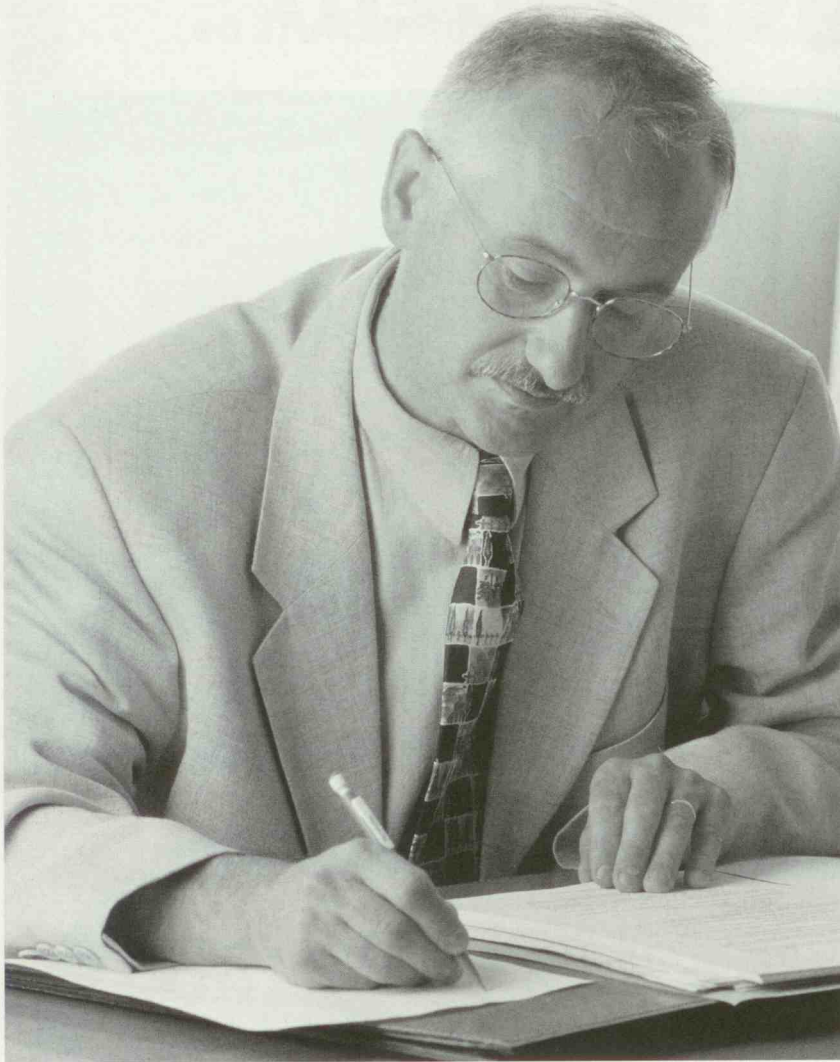


## Alles draait om vertrouwen!



*In het vorige nummer van Eigen Rijder is een ingezonden brief geplaatst als waarschuwing aan andere eigen rijders om toch vooral ondernemer te zijn teneinde te voorkomen dat misbruik wordt gemaakt van de kwetsbare positie die eigen rijders op de wegtransportmarkt innemen. Het is zeer moedig en goed dat dat is gedaan. Eigen rijders zouden veel meer van deze brieven moeten inzenden. In dit artikel een reactie daarop gezien vanuit een juridische invalshoek, weliswaar in de breedste zin van het woord. Ter geruststelling van de eigen rijders een opmerking vooraf. In vele branches en sectoren van het bedrijfsleven komen helaas situaties voor, dat misbruik wordt gemaakt van kwetsbare posities. De geschetste problematiek komt niet alleen bij eigen rijders voor.*

**N**a het lezen van de brief zal menig eigen rijder zich de vraag stellen hoe je deze negatieve ervaringen kan voorkomen. Want ook al krijg je achteraf gelijk van de rechter, het - vooral psychische - leed is dan al vaak geschied en niet meer terug te draaien. En waar doen we het allemaal voor. De meeste kostwinners zullen hun dagelijkse werkzaamheden toch primair verrichten om er mee in hun dagelijks levensonderhoud te kunnen voorzien en dus om in de privé-sfeer op een zo aangenaam mogelijke wijze van het leven te kunnen genieten. Velen hebben daarnaast ook plezier in hun werk - waarom ook niet - en anderen hebben de ambitie om hun werk zo goed mogelijk te doen om hogerop te komen. Hoe dan ook brengen mensen een groot deel van hun leven tijdens hun werk door. Het is dan ook van belang om dat zo aangenaam mogelijk te kunnen doen zonder ergernissen veroorzaakt door anderen. De vraag is, worden die ergernissen wel veroorzaakt door anderen of kunnen we er ook zelf iets aan doen?

