

# Filipijnse truckers uitgebuit

**Op grote schaal  
Filipijnse truckers  
inzetten en ze  
vervolgens op  
diverse manieren  
uitbuiten.** Dat is de

praktijk bij transportbedrijf Martin Wismans BV in Venlo. Voor vakbond FNV reden voor aangifte op basis van 'uitbuiting dan wel mensenhandel'.

**VENLO**  
DOOR SJORS VAN BEEK

**H**et Venlose transportbedrijf Martin Wismans BV laat Filipijnen onder erbarmelijke omstandigheden werken voor 690 euro netto per maand. Ook krijgen de chauffeurs opdracht de rust- en rijtijden wet te negeren. De mannen hebben nergens accommodatie en verblijven weken achtereen in hun cabines, zo blijkt uit onderzoek van deze krant en de FNV.

De Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) is inmiddels een onderzoek naar Wismans gestart, bevestigt de woordvoerder.



**Filipijnse chauffeurs die rijden voor transportbedrijf Wismans in Venlo moeten werken onder erbarmelijke omstandigheden. De truckers op de foto wilden niet herkend worden.** FOTO MGL

De Inspectie Leefomgeving en Transport is onlangs ook al binnengevallen, na signalen van de FNV over de Filipijnse chauffeurs. De leiding van de firma Wismans geeft, ondanks meerdere verzoeken, geen reactie. Voor de Venlose onderneming rij-

den momenteel elf Filipijnse chauffeurs, die ver onder het Nederlands minimumloon betaald krijgen. Schades en boetes worden ingehouden op hun salaris. De Filipino's worden via diverse brievenbusfirma's in Slowakije ingeschakeld voor Wismans. In de Slowaakse hoofd-

stad Bratislava zit al drie weken een nieuwe ploeg Filipijnse chauffeurs klaar om aan de slag te gaan voor de Venlose transporteur. Zo lang ze niet rijden, krijgen ze geen loon, vertellen de mannen. Deze krant sprak met een aantal van hen. „Wij zijn een wegwerp-artikel”, zeggen ze.



**Qua lonen en  
behandeling van  
mensen is dit het meest  
schrijnende geval dat  
we ooit hebben gezien.**

Edwin Atema van FNV

„Maar we hebben geen keus. We kunnen alleen overleven en knokken. Onze families hebben het geld nodig.”

## Schrijnend

Namens de vakbond FNV heeft Edwin Atema de zaak onderzocht: „Qua lonen en de manier waarop de mensen worden behandeld, is dit het meest exotische en schrijnende geval dat we ooit hebben gezien. Met de info die we nu hebben, is dit opgezet enkel en alleen om de chauffeurs hun rechten af te nemen en als verlengstuk van hun contactsleutel voor een Nederlands bedrijf te laten rijden. In alles, sociaal en economisch, zijn ze geketend aan hun vrachtwagen. De FNV kan geen andere conclusie trekken dan dat we hier te maken hebben met het strafrechtelijk uitbuiten van mensen ofwel mensenhandel. De FNV vindt dit zo'n schrijnende zaak dat we aangifte gaan doen.”

■ Morgen in Horizon een uitgebreide reportage over de Filipijnse truckers

# Filipijnse slaven op wielen

REPORTAGE  
TRANSPORT



## Werken onder onacceptabele omstandigheden.

De elf Filipijnse chauffeurs die rijden onder de vlag van de Venlose firma Wismans krijgen te weinig betaald, rijden te veel en hebben geen goede rustplek. Maar ze hebben geen keus.

