

daarvan, vallen volgens de kantonrechter binnen de vrijheid van meningsuiting. Deze berichten had de zorginstelling daarom moeten dulden. Dat geldt niet voor de berichten die zijn gericht tegen mensen (waaronder ook de collega's van werkneemster) die meewerken aan het vaccinatiebeleid. Volgens de kantonrechter zijn die berichten – waarin vaccineren als genocide wordt bestempeld en de uitvoerders ervan als oorlogsmisdadigers – 'emotioneel, veroordelend en beledigend'.

De zwaarte van de opgelegde sanctie

Bij de beoordeling of de zorginstelling voor een lichtere sanctie had moeten kiezen, betreft de kantonrechter onder meer het academische opleidingsniveau van de werkneemster en haar onbereidheid om de berichten te verwijderen van LinkedIn. Het verwijderen van een bericht in de sociale media, al dan niet op verzoek van werkgever, is een omstandigheid die geregeld wordt uitgelegd als schadebeperkend handelen door de werknemer. Rechters wegen dit voor de werknemer ten positieve mee in de beoordeling of een ontslag op staande voet terecht was, maar ook in de beslissing op een ontbindingsverzoek.¹² Het feit dat de werkneemster in onderhavige kwestie ook na een officiële waarschuwing niet bereid was haar berichten op LinkedIn aan te passen, kwam haar dan ook duur te staan. De kantonrechter ontbond de arbeidsovereenkomst.

Zwaardere sancties? Ontslag op staande voet en niet-betaling van de transitievergoeding

De zorginstelling kiest in onderhavige zaak voor een ontbindingsverzoek bij de kantonrechter op grond van art. 7:669 lid 3 sub e BW en niet voor een ontslag op staande voet ex art. 7:678 lid 2 sub e BW. Het grovelijk beledigen van collega's, zoals hen (indirect) uitmaken voor oorlogsmisdadigers, zou ex art. 7:677 lid 2 sub e BW kunnen worden gezien als een dringende reden voor een ontslag op staande voet. Hierbij mede in aanmerking genomen dat werkneemster ondanks de officiële waarschuwing berichten bleef posten die schadelijk en kwetsend waren voor haar collega's. Daarnaast blijkt uit onderhavige beschikking dat de zorginstelling zich bereid had verklaard de transitievergoeding te betalen. Helaas kwam de kantonrechter niet toe aan de beoordeling of het posten van dergelijke beledigende en kwetsende berichten op sociale media kan worden gezien als ernstig verwijtbaar handelen ex art. 7:673 lid 7 onder c BW.

3. Conclusie

In het publieke debat over corona treden regelmatig academici, artsen en andere medici naar voren met controversiële uitspraken. Corona zou bijvoorbeeld nauwelijks dodelijker zijn dan een griepje en de coronamaatregelen, zoals afstand houden en dragen van een mondkapje, zouden niet nodig zijn. Deze werknemers een totaal spreekverbod opleggen, gaat te ver, zoals uit deze beschikking van de kantonrechter Gelderland blijkt. Er dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen berichten die (in theorie) een bijdrage

beogen te zijn aan het publieke debat en berichten die schadelijk en/of kwetsend kunnen zijn voor de werkgever en/of collega's.

mr. drs. A.M. Manse
Wieringa Advocaten

153

Uber-chauffeurs zijn werknemers vanwege 'moderne gezagsverhouding' en vallen onder Cao Taxivervoer

Kantonrechter Rechtbank Amsterdam
13 september 2021, nr. 8937120 CV EXPL 20-22882,
ECLI:NL:RBAMS:2021:5029
(mr. Ulrici, mr. Pennink, mr. Lourens)
Noot mr. M.P. Bökkerink-de Koning

Uber. Kwalificatie. Arbeidsovereenkomst. Moderne gezagsverhouding. Cao Taxivervoer.

[BW art. 7:610]

Essentie: Uber-chauffeurs vallen onder de Cao Taxivervoer. In de verhouding tussen Uber en chauffeurs is sprake van een 'moderne gezagsverhouding'.

Samenvatting: Uber B.V. richt zich op de 'bel- en bestelmarkt'. Hierbij wordt personenvervoer telefonisch geboekt of digitaal besteld via een applicatie zoals de Uberapp. Uber biedt aan taxichauffeurs de mogelijkheid om via het Uber-platform actief te zijn op de bel- en bestelmarkt. Daartoe dienen zij zich aan te melden op de website of de Uberapp. Taxichauffeurs die beschikken over een chauffeurskaart en een ondernemersvergunning kunnen direct toegang krijgen tot het Uberplatform om als 'zelfstandig Uber Partner' taxivervoer aan te bieden via de Uberapp. De FNV heeft Uber in rechte betrokken. In de kern komt het geschil neer op de vraag of de verhouding tussen Uber en de chauffeurs, die in persoon via de Uberapp met een personenauto passagiers vervoeren over de weg, moet worden gekwalificeerd als een arbeidsovereenkomst. Zo ja, dan dient vervolgens te worden beoordeeld of de Cao Taxivervoer van toepassing is en wat dit verder betekent voor de verschillende onderdelen van de vordering van de FNV. De kantonrechters oordelen als volgt.

Dat de chauffeurs arbeid voor Uber verrichten, lijdt geen twijfel. Zij vervoeren via de Uberapp passagiers voor Uber. De bezigheden zijn ook zinvol voor Uber, nu deze door het gebruik van de Uberapp voor haar van toegevoegde waarde zijn, omdat haar een percentage van de ritprijs toekomt. Het verweer van Uber dat zij slechts een technologiebedrijf is dat een platform runt waarop gebruikers met elkaar in contact kunnen komen en overeenkomsten aangaan voor onder andere taxivervoer, wordt verworpen. Uit het feit dat chauffeurs akkoord moeten gaan met de door Uber gestelde voorwaarden om te kunnen worden toegelaten op haar platform, volgt immers dat zij een overeenkomst aangaan met Uber om vervoersdiensten aan te bieden. Bovendien vormen de vervoersdiensten de kern van de activiteiten van Uber en is de hele organisatie van Uber erop ingericht dat zoveel mogelijk ritten worden verreden en dat op alle dagen en uren voldoende

¹² M. Hurks, 'Het gebruik van social media in de arbeidsrelatie: een zegen of een last?', *Arbeidsrecht* 2020/20, p. 19. Zie ook: Rb. Limburg 17 juli 2017, ECLI:NL:RBLIM:2017:6879; Rb. Limburg 22 januari 2015, ECLI:NL:RBLIM:2015:492; Rb. Zeeland-West-Brabant 9 maart 2016, ECLI:NL:RBZWB:2016:1630; Rb. Rotterdam 26 april 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:3432.

chauffeurs actief zijn om die ritten voor Uber uit te voeren. Dat is het verdienmodel van Uber.

Loon is de overeengekomen tegenprestatie voor de verrichte arbeid. Niet in geschil is dat de chauffeurs een vergoeding ontvangen voor een taxirit. De omstandigheid dat de passagiers de ritprijs aan Uber Pay (een andere entiteit) voldoen en dat Uber Pay het hun toekomende deel aan de chauffeurs betaalt, betekent niet dat geen sprake is van loon. De benaming en de vorm van de uitbetaling zijn niet van belang.

De kantonrechters overwegen dat in de hedendaagse, door technologie beheerste tijd het criterium 'gezag' een meer indirect (vaak digitaal) controlerende invulling heeft gekregen. Werknemers zijn zelfstandiger geworden. Geoordeeld wordt dat in de verhouding tussen Uber en de chauffeurs sprake is van deze 'moderne gezagsverhouding'. Ter toelichting geldt het volgende. De chauffeurs kunnen zich alleen bij Uber aanmelden via de Uberapp en de voorwaarden waaronder zij die app kunnen gaan gebruiken, zijn voor hen niet onderhandelbaar. Deze voorwaarden kunnen door Uber eenzijdig worden gewijzigd en dit gebeurt ook regelmatig. De chauffeurs kunnen deze wijzigingen niet weigeren. Het algoritme van de Uberapp bepaalt vervolgens op welke wijze de ritten worden verdeeld. De Uberapp bepaalt welke chauffeur een rit (als eerste) krijgt aangeboden. De chauffeurs hebben geen invloed op de ritprijs, aangezien Uber de tarieven vaststelt. Er gaat ook een disciplinerende werking uit van de Uberapp. Chauffeurs krijgen immers een rating en zij worden dus beoordeeld, wat invloed kan hebben op de toegang tot de app en de aangeboden ritten. Een lage gemiddelde rating kan leiden tot verwijdering van het platform, terwijl een hoge gemiddelde rating (financiële) voordelen oplevert voor de chauffeur. Daar komt bij dat Uber 'aan de knoppen van de app kan draaien' en de instellingen kan wijzigen. Die wijziging is van invloed op de door de chauffeurs te behalen rangen. De door Uber zo bepleite ondernemersvrijheid is hierdoor in wezen afwezig. Hoewel Uber benadrukt dat een chauffeur te allen tijde een reeds geaccepteerde rit alsnog mag annuleren, leidt het regelmatig annuleren van een rit tot uitsluiting van het gebruik van de Uberapp. Ook heeft het driemaal weigeren van een aangeboden rit tot gevolg dat de chauffeur door het systeem wordt uitgelogd en dus geen ritten meer krijgt aangeboden tot hij opnieuw is ingelogd. Ten slotte is het Uber die bij klachten van klanten eenzijdig beslist over een oplossing. De chauffeurs vallen op grond van het voorgaande onder een 'modern werkgeversgezag' van Uber.

