

TAXI!

Malafide activiteiten en (ondermijnende)
criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche



Henk Ferwerda
Hester de Boer
Ilse van Leiden
Joey Wolsink

Beke *reeks*

TAXI!

TAXI!

Malafide activiteiten en (ondermijnende)
criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche

Henk Ferwerda
Hester de Boer
Ilse van Leiden
Joey Wolsink

Beke *reeks*

Colofon

In opdracht van

de tactische stuurgroep van het RIEC Amsterdam-Amstelland, bestaande uit de Belastingdienst, de gemeente Amsterdam, het openbaar ministerie en de politie

Met medewerking van

Juno van Esseveldt en Rebecca Rijnink

Omslag en opmaak

Marcel Grotens, Bureau Beke

Omslagfoto

Olaser, iStock by Getty Images

Druk gebonden versie

Drukwerknodig.nl

TAXI!

Malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche

Henk Ferwerda, Hester de Boer, Ilse van Leiden en Joey Wolsink

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de tactische stuurgroep van het RIEC Amsterdam-Amstelland. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van het onderzoek berust bij de auteurs. De inhoud vormt niet per definitie een weergave van het standpunt van de tactische stuurgroep van het RIEC Amsterdam-Amstelland.

© 2021, Bureau Beke, Arnhem.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.

No part of this publication may be reproduced in any form by print, photo print or other means without written permission from the authors.

ISBN

978-94-92255-44-0

Inhoud

	Voorwoord	7
	De belangrijkste bevindingen eerst	9
1	Achtergronden, vraagstelling en onderzoeksmethodiek	18
1.1	De Amsterdamse taxibranche	18
1.2	De malafide taxibranche	19
1.3	Een onderzoek naar ondermijnende criminaliteit in de taxibranche	20
1.4	Methoden van onderzoek	21
1.4.1	Deskresearch	21
1.4.2	Klachtenanalyse	23
1.4.3	Data-analyse: getallen en gevallen	23
1.4.4	Casestudies	24
1.4.5	ANPR-analyse	24
1.4.6	Interviews en mystery guest taxigesprekken	25
1.4.7	Organised Crime Lab	25
1.5	Leeswijzer	26
2	Opbrengsten uit de deskresearch	27
2.1	De ontwikkeling van de Amsterdamse taxibranche	27
2.1.1	Het taxistelsel in de gemeente Amsterdam	30
2.1.2	De evaluatie van het ingevoerde taxistelsel	32
2.1.3	De verklaringen voor het uitblijven van de gewenste doelstellingen	33
2.1.4	Een toekomstbeeld	37
2.1.5	De Agenda Taxi 2020-2025	38
2.2	Ondermijnende criminaliteit en de taxibranche	39
2.2.1	Kwetsbaarheid voor (ondermijnende) criminaliteit	40
2.2.2	Faciliteren van (ondermijnende) criminaliteit	40
2.2.3	Omvang en aard van (ondermijnende) criminaliteit binnen de taxibranche	42
2.2.3.1	Fraude	43
2.2.3.2	Illegale handel	48

2.3	Analyse van strafrechtzaken	51
2.3.1	Taxichauffeur als dader	52
2.3.2	Taxichauffeur als facilitator	56
2.4	De Amsterdamse taxibranche in de media	59
2.5	Resumé	68
3	Getallen en gevallen	69
3.1	Klachten over taxivervoer	69
3.1.1	Nader inzoomen op Amsterdam	71
3.2	Taxi's en criminaliteit: politiecijfers	72
3.2.1	Een eerste beeld	73
3.2.2	Inzoomen op drugs en wapens	75
3.3	Casestudies vanuit de opsporing	81
3.3.1	De relatie tussen taxi's en georganiseerde misdaad	82
3.3.2	Drugstransport, afpersing en fraude	83
3.3.3	Leren van onderzoeken	85
3.4	De ANPR-analyse	86
3.4.1	Getallen over taxi's	86
3.4.2	Kentekenhouders (ZZP-ers) en strafbare feiten	89
3.4.3	Bedrijvenanalyse	91
3.5	Resumé	99
4	In gesprek met experts	103
4.1	Interviews	103
4.2	Mystery guest ritten	110
4.3	Organised Crime Lab	112
4.4	Resumé	117
	Geraadpleegde bronnen	119
	Bijlagen	
	Bijlage 1: Informatiesheet	132
	Bijlage 2: Met dank aan	134
	Bijlage 3: Itemlijst	136
	Bijlage 4: Werkpakketten en maatregelen	137
	Bijlage 5: Delictscategorieën toegelicht	142
	Bijlage 6: Methodiek bedrijvenanalyse	147
	Bijlage 7: Uitnodiging Organised Crime Lab	149

Voorwoord

Dit rapport gaat over de Amsterdamse taxibranche. Een branche die belangrijk is voor de stad omdat toeristen maar ook inwoners van Amsterdam – dé taxistad van Nederland - er gebruik van maken. Het is ook een kwetsbare en voor criminelen toegankelijke branche, zo laat onderhavig onderzoek naar malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in deze branche zien.

Voor het onderzoek dat we in opdracht van de tactische stuurgroep van het RIEC Amsterdam-Amstelland uitvoerden, gebruikten we diverse bronnen. Zo analyseerden we bestaande data, onderzoeken en rechtspraak over klachten, incidenten en misdrijven in relatie tot taxi's. Ook gingen we in gesprek met diverse (ervarings-)deskundigen uit de private en publieke sector en maakten wij als mystery guests taxiritten om als klant ervaringen op te tekenen en in gesprek te gaan met chauffeurs. We verzamelden met behulp van de ANPR-camera's van de gemeente Amsterdam unieke data waardoor we meer weten over de chauffeurs en bedrijven die actief zijn op de Amsterdamse taximarkt. Tot slot hebben we in een Organised Crime Lab met een bont en select gezelschap twee virtuele criminele taxiondernemingen opgericht. Dit om inzicht te krijgen in sterke en zwakke schakels als opmaat voor een aanpak.

Aan het onderzoek hebben diverse personen meegewerkt. Ze hielpen ons aan data, werkten mee aan een interview of het Organised Crime Lab. Dat was nuttig, verhelderend en ook leuk. We zijn hen dan ook heel erkentelijk voor hun inbreng en danken hen daarvoor. Hun namen – zover ze dit wilden – staan weergegeven in bijlage 2.

Een speciaal woord van dank gaat uit naar Martha Specker en Beryl Dreijer van de gemeente Amsterdam en Han Dissel van de Politie Eenheid Amsterdam. Martha bracht ons in verbinding met noodzakelijke contacten en dacht met ons mee, Beryl heeft kritisch en opbouwend meegedacht om gebruik van de data van

de ANPR camera's van de gemeente Amsterdam mogelijk te maken en Han heeft ervoor gezorgd dat we over de juiste politiedata konden beschikken.

Tot slot bedanken wij de leden van de leescommissie voor hun feedback op het manuscript. Het betreft materiedeskundigen vanuit de belastingdienst, de Inspectie Leefomgeving en Transport, het openbaar ministerie, de politie en de gemeente.

Henk Ferwerda, Hester de Boer, Ilse van Leiden en Joey Wolsink
Arnhem, maart 2021

De belangrijkste bevindingen eerst

Dit rapport begint met de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek naar malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche dat in opdracht van de tactische stuurgroep van het RIEC Amsterdam-Amstelland is uitgevoerd. In dit hoofdstuk – dat te lezen is als een samenvatting van het onderzoek – staan we stil bij de vraagstelling, de onderzoeksmethoden en de belangrijkste resultaten. Tot slot worden kansen voor de aanpak van misstanden en (ondermijnende) criminaliteit in de taxibranche geschetst. De lezer die meer verdieping zoekt, kan terecht bij de hoofdstukken 1 tot en met 4.

Vraagstelling en methoden

Dit onderzoek is een fenomeenstudie naar de Amsterdamse taxibranche waarbinnen onder andere de volgende vragen aan de orde komen. Worden taxi's en/of taxibedrijven aangewend voor (ondermijnende) criminele activiteiten en zo ja, wat is de aard van het probleem, wat kenmerkt malafide taxibedrijven en -chauffeurs en welke indicaties zijn er voor de omvang? Op basis van deze vragen is ook aandacht besteed aan de mogelijkheden voor een preventieve, proactieve of repressieve aanpak.

In het onderzoek wordt zowel ingegaan op misstanden, malafide activiteiten als (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche. Dit is gedaan om de kwetsbaarheid van de branche te typeren waardoor de risico's op (ondermijnende) criminaliteit toenemen. Een aanpak moet dan idealiter ook breder zijn dan alleen de aanpak op (ondermijnende) criminaliteit.

Er zijn meerdere bronnen en methoden van onderzoek gebruikt om een zo betrouwbaar mogelijk beeld te kunnen geven van malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche. Naast een deskresearch waarbij literatuur, beleidsnotities, mediaberichten en rechtspraak werden geana-

lyseerd, voerden we analyses uit op bestaande geregistreerde data in bronsystemen. Dit betreft data van de gemeente, de politie en van de Stichting Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer (SLKT). Voor de verdieping op het fenomeen hebben we casestudies op basis van opsporingsonderzoeken uitgevoerd, zijn we in gesprek gegaan met 26 professionals en voerden we met 13 taxichauffeurs gesprekken tijdens mystery guest ritten.

Omdat we tijdens het onderzoek merkten dat er sprake was van ‘veel verhalen en weinig verballen’ (een gebrek aan harde data) hebben we op basis van Automatic Number Plate Registration (ANPR) – samen met de gemeente, Rijks Dienst voor het Wegverkeer (RDW) en de politie – een nieuwe en unieke dataset verzameld, geanalyseerd en verdiept. Op basis van deze data wordt inzicht gegeven in de aantallen straattaxi’s die in Amsterdam rondrijden, is nagegaan hoeveel ZZP-ers en bedrijven actief zijn op de Amsterdamse straattaximarkt en wordt ingegaan op hun (criminele) reputatie.

Het onderzoek is afgesloten met een Organised Crime Lab. Dit is een door Bureau Beke ontwikkelde methodiek om via een alternatieve weg oplossingen te bedenken voor de aanpak van complexe criminologische fenomenen. Tijdens het Organised Crime Lab hebben we met een specifiek samengesteld gezelschap van 13 personen uit zowel de publieke als private sector een denkexperiment uitgevoerd. In het kort komt het erop neer dat we met de deelnemers aan het Organised Crime Lab in groepsverband in de huid van een crimineel kruipen: *‘Think Thief Team’*. We hebben daarbij twee virtuele criminele organisaties opgericht om zicht te krijgen op de zwakke schakels in de branche en de ideale modus operandi om succesvol gebruik te kunnen maken van taxi’s en taxibedrijven ten behoeve van criminele activiteiten.

Amsterdam is de taxistad van Nederland

Actuele informatie over de aantallen taxi’s die in Amsterdam rondrijden, bleek schaars. De ANPR-camera’s verzamelden voor dit onderzoek alle blauwe kentekens (straattaximarkt) die in een periode van 18 dagen – 24 uur per dag – Amsterdam zijn ingegaan. In de periode van 18 dagen werden ruim een half miljoen (539.428) blauwe kentekens vastgelegd en na analyse blijkt het te gaan om 9.214 unieke taxikentekens. Uit onze dataset blijkt dat er op een gemiddelde dag in Amsterdam 2.798 unieke taxi’s rondrijden. De meeste taxi’s zijn in de middag (36%) en avond (27,5%) in Amsterdam actief. Detail, maar wel bijzonder, is dat één taxikenteken 1.123 keer in 18 dagen door een camera is vastgelegd; dat is 62 keer per dag. Op de Amsterdamse taximarkt zijn op basis van deze data 4.801

ZZP'ers en 1.050 taxibedrijven bedrijven actief. Van de bedrijven is 63% een eenmanszaak. Veel taxi's van buiten Amsterdam zijn in de hoofdstad actief, zo blijkt. ZZP-ers komen vaker uit Amsterdam (49%) of de regio Amsterdam (22%). De taxibedrijven komen daarentegen significant vaker van buiten de regio Amsterdam (63%). Te denken valt aan gemeenten in de provincies Noord-Brabant, Friesland, Gelderland en Utrecht.

De markt is verzadigd en de concurrentie groot

In de Amsterdamse taxibranche hebben zich de laatste jaren verschillende ontwikkelingen voorgedaan. Vooral de liberalisering, de Amsterdamse taxiverordening 2012 waarin onder andere is vastgelegd dat de opstapmarkt exclusief is voor de toegelaten taxi ondernemingen (TTO) en de opkomst van online platforms zoals Uber hebben geleid tot veel concurrentie, een overschot aan aanbieders, onvrede over het beleid en geen verbetering in kwaliteit of prijs. Daarnaast heeft de bel- en bestelmarkt via online platforms de opstapmarkt bijna volledig overgenomen. Vanuit de TTO's wordt gesproken over een ongelijk speelveld want zij zijn zichtbaar (lichtbak) voor controles en moeten aan meer verplichtingen voldoen dan de andere (Uber) chauffeurs.

Een kwetsbare branche

Uit diverse bronnen die we raadpleegden, blijkt de kwetsbaarheid en toegankelijkheid van de taxibranche voor verschillende vormen van malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit. Eigenlijk is er al jaren sprake van kleinere en grotere misstanden die aan de taxibranche – die zich kenmerkt door contant geld – te koppelen zijn. Nieuw is dat de markt onder andere door de komst van Uber overvol is waardoor het lastiger is om een boterham te verdienen en chauffeurs zich misschien eerder inlaten met malafide en criminele activiteiten.

Nagenoeg alle zware vormen van criminaliteit hebben de volgende overeenkomsten: transport, communicatie, wapens en geld. De branche is dus aantrekkelijk voor criminele groepen. De bestudeerde literatuur wijst op de kwetsbaarheid van de transportbranche, de zelfstandigheid in het taxiberoep, de mogelijkheid tot alibi voor de werkzaamheden en de sociale aard van het taxiberoep als mogelijke risicofactoren. Taxichauffeurs maken zich schuldig aan malafide activiteiten en criminaliteit maar hebben soms ook een faciliterende rol.

Wanneer we een tussenbalans opmaken dan doemt het beeld op van een kwetsbare branche. Er zijn veel (te veel) taxi's in Amsterdam waardoor het lastig

is om een goede boterham te verdienen. Dit vergroot de kwetsbaarheid en gelegenheid voor malafide en illegale praktijken. Daarnaast is de taxibranche een goede dekmantel voor criminele activiteiten omdat er geen structurele controle plaatsvindt en als er wel wordt gecontroleerd, is het lastig er een vinger achter te krijgen.

Klachten en taxigerelateerde incidenten

Ruim een derde (35%) van alle klachten over taxi's (consumentenvervoer) in ons land komt vanuit Amsterdam, zo laat de registratie van de Stichting Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer (SLKT) zien. Deels logisch omdat er in Amsterdam veel taxi's rondrijden. Klachten gaan vooral over tarieven en gedrag van de chauffeurs. In vergelijking met de rest van Nederland hebben de klachten in Amsterdam veel vaker met (wan)gedrag van chauffeurs te maken.

Uit de interviews komen ook nadrukkelijk misstanden op de standplaatsen naar voren die bestaan uit voorkruipen en onderlinge conflicten tussen chauffeurs. Ook het sjoemelen met de chauffeurskaart en boordcomputer (BCT), rijden met gekopieerde kentekenplaten (duplo's), geen APK of onverzekerd rijden zijn malversaties die aan de taxibranche kleven.

De afgelopen 3 jaar zijn er in Amsterdam 22.339 taxigerelateerde incidenten door de politie geregistreerd. Dit komt neer op gemiddeld 7.200 incidenten per jaar, 600 incidenten per maand en 20 incidenten per dag. De helft van de incidenten betreft uitgevoerde controles op taxi's, aandachtsvestigingen, snorders, overlast door taxi's, conflicten over betalingen en (wan)gedrag van chauffeurs en klanten. Een kwart (25%) van de incidenten betreft verkeersmisdrijven zoals betrokkenheid bij aanrijdingen, snelheids- en roodlichtovertredingen, mankementen aan het voertuig (verlichting, banden) of het doorrijden na een ongeval. Geweldsmisdrijven vormen met bijna een tiende deel (9%) van het totaal de derde categorie. Het gaat hierbij om verbaal en fysiek geweld zowel door als tegen taxi-chauffeurs. De vermogensmisdrijven (7,9%) bestaan uit bijvoorbeeld inbraken in taxi's maar ook uit tanken zonder betalen of het oplichten van klanten. De vernielingen en openbare orde misdrijven openbare orde (4%) bestaan enerzijds uit vernielingen aan taxi's en anderzijds uit het veroorzaken van openbare orde problemen door taxi's en taxichauffeurs. Bij de seksuele misdrijven (0,7%) gaat het vooral om (verbaal) seksueel grensoverschrijdend gedrag en aanrandingen door chauffeurs en soms om verkrachtingen door taxichauffeurs. De top 3 van hotspots van incidenten in Amsterdam wordt gevormd door 'Meer en Vaart', 'Elandsgracht' en 'Flierbosdreef'.

Drugs- wapens en ondermijning

De drugs- en wapenmisdrijven zijn in aantal laag in de politieregistraties, maar kunnen wel een relatie met het onderwerp ondermijning hebben. Een diepteanalyse op 50 van dergelijke incidenten en 36 rechtszaken leert dat taxi's en taxichauffeurs betrokken zijn bij het transport, het bezit en de handel in soft- of harddrugs, wapens in hun bezit hebben dan wel een link hebben naar criminele Albanese. Zes recente opsporingsonderzoeken vullen voorgaand beeld verder in. De taxibranche blijkt soms een perfecte dekmantel voor het faciliteren van criminele – Albanese – organisaties die zich bezighouden met wapens en drugs. Taxi's worden ingezet voor het transport van drugs, geld en criminelen. Soms is de taxichauffeur een spin in het web van een crimineel netwerk waarbij hij alles regelt.

In het onderzoek vinden we ook aanwijzingen – zonder dat de omvang is te duiden – dat taxibedrijven zich bezighouden met belastingfraude en arbeidsuitbuiting van chauffeurs. Het zijn constructies die werken met katvangers en na verloop van tijd ploffend en doorgaan onder een andere naam.

Van vakman tot snorder

De komst van Uber en andere platforms heeft er ook voor gezorgd dat er nieuwe categorieën taxichauffeurs zijn bijgekomen die niet altijd het vervoer van klanten op nummer één hebben staan. Naast de vakman onderscheiden we in het onderzoek de broodrijder, de rondjesrijder en de snorder als het gaat om typen taxichauffeurs.

In verschillende samenstellingen maakten onderzoekers als mystery guests kennis met de Amsterdamse taxibranche. De ritjes hebben we samengevat in de volgende drie impressies: 'een zwarte rit met een rommelaar', 'vroeger was alles beter' en 'gemak dient de mens'. Het vervoer van A naar B was in diverse gevallen geen reclame voor de stad Amsterdam. Vieze taxi's, chauffeurs die het niet zo nauw nemen met de regels en veel bereidheid om ons aan verdovende middelen te helpen. Er werd – vaak door vakmensen – veel geklaagd over de oneerlijke concurrentie van Uber en de overvolle markt.

Bekenden van de politie

Van de 4.801 ZZP-ers die we via de ANPR in beeld hebben gekregen, is in de politietypesystemen nagegaan of ze in de afgelopen 3 jaar verdacht zijn geweest van een misdrijf. Bij 18% van de taxichauffeurs is dit het geval. Verder blijkt dat 36% van de taxichauffeurs als betrokkene bij een misdrijf staat geregistreerd. De kwalificatie

of rol 'betrokkene' is minder hard dan 'verdachte', maar houdt wel in dat de taxichauffeur iets met het gepleegde strafbare feit te maken heeft gehad maar door de politie niet als verdachte wordt gezien. Wanneer we beide rollen samen nemen – dus verdacht en/of betrokken – dan blijkt dat iets meer dan de helft van de taxichauffeurs (53%) in de voorbije 3 jaar ten minste één keer (gemiddeld 2,5 keer) in de politieregistraties voorkomt en dat 47% van de taxichauffeurs geen registratie in de politiesystemen hebben. De meeste misdrijven die door taxichauffeurs worden gepleegd zijn niet ondermijning gerelateerd. Taxichauffeurs worden namelijk vooral verdacht van verkeersmisdrijven gevolgd door geweldsmisdrijven.

Opmerkelijk is dat 42% van de taxichauffeurs die in Amsterdam als ZZP-er werken voorkomen in Summ-It. Dit houdt in dat ze – als verdachte, betrokkene of getuige – voorkomen in een opsporingsonderzoek. Opsporingsonderzoeken worden vooral gestart als er sprake is van complexe en ernstige misdrijven. Te denken valt aan drugs, wapens, ondermijning, ernstig geweld en levensdelicten.

Taxibedrijven die slecht vindbaar zijn

Uit de bedrijvenanalyse van de 1.050 taxibedrijven die op de Amsterdamse taxi-markt actief zijn, blijkt dat ze hoog scoren op onvindbaarheid, onzichtbaarheid en onprofessionaliteit. Dat is voor een bedrijfstak die geld wil verdienen door klanten te werven opmerkelijk. In een recent onderzoek naar ondermijning op de luchthaven Schiphol voerden we voor 648 bedrijven die behoren tot risicovolle branches een soortgelijke bedrijvenanalyse uit. De vergelijking leert dat de taxi-brancher significant slechter scoort dan risicovolle bedrijven op de luchthaven Schiphol, waar diverse vormen van ondermijnende criminaliteit voorkomen.

Taxibedrijven willen normaal gesproken klandizie. Daarvoor is het van belang dat klanten het bedrijf kunnen bereiken. Uit onze analyse blijkt dat slechts een vijfde van alle taxibedrijven een professionele, taxigerelateerde website op Google aanbieden. Verder is slechts bij iets meer dan de helft (54%) van de bedrijven een telefoonnummer via Google vindbaar.

Een wolf in schaapskleren

De 71 taxibedrijven (7%) met de hoogste (en dus negatieve) scores in onze bedrijvenanalyse zijn mogelijk malafide. Ze blijken vooral (70%) opgericht te zijn in de afgelopen 3 jaar. Geen van deze bedrijven heeft een website en maar liefst driekwart (76%) van deze bedrijven is niet te herleiden als taxibedrijf. Deze 'taxibedrijven' handelen in auto's dan wel zijn actief in de lease of verhuur van auto's.

Ook is een aantal taxibedrijven ingeschreven als financiële holding (31%). Het valt op dat van deze bedrijven een groot deel van buiten Amsterdam komt. 16% komt uit de regio en 45% uit de rest van het land. We doen een opmerkelijke waarneming op Google Maps want van deze 71 slechts scorende bedrijven is meer dan de helft (55%) nog niet vindbaar op Google Maps omdat ze te kort bestaan. Voor geen van de andere bedrijven is een indicatie aanwezig dat zich op het adres een taxibedrijf bevindt.

Alles overziend: de aard en omvang van de problematiek

Wanneer alle bronnen op een rij worden gezet, komt een beeld naar voren van een kwetsbare branche die vatbaar is voor criminaliteit en interessant voor criminelen. Veel bronnen die we raadpleegden zijn beschrijvend van aard en geven wel een beeld van wat er voorkomt binnen de taxibranche maar veel minder in welke mate dit het geval is. Relatief veel chauffeurs (meer dan de helft in de afgelopen drie jaar) zijn bekenden van de politie, zo zagen wij, maar dan vooral als verdachte of betrokkene bij verkeers-, gewelds en vermogensmisdrijven.

Hun bewuste of onbewuste aandeel bij ondermijnende criminaliteit is er zeker, is moeilijk vast te stellen, maar hoogstwaarschijnlijk relatief klein in vergelijking met andere vormen van criminaliteit. De diverse bronnen die wij raadpleegden, wijzen er wel op dat de taxibranche een interessante spil in een web van criminele netwerken kan zijn. Het betreft netwerken die zich vooral bezighouden met drugs en wapens. Daarbij zijn chauffeurs faciliterend en taxi's de perfecte dekmantel om drugs, wapens maar ook criminelen te vervoeren. Op deze wijze zijn onder- en bovenwereld aan elkaar verbonden.

Ook zijn er op basis van de geraadpleegde bronnen aanwijzingen van belastingfraude (plof bv's) en arbeidsuitbuiting (katvangers) in de taxibranche. Op basis van de bedrijvenanalyse zou er bij 7% van de taxibedrijven sprake kunnen zijn van malafide activiteiten die kunnen raken aan vormen van ondermijnende criminaliteit. Diepgaander operationeel onderzoek – bijvoorbeeld vanuit het RIEC – zal daar meer zicht op moeten geven.

Kansen voor de aanpak

De aanpak blijft op dit moment nadrukkelijk achter bij de ernst en complexiteit van de problematiek. Over de aanpak hebben we in de interviews en het Organised Crime Lab veel ingrediënten verzameld die zich laten vertalen in de volgende punten die we kort typeren:

- Regulering is noodzakelijk omdat de markt overvol is. Op basis van de openbare orde en veiligheid zou er volumebeleid op het aantal taxi's kunnen plaatsvinden door bijvoorbeeld een Amsterdamse vergunning te introduceren. Ook zijn er mogelijkheden met systemen van intelligente toegang tot de binnenstad.
- Screening – en herscreening – van de ondernemer (Bibob en bij de KvK) maar ook – gelet op de verkeers- en geweldsmisdrijven – van de chauffeurs (VOG) moet een impuls krijgen en kan bijvoorbeeld via een Amsterdamse vergunning.
- Zorg voor een realtime informatiepositie voor handhavers om controles op straat – 'kijken achter het kenteken' – meer inhoud te geven.
- Zorg dat de overheid een gevreesde vijand is. Bouw nadrukkelijk barrières in zoals bij de overschrijving van kentekens, maak meer gebruik van digitale controles als het gaat om misstanden en bouw digitale barrières in om misstanden tegen te gaan. De Belastingdienst zou – om de belastingfraude van plof bv's tegen te gaan – bedrijven kunnen verplichten om te gaan werken met een G-rekening. Een dergelijke oplossing vraagt wel tijd want daar is een wetswijziging voor nodig.
- Vanuit het urgentiebesef is het niet alleen belangrijk dat de politie en Belastingdienst kennis hebben van de taxibranche, maar ook over capaciteit beschikken om onderzoek uit te voeren naar misstanden binnen de branche.
- Om de kwaliteit van het product taxi als visitekaartje van de stad Amsterdam te verhogen, moet er gewerkt worden aan de uitstraling en kwaliteit van de chauffeurs. Dit zou kunnen via herintroductie van het ondernemersdiploma waarbij de afgifte van het diploma ook afhankelijk is van de fiscale positie van de ondernemer.
- Stap af van het systeem van TTO's, zorg voor een gelijk speelveld en introduceer een Amsterdamse taxi-app waarin vergunde taxi's zichtbaar zijn en de klant een keuze kan maken. Kijk bij de afgifte van de vergunning ook naar de fiscale positie van de ondernemer. Indien deze niet in orde is, is dat reden om de vergunning niet af te geven. Zorg net als in veel andere

buitenlandse steden dat taxi's als taxi – voor de klant en handhavers – herkenbaar zijn.

- Voer vanuit opsporingsonderzoeken bewustwordingsgesprekken met taxichauffeurs met de boodschap dat criminelen misbruik van taxi's en taxichauffeurs kunnen maken.
- Overheidspartijen zouden veel meer dan nu het geval is informatie over chauffeurs, bedrijven en taxi's integraal met elkaar dienen uit wisselen. Dit zou via de RIEC-tafel kunnen, maar voor een adequate aanpak van misstanden in de taxibranche zou de Inspectie Leefomgeving en Transport convenantpartner in het RIEC moeten worden. Ook zou het RIEC meer analysecapaciteit op dit thema moeten hebben. Onderhavig onderzoek maakt duidelijk dat er veel relevante data voorhanden is om malafide en criminele activiteiten in de branche inzichtelijk te maken en aan te pakken.

Tot slot

Het is code rood voor de Amsterdamse taxibranche. Inzicht in het fenomeen zoals met onderhavig onderzoek verkregen, leert dat de branche een slecht imago heeft. En dat is jammer want de taxibranche is onlosmakelijk verbonden met het toerisme in Amsterdam. Het onderzoek laat ook zien dat het verder strekt dan alleen een slecht imago: de branche is in toenemende mate gecriminaliseerd. En dan gaat het niet alleen om kleine misstanden maar voor een deel ook om de inmenging van de georganiseerde misdaad en ondermijnende criminaliteit. Tegelijkertijd liggen er voldoende kansen voor de aanpak om zowel het imago te verbeteren als de misstanden binnen de branche – samen met de goedwillende en bonafide taxiondernemers - terug te dringen. Daarvoor moeten de betrokken instanties de handen in elkaar slaan.

1

Achtergronden, vraagstelling en onderzoeksmethodiek

In dit eerste hoofdstuk staan we stil bij de achtergronden en de aanleiding voor het onderzoek, de vraagstelling en de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd. We besluiten met een leeswijzer.

1.1 De Amsterdamse taxibranche

Cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) laten zien dat het Nederlandse taxilandschap het afgelopen decennium sterk is gegroeid. Deze groei is met name terug te voeren op de laatste jaren: in 2020 lag het aantal taxivestigingen meer dan negentig procent hoger (+93%) dan in 2015. Vooral in Amsterdam steeg het aantal taxibedrijven sterk. De groei betreft met name een stijging van het aantal eenmansbedrijven c.q. taxibedrijven met één werkzame persoon en is dus geografisch gezien geconcentreerd. Bijna vier op de tien (38%) van de taxibedrijven zijn gevestigd in Amsterdam en omstreken.

Daarmee is Amsterdam koploper in het aantal geregistreerde taxibedrijven, dat bijna vijf keer hoger ligt dan het aantal taxibedrijven in 'tweede taxistad' Rotterdam. Het merendeel van de taxibedrijven (85%) in Amsterdam is een eenmansbedrijf. Een mogelijke verklaring daarvoor is de opkomst van online diensten die vraag (reizigers) en aanbod (chauffeurs) bij elkaar brengen. Bovendien heeft een wijziging van de Taxiwet in 2016 het eenvoudiger gemaakt om taxiondernemer te worden (Dijkzeul, van Schelven, de Leeuw en Corten, 2018).

Binnen de context van het taxivervoer bestaat een onderscheid tussen de opstap- en de bestelmarkt. Binnen de opstapmarkt bieden taxibedrijven hun diensten aan op vaste standplaatsen en de openbare weg. In Amsterdam moeten deze taxibedrijven zijn aangesloten bij één van de Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's), waaraan de gemeente specifieke eisen stelt op het vlak van herkenbaarheid en zichtbaarheid. De bestelmarkt bestaat grotendeels uit zelfstandige chauff-

feurs die hun diensten via digitale platforms aanbieden. Het in 2012 ingevoerde Amsterdamse taxistelsel is recentelijk geëvalueerd. Omdat het Amsterdamse taxistelsel zich specifiek richt op de opstapmarkt, had de evaluatie uitsluitend betrekking op dit deel van de taximarkt. De evaluatie heeft duidelijk gemaakt dat het ontbreken van objectieve cijfers het doen van uitspraken over ontwikkelingen in de veiligheid en kwaliteit onmogelijk maakt. Bovendien is de beoogde zelfregulering van de opstapmarkt onvoldoende gerealiseerd, wat betekent dat het taxistelsel voorlopig nog gemeentelijke aandacht zal vergen. Daarbij lijkt aandacht voor een dalend aandeel van de opstapmarkt en een stijgend aandeel van de bestelmarkt noodzakelijk (Dijkzeul e.a., 2018).

Samengevat betekent het voorgaande dat de taximarkt in Amsterdam het grootst is van alle Nederlandse gemeenten, de bestelmarkt in lijn met landelijke ontwikkelingen ook in Amsterdam groeit en er in Amsterdam verhoudingsgewijs veel eenmansbedrijven actief zijn.

1.2 De malafide taxibranche

De term malafide refereert naar onbetrouwbaar zijn en/of te kwader trouw te werk gaan. Onderzoek naar malafide taxibedrijven is schaars of gedateerd zoals we later in dit rapport zullen zien. Een van de weinige gevonden onderzoeken is al weer 12 jaar oud (Brummelkamp, 2008). In dat onderzoek wordt geconcludeerd dat lichte vergrijpen onder taxichauffeurs veelvoorkomend en in meer of mindere mate geaccepteerd zijn. Deze raken – blijkens dit onderzoek – gedeeltelijk aan fraude, zoals het meer uren rijden voor een werkgever dan doorgegeven aan de Belastingdienst. Brummelkamp laat zien dat - in de periode 1997–2007 - 1,2 procent van de toenmalige totale populatie taxichauffeurs is verdacht van valsheid in geschrifte. Voorbeelden van verwevenheid met de georganiseerde criminaliteit komen ook aan bod. Zo zou een taxi(bedrijf) kunnen dienen als intermediair van of loket voor de georganiseerde criminaliteit op het vlak van drugshandel en illegale prostitutie of hiervoor als vervoer(der) worden ingezet. Daarnaast bestaat het risico op witwassen. Tegelijkertijd waren er ten tijde van het onderzoek in 2008 geen concrete aanwijzingen voor een sterke verwevenheid tussen de taxibranche en de georganiseerde criminaliteit. Vooralsnog lijkt het slechte imago van de taxibranche – op basis van onderzoek – dan ook te kunnen worden herleid naar de eerder genoemde gedragingen die met valsheid in geschrifte te maken hebben. Op basis van open bronnen vallen ook druggerelateerde criminaliteit en wangedragingen van individuele chauffeurs op. In onderstaande box en

andere boxen in dit rapport worden ter illustratie voorbeelden van misstanden en criminaliteit in de branche weergegeven.

Gegijzelde chinezen

‘De taxichauffeur die vorig jaar in Amsterdam vier Chinese zakenlieden gijzelde en probeerde af te persen, is donderdag door de rechtbank in de hoofdstad veroordeeld tot negen maanden gevangenisstraf, waarvan drie voorwaardelijk. (..) Volgens de rechtbank joeg T. zijn slachtoffers grote angst aan en hield hij geen rekening met de gevolgen van zijn daden. Het zou hem enkel te doen zijn geweest om winstbejag, en dat rekent de rechtbank hem zwaar aan. T. heeft niet alleen de slachtoffers geschaad, maar ook het imago van de taxibranche en van de stad Amsterdam, oordeelt de rechter.’ (De Volkskrant, 6 juli 2017).

1.3 Een onderzoek naar ondermijnende criminaliteit in de taxibranche

Gezien de kennislacune als het gaat om taxigerelateerde criminaliteit heeft de tactische stuurgroep van het RIEC Amsterdam-Amstelland aan Bureau Beke gevraagd een onderzoek uit te voeren dat zich richt op ondermijnende criminaliteit binnen de Amsterdamse taxibranche. Aan dit fenomeenonderzoek ligt de volgende vraagstelling ten grondslag:

‘Worden taxi’s en/of taxibedrijven aangewend voor criminele activiteiten en zo ja, wat is de aard van het probleem, wat kenmerkt malafide taxibedrijven en -chauffeurs en welke indicaties zijn er voor de omvang?’

De opdrachtgever heeft aangegeven dat het bij de in de vraagstelling bedoelde criminele activiteiten in het bijzonder gaat om aan ondermijning gerelateerde strafbare feiten.

Definitie ondermijning

‘Ondermijnende criminaliteit is vaak niet direct zichtbaar en zorgt voor een vermenging van de boven- en onderwereld. Dit zorgt voor effecten op de sociaal-culturele, economische, politieke, technologische, ecologische en demografische pijlers van de maatschappij waardoor de samenleving fundamenteel wordt aangetast (Lam, Van der Wal & Kop, 2018). Voorbeelden van ondermijnende criminaliteit zijn drugshandel, mensenhandel, fraude en witwassen (Kolthof & Khonraad, 2016)’.

Uit de vraagstelling volgen de volgende onderzoeksvragen:

- Welke vormen van ondermijnende criminaliteit ontmoeten we binnen de taxibranche?
- Wat zijn de kenmerken van malafide taxibedrijven en taxichauffeurs?
- Zijn onder- en bovenwereld aan elkaar verbonden en indien dit het geval is, wat is er dan te zeggen over geldstromen en faciliteerders?
- Zijn er (mogelijke) criminele netwerken in de branche te identificeren en zo ja, hoe werken die?
- Wat betekent voorgaande voor de preventieve en repressieve aanpak?

Goed om te vermelden is dat we een breed beeld hebben geprobeerd te geven van misstanden, malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche. Dit is gedaan om de kwetsbaarheid van de branche te typeren waardoor de risico's op (ondermijnende) criminaliteit toenemen. Een aanpak moet dan idealiter ook breder zijn dan alleen de aanpak op (ondermijnende) criminaliteit.

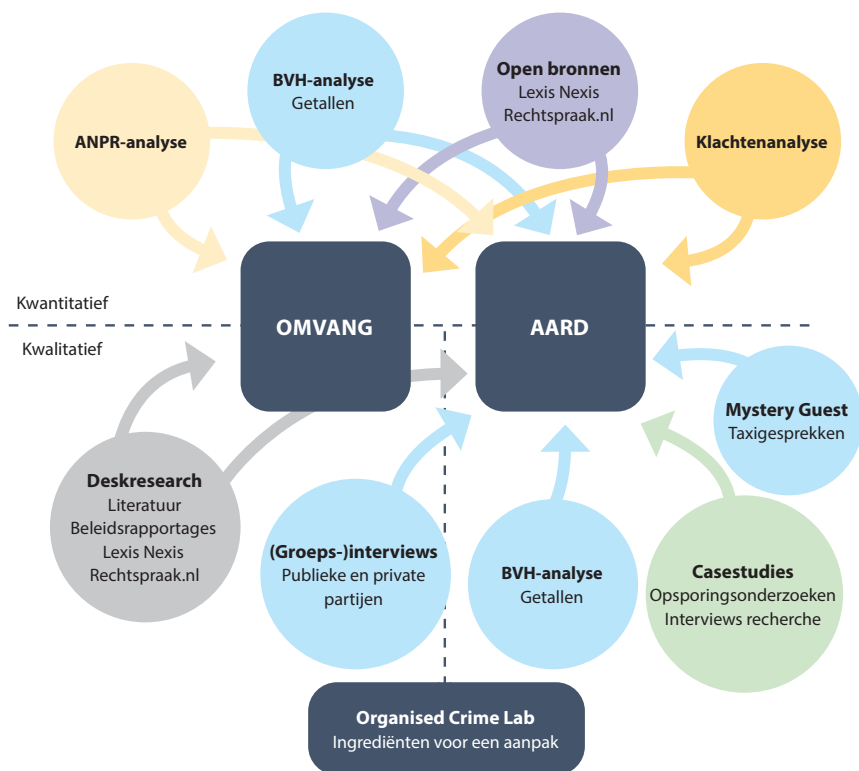
1.4 Methoden van onderzoek

In het onderzoek hebben we een combinatie van methodieken gebruikt om een zo betrouwbaar mogelijk beeld te kunnen geven van ondermijnende criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche. Naast een deskresearch analyseerden we bestaande geregistreerde data in bronsystemen. Voor de verdieping op het fenomeen hebben we casestudies uitgevoerd, interviews met professionals en gesprekken met taxichauffeurs tijdens mystery guest ritten gevoerd. Omdat we tijdens het onderzoek merkten dat we een gebrek hadden aan harde data hebben we op basis van *Automatic Number Plate Registration* (ANPR) – samen met de gemeente en de politie – een nieuwe en unieke dataset verzameld, geanalyseerd en verdiept. Het onderzoek is afgesloten met een *Organised Crime Lab* om concrete voorstellen voor een aanpak te kunnen formuleren. Bij het benaderen van respondenten werd gebruik gemaakt van een informatiesheet (bijlage 1). In figuur 1.1 staan de onderzoeksactiviteiten weergegeven waarna we deze nader toelichten.

