele kostenposten kunnen afwijken voor individuele chauffeurs, bijvoorbeeld een autolease inclusief taxiverzekering.

Ook maken chauffeurs hoge kosten om te kunnen starten en een aantal jaarlijkse kosten die hierboven niet beschreven staan. In totaal heeft de gemiddeld Uber-chauffeur ongeveer € 18.850 aan kosten per jaar. Het kostenplaatje kan per chauffeur sterk verschillen, afhankelijk van factoren als auto, brandstof, financiering van de auto en aantal gewerkte uren.

Uber claimt een veel hogere uromzet (€ 24) dan uit alle data van FNV volgt. Dat komt doordat Uber onzekere elementen meeneemt, zoals fooien en bonussen (zoveel extra voor een x-aantal ritten) of incentives (surge pricing met een multiplier van de ritprijs in een omgeving waar meer vraag is dan aanbod van chauffeurs). En Uber goochelt met wat onder werktijd wordt verstaan.



Behalve dat Uber lage tarieven vaststelt, rekent het voor het bedrijf zelf een hoge commissie. Van de ritprijs trekt de app automatisch 25% service fee af, waar nog eens 21% BTW bovenop komt. Er wordt dus ruim 30% in mindering gebracht. Voorbeeld: De ritprijs voor een rit van 8 kilometer is € 16,03. Na aftrek van € 4,01 en € 0,84 blijft er € 11,18 voor de chauffeur over. En van dit bedrag gaat grofweg de helft op aan kosten die de chauffeurs zelf moeten dragen (brandstof, schade, etc.).



Ze worden alleen betaald voor de gereden afstand van een rit

De app telt de afstand pas wanneer de chauffeur wegrijdt met de klant aan boord. De aanrijtijd is onbetaald. Omdat Uber zo goedkoop is voor de klant, wordt vaak ook voor korte ritten 'een Ubertje' besteld. Dan kunnen de kosten voor de chauffeur hoger liggen dan de opbrengsten. Ook de wachttijd, als de klant te laat is of als de auto stilstaat in de file of zelfs voor een stoplicht, wordt niet meegerekend. Voor TTO-chauffeurs die met een meter rijden, is de ritprijs een combinatie van afstand en tijd.

Ze maken lange werkdagen en werkweken

Veel chauffeurs die we spreken, maken ongezond lange dagen en werken vaak zes of zeven dagen per week. Ons onderzoek kwam uit op een gemiddelde van meer dan 50 uur per week.¹ Chauffeurs voelen zich daartoe gedwongen. Omdat ze anders te weinig inkomsten hebben. Omdat het algoritme van de app beschikbaarheid belooft. Omdat ze continu pushberichten krijgen en dus voortdurend hun app in de gaten houden en geen rust nemen. Omdat ze ritjes moeten accepteren om een goede rating te houden. Omdat ze verleid worden met ritten met extra beloningen.

"Net als je naar huis wilt, vliegen ineens de ritjes je om de oren. Je kunt wel nee zeggen, maar het is moeilijk om te weigeren, want je verdient al bijna niks. Het is alsof ze je verslaafd maken: je weet dat het niet goed voor je is, toch ga je door."

Ze voelen zich gemanipuleerd.

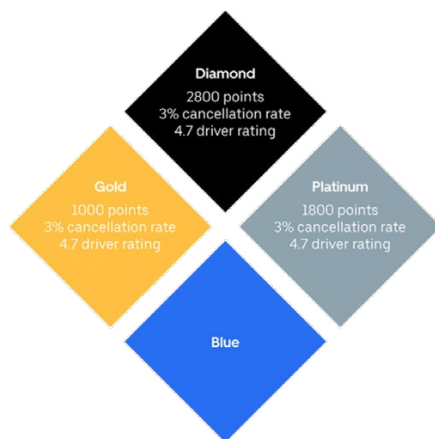
Veel chauffeurs beginnen met Uber als bijbaantje naast een opleiding of als manier om uit de uitkering te komen. (Het UWV stimuleerde het een periode als opstap naar werk en ondersteunde bij het halen van de taxipas). Ze worden gelokt door beloftes van goede verdiensten en krijgen van Uber hulp om alles te regelen, zoals de vergunning, een leaseauto, een verzekering, zelfs de boekhouding. In het begin krijgen ze inderdaad genoeg ritten toegewezen, maar het wordt steeds minder. Om uit de kosten van de fikse investering te komen gaan chauffeurs steeds meer rijden.

¹ In het social charter tussen Uber en de gemeente Amsterdam zegt Uber zelf dat "... chauffeurs die online gingen, 59% van de tijd minder dan 30 uur per week online waren en 90% van de tijd minder dan 50 uur per week". Wij houden aan onze cijfers vast omdat onlinetijd niet representatief is voor de werkelijke werktijd en omdat ze gebaseerd zijn op surveys met meer dan 300 reacties en veel interviews met chauffeurs. De overgrote meerderheid geeft aan 50+ uur per week te werken.

Uber geeft geen inzage in hoe het algoritme van de app in elkaar steekt, maar de chauffeurs verklaren dat hun gedrag van invloed is op wat ze krijgen aangeboden. Duidelijk is dat het algoritme erop gericht is zo veel mogelijk chauffeurs tegelijk online te krijgen en te spreiden. Hoe meer chauffeurs er beschikbaar zijn, des te lager worden de tarieven. Het mechanisme van de app werkt als een gokspelletje: de chauffeurs worden erin gezogen door berichten over bonussen en incentives, maar in de praktijk krijgen ze die zelden.

Uber gebruikt een puntensysteem (UberPro) met verschillende niveau's (Gold, Platinum, Diamond), hanteert verschillende categorieën (UberX, UberBlack, UberVan) en verzint regelmatig weer nieuwe smaken (UberComfort, UberMedics, HourlyDropoff). Dit is allemaal bedoeld om chauffeurs onder te verdelen, met elkaar te laten concurreren en tegen elkaar uit te spelen. Een extra status levert een beetje extra inkomen op en houdt de chauffeurs binnen de lijntjes.

Het chauffeursoverschot en de lage toegangsdrempel om Uber-chauffeur te worden zijn volgens velen een bewuste strategie van Uber om de prijs voor de klant laag te houden en altijd te kunnen putten uit nieuwe aanwas van chauffeurs naarmate de oude garde kritischer wordt.



Ze krijgen geen goede informatie; er is geen communicatie mogelijk

Als chauffeurs vragen hebben over de ondoorzichtige ritprijzen of toewijzing van ritten, krijgen ze geen inzicht in de cijfers. Alle communicatie verloopt via de chatfunctie in de app. Gesprekken worden standaard verwijderd, zodat er geen verslaglegging is om op terug te grijpen.

Als een chauffeur geblokkeerd wordt, gebeurt dat vaak zonder enige waarschuwing of uitleg. Wie geblokkeerd is, kan niet meer in contact komen met Uber. Pas na (meermalen een) bezoek aan het hoofdkantoor kan een geblokkeerde chauffeur een verklaring krijgen. Daarbij krijgt de klant met een klacht altijd gelijk. Ondertussen kan een chauffeur niet werken en zit hij/zij zonder inkomen, terwijl de kosten nog steeds doorlopen. Alleen als er een tekort aan chauffeurs dreigt, is er plotseling een commissie die klachten beoordeelt en blokkades opheft.

Over de rating door de klant is geen discussie mogelijk. Problematisch daarbij is dat lage ritprijzen klanten aantrekken die snel klagen over de route of de ritprijs of die zich onbehoorlijk gedragen. Het komt regelmatig voor dat klanten schade toebrengen aan de auto of het interieur vervuilen. Zulke schade is alleen soms, met veel moeite en voor een deel te verhalen op Uber.