De overeenkomsten tussen Uber en de chauffeurs die zich in persoon jegens Uber hebben verbonden, moeten worden gekwalificeerd als een arbeidsovereenkomst. Voorts wordt geoordeeld dat partijen onder de werkingssfeer van de Cao Taxivervoer vallen. Dit brengt met zich mee dat Uber ten aanzien van die chauffeurs de Cao Taxivervoer dient na te leven gedurende de periodes dat die cao algemeen verbindend verklaard is (geweest).

de rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, gevestigd te Utrecht,

eiseres,

nader te noemen: FNV,

gemachtigden: mr. J.H. Mastenbroek en mr. J.F.A. Terpstra,

tegen

de besloten vennootschap *Uber B.V.*, gevestigd te Amsterdam, gedaagde,

nader te noemen: Uber,

gemachtigden: mr. J.M. van Slooten en mr. M. Jovicic.

Verloop van de procedure

Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 15 december 2020, met bijlagen;
- de conclusie van antwoord, met bijlagen, van 1 maart 2021;
- het verzoek van Uber om onderhavige kwestie meervoudig te behandelen van 1 maart 2021, waarmee FNV heeft ingestemd;
- het instructievonnis van 15 maart 2021;
- de dagbepaling mondelinge behandeling;
- de nadere akte overlegging producties tevens akte uitlating en akte houdende voorwaardelijke vermindering van eis van FNV van 31 mei 2021;
- het bezwaar tegen de akte van FNV van Uber van 2 juni 2021;
- de nadere akte overlegging producties van FNV van 18 juni 2021.
- de antwoordakte tevens akte uitlating producties van Uber van 23 juni 2021.

De mondelinge behandeling heeft plaatsgevonden op 29 juni 2021. Voor FNV is verschenen [naam 1], bijgestaan door de gemachtigden. Namens Uber is verschenen [naam 2] (statutair directeur) met de gemachtigden. Daarnaast zijn van beide zijden meerdere mede-werkers, adviseurs en chauffeurs aanwezig geweest en hebben andere belangstellenden de zitting digitaal kunnen bijwonen.

Partijen hebben hun standpunten toegelicht, mede aan de hand van pleitaantekeningen, en vragen van de kantonrechters beantwoord. Meerdere medewerkers, adviseurs en chauffeurs hebben het woord gevoerd.

Ten slotte is vonnis gevraagd, dat (nader) is bepaald op heden.

Gronden van de beslissing

Feiten

1. Als gesteld en niet (voldoende) weersproken staat het volgende vast:

1.1. FNV stelt zich – onder meer – ten doel het behartigen van de belangen van werkenden. Zij onderhandelt en sluit mede daartoe namens haar leden/werknemers collectieve arbeidsovereenkomsten (hierna ook: een cao) en bewaakt de naleving daarvan.

1.2. FNV is partij bij de CAO Taxivervoer. De CAO Taxivervoer is de afgelopen jaren op verschillende momenten algemeen verbindend verklaard geweest.

1.3. Uber maakt deel uit van het internationaal opererende Uber-concern. Zij ontwikkelt en onderhoudt verschillende technologische oplossingen, waarmee een variëteit aan diensten worden aangeboden. Daaronder is een digitale applicatie (hierna ook: de Uberapp), waarmee wordt bemiddeld rond het personenvervoer per auto tegen betaling (hierna ook: taxivervoer).

1.4. Op het Nederlandse taxivervoer zijn diverse regelingen van toepassing, waaronder de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000), het Besluit personen-vervoer 2000 (Bp2000) en verschillende andere (ministeriële) regelingen. Daarnaast kunnen er op gemeente- en provincieniveau aanvullende bepalingen gelden. Volgens artikel 76 lid 1 Wp2000 heeft degeene, onder wiens verantwoordelijkheid en voor wiens rekening en risico personen per auto worden vervoerd, een vergunning nodig: de zogenoemde ondernemers-vergunning. Deze vergunning kan aan een rechtspersoon of een natuurlijke persoon worden verstrekt.

1.5. Een taxichauffeur is op grond van artikel 81 lid 3 Bp2000 verplicht te beschikken over een chauffeurskaart. Daarvoor

moet worden voldaan aan een aantal voorwaarden, zoals het bezit van een rijbewijs B, een geneeskundige verklaring, een verklaring omtrent het gedrag (een VOG) en een certificaat van het afronden van de opleiding tot taxichauffeur.

1.6. In onder meer de grote steden en op Schiphol is uit hoofde van de openbare orde verplicht gesteld dat de zogenoemde 'opstapmarkt' (personenvervoer dat niet tevoren is geboekt) wordt bediend door chauffeurs die deel uitmaken van een organisatorisch verband: een Toegelaten Taxi Organisatie (TTO). In een aantal grote steden, met name Amsterdam, verplicht de gemeente de TTO's toe te zien op naleving van gemeentelijke regels, zoals bijvoorbeeld de verplichting om consumenten op hun eerste verzoek te vervoeren en geen ritten te weigeren of te staken, tenzij het in redelijkheid niet van de chauffeur kan worden gevergd. Uber is geen TTO.

1.7. Uber richt zich op de 'bel- en bestelmarkt'. Hierbij wordt het personenvervoer telefonisch geboekt of digitaal besteld via een applicatie zoals de Uberapp.

1.8. Uber biedt aan taxichauffeurs de mogelijkheid om via het Uber-platform actief te zijn op de bel- en bestelmarkt. Daartoe dienen zij zich aan te melden op de website of de Uberapp. Na het aanmaken van een account en het invullen van een aantal basisgegevens, worden drie opties voor taxichauffeurs getoond:

a. taxichauffeurs, die geen chauffeurskaart of ondernemersvergunning hebben, kunnen (nog) niet actief worden op het Uber-platform;

b. taxichauffeurs, die een chauffeurskaart hebben maar geen ondernemersvergunning, kunnen gaan rijden voor een 'Fleet Partner' als 'driver under partner'. Fleet Partners (of: wagenparkpartners) zijn chauffeurs die andere chauffeurs inzetten om vervoersdiensten te verrichten;

c. taxichauffeurs, die beschikken over een chauffeurskaart én een ondernemersvergunning, kunnen direct toegang krijgen tot het Uber-platform om als 'zelfstandig Uber Partner' taxi-vervoer aan te bieden via de Uberapp.

1.9. Om daadwerkelijk toegang te krijgen tot het Uber-platform dienen de chauffeurs akkoord te gaan met de 'Voorwaarden voor onafhankelijke Uber-partners'. In deze voorwaarden (versie geldig vanaf 12 juli 2020), is bepaald, voor zover hier van belang:

'Belangrijkste Principes

Uber BV bezit de rechten van de Partner-app via welke u in contact komt met Passagiers. Met de Partner-app beschikt u over mogelijkheden om met een chauffeurskaart en/of taxi-vergunning Ritten aan te bieden aan Passagiers in Nederland. Wanneer u een Rit aanbiedt, sluit u een overeenkomst rechtstreeks met de Passagier. Als u akkoord gaat met deze Voorwaarden voor Uber-partners, doet u dit als zelfstandig ondernemer, niet als onze medewerker. U bepaalt zelf of, wanneer en waar u de Partner-app gebruikt.

(...).

Artikel 6 Uw verplichtingen.

"a. Voor toegang tot de Partner-app en behoud van toegang, moet u (i) in bezit zijn van een geldig rijbewijs en beschikken over alle andere vereiste chauffeurs- of taxivergunningen, -kaarten, licenties, goedkeuringen en machtigingen die van toepassing zijn om Ritten aan te bieden, en (ii) voldoen aan alle relevante wettelijke vereisten.

b. Wanneer u de Partner-app gebruikt om Ritten aan te bieden, dient u zich op een professionele en efficiënte manier te gedragen, passend bij een verantwoordelijke chauffeur met een chauffeurs-, taxi- of andere goedgekeurde vergunningen (of kaart) voor het leveren van vervoersdiensten. U dient Rit-

ten te leveren met gebruik van de juiste vaardigheden, zorgvuldigheid en toewijding. Zo dient u onder andere de meest efficiënte route te volgen (tenzij u met de Passagier een andere route overeenkomt).

c. U dient zich te houden aan de Communityrichtlijnen.

d. Wanneer u de Partner-app gebruikt, doet u dit te goeder trouw en zult u deze niet misbruiken of proberen om ons of de Passagiers te bedriegen.

e. U mag de naam, handelsmerken of logo's van Uber niet weergeven op uw auto of kleding (behalve waar vereist).

f. U mag alleen Ritten maken met een auto die is geïdentificeerd in uw Uber-account. Uw auto moet geschikt zijn voor gebruik via de Partner-app (wat van tijd tot tijd kan variëren), correct zijn geregistreerd, zijn voorzien van een vergunning en geschikt zijn voor gebruik als taxi en in goede staat verkeren in overeenstemming met de branche- en wettelijke veiligheids- en onderhoudsnormen.

g. U bent verantwoordelijk voor alle toeslagen (zoals wegenbelasting (...)) en alle belastingen en kosten die kunnen voortvloeien uit de uitvoering van een Rit, tenzij deze kosten worden doorberekend aan de Passagier in overeenstemming met deze Voorwaarden voor Uber-partners. (...)

j. U mag geen contact opnemen met een Passagier of anderszins persoonsgegevens gebruiken om een andere reden dan voor het leveren van de desbetreffende Rit.

k. Uw Uber-account is persoonlijk. (...).

l. U dient zich te houden aan deze Voorwaarden voor Uber-partners en alle toepasselijke wetgeving tijdens uw gebruik van de Partner-app.