1.4.1 Deskresearch

De deskresearch voerden we uit ter oriëntering op en inkadering van het onderzoeksthema. We maakten een verkenning van de bestaande (internationale) literatuur over de rol van taxi's bij criminele activiteiten. Ten tweede analyseerden we beleidsnotities in relatie tot de taxibranche die in Amsterdam zijn verschenen

Figuur 1.1 - Schematische weergave van het onderzoek



in de afgelopen jaren. Vervolgens hebben we een analyse gemaakt van 36 afgesloten Amsterdamse strafrechtzaken uit de periode 1 januari 2015 tot en met 31 december 2019 die op www.rechtspraak.nl zijn gepubliceerd. Goed om te vermelden dat niet alle strafzaken op rechtspraak.nl worden gepubliceerd. We hebben van de aanwezige zaken een inhoudsanalyse gemaakt waarbij aard en kenmerken van taxigereleerde criminaliteit, de daders en de slachtoffers zorgvuldig in beeld zijn gebracht. Tot slot voerden we een search in LexisNexis uit en brachten we in kaart in hoeverre taxi's en taxibedrijven in Amsterdam in nieuwsberichten voorkomen in relatie tot verschillende vormen van criminaliteit. LexisNexis geeft toegang tot meer dan 36.000 internationaal gerenommeerde nieuwsbronnen en zakelijke bronnen. De database bevat ruim 75 Nederlandse uitgevers, waaronder alle grote landelijke en regionale kranten en opiniebladen. In LexisNexis kan aan de hand van zoektermen gericht worden gezocht naar berichtgeving in landelijke en regionale dagbladen.

Koeriers vervoerden drugs in taxi

De politie heeft onlangs een grote drugsvangst gedaan en daarbij werden vijf Amsterdammers gearresteerd. Ook werden er bijna drie ton aan contant geld en tassen vol XTC-pillen in beslag genomen. Daarnaast zijn er zeven voertuigen en dik twaalf kilo cocaïne ingenomen na een huiszoeking. De verdachten zitten nog vast. Eén van hen vervoerde drugs in zijn taxi, meestal ging dat om wikkels cocaïne. Nadat de recherche deze taxichauffeur op het spoor kwam, is hij opgepakt samen met nog twee drugskoeriers. De drie verdachten zijn 28, 29 en 32 jaar oud.

Volgens de rechercheurs leverden de koeriers wekelijks vijfhonderd bestellingen af, bestaande uit minimaal één wikkel cocaïne van 50 euro. Zo haalden de mannen een weekomzet van 25.000 euro. Volgens de politie hadden ze de beschikking over een aanzienlijke klantenkring.

Via de koeriers kwamen de rechercheurs ook twee opdrachtgevers op het spoor. Het gaat om een man van 38 uit West en een 28-jarige man uit Buitenveldert. Vervolgens zijn er huiszoekingen op in totaal zes adressen geweest. Als rechercheurs aanbellen op één van de adressen in Zuidoost, gooit een 50-jarige bewoonster nog snel een koffer van het balkon. Die blijkt vol te zitten met cocaïne, xtc-pillen en een automatisch vuurwapen. In de woning zelf wordt ook nog veel drugs gevonden: ongeveer twaalf kilo coke met een straatwaarde van een half miljoen. De vrouw is aangehouden. In totaal vindt de politie in totaal 288.000 euro aan contant geld, zeven voertuigen, ruim twaalf kilo cocaïne en tassen vol met xtc. (AT5, 22 februari 2018).

1.4.2 Klachtenanalyse

Om zicht te krijgen op misstanden waar reizigers in taxi's tegenaan lopen, maakten we een feitelijke analyse (wat komt er voor) van klachten. We analyseerden over de periode 2016 tot en met 2019 alle klachten die binnengekomen zijn bij de Stichting Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer (SLKT) in het algemeen en voor Amsterdam in het bijzonder. Door het registreren en afhandelen van klachten in het taxivervoer probeert de SLKT een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de diensten die door taxi's worden geleverd en aan het verbeteren van het imago van de Nederlandse taxibranche.

1.4.3 Data-analyse: getallen en gevallen

Om iets te kunnen zeggen over de aard en omvang van taxigereleerde vormen van criminaliteit in Amsterdam hebben wij een analyse uitgevoerd op geregistreerde data in het bedrijfsprocessensysteem van de Nationale Politie:

de Basisvoorziening Handhaving (BVH). We voerden deze analyse uit in nauwe samenwerking met de afdeling analyse en onderzoek van de Politie Amsterdam en om kennis te mogen dragen van politie-informatie verleende het College van procureurs-generaal ons een toestemming.

Binnen BVH analyseerden we alle taxigerelateerde registraties binnen de Eenheid Amsterdam over een periode van 3 jaar. In de analyse is een categorisering gemaakt naar locatie en type incident. Op basis hiervan kunnen we een eerste beeld geven van de omvang en aard van taxigerelateerde criminaliteit in Amsterdam.

Op 50 incidenten uit de dataset van 3 jaar hebben we op basis van het BVH-nummer de mutatie opgevraagd om deze inhoudelijk te kunnen analyseren. Door deze verdiepende analyse is zicht gekregen op aard, slachtoffers, dadergroepen, modus operandi en kenmerken. De 50 incidenten die we hebben geselecteerd zijn een steekproef van incidenten die hetzij met drugs dan wel met wapens (of een combinatie van beiden) te maken hadden. Omdat dit type incidenten regelmatig een relatie hebben met ondermijnende criminaliteit kunnen we op deze manier dichterbij het onderwerp ondermijning komen.

1.4.4 Casestudies

Ter verdieping van de aard van de betrokkenheid van taxi's en taxibedrijven bij criminele activiteiten hebben we zes casestudies uitgevoerd. Een casestudie houdt in dat we een analyse maken van een recent uitgevoerd opsporingsonderzoek naar in dit geval criminele activiteiten waarbij een taxi of taxibedrijf een rol speelt. Hiertoe hebben we de zaken besproken met de teamleiding van het opsporingsonderzoek. Met de casestudies hebben we onder andere een beeld kunnen geven van:

- Kenmerken van de betrokkenen (verdachten, taxibedrijf);
- Type strafbare feiten;
- Werking en organisatie van de dadergroep;
- Relatie met facilitators;
- Feiten en modus operandi (vervoer en criminele activiteiten).

1.4.5 ANPR-analyse

Om meer zicht te krijgen op de aantallen taxi's in Amsterdam, de herkomst van de bedrijven die in Amsterdam hun diensten aanbieden en de mate waarin de kentekenhouders zich schuldig maken aan strafbare feiten is een analyse uitgevoerd op alle blauwe kentekens (en dan alleen de straattaxi's) die in een periode van 18 dagen – 24 uur per dag – en net voor het uitbreken van corona via

ANPR-camera's van de gemeente Amsterdam zijn verzameld. Hiertoe is gebruik gemaakt van ANPR-camera's op een manier dat zeker is dat de taxi's het centrum van Amsterdam zijn ingegaan. Dit is gedaan via ANPR-camera's op afritten op de ring A10 en in de stad.

Op de 9.214 unieke taxikentekens werden in samenwerking met de RDW en de politie vervolganalyses uitgevoerd, waardoor we zicht kregen op de aantallen en herkomst van de ZZP-ers (natuurlijke personen) en taxibedrijven (rechtspersonen). Ook hebben we zicht gekregen op de gepleegde strafbare feiten door de kentekenhouders die als ZZP-er werkzaam zijn en op de reputatie van de taxibedrijven.

De gemeente Amsterdam is akkoord gegaan met verdere verwerking van de ANPR data voor zover dit uitsluitend in het kader van dit wetenschappelijk onderzoek zou plaatsvinden, en onder de aanvullende voorwaarde dat er op algemeen niveau (en dus niet op naamsniveau of bedrijfsniveau) over de resultaten wordt gerapporteerd.

1.4.6 Interviews en mystery guest taxigesprekken

Aanvullend op voornoemde onderzoeksactiviteiten hebben we (groeps-)interviews gehouden waarbij we in totaal 26 respondenten hebben gesproken. De interviews – die we voerden aan de hand van een itemlijst (bijlage 3) – hadden tot doel om de problematiek en aard van de betrokkenheid van de taxibranche bij ondermijnende criminaliteit nader in beeld te brengen en ideeën over de aanpak te verzamelen. We spraken met materiedeskundigen uit de publieke sector en met private partijen uit de taxibranche (bijlage 2).

Naast deze formele interviews hebben onderzoekers van Bureau Beke ook als *mystery guest* tien taxigesprekken gevoerd. Voor deze activiteit stapten we – alleen of als duo – op verschillende tijden in verschillende taxi's in Amsterdam (zowel opstap als Uber) en tijdens die ritten – van ongeveer een half uur – voerden we gesprekken met de chauffeur over het werk, de branche en eventuele misstanden.

1.4.7 Organised Crime Lab

Als sluitstuk van het fenomeenonderzoek organiseerden we een *Organised Crime Lab* (OCL) dat in dienst stond van het in beeld brengen van oplossingsrichtingen voor de aanpak. Dit is een door Bureau Beke ontwikkelde methodiek om via een alternatieve weg oplossingen te bedenken voor de aanpak van complexe criminologische fenomenen (van Leiden, Lenders en Ferwerda, 2018). Tijdens het *Organised Crime Lab* hebben we met een specifiek samengesteld gezelschap van 13 personen uit zowel de publieke als private sector een denkexperiment uitge-

voerd. In het kort komt het erop neer dat we met de deelnemers aan het *Organised Crime Lab* in groepsverband in de huid van een crimineel kruipen. Dit wordt in de literatuur ook wel het ‘*Think Thief Team*’ (Topalli, Dickinson en Jacques, 2020) genoemd. We hebben daarbij twee criminele organisaties opgericht:

1. *Een organisatie om met taxi's het vervoer van criminelen, wapens en drugs mogelijk te maken.*
2. *Een organisatie om via een taxibedrijf geld wit te wassen en de belasting op te lichten.*

Tijdens het OCL is gezamenlijk uitgedacht wat de zwakke schakels in de branche zijn en wat de ideale modus operandi zijn om succesvol gebruik te kunnen maken van taxi's en taxibedrijven ten behoeve van criminele activiteiten. Met name het betrekken van kenners uit de private sector maar ook de gemengde samenstelling van ‘outside the box denkers’ uit de strafrechtsketen bleek ook nu weer een goede manier om ingrediënten voor de aanpak te verzamelen.

1.5 Leeswijzer

De rest van dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de opbrengsten uit de deskresearch beschreven. Hoofdstuk 3 staat in het teken van de uitkomsten van de analyses van diverse databronnen en de analyse en beschrijving van casuïstiek. De kennis van experts op basis van interviews, mystery guest ritten en het Organised Crime Lab komt in hoofdstuk 4 aan bod. Deze hoofdstukken dienen ter onderbouwing van het hoofdstuk waarmee dit rapport opende: ‘De belangrijkste bevindingen eerst’.

2

Opbrengsten uit de deskresearch

In dit hoofdstuk staat de Amsterdamse taxibranche en de wijze waarop ondermijnende criminaliteit in deze branche voorkomt centraal. Paragraaf 2.1 gaat aan de hand van wetenschappelijk onderzoek en beleidsnotities eerst in op de ontwikkeling van de Amsterdamse taxibranche van 2000 tot 2020. In paragraaf 2.2 staat ondermijning centraal, waarbij de wijze waarop taxi's en taxichauffeurs betrokken zijn bij ondermijnende criminaliteit op basis van beschikbare literatuur in kaart wordt gebracht. Om deze kennis aan te vullen, besteedt paragraaf 2.3 aandacht aan een inhoudsanalyse van 36 afgesloten Amsterdamse strafrechtzaken die ook ingaan op de aard van taxigerelateerde (ondermijnende) criminaliteit. Tot slot wordt in paragraaf 2.4 op basis van de LexisNexis-analyse aandacht besteed aan mediaberichten over de relatie tussen de taxibranche enerzijds en (ondermijnende) criminaliteit, de aanbieders en het beleid anderzijds.

2.1 De ontwikkeling van de Amsterdamse taxibranche

De taximarkt in Nederland bestaat uit twee soorten vervoer: het contractwerk en het straatwerk (Brummelkamp & Verhees, 2008; Dijkzeul, Van Schelven, De Leeuw & Corten, 2018). Met betrekking tot het contractwerk wordt bedoeld op vaste trajecten of groepen van klanten die bediend c.q. vervoerd worden op basis van een opgesteld contract. Hierbij valt te denken aan het vervoer van leerlingen of mensen met een beperking. Het straatwerk beslaat daarentegen ritten waarbij de taxichauffeur een willekeurige klant eenmalig naar een bepaalde bestemming brengt (Brummelkamp & Verhees, 2008). Het straatwerk is op te delen in twee deelmarkten: de opstapmarkt en de bel- en bestelmarkt. Op de opstapmarkt bieden taxibedrijven hun diensten aan op vaste standplaatsen en kunnen taxi's worden aangehouden op de openbare weg, terwijl taxi's op de bel- en bestelmarkt

worden besteld door te bellen of door gebruik te maken van een mobiele applicatie waarop taxibedrijven hun diensten aanbieden (Dijkzeul et al., 2018).

Om de vraag- en aanbodzijde van de straattaximarkt zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten, was er tot 2000 sprake van een maximaal aantal taxi's per regio. De bijbehorende vergunningen waren gebonden aan een auto (Brummelkamp & Verhees, 2008; Meijer, 2011). Echter, door een structureel tekort aan de aanbodzijde bleef onderlinge concurrentie tussen taxichauffeurs en -ondernemingen uit, bleven de prijzen hoog en was er geen sprake van keuzevrijheid voor de klant (Brummelkamp & Verhees, 2008; Dijkzeul et al., 2018). Daarom werd in 2000 besloten om de straattaximarkt in Nederland te liberaliseren. Op een aantal basisregels na werd het toetreden tot de straattaximarkt vrijgegeven, waarbij Nederland één vervoersgebied werd en er enkel nog een landelijke vergunning bestond in plaats van dat gebiedsrestricties golden (Brummelkamp & Verhees, 2008; Meijer, 2011; Dijkzeul et al., 2018).

Dit leidde tot marktimperfecties die ervoor zorgden dat de doelstellingen van de geliberaliseerde straattaximarkt niet werden behaald. Zo was de aanbodzijde dusdanig toegenomen dat er meer aanbod dan vraag was naar taxi- vervoer (Dijkzeul et al., 2018). Waar er in 2000 bijvoorbeeld nog 1.500 taxi's in Amsterdam reden, was dat aantal gegroeid naar 2.500 taxi's in 2002 (Van Raak, Sas & Schouten, 2002). Dit zou eigenlijk tot een daling van ritprijzen geleid moeten hebben maar doordat het klanten aan keuzevrijheid ontbrak, bleven de taxichauffeurs over marktmacht beschikken en konden zij het maximale tarief blijven vragen. Deze ontwikkeling bleef niet onopgemerkt en steeds meer mensen werden verleid om ook taxichauffeur te worden, waarbij de nieuwe aanwas met name ZZP'ers betrof. Zodoende bleef de aanbodzijde groeien en zorgde de hieruit voortkomende toenemende concurrentie ervoor dat taxichauffeurs steeds meer moeite kregen met het maken van voldoende omzet. Dit zorgde er voor dat de opstapmarkt individualiseerde en de onderlinge verhoudingen tussen de aanbieders verhardde. De term 'taxioorlog' wordt regelmatig gebruikt om naar deze periode – waarin het imago van de Amsterdamse taxibranche is verslechterd – te refereren (Dijkzeul et al., 2018; Consultancy.nl, 2018 en Sleddering, 2019).

Taxioorlog

In 2000 wordt Amsterdam in de greep gehouden door een taxioorlog. De onrust vindt zijn herkomst in de plannen van het kabinet voor de liberalisering. Wanneer er eind jaren '90 een nieuwkomer – Taxidirekt – op de Amsterdamse taximarkt zijn intrede doet, is de maat vol. Tot dan toe kent TCA een monopolie. De komst van een concurrerende en innovatieve taxicentrale én het vooruitzicht van meer nieuwkomers leidt tot vechtpartijen, vernielingen of het in brand steken van taxi's en chauffeurs die elkaar intimideren. Zo roept een Amsterdamse TCA-chauffeur bijvoorbeeld woedend het volgende naar een collega van Taxidirekt: *'Als je mijn bedrijf naar de kloten helpt, schop ik je persoonlijk een dwarslaesie'*. (Uitzending 'Andere Tijden', 3 november 2015).

Een ander gevolg van de toegenomen concurrentie was dat taxichauffeurs geen prikkels meer ervaarden om kwaliteit te leveren gedurende een taxirit en een duurzame relatie op te bouwen met de klant. De kans dat een klant voor een tweede keer bij dezelfde taxichauffeur zou instappen, was namelijk minimaal geworden. Het gevolg was onder andere dat taxichauffeurs niet altijd de kortst mogelijke route kozen, zodat ze zoveel mogelijk winst uit de taxirit konden halen. Dit was mogelijk, omdat de klant geen mogelijkheden had om de route van de taxichauffeur te controleren (Dijkzeul et al., 2018 en Consultancy.nl, 2018).

Naar aanleiding van deze marktimperfecties zijn een aantal kwaliteitseisen doorgevoerd waar taxi's en taxichauffeurs tegenwoordig op landelijk niveau aan moeten voldoen, zodat klanten eerlijker worden behandeld en het taxivervoer als een meer kwalitatieve en betrouwbare partner wordt beschouwd. Er zijn verschillende instanties die hierin een toezichthoudende en/of handhavende rol hebben: de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW), de Belastingdienst, de politie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Allereerst dient een taxi in het bezit te zijn van een blauwe kentekenplaat. Daarnaast is een digitale boordcomputer een vereiste, zodat de ritten en werktijden worden geregistreerd (Gemeente Amsterdam, 2019a en Rijksoverheid, n.b. a). In het verleden vond deze registratie handmatig plaats, maar dit kostte teveel tijd en het was fraudegevoelig. Een digitale boordcomputer heeft vier voordelen:

- Door het kunnen uitvoeren van een betere controle op de gegevens van ritten en op de arbeids- en rusttijden van taxibedrijven, wordt de kans op frauderen en daarmee het creëren van oneerlijke concurrentie kleiner;
- De veiligheid van het taxivervoer wordt vergroot, omdat de taxichauffeurs die te lang achter elkaar hebben gereden eenvoudiger opgespoord kunnen worden;
- Taxibedrijven kunnen de gegevens eenvoudiger doorsturen naar de Belastingdienst;
- De klant kan beter controleren of de taxichauffeur de kortste route heeft gekozen, aangezien de boordcomputer de GPS-coördinaten van de taxirit op de ritbon zet (Rijksoverheid, n.b. b).

In de boordcomputer zit ook de chauffeurskaart met daarop een pasfoto (Rijksoverheid, n.b. c). Voor een chauffeurskaart zijn een geldig rijbewijs, een chauffeursdiploma, een medische keuring en een geldige Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) nodig (Gemeente Amsterdam, 2019a). Vanuit het oogpunt van de klant toont een chauffeurskaart aan dat hij of zij bij een erkende taxichauffeur instapt. Een vierde kwaliteitseis is het hebben van een tariefkaart waarop de tarieven en gegevens van de taxionderneming staan. Naast dat deze tariefkaart in de taxi duidelijk zichtbaar moet zijn, moet een klant deze bij het uitkiezen van een taxi ook op de buitenkant van het voertuig kunnen lezen. Eenmaal onderweg moet een taxameter bijhouden hoe ver en lang de taxi aan het rijden is, zodat de klant kan aflezen wat hij of zij uiteindelijk moet betalen. Een taxameter is overigens alleen verplicht voor de opstapmarkt en voor bestelde taxi's waar nog geen afspraak is gemaakt over de prijs. Nadat de taxichauffeur de klant op het gewenste adres heeft afgeleverd, dient de taxichauffeur in staat te zijn om de klant een geprinte of digitale ritbon te geven waarop de gegevens over de rit en van het taxibedrijf staan. Mocht de klant een klacht hebben over de taxirit of over de taxichauffeur staat tevens op de ritbon vermeld waar en hoe de klacht gemeld kan worden (Rijksoverheid, n.b. a).

2.1.1 Het taxistelsel in de gemeente Amsterdam

Naast de voornoemde landelijke regels kregen gemeenten, waaronder de gemeente Amsterdam, in 2011 middels de Taxiwet de bevoegdheid om ook kwaliteitseisen te stellen aan de lokale opstapmarkt en daarmee de kwaliteit van het taxivervoer verder te verbeteren. Dit is gebeurd aan de hand van de Nota Handhavingsbeleid Taxiverordening waarin het taxiondernemers en -chauffeurs werd verplicht om zich te groeperen in Toegelaten Taxi Organisaties (TTO) (Gemeente Amsterdam,

2012). Dit is van kracht gegaan in november 2012. Vanaf dat moment hadden de taxibedrijven een half jaar de tijd om zich voor 8 mei 2013 ook daadwerkelijk aan te sluiten bij een TTO. Indien zij hier niet in slaagden, was het vanaf dat moment verboden om gebruik te maken van de taxistandplaatsen die behoorden tot de opstapmarkt (TaxiPro.nl, 2012 en Mansveld, 2013).

Een TTO bestaat uit minimaal 100 chauffeurs die actief zijn op de opstapmarkt. Hiermee wilde de gemeente Amsterdam anonieme ZZP'ers doen laten verdwijnen en meer werk creëren voor professionele, goede chauffeurs (Mansveld, 2013; Gemeente Amsterdam, 2019a; TaxiPro.nl, 2012; Rijksoverheid, n.b. c). Naast de vereiste groepsomvang gelden nog vier vereisten om een vergunning te krijgen als TTO. De TTO moet:

- bij de Kamer van Koophandel (KvK) staan ingeschreven als rechtspersoon;
- niet alleen beschikken over minimaal 100 taxichauffeurs, maar ook over minimaal 50 rijklare taxivoertuigen;
- een risicoanalyse opstellen;
- een reglement en protocollen opstellen waarin staat beschreven hoe de organisatie omgaat met bijvoorbeeld klachten, interne controles, normen en waarden, en waarin maatregelen tegen chauffeurs die zich niet aan de gedragsregels houden zijn opgenomen.

Indien aan al deze vereisten wordt voldaan, wordt de aanvraag – die €11.148 kost (tarief 2018) en drie jaar geldig is – tot slot getoetst via de Wet Bibob. Wanneer deze toets wordt doorstaan en er officieel sprake is van een TTO, krijgen de rijklare taxivoertuigen een herkenbaar daklicht met TTO-logo en uniek nummer ter beschikking. Tevens is in deze taxivoertuigen een *track-and-trace*-systeem ingebouwd (Dijkzeul et al., 2018). Op 1 juni 2013 was de situatie in Amsterdam dusdanig dat 11 TTO's een vergunning hadden gekregen en dat er nog 3 aanvragen in behandeling waren. In totaal verwachtte Amsterdam ongeveer 2.500 individuele taxivergunningen af te geven (Mansveld, 2013).

De rol van toezicht en handhaving op dit lokale taxistelsel is niet weggelegd voor dezelfde instanties die ook toezicht houden en handhaven op de landelijke regels. De gemeente Amsterdam houdt namelijk toezicht op het functioneren van de TTO's. Indien een TTO slecht functioneert, kan de gemeente een dwangsom opleggen, de toegang tot de standplaatsen onttrekken of de TTO-vergunning intrekken. Ook handhaaft de gemeente rechtstreeks op individuele overtredingen door taxichauffeurs. Naast de toezichthoudende en handhavende functie van de gemeente Amsterdam, houdt de TTO zelf ook toezicht op de eigen taxichauffeurs (TaxiPro.nl, 2012 en Gemeente Amsterdam, 2019a). Het achterlig-

gende idee hiervan was dat er een ketenverantwoordelijkheid zou ontstaan via een bepaalde mate van sociale controle die de mate van rust, veiligheid en kwaliteit in de opstapmarkt zou verbeteren. Een slecht presterende chauffeur schaadt immers niet alleen zijn of haar eigen reputatie maar ook die van de TTO, waardoor de TTO zo'n taxichauffeur uitsluit van deelname aan de TTO (Dijkzeul et al., 2018).

Het aangesloten zijn bij een TTO is niet de enige vereiste om op de Amsterdamse opstapmarkt te mogen rijden, want een taxichauffeur moet ook beschikken over een Amsterdamse Taxxxivergunning ter waarde van €190,50 (tarief 2018). Aan het krijgen van een Taxxxivergunning worden eveneens een aantal eisen gesteld. Zo dient een taxichauffeur in bezit te zijn van een geldig rijbewijs, een geldige chauffeurskaart, en een CCV-certificaat, ontheffing medegebruik lijnbuslaan/-strook van de gemeente Amsterdam of SVON-certificaat. Daarnaast moet een taxichauffeur kunnen aantonen dat hij of zij voor een vervoerder rijdt die in het bezit is van een geldige ondernemersvergunning, dient de taxichauffeur te zijn aangesloten bij één TTO, is de taxichauffeur verplicht om een vaste woon- of verblijfplaats te hebben en mag hij of zij in een periode van twee jaar voorafgaand aan de aanvraag van de Taxxxivergunning geen boete of maatregel opgelegd hebben gekregen vanwege zijn of haar rijgedrag. Indien de taxichauffeur aan deze vereisten voldoet en beschikking krijgt over de Taxxxivergunning, is deze voor drie jaar geldig (Gemeente Amsterdam, n.b. a en Dijkzeul et al., 2018).

2.1.2 De evaluatie van het ingevoerde taxistelsel

Om na te gaan of de beoogde doelen van de Nota Handhavingsbeleid Taxi-verordening zijn behaald, hebben Dijkzeul et al. (2018) het taxistelsel geëvalueerd voor de periode 2013 tot en met 2017. Vanwege het feit dat zij over onvoldoende feiten en cijfers beschikten, is het volgens de onderzoekers niet mogelijk geweest om een objectief beeld te schetsen van een eventuele toe- of afname van de veiligheid (staat van de auto en verkeersveiligheid) en kwaliteit binnen de Amsterdamse opstapmarkt. Zij baseren hun conclusie dan ook voornamelijk op het subjectieve beeld dat is geschetst in interviews: waar in sommige gesprekken wordt benoemd dat het aantal ernstige incidenten op het gebied van de openbare orde en veiligheid is afgenomen door de taxiverordening, wordt in andere gesprekken aangegeven dat de taxiverordening niet heeft gezorgd voor de beoogde kwaliteit, herkenbaarheid, vergelijkbaarheid en keuzemogelijkheid voor klanten. Er vonden namelijk nog steeds incidenten plaats zoals intimiderende situaties rondom standplaatsen en het beledigen van reizigers. Ook had-

den klanten klachten over het verkeers- en parkeergedrag van taxichauffeurs en waren er voor taxichauffeurs op de opstapmarkt sterke prikkels aanwezig om ritten te weigeren of om de ritprijs te verhogen door om te rijden. Tevens bleek de verplichte ritbon nauwelijks geschikt als identificatiemiddel omdat deze vaak onvolledig was en deze ook in het overgrote deel van de ritten niet door de taxichauffeur werd aangeboden. Daarnaast ervoeren klanten het nog steeds als lastig om een TTO te herkennen, doordat er verschillende typen daklichten waren en het onderscheid hierin niet altijd duidelijk naar voren kwam. Deze bevindingen gaven aan dat er nog steeds sprake was van informatieasymmetrie tussen de taxichauffeur en de klant. Tot slot bestond de ongeschreven regel om reizigers naar de eerste taxi op de taxistandplaats te verwijzen nog steeds, waardoor de beperkte keuzevrijheid voor klanten nog niet was verdwenen (Dijkzeul et al., 2018; Gemeente Amsterdam, 2019a; Gemeente Amsterdam, 2019b).

2.1.3 De verklaringen voor het uitblijven van de gewenste doelstellingen

Er worden door Dijkzeul et al. (2018) drie verklaringen gegeven voor het feit dat de Taxiverordening niet heeft geleid tot een veilige en betrouwbare straattaximarkt.

Zelfregulering blijft uit door geringe effectiviteit van toezicht en handhaving

Ten eerste bleken de onderlinge verhoudingen tussen taxichauffeurs en hun relatie tot de TTO van invloed te zijn op de beperkte effectiviteit van toezicht en handhaving. Het overgrote deel van de taxichauffeurs bleek niet alleen voor een TTO te rijden, maar ook als ZZP'er op de bestelmarkt actief te zijn. Het gevolg hiervan was dat veel taxichauffeurs handelden vanuit individuele winstmaximalisatie en dat ze weinig binding hadden met andere taxichauffeurs. Dit maakte dat er geen sprake was van de sociale controle waarvan werd uitgegaan bij de inwerkingtreding van de taxiverordening. Ten tweede schoot het handhavingsbeleid tekort, omdat deze zich met name focuste op individuele chauffeurs in plaats van op de TTO als geheel. Ook dit bevorderde de sociale controle tussen taxichauffeurs die bij dezelfde TTO waren aangesloten niet, omdat een slecht presterende taxichauffeur niet de reputatie van de TTO aantastte. Daarnaast was het zo dat wanneer een slecht presterende chauffeur toch werd weggestuurd bij een TTO, hij of zij gemakkelijk bij een andere TTO kon beginnen of voor zichzelf ging beginnen op de bestelmarkt. Dit maakte dat TTO's minder streng handhaafden op slecht presterende taxichauffeurs zodat zij hen niet verloren aan concurrerende TTO's. De baten van extra chauffeurs waren in die zin dus groter dan de kosten en risico's van slecht presterende taxichauffeurs. Deze

bevindingen leidden ertoe dat er geen sprake was van zelfregulering binnen de taxibranche waarbij taxichauffeurs die niet voldeden aan de kwaliteitseisen van de opstapmarkt werden geweerd. Het gevolg was dat er nog geen kwaliteitseffecten zichtbaar waren.

Tevens waren de werkzaamheden en rollen tussen de diverse betrokken partijen binnen de gemeente Amsterdam die zich bezighielden met het taxidossier niet altijd even goed afgebakend en op elkaar afgestemd, waardoor het taxidossier onvoldoende gemonitord kon worden. Dit kwam mede doordat er sprake was van onvoldoende cohesie, onvoldoende continuïteit in de aansturing en onvoldoende sturingsinformatie. Daarnaast ontbrak het aan een expliciet normenkader. In het verlengde hiervan werd ook benoemd dat er bij de betrokken partijen te weinig capaciteit was en dat de effectiviteit van toezicht en handhaving gebaat was bij een samenwerking met andere organisaties, maar dat deze samenwerking nog onvoldoende van de grond was gekomen (Dijkzeul et al., 2018).

Het ontbrak TTO's aan prikkels om een goede reputatie op te bouwen

Voor TTO's was er weinig stimulans om zichzelf te onderscheiden en een goede reputatie op te bouwen door kwalitatief goed werk te verrichten en aan klantenbinding te doen. Dit had onder andere te maken met de typen klanten. Veel klanten op de opstapmarkt waren namelijk toeristen en eenmalige gebruikers die niet of niet goed genoeg op de hoogte waren van de TTO-systematiek. Daarnaast zorgde de infrastructuur op verschillende standplaatsen ervoor dat het niet mogelijk was om op basis van reputatie te concurreren omdat klanten naar de eerste wachtende taxi werden doorverwezen, terwijl het voor het concurreren op basis van reputatie noodzakelijk is dat klanten een bepaalde mate van keuzevrijheid hebben (Dijkzeul et al., 2018).

Contextuele ontwikkelingen op de taximarkt

De laatste verklaring omvat de contextuele ontwikkelingen die zich van 2013 tot en met 2017 hebben voorgedaan. De eerste contextuele ontwikkeling betreft de toename in het aantal taxi's in Amsterdam. De opstapmarkt is vrij constant want in 2013 waren er 3.202 geldige Taxxxivergunningen, en in 2019 waren dat er 3.265. De toename van het aantal taxi's heeft vooral te maken met de opkomst van de bestelmarkt – waarbij klanten telefonisch, via internet of via een app taxivervoer kunnen bestellen, zoals via Uber – en de groei van het aantal particulieren die zonder taxivergunning in voertuigen zonder taxikenteken (snorders). Hoeveel van dergelijke aanbieders exact in Amsterdam actief zijn, is onbekend aange-

zien zij niet geregistreerd staan (Dijkzeul et al., 2018; Tadema, 2019; Gemeente Amsterdam, 2019b; Sleddering, 2019).

Uber

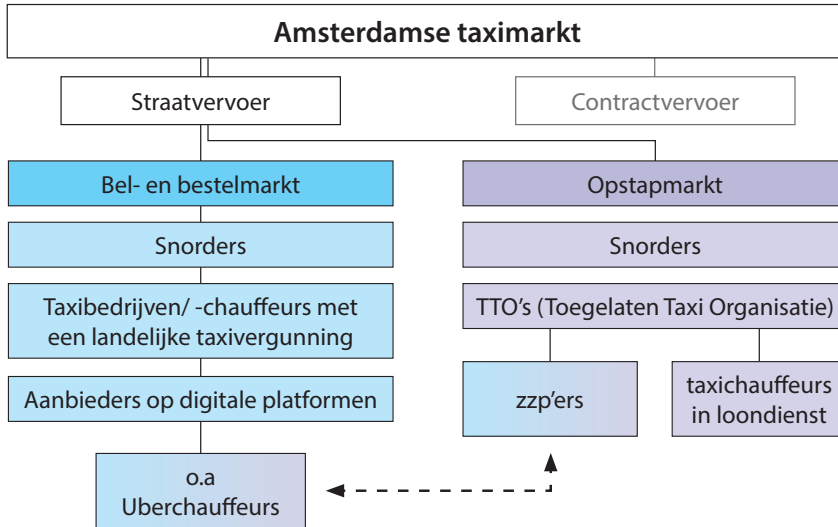
Uber is een platform, een mobiele app die sinds 2013 bestaat, waar bemiddeld wordt tussen zelfstandige taxichauffeurs en passagiers (Uber, 2020). In principe kan iedereen zich aanmelden als chauffeur of als passagier. Om als chauffeur aan de slag te gaan, geldt wel een aantal voorwaarden: 1) ouder dan 21, 2) minimaal 1 jaar rijervaring, 3) in bezit van een e-mailadres, 4) in bezit van een smartphone, 5) in het bezit van een auto die aan de Nederlandse vereisten voldoet en 6) verstrekken van de volgende documenten: rijbewijs, chauffeurspas, taxivergunning en een profielfoto. Als je geen auto hebt, maar wel chauffeur wilt worden, biedt Uber alternatieven zoals het in loondienst treden bij Uber.

Via de app heeft de passagier inzicht in de verschillende beschikbare auto's en chauffeurs en worden een prijsindicatie en verwachte wachttijd gegeven. Tevens ziet de passagier een chauffeursprofiel waar beoordelingen over de chauffeur te vinden zijn. Deze beoordeling – van een tot vijf sterren – wordt gedaan door passagiers. Een consistent lage beoordeling (onder de 4.6) kan leiden tot (tijdelijke) deactivering van het account van de chauffeur. Zo wordt getracht de veiligheid te waarborgen (www.uber.com).

Hoewel Uber zelf aangeeft dat je als Uberchauffeur 'flink wat geld kunt verdienen' blijken Ubertaxi's goedkoper te zijn dan officiële taxi's. Daarnaast moet er door de chauffeur 25% van de verdiende rit worden afgedragen aan Uber en gaan de kosten voor benzine, verzekeringen en eventuele leasekosten voor de auto van de omzet af. Uberchauffeurs zijn eigenlijk een zzp'er, wat betekent dat er geen geld binnen komt wanneer je niet rijdt. Alleen bij veel uren rijden in de week kan er meer dan een minimumloon worden verdiend, maar over het algemeen verdienen Uberchauffeurs weinig geld.

Op dit moment (medio 2020) staan er acht TTO's geregistreerd in Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2020). Wanneer naar alle aanbieders tezamen wordt gekeken, is dit samen te vatten in figuur 2.1.

Figuur 2.1 - Aanbieders op de Amsterdamse taximarkt



Dat de bestelmarkt aan populariteit heeft gewonnen ten opzichte van de opstapmarkt, blijkt met name wanneer wordt gekeken naar de veranderingen in het procentuele aandeel in de straattaximarkt. In 2013 nam bijvoorbeeld nog 24 procent van de klanten een taxi vanaf een standplaats en hield 16 procent van de klanten een taxi aan op straat, terwijl deze percentages in 2017 zijn gedaald naar respectievelijk 18 en 10 procent. Deze afnamen zijn ten goede gekomen aan het procentuele aandeel dat de bestelmarkt heeft op de straattaximarkt: van 60 procent in 2013 naar 72 procent in 2017. Dit heeft ervoor gezorgd dat TTO's worden ontmoedigd om aan te sturen op kwaliteit, omdat zij tegenwoordig moeten 'vechten' om een klant te vervoeren. Doordat de klant vaker gebruikmaakt van de bestelmarkt rijden ZZP'ers steeds vaker voor een TTO én als Uber. Zo bedienen taxichauffeurs beide markten en vervaagt de grens tussen beide markten (Krabbendam, 2020). Goed om op te merken is dat TTO's en andere taxibedrijven ook gebruik maken van een platform c.q. app en zich daarmee ook op de bel- en bestelmarkt begeven. Ook hebben veel taxibedrijven contracten afgesloten met hotels en evenementenlocaties.

De negatieve invloed van Uber op de Amsterdamse straattaximarkt

Volgens vakbond FNV verziekt taxibedrijf Uber de Amsterdamse straattaximarkt. Doordat de gemeente enkel aanvullende regels mag opstellen voor de opstapmarkt, kan de gemeente niet veel doen aan de problematiek die vakbond FNV schetst. Omdat Uber tot de bestelmarkt behoort, hoeven de chauffeurs bijvoorbeeld ook niet te beschikken over een Amsterdamse Taxxivergunning. De vakbond pleit voor eerlijke inkomens en rechtsbescherming van alle taxichauffeurs, om zodoende de problemen die worden veroorzaakt door Uber op te lossen. Indien deze maatregelen niet worden genomen, zal de staatskas jaarlijks 20 tot 40 miljoen euro aan belastinginkomsten en sociale premies mislopen (Nederlands Dagblad, 26 juni 2020).

De tweede contextuele ontwikkeling is ook verwant aan de opkomst van de bestelmarkt. Er bleek namelijk sprake te zijn van ongelijke handhavingsregimes tussen de opstap- en bestelmarkt. TTO-chauffeurs die zich naast de landelijke wet- en regelgeving ook moeten houden aan regelgeving vanuit de gemeente kregen bijvoorbeeld een schorsing opgelegd, terwijl een chauffeur op de bestelmarkt die zich enkel moet houden aan de landelijke wet- en regelgeving voor een soortgelijke overtreding hooguit een bekeuring kreeg. Daarnaast hadden de TTO-chauffeurs het gevoel dat de handhavingsinstanties zich vooral op hen richtten omdat zij herkenbaar waren en daardoor gepakt konden worden op makkelijk vast te stellen overtredingen, terwijl de serieuze overtredingen die werden begaan door taxivervoerders op de bestelmarkt aan hun neus voorbij gingen (Dijkzeul et al., 2018; Tadema, 2019; Gemeente Amsterdam, 2019b; Sleddering, 2019).

2.1.4 Een toekomstbeeld

Dijkzeul et al. spraken in 2018 de verwachting uit dat het aandeel van de opstapmarkt alleen nog maar kleiner zou worden en dat daarmee ook de rol en relevantie van de TTO-systematiek zou verdwijnen, terwijl de bestelmarkt in omvang zou gaan toenemen. Met het oog op deze verwachte ontwikkelingen was het dan ook van belang om na te gaan denken over een nieuwe visie op het taxibeleid in Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2019a en Gemeente Amsterdam, n.b. b). Het had immers al tot meer onvrede geleid onder TTO-chauffeurs. De in hun ogen ongelijke handhavingsregimes tussen de opstap- en bestelmarkt wekt veel frustratie op. Chauffeurs op de opstapmarkt zijn aan meer regels onderhevig dan hun collega's op de bestelmarkt. De TTO-chauffeurs vinden dat ze ongelijk worden behandeld ten opzichte van Uber chauffeurs (Sleddering, 2019). Daarnaast

heeft het ook al voor overlast- en leefbaarheidsproblemen gezorgd. Zo reden er vooral 's nachts veel toeterende taxi's rond, waarbij het regelmatig voorkwam dat de chauffeur en passagier naar elkaar schreeuwden, en was er sprake van parkeeroverlast en verkeersstremmingen. Daarnaast reden veel taxi's leeg rond waardoor de schaarse openbare ruimte niet efficiënt werd benut (Gemeente Amsterdam, 2019a). Er heerst echter ook onvrede onder Uber chauffeurs. Begin 2020 vinden er verschillende demonstraties plaats waarbij Uber chauffeurs vragen om hogere lonen (NOS, 26 februari 2020). Deze onvrede, in combinatie met het nog altijd toenemende aantal taxi's in Amsterdam maakt de taxibranche onstuimig. Het advies van Dijkzeul et al. (2018) en Sleddering (2019) was – los van voornoemde gebeurtenissen - om een integrale benadering op te zetten, waarbij meer informatie gedeeld zou gaan worden tussen de verschillende handhavings- en toezichtpartners. Daarbij moest de gemeente aanvullende bevoegdheden krijgen om niet alleen aan te sturen op de opstapmarkt maar ook op de bestelmarkt. In maart 2019 werd bekend gemaakt dat de gemeente Amsterdam aan een dergelijk nieuw taxibeleid werkt in overleg met de TTO's, klanten en bewoners van de stad Amsterdam. Het doel is: *'Een veilige, betrouwbare en bonafide taximarkt in een leefbare stad'* (TaxiPro.nl, 2019).