DOOR SJORS VAN BEEK

Op de vloer van de vrachtwagencabine staat een gastelletje. Op bed slingeren een supermarktbrood en een zak ongepelde pinda's, over de bijrijdersstoel hangt een handdoek. De Filipijnse chauffeur die de deur zojuist heeft opengezwaid is hartelijk en goedlachs - ondanks alles. Veel reden tot lachen heeft hij niet. „Mijn collega's en ik, wij zijn wegwerpartikelen”, zegt hij even later in een lunchroom in een dorpje nabij Venlo. „Het is een hard leven. Maar we hebben geen keus. We kunnen slechts overleven en knokken want onze families op de Filipijnen hebben het geld nodig.” De chauffeur wil anoniem blijven. Want als zijn werkgever, Martin Wismans BV in Venlo, ontdekt dat hij uit de school klapt over de arbeidsomstandigheden, is hij zijn baan kwijt, zo vreest hij. Alhoewel, baan? Hij heeft een contract, dat wel. Niet met Wismans, maar met een Duits-Filipiïns bedrijf én met een Slowaaks bedrijf. En hij krijgt elke maand geld. Een paar honderd euro. Van wie, dat weet hij niet: het geld wordt door onbekenden op een rekening gestort waar hij het met een soort prepaidbankkaart van af kan halen. En hij moet werk verrichten: heel veel uren en dagen achter elkaar, kriskras door Europa. De vrije uren brengt hij door in zijn cabine, op treurigmakende parkeerplaatsen ergens langs een snelweg. Een thuisbasis heeft hij in Europa niet. Geen kamer, geen douche, geen keuken, geen faciliteiten om zijn kleren te wassen. Het was allemaal wél beloofd toen hij zijn contract tekende op de Filipijnen. „Ik ben verbijsterd over alle gebroken beloften”, zegt de Filipino. „We hebben meermaals met het bedrijf gesproken, dan zeggen ze: het komt allemaal wel. Maar ik vraag het niet meer. Het geeft me alleen maar stress. Alles wat ik kan doen, is het accepteren.”

### Wirwar

De chauffeur, zo blijkt uit onderzoek van deze krant, is er één van twaalf die rijden voor Wismans. Inmiddels zijn het er nog maar elf - de twaalfde heeft er de brui aan gegeven en is onlangs teruggekeerd naar de Filipijnen. „Ik ben zwaar teleurgesteld”, laat ook hij weten.

De chauffeurs die hun mond open doen hebben allemaal hetzelfde verhaal, zo blijkt later. Ze laten dezelfde contracten en documenten zien en schetsen, onafhankelijk van elkaar, een consistent beeld: een bedrijf dat werkt met een wirwar aan schimmige buitenlandse ondernemingen, alle regelgeving rond minimumloon en rusttijden aan zijn laars lapt en de chauffeurs dwingt tot overtredingen - waarna de bekeuring wordt ingehouden op het toch al schamele salaris. „Ik krijg 690 euro salaris per maand”, zegt de eerste chauffeur. „Plus zo'n twintig euro per dag aan vergoedingen. In totaal zo'n 1290 euro per maand”, rekent hij voor. Zijn salaris stuurt hij naar de Filipijnen, van de daggeldvergoe-



dingen leeft hij. „Douchen op een tankstation kost me drie euro. Geld voor een wasserette heb ik niet. In de zomer gaat het wel, maar in de winter is het veel te koud om buiten de kleding te wassen.”

### Beter werk

De Odyssee van de Filipijnen begint in 2014 in hun vaderland. Of eigenlijk in Letland en Duitsland, waar de meesten van hen dan rijden voor de Zweedse firma Dinotrans. De werkomstandigheden aldaar zijn abominabel, het salaris is dat ook. De chauffeurs mokken en protesteren en schakelen de politie in. Uiteindelijk keren de meesten terug naar Manila, mede omdat hen een betere baan in het vooruitzicht is gesteld. Een in Duitsland wonende Filipino, die niet met zijn naam in de krant wil, erkent dat hij de mannen heeft gezien op de firma Wismans. „Beter

„Mijn collega's en ik, wij zijn wegwerpartikelen. Het is een hard leven. Maar we hebben geen keus. We kunnen slechts overleven en knokken want onze families op de Filipijnen hebben het geld nodig.”