7. Het gebruik van de Partner-app.

a. U bent niet verplicht om in te loggen in de Partner-app of om deze te gebruiken. U kunt zelf bepalen of u inlogt op de Partner-app en waar en wanneer u dat doet.

b. U bepaalt zelf of, wanneer, waar en hoelang u de Partner-app gebruikt en wanneer u een Ritaanvraag accepteert, weigert of negeert. (...)

d. Het staat u volledig vrij om indien gewenst ritten te maken via andere bedrijven, waaronder concurrenten van Uber. U mag derhalve ook ritten via andere bedrijven uitvoeren terwijl u de Partner-app gebruikt ("multi-apping" genoemd). (...)

f. Als u niet beschikbaar bent om Ritten aan te bieden, stemt u ermee in om uit te loggen bij de Partner-app totdat u weer beschikbaar bent. De reden is dat wanneer Uber-partners ingelogd zijn bij de Partner-app, maar niet echt Ritten willen maken, dit ertoe kan leiden dat Passagiers en Uber-partners lang op Ritten moeten wachten. (...). Als het lijkt dat u niet beschikbaar bent om Ritten te maken, kunt u automatisch uitgelogd worden bij de Partner-app. (...)

g. U ontvangt belangrijke informatie over een Ritaanvraag in de Partner-app voordat u besluit of u een overeenkomst wilt aangaan met de Passagier. Deze informatie bevat onder andere de door De Passagier aangevraagde bestemming (...), de ophaallocatie en de beoordeling.

h. De Passagier ontvangt ook identificatiegegevens over u, waaronder uw voornaam, foto, beoordeling, locatie en informatie over de auto.

i. Het is uw volledige verantwoordelijkheid om de meest effectieve en veilige manier te kiezen om de bestemming te bereiken (...).

j. Nadat u heeft bevestigd dat u een Ritaanvraag wilt accepteren, kunt u de Rit nog steeds annuleren, conform ons huidige annuleringsbeleid.

k. Na een rit wordt u gevraagd om de Passagier te beoordelen. Andersom kan hij of zij u ook beoordelen. De toegang tot de

Partner-app kan u worden ontzegd als gevolg van uw beoordeling, zoals beschreven in de Communityrichtlijnen. Passagiers zien uw beoordeling in de Passagiers-app en dit kan van invloed zijn op hun beslissing of ze al dan niet een Rit bij u willen aanvragen.

l. We brengen alleen de Servicekosten bij u in rekening voor het gebruik van de Diensten.

8. Ritprijzen.

a. U hebt het recht om voor elke Rit een Ritprijs in rekening te brengen bij uw Passagier. (...) Ritprijzen (...) kunnen ook naar ons eigen goeddunken worden aangepast op basis van lokale marktfactoren. We stellen u op de hoogte van elke wijziging van een basistarief of toepasselijke bedragen voor afstand en/of tijd. (...).

9. De Servicekosten.

Onze Servicekosten worden per Rit berekend.

a. De Servicekosten zijn een percentage van de Ritprijs of annuleringskosten (inclusief Ritprijs gerelateerde belastingen, maar exclusief toeslagen en fooien). Indien van toepassing berekenen we btw over de Servicekosten.

b. U betaalt ons de Servicekosten in ruil voor het gebruik van onze Diensten. Het percentage aan Servicekosten kan per product verschillen en kan naar ons eigen inzicht worden aangepast. We stellen u vooraf op de hoogte van elke wijziging. (...).

10. Betalingsbewijzen.

Na afloop van een Rit sturen we automatisch namens u een elektronisch betalingsbewijs naar de Passagier. Dit bevat een specificatie van de in rekening gebrachte bedragen en bepaalde informatie over u en de Rit (...).

11. Belastingen.

U dient zich te houden aan toepasselijke wetgeving inzake de verplichte aangifte, berekening en afdracht van belastingen voor uw Ritten. (...) U bent verantwoordelijk voor uw eigen belastingen, ook voor uw eigen omzet. (...)

1.10. Uber wijzigt (met een zekere regelmaat) eenzijdig de Voorwaarden, waarmee de chauffeurs bij het openen van de Uberapp dan voor gebruik eerst akkoord moeten gaan.

1.11. Na het inloggen op de Uberapp kan de chauffeur taxiriten aangeboden krijgen. In het aanbod staan de ophaallocatie, de verwachte rijtijd en de 'rating' (gemiddelde beoordeling door Uber-chauffeurs naar aanleiding van eerdere ritten) van de passagier. Als het een rit is van meer dan 30 minuten wordt dit ook vermeld. Aan de passagier wordt door Uber een verwachte ritprijs opgegeven. Bepalend voor de definitieve ritprijs is de uiteindelijke route die door de chauffeur, in overleg met de passagier, wordt gereden.

1.12. De chauffeur heeft vervolgens de keuze om de rit te accepteren, te negeren of te weigeren door het klikken op de betreffende button in de app. Als de chauffeur na ingelogd te zijn drie keer achter elkaar een aangeboden rit negeert, wordt hij automatisch uitgelogd. Hij kan daarna weer inloggen. Nadat een rit door de chauffeur is geaccepteerd, kan hij deze de rit alsnog annuleren. Bij een annuleringspercentage van meer dan 20% kan de toegang tot de Uberapp door Uber worden geblokkeerd. Na het volmaken van de rit, wordt de passagier gevraagd de chauffeur te waarderen ('te raten') op een schaal van 1 tot 5.

1.13. Uber kan eenzijdig een chauffeur van de Uberapp uitsluiten. Redenen om een chauffeur de toegang te ontzeggen zijn bijvoorbeeld het niet-naleven van de regelgeving van overheidswege, fraude, onacceptabel gedrag of gevaarlijk rijgedrag. Ook een gemiddeld lage rating (minder dan 4,5 uit 5) kan leiden tot uitsluiting.

1.14. Uber maakt bij het aanbieden van de rit via haar app gebruik van een algoritme, het 'batched matching system'. Kort gezegd komt het erop neer dat het algoritme van Uber, op basis van alle relevante gegevens van alle chauffeurs en passagiers op een bepaald moment in een bepaalde groep ('batch'), zoals opstapplaats en bestemming van de passagiers en locatie en rijrichting van de chauffeurs, bepaalt wie welke rit aangeboden krijgt. De chauffeur die de rit als eerste accepteert, krijgt de rit toebedeeld.

1.15. De passagier betaalt de ritprijs aan Uber. Uber betaalt de chauffeurs wekelijks (of desgevraagd dagelijks) de totaalsom van gemaakte ritten uit via Uber Payments B.V. (verder Uber Pay). Op de ritprijs wordt een bedrag van 25% aan servicekosten ingehouden.

1.16. Geschillen tussen een passagier en een chauffeur, zoals over de ritprijs, worden behandeld en beslist door Uber. Uber kan eenzijdig de door de passagier betaalde ritprijs (deels) retourneren, waarna de chauffeur het lagere bedrag krijgt uitbetaald.

1.17. Uber hanteert voor de chauffeurs de status of rang Gold, Platinum of Diamond. Om een bepaalde rang te bereiken moet een chauffeur naast een minimum aantal punten (verkregen met ritten), een beoordeling van tenminste 4,85 (uit 5) en een annuleringspercentage (zijnde het alsnog annuleren van de rit na acceptatie daarvan) van niet meer dan 4% hebben. Ook zijn er bepaalde tijdstippen waarop extra punten kunnen worden verdiend. De status geeft de chauffeur voordelen ten aanzien van de ritten. Zo krijgt een chauffeur met Platinum of Diamond status op Schiphol voorrang op een rematch (in een situatie dat meerdere chauffeurs tegelijkertijd bij de vertrekhal staan) en een chauffeur met Diamond status komt op Schiphol automatisch vooraan in de (digitale) wachtrij. Ongeveer 4,7% (Platinum) respectievelijk 2,1% (Diamond) van de chauffeurs heeft zo'n status. Naast deze rangen hanteert Uber nog andere beschikbaar gestelde rangen zoals UberPro, die van invloed zijn op de beloning.

1.18. FNV heeft Uber aangesproken op het naleven van de CAO Taxivervoer. Uber heeft dat geweigerd.

Vordering FNV

2. FNV vordert – na haar vordering voorwaardelijk te hebben verminderd – bij vonnis voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

I. voor recht te verklaren dat voor de periodes dat de CAO Taxivervoer algemeen verbindend verklaard is (geweest), de arbeidsvoorwaarden van deze CAO van toepassing zijn op de chauffeurs die zich in persoon jegens Uber hebben verbonden om personen met een personenauto te vervoeren over de weg;

II. Uber te veroordelen om over de periodes dat de CAO Taxivervoer algemeen verbindend verklaard is (geweest), deze integraal na te leven jegens de onder I bedoelde chauffeurs die haar daarom verzoeken en het (achterstallige) salaris te voldoen waarop zij ingevolge deze CAO recht hebben onder overlegging van een deugdelijke specificatie voor iedere maand waarin de chauffeur voor Uber werkzaam is geweest;

III. meer specifiek, Uber te veroordelen om aan ieder van de onder I genoemde chauffeurs die haar daarom vraagt en haar daartoe de ingevolge de ANWB module autokosten berekenen benodigde gegevens heeft verstrekt, onder overlegging van een deugdelijke specificatie aan iedere chauffeur, voor de periode dat de CAO algemeen verbindend is/was verklaard en hij voor Uber werkzaam is (geweest) een loon te voldoen overeenkomstig de CAO Taxivervoer, hetgeen betekent dat Uber de betreffende chauffeur voor de tijd dat hij tijdens de

algemeen verbindend verklaring van de CAO Taxivervoer met zijn chauffeursapp ingelogd is geweest, hem met terugwerkende kracht en berekend per maand, het ingevolge deze CAO verschuldigde uurloon (incl. vakantietoelage, opslag van 9,7% voor niet genoten vakantiedagen en een toeslag van 20% over de overuren) voldoet, onder verrekening van hetgeen Uber de betreffende chauffeur reeds heeft betaald voor de in die tijd uitgevoerde ritten voor zover die gedane betaling de door de chauffeur gemaakte vaste en variabele kosten van de ten behoeve van Uber gereden kilometers overtreft. Voor deze nabetaling dienen de door de chauffeur gemaakte vaste en variabele kosten per kilometer te worden berekend volgens de ANWB module 'autokosten berekenen'. Uitsluitend voor het geval geoordeeld zou worden dat de procedure vanwezen of aangehouden zou moeten worden omdat dit deel aangemerkt moet worden als een vordering ex artikel 3:305a BW, wil FNV geacht worden dit deel van de vordering niet te handhaven om te voorkomen dat door verwijzing of aanhouding de procedure vertraagd wordt;