2.1.5 De Agenda Taxi 2020-2025

In 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders de concept Agenda Taxi vrijgegeven voor inspraak én de actualisatie van het handhavingsbeleid op basis van de taxiverordening 2018 vastgesteld. Hiermee werd een eerste stap gezet naar de gewenste straattaximarkt met dezelfde regels voor zowel de chauffeurs op de opstapmarkt als de chauffeurs op de bestelmarkt (Gemeente Amsterdam, 2019a; Gemeente Amsterdam, 2020 en Gemeente Amsterdam, n.b. c). De Agenda Taxi is ook noodzakelijk als wordt gekeken naar het aantal taxi's in Amsterdam en de daaraan verwante ontwikkeling in het marktaandeel van enerzijds de opstapmarkt en anderzijds de bestelmarkt. Het blijkt dat de straattaximarkt in Amsterdam nog steeds aan het groeien is, waarbij er aan het eind van 2019 naar schatting 5.000 tot 7.000 taxi's in Amsterdam reden. Deze groei is, zoals verwacht, met name ten gunste gekomen van de bestelmarkt. Aan het einde van 2019 werd namelijk nog slechts 15 procent van het totaal aantal taxiritten uitgevoerd door taxi's die behoren tot de opstapmarkt, tegenover 85 procent van de taxiritten die werd uitgevoerd via de bestelmarkt. Dit heeft een vervaging tussen de opstap- en bestelmarkt teweeggebracht, omdat de standplaatsen steeds vaker zijn gaan fungeren als bufferplaats voor taxichauffeurs die in afwachting zijn van een bestelde rit. Gezien deze ontwikkelingen is een uniform beleid van

belang (Gemeente Amsterdam, 2019a; Gemeente Amsterdam, 2019b en AT5, 15 november 2019).

De doelstellingen

De actualisatie en het creëren van één straattaximarkt gaat gepaard met vier doelstellingen, die staan beschreven in de Agenda Taxi 2020-2025. Allereerst moet het taxivervoer in Amsterdam betrouwbaar worden voor de klant. Dit dient bereikt te worden door voor de klant duidelijkheid te creëren bij wie hij of zij instapt, wat de kosten zijn van een rit (waarbij de klant moet kunnen uitgaan van een betrouwbare route met een eerlijke prijs tot gevolg) en hoe een beoordeling of klacht ingediend kan worden. Ten tweede moet de veiligheid van het taxivervoer in Amsterdam voor de klant, de chauffeur en de stad worden vergroot. Indien er zich toch incidenten voordoen, moeten de klant en taxichauffeur eenvoudig herleid kunnen worden. Ten derde moet de Amsterdamse taxibranche bonafide worden, waarvoor iedere aanbieder zich moet houden aan de geldende wet- en regelgeving. In die zin mogen taxi's enkel gebruikt worden voor taxivervoer en mogen er geen ritweigeringen plaatsvinden. Tot slot dient de leefbaarheid van de stad vergroot te worden. Hiervoor is het van belang dat zoveel mogelijk taxi's uitstootvrij gaan rijden, dat taxi's zoveel mogelijk ruimte krijgen om klanten in en uit te laten stappen, en dient er zo min mogelijk rond gereden te worden door taxi's wanneer zij geen klanten hebben (Gemeente Amsterdam, 2019a; Gemeente Amsterdam, 2019c; Gemeente Amsterdam, 2020).

De uitvoering

Om deze doelstellingen te behalen, zijn vanaf april 2020 tien maatregelen ingegaan die zijn verdeeld over vier werkpakketten. Het college lichtte deze maatregelen als volgt toe: *'Naast het creëren van één pakket regels voor alle spelers, werken we aan integrale en slimme handhaving, intelligente toegang voor taxi's en nieuwe vormen van standplaatsen. Met sommige dingen, zoals het realiseren van uitstootvrije taxistandplaatsen en verkeersmaatregelen rond het wallengebied, zijn we al begonnen. Andere maatregelen moeten nog verder worden uitgewerkt en kunnen pas op middellange termijn (2022) of langere termijn (2025) worden ingevoerd'* (TaxiPro, 2019). De werkpakketten en bijbehorende maatregelen zijn in bijlage 4 opgenomen.

2.2 Ondermijnende criminaliteit en de taxibranche

In het voorgaande is reeds benoemd dat de actualisatie van de Nota Handhavingsbeleid Taxiverordening uit 2013 en de Agenda Taxi 2020-2025 van

belang zijn om een straattaximarkt te creëren met dezelfde regels voor zowel de chauffeurs op de opstapmarkt als de chauffeurs op de bestelmarkt. Dit zou ervoor zorgen dat problemen en uitdagingen op het gebied van leefbaarheid en ondermijning op zowel de opstap- als bestelmarkt aangepakt kunnen worden (Gemeente Amsterdam, 2019b). Tot dusverre is er echter op zowel nationaal als internationaal niveau weinig onderzoek uitgevoerd naar de relatie tussen de taxibranche en ondermijnende criminaliteit (zie hoofdstuk 1 voor definitie).

2.2.1 Kwetsbaarheid voor (ondermijnende) criminaliteit

Niet elke sector of branche is even gevoelig voor ondermijnende criminaliteit. Op basis van 120 geanalyseerde casestudies die ingaan op georganiseerde criminaliteit, hebben Kleemans en Van den Bunt (2008) drie kenmerken onderscheiden die sommige beroepen aantrekkelijker maken voor het plegen van georganiseerde criminaliteit dan andere beroepen.

Het betreft ten eerste de beroepen die actief zijn in de mobiliteits-, transport- of logistiekbranche, waar ook de taxibranche onder valt. Dit biedt namelijk kansen voor georganiseerde groepen om bepaalde criminele activiteiten – het vervoeren van goederen of personen – efficiënter en effectiever uit te voeren. Gottschalk (2009) noemt deze kansen ook wel *pull* factoren. Ten tweede kwamen er in het onderzoek van Kleemans en Van den Bunt (2008) met name beroepen naar voren die zelfstandig van aard zijn. Dit geldt ook voor taxiondernemingen aangezien de meeste taxichauffeurs éénmansbedrijven zijn. Dit brengt een vorm van onzichtbaarheid met zich mee die wordt versterkt door het gebrek aan cijfers over de omvang van de taxibranche. Dit maakt het houden van toezicht op malafide taxichauffeurs lastiger en het faciliteren van ondermijnende criminaliteit aantrekkelijker. Het derde en laatste kenmerk is de sociale aard van beroepen. Voor de taxibranche geldt dat het sociale karakter ervoor zorgt dat taxichauffeurs vaak in contact komen met een grote diversiteit aan personen, zo ook personen uit de onderwereld. Door dit contact zijn de mogelijkheden en de verleidingen voor taxichauffeurs om zich meer te begeven binnen deze wereld en sneller winst te maken, groter (Gruter & Van de Mheen, 2005).

2.2.2 Faciliteren van (ondermijnende) criminaliteit

Al met al blijkt de taxibranche dus een branche te zijn die kwetsbaar is voor specifieke vormen van ondermijnende – in het bijzonder georganiseerde – criminaliteit. Malafide taxichauffeurs zorgen daarbij voor een ongewenste verbinding tussen criminele groepen of individuen en reguliere maatschappelijke structuren (Kleemans & Van de Bunt, 2008; Brummelkamp & Verhees, 2008). In het

onderzoek van Van de Bunt en Van der Schoot (2003) wordt de taxichauffeur ook benoemd als een van de meest voorkomende beroepen die georganiseerde criminaliteit faciliteren.

Van de Bunt, Huisman en Van Wingerde (2011) beschrijven dat beroepsgroepen op twee manieren georganiseerde criminaliteit kunnen faciliteren. Ten eerste kan een beroepsgroep dienstbaar zijn doordat gebruik gemaakt kan worden van beroepsmatige kennis, contacten, bevoegdheden en handelingen om criminaliteit te faciliteren. Brummelkamp en Verhees (2008) onderscheiden vier manieren waarop een beroepsgroep dienstbaar kan zijn, namelijk: 1) taxichauffeurs dienen als intermediair of loket voor bijvoorbeeld heling, illegale handel, klanten aanbrengen en dealen in drugs, 2) de taxi dient als transportmiddel voor illegale activiteiten, zoals het vervoeren van illegale goederen of personen, 3) de taxiwereld dient als ogen en oren en 4) de taxibranche wordt gebruikt om criminele gelden wit te wassen. Recenter onderzoek door Sleddering (2019) naar georganiseerde criminaliteit binnen de Nederlandse taxibranche leert dat deze vier manieren nog steeds gelden. Hieraan worden in dit onderzoek echter nog twee manieren toegevoegd. Bij de vijfde manier nemen taxichauffeurs namelijk zelf deel aan een criminele organisatie, waardoor hier geen sprake is van faciliteren. Voor de zesde en laatste manier geldt dat de taxichauffeurs onwetend zijn en worden gebruikt. Dit komt vooral voor bij malafide taxiconstructies (Sleddering, 2019). Ten tweede kunnen beroepsgroepen ook bijdragen aan de afscherming van misdrijven (Van de Bunt, Huisman & Van Wingerde, 2011). Dit kan op twee manieren. Enerzijds kunnen beroepen de kennis leveren om misdrijven te verhullen, anderzijds kan een beroep of bedrijf dienen als dekmantel door de suggestie te wekken dat het vergaarde vermogen een legale herkomst heeft.

De rol van transport bij georganiseerde misdaad

In een interview in het kader van een onderzoek naar illegale vuurwapens geeft Professor Cyrille Fijnaut aan dat nagenoeg alle zware vormen van criminaliteit de volgende overeenkomsten hebben: transport, communicatie, wapens en geld. De recherche zou op al deze onderdelen dus specialist moeten zijn, maar is dat niet. Het aanpakken van misstanden in de taxibranche – als onderdeel van transport – is gezien de faciliterende rol ervan bij georganiseerde en zware criminaliteit dan ook belangrijk (Ferwerda, Wolsink & Van Leiden, 2020).

2.2.3 Omvang en aard van (ondermijnende) criminaliteit binnen de taxibranche

Brummelkamp en Verhees (2008) laten zien dat een deel van de taxibranche daadwerkelijk betrokken is bij criminaliteit. In de periode 1997-2007 is 14 procent van de gehele populatie taxichauffeurs – in 2007 zijn er 48.860 taxichauffeurs – onherroepelijk veroordeeld voor een misdrijf. Concrete aanwijzingen voor betrokkenheid bij georganiseerde criminaliteit zijn echter schaars.

Met betrekking tot de aard van georganiseerde criminaliteit binnen de taxibranche onderscheidt Sleddering (2019) verschillende vormen: constructie met malafide taxibedrijven, witwaspraktijken, handel in verdovende middelen en georganiseerde oplichting. Dit komt overeen met de beschrijving van ondermijnende criminaliteit binnen de taxibranche in het rapport 'De weerbare stad' van Gemeente Amsterdam (2019d). Zij signaleren drugscriminaliteit, witwassen, faillissementsfraude, wapenbezit en -handel, belastingontduiking, heling, mensenhandel en het vervoeren en faciliteren van criminelen. Beide onderzoeken zijn beschrijvend en op de omvang van de problematiek wordt niet ingegaan.

Katvangers

Katvangers zijn personen die fungeren als dekmantel. Ze worden ingezet door criminele organisaties voor het op naam zetten van een bedrijf, bankrekening, auto of huis, maar maken daar vervolgens zelf geen gebruik van (Schoenmaker, Bremmers & Van Wijk, 2012)

In 2009 heeft de politie Amsterdam-Amstelland getracht ondermijnende criminaliteit te ordenen binnen vier hoofdcategorieën. Deze hoofdcategorieën zijn fraude (o.a. belastingontduiking, witwasserij), illegale handel (o.a. drugs mensenhandel en prostitutie), vrijplaatsen (mensen of plekken die zich hebben onttrokken aan de regels binnen de samenleving) en geweld (eigenrichting, o.a. geweld tegen overheidsambtenaren en gijzelingen) (Politie Amsterdam-Amstelland, 2009). In het vervolg wordt ingegaan op de hoofdcategorieën fraude en illegale handel, aangezien er over de overige categorieën te weinig wetenschappelijke literatuur beschikbaar is.

Daklicht als dekmantel voor drugsritjes

Paul Vugts beschrijft in het Parool de mistanden in de Amsterdamse taxibranche: tevens een van de vijf hoofdthema's in de aanpak van ondermijning. Drugshandel is een van die misstanden. De taxiwereld beperkt zich niet tot zware drugscriminaliteit, maar bezorgt ook kleinere hoeveelheden bekend als de 'kabouterpost'. Zo zouden taxi's in alle lagen van de handel voorzien. Illegale taxi's vormen het tweede misstand in de branche. De politie komt voortdurend taxibedrijven tegen die op allerlei manieren frauderen. Deze bedrijven 'sterven ineens een stille dood' en de taxi's gaan over op een nieuw bedrijf. De bedrijven blijken vaak op naam van katvangers te staan, staan vaak geregistreerd op postbusadressen buiten Amsterdam en worden ook wel 'plof-bv's' genoemd. In onderzoeken naar deze bedrijven duiken regelmatig dezelfde notarissen op (Parool, 4 augustus, 2019).

2.2.3.1 Fraude

Fraude is een breed begrip. Het is een verzamelnaam voor allerlei soorten illegale handelingen. Het Openbaar Ministerie (2020) definieert fraude als 'opzettelijke misleiding om onrechtmatig voordeel te verkrijgen'. In deze sectie wordt ingegaan op belasting- en uitkeringsfraude, valsheid in geschrifte, witwaspraktijken en malafide taxiconstructies.

Belasting- en uitkeringsfraude

Belasting- en uitkeringsfraude komt veelvuldig voor binnen de taxibranche (Suntenmaartensdijk, 2009). Onder belastingfraude wordt het niet volledig doorgeven van de verantwoorde omzet uit uitbetaalde lonen verstaan. Bij uitkeringsfraude krijgt iemand door eigen toedoen een uitkering, terwijl degene daar geen recht op heeft. In het onderzoek van Suntenmaartensdijk uit 2009 naar belasting- en uitkeringsfraude komen grove cijfers naar voren. Tijdens 132 bedrijfsinspecties blijkt 90 procent van de taxibedrijven in overtreding, veelal door onjuist gerapporteerde ritten. De overtredingen worden vooral begaan door eenmanszaken, zzp'ers en kleinere VOF's (Suntenmaartensdijk, 2009).

Met betrekking tot belastingfraude beschrijft Rothengatter (2008) dat de branche, gekenmerkt door weinig binding en wantrouwen, zorgt voor een lage motivatie voor compliance. Er zijn weinig beschermingsfactoren binnen de branche die fraude voorkomen (Rothengatter, 2008). De grootste risicofactoren zijn de onderlinge concurrentiestrijd en de slechte werkomstandigheden. Hierdoor gaan taxichauffeurs namelijk op zoek naar illegale oplossingen om meer geld

te verdienen en zo ontstaat ruimte voor neutralisatietechnieken om niet te voldoen aan een juiste belastingaangifte (Rothengatter, 2008; Slavnic, 2011). Hoewel Rothengatter (2008) concludeert dat het niet volledig betalen van belasting deel is van de cultuur binnen de taxibranche, benoemt hij ook enkele individuele karakteristieken van personen die eerder geneigd zijn belastingfraude te plegen: chauffeurs die eigen baas zijn, competitief aangelegde chauffeurs, chauffeurs met een sterke eigen mening, chauffeurs die negatief zijn ingesteld en chauffeurs die makkelijk risico's durven te nemen.

Om belastingfraude tegen te gaan en de controle op arbeids- en rusttijden te verbeteren, is de Boordcomputer Taxi (BCT) ingevoerd. Een evaluatierapport in 2017 concludeert dat de BCT fraude met ritregistratie moeilijker maakt, maar dat het systeem nog niet heeft geleid tot breder en beter toezicht (Andersson Elffers Felix, 2017). Daarnaast wordt in meerdere mediaberichten geschreven over taxi's die geen BCT hebben geïnstalleerd of de kabels van de BCT hebben doorgeknipt (Van Gompel, 2018). Dit maakt tezamen dat de pakkans laag is en het voor taxi-ondernemingen makkelijk is om belastingfraude te plegen.

Uitkeringsfraude wordt binnen de taxibranche veelal gerelateerd aan snorders (Zuurmond, 2019). Snorders zijn illegale taxichauffeurs die illegaal vervoer aanbieden in een normale auto zonder blauwe nummerplaat en zonder tariefkaart. Aangezien zij veelal niet geregistreerd staan als werkende is uitkeringsfraude goed mogelijk. Tevens zorgen zij hiermee voor oneerlijke concurrentie wat, zoals reeds besproken, een risicofactor is voor belastingfraude. Zuurmond (2019) vat de problematiek als volgt samen: *'Taxichauffeurs die over alle vereiste papieren en vergunningen beschikken, netjes een bonnetje geven en zich aan de wettelijke rijtijden houden en met dit alles de nodige kosten maken, kunnen niet concurreren met snorders die dergelijke investeringen niet doen'.*

Uitkeringsfraude

In 2015 wordt een 35-jarige taxichauffeur in Zoetermeer opgepakt. Hij is verdachte in een onderzoek naar stelselmatige fraude. De taxichauffeur – eigenaar van meerdere taxibedrijven – heeft meerdere chauffeurs voor zich rijden die een uitkering ontvangen. Hij ontvangt zelf ook een uitkering. Naast deze overtredingen wordt hij verdacht van het stelselmatig plegen van valsheid in geschrifte, het niet of onjuist doen van aangiften loonbelasting, overtreding van de wet personenvervoer en het witwassen van verdiende gelden. De bedrijven stonden op de naam van katvan-

gers, die hiervoor maandelijks een geldbedrag kregen. Een constructie waarbij bedrijven niet op naam van de werkelijke eigenaar staan, komt veelvuldig voor binnen de taxibranche (Pals, 2015).

Valsheid in geschrifte

In de taxibranche komt ook valsheid in geschrifte voor, waarbij Sleddering (2019) het illegaal verpachten van Uberaccounts uitlicht. Uit een rapportage van AT5 is onlangs gebleken dat dit onderling en via de app Telegram gebeurt. Accounthouders verpachten hierbij hun inloggegevens voor bedragen tussen de 75 en de 125 euro per week. De pachters hoeven zo niet in het bezit te zijn van de benodigde taxipapieren om ritten uit te voeren. Er wordt geschat dat er honderden Uberchauffeurs onder andermans naam rijden (AT5, 16 december, 2018).

Telegram

Telegram is een app uit 2013 die vergelijkbaar is met WhatsApp. Beide apps zijn namelijk voor iedereen toegankelijk en met beiden kun je chatten en groepsgeprekken starten. Een verschil tussen Whatsapp en het Russische Telegram is dat het met Telegram mogelijk is om een groepsgeprek te starten met maximaal 100.000 leden. Tevens zijn er specifieke beveiligingsfuncties. Zo zijn de berichten standaard beveiligd door middel van encryptie, maar is het ook mogelijk een geheime chat te starten. Dat wil zeggen dat berichten enkel door een specifieke code per toestel kunnen worden ontgrendeld en dus alleen door de ontvanger bekeken kunnen worden. Daarnaast is het mogelijk in te stellen dat berichten na enige tijd weer verdwijnen. Dit zorgt ervoor dat Telegram wordt gebruikt als middel om criminele doeleinden te verwezenlijken, zo ook in relatie tot de taxibranche. Het is echter onduidelijk op welke schaal dit plaatsvindt. (Telegram, 2020).

Witwaspraktijken

Binnen de taxibranche is sprake van witwaspraktijken (Gemeente Amsterdam, 2019d; Sleddering, 2019). Bij witwassen wordt getracht crimineel geld een ogenschijnlijk legale herkomst te geven door bepaalde transacties uit te voeren (FIU, 2020). Hiervoor worden taxiondernemingen gezien als conventionele dekmantelbedrijven (Cavanagh, Hamilton-Smith & Mackenzie, 2015) Dit heeft twee redenen. In de eerste plaats wordt er binnen de taxibranche veel contant geld

omgezet. Dit maakt het kwetsbaar voor witwaspraktijken, omdat deze omzet als dekmantel kan dienen voor contante stortingen op de bank (Leong, 2016). Ten tweede kent de taxibranche lage opstartkosten waardoor de branche heel toegankelijk is (Cavanagh et al., 2015).

Er is weinig bekend over de omvang van witwaspraktijken. Brummelkamp (2008) laat zien dat het aantal chauffeurs/taxiondernemers dat in de periode 1997-2007 verdacht is geweest van witwaspraktijken zich tot negen beperkt. De respondenten in zijn onderzoek lijken echter te suggereren dat de omvang groter is dan dit aantal.

Er zijn verschillende vormen van witwassen te onderscheiden. Binnen de taxi-branche wordt vooral gebruik gemaakt van gefingeerde omzet. Bij deze methode gebruikt een crimineel of een criminele organisatie een legitieme onderneming, bijvoorbeeld de taxionderneming, als dekmantel waarbij de inkomsten van de onderneming worden vermengd met crimineel vermogen. Het totaal vermogen wordt dan als omzet van de legale onderneming opgevoerd, waar vervolgens belasting over wordt betaald (Soudijn & Akse, 2012). Het fingeren van bedrijfs-omzet wordt gezien als een van de grootste risico's op het terrein van witwassen (Van der Veen, Heuts & Leertouwer, 2020). In het rapport van Soudijn en Aske (2012) wordt deze methode besproken aan de hand van een taxigerelateerde casus: *'Een in de hennepwekerij actieve verdachte begon in een bepaalde stad een taxionderneming om zijn illegale winsten te witten. Met twaalf taxi's werd hij meteen een flinke speler in de taxiwereld van die stad. Naast diverse gefingeerde onderhandse leningen werd ook een fictieve omzet gecreëerd'*. De witwaspraktijken van deze specifieke verdachte bleken niet succesvol. De opgegeven omzet bleek niet reëel bij het uitlezen van de taximeters. Vanwege het gebrek aan controle hoeft dit echter niet altijd op te vallen. Verschillende onderzoeken wijzen uit dat een taxibedrijf voor criminelen niet alleen als dekmantel fungeert, maar dat deze ook dient voor druggerelateerde activiteiten (Angelini et al., 2015; Savona, Riccardi & Berlusconi, 2016). De malafide taxionderneming kent dan een dubbele criminele functie.

Witwassen voor Albanese criminelen

In 2020 wordt een taxichauffeur – 'Tarzan' genoemd – veroordeeld tot een half jaar gevangenisstraf wegens witwassen. Hij gebruikte zijn taxibedrijf als dekmantel voor een internationaal netwerk van Albanese criminelen. Bij een controle werden er grote geldbedragen gevonden, was hij gezien met criminelen en had hij een auto met een ingebouwde verborgen ruimte op zijn naam staan. Wanneer Tarzan op 8

april naar het vliegveld van Brussel rijdt met een Albanese crimineel, zet een 'klant' Albanese crimineel, zet een 'klant' een sporttas achterin de auto met daarin ruim zestien kilo cocaïne. Ze worden aangehouden. Omdat de rechtbank stelt dat het niet zeker is dat Tarzan wist dat er zestien kilo cocaïne in de tas zat, wordt hij niet veroordeeld voor drugshandel. Wel wordt bewezen geacht dat Tarzan crimineel geld heeft witgewassen met zijn werkzaamheden als taxichauffeur (Parool, 15 januari 2020).

Malafide taxiconstructies

In de laatste jaren ziet de ILT regelmatig fraude opkomen, die door Sleddering (2019) wordt omschreven als malafide taxiconstructies. Veelal vallen eerder beschreven misstanden als belastingfraude, witwaspraktijken en valsheid in geschrifte samen binnen deze constructie. De constructies worden ook wel plof-bv's genoemd. Sleddering (2019) noemt vier algemene eigenschappen die deze bedrijven gemeen hebben: de bedrijven bestaan relatief kort, maken vaak een snelle doorstart naar een nieuw bedrijf, staan veelal op naam van een katvanger en werken volgens een bepaalde bedrijfsconstructie. Uit handhavingsonderzoeken – geanalyseerd door Sleddering – blijkt de bedrijfsconstructie te bestaan uit het verpachten van auto's aan taxichauffeurs, die vaak zonder arbeidsovereenkomst voor het bedrijf werken. Zij worden zwart uitbetaald en er wordt geen bedrijfsadministratie bijgehouden. Aangezien de bv's een officiële taxivergunning en een inschrijving bij de Kamer van Koophandel hebben, lijkt op papier alles te kloppen. Pas wanneer de Belastingdienst een dergelijk bedrijf in beeld krijgt, wordt duidelijk dat er veel mis is. Wanneer de Belastingdienst het bedrijf vervolgens benaderd, wordt de bv soms snel failliet verklaard en wordt een nieuwe soortgelijke bedrijfsconstructie opgezet. Binnen dergelijke malafide taxiconstructies speelt Uber een aparte rol (Sleddering, 2019). Omdat vele plof-bv's een officiële taxivergunning hebben, kan er een account worden aangemaakt op het Uberplatform. De individuele chauffeurs die de taxi's pachten, maken een Uberaccount aan die financieel onder het Uberaccount van de plof-bv hangt. Het geld dat zij met Uber verdienen, wordt op rekening van de verpachter gestort. De uitbetaling van de taxichauffeur verloopt los van Uber, via de rekening van het bedrijf. Chauffeurs krijgen veelal weinig betaald en hebben geen of slechte arbeidsvoorwaarden. De malafide taxiconstructies, ook wel dekmantelbedrijven, kennen dus verschillende vormen van (ondermijnende) criminaliteit.

Uber en malafide taxiconstructies

In 2018 halen ILT, politie en de Belastingdienst tientallen illegale taxi's van de weg. De illegale taxi's vielen onder zogeheten plof-bv's. Veel van deze illegale taxi's werkten voor Uber. In een reactie geeft Uber aan: *'Wij keuren fraude door chauffeurs die via de Uber-app rijden ten strengste af. Uber werkt met onafhankelijke chauffeurs. De verantwoordelijkheid voor het naleven van de wet- en regelgeving ligt dan ook bij de chauffeur en de taxionderneming'*. Doordat er gebruik wordt gemaakt van Uber, kunnen de plof-bv's in een korte tijd veel geld omzetten. Het platform trekt immers de meeste klanten. De combinatie met Uber en het ontlopen van het betalen van belasting zorgt voor een oneerlijke concurrentie voor bonafide taxichauffeurs en -ondernemers (Bergeijk, 2018).

2.2.3.2 Illegale handel

De transportsector – en in het specifiek de taxibranche – is kwetsbaar voor illegale handel (Brummelkamp & Verhees, 2008). Vanwege de werkzaamheden zijn taxichauffeurs aantrekkelijke facilitators. Zo is de taxi een aantrekkelijk middel voor heling van allerlei soorten goederen (Van de Mheen & Gruter, 2006). In het vervolg wordt specifiek ingegaan op drugs-, mensen- en wapenhandel.

Drugshandel

De taxibranche kent signalen van druggerelateerde criminaliteit. Hierbij kan het gaan om gebruik, handel en bezit (Gemeente Amsterdam, 2019d). Zowel in nationaal als internationaal onderzoek wordt de rol van de taxichauffeur binnen de drugshandel vermeld (Angelini et al., 2015; Clutterbuck, 1995; Gruter & Van de Mheen, 2005). Drugshandel wordt genoemd als de meest voorkomende criminele activiteit waar chauffeurs een bijdrage aan leveren (Brummelkamp & Verhees, 2008). Uit de data-analyse in het onderzoek van Brummelkamp en Verhees (2008) komt de participatie van taxichauffeurs in de drugshandel verder naar voren. Van 46 geanalyseerde zaken – tussen 1997 en 2007 waarin chauffeurs worden verdacht van het faciliteren van georganiseerde criminaliteit – blijkt dat 18 zaken, ongeveer 40 procent, verband houden met drugshandel en -productie. Gruter en Van de Mheen (2005) concluderen dat de taxibranche als schakel fungeert binnen de cocaïnehandel in Nederland. Veel handelaren komen via hun werk als taxichauffeur in de drugswereld terecht. Dit kan geleidelijk gaan, van het in contact komen met drugshandelaren tijdens werk, tot het uiteindelijk zelf deelnemen in distributienetwerken. De rol van de taxichauffeur kan liggen in het

vervoeren van drugs of drugshandelaren en in het verkopen van drugs. De eerste functie wordt onderschreven door Tops en Tromp (2019) in hun verkennend onderzoek naar druggerelateerde criminaliteit in Amsterdam. Veel respondenten in hun onderzoek benoemen dat taxichauffeurs de rol als koerier aannemen. Zo pikken taxichauffeurs passagiers op die ze honderd meter verderop weer laten uitstappen. Tops en Tromp (2019) concluderen dat een deel van de actieve taxichauffeurs in Amsterdam niet verder gespecificeerd onderdeel uitmaakt van de onderkant van de drugsmarkt. Hoewel het mogelijk lastig is om malafide chauffeurs te herkennen, geven bonafide taxichauffeurs veelal aan dat ze deze er zo uitpikken (Brummelkamp & Verhees, 2008). De malafide taxichauffeurs zijn namelijk niet geïnteresseerd in dienstverlening, maar voeren het beroep vooral uit vanwege de winstmogelijkheden van de malafide handel. De bonafide taxichauffeurs benoemen het Centraal Station en de Nieuwmarkt in Amsterdam als plaatsen waar veel wordt gehandeld (Brummelkamp & Verhees, 2008). Hoewel in principe elk vervoersmiddel kwetsbaar is voor illegale handel, lijkt de verbinding tussen de taxibranche en de drugshandel sterker geworden sinds de komst van Uber (Horning, 2017). Door de dienst faciliteren chauffeurs echter ook steeds vaker drugsdeals zonder dit te weten. Het is namelijk makkelijk voor een drugsdealer of -koper om een Uber te pakken en zo anoniem te dealen. Sullivan en Bunker (2002) benoemen nog een andere rol van taxichauffeurs binnen drugs-handel. Zij geven aan dat drugkartels chauffeurs gebruiken voor het surveilleren en het doorgeven van informatie. De vermelding is echter exemplarisch.

Taxichauffeur biedt 'ondersteunende diensten'

In 2017 wordt een taxichauffeur opgepakt voor het vervoeren van drugs. Hij blijkt rond de 30 kilogram cocaïne in boodschappentassen te hebben vervoerd. De chauffeur werkte samen met een criminele groep Albanezen, die actief zijn in de Amsterdamse drugscircuit. De werkwijze was simpel: de 'klant' stapte in, zette de boodschappentas op de achterbank en de taxichauffeur zou hiermee doorrijden naar een andere klant. Hij werd echter opgepakt voordat hij bij zijn eindbestemming was aangekomen. De politie geeft aan dat Albanese criminelen steeds vaker gebruik maken van taxichauffeurs om goederen en criminelen te vervoeren, zodat ze zelf onder de radar kunnen blijven. Hoewel chauffeurs zich vaak verweren met de redenering dat ze niet weten wat ze vervoeren, heeft de rechter dit terzijde geschoven. Het was voor het eerst dat een rechter besloot dat dit verweer niet opging. Voor de 'ondersteunende diensten' werd de taxichauffeur veroordeeld tot 3,5 jaar gevangenisstraf (Krabbendam, 2017).

Mensenhandel

Onder mensenhandel valt het uitbuiten van mensen of onder dwang bepaalde dingen laten doen waarvoor ze niet kiezen en waar andere mensen van profiteren (Politie, 2020). De uitbuiting kan samengaan met dwang, geweld, chantage en misleiding. De taxibranche wordt in relatie tot mensenhandel van oudsher vooral in verband gebracht met gedwongen prostitutie. Mensenhandel in combinatie met gedwongen prostitutie wordt door kenners in de taxibranche benoemd als de tweede meest voorkomende criminele activiteit waar taxichauffeurs een bijdrage aan leveren (Brummelkamp & Verhees, 2008; Verhoeven, Van Gestel & de Jong, 2011). In de periode 1997-2009 zijn er 69 strafrechtelijke onderzoeken uitgevoerd naar taxichauffeurs in verband met overtreding van artikel 246 (het – eventueel onder bedreiging – dwingen tot ontuchtige handelingen) (Brummelkamp & Verhees, 2008).

Korf en collega's (2005) benoemen verschillende rollen die chauffeurs kunnen aannemen binnen prostitutie. Zo kan de chauffeur optreden als bewaker. Wanneer een persoon die gedwongen in de prostitutie werkt een conflict krijgt met een klant kan een taxichauffeur snel ter plekke zijn. Daarnaast kunnen chauffeurs worden gevraagd om tegen betaling een oogje in het zeil te houden binnen de tippelzone. Ook kunnen chauffeurs tegen betaling de tot prostitutie gedwongen personen vervoeren, of klanten aanbrengen. Hoewel er meestal geen sprake is van ernstig crimineel gedrag kan een taxichauffeur een faciliterende rol, als tussenpersoon, innemen met betrekking tot mensenhandel en gedwongen prostitutie (Brummelkamp & Verhees, 2008; Viukho & Jokinen, 2010). De onderzoekers zien taxichauffeurs als legale of semilegale actoren die (mogelijk) baat hebben bij deze vorm van criminaliteit. Door klanten naar seksclubs te brengen waar gedwongen prostitutie plaatsvindt of door personen te vervoeren die slachtoffer zijn van mensenhandel faciliteren taxichauffeurs de criminele activiteiten.

Daarnaast zijn er strafrechtelijke onderzoeken bekend waarin taxichauffeurs zijn veroordeeld voor het faciliteren van internationale mensensmokkel, waarbij de taxichauffeurs ritjes vanuit Oost-Europa naar Nederland verzorgden (Brummelkamp & Verhees, 2008). Tevens wordt de rol van taxichauffeur als facilitator vermeld in internationaal onderzoek naar kindersmokkel (Trummal, 2003). Binnen de taxibranche zijn er ook vormen van arbeidsuitbuiting (Sleddering, 2019). Veelal blijft het bij signalen en worden er geen concrete onderzoeken naar arbeidsuitbuiting uitgevoerd. In het onderzoek van Sleddering (2019) komt naar voren dat arbeidsuitbuiting vooral in combinatie met malafide taxiconstructies optreedt. In deze constructies worden – zoals eerder geschetst – taxichauffeurs

zwart uitbetaald terwijl ze via Uber voor hun werkgever rijden. Omdat er in de meeste gevallen geen sprake is van een arbeidsovereenkomst, bouwen de chauffeurs geen pensioen op en werken ze in slechte omstandigheden. Daarnaast krijgen ze vaak weinig betaald. Naast deze specifieke vormen wordt de taxibranche in het algemeen gezien als een baan met slechte arbeidsomstandigheden, ook in internationaal verband (Schwer, Mejza & Grun-Rehomme, 2010; Syed, 2016).

Wapenhandel

Literatuuronderzoek naar de rol van taxichauffeurs in wapenhandel is schaars. Hoewel het in rapporten en studies wel wordt vermeld als criminele activiteit binnen de taxibranche, blijft de omvang en aard onduidelijk (Brummelkamp & Verhees, 2008; Sleddering, 2019; Gemeente Amsterdam, 2019d). In de data-analyse van Brummelkamp en Verhees (2008) naar georganiseerde criminaliteit komen van de 46 bestudeerde opsporingsonderzoeken 8 zaken naar voren waarin een taxichauffeur wordt verdacht van wapenbezit of wapenhandel. Veelal komt de verdenking van wapenhandel bovenop andere vormen van criminaliteit (Brummelkamp & Verhees, 2008; Sleddering, 2019).

2.3 Analyse van strafrechtzaken

In deze paragraaf worden rechtzaken die betrekking hebben op taxigerelateerde criminaliteit in Amsterdam geanalyseerd. De analyse is tweeledig en richt zich op 1) de taxichauffeur als dader en 2) de taxichauffeur als (onwetende) facilitator. Waar mogelijk worden daders, slachtoffers en modus operandi specifiek toegeëlicht. Op www.rechtspraak.nl resulteren de trefwoorden 'Taxi' en 'Amsterdam' in 525 zoekresultaten voor de periode 01-01-2015 tot en met 31-12-2019. Daarvan zijn 489 zaken niet meegenomen in de analyse. Deze vielen buiten de criteria, zijnde er bestaat geen relatie met de Amsterdamse taxibranche in de rechtszaak ofwel er is geen sprake van een strafzaak. Uiteindelijk zijn 36 zaken geanalyseerd. Ter vergelijking: in dezelfde periode hebben 20 rechtzaken betrekking tot het al dan niet juist schorsen of intrekken van de Taxxxivergunning. Tabel 2.1 laat de verdeling van de rechtzaken over de jaren zien. In 2017 vinden de meeste rechtzaken plaats; bijna 40 procent van de zaken komt in dat jaar voor de rechter.

Tabel 2.1 – Verdeling strafrechtzaken over de jaren 2015-2019

Jaar	Taxichauffeur als dader	Taxichauffeur als facilitator
2015	3	2
2016	2	7
2017	11	3
2018	0	3
2019	4	2
Totaal	18	18

2.3.1 Taxichauffeur als dader

In achttien strafrechtzaken worden Amsterdamse taxichauffeurs als dader veroordeeld. In tabel 2.2 zijn de bijbehorende criminaliteitsvormen weergegeven. De meeste taxichauffeurs zijn veroordeeld voor één strafbare handeling. Hiervan is sprake in zestien rechtzaken. In twee rechtzaken is er sprake van een meervoudige tenlastelegging. Dit is de reden dat er in tabel 2.2 meer delicten dan rechtzaken staan.

Het type delict dat wordt gepleegd, varieert sterk en niet alle gedragingen vallen onder ondermijnende criminaliteit. De veroordelingen worden gegroepeerd besproken.

Tabel 2.2 – Type delicten in de strafzaken

Type	Aantal
Verkeersdelict	5
Illegaal taxivervoer	4
Overtreding boordcomputer taxi (BCT)	2
Het vervoeren of verhandelen van drugs	2
Lid van een georganiseerde criminele organisatie	1
Afpersing	1
Vrijheidsberoving	1
Bedreiging	1
Mishandeling	1
Uitkeringsfraude	1
Zedenmisdrijf	1

Algemene kenmerken

In alle achttien rechtszaken staan mannelijke taxichauffeurs terecht. In de afgelopen vijf jaar is er geen vrouwelijke Amsterdamse taxichauffeur berecht in een strafrechtszaak. De kenmerken van de chauffeurs staan in tabel 2.3. De leeftijd van de mannen varieert. Op het moment van veroordeling is de jongste taxichauffeur 26 jaar en de oudste 56 jaar. De gemiddelde leeftijd is 37 jaar. De jongste taxichauffeurs lijken voornamelijk veroordeeld te zijn voor verkeersdelicten. Het is veelal onbekend of de taxichauffeurs al een strafblad hebben en op welke markt zij werkzaam zijn. Voor de taxichauffeurs die worden veroordeeld voor het aanbieden van illegaal vervoer is het wel bekend dat zij allen een strafblad hebben. De automerken die in de uitspraken naar voren komen, zijn Skoda en Mercedes-Benz.