### **Vertrouwen en evenwicht**

Wanneer de eigen rijder transportwerkzaamheden verricht, dan lijkt dat op het produceren van veel

tonkilometers, dus productie maken, maar transport blijft toch vooral een vorm van dienstverlening. Dat betekent, dat iemand die van die diensten gebruik wil maken niet alleen vertrouwen moet hebben in de kwaliteit van de geproduceerde tonkilometers maar vooral ook vertrouwen wil hebben in de ondernemer en dus de mens achter die tonkilometers.

Wanneer de eigen rijder een transportopdracht krijgt of juridisch gezegd hij en de opdrachtgever met elkaar een vervoersovereenkomst sluiten, dan spreken beiden met elkaar iets af wat in de toekomst zal plaatsvinden. Normaal gesproken is de afspraak aan beide kanten uit vrije wil gemaakt. Juridisch zijn overeenkomsten die aangegaan zijn onder dwang, dwaling of bedrog te vernietigen. Beiden zouden met elkaar die afspraak niet hebben gemaakt, wanneer zij niet het vertrouwen hadden, dat de ander de afspraak niet zou nakomen. De eigen rijder zal het overeengekomen transport verrichten en de opdrachtgever zal daarvoor de vracht betalen en dat alles natuurlijk op het afgesproken moment of binnen de afgesproken termijn. Met het geld, dat de eigen rijder daarmee verdient kan hij zich dus onder andere in zijn levensonderhoud voorzien.



Er dient daarom een evenwicht te bestaan tussen de door hem verrichte transportprestatie en de daarvoor ontvangen vracht.

Zolang dat evenwicht blijft bestaan en beide partijen tevreden zijn over de prestatie van de ander gaat alles goed. Het is belangrijk om te onderkennen, dat die prestaties met elkaar in evenwicht moeten zijn, ook al zijn de economische machtsposities van beide partijen volstrekt ongelijk. Wetgeving biedt vaak bescherming aan economisch zwakkere (markt-)partijen zoals de werknemer in het arbeidsrecht en de huurder in het huurrecht. Is de eigen rijder ook een economisch zwakkere partij ook al is hij ondernemer?

### **Inbreuk op het vertrouwen**

Op het moment dat de opdrachtgever de opdracht gunt aan de eigen rijder en de eigen rijder gaat akkoord dan is er een vertrouwen dat de eigen rijder het transport goed zal verrichten. Wellicht zijn er wel minstens vijf andere eigen rijders die hetzelfde vervoer kunnen verrichten met hetzelfde materieel tegen dezelfde prijs. De opdrachtgever moet het vertrouwen hebben dat de keuze van die ene eigen rijder of van die groep eigen rijders de enige juiste is omdat die het beste passen bij de eigen bedrijfscultuur en daardoor het verlengstuk van zijn onderneming en zijn visitekaartje bij de ontvanger kunnen vormen. Het wederzijdse vertrouwen zal groeien naarmate meerdere opdrachten zijn vervuld en betaald en aldus het evenwicht in stand is gebleven. Wordt, zoals bij voorbeeld in de brief, de vracht niet meer op tijd of niet meer volledig voldaan, dan is er een inbreuk op het vertrouwen ontstaan. Het evenwicht is immers verstoord en er ontstaat in die situaties bij mensen vaak van nature een neiging om het evenwicht te herstellen door hetzij de ander aan te spreken om de prestatie weer op het afgesproken niveau te brengen, kort gezegd, gewoon weer normaal en volledig te betalen, hetzij om het evenwicht aan te passen aan de nieuwe situatie door zelf minder of helemaal niet meer te presteren, dus door minder kwaliteit te leveren of zelfs door de relatie met de opdrachtgever te beëindigen. Vervoer is immers betaalde dienstverlening en geen vrijwilligerswerk.