IV. Uber te veroordelen tot betaling aan de chauffeurs van de wettelijke verhoging ex artikel 7:625 BW over de onder II en III bedoelde nabetaling;

V. Uber te veroordelen tot betaling van de wettelijke rente aan de chauffeurs, te berekenen over het ingevolge II en III verschuldigde vanaf de vervaldatum tot aan de datum van voldoening;

VI. Uber te veroordelen tot betaling van een dwangsom aan FNV van € 10.000,00 per dag voor iedere chauffeur die, na een verzoek als hiervoor onder II en/of III bedoeld, niet binnen veertien dagen na dat verzoek een correcte en per maand gespecificeerde nabetaling heeft ontvangen;

VII. Uber te veroordelen tot betaling aan FNV van € 500.000,00, dan wel een door de kantonrechter in goede justitie te betalen bedrag aan schadevergoeding;

VIII. Uber te veroordelen in de kosten van de procedure.

3. FNV stelt daartoe samengevat het volgende. Op grond van artikel 3 lid 2 en lid 4 van de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten (de Wet AVV) heeft FNV een eigen recht om de nietigheid in te roepen van bedingen tussen een werkgever en een werknemer die in strijd zijn met een cao. De chauffeurs die in persoon voor Uber rijden zijn werkzaam op basis van een arbeidsovereenkomst. Uber is hun werkgever, zodat zij onder de algemeen verbindend verklaarde CAO Taxivervoer vallen. Uber verricht immers middels de chauffeurs tegen betaling vervoer van personen, met een personenauto, over de weg of over andere dan voor het openbaar verkeer openstaande wegen, hetgeen de CAO Taxivervoer als werkingssfeer hanteert. Uber is veel meer dan een prikbord dat vraag en aanbod bij elkaar brengt, zoals zij wil doen geloven. Uber organiseert de vervoersdiensten tot in detail. Zij selecteert de chauffeurs, de auto's, stelt eenzijdig de tarieven vast en stemt het aanbod van taxi's door die tarieven af op de lokale vraag. Voorts stuurt Uber op het gedrag van de chauffeurs met voorschriften en regelingen, ratings, gedifferentieerde tarieven, waarschuwingen, blokkades van de app, en monitort zij het rijgedrag van de chauffeurs. Uber bepaalt welke voorwaarden van toepassing zijn tussen chauffeur en klant, chauffeurs moeten de werkzaamheden in persoon uitvoeren en Uber beslist bij onenigheid over de ritprijs. Daarnaast factureert Uber de rit en de klant betaalt aan Uber. Uber afficheert zich ook als een vervoersdienst. Van het daadwerkelijk voeren van een eigen bedrijf door een chauffeur, zoals Uber wil doen geloven, is geen sprake; van het daadwerkelijk

maken van eigen keuzes als ondernemer evenmin. Veel chauffeurs rijden 80-90% van hun tijd voor Uber en hebben zich uitsluitend bij de KvK aangemeld om voor Uber werkzaam te kunnen zijn.

4. Er is ingevolge artikel 7:610 BW sprake van een arbeidsovereenkomst, aangezien wordt voldaan aan de daarin genoemde eisen van arbeid, loon en gezag. Als al niet direct sprake is van een arbeidsovereenkomst, dient te worden vermoed dat de chauffeurs de uitgevoerde ritten krachtens een arbeidsovereenkomst hebben verricht, nu zij aan de in artikel 7:610a BW gestelde voorwaarden voldoen.

5. Volgens FNV verdient de gemiddelde Uber chauffeur rond € 9,05 bruto per uur, terwijl het minimumloon € 11,19 en het cao-loon tenminste € 13,36 bedraagt. Het door Uber genoemde uurloon van ca. € 24,48 is om allerlei redenen geflatteerd. Zo worden bijvoorbeeld de wachttijd tussen de ritten en allerlei bijkomende werkzaamheden zoals tanken en autowassen niet meegerekend. De CAO Taxivervoer schrijft echter een hoger uurloon voor en dus hebben de chauffeurs aanspraak op achterstallig loon.

6. Een redelijke toepassing van de CAO Taxivervoer brengt ook mee dat de tijd dat de chauffeurs de Uberapp hebben ingeschakeld maar nog in afwachting zijn van een rit, geldt als verloonde tijd. Zij zijn immers in die tijd beschikbaar voor ritten en wachttijd is volgens de CAO Taxivervoer werktijd. Voorts is slechts een deel van het door Uber aan de chauffeurs betaalde honorarium te beschouwen als loon.

7. FNV vordert nakoming van de CAO Taxivervoer en dus nabetaling van loon. FNV heeft daartoe een eigen vorderingsrecht ex artikel 3 Wet AVV. Alleen als geoordeeld wordt dat de verrekening van autokosten in wezen een schadevergoedingsactie op de voet van artikel 3:305a BW betreft, vermindert FNV haar vordering ter zake om vertraging te voorkomen.

8. FNV vordert voorts op grond van artikel 3 lid 4 Wet AVV een schadevergoeding wegens het niet naleven van de CAO Taxivervoer. Deze schade bestaat uit materiële schade, zijnde de vele uren die haar personeel aan onderzoek naar de schending van de cao heeft moeten besteden, onder meer in de vorm van interviews en het inventariseren van de contracten en de regelingen. Het gaat om tenminste 5527 uur, waarvan de schade begroot wordt op € 400.000,-. Daarnaast heeft FNV immateriële schade geleden bestaande uit reputatieschade en het verlies aan werkkracht ad € 100.000,-.

Verweer Uber

9. Uber voert verweer dat strekt tot afwijzing van de vorderingen van FNV. Samengevat voert Uber aan dat de chauffeurs geen werknemer zijn, en dat ook niet worden doordat ze de Uberapp gebruiken. Bovendien kunnen zij niet allemaal over één kam worden geschoren. Uber is geen werkgever, maar een technologiebedrijf. Zij runt een platform waarop gebruikers met elkaar in contact komen en overeenkomsten met elkaar aangaan, waaronder die voor taxivervoer. Uber bemiddelt bij de totstandkoming van die overeenkomsten en ondersteunt partijen door een aantrekkelijke marktplaats te creëren. Uber heeft in feite (alleen) ICT-systemen en programma's die gebruikers helpen, zoals de Uberapp. Chauffeurswerk behoort niet tot de kernactiviteit van Uber.

10. Uber is van mening dat geen enkele chauffeur die de app gebruikt, werknemer van Uber is. Daarnaast gebiedt de rechtspraak volgens Uber een individuele toets, waarbij moet worden gekeken naar voorgeschiedenis, maatschappelijke positie en uitleg van de verbintenissen die partijen met elkaar zijn aangegaan. En zelfs in het geval een enkele chauffeur onder

gezag van Uber zou staan, dan nog geldt dat een enorm diverse groep van meer dan 10.000 chauffeurs niet in één keer tot werknemer kan worden gebombardeerd. Ten tweede moet ook worden gekeken naar de regels en gebruiken in de taxiwereld. Andere taxicentrales zoals bijvoorbeeld de Amsterdamse TTO's worden ook niet als werkgever aangemerkt, terwijl zij op vergelijkbare wijze bemiddelen. Ten derde dient een holistische toetsing plaats te vinden, zo volgt uit de rechtspraak van de Hoge Raad. Dat betekent dat per individu de weging anders kan uitvallen.

10. De rechtsverhouding tussen Uber en de chauffeurs voldoet niet aan de vereisten van artikel 7:610 BW. Zo werken de chauffeurs niet voor Uber en is van een overeenkomst tot het verrichten van werk tegen betaling door Uber geen sprake. Uber is juist opdrachtgever van de chauffeurs, die tegen betaling toegang krijgen tot de Uberapp en daarmee van Uber een dienst geleverd krijgen. De chauffeurs krijgen geen loon van Uber. De vergoeding wordt door de chauffeurs ontvangen van de passagier, Uber Pay stuurt deze slechts door. Chauffeurs zijn volledig vrij om zelf te bepalen wanneer zij werken, mogen onbeperkt ritten weigeren en mogen ook nog een percentage van de ritten na acceptatie annuleren. Daarnaast moet een chauffeur over een KvK-inschrijving beschikken.

10. Ook is het de vraag of de chauffeurs wel aanspraak willen maken op een arbeidsovereenkomst. Dat betekent dat geen dwangsommen kunnen worden verbonden aan een eventuele veroordeling. De loonvorderingen zijn bovendien mogelijk niet toewijsbaar wegens een gebrek aan bereid- of beschikbaarheid van een chauffeur om de aangeboden rit uit te voeren. Dat een chauffeur online is wil niet zeggen dat hij ook beschikbaar is, en bovendien kan de chauffeur op dat moment ook andere inkomsten verwerven.

10. Bij de beoordeling zal voor zover van belang verder worden ingegaan op de standpunten van partijen.

Beoordeling

14. In de kern komt het geschil neer op de vraag of de verhouding tussen Uber en de chauffeurs, die in persoon via de Uberapp met een personenauto passagiers vervoeren over de weg, moet worden gekwalificeerd als een arbeidsovereenkomst. Zo ja, dan dient vervolgens te worden beoordeeld of de CAO Taxivervoer van toepassing is en wat dit verder betekent voor de verschillende onderdelen van de vordering. Fleet Partners of chauffeurs die als zogenoemde Driver under Partner het taxivervoer aanbieden via de Uberapp blijven dus buiten beschouwing.