Tabel 2.3 – De persoonlijke kenmerken van taxichauffeurs

Leeftijd		Strafblad		Markt	
Jonger dan 30	4	Ja	4	Opstapmarkt	6
Ouder dan 30	11	Nee	0	Snorders	4
Onbekend	3	Onbekend	14	Onbekend	8

Verkeersdelicten

Taxichauffeurs zijn het vaakst dader in verkeersdelicten. Het betreft zowel een onvoorzichtige rijstijl waaruit ongevallen voortkomen als het doorrijden na aanrijdingen. Slachtoffers van deze delicten zijn fietsers of andere automobilisten. Het is onduidelijk of de veroordeelde taxichauffeurs werkzaam zijn op de opstapmarkt (TTO) of op de bel- en bestelmarkt (o.a. Uber). In drie van de vijf zaken zijn de chauffeurs jonger dan 30 jaar.

Drugsriminaliteit

De rol van de taxichauffeur binnen georganiseerde criminaliteit komt naar voren in twee rechtszaken, gerelateerd aan cocaïnehandel. Beide taxichauffeurs hebben een uitvoerende rol in deze handel, hoewel de modus operandi sterk van elkaar verschillen. In één zaak wordt een taxichauffeur veroordeeld voor het lid zijn van een georganiseerde criminele groep en het vervoeren en verhandelen van drugs. De mate van georganiseerdheid binnen de organisatie is hoog. Zo heeft de groep een dealtelefoon, die zeven dagen in de week bereikbaar is – van 11:00 tot 03:00 – voor het bestellen van cocaïne. De koeriers, waaronder de taxichauffeur, zijn verantwoordelijk voor het afhandelen van de bestelling. Een getuige zegt

hierover: *'Je stapte in de auto en reed een klein stukje mee voor de koop.'* Binnen de organisatie hebben de taxichauffeur en de vier medeverdachten vaste werkdagen. Wanneer iemand is verhinderd, moet er vervanging worden geregeld. De Skoda-taxi van de chauffeur wordt door drie getuigen aangewezen als deel van de organisatie. Een getuige vermeldt dat de taxichauffeur al bijna 12 jaar drugs aan hem levert. De bedrijfsmatige organisatie lijkt vooral gericht te zijn op de binnenlandse markt. In de tweede rechtszaak wordt een taxichauffeur veroordeeld voor het verhandelen van cocaïne en MDMA. Het is niet duidelijk of deze handel in georganiseerd verband gebeurt. In de uitspraak staat geen informatie over zijn modus operandi. Het lijkt erop dat de taxichauffeur drugs buiten zijn werk om verhandelde.

Oplichting

In verschillende rechtszaken lichten taxichauffeurs personen op, zowel klanten als overheidsinstanties. Illegaal taxivervoer, overtredingen met boordcomputers en uitkeringsfraude komen naar voren. In vier rechtszaken worden snorders veroordeeld voor het aanbieden van taxivervoer zonder daar een geldige afgegeven vergunning voor te hebben. De modus operandi van de taxichauffeurs komt overeen. Ze bieden namelijk zelf actief vervoer aan: *"Taxi nodig?"*. Daarna wordt er een prijs afgesproken en kan de klant instappen. In één rechtszaak fouilleert de taxichauffeur twee politieagenten in burger om er zeker van te zijn dat het geen politieagenten zijn. Twee van de vier taxichauffeurs worden veroordeeld tot 1.500 euro boete. Van de twee andere taxichauffeurs mist informatie over de boete.

Er zijn tevens twee rechtszaken inzake overtredingen met boordcomputers. Een taxichauffeur wordt op heterdaad betrapt. De opsporingsambtenaar vraagt het stel achterin de auto of ze een prijsafpraak hebben gemaakt. *'Ik hoorde dat de man zei: 'Yes, thirteen dollars', waarop de vrouw zei: 'thirteen euro'.* De taximeter stond uit. De taxichauffeur gebruikt het verweer dat de man en de vrouw kennissen van hem zijn, maar dit verweer krijgt geen gehoor. In een andere rechtszaak is de taximeter van de chauffeur niet tijdig gekeurd. Beide taxichauffeurs krijgen een boete rond de 600 euro.

Uitkeringsfraude komt naar voren in een rechtszaak. Deze meneer heeft een uitkering, maar hij klust bij als taxichauffeur. Hij vult zijn werkbriefje onjuist in: de wachttijden en pauzes rekent hij niet bij zijn arbeidsuren. Hierdoor krijgt hij een hogere uitkering dan waar hij recht op heeft. Hij moet het onjuist verkregen deel terugbetalen en krijgt daarbij een boete van 565 euro.

Geweld/intimidatie

In een drietal zaken is sprake van een geweldsdelict of wordt intimidatie toegepast. In een rechtszaak wordt een taxichauffeur veroordeeld voor het plegen van een ernstig geweldsdelict tegen een overheidsambtenaar. De taxichauffeur zit in zijn auto terwijl de ambtenaar de chauffeur probeert te controleren. Terwijl de ambtenaar met de chauffeur aan het praten is door het passagiersraam, rijdt de chauffeur verder en wordt de ambtenaar meegesleept met de taxi. De taxichauffeur wordt twee weken gevangenisstraf opgelegd. Een andere zaak richt zich op afpersing en vrijheidsberoving. De klanten in de taxi zijn de slachtoffers. De taxichauffeur werkt niet alleen, aangezien een mededader plaatsneemt op de passagiersstoel net nadat de klanten zijn ingestapt. De modus operandi is dat de taxichauffeur aangeeft dat hij op de taximeter zal rijden. Hierdoor wordt er geen prijs afgesproken. Eenmaal op bestemming laat de taxichauffeur een prijs van 485 euro zien op een scherm. Waarschijnlijk is dit een ander scherm dan de taximeter. De passagiers weigeren deze prijs te betalen en geven aan uit te willen stappen. De taxichauffeur blijft doorrijden, ondanks herhaaldelijke verzoeken van de klanten. Pas nadat één van de passagiers twee ramen van de auto heeft ingeslagen, is de taxichauffeur gestopt. Hij is hierna meteen aangehouden. De mededader heeft de druk verhoogd door aan te geven dat een betaling van 100 euro niet genoeg was. De taxichauffeur wordt veroordeeld tot een gevangenisstraf van negen maanden.

Een andere rechtszaak waarbij er sprake is van intimidatie, geeft de onderliggende spanningen tussen taxichauffeurs weer. De veroordeelde taxichauffeur heeft via een filmpje een collega bedreigd met de dood. Beide taxichauffeurs werken bij TCA, maar het slachtoffer verricht ook chauffeurswerkzaamheden voor Uber. In het filmpje wordt het hoofd van het slachtoffer meermaals beschoten. Opvallend is de manier waarop het filmpje wordt verspreid: via de Telegram-groep Taxi News Only. Beide chauffeurs zijn lid van deze Telegram-groep. De taxichauffeur wordt een boete van 400 euro opgelegd en moet ook een schadevergoeding betalen van 251,63 euro.

In de periode 01-01-2015 tot en met 31-12-2019 is één taxichauffeur veroordeeld voor verkrachting. Hij verkracht een van zijn klanten, namelijk een jonge vrouw die zich na een uitgaansavond door hem naar huis wil laten vervoeren. Zij wordt op een later moment thuis huilend aangetroffen door haar huisgenoot. De rechtbank geeft aan: *“Het hof rekent de verdachte het feit te meer aan nu hij het vertrouwen dat het slachtoffer als passagier in hem had gesteld, heeft beschaamd.”* Hij wordt veroordeeld voor een gevangenisstraf van 24 maanden.

2.3.2 Taxichauffeur als facilitator

Facilitators zijn cruciaal voor bepaalde criminele processen. Zij dienen als oplossing voor activiteiten die criminele organisaties niet kunnen uitvoeren omdat de juiste kennis daarvoor ontbreekt, of voor activiteiten die criminele organisaties niet willen uitvoeren omdat de pakkans daarvoor te hoog wordt geacht (Kleemans, Brienens & Van de Bunt, 2002). In achttien rechtszaken is de taxichauffeur niet zelf de dader, maar speelt hij of zij een faciliterende rol bij een misdrijf. Hoewel informatie over de taxichauffeur vaak ontbreekt – is degene wetend of onwetend – geven deze zaken meer inzicht bij welke vormen van ondermijnende criminaliteit taxi's worden ingezet.

Het verweer van de taxichauffeur

In rechtszaken waar een taxichauffeur terecht staat, wordt vaak hetzelfde verweer gevoerd. Zij beroepen zich op hun werkzaamheden. De uitspraak van een rechter licht dit verweer verder toe: *'Het handelen van de verdachte (het ophalen van een persoon, het (laten) inladen van tassen in de kofferbak en het vervolgens vervoeren van deze persoon en goederen) passen binnen zijn werkzaamheden als taxichauffeur. Hoewel het misschien opmerkelijk is dat de betreffende passagier vervolgens na zeer korte tijd en zonder de tassen mee te nemen, de taxi verlaat, is dit onvoldoende om te kunnen aannemen dat de verdachte moest weten dat er iets niet in de haak was.'* In een andere rechtszaak wordt een taxichauffeur vrijgesproken ondanks dat hij eerder contact had met de criminelen die drugs verhandelde in zijn taxi en hij deze ritjes niet registreerde. De rechter in deze zaak geeft aan dat de redenering dat de taxichauffeur wist dat hij illegale goederen vervoerde slechts een aanneme is. Het verweer dat een taxichauffeur niet wist van zijn faciliterende rol gaat op in vele zaken, maar maakt het ook moeilijker om sommige (duidelijk) bewust faciliterende taxichauffeurs te veroordelen. Criminele organisaties kunnen hier gebruik van maken zoals hierboven beschreven. Wanneer de persoon van de criminele organisatie al uitstapt, kan de taxichauffeur zich beroepen op het taxi-chauffeur-verweer.

Tabel 2.4 geeft de verschillende vormen van criminaliteit weer. In sommige rechtszaken komen meerdere type delicten voor, waardoor ook hier het aantal delicten het aantal rechtszaken overstijgt. De taxichauffeur als facilitator lijkt vaker betrokken te zijn bij ondermijnende criminaliteit dan de taxichauffeur als dader.

Tabel 2.4 – Type delicten in de strafzaken

Type	Aantal
Drugshandel	10
Overval	4
Vervoeren criminelen	3
Mensenhandel	2
Illegale handel	2
Intimidatie	1

Algemene kenmerken

Er is in deze strafzaken weinig informatie beschikbaar over de kenmerken van de faciliterende taxichauffeurs. Dit komt omdat hun rol in uitspraken vaak niet verder wordt toegelicht. Voor acht van de achttien taxichauffeurs is het duidelijk dat zij een actief faciliterende rol hebben gehad.

Drugshandel

Taxichauffeurs spelen het meest frequent een rol in de drugshandel, aangezien er in tien rechtszaken taxichauffeurs worden ingezet voor het vervoeren van drugs. De rol van de taxichauffeurs is verschillend: sommigen lijken onwetend te zijn, anderen vallen in de categorie medepleger en één taxichauffeur verzet zich actief en belt de politie. De taxichauffeurs die weet hebben van de drugshandel kennen de daders of criminele organisatie. Vaak is er sprake van persoonlijk contact. Dit is te merken aan taxichauffeurs die handen schudden met de daders of gesprekken die worden gevoerd met de groep. Wanneer de faciliterende taxichauffeurs de daders kennen, zijn ze meestal zelf bij het moment van afleveren of overzetten. Een voorbeeld: *“Vervolgens zag men dat de taxichauffeur met twee big shopper tassen en [verdachte] met één big shopper tas in de richting van de Audi liepen en dat de big shopper tassen in de kofferbak van de Audi werden geplaatst, waarna de kofferbak werd gesloten. Om 19.27 uur stapten de taxichauffeur en [medeverdachte 1] in de taxi, waarna deze wegreed.”*

Een ander voorbeeld betreft een rechtszaak waarin de taxichauffeur de rol van koerier heeft vervuld. Hij wordt alleen veroordeeld voor het vervoeren van drugs en niet voor het verhandelen van drugs. Ook wordt hij niet veroordeeld voor het lid zijn van een georganiseerde criminele groepering. Op de dag van de aanhouding worden er drie volle Albert Heijn tassen in de taxi geplaatst door de taxichauffeur en een medeverdachte. Nadat ze samen zijn weggereden, stapt de medeverdachte uit en rijdt de taxichauffeur in zijn eentje verder. De politie pakt

de taxichauffeur op en zij ontdekken 33,553 kilogram cocaïne in de kofferbak. Nadat de taxichauffeur is aangehouden, komt er op zijn mobiel een sms binnen in het Albanees: “*Waar ben je broer, het vliegtuig vertrekt zo*”. Het is niet duidelijk of deze sms in codetaal is geschreven, maar het maakt wel duidelijk dat de taxichauffeur niet op goed geluk is gekozen voor deze ‘rit’. Hij had al contacten met de groep. Het verweer dat hij niet wist wat er in de tassen zat, wordt door deze sms tegengesproken.

Vaak blijft het niet alleen bij het vervoeren van drugs, maar vervoeren ze ook criminelen van de organisatie. In drie van de acht zaken is er sprake van een actief faciliterende taxichauffeur. Een taxichauffeur biedt zijn taxiservice al langere tijd aan voor een criminele organisatie van Albanezen. Deze taxichauffeur wordt als medepleger betiteld en is mogelijk zelf lid van de organisatie. In een andere zaak wenkt een taxichauffeur de verdachte en geeft hem een boodschappentas. In deze tas wordt later cocaïne gevonden. In drie zaken blijft het onduidelijk of de taxichauffeur onwetend of wetend faciliteert. De taxi wordt dan alleen kort genoemd als vervoersmiddel. In één zaak wordt een taxichauffeur onwetend ingezet voor het vervoeren van drugs naar Duitsland. Ondanks intimidatie – de verdachte laat een lading vuurwapens zien – belt de chauffeur de politie. In drie van de negen zaken zijn de criminelen binnen de organisatie Albanees. Er wordt cocaïne, heroïne, MDMA en hennep vervoerd in de taxi’s. De drugs worden vervoerd in boodschappentassen, dozen en koffers.

Mensenhandel

In twee rechtszaken spelen taxichauffeurs een rol in mensenhandel. In een rechtszaak staat een man terecht voor seksuele uitbuiting van vijf vrouwen. Hij heeft deze buitenlandse vrouwen naar Nederland vervoerd en onder druk gezet om in de prostitutie te werken. Een van de slachtoffers vertelt dat ze sommige dagen naar huis werd gebracht in een taxi. De rol van de taxichauffeur of chauffeurs wordt niet verder toegelicht. In een andere rechtszaak met betrekking tot mensenhandel vervoeren twee taxichauffeurs een onduidelijk aantal gesmokkelde mensen. Een criminele organisatie wil de personen naar Engeland smokkelen. De taxichauffeurs vervoeren de vreemdelingen van Amsterdam Centraal naar Huizen in twee taxi’s. Zij worden ’s nachts afgezet bij een voetbalveld. Beide taxichauffeurs komen uit Amsterdam en één taxi rijdt voor een TTO. Aangezien het hier gaat om een grote groep vreemdelingen hebben de taxichauffeurs – naar alle waarschijnlijkheid – weet van de situatie gehad en een actief faciliterende rol aangenomen.

Illegale handel

In twee rechtszaken faciliteren taxichauffeurs illegale handel, namelijk in gestolen elektronische goederen en in goud. In de eerste zaak rijdt de taxi naar de plek waarop de gestolen goederen uitgeladen worden. Samen met twee verdachten laadt de taxichauffeur de goederen in de taxi. Daarna rijden ze samen weg. In de andere rechtszaak haalt de verdachte zes keer goud op in België en Duitsland. Hij wordt opgehaald door een taxi en gebracht naar het bedrijf waar hij het goud kan halen. Later wordt hij weer afgezet door dezelfde taxi (soms net over de grens en soms in Amsterdam). In beide zaken blijven de rollen van de taxichauffeurs onduidelijk.

Overval

In drie zaken brengen taxichauffeurs daders naar een plek waar ze een overval gaan plegen of worden ze ingezet als vluchtauto om na de overval terug te gaan naar Amsterdam. In twee rechtszaken is sprake van actief faciliteren. Een van de taxichauffeurs is de broer van de dader die een overval pleegt. Hij haalt zijn broertje en diens medepleger op na een overval. De andere taxichauffeur kent de twee daders en brengt ze naar Zaandam, waar ze een overval zullen plegen. Deze taxichauffeur wordt veroordeeld tot medeplegen. De derde rechtszaak betreft een taxichauffeur die door drie jongens wordt gevraagd om ze naar een bepaalde locatie te brengen. Ze vragen hem of hij daar anderhalf uur wil wachten. Wanneer ze terugkomen, wordt de auto omsingeld door politie. De taxichauffeur kent de daders niet. Hij faciliteert onwetend een overval.

Intimidatie

In een rechtszaak wordt een taxichauffeur ingezet door een bedrijf om een van haar medewerkers te intimideren. De rechtszaak gaat over aandelen die de desbetreffende medewerker heeft. Omdat zijn bazen willen dat hij deze verkoopt, wordt hij onder dwang naar een afspraak gebracht. Hij wordt in een taxi gezet en hem wordt niet verteld waar hij naartoe wordt gebracht. Er wordt verder niet ingegaan op de rol van de taxichauffeur.

2.4 De Amsterdamse taxibranche in de media

In deze paragraaf wordt ingegaan op berichtgeving in de media omtrent de Amsterdamse taxibranche. Met behulp van LexisNexis zijn over een periode van drie en half jaar, van 1 januari 2017 tot 1 september 2020 73 artikelen geselecteerd

die betrekking hebben op het onderwerp. Voor het selecteren van deze artikelen zijn de zoektermen 'taximarkt', '(georganiseerde) criminaliteit', 'misstanden', 'Amsterdam', 'opstapmarkt', 'bel- en bestelmarkt', 'Uber' en 'snorders' al dan niet in combinatie met elkaar gebruikt. Vanaf het jaar 2017 loopt het aantal artikelen op tot een piek (32 artikelen) in 2019. De reden van deze piek is dat in 2019 meerdere dodelijke verkeersongelukken worden veroorzaakt door Uberchauffeurs en daarnaast is er dat jaar een rapport uitgekomen van de Amsterdamse Ombudsman waarin de overlast door taxi's wordt besproken (Zuurmond, 2019).

Een algemene indruk

De Amsterdamse taxibranche komt niet positief naar voren in de media. Meer dan de helft van de artikelen (41) heeft een negatief sentiment. De overige artikelen (32) kunnen beschreven worden als neutraal. Het scala aan woorden die worden gebruikt om de Amsterdamse branche te beschrijven, lichten het negatieve sentiment verder toe. In berichtgeving wordt de Amsterdamse taxibranche omschreven als 'verziekt', 'overvoerd', 'illegaal', 'het wilde westen', 'een jungle', 'vechtmarkt', 'harde wereld' en 'één grote puinhoop'. Bijna de helft (48%) van de geanalyseerde berichten gaan in op de criminaliteitsvormen binnen de taxibranche, een vijfde (22%) gaat in op de aanbieders en het overige deel (30%) heeft betrekking op het beleid.

Berichtgeving over ondermijnende criminaliteit

In 33 artikelen wordt criminaliteit binnen de Amsterdamse taxibranche besproken. Drie artikelen geven een algemeen beeld van criminaliteit binnen de taxibranche. Er wordt vermeld dat de branche veel misstanden kent, onder andere drugshandel, wapenhandel, witwassen, fraude en oplichting in verschillende vormen (Het Parool, 2019a). In 2017 schrijft het Noordhollands Dagblad dat malafide taxichauffeurs zijn verschoven naar Purmerend door strengere controles in Amsterdam. Andere artikelen richten zich op een specifieke vorm van criminaliteit. Deze worden hierna besproken.

Drugshandel

In drie artikelen over drugshandel in de Amsterdamse taxibranche wordt de rol van de faciliterende taxichauffeur belicht. Taxichauffeurs zijn onderdeel van de logistieke keten en distributienetwerken. Het Parool (2019a) schrijft: *'Alle lagen van de handel verlopen via taxi's. De politie ziet chauffeurs grammetjes bezorgen – de bekende 'kabouterpost' – tot kilo's voor criminelen. Chauffeurs brengen toeristen van Schiphol rechtstreeks naar dealers'*. Veelal gaat het om cocaïne. De Groene

Amsterdammer (2018) geeft aan dat vooral jonge jongens de rol van taxichauffeur binnen de drugshandel op zich nemen. Het is de start van een criminele carrière. Daarnaast is het een snelle wereld: de drugs worden sneller geleverd dan een pizza (De Telegraaf, 2019a).

Mensenhandel

In een artikel van De Groene Amsterdammer uit 2017 komt de faciliterende rol van taxichauffeurs in mensenhandel aan bod. Criminele organisaties actief in mensenhandel doen een beroep op ondersteunende medewerkers die regelmatig worden vervangen, onder andere op taxichauffeurs. Een officier van justitie wil taxichauffeurs effectief inschakelen bij de bestrijding: *‘Een taxichauffeur die opdracht krijgt om naar Duitsland te rijden om drie Irakezen op te halen, kan ook denken: ik ga toch even de politie inlichten’*. Er wordt in het artikel verder niets geschreven over de modus operandi.

Malafide taxiconstructies

Van de geselecteerde artikelen richten vijf zich op malafide taxiconstructies. In een artikel van Dagblad Tubantia uit 2017 wordt de modus operandi van een malafide taxiconstructie geschetst vanuit een casus van een curator. Deze curator moest een faillissement van een taxibedrijf uit Amsterdam regelen. Hij komt tot de ontdekking dat het bedrijf twee zusterbedrijven heeft. Het taxibedrijf gebruikt een systeem waarbij de taxi's tussen verschillende bedrijven heen en weer worden geschoven. *‘Als in een van de bedrijfjes de schulden te hoog oplopen, wordt de bv opgeheven en gaan de taxi's over naar een zusterbedrijf. Belastingcontrole volgt pas na een jaar. Als de bv voordien al is opgeheven, is de praktijk vaak zo dat de fiscus er niet echt meer naar kijkt’*. De chauffeurs die in de taxi's van het bedrijf reden, waren zzp'ers zonder vergunning. Alleen de directeur had een vergunning. Er werd een contract opgemaakt waaruit zou blijken dat het bedrijf eigenaar was van de taxi's en die verhuurde aan de taxichauffeurs. De opdrachten kwamen vanuit Uber. *‘Uber boekte geld over naar A2B Taxi, de chauffeurs kregen handje constantje betaald en sociale premies en pensioenpremies werden niet afgedragen, verkeersboetes evenmin’*. Door voornamelijk belastingaanslagen en boetes was de schuld van dit bedrijf opgelopen tot 109.000 euro. In andere artikelen wordt een dergelijke constructie ook wel een plof-bv genoemd. In een artikel uit de Volkskrant (2018) vertelt een anonieme taxichauffeur die zo nu en dan bijkluist voor Uber hoe een plof-bv toegang krijgt tot het platform van Uber: *‘De plof-bv heeft op papier alles op orde: een taxivergunning, btw-nummer en inschrijving bij de Kamer van Koophandel. Hiermee kan de bv een account aanmaken op het Uberplatform.*

Zo'n bv heeft een paar tot tientallen taxi's in bezit die per week worden verpacht aan individuele chauffeurs. Vervolgens maken die chauffeurs eigen Uberaccounts aan die financieel onder het Uberaccount van de plof-bv hangen. De chauffeur heeft zelf geen vergunning, geen KvK-inschrijving en geen bankrekening. Het geld dat hij met Uber verdient, wordt op de rekening van de verpachter, het plof-bv'tje dus, gestort'. De verpachter van de auto's houdt de pacht in plus een percentage van de Uber-omzet. De chauffeurs worden zwart uitbetaald. Na ongeveer een jaar gaat het bedrijfje failliet. Vaak staan het bedrijf en de bankrekening op naam van een katvanger.

De artikelen beschrijven eenzelfde modus operandi, weliswaar met kleine verschillen. In het eerste artikel was de eigenaar namelijk geen katvanger en werden de taxi's onder het bedrijf gebracht, maar niet verpacht. Een artikel in Het Parool (2019a) beschrijft de modus operandi verder. Een rechercheur vertelt: *'We komen voortdurend taxibedrijven tegen waarvan de tientallen chauffeurs voor meer dan een ton aan boetes hebben open staan, plus forse belastingsschulden. Zo'n bedrijf sterft ineens een stille dood en alle taxi's gaan over op een nieuw bedrijf. Het oude blijkt op naam te staan van een katvanger bij wie niets is te halen, dus de overheid vist achter het net'*. Zo bleek een Fries meisje van 19 jaar op papier 'de feitelijke bestuurder' te zijn van zo'n taxibedrijf. De katvangers zijn – volgens de journalist van het Parool – vaak onwetende verslaafden die voor hun gegevens een minimaal bedrag krijgen. De chauffeurs die rijden voor deze malafide bedrijven zijn soms onwetend of willen makkelijk zwart geld verdienen.

In twee artikelen omschrijft Het Parool (2018a;2019a) signalen om een plof-bv te herkennen. De bv's gaan snel failliet, de contracten worden ondertekend in schimmige cafétjes, de loonstroken kunnen niet worden overlegd, de eigenaar is niet te vinden, er is geen BCT aanwezig en de chauffeur weet niet voor welk bedrijf hij/zij werkt. In 2018 vindt er een ILT-controle plaats. Het Parool (2018a) schrijft hierover. Tijdens de ILT-controle worden twintig malafide taxibedrijven in kaart gebracht. Alle bedrijven hebben tussen de 20 en 80 taxichauffeurs voor zich rijden. Door lage kosten het kost 1500 euro om een bedrijf op te zetten – is de constructie van een malafide taxibedrijf relatief makkelijk.

Fraude

Zeven geselecteerde artikelen beschrijven fraude binnen de Amsterdamse taxi-branche. Artikelen over snorders vallen hier ook onder. In 2017 kopt de Telegraaf dat er sprake is van een toename in het aantal snorders. In het NRC Handelsblad en Trouw staan twee verdiepende artikelen over snorders. Volgens Trouw (2017) zijn snorders in Amsterdam-Zuidoost onderdeel van de informele economie. Het zijn vooral jonge mannen die deze diensten aanbieden in opvallende

gezinsauto's. In het artikel wordt geschat dat er een paar duizend snorders actief zijn in de stad. Het NRC Handelsblad (2017) schat het aantal actieve snorders in Amsterdam op 1.500 tot 2.000, met een harde kern van 900 man. Dit aantal lijkt te stijgen gezien het toenemende aantal klachten. De modus operandi wordt verder toegelicht door de senior inspecteur ILT: *'De chauffeurs hangen rond bij uitgaansgelegenheden in het centrum: achter Holland Casino, aan de grachten bij Rembrandt- en Leidseplein, bij de Stadsschouwburg en McDonald's'*. Op een goede dag kan een snorder 300 tot 400 euro verdienen. Snorders zorgen voor diverse overlast: ze zorgen voor oneerlijke concurrentie, ze halen gevaarlijke capriolen uit op de weg en ze dwingen klanten soms om honderden euro's te betalen voor een rit. De senior inspecteur ziet twee typen snorders: overlast-snorders die klanten proberen af te pakken van reguliere taxi's en georganiseerde snorders die in groepjes werken en worden aangestuurd door iemand bij wie alle ritaanvragen binnenkomen.

Het Parool (2017) schrijft over taxi's die illegaal de opstapmarkt bedienen. Dit zijn geen snorders, maar taxichauffeurs die wel een vergunning hebben maar geen lid zijn van een taxiorganisatie. In 2017 kwamen er steeds meer signalen binnen dat zulke chauffeurs zich illegaal op de opstapmarkt begeven. In 2020 schrijft Het Parool over taxichauffeurs die hun vergunning hebben stopgezet tijdens corona, maar toch verder wilden rijden. De overige artikelen richten zich op fraude bij taxiplaatsen op Schiphol (Het Parool, 2019b) en op de handel in Uber-accounts (Financieel Dagblad, 2018). De twee artikelen over fraude op Schiphol beschrijven dat taxichauffeurs smeergeld hebben betaald om daar te mogen staan. De twee bedrijven die daar concessies hebben (BIOS groep en SchipholTaxi), verhandelden de plekken voor duizenden euro's. Het geld kwam onder andere terecht bij de eigenaar van SchipholTaxi, een politieagent. Tot slot worden Uber-accounts voor €75 en de €125 verhandeld via Telegram. *'Door de handel kunnen ook taxichauffeurs die hun vergunning zijn kwijtgeraakt weer klanten meenemen'*.

Rechtszaken

In drie artikelen worden rechtszaken besproken waarbij een taxichauffeur veroordeeld is. Twee van deze rechtszaken worden in paragraaf 2.3 besproken. Een artikel beschrijft een 31-jarige taxichauffeur die is veroordeeld voor drugs- en wapenhandel. Voor zijn criminele activiteiten gebruikte hij zijn taxi niet, aangezien hij handelde op het dark web (Het Parool, 2019c).

Overige criminaliteit

In andere artikelen van De Telegraaf (2017), de Volkskrant (2017), Het Parool (2019d) en het Algemeen Dagblad (2019) worden oplichting, ongevallen en discriminatie besproken. Het artikel van ongevallen wordt besproken aan de hand van vier dodelijke ongevallen door Uberchauffeurs. Het zijn vooral jonge bestuurders (18-24 jaar) die zijn oververtegenwoordigd in de cijfers voor ongevallen. Hoewel er via kentekens makkelijk te achterhalen is voor welke TTO of platform de taxi rijdt, wordt hier niets mee gedaan. Het artikel in het AD richt zich op het verminderen van discriminatie onder taxichauffeurs. Een TCA-chauffeur weigerde de Pride ambassadeur mee te nemen. In twee artikelen wordt beschreven hoe een taxichauffeur zelf wordt mishandeld.

Berichtgeving over aanbieders

In vijftien mediaberichten wordt ingegaan op de hoeveelheid, de kwaliteit van en de kritiek op aanbieders. Met betrekking tot de hoeveelheid aanbieders wordt de Amsterdamse taxibranche in elf mediaberichten als overvol bestempeld. Er zijn te veel chauffeurs en te weinig klanten. Zo schrijven in 2017 zowel de Telegraaf als het Parool dat er 5.000 taxi's actief zijn, terwijl er maar 700 standplaatsen beschikbaar zijn. Het Parool gaat daarbij ook in op de cijfers die worden gegeven door deskundigen. Deze zouden namelijk niet kloppen, aangezien taxi's in de weekenden ook van buiten Amsterdam komen en illegale chauffeurs, zoals snorders, niet worden meegerekend (Het Parool, 2017). In 2018 schrijft Het Parool dat het aantal taxi's in Amsterdam is gestegen naar 6.000. Andere artikelen waarbij wordt gesproken over aantallen zijn specifiek gericht op Uberchauffeurs. In een enquête van het Financieel Dagblad (2019) onder de grootste gemeentes van Nederland komt naar voren dat geen van de gemeentes weet heeft van het aantal Uberchauffeurs. Ook is er geen inzicht in hoeveel chauffeurs voor meerdere platforms rijden en hoe vaak ze dat doen.

Het gevolg van het overschot aan aanbieders is dat de tarieven lager worden, waardoor chauffeurs in een felle strijd geraken en klanten van elkaar proberen af te pakken (De Telegraaf, 2017). Het Parool (2019e) vat de negatieve gevolgen samen: *'De groei van het aantal taxi's leidt ertoe dat het door de moordende concurrentie voor chauffeurs moeilijker wordt hun werk te doen. En het relatief grote aandeel taxiverkeer zorgt ook voor relatief veel uitstoot van schadelijke stoffen. Ook zijn er sterke aanwijzingen van frauduleuze activiteiten in de taxibranche.'*

Over de kwaliteit van aanbieders wordt in meerdere artikelen geschreven. Zeven van de vijftien artikelen richten zich specifiek op Uber. Twee daarvan laten een positief geluid horen, één artikel is neutraal en in vier artikelen komt Uber

negatief naar voren. In de artikelen met een negatief sentiment worden twee thema's besproken: arbeidsuitbuiting en verkeersonveiligheid. Uberchauffeurs zijn voornamelijk ontevreden over de slechte arbeidsvoorwaarden: de hoge werkdruk, de vele chauffeurs op de app en de hoge commissie. In een artikel van Het Parool (2019d) vertelt een chauffeur: *'Dan zit je bijna een kwartier met mensen in je auto en dan rekenen ze nog geen zes euro af. En daar gaat alles nog vanaf: benzine, kosten van de auto, verzekering en de 25 procent voor Uber. Om tot een beetje normaal inkomen te komen, moet je zestig, zeventig uur rijden'*. In hetzelfde artikel wordt werken voor Uber vergeleken met moderne slavernij. Ook in een artikel van het Financieel Dagblad (2020) wordt gesproken over een 'slaventarief'. Waar het gaat over verkeersonveiligheid wordt gesproken over het aantal verkeersongelukken in Amsterdam, veroorzaakt door Uberchauffeurs. In 2019 komt Uber in opspraak vanwege meerdere dodelijke verkeersongelukken in korte tijd. In het artikel van Het Parool (2019d) vertelt een chauffeur: *'Je wordt roekeloos. Dat komt door de app, die stuurt je alle kanten op. Dan rij je in Oost en dan zie je op de app dat West ineens 'rood' kleurt. Dat noemen ze een 'surge', wat betekent dat er snel een grote vraag zal zijn naar taxi's in dat gebied. Het is in het belang van Uber om daar dan veel taxi's te hebben, dus staat er 2.0 bij. Dat houdt in dat je dubbel tarief krijgt. Dan wordt het interessant. Tja, wat doe je dan? Dan ga je rijden natuurlijk, zo snel als je kunt'*. Het Financieel Dagblad kopt met: *'De wortel van het probleem is het verdienmodel van Uber'*. Andere artikelen beschrijven eenzelfde patroon: chauffeurs willen meer verdienen waardoor ze te lang doorrijden en ingaan op surges met als gevolg meer verkeersongelukken. In twee positieve artikelen over Uber wordt de marktwerking van de organisatie geprezen en wordt de hoge waardering van klanten benoemd. In een artikel van De Telegraaf (2019) wordt de taximonitor 2018 besproken. Hierin staat de kwaliteit van TTO-taxi's centraal. Het blijkt dat de opstapmarkt het rapportcijfer 5,2 heeft gekregen en daarnaast worden overtredingen en irritaties besproken zoals prijsmanipulaties en ritweigeringen.

In vier artikelen wordt gesproken over protesten door TTO- en Uberchauffeurs. De TTO-chauffeurs demonstreren tegen Uber vanwege oneerlijke concurrentie: *'Ze maken ons kapot'*. De grond voor oneerlijke concurrentie is gebaseerd op het feit dat Uber onder de bel- en bestelmarkt valt en deze chauffeurs daardoor met minder regels te maken hebben dan TTO-chauffeurs. De Volkskrant (2019) zet een aantal genoemde klachten van TTO-chauffeurs op een rijtje: *'Uberchauffeurs worden amper gecontroleerd, komen weg met asociaal rijgedrag midden in de stad, rijden te hard, houden zich niet aan rusttijden, maken meer ongelukken, drijven daardoor de verzekeringspremies op en verkopen hun diensten voor een habbekrats'*. Doordat Uber lage tarieven hanteert, worden chauffeurs uit

hun auto geconcentreerd. De TTO-chauffeurs willen gelijke regels en handhaving voor de gehele straattaximarkt. De Uberchauffeurs demonstreren tegen het taxi-beleid van de politiek. Zij vinden de arbeidsvoorwaarden dermate slecht dat zij het scharen onder arbeidsuitbuiting. In februari 2020 protesteren ook Europese Uberchauffeurs bij het hoofdkantoor van Uber in Amsterdam. Twee overige artikelen beschrijven recente ontwikkelingen. In juni 2020 wordt aangekondigd dat Uber-concurrent Bolt de nieuwe aanbieder op de Amsterdamse taximarkt wordt. Bolt vraagt 15 procent commissie, in plaats van de 25 procent commissie die Uber vraagt. In augustus 2020 schrijft AT5 een artikel over de invloed van corona op taxichauffeurs. Sinds maart 2020 is 30 procent van de taxichauffeurs gestopt vanwege corona.

Berichtgeving over beleid

In 21 geselecteerde artikelen wordt geschreven over beleid. De artikelen beschrijven uitgebrachte rapporten, nieuwe regelgeving en suggesties voor aanpakken. In zes artikelen is de taxibranche niet het hoofdonderwerp, maar wordt ondermijnende criminaliteit in Amsterdam besproken. In het programma ondermijning 'De weerbare stad' is de taxibranche een van de sectoren die specifiek doorgelicht wordt. In deze berichtgeving staat weinig specifieke informatie over de Amsterdamse taxibranche. Er wordt beschreven dat er onderzoeken zullen plaatsvinden en dat ambtenaren beter moeten gaan samenwerken. In 2018 komt het rapport van ombudsman Zuurmond uit. Twee artikelen worden aan de hand van dit rapport geschreven. De artikelen herhalen de uitkomsten van het onderzoek: er zijn te weinig taxiconroleurs om snorders tegen te gaan. Twee artikelen van Trouw beschrijven een nacht in het centrum van Amsterdam. In 2017 wordt de nacht vanuit het perspectief van de politie beschreven. De briefing luidt: '*Niet waarschuwen, meteen schrijven*'. Taxi's die blijven rondrijden of hun motor laten ronken worden meteen beboet. De agenten geven aan: '*Er zijn 's nachts meer taxi's dan overdag*'. In 2018 wordt de nacht beschreven vanuit de positie van een observeerder. Het is chaotisch in de binnenstad en er zijn, zoals ook besproken in het rapport van de ombudsman, taxichauffeurs die niet weten voor welk bedrijf ze werken.

Acht artikelen richten zich op aanpakken om de Amsterdamse taxibranche veiliger, eerlijker en legaler te maken. De kern van het beleid richt zich op het gelijktrekken van de regelgeving rondom de opstapmarkt en de bel- en bestelmarkt. In Het Parool (2019e) weiden twee gemeenteraadsleden van de Partij van de Arbeid Amsterdam zich hierover als volgt uit: '*Zorg voor regelgeving waardoor er een gelijk speelveld ontstaat. De regelgeving van de belmarkt, waar Uber op dit moment*

onder schijnt te vallen, is namelijk gedateerd'. Dit geluid klinkt door in andere artikelen, zo ook in het opiniestuk van FNV-bestuurder Taxi. Zij stelt: *'Oneerlijke concurrentie. De komst van apps vervaagt het onderscheid tussen de opstapmarkt en de bestelmarkt. Wie houdt nog een taxi op straat aan? Bijna iedereen gebruikt een app. FNV dringt bij het ministerie al langer aan op een gelijk speelveld'* (Algemeen Dagblad, 2020). Een taxi bestellen via een app wordt door haar gezien als digitaal je hand opsteken en dus is het onderscheid tussen beide markten volgens haar ook gedateerd. In 2018 wordt het adviesrapport van Kwink gepubliceerd waarin de Amsterdamse taxibranche wordt geëvalueerd. In het NRC (2018) staat in het artikel: *'Kwink raadt wel aan om de bel- en bestelmarkt en de opstapmarkt gelijk te trekken: één integrale vergunning en gemeentelijke bevoegdheid om daar bij alle spelers op te handhaven'*.

De aanpakken die zich specifiek op Uber richten – voornamelijk op het verbeteren van de verkeersveiligheid – worden beschreven in een artikel van Het Parool (2019d) en een artikel in het Haarlems Dagblad (2019). De gemeenteraadsleden van de PvdA willen een hogere minimumleeftijd (23 jaar), de mogelijkheid voor de gemeente om het aantal chauffeurs te maximeren en de mogelijkheid voor de gemeente Amsterdam om eigen regels op te stellen: *'Het is natuurlijk raar dat Amsterdam aan dezelfde landelijke regels moet voldoen als kleinere steden in Nederland'*. In het Haarlems Dagblad komt Veilig Verkeer Nederland aan het woord: *'Het verdienmodel moet worden aangepast, zodat chauffeurs niet langer als een dolle door het verkeer razen. Wij pleiten dan ook om al direct een maximum aantal ritten per chauffeur per dag toe te staan'*.