Een Filipijnse chauffeur

werk”, zo houdt hij zijn landgenoten voor. „Dus wij dachten: dit is *great*”, blikt een chauffeur terug. Op de Filipijnen sluiten ze - na groen licht van de overheidslid POEA (Philippine Overseas Employment Administration) - een tweejarig 'Master Employment Contract' met de firma M.+S. Monterola GmbH in Duisburg. Op de Filipijnen is dat bedrijf 'represented' door Pacific Ace Human Resources Corporation, zo blijkt uit de contracten. Monterola is van de Duitser Peter Stöckmann. 'Mister Peter', zeggen de Filipino's. Ze wachten in Azië bijna twee jaar op het rondkomen van de papierwinkel. In 2015 kunnen ze dan naar Jakarta voor het aanvragen van een visum of verblijfsvergunning - het wordt niet helemaal duidelijk hoe de bureaucratische route naar Europa exact is geregeld. Hun pasje van de Letse

verblijfsvergunning ('resident permit', zeggen de chauffeurs) moeten ze inleveren, in afwachting van een nieuw, Slowaakspasje. In november 2015 vliegen de twaalf mannen dan eindelijk naar Europa, naar Bratislava. Contractduur: twee jaar. Salaris: 690 'euro dollar' per maand. Standplaats: Bratislava. „Maar daar zijn we nooit!”, lachen de chauffeurs. In Bratislava krijgen ze ineens een nieuw contract onder de neus geschoven. Het contract met Monterola is 'niet meer geldig', wordt de chauffeurs verteld. Ze komen nu in dienst van F&F Trading s.r.o., met als directeurs de Slowaak Juraj Repas en Norbert Figmik. Deze Repas - met Benedikt Wismans - ook medebestuurder van 'Stichting Administratiekantoor Martin Wismans en AH Trans', gevestigd op hetzelfde adres in Venlo als de firma

Wismans. De Stichting Administratiekantoor is enig aandeelhouders van AH Trans BV in Venlo. In Slowakije zit dan weer AH Trans s.r.o., met Repas als directeur - die ook nog HG Trans s.r.o. op hetzelfde adres als F&F Trading leidt. In de Slowaakse hoofdstad zit - volgens de documenten - ook nog Martin Wismans s.r.o. Begrijpen doen de Filipijnen het niet, vertellen ze. Maar ze tekenen het nieuwe contract met F&F Trading wél. Daarna moeten ze opnieuw langdurig wachten op verdere afhandeling van de papierwinkel: een bankpas, een Europees rijbewijs, een verzekering en een tachograaf. Omstreeks februari is alles geregeld. De Filipino's hebben een Slowaakse verblijfsvergunning op zak - met als woonadres het pension waar ze drie maanden hebben gewoond. De bankpas voor het salaris

is geregeld via de Unicredit Bank en een verzekering is afgesloten via Union. De Aziaten kunnen eindelijk gaan rijden. Tot dat moment hebben ze geen salaris ontvangen - ondanks een bepaling in hun contract dat ze worden betaald vanaf de dag dat ze de Filipijnen verlaten. De drie maanden achterstallig loon zijn volgens de chauffeurs tot op heden niet uitbetaald.

### Seintje

Bij de vakbond FNV - in het bijzonder bij de Stichting VNB (Vervoersbond Naleving CAO Beroepsgoederenvervoer) - komen dit voorjaar de eerste signalen binnen over Filipijnse chauffeurs die onder dubieuze omstandigheden hun werk doen. FNV-man Edwin Atema duikt erin en geeft op zijn beurt een seintje aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Die dienst bezoekt