In de Coronacrisis hield Uber zich lange tijd stil. De chauffeurs kregen alleen bericht dat zij zich moesten houden aan de maatregelen die de overheid voorschreef. En na weken werd er een dun plastic zeiltje verstrekt 'om besmetting te voorkomen'. Wel zette Uber breeduit op de website dat het bedrijf 10.000 gratis ritten verstrekte aan zorgpersoneel.

Ze hebben geen werknemersbescherming

Chauffeurs die in loondienst zijn, hebben recht op uitkeringen bij ziekte/arbeidsongeschiktheid en bij werkloosheid. Ook bouwen ze pensioen op. Uber-chauffeurs zijn op papier zzp'ers en zouden zichzelf voor deze voorzieningen moeten verzekeren of er een buffer voor opbouwen. Gezien de lage tarieven kan daar maar zelden sprake van zijn.

	Uber (schijnopdrachtgeverschap)	Loondienst met Taxi-CAO
Ontslagbescherming	Nee	Ja
Medezeggenschap in bedrijf	Nee	Ja
Loon bij ziekte	Nee	Ja
Verzekerd tegen arbeidsongeschiktheid	Nee	Ja
Pensioenopbouw	Nee	Ja
Uitkering bij werkloosheid (regulier)	Bijstand (€ 1500 stellen / € 1050 alleenstaanden) MET toetsing partner en vermogen	WW (75-70% van het laatste loon) ZONDER partnertoets en vermogenstoets
Bijzondere maatregel i.v.m. Corona	TOZO (aanvulling tot bijstand, zonder toetsing partner + vermogen)	NOW (werkgever krijgt 90% loonkosten vergoed, werknemer blijft in dienst)

SCHADELIJK VOOR ANDERE CHAUFFEURS EN TAXIONDERNEMINGEN EN VOOR DE TAXISECTOR

Concurrenten gaan kapot aan de lage tarieven

TTO-chauffeurs die als zzp'er werken, kunnen niet opboksen tegen de lage Uber-prijs en door het enorme overschot aan chauffeurs is ieders omzet sterk gedaald. Velen zien zich genoodzaakt om hun inkomsten aan te vullen door ook via een platform te gaan werken. Voor andere platforms op de besteltaximarkt heeft Uber het heel moeilijk gemaakt. Deeltaxi Abel is binnen twee jaar alweer gestopt vanwege de overcapaciteit op de taximarkt.

Ritprijzen 3-5-2020	Reguliere Taxi	UberX min prijs	UberX max prijs
	www.watkosteentaxi.nl	www.uber.com/nl/nl/price-estimate	
Schiphol aankomstpassage - Dam (A'dam)	€ 66	€ 33	€ 44
Arena Boulevard - Amsterdam CS	€ 51	€ 23	€ 31
Sloterdijk (station) - Lelylaan (station)	€ 21	€ 9	€ 13
Hfd (marktplein) - Haarlem (grote markt)	€ 39	€ 19	€ 26
A'dam CS - Dam	€ 10	€ 6	€ 9
A'dam CS - Leidseplein	€ 16	€ 9	€ 13
R'dam CS - Utrecht CS	€ 158	€ 73	€ 98
Gemiddeld	€ 52	€ 25	€ 33
Verskil met meterprijs TTO		-52%	-35%

Om dezelfde reden hebben de grootste internationale concurrenten Grab (inmiddels gefuseerd met Uber) en Lyft de Nederlandse markt nooit betreden. Met ViaVan is een race naar beneden bezig, door tariefsverlagingen tot ritprijzen die onmogelijk rendabel kunnen zijn. Bij SnelEenTaxi gaan chauffeurs die dezelfde rit in de app te zien krijgen, in een omgekeerde veiling met een tijds klok tegen elkaar onderbieden. En Bolt, dat net de Nederlandse markt heeft betreden, vertoont nu al hetzelfde gedrag als Uber: veel chauffeurs werven met de belofte van een hoge omzet, zonder dat duidelijk is hoe dat mogelijk is.

 **Bolt Netherlands**
Gesponsord · 

Bij Bolt dragen chauffeurs minder af en daarom verdienen ze meer.

Registreer als chauffeur en betaal slechts 15%. Zo verdien je meer op elke rit.

**Verdien tot
€1100 per week
met rijden**



Bolt

BOLT.EU
Rij met Bolt
Become a Bolt driver and ear...

[Registreren](#)

Taxichauffeurs krijgen een slecht imago

Doordat de opstartkosten zijn verlaagd en ook wel door de illegale (pacht)constructies waarmee Uber-chauffeurs oplossingen zoeken voor de onhoudbare verhouding tussen inkomsten en kosten, zijn er relatief veel chauffeurs die eigenlijk niet op een taxi thuishoren. Sommigen hebben geen taxi-diploma, zijn niet verzekerd of zijn weggestuurd bij een TTO vanwege hun gedrag. Met daarbij opgeteld de druk om veel ritten te maken en snel bij de klant aan te komen, is er een grote kans op onveilig weggedrag en ook op wangedrag richting klanten. Dit straalt negatief af op de reputatie van alle taxichauffeurs. Regelmatig zijn er in de media negatieve incidenten met een "taxi zonder daklicht". Uber mag dan officieel niet worden genoemd, maar iedereen binnen de branche weet dan weer hoe laat het is.

 **Amsterdams Dagblad**
25 augustus 2019 · 

Een taxi zonder daklicht heeft vannacht een fietser aangereeden op de kruising van de Willem de Zwijgerlaan en de Jan van Galenstraat in Amsterdam-West.



AMSTERDAMSDAGBLAD.NL
Taxi schept fietser op Amsterdamse kruising - Amsterdamsdagblad.nl

Fietser gewond na aanrijding met taxi in Amstelveen

25 december 2019, 07.45 uur · Door Redactie

AMSTELVEEN - Op de Noorddammerlaan in Amstelveen is vannacht een fietser gewond geraakt na een aanrijding met een taxi zonder daklicht.



Uber-chauffeurs kapen opstapklanten weg

Uber-chauffeurs mogen alleen vooraf besteld vervoer uitvoeren. De opstapmarkt (klanten meenemen van taxi-standplaatsen en als die hun hand opsteken op straat) is voorbehouden aan TTO-chauffeurs met een meter in de auto. Toch pikken Uber-chauffeurs regelmatig klanten op straat op. Ze trekken zich niets aan van het verbod, omdat er in de grote steden zeer beperkte handhavingcapaciteit is. De weinige inspecteurs - vaak minder dan tien per stad - focussen ook nog eens op de standplaatsen met TTO-chauffeurs omdat daar taxi's makkelijk te vinden zijn. TTO-chauffeurs moeten zich daarbovenop ook houden aan regels voor gedrag tegenover klanten en krijgen sancties vanuit de TTO. Op deze manier krijgen zij het gevoel dat ze eerder en meer gestraft worden dan de Uber-chauffeurs die verantwoordelijk zijn voor de situatie die vraagt om handhaving.



Uber draagt niet af aan het sectorfonds

Het Sociaal Fonds Mobiliteit controleert of taxibedrijven zich aan de cao houden en geeft voorlichting over vakopleidingen en over gezond en veilig werken. Het fonds speelt een belangrijke ordenende rol in de organisatie van de taxibranche en de veiligheid van het vervoer. Omdat Uber zichzelf tot prikbord benoemt en geen premies betaalt, draagt het hier niet aan af en is er nauwelijks aandacht voor (bij)scholing van Uber-chauffeurs.