Drie artikelen bespreken aanpakken om de kwaliteit van TTO-diensten te verbeteren. Tot dusverre moeten TTO's hun eigen chauffeurs straffen opleggen als zij een overtreding begaan. Deze straffen zijn ingevoerd door de gemeente en worden vaak als te streng en oneerlijk ervaren. Daarnaast kost het TTO's geld als een chauffeur een schorsing krijgt. Het systeem is daarom moeizaam. Een TTO-bestuurder zegt: *'De gemeente is zo een strafmachine. Het is niet, zoals de gemeente stelt, dat wij niet willen handhaven. Wij doen dat regelmatig, meer nog dan de gemeente. Het moeten wel redelijke straffen zijn'* (Het Parool, 2019e). In een artikel van het Algemeen Dagblad (2020) wordt een nieuwe aanpak van de gemeente geïntroduceerd: een strafpuntensysteem. De twee resterende artikelen geven het perspectief van taxichauffeurs. Een taxichauffeur geeft aan dat de huidige chaos het gevolg is van het beleid van de overheid, namelijk de liberalisering in 2000. In het andere artikel geven taxichauffeurs aan dat ze het gevoel hebben als proefkonijnen gebruikt te worden, naar aanleiding van de 'schone auto regeling'.

2.5 Resumé

In de Amsterdamse taxibranche hebben zich de laatste jaren verschillende ontwikkelingen voorgedaan. Vooral de liberalisering, de opkomst van Uber en de hieraan gelinkte verschuiving van de opstap naar de bel- en bestelmarkt hebben geleid tot veel concurrentie, een overschot aan aanbieders, onvrede over het beleid en geen verbetering in kwaliteit of prijs. Daarnaast heeft de bel- en bestelmarkt de opstapmarkt bijna volledig overgenomen. Mede hierdoor lijkt de taxibranche kwetsbaar voor verschillende vormen van ondermijnende criminaliteit. Er zijn echter ook vaste elementen in de branche die aantrekkelijk zijn voor criminele groepen. Zo benoemt de bestudeerde literatuur de kwetsbaarheid van de transportbranche, de zelfstandigheid in het taxiberoep, de mogelijkheid tot alibi voor de werkzaamheden en de sociale aard van het taxiberoep als mogelijke risicofactoren. Er is echter weinig literatuur beschikbaar over de relatie tussen de taxibranche en (de omvang van) ondermijnende criminaliteit. De aard en omvang worden veelal exemplarisch beschreven. Wat wel duidelijk is geworden, is dat taxichauffeurs een faciliterende rol hebben. Vooral binnen de drugs- en mensenhandel, komt de faciliterende rol van taxichauffeurs binnen de literatuur naar voren. Tevens worden taxichauffeurs ingezet – wetend of onwetend – bij fraudeconstructies. Een nieuwe vorm van fraude, malafide taxiconstructies waarbij katvangers ingezet worden, combineert verschillende vormen van ondermijnende criminaliteit. Deze bedrijven kunnen gezien worden als voorbeeld van wat misgaat of kan gaan binnen de Amsterdamse taxibranche.

Op basis van een analyse van 36 strafrechtzaken maken we een onderscheid tussen de taxichauffeur als dader en als facilitator. De taxichauffeur als dader blijkt voornamelijk alleen te opereren, er worden weinig delicten in georganiseerd verband gepleegd. Delicten zoals het afpersen en oplichten van klanten, het aanbieden van illegaal taxivervoer en uitkeringsfraude laten zien dat de taxichauffeur als dader veelal een economische motivatie kent. De taxichauffeur als facilitator lijkt meer betrokken te zijn bij ondermijnende criminaliteitsvormen, zoals drugshandel en mensenhandel. Hoewel er bewust faciliterende taxichauffeurs zijn, komt in deze analyse ook naar voren dat taxichauffeurs worden ingezet voor criminele handelingen terwijl ze hier geen weet van hebben. In de media analyse komt eenzelfde beeld van de Amsterdamse taxibranche naar voren. De berichtgeving geeft voornamelijk een negatief sentiment weer. Concluderend, de Amsterdamse taximarkt kent een complexe problematiek met veel dynamiek.

3

Getallen en gevallen

In dit hoofdstuk presenteren we de uitkomsten van de analyses van diverse databronnen en de analyse en beschrijving van casuïstiek. We geven een beeld van de klachten (3.1), de bij de politie bekende taxigerelateerde incidenten (3.2) een aantal casestudies vanuit de opsporing (3.3) en de resultaten uit de ANPR-analyse (3.4). We besluiten dit hoofdstuk met een resumé waar de belangrijkste inzichten op een rij worden gezet.

3.1 Klachten over taxivervoer

De Stichting Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer (SLKT) is op 1 maart 2011 begonnen met het registreren en afhandelen van klachten in het taxivervoer op landelijk niveau. Op die manier probeert de SLKT een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de diensten die door taxi's worden geleverd en aan het verbeteren van het imago van de Nederlandse taxibranche. Taxi-reizigers kunnen bij het meldpunt terecht met klachten waarna direct de benodigde actie wordt ondernomen. Ieder half jaar brengt de SLKT een rapportage uit van de (aard van de) ontvangen klachten en meldingen en de verschillen in type vervoer. De rapportages van 2016 tot en met 2019 zijn geanalyseerd en in deze paragraaf komen de voor ons onderzoek relevante onderdelen aan bod. Wij beperken ons in deze paragraaf tot de klachten omdat de meldingen veelal gaan over op- of aanmerkingen ten aanzien van het taxibeleid in het algemeen, of bijvoorbeeld van het karakter '*... ik heb iets laten liggen in de taxi*' zijn. Meldingen worden geregistreerd maar niet geanalyseerd door het meldpunt. Verder richten we ons op het consumentenvervoer c.q. de straattaximarkt en niet op het contractvervoer (groepen reizigers zoals leerlingen). De meeste klachten – gemiddeld 66% – die binnenkomen, hebben in de onderzoeksperiode overigens betrekking op het consumentenvervoer. Tabel 3.1 toont het aantal klachten voor het consumentenvervoer.

Tabel 3.1 – klachten over taxivervoer landelijk en Amsterdam van 2016-2019

Klachten	2016	2017	2018	2019	Totaal
Consumentenvervoer landelijk	476	443	424	418	1.761
Waarvan Amsterdam	174	160	136	149	619
% Amsterdamse klachten	37%	36%	32%	36%	35%

Uit tabel 3.1 is af te leiden dat de aantallen klachten – zowel landelijk als in Amsterdam – redelijk stabiel zijn tussen 2016 en 2019. Wat opvalt is dat ongeveer een derde van de klachten betrekking heeft op reizigers die gebruik maken van een taxi in de hoofdstad. Daarbij geldt wel dat er in Amsterdam veel taxi's rondrijden; in de rapportages wordt gesproken van 1.500 tot 2.000 taxi's op doorde-weekse dagen en vermoedelijk zo'n 3.600 taxi's in het weekend.

Amsterdam is met andere woorden verantwoordelijk voor een aanzienlijk marktaandeel van de Nederlandse taximarkt. Tabel 3.2 toont de aard van de klachten voor het hele land.

Tabel 3.2 – klachten over taxivervoer (consumentenvervoer) naar aard van 2016-2019

Klacht	N	%
Tarief	648	37
Gedrag	420	24
Overige	324	18
Niet op tijd	144	8
Weigeren	145	8
Rijstijl	80	5
Totaal	1.761	100

In tabel 3.2 is te zien dat de meeste klachten van consumenten over taxi's te maken hebben met het tarief, het gedrag van de chauffeur en de categorie overige. Men kan slechts een categorie aanvinken voor de klacht, maar met de categorie 'overige' kan de reiziger een klacht aan meerdere trefwoorden koppelen. De combinatie tarief en gedrag komt binnen 'overige' het meest naar voren. Veelal is het slechte gedrag van de chauffeur een gevolg van een klagende reiziger over het tarief van een rit. Als het gaat om de categorie tarief dan zijn de effecten van de bonplicht zichtbaar. Taxichauffeurs zijn verplicht een bon met ritinformatie aan te bieden na de rit. Reizigers kunnen daardoor het exacte tijdstip of de bon mee sturen bij de klacht. Volgens de SLKT is de bonplicht een positieve ontwikkeling

binnen de taxibranche, omdat taxibedrijven en taxichauffeurs hierdoor beter te identificeren zijn. Daarbij biedt een bon objectieve informatie, wat ten goede komt aan de afhandeling van de klacht. Wat betreft de aard van de klachten over het tarief blijkt dat deze relatief vaak gaan over te hoge tarieven in relatie tot de afstand van de rit. Ook klachten over taxi's die toeristen te veel laten betalen en het rijden buiten de taximeter om komen binnen bij het meldpunt. Klachten over het gedrag van de chauffeur hebben te maken met klantenvriendelijkheid. Zo is er soms sprake van slecht taalgebruik of het niet netjes aannemen van bagage. Ook buitenlandse toeristen en zakenreizigers weten de weg naar het klachtenmeldpunt te vinden. Toeristen krijgen regelmatig een te hoog tarief voorgeschoteld en bij commentaar volgt vaak een (hevige) discussie. In de rapportages staan voorbeeldcasussen beschreven waarin passagiers enkel contant konden betalen of waarin de passagier werd geweigerd vanwege de korte afstand.

3.1.1 Nader inzoomen op Amsterdam

De SLKT werkt sinds 2013 nauw samen met de gemeente Amsterdam om zo klachten nog krachtiger af te handelen. De SLKT draagt een kopie van alle binnengekomen klachten over aan de gemeente Amsterdam, mits de reiziger daar toestemming voor geeft. Indien de vervoerder niet naar tevredenheid op de klacht reageert, kan de gemeente Amsterdam contact met de reiziger en/of vervoerder opnemen. Daarnaast geldt er een actief handhavingsbeleid: naar aanleiding van de klacht neemt de gemeente Amsterdam direct contact op met de TTO waarbij de chauffeur is aangesloten. De organisaties (TTO) of chauffeurs krijgen sancties opgelegd bij herhaaldelijke klachten in combinatie met overtredingen. Het komt ook voor dat chauffeurs uit de TTO wordt gezet.

Een contactpersoon van de SLKT heeft aan ons specifieke informatie aangeleverd die niet uit de rapportages te herleiden is en gericht is op de Amsterdamse opstapmarkt (tabel 3.3). Hier zien we in vergelijking met het land (tabel 3.2) dat klachten in Amsterdam veel vaker met (wan)gedrag van chauffeurs te maken hebben.

Tabel 3.3 – klachten over taxivervoer in Amsterdam (opstapmarkt) naar aard van 2016-2019

Klacht	N	%
Gedrag	630	57
Overige	213	19
Tarief	166	15
Weigeren	57	5
Rijstijl	34	3
Niet op tijd	2	1
Totaal	1.102	100

Ronselen op Schiphol

Ook de gemeente Haarlemmermeer heeft een relatief groot aandeel in de klachten op de consumentenmarkt. Dit hangt samen met de aparte taximarkt waar zij over beschikken, namelijk Schiphol. Daar komt het ronselen van reizigers regelmatig voor. Ronselaars zorgen voor veel overlast en proberen passagiers tussen de terminals en de officiële standplaats aan te spreken. Buitenlandse reizigers zijn veelal slachtoffer en betalen veel te veel geld voor hun rit. Bovendien worden de klanten van de officiële taxibedrijven afgepakt. Hoewel de gemeente dit aan probeert te pakken, onder meer door een plaatselijke verordening die het aanbieden van taxivervoer op het plein voor de hoofdingang verbiedt, komen er relatief veel klachten binnen over de taximarkt van Schiphol. De standplaats wordt beheerd door Stichting Taxi Controle (STC); een onafhankelijke organisatie die ten doel heeft om het straattaxiproces op de luchthaven Schiphol te controleren. De klachten die betrekking hebben op ronselaars zijn overigens de laatste jaren wel afgenomen.

In een recent onderzoek naar ondermijning op en rond luchthaven Schiphol wordt bovenstaande bevestigd en wordt ook melding gemaakt van criminele en ondermijnende activiteiten door taxichauffeurs: *‘...Er zijn signalen dat sommige taxiaanbieders zich ook bezighouden met criminele activiteiten, zijnde oplichting van passagiers, overtredingen van de APV, verkoop/vervoer van drugs en wapens, zwart werken, en contante geldstromen en witwassen (Van Wijk, Van der Torre, Van Barneveld & Wolsink, 2020)’.*

3.2 Taxi's en criminaliteit: politiecijfers

In deze paragraaf gaan we in op taxigerelateerde incidenten die ter kennis zijn gekomen van de politie. Allereerst geven we een algemeen beeld van deze incidenten om vervolgens in te zoomen op drugs- en wapengerelateerde incidenten.

3.2.1 Een eerste beeld

Om een eerste beeld te geven van de aard en omvang van taxigerelateerde vormen van criminaliteit in Amsterdam is een analyse uitgevoerd op geregistreerde data in het bedrijfsprocessensysteem van de Nationale Politie: de Basisvoorziening Handhaving (BVH). Binnen BVH analyseerden we alle taxigerelateerde incidenten binnen de Eenheid Amsterdam over een periode van 3 jaar (van juni 2016-juni 2019). Bij incidenten gaat het om alles wat binnen de taakstelling van de politie hoort, dus de registraties hebben niet per se betrekking op misdrijven. Het gaat om incidenten die ter kennis zijn gekomen van de politie en waar een taxibedrijf, taxi of taxichauffeur bij betrokken is. Dit wil niet zeggen dat de taxichauffeur of het taxibedrijf altijd de verdachte is. Het kan ook zo zijn – zo zullen we later zien – dat de chauffeur slachtoffer is. In tabel 3.4 geven we een overzicht van de aantallen en de aard van de incidenten.

Tabel 3.4 – door de politie geregistreerde taxigerelateerde incidenten naar aard (in 3 jaar)

Aard	N	%
Vermogensmisdrijven	1.764	7,9
Vernielingen en misdrijven openbare orde	917	4,1
Geweldsmisdrijven	2.009	9,0
Seksuele misdrijven	149	0,7
Verkeersmisdrijven	5.448	24,4
Drugsmisdrijven	44	0,2
Wapenmisdrijven	29	0,1
Overige misdrijven	11.979	53,6
Totaal	22.339	100

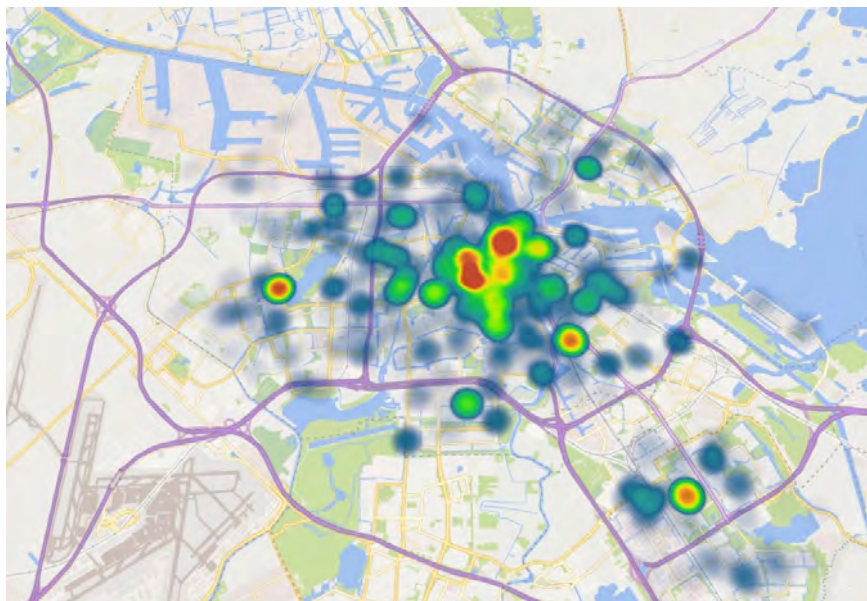
In de tabel is te zien dat er in de periode van 3 jaar 22.339 taxigerelateerde incidenten in Amsterdam door de politie worden geregistreerd. Dit komt neer op gemiddeld 7.200 incidenten per jaar, 600 incidenten per maand en 20 incidenten per dag.

De meeste incidenten (53% van het totaal) vinden we in de categorie ‘overige misdrijven’. Nadere analyse leert dat het dan vooral gaat om: uitgevoerde controles op taxi’s, aandachtsvestigingen, snorders, overlast door taxi’s, conflicten over betalingen en gedrag van chauffeurs en klanten. De tweede grote categorie incidenten – ruim 24%) betreft verkeersmisdrijven zoals betrokkenheid bij aanrijdingen, snelheids- en roodlichtovertredingen, mankementen aan het voertuig (verlichting, banden) of het doorrijden na een ongeval. Geweldsmisdrijven

vormen met 9% van het totaal de derde categorie. Het gaat hierbij om verbaal en fysiek geweld zowel door als tegen taxichauffeurs. De vermogensmisdrijven bestaan uit bijvoorbeeld inbraken in taxi's maar ook uit tanken zonder betalen of het oplichten van klanten. De vernielingen en misdrijven openbare orde (4%) bestaan enerzijds uit vernielingen aan taxi's en anderzijds uit het veroorzaken van openbare orde problemen door taxi's en taxichauffeurs. Bij de seksuele misdrijven (0,7%) gaat het vooral om (verbaal) seksueel grensoverschrijdend gedrag en aanrandingen door chauffeurs en soms om verkrachtingen door taxichauffeurs. De drugs- en wapenmisdrijven zijn in aantal laag, maar omdat dit type incidenten mogelijk een relatie met het onderwerp ondermijning kunnen hebben, komen we daar later in deze paragraaf op terug.

Ter afsluiting van dit eerste overzicht van taxigerelateerde incidenten presenteren we een heatmap. In figuur 3.1 is te zien dat incidenten zich vooral voordoen in Amsterdam (96%), Amstelveen (2%) en Diemen (1%). De hotspots op straatniveau staan in tabel 3.5.

Figuur 3.1 – heatmap taxigerelateerde incidenten in de politie-eenheid Amsterdam



Tabel 3.5 – hotspots taxigelerateerde incidenten naar straten naar aantal

Straat	N	Straat	N
Meer en Vaart	730	Dam	310
Elandsgracht	664	Ferdinand Bolstraat	225
Flierbosdreef	642	Hoofdweg	205
James Wattstraat	500	Rode Kruisstraat	189
Lijnbaansgracht	440	Damrak	186
Nieuwezijds Voorburgwal	404	Sarphatistraat	184
Prins Hendrikkade	367	Linnaeusstraat	168
Stadhouderskade	350	Marnixstraat	167
Overtoom	349	De Ruijterkade	162
Van Leijenberghlaan	316	Stationsplein	156

Op straatniveau liggen de eerste 20 hotspots allemaal in Amsterdam met als top 3 ‘Meer en Vaart’, ‘Elandsgracht’ en ‘Flierbosdreef’, zoals te zien is in tabel 3.5.

3.2.2 Inzoomen op drugs en wapens

De drugs- en wapenmisdriften zijn in de registraties in aantal laag, zo bleek eerder, maar omdat dit type incidenten mogelijk een relatie met het onderwerp ondermijning kan hebben, voerden we een nadere analyse uit. We hebben 50 van deze incidenten inhoudelijk geanalyseerd om meer zicht te krijgen op de aard van de incidenten, de slachtoffers en daders, de modus operandi en de kenmerken. De 50 incidenten die we hebben geselecteerd, zijn een steekproef van incidenten die hetzij met drugs dan wel met wapens – of een combinatie van beiden – te maken hadden.

Uit de analyse van de vijftig mutaties blijkt dat er 31 mutaties zijn waarin geen directe link tussen taxi en criminaliteit naar voren komt. We spreken dan ook van taxigelerateerde criminaliteit. In de overige 19 mutaties komt de link tussen taxi’s en criminele activiteiten nadrukkelijker naar voren en spreken we van taxicriminaliteit.

Taxigelerateerde criminaliteit

De analyse maakt duidelijk dat een aantal zaken wel de zoekterm ‘taxi’ bevat, maar dat er niet direct gesproken kan worden van strafbare feiten in relatie tot taxibedrijven of taxichauffeurs. Het gaat dan bijvoorbeeld om casussen waarin een taxichauffeur een strafbaar feit gemeld heeft of om vage vermoedens dat de verdachte een taxichauffeur is. Een voorbeeld is een mutatie waarin een taxi-

chauffeur achterin het voertuig een wapen heeft gevonden – vermoedelijk van een klant – en ook niet wordt gezien als verdachte. In een ander voorbeeld gedraagt de taxichauffeur zich wel verdacht door weg te rijden van de politie. Ook zijn er mutaties waarin een melding van een strafbaar feit is gedaan, gepleegd door een taxichauffeur of waarbij een taxi betrokken is, maar waar verdere informatie ontbreekt in de mutatie. Soms doordat er na de melding niets is aangetroffen door de politie, zoals het geval is in een mutatie waarin taxichauffeurs volgens de melder betrokken zouden zijn bij de handel in harddrugs. Hierdoor ontbreekt de link en kan niet worden gesproken van strafbare feiten in relatie tot taxibedrijven of taxichauffeurs, mede doordat ze niet altijd worden ontdekt door de politie en het bij een melding blijft. Andere mutaties leveren ook interessante kenmerken en vermoedens op. Er ontstaat namelijk een beeld van mogelijke betrokkenheid van taxichauffeurs bij de handel in drugs. Zo is er in een van de mutaties een melding gedaan over een groep van tien man die bij elkaar staan, vermoedelijk snorders, die hun ‘taxidiensten’ aanbieden. Wanneer de voorbijgangers nee zeggen tegen de groep, krijgen zij drugs aangeboden. Een legale taxichauffeur krijgt dit te horen en meldt dit bij de politie. In een andere mutatie betreft het vage vermoedens en kan het niet hard worden gemaakt dat de verdachten taxichauffeurs zijn. De aanleiding voor het onderzoek in die mutatie is dat de taxichauffeurs zouden handelen in verdovende middelen. Dit komt overigens in meerdere mutaties voor: dat er gesuggereerd wordt dat de verdachte taxichauffeur is, maar dit kan vervolgens niet hard worden gemaakt of komt niet meer terug in de mutatie. Deze mutaties krijgen echter wel de projectcode taxiproblematiek. Een ander vaag vermoeden in een van de mutaties betreft een melder die denkt dat zijn mobiele telefoonnummer in een groepsapp terecht is gekomen door een Uberchauffeur, waar verdovende middelen worden aangeboden. Verdere informatie ontbreekt in de mutatie. Als er een Uberchauffeur betrokken was, dan zou hij dus mogelijk de telefoonnummers van zijn passagiers doorgeven met het oog op de handel in verdovende middelen.

Een andere interessante casus betreft een mutatie waarin wordt gesproken van mogelijk een taxivoertuig. De mutatie draait om het bezit van vuurwapens in relatie tot een voertuig. Een van de verdachten heeft een autoverhuurbedrijf met 64 eigen auto’s. Er zijn twee rechtspersonen betrokken die zich bezighouden met auto’s. Mogelijk dat deze mutatie wel samenhangt met de schijnconstructies die er in de taxiwereld zouden bestaan.

Ook wordt duidelijk uit deze mutaties dat taxi’s worden gebruikt voor criminele activiteiten, zonder dat de taxi of taxichauffeur daar een rol in heeft. In dit soort mutaties verleent de taxichauffeur diensten aan criminelen bij hun activi-

teiten, zonder dat de chauffeur zich daar bewust van is. In een van die mutaties is de chauffeur de melder en wilden de passagiers vier koffers met drugs (Qat) vervoeren via de taxi. Als de politie niet betrokken zou zijn geweest, dan zou de taxichauffeur onbewust diensten hebben verleend aan drugshandelaren. Ook komt het voor dat de taxichauffeur drugs in de taxi aantreft en dit meldt bij de politie. In een andere mutatie wordt de taxi en diens chauffeur gebruikt door personen die verdacht worden van bedreiging, het bezit van vuurwapens, witwassen en het uitgeven van vals geld. De taxichauffeur bracht deze personen naar een soort transactie met andere personen, waarna zij weer vertrokken met de taxi en vervolgens achtervolgd werden door de personen met wie de transactie plaatsvond. Vermoedelijk was er sprake van een foutief afgelopen transactie. De chauffeur staat echter los van de strafbare feiten.

Er zijn echter ook mutaties waarin de onbewuste betrokkenheid van de chauffeur betwijfeld wordt. In een van de mutaties heeft de taxichauffeur melding gedaan van verdachte activiteiten (c.q. drugshandel) en personen in zijn taxi. Er werden duizenden pillen gevonden. In de mutatie staat vermeldt dat de chauffeur al eerder melding heeft gemaakt van een soortgelijk incident, maar zelf ook de nodige opiumantecedenten heeft.

Het komt ook voor dat er in de mutaties taxichauffeurs zijn betrokken, die echter op het moment van het incident niet in dienst zijn als taxichauffeur of van wie hun functie van taxichauffeur losstaat van de handeling. Zo is een taxichauffeur in een van de mutaties een vermoedelijke koper van verdovende middelen en wordt hij als klant geschetst. Daarnaast bevatten veel mutaties een heel minimale link tussen taxi's en criminaliteit. Zo wordt er in veel mutaties enkel het vermoeden uitgesproken dat taxi's betrokken zijn. Het idee heerst namelijk dat de transportsector, waaronder taxi's, snorders en Ubers, een rol speelt bij het leveren van verdovende middelen. Er is een mutatie over het bezorgen van drugs 'op bestelling' die bij de verkeerde klant is afgeleverd. Ook wordt er wel eens gesuggereerd dat er een taxivoertuig betrokken is en dan lezen we 'de verdachte is vermoedelijk bij een snorder ingestapt' en 'er is een taxivoertuig voor de deur gezien'.

Taxicriminaliteit

In de overige 19 mutaties die nader werden geanalyseerd, is er een directe, nadrukkelijke of bewezen link tussen taxi's en criminaliteit. Uit de analyse blijkt dat er 7 keer sprake is van bezit van soft- of harddrugs, handel in softdrugs (4) en harddrugs (4), overige drugsdelicten (4), wapenbezit (2), witwassen (1) en 3 keer is er sprake van een verbinding met criminele Albanezen. Het merendeel van de casussen heeft dus betrekking op drugs. In een van de mutaties verleent de taxi-

chauffeur bijvoorbeeld diensten aan drugsdealers door de dealers op te halen en van A naar B te brengen, terwijl kopers opgehaald worden en stukken meerijden. In deze mutatie is het onduidelijk of de taxichauffeur actief of passief faciliteert; heeft de chauffeur weet van de drugsdeal in zijn taxi of niet? Deze manier van werken is echter een bekende en veelvoorkomende modus operandi onder drugshandelaren. In een van de mutaties staat de werkwijze van de handelaren in detail beschreven:

‘Een gebruiker/koper belt een telefoonnummer, dat meestal bekend is door doorgifte van gebruiker op gebruiker, van een dealer. Deze dealer beantwoordt de telefoon of belt de koper direct daarna terug met een andere telefoon. Vervolgens wordt door de koper een plaats doorgegeven waar hij/zij op dat moment is, of waar hij/zij naartoe kan komen in de buurt. De dealer komt naar de afgesproken plaats en verplaatst zich doorgaans in een personenauto. Wanneer het contact met de koper en dealer ontstaat, vaak na nogmaals telefonisch contact of zoekend rondkijken, stapt de koper als passagier in de personenauto van de dealer. De dealer rijdt dan enkele meters c.q. ongeveer 20 tot 50 meter met de personenauto en de koper als passagier. De handel in verdovende middelen vindt op dat moment plaats in de personenauto. Na deze genoemde afstand te hebben gereden, stapt de koper weer uit en de dealer rijdt verder met zijn personenauto. Het moment van de handel in verdovende middelen vindt dan ook plaats in korte tijd, waarbij het genoemde gedrag opvallend is en de modus operandi en handelingen herkenbaar.’

Deze modus operandi lijkt ook door taxichauffeurs te worden toegepast. In een van de mutaties schetsen de verbalisanten het incident: ‘...De twee agenten in burger zagen een jongen zenuwachtig heen en weer lopen alvorens hij in een rechte lijn naar een taxi liep. De taxi reed een klein stuk en stopte ca. 20 meter verder waar de jongen uitstapte. De taxi werd gevolgd en in het zicht gehouden. Een andere collega sprak de jongen aan om een verklaring. De jongen verklaarde in Engels dat hij voor 40 euro pillen had gekocht.’ In een andere mutatie worden drie verdachten – allen inzittenden van de taxi – aangehouden die grote hoeveelheden contant geld bij zich hebben. De chauffeur geeft aan onschuldig te zijn en van niets te weten: ‘...Ik was gewoon de chauffeur en ik heb zoveel klanten, ik kan niet iedereen controleren’. De zaak wordt uiteindelijk geseponneerd. Andere kenmerken die terugkomen bij deze werkwijze, zijn het door dealers verstoppertje van hun waar in het ondergoed en de toepassing van dergelijke deals in en rondom uitgaansgebieden.

In meerdere mutaties lijkt de chauffeur zich bewust van zijn rol en dan kan er gesproken worden van een verwevenheid: de taxi als dekmantel voor drugshandel. Veelal gaat het om het vervoeren van drugs onder het mom van taxi rijden, maar soms ook om de verkoop van drugs in een taxi. Zo wordt er in een taxi van diverse soorten drugs een hoeveelheid aangetroffen: acht wikkels cocaïne, twee hoeveelheden ketamine en MDMA en tien stuks XTC. Het verhullen van de criminele activiteit staat centraal. Zo wordt er in een van de mutaties hennep door de taxichauffeur vervoerd, wordt er drugsafval vervoerd via een taxi in een andere mutatie en verhandelt de chauffeur in een andere mutatie drugs vanuit zijn taxi. Over het drugsafval stelt de chauffeur het volgende: hem werd gevraagd door een onbekende man de zak voor 25 euro weg te gooien. Dit was hij echter vergeten te doen. In een andere mutatie komt een grote drugshandel naar voren: er werd een grote partij verdovende middelen aangetroffen, wapens en grote hoeveelheden cash geld. Bij twee van de verdachten werd TTO-materiaal en ander taxi materiaal aangetroffen.

In sommige mutaties is er – zoals aangegeven – een link met criminele Albanezen en bestaat het idee dat de taxi gebruikt werd om hun drugshandel te faciliteren. Waarschijnlijk rijdt de chauffeur in dienst van een criminele organisatie en vervoert hij personen en drugs. In een van de casussen huurt een taxichauffeur een penthouse waar Albanezen verblijven en is hij gezien met volle vuilniszakken in zijn taxi. Op basis van andere onderzoeksbronnen – die we later beschrijven – weten we dat netwerken van Albanese criminelen die actief zijn in de wereldwijde handel in drugs opereren vanuit Amsterdam. Vervoer ‘kopen’ ze in door taxichauffeurs aan zich te binden. Zo vallen de Albanezen nauwelijks op en blijven ze anoniem.

In een aantal mutaties wordt er gesproken van een snorder, waardoor er ook sprake is van het aanbieden van illegale taxidiensten. De snorder vraagt dan vaak aan de passagiers om te vertellen dat zij betaald hebben voor de rit. Snorders spreken mensen aan op straat met de vraag of zij een taxi nodig hebben. Bij de snorder in een van de mutaties werden eveneens verschillende soorten drugs aangetroffen. In een andere mutatie doet zich ongeveer dezelfde situatie voor: een snorder wordt betrapt en er worden ook drugs aangetroffen.

Wat moeilijk kan worden aangetoond in de mutaties zijn schijnconstructies. In sommige mutaties wordt echter wel een vermoeden uitgesproken: *‘de taxi’s zijn mogelijk onderdeel van een schijnconstructie’*. In een van de mutaties worden documenten gevonden in de taxi, namelijk een huurovereenkomst en een arbeidsovereenkomst. Het bedrijf betreft een BV en het is mogelijk dat dit past bij een dergelijke schijnconstructie. In een andere mutatie wordt een taxivoertuig

aangehouden die met een blanco daklicht rijdt. De chauffeur blijkt niet aangesloten bij een TTO, maar verklaart in loondienst te zijn. Uiteindelijk gaat het in deze mutatie ook om verboden wapenbezit, namelijk het voorhanden hebben van pepperspray.

In een andere mutatie waar een wapen wordt aangetroffen – een taser – zijn meerdere taxichauffeurs betrokken. De mutatie draait om verboden wapenbezit, maar de volgende situatie wordt geschetst:

‘Er vond een controle van taxi’s plaats naar aanleiding van klachten van omwonenden rondom een uitgaansgelegenheid. De taxichauffeurs zouden voor overlast zorgen door klanten lastig te vallen, opdringerig en uitdagend gedrag naar vrouwelijke bezoekers vertonen en daarbij zouden de chauffeurs in hun taxi’s wiet roken en lachgas inhaleren. Deze taxi’s zouden geen daklicht dragen.’

Uiteindelijk bleek een van de chauffeurs in het bezit te zijn van TTO materiaal, dat hij al lang ingeleverd had moeten hebben. De andere taxichauffeurs reden met een blanco daklicht.

Voor zover bekend wijzen de achtergrondkenmerken van de bij drugs- en wapencriminaliteit betrokken taxichauffeurs op een groep mannelijke chauffeurs die nooit (enkel) de Nederlandse nationaliteit draagt. We noteerden de volgende nationaliteiten: Nederlands-Marokkaans (10), Nederlands-Turks (4), Marokkaans, Ghanees, Deens, Joegoslavisch en Albanees (1). Relevant is dat de taxichauffeurs in alle casussen betrokken zijn als verdachte of medeverdachte. Soms is de precieze rol van de chauffeur niet geheel bekend of is de chauffeur meer een onderdeel van een netwerk, zoals in onderstaande casus:

‘Een van oorsprong Joegoslavische taxichauffeur is als chauffeur in Amsterdam en omgeving actief voor Albanese drugscriminelen.’

In een andere casus verschaft de taxichauffeur informatie en telefoonnummers van drugsdealers aan potentiële kopers. Maar ook de taxi zelf wordt als locatie voor de drugshandel gebruikt.

In diverse mutaties komt naar voren dat de taxichauffeur bekend is vanwege antecedenten, bijvoorbeeld in verband met de Opiumwet of vanwege blowen, gokken of het gebruik van drugs. In een van de mutaties geeft een taxichauffeur aan de huurder van een luxe penthouse te zijn en ook draagt deze man dure kleding. Deze gegevens passen niet goed bij de inkomsten van een taxichauffeur, waardoor het idee bestaat dat het penthouse enkel op naam van de taxichauffeur

staat, maar dat de huur door een ander betaald wordt. In de mutatie wordt daarover het volgende gezegd: *‘....Appartement was volgens Funda te huur voor 3.500 euro per maand.. Een koopje voor een taxichauffeur...’*. In een van de mutaties blijkt de chauffeur zijn taxi te leasen voor 250 euro per week. Ook dat zijn hoge kosten in relatie tot het salaris van een taxichauffeur.

In negen mutaties komt een taxibedrijf naar voren, waarvan het drie keer een TTO betreft. Een van de chauffeurs geeft aan aangesloten te zijn bij een TTO en in de andere twee mutaties zijn goederen aangetroffen die verband houden met een TTO. Ook Uber komt terug als bedrijf in de mutaties. Andere bedrijven die naar voren komen zijn kleinere bedrijven – in twee gevallen nadrukkelijk een BV – die soms buiten Amsterdam gevestigd zijn. In een van de mutaties komt een verhuurbedrijf van taxivoertuigen naar voren en hierover wordt het volgende gezegd: *‘...Het is de verbalisant ambtshalve bekend dat de chauffeurs die gebruik maken van [naam bedrijf] vaak werken met schijnconstructies en valse arbeidscontracten. Beide taxi’s stonden op naam van dit bedrijf.’* De auto’s die in de mutaties naar voren komen, zijn meerdere keren een Toyota Prius, Mercedes-Benz en diverse modellen van Opel, Skoda en Hyundai.

3.3 Casestudies vanuit de opsporing

Om meer zicht te krijgen op de aard van de betrokkenheid van taxi’s en taxibedrijven bij criminele activiteiten hebben we zes recente opsporingsonderzoeken verdiept. Deze geven een beeld van de typen strafbare feiten, de betrokkenen en het netwerk en de toegepaste modus operandi. De opsporingsonderzoeken zijn gestart tussen 2015 en 2019. Het startpunt werd gevormd door signalen of tips of door informatie die uit eerder onderzoek naar voren is gekomen. De zaken hebben we besproken met de (voormalig) teamleider van de Dienst Infra van de politie-eenheid Amsterdam. Dit team draait projectmatige zaken op het gebied van transportcriminaliteit, de Amsterdamse haven en het taxinetwerk. De teamleider vertelt dat de laatste jaren de focus op de taxibranche is komen te liggen omdat er meer signalen over taxi’s binnen kwamen: *‘Toen we zelf scherper naar de signalen leerden kijken, kregen we een beter beeld en ontstond er een stijgende lijn in het aantal onderzoeken dat we startten’*. In de eerste zaak uit 2015 is door het politieteam ‘gepionierd’ binnen het domein van taxi’s in relatie tot criminaliteit. Daarna volgen de andere onderzoeken. Hierna schetsen we de belangrijkste bevindingen en de rode draad uit de verschillende zaken.

3.3.1 De relatie tussen taxi's en georganiseerde misdaad

Drie van de zes zaken gaan over de betrokkenheid van taxi's bij de georganiseerde misdaad in casu Albanese criminele netwerken. Het eerste opsporingsonderzoek start in 2015 op informatie dat er steeds eenzelfde taxi bij een pand staat waar een gesignaleerde Albanese man verblijft. Gaandeweg het onderzoek groeien de indicaties voor het bestaan van een relatie tussen een crimineel netwerk van Albanezen en de taxibranche. De politie stuit vervolgens op drie auto's van een legaal taxibedrijf voorzien van blauwe kentekenplaten en een lichtbak. De chauffeurs zijn mannen van Turkse komaf. Uit nadere observaties blijkt dat de Albanezen met regelmaat gebruik maken van de taxi's voor transport van drugs, geld en personen (criminelen). De taxichauffeurs krijgen voor hun diensten cash betaald: 100 euro voor een rit die normaliter 10 tot 20 euro kost. De taxi's worden in deze zaak dus als dekmantel gebruikt voor het faciliteren van een Albanese criminele organisatie. Behalve dat de Turkse betrokkenen de 'cel transport' voor het Albanese netwerk verzorgen, regelen zij via illegale weg ook woningen voor het netwerk. In eerste instantie worden de Albanezen aangehouden voor lidmaatschap van een criminele organisatie en veroordeeld. De taxichauffeurs worden vrijgesproken omdat opzet niet voldoende bewezen kan worden, zo menen de rechters. De teamleider daarover: *'Het is nu eenmaal de klantenkring van de chauffeur en wat kan hij daaraan doen? Zo luidt de redenering van de rechters'*. De teamleider reflecteert dat de taxi kennelijk een hele geschikte dekmantel is voor criminele activiteiten.

Twee jaar later, in 2017, komen er opnieuw signalen bij de politie binnen over taxichauffeurs die faciliterend zouden zijn aan Albanese criminelen. Het opsporingsonderzoek daarnaar is vroegtijdig beëindigd maar in 2019 pakt het politieteam wel door wanneer er wederom meermaals Albanese criminelen calculerend gebruik blijken te maken van een taxi. In dit laatste onderzoek is het politieteam zich gaan focussen op de taxichauffeur, een man van Kosovaarse komaf. Nader onderzoek wijst uit dat de taxichauffeur nauwe contacten met een Albanese crimineel netwerk onderhoudt. Hij werkt als chauffeur om voor de Albanezen illegale goederen te vervoeren en af te leveren, en andere criminele praktijken te faciliteren. De teamleider vertelt: *'Zo heeft hij eens twee Albanezen opgepikt in Amsterdam en naar België gereden om een telefoon daar af te leveren. Een andere keer werd er drie ton cash uit zijn taxi geplukt, ook toen zat er een Albanese naast'*. Dat de taxichauffeur het criminele netwerk bewust faciliteert, blijkt onder andere uit het gegeven dat hij met codetaal over de telefoon spreekt. *'Men was voorzichtig vanuit de veronderstelling dat ze afgeluisterd werden, zo werden er geen locaties genoemd'*, aldus de teamleider.

De schijn ophouden

Om de schijn op te houden, moest de taxichauffeur zich wel voordoen als een normale taxichauffeur en stond hij met regelmaat op een taxistandplaats. 'Maar', zo schetst de teamleider *'hij wilde geen klanten dus liet hij een andere taxi voorgaan en schoof dan steeds weer achteraan aan in de rij'*.

