

2024Z02578

Vragen van het lid **Patijn** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht «Duizenden truckers werken onder schrijnende omstandigheden: «Ik voel me als een hond aan de lijn»»* (ingezonden 15 februari 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het Telegraafartikel «Duizenden truckers werken onder schrijnende omstandigheden: «Ik voel me als een hond aan de lijn»»?¹

Vraag 2

Wat vindt u van het feit dat arbeidsmigranten uit derde landen onder schrijnende omstandigheden moeten werken in Nederland? Kunt u hierop reflecteren?

Vraag 3

Bent u het ermee eens dat vrachtwagenchauffeurs die de facto in Nederland werken ook dezelfde bescherming van de arbeidswetten en dezelfde arbeidsvoorwaarden moeten krijgen als Nederlandse vrachtwagenchauffeurs? Zo ja, hoe gaat u dit handhaven? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Welke beleidsmaatregelen heeft u tot uw beschikking om de werkomstandigheden te verbeteren voor deze mensen? Welke beleidsmaatregelen zijn er om de werkgevers, ofwel multinationals die opdracht geven aan transportbedrijven, ofwel de transportbedrijven of onderaannemers, aan te spreken en aan te pakken?

Vraag 5

Bent u bekend met de publicatie van Road Transport Due Diligence (RTDD) «Widespread exploitation in the EU road transport industry»?²

¹ Telegraaf, 11 februari 2024, «Duizenden truckers werken onder schrijnende omstandigheden: «Ik voel me als een hond aan de lijn»», (Duizenden truckers werken onder schrijnende omstandigheden: «Ik voel me als een hond aan de lijn» | Financieel | Telegraaf.nl).

² RTDD, december 2023, 'Widespread exploitation in the EU road transport industry', (<https://www.rtdd.org/wp-content/uploads/2024/01/REPORT-Widespread-Exploitation-in-the-EU-Road-Transport-Industry.pdf>).

Vraag 6

Bent u ermee bekend dat in het RTDD-rapport wordt uitgelegd hoe vrachtwagenchauffeurs uit onder andere Midden Azië in Nederland werken en dat dit gebeurt met werkvergunningen verstrekt in met name Polen en Litouwen, waarna chauffeurs via werkgevers uit deze landen «gedetacheerd» worden naar Nederland? Bent u bekend met de cijfers dat ruim 100.000 vrachtwagenchauffeurs uit derde landen in 2021 op deze manier in Nederland aan het werk waren, en dat in de Staat van Migratie 2023 van het Ministerie van Justitie en Veiligheid staat dat het gaat om 102.980 gedetacheerde chauffeurs? Wie draagt er verantwoordelijkheid voor de arbeidsomstandigheden van deze mensen?

Vraag 7

Ook wordt in dit rapport gesteld dat deze vrachtwagenchauffeurs die gedetacheerd worden, nooit in het land hebben gewerkt van waaruit zij gedetacheerd worden, maar onder andere in Nederland verblijven en werken, waarmee niet voldaan wordt aan de die de regels die gelden voor Posted Worker, kunt u aangeven of de aard en omvang van deze schijnconstructie bij de Nederlandse Arbeidsinspectie ook bekend is? Hoe kan er volgens u paal en perk gesteld worden aan deze grootschalige schijndetachering?

Vraag 8

De Europese Commissie presenteerde onlangs de Europese Unie (EU-)talentpool waardoor het makkelijker wordt voor werkzoekenden uit niet-EU landen om in EU-lidstaten aan het werk te komen, daarmee kan via een vergelijkbare (schijn)constructie als omschreven in het rapport van de RTDD nog meer arbeidsmigratie via detachering verwacht worden, kunt u in dat verband reflecteren op de mogelijke gevolgen van de talentpool?

Vraag 9

Is het kabinet voornemens deel te nemen aan deze optionele talentpool? Deelt u de zorgen dat op deze manier op nog grotere schaal schijndetachering zou kunnen plaatsvinden van arbeidsmigranten uit derde landen in de EU? Op welke manier gaat u ervoor zorgen dat dit voorstel niet voor dit doel wordt misbruikt?