SCHADELIJK VOOR DE NEDERLANDSE SAMENLEVING

Onveiligheid

Het systeem van Uber leidt tot oververmoeide en overhaastige chauffeurs, die steeds meer ongelukken veroorzaken. In januari 2019 doet Veilig Verkeer Nederland publiekelijk de oproep om Uber-taxi's van de straat te halen.² In zes weken tijd hadden drie dodelijke ongevallen plaatsgevonden waar Uber-chauffeurs bij betrokken waren. Zelf geven chauffeurs ook aan dat ze door de app alle kanten opgejaagd worden en roekeloos gaan rijden.³ Daarop verhoogt Uber de minimumleeftijd van 18 naar 21 jaar en eist het bedrijf dat beginnende chauffeurs minstens een jaar rijervaring hebben. Dit geldt wel alleen voor nieuwe chauffeurs; de jonge en onervaren chauffeurs die al voor Uber rijden, kunnen dat blijven doen. Ook voert Uber een onlinetijdbeperking in: chauffeurs kunnen niet langer dan 12 uur achter elkaar werken, daarna sluit de app voor 10 uur. Dat is echter een farce, omdat de app alleen de gereden uren meerekent als werktijd. Dus niet de tijd die chauffeurs stilstaand kwijt zijn bij instappen en uitstappen, tanken en autowassen, in een file of voor een stoplicht.

Milieuvervuiling

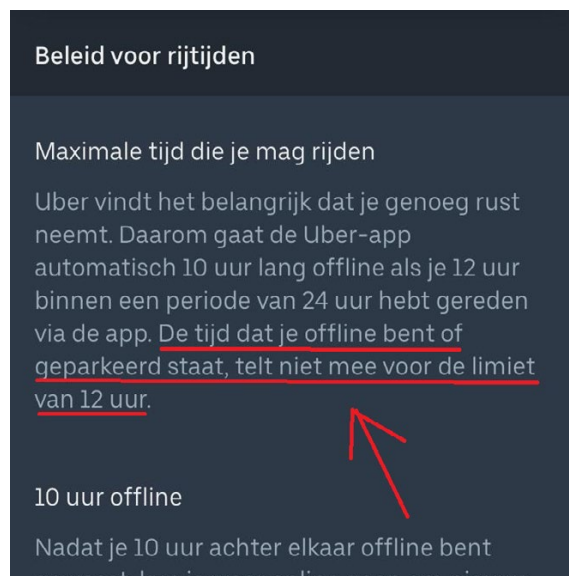
De Amerikaanse NGO UCS, die gelieerd is aan het MIT, deed onderzoek naar de invloed van Uber en Lyft op het milieu. Hun ritten blijken 69% meer vervuiling op te leveren dan de ritten met het openbaar vervoer die ze vervangen.⁴ Vergelijkbare onderzoeken voor Europese steden komen tot vergelijkbare conclusies.⁵ De taxi's zijn vervuilender dan OV-voertuigen (bussen op groene stroom, trams op elektriciteit) en ze veroorzaken meer verkeersbewegingen (meer passagiers tegelijk in een bus of tram).

² www.rtinieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4579011/vvn-na-reeks-dodelijke-ongelukken-haal-uber-voorlopig-van-de-weg

³ www.ad.nl/binnenland/uberchauffeurs-over-overuren-en-ongelukken-je-wordt-roekeloos-a81f0559/; www.parool.nl/nieuws/uber-spreekt-van-zorgelijke-situatie-na-weer-dodelijk-ongeluk-be9844f6

⁴ www.ucsusa.org/resources/ride-hailing-climate-risks

⁵ milieudefensie.nl/actueel/taxidienst-uber-probleem-of-oplossing en het onderzoek van Transport & Environment waarnaar in het bericht verwezen wordt.



Omdat Uber zo goedkoop is, nemen mensen vaker een taxi, ook in plaats van de fiets of een bus als het regent. Bovendien rijden Uber-chauffeurs in afwachting van oproepen veel rond. Ze mogen niet bij standplaatsen wachten en willen geen parkeergeld betalen. Ook blijven ze cirkelen in buurten waar ze oproepen verwachten, zoals bij uitgaansgelegenheden. Ze worden met push-berichten met surge pricing naar een bepaald gebied gelokt, dat misschien een eind verderop ligt.

Gebruik van voorzieningen waarvoor niet is meebetaald

Uber profiteert van collectieve voorzieningen, zoals de ontwikkeling van de infrastructuur en het onderhoud van het wegennet. Die worden deels gefinancierd uit de motorrijtuigenbelasting, maar deels ook uit algemene middelen, waar het bedrijf Uber niets aan afdraagt.

Daarnaast kunnen Uber-chauffeurs gebruikmaken van sociale vangnetvoorzieningen, die ook uit collectieve middelen worden betaald. Chauffeurs die te weinig verdienen, kunnen een beroep doen op de bijstand. Tijdens de Corona-crisis deden zij massaal een beroep op de TOGS (eenmalig € 4000) en de TOZO (aanvulling tot bijstand).

Ons socialezekerheidsstelsel als vangnet voor zieke, werkloze of arbeidsongeschikte mensen is erop gebaseerd dat werkgevers premies afdragen voor elke werkende. Daarmee worden werknemers verzekerd voor (langdurige) ziekte en werkloosheid. Daarnaast hebben werkgevers zich ook te gedragen als goed werkgever: doorbetalen als er geen werk is en als iemand ziek wordt. Door de gekozen constructie heeft Uber deze kosten en risico's doorgeschoven naar de chauffeurs. In de tabel hieronder is te zien hoeveel Uber de belasting en de sociale zekerheid op jaarbasis kost.

Aantal chauffeurs*	Belasting en premies Uber-chauffeur per jaar	Belasting en premies chauffeur loondienst onder de Taxi-CAO	Tekort belastingen en premies	Tekort pensioen-fonds	Totaal tekort
1 voltijd chauffeur	€ 1.111	€ 10.826	€ 9.716	€ 4.768	€ 14.484
4000 deeltijd chauffeurs	€ 2.2 M	€ 21.6 M	€ 19.4 M	€ 9.5 M	€ 29 M
4000 voltijd chauffeurs	€ 4.4 M	€ 43.3 M	€ 38.7 M	€ 19.1 M	€ 58 M

Tekorten belastingen, premies en pensioen door Schijn-ZZP-constructie Uber

* Er bestaat onduidelijkheid over hoeveel Uber-chauffeurs er in Nederland zijn. Uber zelf geeft het aantal van 4000 deeltijdchauffeurs, de chauffeurs die ons informeerden spreken over minstens 8000 chauffeurs. Daarom hebben we ook met 4000 voltijds chauffeurs gerekend. De schade voor de maatschappij kan dus nog groter uitvallen.

Het ontlopen van werkgeverskosten en -risico's is de laatste jaren sterk gegroeid, zozeer dat deze manier van kostenreductie het nieuwste ondernemersmodel lijkt. Het is een belangrijke oorzaak van de sterke flexibilisering van de arbeidsmarkt en de verzwakking van de positie van werkenden. Over de gevaren hiervan en de hiermee samenhangende gevolgen voor de sociale welvaartsstaat is inmiddels een flink aantal rapporten verschenen met waarschuwingen tegen deze negatieve spiraal op de arbeidsmarkt en voorstellen om het anders aan te pakken.⁶ Ook in de coronacrisis hebben we de gevolgen hiervan gezien: flexwerkers worden snel ontslagen of niet meer opgeroepen en kunnen geen beroep op allerlei regelingen doen. Veel zelfstandigen verliezen hun inkomen van de ene dag op de andere.

In november 2018 bracht ING een scenarioanalyse uit waaruit blijkt dat platforms zoals Uber niet alleen zeer snel groeien, maar dat die groei nog in een versnelling kan komen zodat binnen een aantal jaren het aantal zelfstandigen kan verdubbelen.⁷

Om de sociale zekerheid overeind te houden moeten de premies voor werknemers omhoog. Zo loopt het verschil verder op en gaat de ontmanteling van de sociale welvaartsstaat verder. In dat licht zijn platforms als Uber een serieuze bedreiging van onze sociale welvaartsstaat.