De *core business* van het criminele netwerk is drugshandel. Door de taxichauffeur te blijven volgen, komt de politie ook bij andere vormen van criminaliteit uit: grootschalige malafide woningbemiddeling en de aanwezigheid van niet alleen drugs maar ook wapens in meerdere panden.

Het Albanese drugsnetwerk blijkt behalve in Albanië en Nederland actief in Denemarken, Zweden en Duitsland. De taxichauffeur wordt beschouwd als een belangrijke schakel voor het Albanese netwerk. Als 'kostbaar' zelfs, volgens de teamleider, omdat de taxichauffeur voor het netwerk een spin in het web was die alles regelde; *'Hij regelde vervoer, sloot contracten af, huurde woningen voor de Albanezen en regelde zelfs de ANWB'*. Ook in deze zaak blijkt dat opzettelijke betrokkenheid van de taxichauffeur bij het begaan van criminele feiten lastig bewijsbaar is.

Opzet is lastig bewijsbaar

Op basis van gegevens van een telefoontap en een peilbaken dat onder de taxi is geplaatst, constateert de recherche dat de taxi op een parkeerplaats staat waar een passagier instapt. Dan komt er iemand op een fiets aan die de passagier een tas overhandigt. Vervolgens rijdt de taxi met zijn passagier naar België. Bij controle blijkt er in de taxi een tas met 13 kilo cocaïne te liggen. De taxichauffeur wordt door de politie aangehouden. De chauffeur zegt dat hij niet in de tas heeft gekeken en niet kon weten dat daar drugs in zit. De teamleider: *'Hij oefent zijn beroep uit, daklicht erop, meter aan en hij wacht op verzoek van de klant een kwartier op een parkeerplaats. Dan is het lastig om opzet te bewijzen dat hij wist dat er criminele zaken gedaan zouden worden wanneer iemand zo calculerend te werk gaat door zich serieus voor te doen als naïeve taxichauffeur'*.

3.3.2 Drugstransport, afpersing en fraude

De drie andere opsporingsonderzoeken zijn meer op zichzelf staande zaken. In 2017 wordt een opsporingsonderzoek opgestart naar overwegend Marokkaanse

en Turkse taxichauffeurs die zich schuldig maakten aan oplichting, afpersing en drugshandel. Dat varieert van het klanten te veel laten betalen voor taxiriten tot het dwingen grote sommen geld af te staan. Zo werden klanten, met name rijke Chinese toeristen, door de taxichauffeurs 'geronseld' op Schiphol. Zodra de klanten in de taxi zaten, werden door de chauffeur de deuren op slot gedaan en werd onderweg naar het hotel van hen honderden euro's geëist, ervan uitgaande dat toeristen vaak veel cash geld op zak hebben. De teamleider vertelt dat deze modus operandi aan het licht is gekomen toen een Chinese man die dit overkwam een ruit van de taxi heeft ingetrapt en is ontkomen. Het is tevens voorgekomen dat een toerist die niet over cash geld beschikte in de taxi werd gegijzeld en bij een pinautomaat gedwongen werd geld te pinnen. Ook drugshandel was een business van deze taxichauffeurs. Met name bij Engelse toeristen werd drugs vanuit de taxi gedeald of reden de taxichauffeurs hen naar een adres waar zij drugs konden kopen.

In een opsporingsonderzoek dat in 2018 van start is gegaan, draaide het eveneens om drugs. De politie ontving een tip over een bestellijn voor drugsleveringen via taxi's. De modus operandi hield in dat er een bestelling werd gedaan via de telefoon, de taxi kwam voorrijden, de klant in de taxi stapte, men een rondje ging rijden en onderweg drugs verhandelde. De taxi's zijn auto's uit de goedkopere klasse. De drugs betreffen een assortiment aan middelen, zoals ketamine en cocaïne, die in een blikje in de taxi werden bewaard. De chauffeurs vormen een netwerk van vier tot vijf Marokkaanse mannen. De taxi's hadden hun eigen werkgebied. Wekelijks hadden zij circa duizend klanten, waaruit blijkt dat een klein aantal chauffeurs een groot aantal klanten kan bedienen. De teamleider: *'In totaal hebben we 50.000 contacten op het telefoonnummer van de 'bestellijn' gevonden'*. De recherche heeft twintig gebruikers geïnterviewd die gebruik maakten van de 'bestellijn'. Dit gaf een gevarieerd beeld van de kopers: de brave burger, advocaten, mensen van de GGD, mensen met publieke functies et cetera. Bij een van de chauffeurs trof de politie 50 kilo cocaïne en 80.000 euro verstoppt in een salontafel aan. De criminele verdiensten werden door de verdachten geïnvesteerd in huizen in Marokko.

De laatste zaak is in 2019 opgestart en handelt over grootschalige fraude. De politie beschikte over informatie dat er 40 tot 50 taxi's op naam van een bedrijf staan en dat na een jaar de taxi's overgeschreven werden op andere bedrijven. De teamleider: *'Hier leek sprake van een carrousel'*. Het team stond voor de vraag: Hoe zit het met de financiering van zo'n groot aantal taxi's? Het bleek dat er een aantal Marokkaanse mannen in Amsterdam *'slim waren met belastingen'*. Zij zetten bedrijven op buiten Amsterdam op andermans naam. Op die manier werd

er gewerkt met katvangers. *‘Soms waren het gemakkelijke prooien zoals een persoon met een psychische aandoening die zijn paspoort heeft afgegeven’*, licht de teamleider toe. De taxi’s van verschillende chauffeurs staan op naam van het bedrijf en dan levert het bedrijf service (o.a. boetes op zich nemen die ze vervolgens niet betalen) aan de chauffeur en betalen de chauffeur uit waardoor de chauffeur geen belasting hoeft af te dragen. Deze taxi’s rijden veelal voor Uber. Als er belastingaangifte gedaan dient te worden blijkt het bedrijf alweer opgedoekt te zijn. De teamleider van de politie schetst: *‘Het verdienmodel is dat ze geen belasting afdragen, romen wat inkomsten af van wat de chauffeur verdient en betalen geen boetes’*. Het antwoord op de vraag hoe die taxi’s gefinancierd worden, is dat deze in feite van de chauffeurs zijn die voor hen werken en ze de kosten overnemen dus een groot kapitaal is niet aan de orde.

3.3.3 Leren van rechercheren

De ervaring van de politie met de hiervoor beschreven opsporingsonderzoeken in relatie tot de taxibranche levert een aantal inzichten op. Deze hebben betrekking op de kwetsbaarheid van de branche, de criminele business waaraan deze gerelateerd is en de kenmerken van de betrokkenen.

Kwetsbaarheden

Het gegeven dat de taxibranche ‘interessant’ is voor criminelen wordt gevoed doordat de taxiwereld dusdanig georganiseerd is dat het lastig is om er goed geld in te verdienen. *‘Dat maakt de branche kwetsbaar voor misbruik en men probeert op andere manier inkomsten te verwerven’*, aldus de teamleider. Daarbij wijst hij erop dat het vrijgeven van de markt iedereen de vrijheid biedt om taxi te rijden. Er is sprake van een scheefgroei doordat er in verhouding tot het aantal klanten te veel taxi’s zijn wat de kwetsbaarheid en gelegenheid voor malafide praktijken vergroot. Dit werkt illegale praktijken in de hand. *‘De taxibranche is een goede dekmantel voor criminele activiteiten omdat er geen structurele controle plaatsvindt en als er wel wordt gecontroleerd is het lastig er een vinger achter te krijgen’*, vertelt de teamleider.

Criminele business

‘Amsterdam is het zakendistrict van de cocaïnehandel, ook van versnijdingsmiddelen’, stelt de teamleider. Uit een analyse in Summ-IT komt volgens hem naar voren dat veel taxizaken gerelateerd zijn aan de drugshandel. Typerend is ook dat op een aantal locaties waar de politie in verband met werkzaamheden komt, visitekaartjes van taxichauffeurs worden aangetroffen. Voor criminelen zijn taxi’s als

vervoermiddel interessanter dan een gewone auto. Als voorbeeld noemt de teamleider dat in geval van het vervoer van illegale goederen de klant ermee wegkomt omdat deze niet wordt gecontroleerd en opzet van de taxichauffeur lastig kan worden bewezen.

Betrokkenen

Opvallend in de opsporingsonderzoeken die zijn uitgevoerd, is dat Albanezen een grote rol spelen. In de loop der jaren is het beeld ontstaan dat Albanese criminelen de illegale drugsmarkt overnemen. *‘Marokkaanse criminelen waar we ook veel mee te stellen hebben, zijn bang voor de Albanezen’*, stelt de teamleider. Het zou gaan om Albanese ‘ondernemers’ die hier in de criminele business zitten en de verworven inkomsten in Albanië omzetten. Volgens de teamleider *‘zijn er hele dorpen met de criminele winsten in Albanië gebouwd’*. Maar de internationale strekking van de netwerken reikt verder: er zijn indicaties dat er connecties zijn tussen Chinezen en Albanezen in Nederland. Zo zouden Chinezen woningen kopen die bewoond worden door Albanezen; *‘en die relatie is zorgelijk’*, aldus de teamleider.

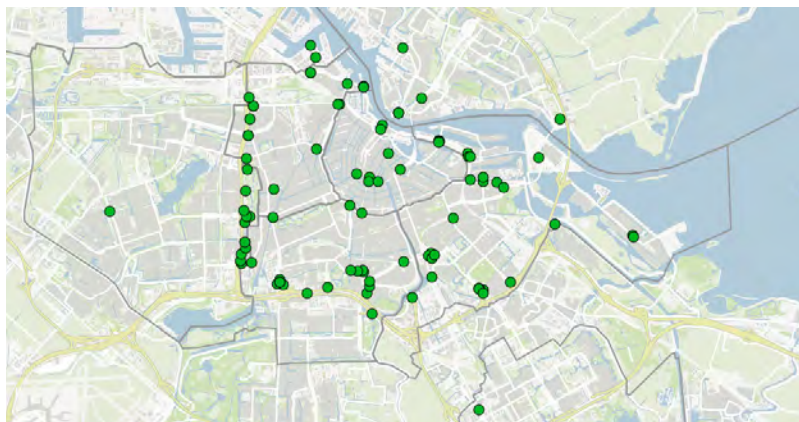
3.4 De ANPR-analyse

We voerden een ANPR-analyse uit om meer zicht te krijgen op de aantallen straattaxi's in Amsterdam, de verhouding ZZP-ers en bedrijven, de herkomst van de bedrijven die in Amsterdam hun diensten aanbieden en de mate waarin de kentekenhouders zich schuldig maken aan strafbare feiten. Ook hebben we een analyse gemaakt van de reputatie van een steekproef van bedrijven. Allereerst presenteren we een aantal algemene gegevens om vervolgens in te zoomen op de strafbare feiten van de kentekenhouders en om in te zoomen op de kwaliteit van de bedrijven.

3.4.1 Getallen over taxi's

De analyse is uitgevoerd op alle blauwe kentekens (straattaxi's) die in een periode van 18 dagen – 24 uur per dag – via ANPR-camera's zijn verzameld. Hiertoe is gebruik gemaakt van ANPR-camera's op een manier waarbij het zeker is dat de taxi's Amsterdam zijn ingegaan. Dit is gedaan via ANPR-camera's op afritten op de ring Aro en in de stad. In figuur 3.2 zijn de gebruikte camera's als groene stippen weergegeven.

Figuur 3.2 – ANPR-Camera's verkeershandhaving in Amsterdam



In de periode van 18 dagen werden ruim een half miljoen (539.428) blauwe kentekens vastgelegd en na analyse blijkt het te gaan om 9.214 unieke taxikentekens. Er zijn kentekens die slechts één keer ‘voorbij komen’ maar er is ook een kenteken dat 1.123 keer door een camera wordt vastgelegd. Deze taxi krijgt op z’n minst het predicaat ‘actief’. Uit onze dataset blijkt dat er op een gemiddelde dag in Amsterdam 2.798 unieke taxi’s rondrijden. In tabel 3.6 is weergegeven op welke momenten op de dag de unieke taxi’s in Amsterdam rondrijden. Daaruit komt naar voren dat de meeste taxi’s in de middag (36%) en avond (27,5%) in Amsterdam actief zijn.

Tabel 3.6 – unieke taxi's naar dagdeel in percentage (bron: ANPR)

Ochtend 6-12	Middag 12-18	Avond 18-24	Nacht 0-6
22,2	36,0	27,5	14,3

In samenwerking met de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) zijn de unieke taxikentekens gekoppeld aan natuurlijke personen (ZZP-ers) dan wel rechtspersonen (bedrijven). Uit deze analyse blijkt dat 4.801 kentekens van ZZP-ers zijn en dat 4.413 kentekens op naam van een bedrijf staan. Bedrijven hebben tussen de 1 en 646 kentekens op naam staan. In totaal zijn er op basis van de uitgevoerde ANPR 1.050 unieke bedrijven op de Amsterdamse taximarkt actief. In tabel 3.7 wordt – op basis van het inschrijvingsadres in de KvK - een eerste beeld gegeven van de herkomst van de taxi’s die in Amsterdam actief zijn. We maken daarbij een onderscheid tussen taxi’s waarvan de kentekenhouder uit Amsterdam komt,

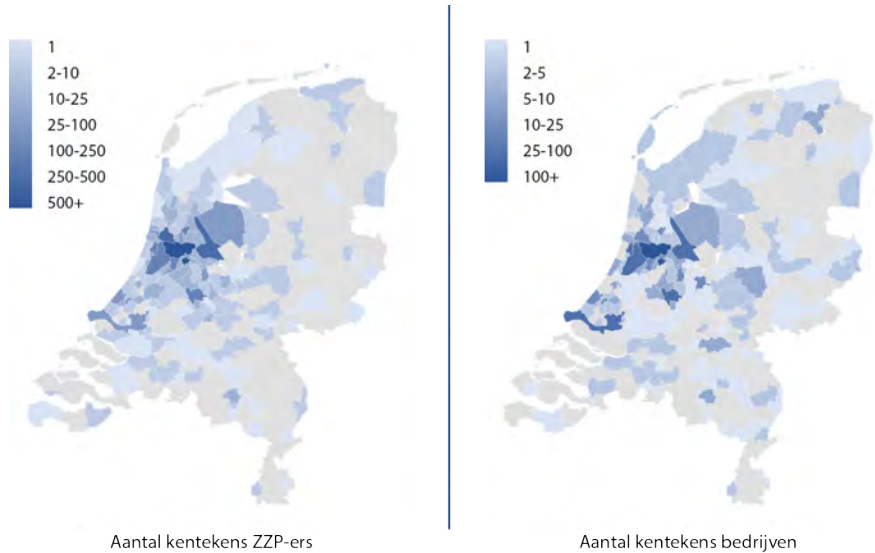
uit de regio Amsterdam komt (straal van 15 km rondom Amsterdam) of waar gesproken kan worden van bovenregionaal (meer dan 15 km van Amsterdam).

Tabel 3.7 – Afkomst kentekens naar bedrijfsoort (n=9.214)

Afkkomst	ZZP-ers		Bedrijven	
	n	%	n	%
Amsterdam	2360	49	891	20
Regio Amsterdam	1071	22	733	17
Bovenregionaal	1.370	29	2.789	63
Totaal	4.801	100	4.413	100

Tabel 3.7 toont een bijzonder beeld. De ZZP-ers komen namelijk significant vaker uit Amsterdam (49%) of de regio Amsterdam (22%). De taxibedrijven komen daarentegen significant vaker van buiten Amsterdam (63%). Te denken valt aan gemeenten in de provincies Noord-Brabant, Friesland, Gelderland en Utrecht. In figuur 3.3 is de herkomst van de taxikentekens voor zowel de groep ZZP-ers als de bedrijven visueel weergegeven. Beide kaartjes maken voorgaande inzichtelijk, maar maken ook duidelijk dat veel taxi's van buiten Amsterdam en de randstad in Amsterdam actief zijn.

Figuur 3.3 – herkomst van in Amsterdam actieve taxikentekens van ZZP-ers en bedrijven



3.4.2 Kentekenhouders (ZZP-ers) en strafbare feiten

In samenwerking met de politie hebben we vervolganalyses uitgevoerd om zicht te krijgen op de gepleegde strafbare feiten van de kentekenhouders. Hiertoe is een analyse in het BVH van de politie uitgevoerd over een periode van 3 jaar (juni 2017 – juni 2020). Daarnaast is nagegaan of de taxichauffeurs voorkomen in opsporingsonderzoeken (Summ-It).

Zoals we eerder zagen, leverde de ANPR-analyse een totaal van 4.801 kentekens op van taxichauffeurs die als ZZP-er werkzaam zijn. Van in totaal 4.497 personen bleek het mogelijk om bij een kenteken een naam te vinden. In tabel 3.8 is weergegeven in welke mate deze taxichauffeurs voorkomen als verdachte of betrokkene van strafbare feiten in de politiesystemen.

Tabel 3.8 – Taxichauffeurs en de mate waarin ze voorkomen in de politieregistraties als verdachte of betrokkene van een misdrijf (n=4.497)

Voorkomen in de politieregistraties	N	%
Alleen als verdachte	206	5
Als verdachte en betrokkene	567	13
Alleen als betrokkene	1.622	36
Komt niet voor	2.102	47
Totaal	4.497	100

Uit tabel 3.8 komt naar voren dat bijna een op de vijf (18%) taxichauffeurs in de afgelopen 3 jaar is verdacht van een misdrijf. Een deel van hen is naast verdachte ook betrokken geweest bij een misdrijf. Ruim een derde (36%) van de taxichauffeurs staat als betrokkene bij een misdrijf geregistreerd. De kwalificatie of rol ‘betrokkene’ is minder hard dan ‘verdachte’ maar houdt wel in dat de taxichauffeur iets met het gepleegde strafbaar feit te maken heeft gehad maar door de politie niet als verdachte wordt gezien. Goed om te vermelden is dat de politie naast de rollen ‘betrokkene’ en ‘verdachte’ bijvoorbeeld ook de rollen ‘aangevers’ en ‘slachtoffers’ onderscheidt. Wanneer we beide rollen (verdachte en betrokkene) samen nemen dan blijkt dat iets meer dan de helft van de taxichauffeurs (53%) in de voorbije 3 jaar ten minste één keer in de politieregistraties voorkomt en dat iets minder dan de helft (47%) van de taxichauffeurs geen registratie in de politiesystemen heeft. Het is op basis van de data niet mogelijk om aan te geven of deze chauffeurs aangesloten zijn bij een TTO of niet.

Aard en frequentie van de gepleegde misdrijven

Voor de groepen verdachten (773 personen) en betrokkenen is nagegaan in relatie tot welk type strafbare feiten zij de afgelopen 3 jaar geregistreerd zijn. Dit is weergegeven in tabel 3.9 op het niveau van hoofdcategorieën (in bijlage 5 staat een toelichting op de hoofdcategorieën).

Tabel 3.9 – Type en gemiddelde aantal misdrijven in de rol verdachte en betrokkene

Misdrijf	Verdachte		Betrokkene	
	N	%	N	%
Vermogensmisdrijven	73	9%	1	0%
Misdrijven openbare orde en vernielingen	56	7%	233	11%
Geweldsmisdrijven	188	24%	768	35%
Zedenmisdrijven	6	1%	4	0%
Verkeersmisdrijven	508	66%	1.523	70%
Drugsmisdrijven	46	6%	7	0%
Wapenmisdrijven	8	1%	2	0%
Overige misdrijven	35	5%	614	28%
Totaal	773	100%	2.189	100%

Uit tabel 3.9 komt naar voren dat de taxichauffeurs vooral verdacht worden van verkeersmisdrijven gevolgd door geweldsmisdrijven. Nadere analyse op de groep verdachten leert dat Amsterdamse taxichauffeurs vaker verdacht worden van een misdrijf (20%) dan verdachten uit de regio Amsterdam of de rest van het land (beiden 14%).

Wanneer gekeken wordt naar hun rol als betrokkene bij een misdrijf staan ook de verkeers- en geweldsmisdrijven bovenaan. Het valt wel op dat taxichauffeurs ook vaak betrokken zijn bij overige misdrijven.

Nadere analyse leert dat deze taxichauffeurs in de afgelopen 3 jaar gemiddeld 2,5 keer bij de politie geregistreerd staan in relatie tot een misdrijf (als verdachte 1,6 keer en als betrokkene 2,1 keer).

Taxichauffeurs in opsporingsonderzoeken

Naast de registratie in BVH is ook gekeken in welke mate de taxichauffeurs ooit geregistreerd staan in Summ-It. Summ-it is het systeem waarin door de recherche alle opsporingsonderzoeken in ons land worden vastgelegd. Uit de analyse blijkt dat de

namen van 42% van de taxichauffeurs die in Amsterdam als ZZP-er werken, voorkomen in Summ-It. Dit kan overigens in allerlei rollen zijn, variërend van verdachte, betrokkene tot getuige.

3.4.3 Bedrijvenanalyse

In deze paragraaf worden de 1.050 bedrijven, waarvan we vanuit de ANPR-analyse weten dat ze actief zijn op de Amsterdamse taximarkt, geanalyseerd. Ondernemingen willen normaal gesproken winst maken. Daarvoor is het van belang dat klanten het bedrijf kunnen bereiken, waarvoor doorgaans een hogere mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit geboden is. Het is dan ook opmerkelijk wanneer een onderneming hier niet aan voldoet. Dit is een mogelijke indicatie voor een onderneming die 'niet-pluis' is.

Door gebruik te maken van de openbare informatie op Google en Company.info is de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van de taxi-bedrijven in kaart gebracht. Iedere onderneming krijgt daarbij scores voor de aan- of afwezigheid van een website en de kwaliteit daarvan, de aan- of afwezigheid van een vast of mobiel telefoonnummer, het aantal en de aard van reviews van de onderneming, het overeenkomen van het bezoek- en postadres, een verschil in opgave van de SBI-code door de ondernemer bij de KvK en de toekenning door Company.info en de aan- of afwezigheid en de zakelijkheid van een e-mail-adres. Een onderneming kan tussen de 0 en maximaal 17 punten krijgen, waarbij 17 punten staat voor een onvindbaar, onzichtbaar en onprofessioneel bedrijf (zie bijlage 6 voor een uitvoerige beschrijving van de methodiek).

SBI en Company.info

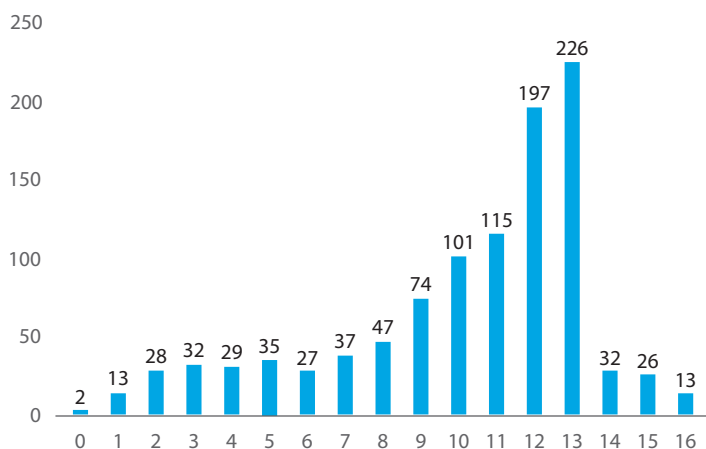
SBI-codes staan voor de Standaard Bedrijfsindeling-codes waarmee een bedrijf zich heeft ingeschreven bij de KvK.

Company.info is gefuseerd met webservices.nl en onderdeel van FD Mediagroep. Op Company.info worden bedrijfsgegevens samengebracht en gestructureerd. Het biedt betrouwbare en actuele informatie, zakelijk nieuws en voorspellende inzichten over bedrijven en haar bestuurders. Het volgende is via Company.info te achterhalen: adresgegevens, bedrijfsgegevens, bedrijfsnieuws, aandeelhouders, data-tools, financiële prestaties, vastgoedinformatie en voertuiginformatie.

Een eerste algemeen beeld

Oorspronkelijk zijn er 1.050 taxibedrijven meegenomen in deze bedrijvenanalyse. Tijdens de analyse is echter gebleken dat 17 bedrijven inmiddels uit het handelsregister zijn geschreven. Deze bedrijven zijn niet meer actief op de Amsterdamse taximarkt en daarom niet nader bekeken. De 1.033 overgebleven bedrijven zijn gescoord aan de hand van het puntensysteem. In figuur 3.4 is de puntenverdeling in kaart gebracht.

Figuur 3.4 – De mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van bedrijven actief op de Amsterdamse taximarkt (N=1.033)



Bedrijven kunnen op basis van de analyse tussen de 0 en 17 scoren waarbij bedrijven vanaf een score 9 en hoger een onvoldoende scoren op vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit. In ons geval gaat het dan om maar liefst 76% van de bedrijven die actief zijn op de Amsterdamse taximarkt. Slecht 2 bedrijven scoren een 0 – zo zien we in figuur 3.4 – en zijn daarmee heel vindbaar, zichtbaar en professioneel. 13 bedrijven scoren met 16 punten zwaar onvoldoende. In totaal scoren de taxibedrijven gemiddeld een 10,2.

Een vergelijking met de bedrijvenanalyse op luchthaven Schiphol

In 2020 hebben Van Wijk, Van der Torre, Van Barneveld en Wolsink (2020) onderzoek gedaan naar ondermijning op luchthaven Schiphol. De hoofdconclusies zijn:

- De logistieke en bedrijfsmatige infrastructuur worden benut door criminelen en Schipholpashouders worden betrokken bij criminele activiteiten;
- De criminele infiltratie bedreigt de veiligheid op de werkvloer en van de burgerluchtvaart;
- Het belangrijkste ondermijnende criminaliteitsprobleem op Schiphol is de drugs-smokkel/(internationale) georganiseerde drugscriminaliteit;
- Andere ondermijnende criminaliteitsproblemen op Schiphol zijn: mensenhandel en -smokkel, smokkel van liquide middelen/illegale geneesmiddelen/anabolen/tabak/namaakgoederen en wild-life, en het voorkomen van (georganiseerde) diefstal, fraude en witwaspraktijken.

In dit onderzoek is een soortgelijke bedrijvenanalyse uitgevoerd. Hiervoor hebben de onderzoekers via de informatie uit de KvK allereerst in kaart gebracht hoeveel bedrijven op de luchthaven gevestigd waren. In de voor het onderzoek onderscheiden deelgebieden (Schiphol-Centrum, Schiphol-Oost, Schiphol-Rijk en Oude Meer) gaat het om 2.119 bedrijven. Voor deze bedrijven is bepaald of ze tot een zogenaamde risicovolle branche behoorden. Deze risicovolle branches zijn bepaald aan de hand van wetenschappelijke literatuur en experts.

Uiteindelijk zijn 648 bedrijven op Schiphol met dezelfde methode als in onderhavig onderzoek naar de taxibedrijven geanalyseerd op de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit.

De conclusie uit het onderzoek op Schiphol was dat de gemiddelde mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit 8.0 scoorden, terwijl de bedrijvenanalyse van de Amsterdamse taxibranche een gemiddelde van 10.2 heeft opgeleverd. De taxibranche scoort met andere woorden significant slechter dan risicovolle bedrijven op de luchthaven Schiphol.

Een nadere duiding van de scores

In de analyse is nagegaan of het bezoek- en postbusadres overeenkomen. Wanneer er sprake is van incongruentie tussen de twee adressen, kan dat namelijk duiden op een malafide constructie. Bij bijna alle bedrijven komen de adressen overeen. Bij 84 bedrijven (8%) is dit niet het geval. Soms staan er op een adres meerdere bedrijven ingeschreven. In 17 gevallen staan twee bedrijven op

hetzelfde adres ingeschreven, in vier gevallen zijn dit drie bedrijven, in één geval zijn het vier bedrijven en in één geval zijn het vijf bedrijven. Bij zeven adressen scoren alle bedrijven op het desbetreffende adres boven de 12. Twee adressen springen in het oog. Dit zijn de adressen waarbij vier bedrijven en vijf bedrijven staan ingeschreven. Op deze twee adressen scoren alle bedrijven bijzonder hoog. Deze geclusterde scores zijn mogelijk een indicatie van meerdere malafide constructies op één adres. Van de 71 bedrijven met een score van 14, 15 of 16 zijn twaalf bedrijven (17%) ingeschreven op eenzelfde adres als een ander bedrijf of bedrijven. Eén bedrijf staat ingeschreven in het Verenigd Koninkrijk.

Om de scoreverdeling nader te analyseren is ook nagegaan wat de activiteiten van de 1.033 geanalyseerde bedrijven zijn. Het valt namelijk op dat veel bedrijven op Google niet bekend staan als taxibedrijf. Er zijn veel bedrijven die zich op Google presenteren als een autoleasebedrijf of als garage. Bedrijven schrijven zich met bepaalde SBI-codes in bij de KvK. Op basis van deze SBI-codes kan een overzicht worden gemaakt met de meest voorkomende bedrijfsactiviteiten. De bedrijven hebben zich gemiddeld met 1,4 SBI-code ingeschreven. In tabel 3.10 zijn de bedrijfsactiviteiten inzichtelijk gemaakt.

Tabel 3.10 – Meest voorkomende bedrijfsactiviteiten op basis van SBI-codes in aantallen

Categorie	N
Taxivervoer	817
Handel in/reparatie van auto's en overige	160
Lease en verhuur van auto's en overige	101
Overige	99
Overige vervoer van personen	69
Financiële holdings en overige	62
Transport	58
Handel in goederen	50
Administratieve en/of adviserende bedrijven	41
Bouw	17
Horeca	12
Totaal	1.486

Veruit de meeste bedrijven staan ingeschreven met een SBI-code voor taxivervoer. Daarnaast staan bedrijven het vaakst ingeschreven met SBI-codes op het gebied van handel in auto's en lease en verhuur. Onder overige valt onder andere

interieurreiniging van gebouwen, benzinestations en auto- en motorrijsscholen. Een aanzienlijk deel van de bedrijven, namelijk een vijfde deel (21%), heeft zich niet ingeschreven als taxibedrijf. Bij deze bedrijven is geen enkele SBI-code gekoppeld aan taxivervoer.

Wanneer Company.info aan de hand van de achterhaalde informatie over een bedrijf aantoont dat de SBI-codes niet representatief zijn voor de bedrijfsactiviteiten van een bedrijf, heeft Company.info de mogelijkheid om extra SBI-codes toe te voegen. Als Company.info extra SBI-codes heeft toegevoegd is er sprake van incongruentie en dit is een indicatie van onvindbaarheid, onzichtbaarheid en onprofessionaliteit. Bij 17% van de bedrijven is dit het geval en zijn de SBI-codes van de bedrijven zelf niet-kloppend of ontoereikend. Gemiddeld worden er per bedrijf 1,8 SBI-codes door Company.info toegevoegd. In tabel 3.11 staat het overzicht.

Tabel 3.11 – door Company.info toegevoegde SBI-codes

Categorie	N
Overige vervoer van personen	122
Handel in/reparatie van auto's en overige	75
Lease en verhuur van auto's en overige	43
Overige	41
Financiële holdings en overige	22
Transport	19
Administratieve en/of adviserende bedrijven	12
Taxivervoer	8
Handel in goederen	7
Bouw	5
Horeca	2
Totaal	356

De meeste bedrijven krijgen een SBI-code toegevoegd die valt onder de categorie 'overige vervoer van personen'. Hierbij is te denken aan het vervoeren van toeristen en scholieren per bussen. Daarnaast worden het vaakst SBI-codes toegevoegd onder de categorie handel in en reparatie van auto's en lease en verhuur van auto's. Bij acht bedrijven wordt taxivervoer als SBI-code toegevoegd. Van de 216 bedrijven die in eerste aanleg niet staan ingeschreven als taxibedrijf, zijn er acht die door Company.info worden aangewezen als taxibedrijf.

Uiteindelijk is van 208 bedrijven (20%) niet te herleiden dat zij een taxibedrijf zijn. Uit de analyse van bedrijfsactiviteiten is op te maken dat taxivervoer vaak wordt gecombineerd met autohandel en autoverhuur.

Bedrijven en Google

Tijdens de analyse is een aantal bedrijven naar voren gekomen die op Google vermeld staan als gesloten. De informatie in het Handelsregister is echter als leidend gehanteerd in deze analyse. Wanneer een bedrijf dat op Google staat vermeld als gesloten niet is uitgeschreven in het Handelsregister, is het bedrijf alsnog meegenomen in de analyse. Hiervoor is gekozen aangezien het voor iedereen mogelijk is om op Google informatie toe te voegen, zonder dat dit gecontroleerd wordt. Het gaat om dertig bedrijven die vermeld staan als gesloten. Mogelijk speelt de situatie omtrent corona een rol in het (tijdelijk) sluiten van bedrijven.

Zoals hiervoor beschreven staan niet alle bedrijven bekend als taxibedrijf in Company.info. Hetzelfde geldt voor Google. Bij meerdere bedrijven mist een beschrijving, terwijl anderen bekend staan als een autogarage of leasebedrijf.

Dit wordt vooral duidelijk wanneer er wordt gekeken naar de aanwezigheid van websites. Slechts 327 bedrijven (31%) hebben een website. Van deze websites wordt bij een derde geen taxivervoer vermeld. Op deze websites wordt autohandel of de verhuur van auto's aangeboden. Een enkele keer zijn er uitschieters te vinden zoals een Indonesische delicatessenzaak. Er blijven 234 bedrijven over met een taxigerelateerde website. Bij 21 van deze bedrijven is de website als niet professioneel beoordeeld. Dit betekent dat basale informatie op de website mist, zoals contactgegevens, tarieven en hoe een taxi geboekt kan worden. Uiteindelijk kan er van 213 bedrijven worden gezegd dat ze een professionele, taxigerelateerde website aanbieden, wat gelijk staat aan een vijfde van het totaal aantal taxibedrijven.

Wanneer wordt gekeken naar recensies scoren de bedrijven niet veel beter. Voor ongeveer twee derde (658) van de bedrijven is geen recensie voorhanden. Bij 375 bedrijven zijn wel recensies aanwezig. 20% hiervan gaat echter niet over taxivervoer. Wanneer de recensies wel taxivervoer bespreken (279), krijgt 38% van de bedrijven een onvoldoende van recensenten en 62% wordt als voldoende beoordeeld. Concluderend zijn van alle 1.033 taxibedrijven bij slechts 173 bedrijven (17%) positieve en taxigerelateerde recensies aanwezig.

Een nadere blik op de aanwezigheid van telefoonnummers laat een iets positiever beeld zien. Bij 54% van de bedrijven (558) is een telefoonnummer via Google vindbaar. 340 bedrijven hebben een vast telefoonnummer (33%) en 215 bedrijven hebben een mobiel telefoonnummer (21%).

Bedrijven op Company.info

Op Company.info staan de telefoonnummers en de websites van de bedrijven tevens vermeld. Daarnaast is er, wanneer bedrijven dit hebben opgegeven, een e-mailadres beschikbaar. Op Company.info zijn 342 bedrijven (33%) met een vast telefoonnummer en 719 bedrijven (70%) met een mobiel nummer. Dit is het tegenovergestelde van de aanwezigheid van telefoonnummers op Google: daar wordt vaker een vast telefoonnummer vermeld.

Van de 1.033 bedrijven hebben 244 bedrijven (24%) een website op Company.info staan. 172 bedrijven (17%) hebben een taxigerelateerde website, terwijl 71 bedrijven (7%) een website hebben die geen taxivervoer vermeldt. Van de 172 bedrijven met een taxigerelateerde website, zijn 14 websites onprofessioneel. Uiteindelijk blijven er 158 bedrijven (15%) over waarvan een professionele, taxigerelateerde website aanwezig is op Company.info. Dit aantal is lager dan wat er uit de analyse van Google naar voren is gekomen.

De bedrijven scoren het hoogst op de aanwezigheid van e-mailadressen. Van 441 bedrijven (43%) is een e-mailadres aanwezig. 20% van de bedrijven (210) heeft een professioneel e-mailadres, 23% (231) heeft een privé e-mailadres.

We doen nog één opvallende observatie en die betreft het aantal handelsnamen bij sommige bedrijven. Hoewel het gaat over een klein aantal bedrijven (20), hebben deze minimaal 5 handelsnamen. Eén bedrijf heeft maar liefst 27 handelsnamen.

Verdiepende analyse op de slechts scorende taxibedrijven

Er zijn 71 taxibedrijven die zodanig slecht scoren – boven de 13 punten – dat er een verdiepende analyse op uitgevoerd is. De resultaten van deze verdiepende analyse worden vanwege de privacy-gevoeligheid alleen globaal besproken. De meeste bedrijven binnen de 71 mogelijk malafide bedrijven zijn opgericht in de afgelopen 3 jaar (70%). Van geen van de bedrijven is met Google een website te vinden. Daarnaast blijkt dat de eigenaren veelal gelinkt zijn aan een ander taxi-bedrijf. Ze zijn ofwel UBO (ultimate beneficial owner), ofwel vennoot, algemeen directeur, bestuurder of maat van een tweede en soms derde taxibedrijf. Dit is van toepassing voor de bestuurders van 18 bedrijven (25%). 16% van de bedrijven (13) hebben bestuurders die ook gelinkt zijn aan een ander bedrijf en eveneens 16% (13) is gelinkt geweest aan een uitgeschreven taxibedrijf. Twee bedrijven zijn van dezelfde eigenaar. Deze persoon heeft dus twee mogelijk malafide bedrijven. De bedrijven hebben gemiddeld 1,8 SBI-code op Company.info. 14 bedrijven staan ingeschreven met een SBI-code voor taxivervoer. Bij drie bedrijven heeft Company.info de SBI-code later toegevoegd, wat maakt dat taxivervoer bij 17

bedrijven vermeld staat. 54 van de 71 bedrijven (76%) zijn niet te herleiden als taxibedrijf. Tabel 3.12 geeft weer welke SBI-codes het vaakst voorkomen bij deze 54 bedrijven. In de tabel is te zien dat veel van deze bedrijven ingeschreven staan bij de KvK als handelend in auto's (56%) dan wel actief zijn in de lease of verhuur van auto's (52%). Ook het hoge aantal taxibedrijven dat ingeschreven staat als financiële holding (31%) valt op.

Tabel 3.12 – SBI-codes van de bedrijven die niet ingeschreven staan als taxibedrijf

Categorie	N
Handel in/reparatie van auto's en overige	30
Lease en verhuur van auto's en overige	28
Financiële holdings en overige	17
Overige	10
Overige vervoer van personen	10
Transport	6
Handel in goederen	5
Administratieve en/of adviserende bedrijven	5
Bouw	4
Horeca	1

Wanneer gekeken wordt naar de adressen waarop de bedrijven ingeschreven staan bij de KvK blijkt dat 28 van deze 71 (39%) bedrijven lokale bedrijven zijn. Dit wil zeggen dat deze bedrijven in Amsterdam staan ingeschreven. 11 bedrijven (16%) hebben een adres in de regio Amsterdam en 32 bedrijven (45%) komen uit de rest van het land. Deze bedrijven zijn bijvoorbeeld gevestigd in Almere, Alkmaar, Breda, Capelle aan den IJssel, Cuijk, Emmeloord, Groningen, Hilversum, Harderwijk, IJmuiden, Lelystad, Ommen, Rijswijk, Rotterdam, Stadskanaal, Utrecht en Woerden.

Wanneer de bezoekadressen op Google Maps worden ingevoerd, blijkt dat 39 bedrijven dusdanig kortgeleden zijn opgericht dat Google Maps geen actuele afbeelding heeft van de locatie. De 32 bedrijven waarvoor wel een actuele afbeelding beschikbaar is, zijn allen niet als zodanig op de locatie te herkennen. Met behulp van Google Maps is te zien dat 14 bedrijven ingeschreven staan op het adres van een woning, vier bedrijven op het adres van een kantoorpand, twee op een industrieterrein, verder vinden we ondernemingen op het adres van een garagebox en een winkel. Er is één niet-bestaand adres, één bedrijf is ingeschreven in Engeland en ook vindt één bedrijf onderdak op het kantoor van een Kamer

van Koophandel. Vier bedrijven staan ingeschreven op het adres van een ander bedrijf. In twee gevallen is dit een taxibedrijf met een andere naam dan het bedrijf uit de analyse. Een bedrijf staat ingeschreven op het adres van een bedrijf in de autohandel en een bedrijf staat ingeschreven op het adres van een bedrijf in overige vervoer. Het is opmerkelijk te noemen dat van de 71 slechts scorende bedrijven meer dan de helft (55%) nog niet vindbaar is op Google Maps omdat ze te kort bestaan en dat van geen van de andere bedrijven een indicatie aanwezig is dat zich op het adres een taxibedrijf bevindt.