Artikel 3 Wet AVV

15. Vooraf wordt opgemerkt dat een werknemersorganisatie die partij is bij een cao, zoals FNV, als contractspartij uit eigen hoofde nakoming kan vorderen van in die cao opgenomen verplichtingen voor een werkgever, die lid is van de contracterende werkgeversorganisatie. Voor zover een cao algemeen verbindend is verklaard, geldt dit ook jegens een werkgever die geen lid is van de werkgeversorganisatie bij de cao. Voor het kunnen instellen van zo'n vordering is niet vereist dat er werknemers zijn die zich hebben verzet of die bezwaar hebben gemaakt tegen de handelwijze van hun werkgever. Als contractspartij heeft de werknemersorganisatie immers een eigen belang bij en recht op nakoming (vgl. ECLI:NL:HR:2021:413 [partij], r.o. 3.3.2). FNV baseert haar vorderingen op de stelling dat Uber onder de algemeen verbindend verklaarde CAO Taxivervoer valt. FNV is partij bij

deze cao en heeft derhalve een eigen belang en vorderingsrecht. Voor zover het verweer hiertegen is gericht faalt dat.

Arbeidsovereenkomst?

16. Anders dan in *Groen/Schoevers* (ECLI:NL:HR:1997:ZC2495) en *X./Gemeente Amsterdam* (ECLI:NL:HR:2020:1746) gaat het gelet op de vordering van FNV om alle chauffeurs die in persoon zich hebben aangemeld en middels de app voor Uber rijden, zodat geen toetsing van de overeenkomst tussen een individuele chauffeur en Uber plaatsvindt. Enkel de algemene kenmerken van de rechtsverhouding tussen de chauffeurs en Uber worden in deze zaak betrokken. Dit staat – anders dan Uber heeft betoogd – evenwel niet in de weg aan een inhoudelijke beoordeling van de rechtsverhouding, nu de uitgangspunten voor iedere chauffeur die de Uberapp gebruikt, dezelfde zijn.

17. Het toetsingskader voor de beoordeling of sprake is van een arbeidsovereenkomst wordt gevormd door artikel 7:610 BW, nader ingevuld door (onder meer) de twee bovengenoemde arresten. Dat betekent dat over en weer de inhoud van de rechten en verplichtingen van partijen dient te worden vastgesteld, waarbij zo nodig een uitleg aan de hand van de zogenoemde Haviltexmaatstaf en de werkelijke (materieel) verhouding die partijen voor ogen heeft gestaan en rol kunnen spelen, evenals de wijze waarop partijen feitelijk aan de overeenkomst uitvoering hebben gegeven. Aan de hand van de op deze wijze vastgestelde inhoud van de overeenkomst kan vervolgens worden bepaald of de overeenkomst de kenmerken van een arbeidsovereenkomst bevat, of bijvoorbeeld van een overeenkomst van opdracht. Daarbij is niet één enkel kenmerk beslissend, maar moeten de verschillende rechtsgevolgen die partijen aan hun verhouding hebben verbonden in hun onderling verband worden gezien.

18. De kenmerken van een arbeidsovereenkomst zijn kort gezegd arbeid, loon en gezag nu in de rechtspraak breed is geaccepteerd dat 'in dienst van' een gezagsverhouding inhoudt. Omtrent deze elementen wordt op basis van de vaststaande feiten en het verhandelde ter zitting overwogen als volgt.

Het (persoonlijk) verrichten van arbeid

19. Dat de chauffeurs arbeid voor Uber verrichten, lijkt geen twijfel. Zij vervoeren via de Uberapp passagiers voor Uber. De bezigheden zijn ook zinvol voor Uber, nu deze door het gebruik van de Uberapp voor haar van toegevoegde waarde zijn, omdat haar een percentage van de ritprijs toekomt.

20. Het verweer van Uber dat zij slechts een technologiebedrijf is dat een platform runt waarop gebruikers met elkaar in contact kunnen komen en overeenkomsten met elkaar aangaan, voor onder andere taxivervoer, wordt verworpen. Immers, uit het feit dat chauffeurs akkoord moeten gaan met de door Uber gestelde voorwaarden om te kunnen worden toegelaten op haar platform, volgt dat zij een overeenkomst aangaan met Uber om vervoersdiensten aan te bieden. Bovendien vormen de vervoersdiensten de kern van de activiteiten van Uber en is de hele organisatie van Uber erop ingericht dat zoveel mogelijk ritten worden verreden en dat op alle dagen en uren voldoende chauffeurs actief zijn om die ritten voor Uber uit te voeren. Dat is het verdienmodel van Uber.

21. De omstandigheid dat de relatie met de chauffeurs door Uber is gegoten in de vorm van een abonnement op de Uberapp en de chauffeurs een commissie van 25% van de ritprijs betalen voor het gebruik van die app, maakt dit niet anders. Het gaat erom dat de chauffeurs feitelijk het via de

Uberapp aangeboden vervoer van personen voor Uber verrichten.

22. Los van de vraag of de eis geldt dat de arbeid persoonlijk moet worden verricht of dat het persoonlijk verrichten van arbeid als instructiebevoegdheid en dus als gezag moet worden gezien, geldt dat Uber middels een door de chauffeurs te nemen selfie expliciet controleert of men persoonlijk de arbeid verricht. Dat de achtergrond hiervan is gelegen in het wettelijke vereiste dat een chauffeur moet beschikken over de hiervoor genoemde vergunningen en een chauffeur zich daarom niet kan laten vervangen, maakt geen verschil. Vast staat dat een chauffeur een door hem aanvaarde rit persoonlijk verricht.

Loon

23. Loon is de overeengekomen tegenprestatie voor de verrichte arbeid. Niet in geschil is dat de chauffeurs een vergoeding ontvangen voor een taxirit. De feitelijke gang van zaken is als volgt. Uber krijgt volgens de overeenkomst met de chauffeurs de aanvraag voor de taxirit en bepaalt vervolgens – via het algoritme – aan welke chauffeur de rit wordt aangeboden, de route en de verwachte ritprijs. Uber ontvangt na de rit de ritprijs en betaalt de chauffeur deze minus de servicekosten uit. De ritprijs vormt de beloning voor het vervoer van die passagiers (de arbeid van de chauffeurs).

24. De omstandigheid dat de passagiers de ritprijs aan Uber Pay (een andere entiteit) voldoen, en dat Uber Pay het hun toekomende deel aan de chauffeurs betaalt, betekent niet dat de chauffeurs van Uber geen loon voor hun werkzaamheden ontvangen. De benaming van het loon is niet van belang; de vorm van uitbetaling evenmin.

In dienst van: gezagsverhouding

25. De vraag of sprake is van een gezagsverhouding is nog steeds het meest kenmerkende criterium bij het onderscheid tussen een arbeidsovereenkomst en een andere arbeidsrelatie, en daarmee beslissend voor de vraag of sprake is van 'werkgever' of (bijvoorbeeld) een zelfstandige zonder personeel (zzp'er). Het speelt bij de beoordeling een sleutelrol.

26. In de hedendaagse, door technologie beheerste tijd heeft het criterium 'gezag' een van het klassieke model afwijkende, meer indirect (vaak digitaal) controlerende invulling gekregen. Werknemers zijn zelfstandiger geworden en verrichten hun werk op meer wisselende (zelfgekozen) tijden. Geoordeeld wordt dat in de verhouding tussen Uber en de chauffeurs sprake is van deze 'moderne gezagsverhouding'. Ter toelichting geldt het volgende.

27. De chauffeurs kunnen zich alleen bij Uber aanmelden middels de Uberapp. De voorwaarden waaronder zij de Uberapp kunnen gaan gebruiken, zijn voor hen niet onderhandelbaar; ze moeten eerst alle voorwaarden volledig accepteren om taxi ritten via de Uberapp te kunnen uitvoeren. Uber bepaalt eenzijdig de voorwaarden waaronder de chauffeurs werken, welke voorwaarden ook eenzijdig door Uber kunnen worden gewijzigd. Dat gebeurt ook regelmatig. De chauffeurs kunnen die wijzigingen niet weigeren, ze moeten – willen ze via de Uberapp blijven rijden – de gewijzigde voorwaarden accepteren alvorens ze weer op de Uberapp kunnen inloggen.

28. Het algoritme van de Uberapp bepaalt vervolgens op welke wijze de ritten worden verdeeld en welke prioriteiten daarbij worden gesteld. Het algoritme doet dat op basis van de door Uber gestelde prioriteiten. Zoals ter zitting door Uber is toegelicht, verstrekt Uber bij het aanbieden van een rit slechts een beperkt aantal gegevens, zodat de chauffeur niet alleen de

ritten kan accepteren die hem het meeste voordeel opleveren. De Uberapp bepaalt welke chauffeur een rit (als eerste) krijgt aangeboden. Daarbij wordt een route geadviseerd, waarop de aan de klant geïndiceerde ritprijs is gebaseerd. De chauffeurs hebben geen invloed op die prijs, aangezien Uber de tarieven vaststelt. Weliswaar kunnen de klant en de chauffeurs in onderling overleg de ritprijs aanpassen door een andere dan de voorgestelde route te nemen, maar van een vrije onderhandeling tussen passagier en chauffeur is geen sprake. Het ligt immers niet voor de hand dat een passagier akkoord gaat met een andere route, indien die leidt tot een hogere ritprijs.

29. Er gaat ook een disciplinerende werking uit van de Uberapp. Via de Uberapp krijgen de chauffeurs immers een rating en worden zij dus beoordeeld, wat invloed kan hebben op de toegang tot het platform van Uber en het aanbod van de ritten. Een lage gemiddelde rating kan leiden tot verwijdering van het platform, terwijl een hoge gemiddelde rating juist een belangrijke voorwaarde is om te kwalificeren voor de extra status van Platinum of Diamond bij Uber, wat (financiële) voordelen oplevert voor de chauffeur. Zo krijgt een chauffeur met een Platinum of Diamond rang eerder de financieel aantrekkelijke ritten vanaf Schiphol aangeboden.