6 Zie onder andere:

- [In wat voor land willen wij werken?](#) Eindrapport van de Commissie Regulering van Werk, 23 januari 2020
- [Het betere werk](#). De nieuwe maatschappelijke opdracht, WRR rapport nr. 102, 15 januari 2020
- [Sociaal Cultureel Planbureau](#), De sociale staat van Nederland 2019, 10 september 2019

7 Bron: Marieke Blom: '[Platformen kunnen de arbeidsmarkt drastisch veranderen](#)' (website ING, 28 november 2018)

HOE KAN HET DAT UBER HIERMEE WEGKOMT?

GEMEENTEN KUNNEN GEEN REGELGEVING MAKEN VOOR DE BESTELTAXIMARKT

Taxichauffeurs pleiten al langer om het aantal chauffeurs per stad of gebied te beperken, zoals vroeger ook het geval was. In Amsterdam zou dat bijvoorbeeld kunnen door de trambaanvergunning te verplichten voor alle chauffeurs en daar een maximum aan te stellen. In de Wet Persoonsvervoer WP2000 (art. 82) staat echter dat gemeenten alleen maar bevoegd zijn om aanvullende regels in te voeren voor de opstapmarkt (standplaatsen en handopstekers, de TTO's dus) binnen hun gemeente. Hierdoor blijven bedrijven/platforms die (enkel) actief zijn op de bestelmarkt, zoals Uber, grotendeels buiten het bereik van de gemeentelijke regelgeving en handhaving. FNV heeft met andere vakbonden en de werkgeversvereniging KNV Taxi herhaaldelijk in Den Haag aangedrongen op het gelijk trekken van de regelgeving voor opstapmarkt en bestelmarkt, maar dit pleidooi stuit stevast op dovemansoren.⁸

Uber vertrekt uit Barcelona

Uber is in per 1 februari 2019 uit Barcelona vertrokken. In 2014 werd UberPop al verboden in Barcelona (net als bijv. in Nederland, België en Duitsland). Vervolgens kwam het bedrijf terug met de professionele chauffeurs van UberX. In 2019 is er in Catalonië een wet ingevoerd die bepaalt dat een taxi pas vijftien minuten nadat hij is besteld een passagier mag oppikken. Dus juist Ubers Swipen-klikken-rijden-systeem kan op deze manier niet gebruikt worden. De wetwijziging die hieraan ten grondslag ligt, is ingevoerd na protesten en stakingen van reguliere taxi's en heeft dus geleid tot het vertrek van Uber uit Catalonië.

Bron: www.nrc.nl/nieuws/2019/01/31/uber-stopt-in-barcelona-door-nieuwe-regels-na-protesten-a3652549

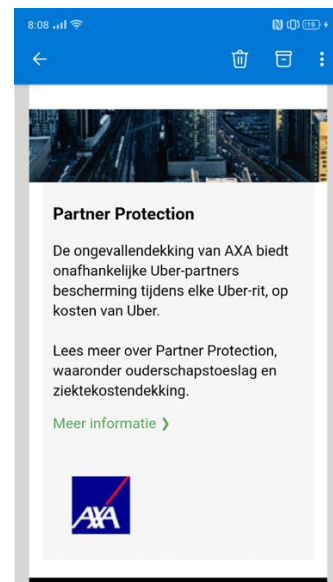
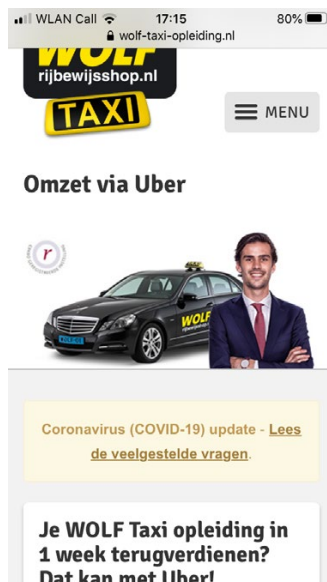
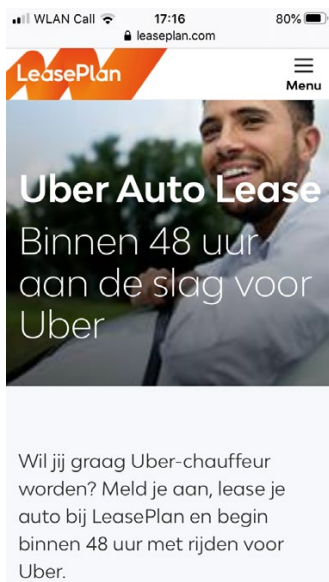
UBER CLAIMT GEEN WERKGEVER TE ZIJN

Uber presenteert zichzelf formeel als niet meer dan een digitaal prikbord of platform dat bemiddelt tussen zelfstandig werkende chauffeurs en klanten. Zo ontloopt Uber het werkgeverschap en daarmee de kosten en risico's die normaal voor werkgevers zijn.

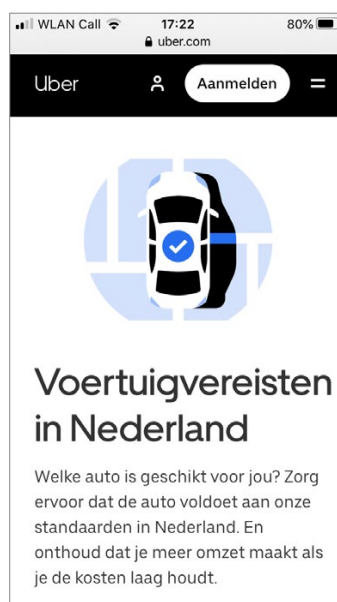
Op grond van de praktijk kunnen we stellen dat voor Uber werken in alle opzichten lijkt op een arbeidsovereenkomst. Er is sprake van een gezagsverhouding waarbij Uber als een werkgever van alles bepaalt en instructies geeft en de chauffeur zich als een werknemer gedraagt:

- Chauffeurs in spe die bij zich hebben aangemeld via de website, moeten op een van de Greenlight Hubs langskomen om papieren te presenteren (Taxipas, ID, kentekenbewijs), een vragenlijst in te vullen, een instructievideo te bekijken over de app en een test te maken.
- Uber ondersteunt beginnende chauffeurs op alle mogelijke manieren. Moeite met het installeren van de app? Nog geen taxipas? Hulp nodig bij je administratie? Geen eigen KvK-inschrijving? Geen eigen taxi-auto? Allemaal geen enkel probleem. Uber verwijst graag door naar samenwerkingspartners (Wolf Taxi-opleidingen, Leaseplan, A4U Taxi-administratie, AXA en INSHUR verzekeringen), waarvan de meesten in-house zitten en de chauffeurs meteen kunnen helpen.

⁸ www.taxipro.nl/straattaxi/2020/04/16/minister-ziet-extra-regels-taxibestelmarkt-niet-zitten/



- De betaling door de klant loopt via Uber Payments BV en de facturering via Uber BV. De chauffeur heeft er net als een werknemer geen omkijken naar.
- Uber bepaalt of de auto van de chauffeur geschikt is. Voor de standaard UberX bestaat een lijst van voorgestelde modellen en beslist een balie-medewerker of de auto voldoet. Bij de opties UberBlack, UberComfort en UberVan is er een limitatieve lijst van geaccepteerde modellen. Andere auto's - hoe nieuw en goed ook - worden per definitie afgekeurd. Uber heeft het liefst dat chauffeurs rijden met auto's van samenwerkingspartner Leaseplan. Die hebben geen taximeter en zijn dus alleen geschikt voor de bestelmarkt van een app-platform als Uber en niet voor de opstapmarkt.
- Uber kan chauffeurs voor korte of langere termijn of zelfs permanent blokkeren/deactiveren. Redenen hiervoor zijn klachten van klanten, niet volgens de richtlijnen werken, maar ook een te laag acceptatiepercentage (te



weinig ritten aannemen) of een te hoog annuleringspercentage (reeds geaccepteerde ritten alsnog weigeren). Dit riekt naar wel de lusten van werkgeverschap (ontslag bij werkweigering), maar niet de lasten (ontslagbescherming).