3.5 Resumé

Dit hoofdstuk staat in het teken van getallen en gevallen als het gaat om de Amsterdamse taxibranche, waarbij een groot aantal bronnen is geraadpleegd.

Op basis van de registratie van de Stichting Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer (SLKT) blijkt dat 35% van alle klachten over taxi's (consumentenvervoer) in ons land vanuit Amsterdam komen. Voor een deel logisch omdat er in Amsterdam veel taxi's rondrijden. Klachten hebben vooral te maken met het gedrag van de chauffeurs en de tarieven. In vergelijking met de rest van Nederland hebben de klachten in Amsterdam veel vaker met (wan)gedrag van chauffeurs te maken.

De afgelopen 3 jaar zijn er in Amsterdam 22.339 taxigerelateerde incidenten door de politie geregistreerd. Dit komt neer op gemiddeld 7.200 incidenten per jaar, 600 incidenten per maand en 20 incidenten per dag. De helft van de incidenten betreft uitgevoerde controles op taxi's, aandachtsvestigingen, snorders, overlast door taxi's, conflicten over betalingen en gedrag van chauffeurs en klanten. 25% van de incidenten zijn verkeersmisdrijven zoals betrokkenheid bij aanrijdingen, snelheids- en roodlichtovertredingen, mankementen aan het voertuig (verlichting, banden) of het doorrijden na een ongeval. Geweldsmisdrijven vormen met 9% van het totaal de derde categorie. Het gaat hierbij om verbaal en fysiek geweld zowel door als tegen taxichauffeurs. De vermogensmisdrijven bestaan uit bijvoorbeeld inbraken in taxi's maar ook uit tanken zonder betalen of het oplichten van klanten. De vernielingen en misdrijven openbare orde (4%) bestaan enerzijds uit vernielingen aan taxi's en anderzijds uit het veroorzaken van openbare orde problemen door taxi's en taxichauffeurs. Bij de seksuele misdrijven (0,7%) gaat het vooral om (verbaal) seksueel grensoverschrijdend gedrag en aanrandingen door chauffeurs en soms om verkrachtingen door taxichauffeurs. De top 3 van hotspots van incidenten is 'Meer en Vaart', 'Elandsgracht' en 'Flierbosdreef'.

De drugs- en wapenmisdrijven zijn in aantal laag, maar dit type misdrijven kunnen wel een relatie met het onderwerp ondermijning hebben. We namen 50 van dergelijke incidenten uitgebreider onder de loep en uit die analyse komt een beeld naar voren waarin taxi's en taxichauffeurs betrokken zijn bij het transport, het bezit en de handel in soft- of harddrugs, wapens in hun bezit hebben dan wel een link hebben met criminele Albanezen.

Een verdiepende analyse van zes recente opsporingsonderzoeken vult voorgaand beeld verder in. De taxibranche blijkt soms een perfecte dekmantel te zijn voor het faciliteren van criminele – Albanese – organisaties die zich bezighouden met wapens en drugs. Taxi's worden ingezet voor het transport van drugs, geld en personen (criminelen). Soms is de taxichauffeur een spin in het web van een crimineel netwerk die alles regelt: van vervoer tot het huren van woningen en het afsluiten van contracten. Tot slot namen we ook kennis van een opsporingsonderzoek waarin een taxibedrijf zich bezighoudt met belastingfraude en arbeidsuitbuiting van chauffeurs. Het zijn constructies die werken met katvangers en na verloop van tijd ploffen en doorgaan onder een andere naam. Wat de omvang is van fraude en uitbuiting is op basis van de beschikbare bronnen niet vast te stellen.

Wanneer we een tussenbalans opmaken dan doemt het beeld op van een kwetsbare branche. Er zijn veel (te veel) taxi's in Amsterdam waardoor het lastig is om een goede boterham te verdienen.

Dit vergroot de kwetsbaarheid en gelegenheid voor malafide en illegale praktijken. Daarnaast is de taxibranche een goede dekmantel voor criminele activiteiten omdat er geen structurele controle plaatsvindt en als er wel wordt gecontroleerd is het lastig er een vinger achter te krijgen.

In dit onderzoek maakten we gebruik van een unieke databron. We kregen de beschikking over alle blauwe kentekens (taxi's) die in een periode van 18 dagen – 24 uur per dag – via ANPR-camera's van de gemeente Amsterdam werden verzameld en waarvan bekend was dat ze actief zijn op de Amsterdamse taximarkt. Uit de ANPR-dataset blijkt dat er in een periode van 18 dagen 9.214 unieke taxi-kentekens in Amsterdam worden geregistreerd. Op een gemiddelde dag rijden er in Amsterdam 2.798 unieke taxi's rond. Op de Amsterdamse taximarkt zijn op basis van deze data 4.801 ZZP'ers en 1.050 taxibedrijven bedrijven actief. Van de bedrijven is 63% een eenmanszaak.

Verder blijkt dat ZZP-ers significant vaker uit Amsterdam (49%) of de regio Amsterdam (22%) komen. De taxibedrijven komen daarentegen significant vaker van buiten de regio Amsterdam (63%). Te denken valt aan gemeenten in de pro-

vincies Noord-Brabant, Friesland, Gelderland en Utrecht. Het overall beeld is dat veel taxi's van buiten Amsterdam en de randstad in Amsterdam actief zijn.

Van de 4.801 ZZP-ers is in de politiesystemen nagegaan of ze in de afgelopen 3 jaar verdacht zijn geweest van een misdrijf. Daaruit blijkt dat dit bij 18% van de taxichauffeurs het geval is. Verder blijkt dat 36% van de taxichauffeurs als betrokkene bij een misdrijf staat geregistreerd. De kwalificatie of rol 'betrokkene' is minder hard dan 'verdachte' maar houdt wel in dat de taxichauffeur iets met het gepleegde strafbaar feit te maken (en dan niet in de rol van slachtoffer of aangever) heeft gehad maar door de politie niet als verdachte wordt gezien. Wanneer we beide rollen samennemen dan blijkt dat iets meer dan de helft van de taxichauffeurs (53%) in de voorbije 3 jaar ten minste één keer (gemiddeld 2,5 keer) in de politieregistraties voorkomt en dat 47% van de taxichauffeurs geen registratie in de politiesystemen hebben. De meeste misdrijven gepleegd door taxichauffeurs zijn niet ondermijning gerelateerd. Taxichauffeurs worden namelijk vooral verdacht van verkeersmisdrijven gevolgd door geweldsmisdrijven. Het is op basis van de beschikbare data niet mogelijk om na te gaan of de chauffeurs aangesloten zijn bij een TTO of niet.

Opmerkelijk is verder dat 42% van de taxichauffeurs die in Amsterdam als ZZP-er werken voorkomen in Summ-It. Dit houdt in dat ze ooit – als verdachte, betrokkene of getuige – voorkomen in een opsporingsonderzoek. Opsporingsonderzoeken worden vooral gestart als er sprake is van complexe en ernstige misdrijven.

Tot slot voerden we op de 1.050 taxibedrijven een analyse uit. Daaruit blijkt dat taxibedrijven die actief zijn op de Amsterdamse taximarkt relatief hoog scoren op onvindbaarheid, onzichtbaarheid en onprofessionaliteit. Op een schaal van 0 (positief) tot 17 (negatief) noteerden we een gemiddelde score van 10,2. In een onderzoek naar ondermijning op de luchthaven Schiphol voerden we voor 648 bedrijven die behoren tot risicovolle branches een soortgelijke bedrijvenanalyse uit. De conclusie uit het onderzoek op Schiphol was dat de gemiddelde maten van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit 8,0 scoorden. De taxibranche scoort met andere woorden significant slechter dan risicovolle bedrijven op de luchthaven Schiphol.

Opvallend is dat 20% van de taxibedrijven zich bij de KvK niet heeft ingeschreven als taxibedrijf, maar als garage, handel in auto's, lease en verhuur, interieurreiniging van gebouwen, benzinestations en auto- en motorrijscholen.

Ondernemingen willen normaal gesproken winst maken. Daarvoor is het van belang dat klanten het bedrijf kunnen bereiken. Uit onze analyse blijkt dat

slechts een vijfde van alle taxibedrijven een professionele, taxigerelateerde website aanbieden. Verder is slechts bij 54% van de bedrijven een telefoonnummer via Google vindbaar. 340 bedrijven hebben een vast telefoonnummer en 215 bedrijven hebben een mobiel telefoonnummer.

71 van de 1.050 bedrijven (bijna 7%) hebben de hoogste scores in ons onderzoek (score 14, 15, 16) en zijn mogelijk malafide. Ze zijn vooral (70%) opgericht in de afgelopen 3 jaar. Er is van geen enkel bedrijf een website aanwezig op Google. 76% van deze bedrijven is niet te herleiden als taxibedrijf, maar wel als bedrijven die handelen in auto's dan wel actief zijn in de lease of verhuur van auto's. Ook het aantal taxibedrijven dat ingeschreven staat als financiële holding valt op.

Het valt op dat van deze bedrijven een groot deel uit de regio Amsterdam (16%) maar vooral uit de rest van het land komt (45%). Een analyse op Google Maps leert – en dat is opmerkelijk – dat van deze 71 slechts scorende bedrijven meer dan de helft (55%) nog niet vindbaar is op Google Maps omdat ze te kort bestaan en dat van geen van de andere bedrijven een indicatie aanwezig is dat zich op het adres een taxibedrijf bevindt.

4

In gesprek met experts

Tijdens het onderzoek spraken we met diverse experts uit de publieke en private sector over zowel de aard en mate van taxigerelateerde (ondermijnende) criminaliteit als over de aanpak om dit terug te dringen. Via (groeps-)interviews spraken we met 26 respondenten (4.1) en daarnaast stapten we dertien keer in een taxi om als mystery guest in gesprek te gaan met de chauffeur en de ritervaring op te tekenen (4.2). Ook vond er een Organised Crime Lab (OCL) plaats dat geheel in het teken stond van het in beeld brengen van oplossingsrichtingen voor de aanpak (4.3).

4.1 Interviews

Aanvullend op voornoemde onderzoeksactiviteiten hebben we (groeps-)interviews gehouden. De interviews – die we voerden aan de hand van een itemlijst (bijlage 3) – hadden tot doel de problematiek en aard van de betrokkenheid van de taxibranche bij ondermijnende criminaliteit nader in beeld te brengen en ideeën over de aanpak te verzamelen. We spraken met 26 materiedeskundigen uit de publieke sector en met private partijen (bijlage 2) en tekenden onderstaande informatie op over het fenomeen en de aanpak.

Veel verhalen weinig verballen

Vanuit de politie wordt aangegeven dat de taxibranche altijd al een branche is geweest waar kleinere en grotere misstanden voorkomen. Het speelveld ‘Taxi’ is groot en de criminaliteit breed, maar er zijn wel veel verhalen en weinig verballen.

Chauffeurs hebben een netwerk in de stad, hebben hun adresjes voor van alles en nog wat en – niet onbelangrijk – zijn mobiel en hebben de perfecte dekmantel om zich met criminaliteit in te laten.

Vanuit de taxibranche wordt daaraan toegevoegd dat er een overkill is aan taxi's in Amsterdam waardoor de branche – met van oudsher een cultuur van contant betalen – nog kwetsbaarder is geworden voor misstanden: *'De taxibranche is een sector waar veel vaag geld in omgaat. Het is geen transparante sector. Een winkel blijft op zijn plek en kun je controleren maar een taxi verplaatst zich door de stad en heeft een scala aan eenmalige klanten; dat is lastiger te controleren.'*

Een respondent uit de taxiwereld die er waarde aan hecht om te delen dat er veel nette en goede chauffeurs zijn, maar dat tegenwoordig iedereen die dat wil taxichauffeur kan worden met alle gevolgen van dien: *'De chauffeurs gaan op andere manieren geld verdienen, ik weet dat er chauffeurs drugs verkopen. Uit wanhoop gaan die chauffeurs aan het werk op andere manieren'*. Een andere respondent uit de taxiwereld: *'Door de vele taxi's valt er ook bijna geen boterham meer te verdienen. Nu slaan ze zowat elkaars hersenen in als iemand anders zijn ritje wordt overgenomen. De houding van chauffeurs wordt agressiever naarmate hun inkomsten onder druk staan'*.

En toen was er Uber

Ondanks de kritiek op Uberchauffeurs heeft Uber wel voor een transparante markt gezorgd via een platform waar de consument graag en steeds meer voor kiest, zo geven diverse respondenten aan. Een respondent: *'De ontwikkeling van meer bestelmarkt is niet meer te stoppen. Onderzoek naar klanttevredenheid van taxiklanten wijst uit dat 80% bestelt via app of telefoon. Die ontwikkeling is niet slecht maar we moeten een andere manier vinden om te kunnen controleren. Het systeem van TTO's werkt niet meer omdat de wereld verandert'*.

Uber heeft bevorderd – en velen vinden dat negatief – dat de taximarkt in omvang sterk is gegroeid omdat werkelijk iedereen taxichauffeur kan worden. Een respondent: *'De jonge mensen c.q. chauffeurs van nu hebben geen affiniteit met de branche. Het gaat om snel geld verdienen en eruit halen wat erin zit'*.

Met het grotere aanbod is de prijs voor een taxirit via een platform ook sterk gedaald. Dit is goed voor de consument maar niet voor de chauffeurs. Het geeft onrust in de markt en leidt er bijvoorbeeld toe dat chauffeurs voor meerdere 'bazen' rijden, zoals de Uberrijder (belmarkt) die ook met een TTO-lichtbak rijdt om de opstapmarkt te kunnen bedienen. Er zijn TTO's – zo geven respondenten aan – die een businessmodel hebben in het verhuren van lichtbakken (100 tot 200 euro per maand).

De vakman, broodrijder, rondjesrijder en snorder

In de gesprekken over chauffeurs komt telkens een vierdeling in typen chauffeurs naar voren. Het eerste type is de *vakman*. Een chauffeur (het kan ook een vrouw zijn) die vanuit een familiebedrijf al jaren in het vak zit, het met liefde doet, zijn eigen wagen koestert alsof het zijn kind is, strak in het pak zit en hoffelijk is naar de klanten. Dit type chauffeur kent de adresjes en pakt her en der zijn provisie van een portier of pooier.

Het tweede type noemen we de *broodrijder*. Hij of zij zit ook al jaren in het vak, maar heeft minder liefde voor het vak. Hij rijdt om zoveel mogelijk geld te verdienen, is niet trouw aan een TTO en wisselt TTO-rijden moeiteloos af met het rijden voor Uber. Dit type chauffeur is gevoelig voor de verlokkingen die rondom transport en vervoer zitten als het gaat om kleinere en grotere misstanden.

Het derde type is de *rondjesrijder*. Binnen dit type zien we veelal jonge chauffeurs met een kwetsbare achtergrond die zelf of via de reclassering of UWV in de taxi-brancher terecht komen. De taxi geeft hen status, mobiliteit en alle mogelijkheden (gewone ritjes als dekmantel) om zich met criminaliteit bezig te houden. Een respondent: *'die jongens zijn echt vatbaar voor criminele activiteiten, die staan niet om zes uur 's ochtends op voor een ritje. Die worden benaderd door grote criminelen en rijden de hele dag rondjes om vooral drugs (en criminelen) te vervoeren en weg te brengen. Ze rijden niet allemaal 100% voor criminelen, maar het deel waar wij (politie) mee te maken hebben wel'*. Door enkele respondenten wordt in dit kader gesproken over 'criminele taxi families'. Binnen dit type komen ook chauffeurs voor die naast een uitkering zwart bijverdienen.

Het laatste type is de *snorder*. Deze chauffeurs rijden taxi voor zichzelf en brengen personen tegen contante en zwarte betaling van A naar B. Ze zijn niet aangesloten bij een TTO of platform. Binnen de snorders kunnen twee subgroepen worden onderscheiden: de gelegenheidssnorders en de beroepssnorders. Die laatste adverteren ook, bijvoorbeeld via Instagram. De laatste tijd constateert de politie dat sommige snorders zich schuldig maken aan zedenmisdrijven.

Er zijn respondenten die aangeven dat bepaalde partijen voor de komst van Uber de ruimte hebben gehad en genomen en idioot hoge prijzen hebben gevraagd voor ritjes: *'Uber heeft de prijzen enorm naar beneden gejaagd. Enerzijds positief, anderzijds negatief. Men snijdt elkaar nu de keel af voor een ritje van 25 euro. De branche is scherper en agressiever geworden hierdoor'*.

Ook van belang om te noemen is dat de chauffeurs die aangesloten zijn bij een TTO en op de opstapmarkt actief zijn via de vergunning van de gemeente Amsterdam aan meer eisen moeten voldoen en vaker gecontroleerd worden dan andere chauffeurs. Dit leidt tot een ongelijk speelveld en veel ongenoegen richting Uberchauffeurs maar ook richting de gemeente. Een respondent: *‘als je het goed voor mekaar hebt, ben je makkelijker te controleren en ben je de klos. Dit is de omgekeerde wereld’*.

Tot slot geven respondenten aan dat de taximarkt – zeker de belmarkt – onoverzichtelijker en oncontroleerbaarder is geworden wat misstanden in de hand werkt.

Van vervalst VOG tot plof BV

Het beeld dat we vanuit de interviews optekenen als het gaat om misstanden is divers. Hierna volgt een opsomming waar – in de optiek van de respondenten – een gedeelte van de taxichauffeurs zich schuldig aan maken:

- Misstanden op de standplaatsen, bestaande uit voorkruipen en onderlinge conflicten tussen chauffeurs;
- Sjoemelen met de chauffeurskaart en boordcomputer (BCT), rijden met gekopieerde kentekenplaten (duplo's), geen APK of onverzekerd rijden;
- (Verkeers-)overtredingen;
- Ritweigeringen;
- Het oplichten van klanten (extreme ritprijs en omrijden);
- Voor de markt ondermijnende illegale prijsafspraken maken door bepaalde taxibedrijven met bijvoorbeeld hotels of portiers. De provisie wordt onderling zwart verrekend en de Belastingdienst wordt buitenspel gezet;
- Bedreiging, intimidatie en geweld onder andere tegen klanten maar ook tegen handhavers van de gemeente;
- Niet registreren van ritten om belasting te ontduiken;
- Bemiddelen voor provisie of handelen of bemiddelen via Whatsapp of Telegram. Het kan dan gaan om doorverkopen van ritten, bemiddeling richting drugs, prostitués, hotelkamers, merkkleding, wapens, maar ook de aan- en verkoop van valse ontheffingen, vergunningen, een valse VOG of een vervalste APK;

Een respondent: *‘Er vindt ook veel handel in ritten plaats, voornamelijk met hotels waarbij portiers ook betrokken zijn. Dit draagt ook bij aan ondermijning. Het is minder zichtbaar voor de consument en men heeft er minder last van maar het gebeurt wel. Dit zijn overigens netwerken die er altijd al waren. Vroeger waren dat de ‘pieper-boys’*.

Bestaat al heel lang, het is overigens wel versneld en vergroot met behulp van sociale media kanalen. Vroeger waren die netwerken kleinschaliger.'

- Allerhande vormen van fraude, zoals belastingontduiking, uitkeringsfraude en faillissementsfraude;
- Drugsrunnen en drugshandel via de taxi ('kabouterdienst');
- Faciliterend zijn voor de georganiseerde misdaad en soms zelfs rijden voor criminele organisaties.

Een respondent uit de taxibranche: *'Ik zie chauffeurs die de taxi gebruiken als rijdende coffeeshop, maar ook voor de harddrugs handel. Ze hebben ook wel een doelgroep in de auto: de toerist die denkt dat alles kan en mag in Amsterdam'.*

- Plof BV's. Respondenten vanuit de overheid maar ook vanuit de taxibranche geven aan dat er ook sprake is van plof BV's – vaak gevestigd buiten Amsterdam – met katvangers waarbinnen chauffeurs een rol hebben en via valse contracten uitgebuit worden. Het verdienmodel is om chauffeurs in dienst te nemen, ze te laten betalen voor de benodigde vergunningen en soms een auto, geen belasting af te dragen en geen boetes te betalen om vervolgens de BV na verloop van tijd te laten ploffen. Veelal wordt een en ander dan snel overgezet naar de volgende plof BV. De overheid en Uber worden misbruikt en Uber faciliteert met haar platform.

Een respondent uit de taxibranche: *'Ik zie bij Uber veel uitbuiting. Denk aan iemand die zijn taxivergunning verpacht. Het zijn vooral Oost-Europese mensen die hierin worden uitgebuit. Meerdere chauffeurs mogen op een vergunning rijden, maar ze moeten allemaal wel in één bedrijf zitten. Dat zijn vaak de plof bv's.'*

Een andere respondent uit de taxiwereld over ondermijning: *'Ik zie constructies waar bedrijven worden opgericht, een vergunning wordt aangevraagd en auto's worden geregeld. Ze laten chauffeurs rijden voor een laag en vast bedrag. Het bedrijf draagt niks af en het bedrijf gaat failliet na enige tijd. Voor bonafide partijen is dit ondermijnd. Er is op die manier sprake van een ongelijk speelveld'.*

Een voorbeeld van een malafide onderneming

Deze onderneming heeft 30 auto's die het eigendom zijn van de chauffeur met chauffeurs- of taxipas maar waarvan de kentekens op naam van de onderneming staan. De onderneming werkt voor Uber en krijgt wekelijks voor 30 auto's uitbetaald. De chauffeur die eenmalig 1.500 euro betaald om voor de onderneming te mogen rijden, krijgt wekelijks contant uitbetaald waarbij de verkeersboetes van het loon worden afgetrokken. De onderneming betaalt overigens geen verkeersboetes aan het CJIB en doet geen aangifte loonheffing en inkomstenbelasting. Na ongeveer een jaar laat de ondernemer de BV ploffen, zet alle kentekens op de naam van een andere BV en gaat met dezelfde constructie verder.

Aanpak

Het fenomeen misstanden in de taxibranche is breed en het imago van Amsterdamse taxi's is niet positief. Veel respondenten zijn het er over eens dat er in de breedte echt iets moet gebeuren. De taxi is namelijk vaak het eerste contact en kennismaking tussen een (buitenlandse) toerist en Amsterdam. Nu is dat ritje te vaak geen visitekaartje voor de stad.

Na de taxioorlog zijn de TTO's langere tijd waardevol geweest als het gaat om regulering en kwaliteit. Echter, sinds de komst van platformen zoals Uber is er een extreme toename van het aantal taxi's en een achteruitgang in de kwaliteit.

Ook de overheid werkt hieraan mee, zo geeft een respondent aan: *'Het UWV blijkt ook een bepaalde boodschap over te brengen. Als je niks anders meer kan, dan kun je altijd nog taxichauffeur worden. Wat mij betreft moet een chauffeur toch bepaalde skills hebben zoals in de horeca. Het begint bij de voordeur'.*

De respondenten schetsen diverse ingrediënten voor een aanpak die er toe moet leiden dat de kwaliteit van het product taxi verbetert en de misstanden in de branche afnemen. We zetten ze hieronder op een rij waarbij er vier clusters van aanpak zijn te onderscheiden: 1) regulering, 2) screening, controle en barrières, 3) kwaliteitsverbetering en samenwerking en 4) informatie-uitwisseling.

Regulering

- Voer – op basis van de openbare orde en veiligheid – volumebeleid op het aantal taxi's bijvoorbeeld door de introductie van een Amsterdamse vergunning;
- Via de vergunning kan er een bepaalde vorm van regulering plaatsvinden en dat is wenselijk.

- Introduceer een systeem van intelligente toegang: bepaalde delen van de binnenstad worden alleen toegankelijk met toestemming om te reguleren dat er minder rondrijdt en dat wat er rondrijdt, is vergund.

Screening, controle en barrières

- Koppel aan die vergunning kwaliteitseisen zoals een screening (en her-screening) van de ondernemer (Bibob) maar ook van de chauffeurs (VOG);
- Screen actiever bij de Kamer van Koophandel of de ondernemer in spe bonafide is: fungeer als poortwachter;
- Zorg dat handhavers realtime een betere informatiepositie hebben over de informatie achter een taxikenteken;
- Blokkeer het verdienmodel van het overschrijven van kentekens. Als er een schuld of boete aan een kentekenhouder hangt, zou het kenteken niet op een andere naam (of bedrijf) gezet kunnen worden;
- Maak meer gebruik van digitale controles als het gaat om misstanden en bouw digitale barrières in om misstanden tegen te gaan;
- Het is niet alleen belangrijk dat de politie en Belastingdienst kennis hebben van de taxibranche, maar ook over capaciteit beschikken om onderzoek uit te voeren naar misstanden binnen de branche;
- De Belastingdienst zou – om de belastingfraude van plof bv's tegen te gaan – bedrijven kunnen verplichten om te gaan werken met een geblokkeerde tussenrekening ook wel G-rekening genoemd. Een platform zoals bijvoorbeeld Uber stort het geld van de uitgevoerde ritten daarop en de verschuldigde belasting wordt vanaf die rekening betaald. Op deze wijze is het niet betalen van belasting niet meer mogelijk. Een dergelijke oplossing is overigens niet snel in te voeren omdat hiervoor een complex en langdurig wetgevingstraject nodig is.

Kwaliteitsverbetering

- Zorg dat de uitstraling in het beroep van taxichauffeur terugkomt: hofelijkheid richting de klant en ken de routes uit je hoofd;
- Een tool kan de herintroductie van het ondernemersdiploma zijn, om aan de voorkant te kunnen screenen en waarbij ook gekeken wordt naar de fiscale positie van de ondernemer;
- Stap af van het systeem van TTO's en introduceer een Amsterdamse taxi-app waarin vergunde taxi's zichtbaar zijn en de klant een keuze kan maken;

- Zorg net als in veel andere buitenlandse steden dat taxi's als taxi – voor de klant en handhavers - herkenbaar zijn via een daklicht waarmee beide markten bediend mogen worden;
- Zorg voor een gelijk speelveld voor opstap- en belmarkt en groei mee met de ontwikkeling als het gaat om een digitaal platform voor vraag en aanbod;
- Voer vanuit opsporingsonderzoeken bewustwordingsgesprekken met taxichauffeurs met de boodschap dat criminelen misbruik van taxi's en taxichauffeurs kunnen maken.

Samenwerking en informatie-uitwisseling

- Voor een adequate aanpak van misstanden in de taxibranche zou de Inspectie Leefomgeving en Transport convenantpartner in het RIEC moeten worden en zou het RIEC meer analysecapaciteit op dit thema moeten hebben.
- Overheidspartijen zouden veel meer dan nu het geval is informatie over chauffeurs, bedrijven en taxi's integraal met elkaar dienen uit te wisselen.

4.2 Mystery guest ritten

Naast deze formele interviews hebben 6 onderzoekers van Bureau Beke ook als mystery guests 13 taxigesprekken gevoerd. Voor deze activiteit stapten we – alleen of als duo – op verschillende tijden in verschillende taxi's in Amsterdam (zowel op de opstap- als bestelmarkt) en tijdens die ritten – van maximaal een half uur – hadden we gesprekken met de chauffeur over het werk, de branche en eventuele misstanden. Na iedere rit werd er een observatielijst ingevuld waar de volgende onderwerpen belicht werden: algemeen, chauffeur, taxi, betaling en misstanden. Omdat veel ervaringen op elkaar lijken geven we de ervaringen in een drietal impressies weer.

Een zwarte rit met een rommelaar

We houden deze taxi met een daklicht op straat aan in de buurt van het Amstel Station. De chauffeur die ons – terwijl hij op de andere rijbaan zat – al had gespot langs de weg brengt ons graag naar het Tropenmuseum. Hij is rond de 25 jaar en van Marokkaanse komaf. Hij werkte eerst bij een koeriersbedrijf maar omdat zijn vrienden meer verdienen als taxichauffeur is hij overgestapt. Hij regelt zijn ritten zelf, huurt een daklicht bij een TTO maar regelt zelf zijn ritten. Hij pikt mensen op of komt met ze in contact via de app (vrienden of hotels) of Uber. Hij

is ZZP-er en rijdt in een Honda die van binnen erg rommelig en vies is. *'Ja, ik ben ook Uber, maar omdat er zo weinig klanten zijn, heb ik ook een daklicht zodat ik ook via de opstap klanten kan meenemen.'*

Volgens hem is er veel mis in de taxibranche, want veel chauffeurs lichten toeristen op of maken prijsafspraken. Ook zijn er veel snorders actief in Amsterdam. Als we hem vragen of hij ons aan drugs kan helpen, is dat geen probleem. Hij kent wel chauffeurs die altijd iets in de taxi hebben. Of hij even moet bellen en regelen?

Hij rijdt op de meter en heeft een pinautomaat in de taxi. Bij het afrekenen blijkt de pinautomaat niet te werken: *'daar zijn altijd veel problemen mee'*, zegt hij geroutineerd. Hij wil graag dat we cash betalen, maar als we aangeven geen cash geld te hebben (wat overigens niet zo is) stuurt hij een tikkie via Whatsapp. De tekst onder het tikkie is veelzeggend: *'Wil je me alsjeblieft 14,79 betalen voor 'Fun'.*

Vroeger was alles beter

Op het Amstel Station stappen we in een TTO-taxi met daklicht van een Surinaamse man van in de 60 met het verzoek om ons naar een coffeeshop aan de Frederik Hendrikstraat te brengen. We stappen in een nette taxi, waarin meter en pinautomaat zitten. Hij is al 3 uur aan het werk en wij zijn pas zijn eerste rit, zo geeft hij aan. Hij klaagt over de oneerlijke concurrentie van Uber en mist de sociale contacten van vroeger met collega chauffeurs.

Hij werkt in loondienst en verdient met moeite €1.500 per maand. In het verleden heeft hij zijn eigen auto gehad en was hij niet in loondienst. De kosten werden echter te hoog, waardoor hij heeft besloten in loondienst te gaan. Hij rijdt enkel overdag en nooit in de avond.

'De taxiwereld is een puinhoop geworden' zegt hij. *'Er zijn teveel taxi's en daarnaast heeft de Uber heel veel werk uit handen getrokken. De gemeente en de politie treden hier echter niet tegen op. Sommige van deze jongens rijden in enorm dure auto's, terwijl zij nooit klandizie hebben. Dat is gek en daar moet iets anders aan de hand zijn. We weten immers dat er ook wel eens drugs worden vervoerd in taxi's en door Ubers. Er zijn ook taxichauffeurs die met daklicht rijden en dit er even later weer afhalen.'*

Hij beklagt zich over de nieuwe lichter chauffeurs. Ze weten niets, onthouden niets, kennen de weg niet, zijn niet galant en misdragen zich bovendien. Met dat laatste doelt hij op chauffeurs die expres omrijden om meer te verdienen, werk weigeren en asociaal zijn. Hij benoemt ten slotte het fenomeen van 'Schipholletjes'. Dat zijn ritjes van het centrum naar Schiphol. Dit wordt geregeld door portiers en zij houden daar steeds een tientje aan over.

Als we bij de coffeeshop arriveren vraagt hij ons 26,80 af te rekenen. We pinnen, geven hem een fooi en krijgen netjes een bon met informatie waardoor deze rit helemaal te herleiden is. *‘Dat is het verschil tussen een onveilige en veilige rit’*, zegt hij.

Gemak dient de mens

Via de app bestellen we een Uber en binnen 3 minuten rijdt er een nette taxi voor. De bestuurder – een Amsterdammer van bijna dertig – rijdt 3 jaar taxi en gebruikt daarvoor zijn eigen auto. Eerst reed hij voor een TTO maar daar viel volgens hem geen geld mee te verdienen, omdat hij dan altijd lang aan het wachten was op een ritje. Hij rijdt nu wel veel korte ritjes maar wel doorlopend na elkaar. Hij is enthousiast over het rijden voor Uber dat hij *‘het grootste taxibedrijf zonder taxi’s noemt. Zelfs inwoners van Amsterdam laten tegenwoordig hun fiets staan omdat het zo makkelijk en goedkoop is een Uber te nemen’*.

Volgens deze chauffeur is Uber heel veilig en betrouwbaar omdat alles geregistreerd staat. Hij kan het hele jaar door rijden. Wat betreft het loon: ik moet wel afdragen aan Uber maar dat is prima.

Hij benoemt dat er veel valse daklichten in omloop zijn. Die worden gebruikt door taxi’s die van buiten Amsterdam komen en dan met een vals daklicht erop rondrijden.

Betalen in de taxi is niet nodig want dat gaat allemaal automatisch via de app. We geven deze chauffeur een fooi en een goede beoordeling.

4.3 Organised Crime Lab

Als sluitstuk van het fenomeenonderzoek organiseerden we een Organised Crime Lab dat in dienst stond van het in beeld brengen van oplossingsrichtingen voor de aanpak. Dit is een door Bureau Beke ontwikkelde methodiek om via een alternatieve weg oplossingen te bedenken voor de aanpak van complexe criminologische fenomenen. Tijdens het Organised Crime Lab is met een specifiek samengesteld gezelschap een denkexperiment uitgevoerd. In het kort komt het erop neer dat men in groepsverband in de huid van een crimineel kruipt (zie bijlage 7 voor de uitnodiging).

Doel en deelnemers

Het doel van het denkexperiment was het verkrijgen van zicht op de (ideale) modus operandi om succesvol gebruik te kunnen maken van taxi’s en taxibedrijven ten behoeve van criminele activiteiten. Door vanuit verschillende invalshoeken netwerken die zich bezighouden met ondermijnende criminaliteit in de

taxibranche te construeren, ontstaat er ook zicht op de zwakke plekken binnen de netwerken en hoe deze te ontrafelen. Het blootleggen van de vitale schakels tussen de onder- en bovenwereld kan bijdragen aan een effectievere aanpak van dit criminaliteitsfenomeen.

Het doel van het construeren van virtuele criminele organisaties:

- inzicht in wat er nodig is voor een succesvolle organisatie;
- inzicht in de vitale en zwakke schakels van organisaties;
- inzicht in de kansen voor een effectieve en efficiënte aanpak.

Aan het denkexperiment hebben dertien professionals uit zowel de publieke als private sector deelgenomen, naast drie onderzoekers van Bureau Beke. De 'partners in crime' beschikten over een variëteit aan kennis van onder andere de ins en outs van de taxibranche, georganiseerde misdaad en ondermijning, straatculturen, financiële constructies, beleid, wet- en regelgeving, vergunningstelsel en de opsporing en vervolging. In bijlage 2 is een overzicht van de deelnemers opgenomen.

Uitvoering

Het Organised Crime Lab vond plaats op een inspirerende locatie in een oude zeecontainer in Amsterdam. Bij de voorstelronde kwam een duidelijk beeld naar voren dat alle deelnemers ambtshalve of vanuit hun persoonlijke beleving een niet al te positief beeld hebben van de taxibranche. Typerend daarvoor is dat verschillende deelnemers aangaven niet te weten op welke taxi of taximaatschappij te kunnen vertrouwen voor wat betreft persoonlijke veiligheid. Daarnaast was de beleving van deelnemers dat er rondom de taxibranche een zweem van fraude, witwassen en misbruik van taxichauffeurs hangt. De branche wordt als ondoorzichtige markt beschouwd terwijl de informatiepositie van de taxichauffeurs waardevol kan zijn voor criminele doeleinden. Na deze eerste indrukken te hebben verzameld, zijn de deelnemers aan de hand van een presentatie van de voorlopige bevindingen uit de fenomeenstudie gevoed met kennis over ondermijning binnen de taxibranche. Daarna is aan de deelnemers de invulling van het denkexperiment uitgelegd en van start gegaan.

Zoals de fenomeenstudie leert, kent ondermijnende criminaliteit in relatie tot de taxibranche vele gezichten. In het Organised Crime Lab is de focus gelegd bij twee (virtuele) criminele organisaties met een verschillend doel:

1. Een organisatie om met taxi's het vervoer van criminelen en wapens en drugs mogelijk te maken: de taxi als dekmantel;
2. Een organisatie om via een taxibedrijf geld wit te wassen en de belasting op te lichten.

Beide casus zijn achtereenvolgens plenair en interactief behandeld aan de hand van de centrale vraag: wat en wie zijn er nodig om de organisatie succesvol te laten draaien en waar zitten de sterke en zwakke schakels in de organisatie? In feite behelst de opdracht het opstellen van een businessplan voor een succesvolle criminele onderneming met gebruikmaking van elkaars expertise en denkkracht. Een van de onderzoekers fungeerde als gespreksleider door sturing aan de brainstorm te geven en gerichte vragen te stellen over onder andere de opstart van het netwerk, de vitale schakels, de modus operandi en tot slot de kwetsbaarheden van de criminele business.

Voorbeeldvragen casus 1 – De Taxi als dekmantel

- Op welke handel focussen/welke georganiseerde misdaad?
- Wat is er nodig aan mensen, kennis, middelen?
- Hoe kom je aan chauffeurs en auto's?
- TTO of niet?
- Hoe kom je aan de benodigde vergunningen?
- Hoe ga je te werk?
- Welke structuur gebruiken jullie?
- Wat gebeurt er met het verdiende geld?
- Hoe zorg je dat het taxibedrijf legaal inkomen blijft hebben/legaal overkomt op anderen?
- Hoe en waarom denken jullie succesvol en bestendig te zijn?
- Hoe bescherm je malafide activiteiten?
- Wat zijn jullie vitale, onmisbare schakels in het netwerk?
- Waar ben je kwetsbaar?

Het Organised Crime Lab is na een brainstorm van anderhalf uur per casus besloten met een discussie over de bevindingen en daaropvolgend welke kansen er liggen voor de aanpak.

Opbrengsten

Het denkexperiment leverde voor beide casus een boeiende discussie op over de invulling van het criminele netwerk, het doel dat men ermee wilde bereiken en de manier waarop het netwerk zo bestendig mogelijk kon worden gemaakt. Hoewel het twee verschillende casus zijn, leverde het soortgelijke denkwijzen op voor een ideale invulling van de organisatie en de modus operandi. De rode draad die uit de brainstorm over beide casus naar voren kwam, is dat men meent dat een ogenschijnlijk zo legaal mogelijke constructie het meest succesvol is. Bijvoorbeeld door te werken onder de naam van een bedrijf met een goede reputatie dan wel een bedrijf in de tang krijgen dat overgenomen wil worden. *‘Een bestaand bedrijf wil geen gedoe in de organisatie dus zal niet snel naar de politie stappen’*, zo stelt een van de deelnemers. En dan het liefst een bedrijf dat in een andere regio opereert dan dat het ingeschreven staat. Verder waren de deelnemers het eens dat het netwerk met het oog op afbreukrisico beperkt in omvang moet worden gehouden. Er kan echter niet aan worden ontkomen om samen te werken met vitale schakels zoals een notaris en boekhouder. Die moeten gezocht worden in personen die er een persoonlijk belang bij hebben niet over de illegale praktijken naar buiten te treden. Zoals een van de deelnemers het verwoordt: *‘Je moet wel bekend zijn met degene die je aan je bindt: iemand met dezelfde kernwaarden en intrinsieke motivatie om niet te ‘klappen’*’.

Een ander gemeenschappelijk aspect dat naar voren kwam, is het belang van het zo onopvallend mogelijk opereren door een ogenschijnlijk legale bedrijfsvoering. Dus door ‘keurig’ aangifte bij de Belastingdienst te doen door te voldoen aan de optimale vereisten. Onopvallend opereren betekent daarnaast ook actief zijn op de opstapmarkt, met daklicht rijden, normale taxiritten rijden (of te faken) en niet opvallen wegens verkeersovertredingen. Chauffeurs en katvangers kunnen gevonden worden onder kwetsbare en onwetende personen zoals mensen zonder verblijfsvergunning, chauffeurs die elders ontslagen zijn, mensen met een uitkering en personen uit het buitenland die zich hier tijdelijk registreren. Voor de continuïteit van de criminele bedrijfsvoering wordt nog geopperd dat er een plan klaar moet liggen om als dat nodig is door te starten met nieuwe bedrijven plus katvangers. Een meer gedetailleerde beschrijving van de opbrengsten uit het denkexperiment wordt hier bewust niet gerapporteerd om te voorkomen dat het beschouwd kan worden als een handboek voor het succesvol opereren in de georganiseerde misdaad in relatie tot de taxibranche.