### **Eenzijdig contract**

Uit de ingezonden brief blijkt, dat er een forse inbreuk op het vertrouwen is ontstaan toen de eigen rijders steeds met een kluitje in het riet werden gestuurd nadat een kilometerprijs werd betaald, dat 7 á 8 cent lager was dan afgesproken. Verder is te lezen, dat , terwijl het evenwicht tussen beide prestaties niet meer aanwezig was, de relatie dus eigenlijk uit balans was, dit nog ongeveer 1,5 jaar heeft 'voortgesudder'. Wie zwijgt stemt toe. Zo is het nu eenmaal in ons rechtsbestel. Het niet onmiddellijk effectief protesteren tegen een inbreuk op het evenwicht en dit gedurende lange tijd zo laten veronderstelt een stilzwijgend akkoord met de inbreuk. Men verspeelt het recht om naderhand te reageren, omdat het dan niet meer geloofwaardig is.

Pas na beëindiging van de relatie met de opdrachtgever is de tekst van het contract gelezen en bleek de inhoud eenzijdig in het voordeel van de opdrachtgever te zijn geformuleerd. Al met al een goede voedingsbodem voor problemen. Er was immers geen evenwicht tussen beide partijen in het contract. Nu is papier geduldig en zolang partijen handelen naar de geest van hetgeen zij daadwerkelijk hebben willen afspreken is er geen vuiltje aan de lucht.

Uit de tekst van een contract kan echter tevens goed worden afgeleid wat partijen daadwerkelijk hebben gewild. Soms is er bij het sluiten van de overeenkomst te veel vertrouwen geweest en hebben partijen op basis van eigen waarneming gemeend een juiste voorstelling te hebben gehad van de door de ander te verrichten prestaties zonder dat is getoetst of de ander er exact zo over dacht. Een goede communicatie is daarom essentieel om tot een goede overeenkomst en dus tot een goed evenwicht te komen. Een schriftelijk contract is zo'n vorm van communicatie en het is nuttig om zo'n toetsing te verrichten. Desgewenst zou een jurist geraadpleegd kunnen worden bij het opstellen of beoordelen van een dergelijke tekst.

### **Advies**

Dat na het beëindigen van de overeenkomst de opdrachtgever geen betalingen meer verricht, maar verrekent met een kennelijk gefingeerde nota voor achterstallig onderhoud van opleggers is moreel en juridisch niet goed te praten, maar wel verklaarbaar. Het trachten om aan betalingsverplichtingen te ontkomen is helaas een veel voorkomende bron van juridische procedures. Immers de overeenkomst is verbroken. Partijen zijn niet meer afhankelijk van elkaar. Men heeft elkaar niet meer nodig en het wederzijds vertrouwen is geminimaliseerd. Men gunt elkaar de prestaties niet meer. De partij die nog moet presteren heeft geen belang meer bij de prestatie en zal trachten er onderuit te komen. Dit verklaart de chicanes ten aanzien van het opnieuw verhuren van de trailers zonder dat het achterstallig onderhoud was verricht. Daarvoor geldt slechts het advies: beëindig overeenkomsten op een moment nadat zo veel mogelijk nog openstaande prestaties zijn verricht, zolang partijen dus nog afhankelijk van elkaar zijn. Daarna wordt het veel moeilijker. Verzamel daarom zo veel mogelijk bewijsmateriaal bij dreigende conflicten. Leg zo veel mogelijk vast, bij voorbeeld per fax. Print e-mailberichten en berg ze geordend op. Met betrekking tot betalingsgedrag moet er rekening mee worden gehouden, dat ondernemers hun betalingsgedrag afstemmen op de zwaarste sanctie. Dreiging van staking van personeel, het afsluiten van water, elektriciteit en de telefoon en boetes van de fiscus worden het eerst vermeden. Het gedogen van betalingstermijnen van 6 weken of langer bevordert dat die crediteur achteraan het lijstje komt. Dreiging met toepassing van retentie- of pandrecht of opschorting van het vervoer zijn middelen die de eigen rijder soms kan toepassen om dat te voorkomen. •



Mr. H.C. van den Akker,  
[www.transportadvocaat.com](http://www.transportadvocaat.com)