- Uber wijst ritten toe. Het bedrijf beweert dat het algoritme simpelweg de passagier koppelt aan de dichtstbijzijnde chauffeur, maar alle chauffeurs die we spraken, zijn er - op basis van ervaring en zelfs eigen experimenten - van overtuigd dat er meer factoren meespelen. Zoals de klanttevredenheid (chauffeurs staan voldoende met een gemiddelde van 4,6 in de rating van 1 tot 5 sterren), de beschikbaarheid in het verleden op voor Uber gunstige

tijden en wat de chauffeur die week al verdiend heeft. Nieuwe chauffeurs worden naar verluidt de eerste drie, vier maanden voorgetrokken met meer en langere ritten, om hen tevreden te houden en 'verslaafd' te maken aan de app.

- Uber bepaalt de tarieven. Die verschillen per stad en per tijdstip, maar het basistarief voor UberX ligt rond de € 1,20 per kilometer en dat is de helft van de TTO-meterprijs per kilometer. De chauffeurs hebben geen enkele invloed op het tarief. Ze kunnen niet onderhandelen en ook stakingen hebben geen resultaat.⁹ Sinds kort werkt Uber zelfs met vaste prijzen voor de klant, waarbij de afstand alleen bij de startberekening (via de ideale route) telt en omrijden bij vertraging of een ongeluk op de route voor rekening van de chauffeur komt.
- Uber bepaalt hoe chauffeurs moeten werken. In hun account krijgen chauffeurs honderden pagina's instructies en policies waar ze zich aan moeten houden. Doen ze dat niet, dan krijgen ze in discussies met klanten of Uber ongelijk en kunnen ze geblokkeerd worden.

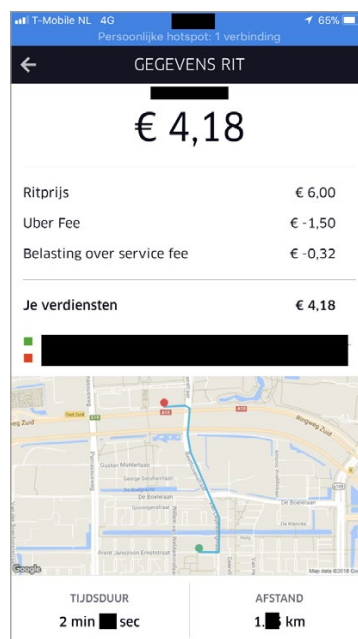
Ook tijdens het vervoer van klanten is Uber de baas: de app geeft de meest efficiënte route aan. Chauffeurs kunnen wel hun eigen kennis en ervaring of een andere navigatie-app laten meespelen (omslachtig!), maar bij discussie met de klant over omrijden gaat Uber uit van de eigen app en wordt de ritprijs naar die route aangepast.

- Uber beoordeelt de chauffeurs met een puntensysteem bovenop de rating door klanten. Chauffeurs verdienen punten met het aantal en type ritten, in welke tijdvakken die ritten plaatsvonden, het gebruik van de Uber app en kwaliteitsbeoordelingen in een periode van drie maanden. Wie voldoende punten heeft behaald krijgt een Gold, Platinum of Diamond status. Hoe hoger de status, des te meer en betere ritten.
- Net als een echte taxiwetgever geeft Uber elke week een nieuwsbrief uit met praktische informatie over omleidingen, vertragingen, evenementen, updates in de app, et cetera.

CHAUFFEURS ZIJN GEEN ECHTE ZELFSTANDIGE ONDERNEMERS

- Een echte zzp'er zou in enige mate aan acquisitie moeten kunnen doen. Bij Uber verloopt de toewijzing van ritten volledig via de app. Door gebrek aan inzicht in het algoritme en aan invloed op de uitkomst voelen chauffeurs zich volledig overgeleverd aan de app. Zij zien vooraf alleen het ophaaladres en weten niet eens waar de rit heen gaat en wat de rit ongeveer gaat opleveren. Alleen wanneer een rit naar verwachting langer dan 30 minuten gaat duren, wordt dit gemeld, maar zonder afstand of bestemming. Zo kunnen chauffeurs geen ondernemersafweging maken of het wel lucratief is om te accepteren.

Uber stelt dat het verborgen houden van de verwachte ritprijs bedoeld is om klanten te 'beschermen' tegen weigering van korte ritten. Omdat aanrijden onbetaald is, zouden chauffeurs die minder snel accepteren. Uber weigert oplossingen als een hoger starttarief dan de huidige € 4,18 of wel voorrijkosten berekenen.

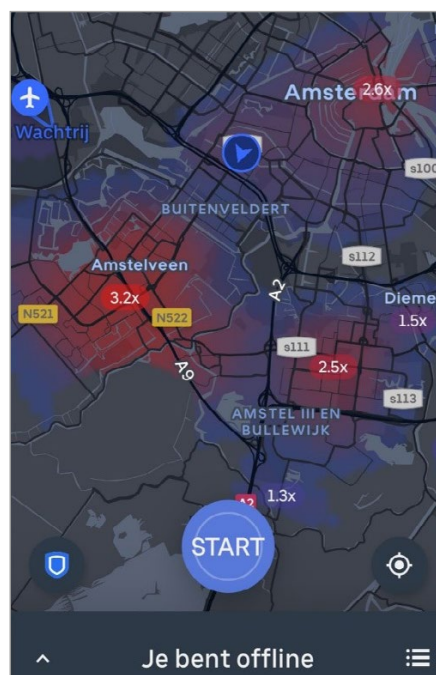


9 www.taxipro.nl/ondernemen/2019/04/23/chauffeurs-en-uber-komen-er-niet-uit/
www.taxipro.nl/ondernemen/2020/02/21/uberchauffeurs-protesteren-bij-hoofdkantoor-taxidienst/

- Veel jonge chauffeurs weten niet goed waar ze aan beginnen, hebben weinig inzicht in hun financiën en kunnen in de problemen komen. Zeker als zij - al dan niet legaal - rijden via een vergunninghouder (maatschap, VOF of BV) die hun administratie verzorgt, terwijl zij wel het werk binnenkrijgen via de Uber-app. Een deel van de chauffeurs was in de veronderstelling dat zij niets verkeers deden omdat het gebeurde met medeweten van Uber. Ze kunnen dan zomaar fikse boetes oplopen van de Belastingdienst, de Inspectie (IL&T) of het CJIB.
- Er ontstaat een afhankelijkheidsrelatie als chauffeurs speciaal voor Uber hun taxipapieren hebben gehaald en een auto hebben gekocht of geleased. Zij moeten hun investering/lening terugverdienen. Verschillende chauffeurs geven aan dat zij zich als de tijd verstrijkt en de inkomsten afnemen, steeds meer gevangen voelen in het systeem van Uber. Als de auto door Leaseplan is geleverd, is er zelfs sprake van een dubbele afhankelijkheidsrelatie, vergelijkbaar met die van arbeidsmigranten die wonen in een huisvesting die via hun werkgever geregeld is.
- De afhankelijkheidsrelatie zit ook in de ongelijke informatiepositie. Veel chauffeurs hebben niet door dat ze bij het installeren van de app al akkoord gaan met een uitgebreide dienstenovereenkomst en bij een 'update' van de app met gewijzigde contractvoorwaarden. Uber doet geen enkele moeite de chauffeurs daarover voor te lichten.

"Als de voorwaarden zijn aangepast, dan krijg je het als melding. En je kan niet online totdat je akkoord hebt gedrukt. Je kan niet even op je gemak de voorwaarden doorlezen, want je moet doorgaan met werken."