**De hoofdvestiging van de firma Wismans aan de Bevrijdingsweg in Venlo.**

FOTO LAURENS EGGEN

## Geen reactie firma Wismans

De firma Wismans in Venlo heeft afgezien van een reactie op de bevindingen. De afgelopen dagen is er zesmaal gebeld met het Venlose bedrijf. Wismans zelf was telkens „niet aanwezig” of „de hele week weg” en zijn mobiele telefoonnummer mocht door de medewerkers niet worden verstrekt. „Als ik hem ga storen, denk ik dat ik morgen werkloos ben”, aldus een van de werknemers. Ene Henk: „Als wij een publicatie willen, leggen we zelf wel contacten. Wij wensen niet mee te werken aan uw onderzoek en wij wensen ook niet gepubliceerd te worden.” Op verzoek van de firma zijn uiteindelijk per mail 26 concrete vragen gesteld. Die mail is niet beantwoord. De firma Wismans heeft 18 werknemers in dienst. Het in 1936 opgerichte bedrijf was tot 2008 net over de grens in Duitsland gevestigd, maar ging failliet. De huidige onderneming bestaat, volgens de website, sinds 2007. Volgens de FNV had het bedrijf tot voor kort 56 transportvergunningen. Die verliepen op 1 juni, waarna er twintig voor zes maanden werden verlengd.

Wismans voor een controle, maar laat weinig tot niets los over de uitkomsten van het onderzoek. 'Over individuele bedrijven geven we geen informatie', zegt woordvoester Lianne Sleutjes.

FNV'er Atema: „We hebben een zwarte lijst van bedrijven die gekke dingen doen met hun personeel en allerlei ondoorzichtige buitenlandse constructies hanteren. Wismans staat ook op die lijst.” De vakbondsmen besluit op reis te gaan om zelf uit te zoeken welke van de aan Wismans gelieerde bedrijven daadwerkelijk bestaan - en welke alleen papieren constructies of postbusfirma's zijn. Onderweg heeft ook hij een gesprek met enkele Filipijnse chauffeurs. Op een regenachtige, treurige parkeerplaats, enkele honderden kilometers van de Nederlandse grens, staan ze te wachten. 'Martin Wismans' prijkt op de feroede zijkant van de trucks. In de cabine het bekende beeld: een sobere huiskamer op wielen. De mannen vertellen hetzelfde verhaal: eind vorig jaar vertrokken uit de Filipijnen en in het pension in Bratislava drie maanden zitten wachten op allerlei papieren. Salaris hebben ook zij in die tijd niet gekregen. De Slowaakse 'bedrijfsleider' Juraj Repas vertelde hen: 'Dat is de wet in Bratislava: no work, no pay.'

■ LEES VERDER 4-5



De Filipijnse chauffeurs brengen hun rustperiodes door op parkeerplaatsen zonder voorzieningen. FOTO'S MGL

#### ■ VERVOLG VAN 2-3

In februari gaan ze met een busje naar Venlo en beginnen met hun werk. Een van de chauffeurs: „Sindsdien heb ik per maanden zo'n 300 à 400 euro gekregen. Mijn vaste salaris van 690 euro, min allerlei boetes die ervan worden afgetrokken. Dan zeggen ze gewoon dat ik een overtreding heb begaan, maar een bekeuring krijg ik nooit te zien.” Het is iets wat meerdere chauffeurs vertellen. Ook allerlei kosten worden zonder opgave van redenen van het salaris ingehouden. De mannen laten een 'loonstrookje' zien dat ze na lang aandringen hebben gekregen. Het is een zelfgefabriceerd A4'tje van enkele regels. Eén collega-chauffeur is bekeurd door de Nederlandse politie omdat hij geen werkvergunning had, vertellen de Filipino's. De boete moest hij zelf betalen.

Vakbondsmen Atema kopieert de technische gegevens van de tachograaf om later te kunnen beoordelen hoeveel overtredingen de chauffeurs maken tegen de rij- en rusttijden. Het zijn er veel, zal blijken als hij de gegevens later analyseert. Ook rekent Atema later uit hoeveel loon de mannen werkelijk hadden moeten krijgen op basis van de gewerkte uren. Hij komt tot een loonvermindering van zo'n 3500 euro bruto per maand, plus ruim 800 euro netto aan achterstallige dagvergoeding. De drie maanden zonder salaris zitten hier nog niet bij in.