30. Daar komt bij, zo is ter zitting namens Uber verklaard, dat Uber – eenvoudig gezegd – 'aan de knoppen van de app kan draaien' en de instellingen kan wijzigen. Die wijziging is van invloed op de door de chauffeurs te behalen rangen en in verband daarmee het aanbod van de ritten. De door Uber zo bepleite ondernemersvrijheid is hierdoor in wezen afwezig.

31. Hoewel Uber benadrukt dat een chauffeur te allen tijde een *reeds geaccepteerde* rit alsnog mag annuleren, leidt het regelmatig annuleren van een rit tot uitsluiting van het gebruik van de Uberapp. Ook heeft het driemaal weigeren van een *aangeboden* rit tot gevolg dat de chauffeur door het systeem wordt uitgelogd en dus geen ritten meer krijgt aangeboden, tot hij opnieuw is ingelogd. Uber heeft aangevoerd dat haar systeem niet goed werkt als ritten bij herhaling worden geweigerd. Dit neemt echter niet weg dat Uber degene is die via het algoritme bepaalt of, en wanneer een chauffeur wordt uitgelogd en weer mag inloggen.

32. Ten slotte is het Uber die bij klachten van klanten eenzijdig beslist over de eventuele oplossing, daaronder een aanpassing van de overeengekomen ritprijs. Daar kan de chauffeur bezwaar tegen maken, maar de uiteindelijke beslissing ligt bij Uber.

33. Op deze wijze gaat van het algoritme een financiële stimulans en een disciplinerende en instruerende werking uit. Dat de chauffeurs tot op zekere hoogte vrij zijn om een rit te weigeren, zelf hun uren mogen bepalen en gelijktijdig gebruik mogen maken van verschillende apps of andersoortige boekingssystemen doet daar niet aan af. Zodra zij gebruik maken van de Uberapp en daartoe ingelogd zijn, zijn zij onderworpen aan de werking van het door Uber ontworpen algoritme, en vallen zij daarmee onder een 'modern werkgeversgezag' van Uber.

Conclusie

34. Concluderend wordt aan de hand van eerdergenoemd toetsingskader vastgesteld dat partijen slechts 'op papier' zijn overeengekomen dat de chauffeurs als zelfstandig ondernemer werkzaam zijn. Het kan zijn dat (een aantal van) de chauffeurs daartoe ook daadwerkelijk de bedoeling hadden, maar in de gegeven omstandigheden moet die bedoeling – vergaand – worden gerelativeerd nu deze vooral zal zijn ingegeven door de wens om voor Uber, de in economisch op-

zicht beduidend sterkere partij, werkzaam te zijn. Zoals hiervoor besproken, leidt het samenstel van het door Uber opgetuigde systeem ertoe dat de feitelijke uitvoering alle kenmerken van een arbeidsovereenkomst bevat. In dat geval gaat 'wezen' voor 'schijn' en moet, met het oog op het dwingend-rechtelijk karakter van het arbeidsrecht en ter bescherming van de zwakkere positie van de werker, door de in het contract gekozen bewoordingen heen worden gekeken (zie ook ECLI:NL:RBMNE:2021:3667).

35. De overeenkomsten tussen Uber en de chauffeurs die zich in persoon jegens Uber hebben verbonden, moeten derhalve gekwalificeerd worden als een arbeidsovereenkomst als bedoeld in artikel 7:610 BW.

36. Onderkend wordt dat dit oordeel bij Uber – zoals zij terecht heeft aangevoerd – tot organisatorische problemen aanleiding kan geven en dat niet alle chauffeurs, die zich in persoon met Uber hebben verbonden, een arbeidsovereenkomst wensen. Dit maakt het oordeel echter niet anders.

Vordering I: toepasselijkheid CAO Taxivervoer:

37. Vervolgens rijst de vraag of dit oordeel tot gevolg heeft dat de CAO Taxivervoer op de arbeidsrelatie van Uber met de in persoon rijdende chauffeurs van toepassing is, althans voor de periode dat deze algemeen verbindend is verklaard. Dat is het geval.

38. Immers, de laatstelijk tot 31 december 2021 algemeen verbindend verklaarde CAO Taxivervoer (vgl. Staatscourant 2021, 1100) is conform artikel 1.2 van de CAO Taxivervoer van toepassing 'op ondernemingen, werkgevers en werknemers van elke in Nederland gevestigde arbeidsorganisatie:

– die tegen betaling vervoer van personen verricht, met een personenauto, krachtens een vergunning op grond van de Wet Personenvervoer 2000 (in werking sinds 1 januari 2001, wet van 6 juli 2000, Stb. 2000, 314);

– en/of die tegen betaling vervoer van personen verricht, met een personenauto, over de weg of over andere dan voor het openbaar verkeer openstaande wegen.'

Voorts worden de begrippen werknemer en werkgever in artikel 1.5 van de cao als volgt gedefinieerd:

'c. WerkgeverElke natuurlijke of rechtspersoon die in Nederland door één of meer werknemers arbeid doet verrichten als bedoeld in artikel 1.2.d. WerknemerDe persoon die met de werkgever een arbeidsovereenkomst heeft gesloten voor bepaalde of onbepaalde tijd.'

39. Aangezien Uber een rechtspersoon is die in Nederland één of meer werknemers arbeid doet verrichten in de zin van artikel 1.2 van de CAO Taxivervoer, valt zij onder de werkingssfeer van deze cao. Uber dient deze, voor zover de CAO Taxivervoer algemeen verbindend is verklaard, op de arbeidsovereenkomsten van de chauffeurs toe te passen. Dat betekent dat de onder I. door FNV gevorderde verklaring voor recht toewijsbaar is.

Vordering II, IV en V: achterstallig loon en aanverwante vorderingen

40. Uber dient de bepalingen van de CAO Taxivervoer na te leven ten opzichte van de chauffeurs die zich in persoon met Uber hebben verbonden. Dat betekent dat zij aan de chauffeurs die daarvoor in aanmerking komen, achterstallig loon moet voldoen. FNV heeft onder II ook niet anders gevorderd. De vordering kan naar haar aard slechts betrekking hebben op chauffeurs, die op zo'n prestatie zijdens Uber aanspraak kunnen maken (vgl. ECLI:NL:HR:1997:ZC2532CNV/[partij] en ECLI:NL:HR:2021:413 [partij]), waarbij verjaring een rol

kan spelen. De vordering onder II is derhalve eveneens toewijsbaar, in aanmerking genomen het hierna volgende.

41. Uber heeft betoogd dat de vraag of de chauffeurs aanspraak *kunnen* maken op een arbeidsovereenkomst en of zij dat ook *willen* doen gelet op het mogelijk fiscaal gevolg, een relevant gezichtspunt is. Voor zover Uber heeft verzocht daarmee in het dictum rekening te houden geldt het volgende.

42. Nu sprake is van een arbeidsovereenkomst en Uber onder de werkingssfeer van de algemeen verbindend verklaarde CAO Taxivervoer valt, is zij wettelijk gehouden de uit de cao voortvloeiende verplichtingen jegens de chauffeurs na te leven, ook als de chauffeurs dat niet *willen*. Een 'louter van de wil' van de werknemer afhankelijke veroordeling zou kunnen neerkomen op een 'uitweg' die de effectiviteit van het systeem van algemeenverbindendverklaring van cao's onder druk zet (vgl. AG Hartlief, ECLI:NL:PHR:2020:958). Voor zover de vordering ertoe strekt dat naleving van de cao alleen geldt voor de chauffeurs die Uber daarom verzoeken, wordt dit gedeelte van het petitum in het dictum niet overgenomen. Daarbij wordt overwogen dat de zinsnede 'die haar daarom verzoeken' in de vordering van FNV wordt begrepen als een juridische uitleg die – zoals hiervoor is overwogen – geen steun vindt in het recht en derhalve onnodig is opgenomen. Door het weglaten van deze zinsnede in het dictum is tegen die achtergrond geen sprake dat meer wordt toegewezen dan door FNV is gevorderd.

43. Voor wat betreft de vraag of de chauffeurs aanspraak *kunnen* maken op een nabetaaling uit hoofde van de CAO Taxivervoer geldt dat uit de door Uber te maken loonberekeningen en de daarop gebaseerde specificaties zal moeten blijken in hoeverre individuele chauffeurs recht hebben op nabetaaling van loon.

44. De discussie omtrent het feit dat de chauffeurs tegelijkertijd op verschillende apps (kunnen) zijn ingelogd en ook ritten mogen weigeren of niet accepteren, en wat dit betekent voor de vraag of zij gedurende de wachttijd recht hebben op loon omdat in dat geval volgens Uber de bereidheid tot het verrichten van arbeid ontbreekt, valt buiten de reikwijdte van de beoordeling van dit geschil en behoeft niet beantwoord te worden. Het is een vraag naar de uitleg van de CAO Taxivervoer. In deze procedure ligt enkel de vraag voor of de CAO Taxivervoer op de betreffende arbeidsovereenkomsten van toepassing is.

45. De vordering onder II zal, conform dit oordeel, deels worden toegewezen. De vorderingen onder IV en V zijn prematuur en worden afgewezen, ook omdat (nog) niet inzichtelijk is wie op welke nabetaaling recht heeft.

Vordering III: autokosten

46. Los van de vraag of de vordering onder III aangemerkt moet worden als een vordering op de voet van artikel 3:305a BW (een collectieve actie), hetgeen Uber overigens niet heeft betoogd, geldt dat de vordering te onbepaald is en zelfstandig belang ontbeert, om naast de onder I gevorderde verklaring voor recht en de nakomingsvordering onder II, te worden toegewezen. Uber wordt bij toewijzing van de vordering onder II reeds veroordeeld tot nakoming van de CAO Taxivervoer en dus om het achterstallige salaris te voldoen waarop de chauffeurs ingevolge de CAO Taxivervoer recht hebben. Dat achterstallig loon zal moeten worden berekend op de wijze als in de CAO Taxivervoer of de wet voorzien. De vordering onder III wordt afgewezen.