- Een echte zelfstandige mag zich vrij laten vervangen door iemand die ook aan de gestelde eisen voldoet. Dat wordt bij Uber niet op prijs gesteld. Er staat niets over op papier, maar bij de introductie wordt duidelijk gezegd dat het niet de bedoeling is. Soms vraagt Uber chauffeurs onverwachts tijdens het werk een selfie te maken om te laten checken of er niet iemand anders op hun account rijdt. Als ze niet snel genoeg reageren, worden ze offline gezet.
- In theorie hebben Uber-chauffeurs de vrijheid om een aangeboden rit te weigeren, maar vanwege de lage inkomsten en grote concurrentie accepteren ze meestal zo veel mogelijk ritten. Zeker ook omdat weigeren of annuleren kan leiden tot klachten, een waarschuwing, een lagere positie in het algoritme.
- Ook kunnen chauffeurs in theorie "werken waar en wanneer ze willen", maar Uber gebruikt de ritprijs en bonus- en incentives als sturingsinstrument om hen naar wenselijke gebieden en tijdvakken te lokken. Het meest berucht zijn de dynamische tarieven ofwel surge pricing. De ritprijs wordt vermenigvuldigd met een aangegeven multiplier als ergens te weinig chauffeurs zijn. Dat gebied krijgt een rode vlek op de app-kaart. Veel chauffeurs menen dat slechts een paar toegesnelde chauffeurs een surge-prijs krijgen, maar de meesten misgrijpen, zelfs als ze al in het gebied waren.



EEN UITGEMAAKTE ZAAK

Met de opsommingen hierboven tonen we aan dat bij Uber sprake is van schijnopdrachtgeverschap. Uber doet alsof het geen werkgever is, maar een opdrachtgever van zelfstandig ondernemers die tegen een tarief werkzaamheden verrichten. Daarmee ontduikt Uber de regelgeving.¹⁰ De Wet DBA (Deregulering Beoordeling Arbeidsrelaties) laat het maken van afspraken over aan opdrachtgevers en opdrachtnemers. Dus: de opdrachtgever maakt met de zelfstandig ondernemer afspraken over de uitvoering en betaling van een klus. Samen zijn ze verantwoordelijk voor de juiste kwalificatie van hun overeenkomst. De Belastingdienst controleert de afspraken en kan als er toch sprake is van een arbeidsovereenkomst, alsnog belasting en premies innen.

De uitvoering van de Wet DBA is echter stilgelegd. Het zogenoemde moratorium is inmiddels verlengd tot 1 januari 2021. Alleen in gevallen van kwaadwillendheid gaat de Belastingdienst handhaven. Kwaadwillendheid is als een bedrijf moedwillig schijnopdrachtgeverschap in stand houdt. Uber lijkt daar een goede kandidaat voor te zijn. Niet alleen door hoe het bedrijf zelf opereert, maar ook bijvoorbeeld gezien de procedure die FNV tegen Deliveroo heeft aangespannen. Daarin concludeerde de kantonrechter dat er tussen Deliveroo en de bezorger een arbeidsovereenkomst is afgesloten en geen overeenkomst van opdracht. In die zaak loopt de kantonrechter de argumenten van Deliveroo – die overeenkomen met die van Uber – één voor één langs en veegt ze van tafel.

Franse Uberchauffeurs krijgen een arbeidsovereenkomst van de hoogste Franse rechter

De hoogste Franse rechter heeft bepaald dat er tussen een chauffeur en Uber een arbeidsovereenkomst bestaat. Op 4 maart heeft het Franse Hof van Cassatie uitspraak gedaan in een zaak van een chauffeur tegen Uber. De overeenkomst tussen Uber en de chauffeur is omgezet in een arbeidsovereenkomst. Volgens het Hof is het idee dat een chauffeur als zelfstandige werkt, fictief. Dit komt doordat tussen Uber en de chauffeur een gezagsrelatie bestaat. Het gebruik van de Uber-app door een chauffeur betekent dat hij geen eigen klanten heeft, niet zelf zijn tarieven kan vaststellen en niet zelf kan bepalen hoe hij zijn passagiers vervoert. Het Hof noemt zaken als de verplichte route, de onbekende bestemming alvorens een rit te accepteren en het feit dat Uber een chauffeur de toegang tot de app kan ontzeggen als hij drie keer een rit weigert, als verdere voorbeelden van de gezagsrelatie tussen chauffeur en Uber. Uber biedt passagiersvervoer aan en bepaalt eenzijdig de regels waaronder de chauffeur daaraan kan deelnemen. Daarom komt het Hof tot de conclusie dat er sprake is van een arbeidsovereenkomst.

Bron: Le Monde 4 maart 2020 via www.lemonde.fr/societe/article/2020/03/04/la-cour-de-cassation-confirme-que-le-lien-unissant-un-chauffeur-et-uber-est-bien-un-contrat-de-travail_6031820_3224.html

Uber past op hoofdlijnen overal dezelfde werkwijze toe en is al in een aantal landen aangemerkt als potentieel werkgever. Ook een zaak tegen Uber zou kunnen leiden tot een vermoeden van kwaadwillendheid, maar hoewel de regels duidelijk zijn en het evident is dat Uber gewoon een werkgever is, zal procederen niet eenvoudig zijn. Het probleem is dat de Belastingdienst of de chauffeur moet aantonen dat er sprake is van een arbeidsovereenkomst.

Het zou enorm schelen als de bewijslast werd omgedraaid. Dan moet Uber aantonen dat het geen werkgever is.

¹⁰ Zie voor een overzicht van de regelgeving en de toepassing daarvan: www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/modelovereenkomsten/modelovereenkomsten

Omkering bewijslast: lessen uit de VS

In september 2019 heeft de wetgever in Californië voor de vereiste duidelijkheid gezorgd: hoe de werkende die arbeid of diensten verricht voor een beloning ook genoemd wordt (zelfstandige, freelancer, ondernemer), er is sprake van een werknemer tenzij de opdrachtgever kan bewijzen dat

- A De opdrachtgever geen controle uitvoert over de uitvoering van het werk; én*
- B Er werk wordt uitgevoerd dat niet tot de kernactiviteiten van de opdrachtgever behoort; én*
- C De opdrachtnemer in het algemeen als zelfstandig ondernemer ditzelfde werk uitvoert.*

De zogenoemde ABC-test draait de bewijslast om en vestigt de aandacht op de kernactiviteiten van de opdrachtgever. Wie als loodgieter bij een taxibedrijf binnenkomt om een verstopte afvoer te repareren, is gewoon zelfstandig loodgieter. Maar wie als taxichauffeur ingehuurd wordt, is werknemer. De wet verschaft duidelijkheid voor opdrachtgevers en werkers en beschermt de werkers doordat ze als alle werknemers verzekerd zijn en een fatsoenlijk loon ontvangen.

Bron: Trouw september 2019 via www.trouw.nl/economie/in-californie-is-de-uber-chauffeur-voortaan-werknemer-in-plaats-van-freelancer~b4360b4c/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

WAT MOET ER GEBEUREN?

1. DE POLITIEK MOET NU INGRIJPEN!

Uber verziekt de taximarkt: Uber noemt zich een prikbord en geen taxicentrale. Uber houdt zich “dus” niet aan de regels voor de TTO's in de grote steden. Uber kan onder de prijs werken doordat het zijn werknemers – de chauffeurs – onderbetaalt en aanmerkt als zelfstandigen, terwijl Uber hen tegelijkertijd via de app aanstuurt alsof het een gewone werkgever is. Nu krijgt niemand grip op Uber en gaat Uber door met verdienen ten koste van chauffeurs en samenleving. Daarom moet de politiek (landelijk én lokaal) nu ingrijpen!