„Als ik dit allemaal vooraf had geweten, was ik nooit gekomen. Want dit

is *bad*”, zegt een van de chauffeurs. Nu zit hij klem. Als hij eerder terug wil, kan hij vermoedelijk fluiten naar zijn achterstallige salaris. Ook zijn ticket terug zal hij dan zelf moeten betalen. Een van de chauffeurs heeft dat inmiddels gedaan en is op de Filipijnen een zaak begonnen tegen het agentschap dat hem uitzond.

#### Politie

De chauffeurs vertellen hoe ze rond de jaarwisseling begonnen te protesteren en dreigden naar de politie te stappen als ze geen salaris kregen over de maanden wachttijd in Bratislava. Peter Stöckmann, een van de grote bazen, haastte zich meteen naar Slowakije om de brand te sussen. Later spraken de chauffeurs hem nog één keer, in Venlo. Niet op het kantoor van Wismans, maar 'erheen in een auto'. Bij die gelegenheid vertelde Stöckmann, volgens de chauffeurs, dat Wismans hem niet had betaald en dat hij om die reden geen salaris kon overmaken. „Ik ben niet jullie werkgever”, zei hij bij die gelegenheid.

Geen van de Filipino's heeft een idee van hoe het achter de schermen allemaal verloopt. Ze hebben de indruk dat Wismans geld overmaakt naar 'Mister Peter' Stöckmann, die hen dan uitbetaalt. Ondertussen blijven ze maar rijden. Af en toe korendering van zo'n grote portie rijst met wat kip, waar ze drie dagen van eten. „Soms”, zeggen ze, „hebben we geen tijd om het op te warmen, dan eten we het maar koud. Of we eten niet.” In Bratislava, zo vertellen de chauffeurs, zit de volgende ploeg

“**Soms hebben we geen tijd om een maaltijd op te warmen. Dan eten we het maar koud. Of we eten niet.**”

Een Filipijnse chauffeur

van elf Filipijnen al klaar. „Sommingen van hen hebben geen enkele rijervaring in Europa. De meer ervaren chauffeurs is gevraagd hen een beetje op te leiden.”

#### Schijnconstructies

Bratislava is, buiten het pittoreske oude centrum, een grauwe Oostblokstad van dertien in het dozijn. Aan de noordwestelijke rand van de stad draait Atema zijn auto een woonwijk vol woonkazernes in. Hier bevindt zich, volgens de papieren, het transportbedrijf waar de Filipijnen onder contract staan. Het adres Hubeného 2499/14 blijkt een woning op de tweede verdieping van een flatblok. Op de brievenbusklep staat 'Figmik', de naam van een van de medebestuurders van F&F Trading. Een van de bureaus in het portiek vertelt dat er „wel eens post komt voor F&F Trading”. Maar vrachtwagens of andere bedrijvigheid heeft hij nog nooit gezien. De trucks zouden de woning door de smalle straten niet eens kunnen bereiken en op de miniparkeerplaats is geen plek voor zelfs maar één trekker met oplegger.

Hetzelfde bij het adres Zarnovicka 5, sinds kort het formele adres van AH Trans s.r.o., een van de andere betrokken firma's die staan vermeld op de documenten van de chauffeurs. Een twaalf verdieping tellende, Bijlmer-achtige flat, fel groen en geel geschilderd. Op het bord staan 72 namen - maar niet die van AH Trans, F&F Trading of een van de betrokken bestuurders. Geen spoor van vrachtwagens, laat staan een Wismans-truck. „Dat is

schijnconstructies waarmee arbeidsuitbuiting wordt witgewassen”, legt Atema uit. „Op papier zit alles in Slowakije, in werkelijkheid gebeurt alles in Venlo. Transportvergunningen staan op naam van AH Trans of F&F Trading, maar op vrachtbrieven staat weer Wismans vermeld. De namen op de vergunningen en op de vrachtdocumenten horen overeen te komen.”