Vordering VI: dwangsom

47. FNV vordert onder VI veroordeling van Uber op straffe van een dwangsom van € 10.000,- per dag voor iedere chauffeur die na een verzoek als bedoeld onder II niet binnen 14 dagen na het verzoek een correcte en per maand gespecificeerde nabetaling heeft ontvangen. Voor zover FNV met haar vordering bedoelt dat de dwangsom ziet op het verstrekken van een specificatie wordt geoordeeld dat die vordering moet worden afgewezen. Het toewijzen van een dwangsom, te betalen aan FNV, terwijl de specificatie moet worden verstrekt aan de chauffeur en alleen die kan beoordelen of de specificatie correct is, leidt onvermijdelijk tot executieproblemen en komt derhalve niet dienstig voor. Voor zover het gaat om de betaling aan de chauffeurs zelf, geldt dat een dwangsom niet kan worden verbonden aan een betalingsverplichting.

Vordering VII: schadevergoeding FNV

48. Op grond van artikel 3 lid 4 Wet AVV kan FNV een vergoeding vorderen voor de schade die zij lijdt vanwege het niet nakomen van de cao door Uber. FNV vordert in dat kader € 400.000,00 aan materiële schade vanwege de vele uren besteed aan onderzoek, en € 100.000,00 aan immateriële schade vanwege de reputatieschade en verlies aan werkkracht.

49. Dat FNV schade heeft geleden doordat Uber de CAO Taxivervoer niet nakomt is aannemelijk. Daarbij heeft FNV een door Uber weliswaar onbetwist gebleven overzicht ingebracht van 1 bladzijde van de schade, maar dit overzicht is nauwelijks gespecificeerd en is zonder nadere toelichting – welke ontbreekt – onvoldoende voor toewijzing van een vergoeding van materiële schade tot het bedrag van € 400.000,00. Onbetwist is eveneens gebleven dat FNV door het niet nakomen van de cao door Uber reputatieschade heeft geleden en dat er sprake is van verlies aan werkkracht.

50. Alles afwegende wordt een schadevergoeding van in totaal € 50.000,00 (€ 25.000,00 aan materiële en € 25.000,00 aan immateriële schade) redelijk geacht. Deze zal worden toegewezen.

Proceskosten

51. Bij deze uitkomst van de procedure zal Uber in de proceskosten worden veroordeeld.

Beslissing

De kantonrechters:

verklaren voor recht dat voor de periodes dat de CAO Taxivervoer algemeen verbindend verklaard is (geweest), de arbeidsvoorwaarden van deze CAO van toepassing zijn op de chauffeurs die zich in persoon jegens Uber hebben verbonden om personen met een personenauto te vervoeren over de weg; veroordelen Uber om voor de periodes dat de CAO Taxivervoer algemeen verbindend verklaard is (geweest), deze integraal na te leven jegens de onder I bedoelde chauffeurs; veroordelen Uber tot betaling aan FNV van € 50.000,00 aan schadevergoeding; veroordelen Uber in de kosten van het geding, tot op heden aan de zijde van FNV begroot op:

exploot € 105,50
salaris € 1.496,00
griffierecht € 124,00
totaal € 1.725,50

voor zover van toepassing, inclusief btw;

veroordelen Uber in de na dit vonnis ontstane kosten, begroot op € 62,00 aan salaris gemachtigde, te verhogen met een bedrag van € 68,00 en de exploitkosten van de betekening van het

vonnis, een en ander voor zover van toepassing inclusief btw, onder de voorwaarde dat Uber niet binnen veertien dagen na aanschrijving volledig aan dit vonnis heeft voldaan en betekening van het vonnis pas na veertien dagen na aanschrijving heeft plaatsgevonden; verklaren de veroordelingen uitvoerbaar bij voorraad; wijzen het meer of anders gevorderde af.

NOOT

*'Uber says no'*¹

Het 'modern werkgeversgezag'

In deze zaak speelt wederom het kwalificatievraagstuk bij platformarbeid. Rechtbank Amsterdam oordeelt dat de chauffeurs die zich in persoon met Uber hebben verbonden en die via de Uberapp passagiers vervoeren, werknemers van Uber zijn en onder de Cao Taxivervoer vallen, voor de periodes dat deze cao algemeen verbindend verklaard was. Deze uitspraak is, ten aanzien van het kwalificatievraagstuk, in lijn met de eerdere uitspraak van het hof Amsterdam in de *Deliveroo*-zaak.² In die zin niets nieuws onder de zon. Wat wel nieuw is, is hoe de rechtbank het begrip werkgeversgezag nader invult, of misschien beter gezegd: opnieuw. De rechtbank spreekt van een 'modern werkgeversgezag'.

Feiten

De werkwijze van Uber is inmiddels 'uber'bekend: een chauffeur kan zich aanmelden bij de Uberapp, en krijgt via deze app ritten aangeboden. Volgens Uber is zij slechts een 'digitaal prikbord' dat vraag en aanbod in het personenvervoer bij elkaar brengt. Uber is van mening dat de chauffeurs als zzp'er werken, op basis van een opdrachtovereenkomst. De FNV is van mening dat deze chauffeurs hun werkzaamheden verrichten op basis van een arbeidsovereenkomst. Deze procedure is gestart door de FNV omdat Uber weigerde de Cao Taxivervoer na te leven. Uber heeft gevraagd om deze kwestie meervoudig te behandelen. De FNV heeft daarmee ingestemd. Uit de uitspraak wordt niet duidelijk met welke reden dat is verzocht, maar vermoedelijk is dat geweest omdat het een belangrijke en principiële rechtsvraag is die voor het eerst of afwijkend van andere uitspraken wordt beantwoord.³

Het kwalificatievraagstuk

De FNV treedt op namens alle werknemers van Uber, zodat het kwalificatievraagstuk niet individueel, maar generiek beoordeeld moet worden. De rechtbank overweegt in r.o. 16, onder uitdrukkelijke verwijzing naar Groen/Schoevers⁴ en X./Gemeente Amsterdam⁵, en anders dan door Uber betoogd, dat het feit dat er geen toetsing plaatsvindt tussen een individuele chauffeur en Uber, niet in de weg staat aan een inhoudelijke beoordeling van de rechtsverhouding, nu de uit-

1 Vrij naar de 'computer says no'-sketches van *Little Britain*, komische televisieserie op de BBC.

2 Hof Amsterdam 16 februari 2021, ECLI:NL:GHAMS:2021:392 (*FNV/Deliveroo*).

3 R. Baas, L. de Groot-van Leeuwen & M. Laemers, 'Rechtspreken, samen of alleen', Raad voor de rechtspraak, *research memorandum* nr. 5/2010.

4 ECLI:NL:HR:1997:ZC2495.

5 ECLI:NL:HR:2020:1746.

gangspunten voor iedere chauffeur die de Uberapp gebruikt dezelfde zijn. De rechtbank overweegt in r.o. 17 vervolgens dat het toetsingskader voor de vraag of sprake is van een arbeidsovereenkomst wordt gevormd door art. 7:610 BW, nader ingevuld door (onder meer) de hiervoor genoemde arresten, het Haviltexcriterium, de partijbedoeling én de manier waarop partijen feitelijk uitvoering hebben gegeven aan de overeenkomst. Het is een holistische weg, niet één enkel kenmerk is beslissend en alles moet in onderling verband worden gezien, zo geeft de rechtbank aan. Opmerkelijk is dat de rechtbank kennelijk van mening is dat de partijbedoeling ook generiek beoordeeld kan worden. Dan spelen naar de mening van de rechtbank individuele omstandigheden als sociale status, mate van (on)afhankelijkheid en hoogte van het uurtarief, klaarblijkelijk geen rol (meer) in die overweging.

De rechtbank loopt in r.o. 18 e.v. uitgebreid de vereisten van art. 7:610 BW na (arbeid, loon en gezag), en komt tot de conclusie dat sprake is van een arbeidsovereenkomst.

Het (persoonlijk) verrichten van arbeid

Naar de mening van de rechtbank lijdt het geen twijfel dat de chauffeurs arbeid verrichten voor Uber; zij vervoeren via de Uberapp passagiers voor Uber. De rechtbank acht het relevant dat de chauffeurs akkoord moeten gaan met de door Uber gestelde voorwaarden om te kunnen worden toegelaten tot het platform. Bovendien vormen de vervoersdiensten de kern van de activiteiten van Uber en haar verdienmodel. Anders gezegd: Uber is geen technologiebedrijf (zoals door Uber betoogd), maar een vervoersdienstenbedrijf. En de chauffeurs gaan een overeenkomst aan om deze kernactiviteit van Uber, vervoersdiensten, uit te voeren. Ook van belang is dat de chauffeurs een selfie moeten maken ter controle van het feit of de arbeid persoonlijk verricht is.

Loon

Hier is de rechtbank kort over: niet in geschil is dat de chauffeurs een vergoeding ontvangen voor een taxirit. Daarbij geeft de rechtbank aan dat de benaming van het loon, noch de vorm van uitbetaling, relevant zijn.

De gezagsverhouding

'De gezagsverhouding is nog steeds het meest kenmerkende criterium bij het onderscheid tussen een arbeidsovereenkomst en een andere arbeidsrelatie, en daarmee beslissend voor het antwoord op de vraag of sprake is van een werknemer of een zzp'er.' Zo begint de rechtbank de overwegingen in het kader van het gezagscriterium krachtig (en ietwat in strijd met de eerdere overweging in r.o. 17, waarin de rechtbank immers aangaf dat niet één enkel kenmerk beslissend is).