2. DEZE CRISIS MOET LEIDEN TOT EEN GEZONDE TAXIMARKT

Een gezonde taximarkt betekent drie dingen:

- 1. Eerlijk inkomen en rechtsbescherming** voor alle taxichauffeurs. Van wat Uber-chauffeurs voor de corona-crisis verdienden, konden zij – na aftrek van hun kosten – amper rondkomen. Ook zijn platform-chauffeurs overgeleverd aan de willekeur van het platform (toewijzing ritten, prijsaanpassing, blokkering), zonder enige bescherming. Uber gedraagt zich als werkgever, maar betaalt daarvoor niet de prijs. Dat gaat ten koste van de chauffeurs.
- 2. Volumebeleid:** er moet een maximum aantal taxi's per stad/gebied bepaald en gehandhaafd. De straattaximarkt in de grote steden kampt vooral door platforms als Uber met een chauffeuroverschot. Daardoor blijven er per chauffeur onvoldoende klanten en inkomsten over. Dat leidt tot de bestaande wantoestanden, uitbuiting van chauffeurs, afname van verkeersveiligheid en milieubelasting. Alle taxi's – zowel de opstapmarkt als de bestelmarkt – moeten onder dit volumebeleid vallen.
- 3. Gelijk speelveld:** ieder onderscheid in toepasselijke regelgeving – of het nu wettelijk of lokaal is – tussen taxicentrales en platforms moet opgeheven worden. Dit onderscheid zorgt voor benadeling van taxicentrales t.o.v. platforms, bijvoorbeeld in de handhaving, de kosten en de verplichtingen richting gemeentes.

3. LANDELIJKE REGELGEVING EN HANDHAVING ZIJN NOODZAKELIJK!

Wetgeving en handhaving zijn nodig op drie terreinen om grip te krijgen op de taximarkt en de uitbuiting van Uber-chauffeurs:

1. Aanpassing taxiregelgeving in de Wet Personenvervoer 2000

Per stad/gebied moet volumebeleid mogelijk gemaakt worden. Daarnaast moet het verschil in bevoegdheden opgeheven worden, zodat de grote steden de Taxicentrales en platforms als Uber effectief kunnen reguleren en handhaven.

2. Handhaving op schijnzelfstandigheid (Wet DBA)

Bedrijven als Uber zijn schijnopdrachtgevers en werken massaal met schijnconstructies. De belastingdienst heeft nu al een instrument en ruim voldoende criteria om in te grijpen in de wet DBA. Deze moet uit de ijskast worden gehaald; opheffing van het moratorium en daadkrachtige aanpak van kwaadwillenden zoals platforms die als schijnopdrachtgever werken.

3. Omgekeerde bewijslast (platformwerker is werknemer tenzij ...)

Platformwerkers hebben zo'n zwakke positie, dat het opkomen voor hun rechten (loon, ontslagbescherming) onmogelijk is. Als zij buiten hun schuld zonder werk komen te zitten (zoals nu met Corona) of langdurig arbeidsongeschikt worden, kunnen zij geen beroep doen op een volwaardige uitkering (WW/WIA). Om verdere uitholling van de arbeidsmarkt en het sociale stelsel te voorkomen moet er wetgeving ingevoerd worden met een omgekeerde bewijslast: een platformwerker is in principe werknemer, tenzij het platform ondubbelzinnig aantoonbaar is van een volwaardige zelfstandige.

JARENLANG HEEFT OVERHEID GEREGULEERD, EN NU KRIJGT EEN WILDWEST COWBOY ALLE RUIMTE

De carrière van Marco (echte naam is bij FNV bekend) als taxichauffeur begon in zijn studententijd als bijbaantje en toen hij als zelfstandig taxichauffeur aan de slag kon bij Uber hoefde hij daar niet lang over na te denken. 'Ik hou van reizen, van andere mensen ontmoeten en autorijden. Maar sinds het begin van de coronacrisis staat de auto van Marco stil, net als die van veel andere taxichauffeurs.

'IK BEN NIET ECHT EIGEN BAAS'

Over de toekomst denkt hij wel na, maar het liefst blijft hij werken als taxichauffeur. In loondienst als het moet, maar liever als zelfstandige. 'Eigen baas zijn is echt heel bevrijdend, maar voor Uber werken voelt niet helemaal zo. Ik ben niet echt eigen baas. Er is iemand die aan de touwtjes trekt, die dingen bepaald maar zich niet verantwoordelijk voelt.' Hij vertelt dat hij altijd paraat moet staan. 'Ik ben eigenlijk altijd aan het werk. Want als je iets wilt verdienen dan moet je de app in de ochtend aanzetten en pas 's-avonds laat kun je hem een keer uitzetten.'

'IK SNAP NIET DAT NIEMAND ZE TERUGFLUIT'

'Kijk, Uber werkt wel voor mij als het goed gaat, maar ze innen een groot deel van wat ik als taxichauffeur verdien. En ik heb daardoor geen buffer kunnen opbouwen voor tijden dat het minder goed gaat. Zoals nu in de coronacrisis. Ik moet hard werken voor heel weinig geld. In tegenstelling tot Uber. Die pakken veel geld en doen daar weinig voor. Ik vind dat echt onrechtvaardig.

Aan de andere kant verbaast hij zich er dan over dat niemand Uber terugfluit. 'Ze gaan gewoon hun gang, ze verstoppen zich achter een app. In een andere branche was het niet zover gekomen. Ik vrees het ergste, over een paar jaar hebben ze zelfrijdende auto's en dan neemt Uber de branche helemaal over. Ze krijgen de ruimte van de overheid, terwijl de overheid de taxibranche jarenlang heeft gereguleerd. Uber kan dit allemaal maken en de gevolgen zijn voor de chauffeurs. Ik voel me wel bestolen ja. Maar Uber heeft zoveel macht, je kunt bijna niet meer om ze heen. Er moet een eerlijker speelveld komen voor onze branche, we zijn al jaren zo hard aangepakt en dan komt er een wildwest cowboy het land binnen en daar is dan geen regulering voor, zoals een maximum aan commissie. Ik begrijp dat we vooruit moeten maar het moet geen uitbuiting worden. De overheid moet ingrijpen.'

De coronacrisis heeft ook voor Marco veel onzekerheid gebracht en de rekeningen lopen gewoon door. Maar hij maakt zich ook zorgen als het zo direct weer gaat lopen, als er weer meer werk is. 'Ik merkte dat het werken voor Uber wel zijn tol had geëist. De stress, het verlamme effect, je zit gevangen. Elke dag die app aanzetten. Het leuke van het werk als taxichauffeur is er wel vanaf, ook omdat je met die app helemaal geen planning hebt.

'ALS JE VOOR UBER WERKT GA JE OVER GRENZEN HEEN'

Voor de periode dat Marco in Amsterdam voor Uber reed waren tropenjaren. 'Het fijne is dat je zelf je begin en eindtijd bepaalt, maar zodra je de app aanzet stuiter je de hele dag door Amsterdam. Je werkt in het tempo van Uber en dan ga je over bepaalde grenzen heen, ook qua veiligheid. Je maakt lange dagen, tien uur is heel normaal en door het drukke verkeer heb je ook snel schade aan je auto. Door de app word je eigenlijk helemaal overgenomen. Ping en je gaat daarnaar toe en ping je rijdt weer de andere kant op. Dat is echt niet fijn.'

BIJLAGE 2

SAMENVATTING

Uber is een werkgever die de regels overtreedt, chauffeurs uitbuit, en daarmee onze welvaartsstaat, de verkeersveiligheid en het milieu in de binnensteden verknoeit. Uber maakt misbruik van de regels voor echte zelfstandigen en van lacunes in de taxiwetgeving.

Uber is sinds 2012 in Nederland actief onder het motto: *Zie ons maar eens tegen te houden*. Onder die slogan maken ze taxichauffeurs volledig van hen afhankelijk, ontduiken ze belasting- en premieheffing en de verantwoordelijkheden van de werkgever, vergroten ze de milieuschade in de grote steden en verlagen ze de verkeersveiligheid. Dit alles zodat Uber zelf profiteert. Op 1 januari 2016 is *de nieuwe Taxiwet* in werking getreden waardoor de vakbekwaamheidseis bij de taxivergunning en de bijbehorende ondernemersexamens vervielen en de taximeter niet meer verplicht was bij besteld vervoer. Dit heeft als gevolg dat het aantal zelfstandige taxichauffeurs bijna is verdriedubbeld, terwijl het aantal chauffeurs dat is aangesloten bij een TTO (ongeveer) hetzelfde is gebleven. De stijging komt voor rekening van Uber.