Het derde adres is de zetel van de firma Martin Wismans s.r.o., maar ook hier geen enkele aanwijzing dat het bedrijf er ook echt zit. Kutlikova 17 is een gelikte kantoorstoren zoals ze worden aangetroffen op de Amsterdamse Zuid-as. Modern van buiten, marmeren vloeren en een luxueuze uitstraling binnen. Maar de beveiligers aan de balie hebben nooit van Wismans gehoord en treffen de naam ook niet aan in hun elektronische systemen. Ook geen van de andere firma- of bestuurdersnamen doet een belletje bij hen rinkelen. Ook op Pribinova 25, een ander contactadres van F&F Trading, geen spoor van een transportbedrijf. De receptioniste doorzoekt de systemen op alle mogelijke namen. Nul treffers.

Op één adres is het wel gedeeltelijk raak. Rybnica 40 is een grijs, verslemd bedrijfsverzamelgebouw nabij het vliegveld. Hier zat, ooit, AH Trans s.r.o. „Maar dat was een postbusfirma”, zegt de baliededwerker spontaan. Vrachtwagens? Transportbedrijf? Geen denken aan, zegt ze heel beslist. Ze grabbelt wat in de papieren achter de balie en vindt wat blaadjes met handge-

schreven krabbels. Het gaat over onbestelbare post en mogelijke nieuwe vestigingsadressen, legt ze uit. In de diverse contracten en documenten, ingezien door deze krant, staat nóg een vermelding van F&F Trading: PO Box 24, Kadnarova 53. Het blijkt een buurtpostkantoorje waar voor postbus 24 wel eens post komt, vertellen de medewerkers. Wie er achter de postbus zit, mogen ze niet vertellen.

#### Pension

Op de Slowaakse verblijfsvergunning van de Filipino's staat het adres Pri Trati 1D. Het is het 'hotel' Ubytovna waar de mannen drie maanden onbetaald hebben zitten wachten. Het pension ligt aan het uiterste einde van de stad, honderd meter verwijderd van het plaatsnaambordje 'Bratislava'. Er is geen Filipijn te bekennen. Wel twee Oost-Europese mannen die in gebroken Engels commanderen dat we de manager moeten bellen. „No English”, zegt deze, waarna hij ophangt.

De nieuwe ploeg Filipijnen zit in een ander deel van de stad. Het blijkt een appartement op de tweede verdieping, enkele Filipijnen zitten op het balkon te zonnen. Een beetje verbaasd en argwanend laten ze het bezoek binnen. Her en der in de woning liggen mannen op bed te rusten, elf in totaal. FNV'er Atema vraagt de mannen naar hun arbeidsvoorwaarden en contracten, en legt hen uit wat de vakbond wil bereiken: „Filipijnen prima, maar dan wel volgens de regels en niet als slaven.”



## Twee broers

De firma Wismans wordt, volgens de Kamer van Koophandel, geleid door twee in Duitsland geboren broers: Christoph Martin en Benedikt. De Filipijnse chauffeurs spreken allemaal van 'Christoph Wismans', niet 'Martin'. Eén van de chauffeurs meent zelfs dat 'Mister Martin' is overleden. In de Kamer van Koophandel staat de vermelding 'Christoph Martin Wismans' als bestuurder.

De feitelijke leiding vanuit Venlo is in handen van bedrijfsleider Derek Strucken, zeggen de chauffeurs. Deze Strucken is medebestuurder van de firma Wismans en heeft zelf ook diverse bedrijven op zijn naam in Slowakije, onder andere Trans s.r.o.

“**Das is unser geschäftliches Geheimnis.**”

Juraj Repas

De mannen zitten sinds 26 mei te wachten tot ze naar Venlo worden overgebracht. Ook deze mannen weten niet wie hun salaris gaat betalen. Leefgeld in Bratislava krijgen ze van Juraj Repas. „Vorige week heeft hij 440 euro gebracht om eten van te kopen. Als het op is, moeten we hem weer bellen.” De mannen duikelen nog een nieuw adres op uit een schriftje met aantekeningen: Udernicka 20. Daar hebben ze onlangs enkele contracten getekend. Het adres staat op geen enkele van de officiële documenten. Bij aankomst blijkt het een bedrijfsgebouwtje van twee verdiepingen. Links een restaurant, rechts een trap naar wat kantoorkamertjes op de eerste verdieping. Op de brievenbus staat, wa-rampel, F&F Trading. En de firma-naam HG Trans. „Die zitten hier al een jaar of vier”, vertelt het persoon van het naastgelegen restaurant. „Mister Repas is the boss.”