De rechtbank overweegt dat het criterium 'gezag' in de hedendaagse door technologie beheerste tijd een van het klassieke model afwijkende, meer indirect (vaak digitaal) controlerende invulling heeft gekregen. Daarbij, zo vervolgt de rechtbank, zijn werknemers zelfstandiger geworden en verrichten zij hun werk op meer afwisselende (zelfgekozen) tijden. De rechtbank concludeert dat sprake is van een 'moderne gezagsverhouding'. Vervolgens beschrijft de rechtbank uitgebreid hoe de Uberapp werkt, en hoe deze werkwijze de 'moderne gezagsverhouding' inkleurt. Ik noem hier een aantal kenmerken van de Uberapp die de rechtbank heeft meegewogen: chauffeurs kunnen zich alleen bij Uber aanmelden via de Uberapp. De voorwaarden waaronder zij die app kun-

nen gaan gebruiken (die uitgebreid beschreven staan in de uitspraak in randnummer 1.8) zijn voor hen niet onderhandelbaar. Om als chauffeur toegang te krijgen tot het Uber-platform moeten de chauffeurs instemmen met de 'voorwaarden voor onafhankelijke Uber-partners'. Uber wijzigt deze voorwaarden met enige regelmaat. Voordat de chauffeurs daarna weer worden toegelaten tot het platform, moeten zij met deze wijzigingen instemmen. Het algoritme van de Uberapp bepaalt op welke wijze de ritten worden verdeeld en adviseert een route met daaraan gekoppeld een ritprijs. Maar bovenal werkt het algoritme disciplinerend. Door de ratings, maar ook door het uitsluiten van het gebruik van de app als een chauffeur regelmatig een reeds geaccepteerde rit annuleert. Uber bepaalt wanneer de chauffeur weer mag inloggen: 'Uber says no'.

Hieruit blijkt onmiskenbaar dat Uber veel eisen stelt aan de chauffeurs en in vergaande mate bepaalt op welke wijze de werkzaamheden moeten plaatsvinden.

De rechtbank concludeert onder r.o. 33:

'Op deze wijze gaat van het algoritme een financiële stimulans en een disciplinerende en instruerende werking uit. Dat de chauffeurs tot op zekere hoogte vrij zijn om een rit te weigeren, zelf hun uren mogen bepalen en gelijktijdig gebruik mogen maken van verschillende apps of andersoortige boekingsystemen doet daar niet aan af. Zodra zij gebruik maken van de Uberapp en daartoe ingelogd zijn, zijn zij onderworpen aan de werking van het door Uber ontworpen algoritme, en vallen zij daarmee onder een "modern werkgeversgezag" van Uber.'

Wezen gaat voor schijn

Met de rechtbank ben ik van mening dat hier sprake is van een arbeidsovereenkomst. De rechtbank stelt dat de partijbedoeling hier vergaand gerelativeerd moet worden, omdat Uber in economisch opzicht een beduidend sterkere partij is, en dat de feitelijke uitvoering alle kenmerken van een arbeidsovereenkomst bevat.

Bij deze overweging moest ik denken aan een passage uit het artikel van mr. J.H. Bennaars.⁶ Dit artikel schreef zij toen er nog geen Nederlandse uitspraken waren over platformarbeid:

'De vraag is of dit [terugverwijzing naar platformarbeid, toevoeging MPB] nu heel anders is dan traditionele arbeid. Enerzijds moet deze vraag bevestigend worden beantwoord, omdat de organisatie van de productiefactor arbeid immers anders is (...). Anderzijds komt ook platformwerk er, net als traditionele arbeid, op neer dat uiteindelijk iemand (al dan niet in een afhankelijke positie) arbeid verricht om inkomen te verwerven.'

Een treffende passage, die wat mij betreft de kern aangeeft van waar deze uitspraken over gaan.

Tegelijkertijd vind ik het feit dat de chauffeur wel een grote mate van zelfstandigheid heeft in het bepalen wanneer en voor welke periode hij werkt, een belangrijke contra-indicatie. Dat is immers een wezenlijk verschil met een arbeidsovereenkomst waarin de werknemer daar niet of nauwelijks vrijheid in toekomt, althans in ieder geval niet in de omvang van de afgesproken uren. Op grond van art. 7:610 lid 1 BW verbindt de werknemer zich immers om arbeid te verrichten.

6 J.H. Bennaars, 'Is platformwerk een bedreiging of een kans voor het arbeidsrecht? Het antwoord is ja' *ArbeidsRecht* 2018/28, p. 8-14.

Wat mij in deze overwegingen over wezen en schijn tot slot nog opviel, is het woordgebruik van de rechtbank als het gaat om het beschermende karakter van het arbeidsrecht. De rechtbank zegt: 'In dat geval gaat wezen voor schijn en moet, met het oog op het dwingendrechtelijk karakter van het arbeidsrecht en ter bescherming van de zwakkere positie van *de werker* (cursivering MPB), door de in het contract gekozen bewoordingen heen worden gekeken.'

Het komt mij voor dat de rechtbank hier een voorzichtige voorzet geeft om de bescherming van arbeidsrelaties breder te trekken dan alleen voor de werknemer met een civielrechtelijke arbeidsovereenkomst.

Reikwijdte van het geschil

Bijzonder is nog dat de rechtbank een stapje verder gaat dan de FNV, overigens onder de vermelding dat de rechtbank van mening is dat dit niet het geval is. De FNV heeft de vordering tot naleving van de cao ingesteld voor de werknemers 'die haar daarom verzoeken'. De rechtbank geeft aan dat zij van mening is dat Uber wettelijk gehouden is de uit de cao voortvloeiende verplichtingen jegens de chauffeurs na te leven, ook als de chauffeurs dat niet willen: een 'louter van de wil' van de werknemer afhankelijke veroordeling zou kunnen neerkomen op een uitweg die de effectiviteit van het systeem van algemeenverbindendverklaring van cao's onder druk zet, zo geeft de rechtbank aan.

Conclusie

In deze uitspraak zien we dat de rechtbank het kwalificatievraagstuk op klassieke wijze naloop, en tegelijkertijd het begrip werkgeversgezag in een nieuw jasje steekt onder invloed van de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, waaronder de sterke opkomst van de platformarbeid. Ik kan deze denkwijze goed plaatsen. Een andere opvatting zou immers kunnen leiden tot een verregaande uitholling van (het beschermende karakter van) het arbeidsrecht, maar ook van ons socialezekerheidssysteem. Een invulling van het gezagsbegrip die meer ziet op de economische afhankelijkheid en ongelijke positie van 'de werker' lijkt mij recht te doen aan de huidige ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.

Tegelijkertijd vraag ik me (soms) wel af of er geen betuttelend karakter zit in deze uitspraak, ook door te besluiten dat deze uitspraak niet alleen geldt voor chauffeurs die daarom verzoeken. Als arbeidsrechtjuristen zijn wij doordrongen van het beschermende karakter van het arbeidsrechtstelsel en van de noodzaak die daartoe in veel schrijnende gevallen bestaat. Maar een feit is ook dat veel platformwerkers het zelfstandig werken juist prettig vinden. Dat is een beoordeling die individueel goed kan plaatsvinden in die holistische benadering. Maar in deze zaak, waarin voor alle chauffeurs geprocedeerd wordt, zonder dat zij daarin iets te zeggen hebben gehad, is dat veel minder het geval.

mr. M.P. Bökkerink-de Koning
Antonia Advocaten & Mediation

Personen- en familierecht

154

Grievend gedrag waardoor geen aanspraak op partneralimentatie ontstaat

Hoge Raad
25 juni 2021, nr. 20/02413, ECLI:NL:HR:2021:997
(mr. Wattendorff, mr. Ter Heide, mr. Schaafsma)
(Concl. P-G Wesseling-van Gent)
Noot mr. C.M. Mellema Msc.

Grievend gedrag. Aanspraak partneralimentatie.

[RO art. 81 lid 1; BW (oud) art. 1:157 lid 1]

Essentie: Art. 81 lid 1 RO. Art. 1:157 lid 1 BW (oud). Partneralimentatie; niet-financiële factoren. Grievend gedrag jegens andere echtgenoot waardoor geen aanspraak op partneralimentatie ontstaat.

Samenvatting: Partijen zijn gehuwd geweest. Nadat de man het echtscheidingsverzoek had ingediend, heeft de vrouw het minderjarige kind van partijen (hierna de minderjarige) met toestemming van de man mee naar Brazilië genomen voor een vakantie. Vervolgens is zij niet teruggekeerd met de minderjarige. De minderjarige is na een uitspraak van de Braziliaanse rechter in het kader van een kinderontvoeringsprocedure vanuit Brazilië naar Nederland teruggeleid. In de echtscheidingsprocedure heeft de vrouw de rechtbank verzocht een door de man te betalen bijdrage in haar levensonderhoud vast te stellen. De rechtbank heeft dit verzoek afgewezen. De vrouw komt hiertegen in hoger beroep. Ook het hof wijst het verzoek van de vrouw af. Het hof komt tot het oordeel dat het gedrag van de vrouw naar objectieve maatstaven bezien dermate grievend is dat de lotsverbondenheid van de man jegens de vrouw hierdoor is verbroken, zodat het partneralimentatieverzoek dient te worden afgewezen. De vrouw komt tegen deze uitspraak in cassatie.

[de vrouw], wonende te [woonplaats],
verzoekster tot cassatie,
hierna: de vrouw,
advocaat: H.J.W. Alt,
tegen
[de man], wonende te [woonplaats],
verweerder in cassatie,
hierna: de man,
advocaat: M.E. Bruning.

Conclusie Procureur-Generaal (mr. Wesseling-van Gent)

In deze zaak heeft het hof het verzoek van de vrouw tot partneralimentatie afgewezen wegens grievend gedrag van de vrouw jegens de man. In cassatie wordt geklaagd dat het hof een onjuiste maatstaf heeft toegepast en zijn oordeel onvoldoende (begrijpelijk) heeft gemotiveerd.