Voor de klant is Uber een prachtige uitvinding: binnen een paar tellen staat er een taxi voor de deur die je brengt waarheen je wilt – ook al is het twee straten verderop – tegen een tarief waarvoor je niet kunt gaan fietsen. Uber is zo goedkoop omdat het de werkgeversplichten ontduikt en als schijnopdrachtgever chauffeurs voor zich laat werken. Veel chauffeurs verdienen na aftrek van hun kosten – die per maand zo'n 1500 euro belopen – minder dan het wettelijk minimumloon.

We hebben in dit witboek laten zien dat Uber gewoon een werkgever is. Een werkgever die mensen aanneemt en ontslaat, opdrachten geeft en de chauffeurs aanstuurt. Die aansturing gebeurt met de instructies en met de app en het daarin werkzame algoritme. Toewijzing van de ritten is ondoorgrondelijk en lijkt op een tombola. Uber stuurt echter zeer duidelijk door de app. De klantrating en een (verborgen) puntensysteem bepalen wie welke ritten krijgt. Het systeem van 'surge pricing' vergroot de druk op de chauffeurs, zodat ze 24/7 beschikbaar zijn. *Uber is dus veel meer dan een prikbord. Uber is een werkgever en nog een slechte ook.*

Uber is ook een werkgever die veel te weinig betaalt aan zijn werknemers en geen werknemerspremies en belasting betaalt. *De rekening voor deze manier van ondernemen wordt allereerst bij de chauffeurs neergelegd.* Ze hebben dus geen recht op WW. De chauffeurs lopen werknemersbescherming mis. Uber draagt geen werkgevers- en werknemerspremies voor ze af en wentelt op die manier alle werkgeverskosten en –risico's op de chauffeurs af. Als de taximarkt stilvalt, zijn ze allemaal werkloos en niet verzekerd. Ze zijn niet verzekerd tegen ziekte/arbeidsongeschiktheid en werkloosheid. Doordat ze geen arbeidsovereenkomst met Uber hebben, draaien ze verder zelf op voor stille tijden.

Chauffeurs verdienen minder dan het wettelijk minimumloon. De chauffeurs hebben veel betaald voor een taxi-waardige auto en hebben hoge maandelijkse kosten die ze niet terugverdienen omdat de verdiensten te laag zijn, ook met de zeer lange werkdagen. De afdracht aan Uber (service fee) is een kwart van de verdiensten en de minimumritprijs komt amper boven de vier euro uit. Wie Uber om hulp vraagt, kan Uber niet of nauwelijks bereiken en krijgt nul op het rekest. Zo heeft het weken geduurd tijdens het stilvallen van de taximarkt door de Coronamaatregelen voordat Uber ook maar iets meer van zich liet horen dan de standaard informatie van de overheid. Individuele vragen werden niet beantwoord.

Verder betaalt Uber geen belasting. Daardoor missen we als samenleving belastinginkomsten, waarmee bijvoorbeeld het wegennet en de zorg betaald worden. En de chauffeurs moeten wel een beroep doen op de noodmaatregelen voor Corona. Doordat Uber geen belasting betaalt wordt de hele samenleving benadeeld.

Uber is ook een oneerlijke concurrent voor de gewone taxibedrijven door deze manier van werken. Ze houden zich niet aan de arbeidswetten en vinden dat dat ook niet hoeft omdat ze een platform zijn. Een bijkomend probleem is

dat gemeenten op grond van de WP2000 alleen de bevoegdheid hebben om aanvullende regels op te stellen voor de opstapmarkt, dus voor taxi's die via standplaatsen en handopsteking aangehouden worden. Voor de bestelmarkt – waar Uber onder valt – mag de gemeente geen extra regels stellen. Daarnaast hebben de gemeenten heel weinig inspecteurs om dat taxi's te controleren en die beperken hun werk vooral tot controle op de standplaatsen. Daar mogen Uberchauffeurs nu net geen gebruik van maken, zodat ook nog de TTO-chauffeurs het meest gecontroleerd worden. *Er is dus sprake van stevige gaten in de regelgeving en de handhaving.*

Doordat Uber geen sociale premies en geen pensioenbijdragen betaalt, kunnen ze zo goedkoop werken. *Daarmee hollen ze de markt uit.* Ze werken met tarieven waar gewone taxibedrijven – die zich wel aan de regels houden – niet voor kunnen werken. De Uberchauffeurs kunnen er ook niet voor rijden en zijn dan ook nog niet verzekerd, bouwen geen pensioen op en belanden als ze werkloos worden in de bijstand. Zij lijken nog het meest op de negentiende-eeuwse dagloners die zonder enige bescherming zichzelf tegen dagkoersen verhuurden. Doordat Uber geen sociale premies en pensioenbijdragen betaalt, kunnen ze niet alleen goedkoop werken en op een oneerlijke manier concurreren met de andere taxibedrijven *maar wordt ook het draagvlak onder het sociale stelsel smaller en kwetsbaarder.* Om de sociale zekerheid overeind te houden moeten de premies voor andere werknemers omhoog. Zo loopt het verschil verder op en gaat de ontmanteling van de sociale welvaartsstaat verder. In dat licht zijn bedrijven als Uber een serieuze bedreiging van onze sociale welvaartsstaat.

Het verhuren tegen dagkoersen heeft tot gevolg dat chauffeurs hele lange dagen maken om nog maar een beetje te verdienen. *Dat leidt tot veel ongelukken.* Taxi's maken relatief veel ongelukken maar Uber spant de kroon door oververmoeide chauffeurs. Daarnaast moeten de chauffeurs rondjes rijden om zo veel mogelijk klanten op te kunnen pikken. Ze mogen geen gebruik maken van de standplaatsen, want Uber weigert zich aan de TTO-regels te houden. Dat rondrijden leidt tot *meer autokilometers en dus tot meer uitstoot* (ook bij het gebruik van elektrische auto's, ook de elektriciteit moet immers opgewekt worden), zeker samen met de toename van het aantal taxiriten en minder gebruik van het openbaar vervoer als gevolg van de dumprijzen.

AANBEVELINGEN (IN HET KORT)

- 1. De politiek moet nu ingrijpen!** Uber verziekt de taximarkt en verrijkt zichzelf ten koste van de chauffeurs via een schijn-zzp-constructie. Niemand krijgt hier grip op en daarom is politiek ingrijpen (zowel landelijk als lokaal) noodzakelijk.
- 2. Deze crisis moet leiden tot een gezonde taximarkt. D.w.z.**
 - Eerlijk inkomen en rechtsbescherming voor alle taxichauffeurs; nu stelt Uber zich alleen op als werkgever, maar hebben chauffeurs geen enkele rechten of inkomenszekerheid.
 - Volumebeleid: een maximum aantal taxi's per stad/gebied
 - Gelijk speelveld: geen wettelijk onderscheid meer tussen taxicentrales en platforms
- 3. Landelijke regelgeving en handhaving zijn noodzakelijk!**
 - Aanpassing taxiregelgeving in de Wet Personenvervoer 2000 om volumebeleid mogelijk te maken en een gelijk speelveld tussen taxicentrales en platforms mogelijk te maken.
 - Handhaving op schijnzelfstandigheid (Wet DBA). Dit is nu al mogelijk en hard nodig om grip te krijgen op de schijn-zzp-constructie die Uber massaal hanteert.
 - Omgekeerde bewijslast (platformwerker is werknemer tenzij...) om ervoor te zorgen dat chauffeurs (die op dit moment helemaal geen positie hebben) voor hun rechten kunnen opkomen en een beroep kunnen doen op sociale verzekeringen.