#### Spookbedrijven

De kantoordeur is gesloten, mister Repas is niet aanwezig. Maar hij wordt ingeseind over het bezoek en belt even later zelf. Hij is kortaf en geïrriteerd. Ja, hij heeft Filipijnse chauffeurs in dienst, „ist dat verboten, oder wass?” En ja, „die arbeiten für Wismans, auch”. Voor wie nog meer, wil hij niet vertellen. „Das ist unser geschäftliches Geheimnis.” Bedrijfsgeheim. Maar de mannen werken legaal, beweert Repas. Vragen over de vele verschillende adressen van de diverse firma's wuift hij resoluut weg, hij vindt het mooi geweest. „Ik heb geen plicht om te antwoorden. Sie stellen

*dumme Fragen.*” Dan hangt hij op. Vakbondsmen Atema weet genoeg. „Deze zaak hebben we nu onderzocht, we hebben documenten gezien, buitenlandse spookbedrijven bezocht en meerdere Filipijnse chauffeurs gesproken. De FNV kan geen andere conclusie trekken dan dat we hier te maken hebben met het strafrechtelijk uitbuiten van mensen ofwel mensenhandel. De FNV vindt dit zó'n schrijnende zaak dat we aangifte gaan doen. Mensen worden uitgebuit, de concurrentie wordt vervalst en de verkeersveiligheid dagelijks in gevaar gebracht. Laat de klanten van Wismans maar zien met wat voor bedrijf zij feitelijk te maken hebben.” Even denkt hij na. „Het blijft toch opmerkelijk”, vervolgt hij, „wat inspecties niet kunnen, legt een vakbond met twee tanken benzine en een paar telefoontjes bloot.”

#### Mensenhandel

Atema heeft de machinerie in werking gezet om aangifte te doen. De chauffeurs kunnen dan worden veroordeeld en - als de autoriteiten ook concluderen dat er sprake is van uitbuiting - gebruikmaken van de zogenaamde B8/3-regeling voor slachtoffers van mensenhandel. Ze krijgen dan tijdelijk bescherming, geld en een verblijfsstatus in ruil voor verklaringen tegen de uitbouter. Kort daarna bevestigt de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW): „Wij doen onderzoek in deze zaak.”

Reageren?  
sjors.vanbeek@mgf.nl

## Filipijnen-route

De meeste chauffeurs die voor Wismans rijden, waren eerder in dienst bij het Zweedse bedrijf Dinotrans. Die firma ontdekte, vermoedelijk als eerste in Europa, in 2013 de 'Filipijnen-route'. In 2014 kwam een deel van de Dinotrans-chauffeurs in opstand tegen hun arbeidsomstandigheden. Uiteindelijk keerden ze terug naar de Filipijnen, mede omdat ze een baan voor Wismans in het vooruitzicht hadden. „Bij Dinotrans hadden we het beter”, zeggen de chauffeurs nu.

Voor zover bekend is Wismans het eerste bedrijf in Nederland dat Filipijnse chauffeurs heeft. Transport en Logistiek Nederland (TLN), de koepelorganisatie voor transportwerkgevers, heeft tot dusverre „geen signalen over de Filipijnen-route opgevangen”, zegt woordvoester Renée Reijers. Wismans is geen lid van TLN. Ook voor de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Inspectie SZW is het de eerste keer dat ze met Filipijnen in aanraking komen. De Filipijnse chauffeurs van Wismans zelf zeggen geen andere Nederlandse bedrijven te kennen waar landgenoten voor rijden.