Contouren van de aanpak

Tijdens de bespreking van de twee casus is gebleken dat het uitdenken van een goed business model voor verschillende vormen van taxigerelateerde criminaliteit niet ingewikkeld is. Maar ook is gebleken dat de overheid in vrijwel alle fases die daarbij doorlopen moeten worden kansen heeft om in te grijpen. Hierna volgen de belangrijkste bevindingen in relatie tot kansen voor de aanpak zoals die uit het Organised Crime Lab naar voren komen.

Urgentiebesef verhogen

Aan de voorkant zou voor het tegengaan van taxigerelateerde criminaliteit een sterker urgentiebesef bij betrokken organisaties noodzakelijk zijn. Ondermijnende criminaliteit in relatie tot de taxibranche is voor een deel een vorm van slachtofferloze criminaliteit waar weinig aandacht voor is. Voor een deel is het echter ook een vorm van criminaliteit waar wel directe slachtoffers bij worden gemaakt. Denk aan uitbuiting van de chauffeurs maar ook aan onveiligheid voor klanten.

Een gevreesde vijand worden

‘De overheid is een vijand waar je als crimineel niet bang voor hoeft te zijn’, stelt een deelnemer. Er wordt ook naar de mening van andere deelnemers te veel vanuit gegaan dat ondernemers te goeder trouw zijn. Zo kan het gebeuren dat een taxi-bedrijf gedurende langere tijd schulden laat oplopen en het bedrijf opdoekt zodra de Belastingdienst komt innen. Hiermee samen hangt volgens de deelnemers het handelen op basis van termijnen, het stellen van prioriteit boven een bepaald bedrag en het gebrek aan capaciteit waardoor alleen steekproefsgewijs gecontroleerd wordt. Gepleit wordt voor betere risicoanalyses en meer toezicht en handhaving en het *‘dichter op de bedrijven zitten’*. Patronen van illegale activiteiten van een taxibedrijf kunnen worden ontdekt door dit bedrijf en de betrokkenen onder een vergrootglas te leggen en de beschikbare middelen (denk ook aan Bibob) in te zetten.

Regulering in de branche

De taximarkt is verwilderd en schreeuwt om meer transparantie en regulering. Heel simplistisch gesteld: *‘Als er allemaal gele taxi’s rondrijden, stapt niemand in de blauwe taxi’*. Regulering aan de zijde van de chauffeurs wordt door de deelnemers ook belangrijk gevonden. *‘De overheid ziet de branche als een laagdrempelige instap voor jongeren om een kans te bieden op de arbeidsmarkt’*, zo werd opgemerkt. In de praktijk is de taxibranche echter een aantrekkelijke branche voor criminele

bijverdiensten. Door een betere screening aan de voorzijde kan ervoor worden gezorgd dat de uitstraling van ‘de’ taxichauffeur verbeterd en er barrières voor kwaadwillenden worden opgeworpen. Zoals een deelnemer het verwoordt: *‘De poort moet aan de voorkant dicht’*.

Informatiedeling en samenwerking versterken

In de bestrijding van taxigerelateerde criminaliteit bestaat geen gezamenlijke visie en aanpak. *‘Alle diensten handhaven vanuit hun eigen bevoegdheden’*, zo vat een van de deelnemers de huidige situatie samen. De kennis, informatie en eigen bevoegdheden zijn verdeeld aanwezig over overheidsorganisaties als de gemeente, de Belastingdienst, het ministerie van Justitie en Veiligheid, Economische Zaken, de RDW, het ILT en andere organisaties. Deelnemers zien een kans voor een sterkere aanpak van taxigerelateerde criminaliteit in een betere informatiedeling tussen overheidsorganisaties. Op die manier kunnen onder meer de mogelijkheden worden verruimd om werkgevers-werknemer relaties te controleren, zoals om na te gaan of iemand in loondienst van een bedrijf is.

Barrières opwerpen

Deelnemers pleiten voor het opwerpen van meer barrières voor het misbruiken van de taxibranche en het voorkomen dat er grof geld mee verdiend kan worden. Geponeerd wordt dat de overheid in de huidige situatie ondermijnende criminaliteit in de taxibranche ‘faciliteert’. Als voorbeeld wordt het gemak waarmee een wagenpark binnen een dag van het ene naar een ander bedrijf kan worden overgeschreven, genoemd: *‘CJIB en de Belastingdienst hebben het nakijken’*.

4.4 Resumé

Op basis van interviews met 26 personen uit de publieke en private sector is ingegaan op het fenomeen (ondermijnende) criminaliteit in de taxibranche en de aanpak. Het beeld dat dit oplevert is dat van een – voor malafide praktijken – kwetsbare en – voor criminelen en criminele handelingen – toegankelijke branche. Eigenlijk is er al jaren sprake van kleinere en grotere misstanden die aan de taxibranche te koppelen zijn. Nieuw is dat de markt – onder andere door de komst van Uber – overvol is waardoor het lastiger is om een boterham te verdienen en chauffeurs zich mogelijk eerder inlaten met malafide en criminele activiteiten.

De komst van Uber en andere platforms heeft er ook voor gezorgd dat er nieuwe categorieën taxichauffeurs zijn bijgekomen die niet altijd het vervoer

van klanten op nummer 1 hebben staan. Naast de vakman onderscheiden we de broodrijder, de rondjesrijder en de snorder als het gaat om typen taxichauffeurs.

Taxi's blijken verder een interessante denkmantel voor bijvoorbeeld het transport en de verkoop van drugs en wapens en het vervoer van criminelen. Ook blijken criminele ondernemers via 'plof bv's' fraude te plegen en zich schuldig te maken aan arbeidsuitbuiting. Over de mate waarin dergelijke malafide praktijken plaatsvinden is helaas minder bekend.

De aanpak blijft nadrukkelijk achter bij de ernst en complexiteit van de problematiek. Over de aanpak zijn veel ingrediënten verzameld die zich laten vertalen in de volgende vijf clusters: regulering, screening, controle en barrières, kwaliteitsverbetering en samenwerking én informatie-uitwisseling.

In verschillende samenstellingen maakten onderzoekers als mystery guests kennis met de Amsterdamse taxibranche. De ritjes waren in diverse gevallen geen reclame voor de stad Amsterdam. Vieze taxi's, chauffeurs die het niet zo nauw nemen met de regels en er was veel bereidheid om ons aan verdovende middelen te helpen. Gelukkig maakten we ook ritjes met vakmensen die liefde voor het vak hebben, maar wel klagen over de overvolle markt en de oneerlijke concurrentie van Uber. De dertien mystery guest ritten hebben we samengevat in de volgende drie impressies: 'een zwarte rit met een rommelaar', 'vroeger was alles beter' en 'gemak dient de mens'.

Als sluitstuk van het onderzoek is op basis van de fenomeenstudie naar taxi-gerelateerde criminaliteit een Organised Crime Lab georganiseerd. Hierin is het fenomeen met een groep professionals met een gevarieerde achtergrond en kennis vanuit een alternatieve invalshoek benaderd, namelijk vanuit het perspectief van de crimineel. De centrale vraag in het denkexperiment was: wat en wie zijn er nodig om de organisatie succesvol te laten draaien en waar zitten de sterke en zwakke schakels? De gemene deler van de virtuele criminele netwerken die werden opgezet, is dat deze zo klein mogelijk werden gehouden, zoveel mogelijk aansluiting zochten bij de bovenwereld en onopvallend opereerden. Gebleken is ook dat het niet heel ingewikkeld lijkt om als criminele organisatie succesvol te zijn binnen de taxibranche omdat het urgentiebesef niet bij alle betrokken overheidsorganisaties even sterk aanwezig is, de markt ondoorzichtig is, er weinig barrières zijn en de pakkans gering is vanwege beperkt toezicht en handhaving en een beperkte samenwerking tussen instanties. Op al die aspecten liggen volgens de deelnemers aan het Organised Crime Lab kansen voor een effectievere aanpak.

Geraadpleegde bronnen

Andersson Elifers Felix. (2017). *Evaluatie boordcomputer taxi*.

Angelini, M., Camerini, D., Giommoni, L., Soriani, C., & Standridge, P. (2015). Organised Crime Portfolio: Illicit Revenues and Criminal Investments in Europe. *European Police Science and Research Bulletin*, 12, 4-12.

Brummelkamp, G. & Verhees, P. (2008). *Preventieve doorlichting van de taxibranche. Een analyse van de kwetsbaarheid van de taxibranche voor georganiseerde criminaliteit*. Zoetermeer: Panteia

Bunt, H. G. van de, & Schoot, C. R. van der (2003). *Prevention of organised crime*. Meppel: Boom juridisch.

Cavanagh, B., Hamilton-Smith, N., & Mackenzie, S. (2015). Organised crime in Scotland and the criminal justice response. In *Crime, justice and society in Scotland* (pp. 127-142). Londen: Routledge.

Clutterbuck, R. (1995). Drug Trafficking in the UK. In *Drugs, Crime and Corruption* (pp. 155-168). Londen: Palgrave Macmillan,

Dekker, F. (2007). Allochtoon ondernemerschap in de taxibranche in Rotterdam. *Migrantenstudies*, 23(2):145-157.

Dijkzeul, A., Schelven, R. van, Leeuw, L. de & Corten, P. (2018). *Evaluatie Taxistelsel Amsterdam. Eindrapport*. Den Haag: Kwink Groep.

Faber, W. (2013). Ondernijning als activiteit en als gevolg. Een poging tot duiding van een lastig te definiëren fenomeen. *Finecscience*, 16-22.

Ferwerda, H. Wolsink, J. & van Leiden, I. (2020). *De lading van vuurwapens*. Een onderzoek naar de impact van illegale vuurwapens in Nederland. Politiekunde, nr. 104, Den Haag/Arnhem: Politie en Wetenschap/Bureau Beke.

Gemeente Amsterdam (2019a). *Handhavingsbeleid Taxi 2019. Integrale aanpak van overtredingen staattaximarkt per 1 april 2020*.

Gemeente Amsterdam (2019b). *Agenda Taxi 2020-2025*.

Gemeente Amsterdam (2019c). *Taximonitor 2018*.

Gemeente Amsterdam. (2019d). *De Weerbare Stad*. Programma Ondernijning.

Gottschalk, P. (2009). *Entrepreneurship and organised crime: Entrepreneurs in illegal business*. Edward Elgar Publishing.

Gruter, P., & Van De Mheen, D. (2005). Dutch cocaine trade: The perspective of Rotterdam cocaine retail dealers. *Crime, Law and Social Change*, 44(1), 19-33.

Horning, N. (2017). *Drug Trafficking: A Global Criminal Trade*. Greenhaven Publishing LLC.

Kleemans, E., Brienens, M., & van de Bunt, H. (2002). *Monitor georganiseerde criminaliteit in Nederland*. Den Haag: WODC.

Kleemans, E. R., & Van de Bunt, H. G. (2008). Organised crime, occupations and opportunity. *Global Crime*, 9(3), 185-197.

Kolthof, E. & Khonraad, S. (2016). Ondernijnende aspecten van georganiseerde criminaliteit en de rol van de bovenwereld. *Tijdschrift voor criminologie* (p. 76-90).

Korf, D.J., Vliet, E. van, Knotter, J., Wouters, M., (2005). *Tippelen na de zone: Straatprostitutie en verborgen prostitutie in Amsterdam*. Amsterdam: Rozenberg Publishers.

Lam, J., van der Wal, R., & Kop, N. (2018). *Sluipend gif. Een onderzoek naar ondermijnende criminaliteit*. Apeldoorn: Politieacademie.

Leiden, I. van, Lenders, A. & Ferwerda, H. (2018). *Een bittere pil. Het fenomeen en de aanpak van illegale medicijnenhandel*. Politiewetenschap nr. 104. Den Haag/Arnhem: Politie en Wetenschap/Bureau Beke.

Leong, A. V. M. (2016). *The disruption of international organised crime: an analysis of legal and non-legal strategies*. Routledge

Meijer, M. H. X. (2011). *Het visitekaartje van Amsterdam? Een sociale geschiedenis van het Amsterdamse Taxivraagstuk* (Bachelor's thesis).

Mheen, D. van de, & Gruter, P. (2006). *Helingspraktijken onder de loep: Impressies van helingcircuits in Nederland*. Rotterdam: IVO/Ateno.

Politie Amsterdam-Amstelland (2009). Over ondermijning. Een verkenning naar het fenomeen, de aanpak en mogelijke verbeteringen. Amsterdam: Politie Amsterdam-Amstelland.

Raak, R. van, Sas, P., & Schouten, N. C. (2002). *De uitverkoop van publieke diensten*. Wetenschappelijk Bureau SP.

Rothengatter, M. R. (2008). *'Taxing taxis'-limits and possibilities for regulating tax compliance behaviours of taxi-drivers: an Australian case study* (Thesis).

Savona, E. U., Riccardi, M., & Berlusconi, G. (Eds.). (2016). *Organised crime in European businesses*. Routledge.

Schoenmakers, Y., Bremmers, B., & van Wijk, A. (2012). Oosterse teelt: Vietnamezen in de hennepeteelt. Arnhem: Bureau Beke.

Schwer, R. K., Mejza, M. C., & Grun-Rehommé, M. (2010). Workplace violence and stress: The case of taxi drivers. *Transportation Journal*, 5-23.

Slavnic, Z. (2011). Struggle for survival in the deregulated market: Re-commodification and Informalisation of the taxi sector in Stockholm. *Forum for social economics*, 40, 233-251.

Sleddering, E.M. (2019). Georganiseerde criminaliteit in de Amsterdamse taxi-branche. Een onderzoek naar de manier waarop de Amsterdamse taxibranche actief is binnen of voor de georganiseerde criminaliteit (Masterscriptie). Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam

Soudijn, M., & Akse, T. (2012). *Witwassen: Criminaliteitsbeeldanalyse 2012*. Driebergen: KLPD.

Sullivan, J. P., & Bunker, R. J. (2002). Drug cartels, street gangs, and warlords. *Small Wars and Insurgencies*, 13(2), 40-53.

Suntenmaartensdijk, R. (2009). *Eindrapport Landelijk interventieproject AxiTaxi*. Utrecht: Belastingdienst/Landelijke Toezichtorganisatie.

Syed, I. U. (2016). Labor exploitation and health inequities among market migrants: a political economy perspective. *Journal of International Migration and Integration*, 17(2), 449-465.

Tadema, K. (2019). Memo. Strategische aanpak taxibranche. Belastingdienst/FIOD/SIO.

Tops, P., & Tromp, J. (2019). De achterkant van Amsterdam: Een verkenning van drugsgerelateerde criminaliteit. Gemeente Amsterdam.

Trummal, A. (2003). Trafficking in children for sexual purposes in Europe: the sending countries. *Estonian country report*. Tallinn: UNODOC.

van Wingerde, K., Huisman, K., & van de Bunt, H. (2011). Gewone beroepen en georganiseerde criminaliteit. *Tijdschrift voor Criminologie*, 53(2), 86-99.

Veen, H. C. J. van der, Heuts, L. F., & Leertouwer, E. C. (2020). *National Risk Assessment Witwassen 2019*. WODC.

Verhoeven, M. A., Gestel, B. V., & Jong, D. D. (2011). Mensenhandel in de Amsterdamseraamprostitutie: Een onderzoek naar de aard en opsporing van mensenhandel. Onderzoek en beleid.

Viuhko, M., & Jokinen, A., (2009). *Human trafficking and organised crime: Trafficking for sexual exploitation and organised procuring in Finland*. Helsinki: Heuni.

Wijk, A. van, van der Torre, E. van Barneveld, G. & Wolsink, J. (2020). *Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol*. Bekereeks, Bureau Beke, Arnhem.

Zuurmond, A. (2019). *Feesten of beesten 3*. Ombudsman Amsterdam

Kamerstukken

TK, vergaderjaar 2013-2014, 22804, nr. 2257

Geraadpleegde websites

Algemeen Dagblad. (2019, 3 juli). Actie tegen discriminatie taxi's Amsterdam. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/actie-tegen-discriminatie-taxi-s-amsterdam~bic2ed97e/>

Algemeen Dagblad. (2020, 7 mei). Regelgeving moet veel eerlijker in de taxi-branche. Geraadpleegd via <https://www.ad.nl/opinie/regelgeving-moet-veel-eerlijker-in-taxibranche~a3b47cbo/>

AT5. (2018, 16 december). Weet jij wie jouw chauffeur is? De schimmige handel in Uber-accounts. Geraadpleegd via <https://www.at5.nl/artikelen/189666/reportage-weet-jij-wie-jouw-chauffeur-is-de-schimmige-handel-in-uber-accounts-2>

AT5 (2019, 15 november). Gelijktrekken van regels op taximarkt gaat nog jaren duren. Geraadpleegd via <https://www.at5.nl/artikelen/198250/gelijktrekken-van-regels-op-taximarkt-gaat-nog-jaren-duren>

CBS (2020). Vestingen van bedrijven. Geraadpleegd via <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81578NED/table?searchKeywords=taxi>

Consultancy.nl (2018, 4 april). Overvolle Amsterdamse taximarkt vraagt om beleidsherziening. Geraadpleegd via <https://www.consultancy.nl/nieuws/16968/overvolle-amsterdamse-taximarkt-vraagt-om-beleidsherziening>

Dagblad Tubantia. (2017, 26 juni). Faillissement in Borne doet grote fraude in taxiwereld vermoeden. Geraadpleegd via <https://www.tubantia.nl/home/faillissement-in-borne-doet-grote-fraude-in-taxiwereld-vermoeden~a12a8858a/>

De Groene Amsterdammer. (2017, 25 januari). Inklimmers in Hoek van Holland. Geraadpleegd via <https://www.groene.nl/artikel/inklimmers-in-hoek-van-holland>

De Groene Amsterdammer. (2018, 15 november). In no time van scooterkoerier naar hitman; Tv-serie Mocro Maffia. Geraadpleegd via <https://www.groene.nl/artikel/in-no-time-van-scooterkoerier-naar-hitman>

De Telegraaf. (2017a, 15 april). Afgeperst in de taxi. Geraadpleegd via <https://advance-lexis-com /document/?pdmfid=1516831&crd=7994d8c1-c11c-4875-b2aa-092edd6e6551&pddocfullpath=%2Fshared%2Fdocument%2Fnews%2Furn%3AcontentItem%3A5N9X-CWK1-JBKF-JIS4-00000-00&pdcontentcomponentid=168873&pdteaserkey=sr28&pditab=allpods&comp=gb63k&earg=sr28&prid=afd92dc5-6cee-453d-a952-31747fad5b2b>

De Telegraaf. (2017b, 25 oktober). Stad stikvol taxi's. Geraadpleegd via <https://www.telegraaf.nl/nieuws/917417/stad-stikvol-taxi-s>

De Telegraaf. (2019a, 28 augustus). Gouden eeuw drugspenoze. Geraadpleegd via <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1343342763/gouden-eeuw-voor-amsterdamse-drugspenoze>

De Telegraaf. (2019b, 22 november). Kwaliteit taxi's zwaar onder druk. Geraadpleegd via <https://advance-lexis-com/document/?pdmfid=1516831&crd=d c7ccd2b-3a00-471d-bbc5-d5394ed3e1ac&pddocfullpath=%2Fshared%2Fdocument %2Fnews%2Furn%3AcontentItem%3A5XJP-VB61-DYTV-D1Y6-00000-00&pdcontentcomponentid=168873&pdteaserkey=sr4&pditab=allpods&comp=gb63k&earg=sr4&prid=202ed7ea-3b5a-4ac5-9a25-6cc84da6ae60>

De Telegraaf. (2020, 5 mei). Veel misstanden in de taxibranche. Geraadpleegd via <https://www.telegraaf.nl/financieel/2120748609/veel-misstanden-in-taxibranche>

De Volkskrant. (2018, 7 november). Taxibazen frauderen via Uber. Geraadpleegd via <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/taxibazen-frauderen-via-uber~b91b2dd9/>

De Volkskrant. (2017, 23 juni). Voor 485 euro van Schiphol naar Amsterdam. Geraadpleegd via <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/malafide-taxi-chauffeur-reed-toeristen-voor-485-euro-van-schiphol-naar-amsterdam~bfa80694/>

De Volkskrant. (2019, 19 februari). Taxichauffeurs hebben het gehad met Uber. Geraadpleegd via <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/taxichauffeurs-hebben-het-gehad-met-uber-die-uber-jongens-rijden-in-trainingspak-en-slippers-dat-kan-niet~bad38e65/>

Financial Intelligence Unit. (2020). *Wat is witwassen?* Geraadpleegd via <https://www.fiu-nederland.nl/nl/over-fiu/wat-is-witwassen>

Gemeente Amsterdam (2012). *Taxivordering Amsterdam 2012*. Geraadpleegd via https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Amsterdam/432706/432706_2.html

Gemeente Amsterdam (n.b. a). Evaluatie taxistelsel Amsterdam. Geraadpleegd via: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/taxi/chauffeurs/evaluatie/>

Gemeente Amsterdam (n.b. b). Handhavingsbeleid Taxi. Geraadpleegd via <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/taxi/chauffeurs/handhavingsbeleid/>

Gemeente Amsterdam (n.b. c). Taxivergunning voor chauffeurs bij een TTO – aanvragen of verlengen. Geraadpleegd via https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B13942DBA-F36F-4B7A-9BA5-BE0E-A8D51D80%7D#case_%7BD2873D42-76F3-4990-9A67-FF5934AD-AD4%7D

Haarlems Dagblad. (2019, 18 januari). VVN wil Uber onder gelijke regels taxi's. Geraadpleegd via <https://advance-lexis-com/search/?pdmfid=151683I&crd=af4c-cbbo-38aa-4ac6-b3a5-22956a29ddca&pdsearchterms=VVN+wil+Uber+onder+gelijke+regels+taxi%E2%80%99s&pdstartin=hlct%3A1%3A1&pdtypeofsearch=searchhboxclick&pdsearchtype=SearchBox&pdqtype=and&pdpsf=&pdquerytemplateid=&comp=JfJgkgk&earg=pdpsf&prid=5c58cb75-3e58-4202-a9a9-5e4d9598bf62>

Het Financieel Dagblad. (2018, 16 december). Illegale handel in Uberaccounts noopt tot meer controle op taxichauffeurs. Geraadpleegd via <https://fd.nl/economie-politiek/1282374/meer-controle-nodig-tegen-handel-in-uber-accounts>

Het Financieel Dagblad. (2019, 9 april). Steden hebben geen idee over aantal rondrijdende Uber-taxi's. Geraadpleegd via <https://fd.nl/economie-politiek/1294884/steden-hebben-geen-idee-over-aantal-rondrijdende-uber-taxi-s#:~:text=Gemeentebesturen%20van%20de%20steden%20waar,Utrecht%2C%20Den%20Haag%20en%20Rotterdam>

Het Financieel Dagblad. (2020, 20 februari). Uber-chauffeurs willen niet meer werken als slaaf. Geraadpleegd via <https://advance-lexis-com /document/?pdmfid=1516831&crd=f95foa96-78of-4335-a00b-4cb4c973809f&pddocfullpath=%2Fshare d%2Fdocument%2Fnews%2Furn%3AcontentItem%3A5Y7W-XNoI-DYWB-SoN5-00000-00&pdcontentcomponentid=208267&pdteaserkey=sr836&pditab=allpods&ecomp=gb63k&earg=sr836&prid=8e92a26a-e468-4f46-8b51-eaecd8bc85e5>

Het Parool. (2017, 2 maart). Spooktaxi's met neplicht rukt op. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/spooktaxi-met-neplicht-rukt-op~b9db03aa/>

Het Parool. (2018a, 11 oktober). De jacht op illegale taxi's: 'Meneer, controle!' Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/de-jacht-op-illegale-taxi-s-meneer-controle~b4b161do/>

Het Parool. (2018b, 5 maart). Taxioorlog laait op: Uber is doelwit. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/de-taxioorlog-laait-op-en-uber-is-doelwit~bf13db9a/#:~:text=In%20een%20appgroep%20voor%20taxichauffeurs,bakstenen%2C%20vuurwerk%20en%20molotovs%20mee.>

Het Parool. (2019a, 4 augustus). Daklicht als dekmantel voor drugsritjes. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nederland/daklicht-als-dekmantel-voor-drugsritjes~bcd5d1b/>

Het Parool. (2019b, 7 oktober). 'Taxichauffeur moest smeergeld betalen voor rit op Schiphol'. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/taxichauffeurs-schiphol-betaalden-smeergeld-aan-hoofdagent~b84755d6/#:~:text=Amsterdam-, 'Taxichauffeurs%20Schiphol%20betaalden%20smeergeld%20aan%20hoofdagent',te%20mogen%20rijden%20vanaf%20Schiphol.&text=Bij%20>

SchipholTaxi%20moest%20het%20geld,aan%20iemand%20van%20het%20bedrijf.

Het Parool. (2019c, 19 augustus). 3 jaar cel voor Amsterdamse drugs- en wapenhandelaar. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/3-jaar-cel-voor-amsterdamse-drugs-en-wapenhandelaar~bafooca0/#:~:text=Een%2031%2Djarige%20taxichauffeur%20uit,het%20OM%20bekend%20via%20Twitter.&text=Onder%20de%20naam%20Amsterdooed%20handelde,darkweb%20in%20drugs%20en%20vuurwapens>

Het Parool. (2019d, 14 maart). Onderzoek naar ongevallen met taxi's. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/onderzoek-naar-ongevallen-met-taxi-s~b473a7d3/>

Het Parool. (2019e, 15 november). Nieuwe regels taximarkt moeten binnenstad leefbaarder maken. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/nieuwe-regels-taximarkt-moeten-binnenstad-leefbaarder-maken~b42c2e13/>

Het Parool. (2019f, 26 maart). Politiek moet Uber en taximarkt aanpakken. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/politiek-moet-uber-en-taximarkt-aanpakken-met-regelgeving~b3d9coca/>

Het Parool. (2020, 22 april). Zeventig taxi's ingenomen in Westelijk Havengebied. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/nieuws/zeventig-taxi-s-ingenomen-in-westelijk-havengebied~b738f3b3/#:~:text=De%20politie%20heeft%20woensdag%20in,waren%20overzekerd%20tegen%20wettelijke%20aansprakelijkheid.&text=Ook%20stonden%20de%20voertuigen%20in,terwijl%20de%20kentekens%20waren%20geschorst.>

Krabbendam, V. (2017, 23 november). Taxichauffeur veroordeeld tot 3,5 jaar cel voor vervoeren drugs. TaxiPro. Geraadpleegd via <https://www.taxipro.nl/straat-taxi/2017/11/23/taxichauffeur-veroordeeld-tot-35-jaar-cel-voor-vervoeren-drugs/>

Krabbendam, V. (2020, 24 februari). Uberchauffeurs demonstreren met steun TTO's tegen beleid Uber. TaxiPro. Geraadpleegd via <https://www.taxipro.nl/straat-taxi/2020/02/24/uberchauffeurs-demonstreren-met-steun-ttos-tegen-beleid-uber/>

Mansveld, W.J. (2013, 26 juni). Taxibeleid [Kamerbrief]. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31521-71.html>.

Nederlands Dagblad (2020, 26 juni). 'Uber verziekt taximarkt Amsterdam'. Geraadpleegd via: <https://www.nd.nl/nieuws/varia/979599/-uber-verziekt-taximarkt-amsterdam->

Noord Hollands Dagblad. (2017, 12 mei). Vergunningen voor taxi's in Purmerend. Geraadpleegd via https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20180921_26102189/vergunningen-voor-taxi-s-in-purmerend?utm_source=google&utm_medium=organic

NOS. (2020, 26 februari). Opnieuw demonstratie bij Uber. Geraadpleegd via <https://nos.nl/artikel/2324683-opnieuw-demonstratie-bij-uber-meer-dan-honderd-chauffeurs-bij-hoofdkantoor.html>

NRC Handelsblad. (2017, 22 oktober). Op jacht naar snorders op het Amsterdamse Leidseplein. Geraadpleegd via <https://www.nrc.nl/nieuws/2017/10/22/op-jacht-naar-snorders-op-het-amsterdamse-leidseplein-13617611-a1578240>

NRC Handelsblad. (2018, 1 juni). Het stormt op de Amsterdamse Taximarkt. Alweer. Geraadpleegd via <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/06/01/het-stormt-op-de-taximarkt-alweer-a1604761>

Openbaar Ministerie. (2020). *Fraude*. Geraadpleegd via <https://www.om.nl/onderwerpen/fraude>

Pals, B. (2015, 31 augustus). Zoetermeerse taxi-exploitant vast wegens stelselmatige fraude. TaxiPro. Geraadpleegd via <https://www.taxipro.nl/ondernemen/2015/08/31/zoetermeerse-taxi-exploitant-vast-wegens-stelselmatige-fraude/>

Politie. (2020). *Mensenhandel*. Geraadpleegd via <https://www.politie.nl/themas/mensenhandel.html>

Rijksoverheid (n.b. a). Hoe herken ik een legale taxi? Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/vraag-en-antwoord/hoe-herken-ik-een-legale-taxi>

Rijksoverheid (n.b. b). Boordcomputer voor registratie taxirit en arbeidstijden. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/taxirit-en-arbeidstijden-registreren-boordcomputer-taxi-bct>

Rijksoverheid (n.b. c). Extra kwaliteitseisen gemeenten en taxi's. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/extra-eisen-voor-taxi-s-in-gemeenten>

Rottier, J. P. (2019, 10 november). Uitleg over veranderingen door BCT update. TaxiPro. Geraadpleegd via <https://www.taxipro.nl/innovatie/2019/10/22/uitleg-over-veranderingen-door-bct-update/>

TaxiPro.nl (2012, 21 september). Taxistandplaatsen Amsterdam per mei 2013 alleen voor TTO's. Geraadpleegd via: <https://www.taxipro.nl/straattaxi/2012/09/21/taxistandplaatsen-amsterdam-alleen-voor-ttos-per-mei-2013/>

TaxiPro.nl (2019, 29 maart). Amsterdam past taxibeleid aan. Geraadpleegd via: <https://www.taxipro.nl/straattaxi/2019/03/29/amsterdam-past-taxibeleid-aan/?gdpr=accept>

TaxiPro.nl (2019, 15 november). Amsterdam maakt werk van gelijke regels voor alle taxidiensten. Geraadpleegd via: <https://www.taxipro.nl/straattaxi/2019/11/15/amsterdam-maakt-werk-van-gelijke-regels-voor-alle-taxidiensten/?gdpr=accept>

Trouw. (2017, 18 april). Een rustige paasnacht in vol Amsterdam. Geraadpleegd via <https://www.trouw.nl/nieuws/een-rustige-paasnacht-in-vol-amsterdam~bfc9b331/>

Telegram. (2020). FAQ. Geraadpleegd via <https://telegram.org/faq>

Topalli, V., Dickinson, T. & Jacques, S. (2020). Learning from Criminals: Active Offender Research for Criminology. *Annual Review of Criminology*, vol. 3, pp. 189-215. <https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev-criminol-032317-092005>

Trouw. (2018, 28 juli). Wetteloosheid regeert in centrum van Amsterdam. Geraadpleegd via <https://advance.lexis.com%2fdocument%2f%3fpdmfid%3d1516831%26crd%3ded94e59d-084a-4a0f-a77d-76d422143f2e%26pddocfullpath%3d%252Fshared%252Fdocument%252Fnews%252Furn%253AcontentItem%253A5SWV-6KM1-JC8X-602R-00000-00%26pdcontentcomponentid%3d259069%26pdteaserkey%3dsr70%26pditab%3dallpods%26ecomp%3dgb63k%26earg%3dsr70%26prid%3dcf80d946-edfb-4a70-b786-466b8a4e6afe>

Uber. (2020). *Hoe het werkt*. Geraadpleegd via <https://www.uber.com/nl/nl/about/>

Uitzending Andere Tijden (2015, 3 november). De taxioorlog. Geraadpleegd via <https://www.anderetijden.nl/programma/1/Andere-Tijden/aflevering/12/De-taxioorlog>

Van Bergeijk, J. (2017). Overleven als Uberchauffeur. De Volkskrant. Geraadpleegd via <https://www.volkskrant.nl/kijkverder/2017/uber/>

Van Gompel, M. (2018, 11 oktober). ILT spoort twintig foute taxibedrijven op, KNV reageert positief. TaxiPro. Geraadpleegd via <https://www.taxipro.nl/straattaxi/2018/10/11/ilt-spoort-twintig-foute-taxibedrijven-op/>

Vugts, P. (2020, 15 januari). Taxichauffeur Besnik A. krijgt half jaar cel voor witwassen. Het Parool. Geraadpleegd via <https://www.parool.nl/amsterdam/taxi-chauffeur-besnik-a-krijgt-half-jaar-cel-voor-witwassen~bb5cf8a7/>

Overige

Stichting Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer. *Half Jaar Rapportages*: 1 januari 2016 – 30 juni 2016, 30 juni 2016 – 31 december 2016, 1 januari 2017 – 30 juni 2017, 11 juli 2017 – 31 december 2017, 1 januari 2018 – 30 juni 2018, 1 juli 2018 – 31 december 2018, 1 januari 2019 – 30 juni 2019, 1 juli 2019 – 31 december 2019. Taxiklacht.

Bijlagen

Bijlage 1: Informatiesheet



Een fenomeenonderzoek naar ondermijning in de Amsterdamse taxibranche

Amsterdam is koploper in het aantal geregistreerde taxibedrijven. Naast bonafide zijn er ook malafide taxibedrijven actief. Onderzoek naar malafide taxibedrijven is schaars en gedateerd. Het slechte imago van de taxibranche lijkt te herleiden naar belastingtechnische en fraudegerelateerde gedragingen. Maar er zijn ook signalen van druggerelateerde criminaliteit en wangedragingen van individuele chauffeurs. Vooralsnog is er echter sprake van een kennislacune als het gaat om taxigerelateerde criminaliteit en de impact hiervan op de Amsterdamse samenleving.

Wetenschappelijk onderzoek

Bureau Beke voert in opdracht van de tactische stuurgroep van het RIEC Amsterdam-Amstelland (RIEC-AA) een fenomeenonderzoek uit naar de Amsterdamse taxibranche. Daarbij ligt de focus op aan ondermijning gerelateerde strafbare feiten. De vraagstelling luidt:

Worden taxi's en/of taxibedrijven aangewend voor ondermijnende activiteiten en zo ja, wat is de aard van het probleem, wat kenmerkt malafide taxibedrijven en -chauffeurs en welke indicaties zijn er voor de omvang?

Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van meer inzicht in het fenomeen ten behoeve van een effectieve aanpak van ondermijning in de taxibranche.

Onderzoeksmethodiek

Het onderzoek kent een brede opzet met onderzoeksactiviteiten waarbij vanuit verschillende perspectieven naar het fenomeen wordt gekeken. Er wordt zowel kwalitatieve als kwantitatieve informatie verzameld. Hierna staan de onderzoeksactiviteiten op een rij.

Deskresearch

Ter inkadering van het fenomeen wordt een internationale literatuurstudie verricht en wordt een analyse gemaakt van de beleidsnotities in relatie tot de taxibranche in Amsterdam. Ook wordt een inhoudsanalyse gemaakt waarbij, op basis van afgesloten Amsterdamse rechtszaken, aard en kenmerken van

taxigerelateerde criminaliteit, de daders en slachtoffers in beeld worden gebracht. Tot slot wordt een media-analyse gemaakt over berichtgeving aangaande de relatie tussen taxi's/taxibedrijven en de verschillende criminaliteitsvormen.

Data-analyse

Voor de omvangsbepaling en het verkrijgen van inzicht in de aard van taxigerelateerde vormen van criminaliteit in Amsterdam wordt een analyse verricht op basis van geregistreerde data in het bedrijfsprocessensysteem van de Nationale Politie: de Basisvoorziening Handhaving (BVH). De analyse wordt verricht over de registraties binnen de Eenheid Amsterdam over de periode 2016-2019. In een aanvullende analyse worden 50 incidenten inhoudelijk verdiept.

Casestudies

Om meer inzicht te krijgen in de aard van de betrokkenheid van taxi's en taxibedrijven bij criminele activiteiten worden drie casestudies verricht. Dat houdt in dat er een analyse wordt gemaakt van uitgevoerde opsporingsonderzoeken naar criminele activiteiten waarbij een taxi of taxibedrijf een rol speelt. Daarvoor wordt het opsporingsdossier (deels) bestudeerd en wordt de zaak besproken met de teamleiding van het onderzoek.

Interviews

Er worden 15 (groeps-)interviews gehouden met respondenten van publieke en private partijen die raken aan het onderwerp. Dat betreft onder andere bonafide Amsterdamse taxibedrijven, stakeholders binnen de gemeente, politie, RIEC, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Belastingdienst. Tenslotte worden interviews gevoerd met andere relevante kennisbronnen, zoals Kiwa (vergunningen), Schiphol groep, Toegelaten Taxi Organisaties (TTO) en Koninklijke Nederlands Vervoer (KNV).

Mystery guest taxigesprekken

Onderzoekers van Bureau Beke voeren als *mystery guest* taxigesprekken. Dat houdt in dat er tijdens een taxirit in gesprek wordt gegaan met de chauffeur over het werk, de branche en eventuele misstanden.

Organised Crime Lab (OCL)

In de vorm van een OCL wordt een denkexperiment uitgevoerd om oplossingsrichtingen voor de aanpak in beeld te brengen. Door een specifiek samengesteld gezelschap uit zowel de publieke als private sector wordt uitgedacht wat de zwakke schakels in de branche zijn en wat de ideale modus operandi zijn om succesvol gebruik te maken van taxi's en taxibedrijven ten behoeve van criminele activiteiten.

Medewerking en vertrouwelijkheid

De medewerking van organisaties en respondenten die van belang zijn voor het onderzoek is onontbeerlijk. Medewerking wordt daarom erg gewaardeerd. Alle informatie die met het onderzoek wordt verkregen, wordt geanonimiseerd verwerkt en vertrouwelijk behandeld. De onderzoekers beschikken over een geldige VOG, over een toestemmingsverklaring van het College van procureurs-generaal en tekenen waar nodig aanvullende geheimhoudingsverklaringen.

Contact

Voor vragen over het onderzoek kunt u contact opnemen met Henk Ferwerda (h.ferwerda@beke.nl) van Bureau Beke. Telefoon: 026 443 86 19.



www.beke.nl

Bijlage 2: Met dank aan

In dit onderzoek zijn diverse personen ons behulpzaam geweest en daarvoor willen we hen hartelijk bedanken. Ze werkten vooral als respondent mee aan een interview (■) of aan het Organised Crime Lab (★). Ook zijn er diverse personen geweest die data voor het onderzoek hebben aangeleverd, die ons op een andere manier hebben gefaciliteerd in de uitvoering van het onderzoek dan wel ons hebben geïnformeerd tijdens de mystery guest ritten.

Farok Ben Allal	Politie Eenheid Amsterdam ■
Fouad Ben Ali	STaxi ■
Brenda Azaay	Gemeente Amsterdam ■
Hedy Borreman	TCA Taxi ■
Gamis el Bouakili	TCS Schiphol Taxi ■
Jan Brouwer	rOverheid ■
Kasper van Damme	Nationale Politie ■
Wouter Deelman	Taxi Electric ■
Ewald Dijkstra	Gemeente Amsterdam
Annelies Dijkzeul	Gemeente Amsterdam
Han Dissel	Politie Eenheid Amsterdam
Beryl Dreijer	Gemeente Amsterdam
Milco Gertenbach	Inspectie Leefomgeving en Transport ■
Bart de Graaf	Gemeente Amsterdam ★
Jeroen de Graaf	Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit
Jan Haken	Politie Eenheid Amsterdam ■
Rienk Hoff	rOverheid ■ ★
Ton Hokken	Koninklijk Nederlandse Vervoer ■
Xander Huizing	Gemeente Amsterdam ■
Michiel Jansen	Belastingdienst ■ ★
Jonathan Kamp	Gemeente Amsterdam
Marc Kemper	Politie Eenheid Amsterdam ★
Emile Kolthoff	Avans Hogeschool ★
Ruud Lagewaard	Take a Taxi ■
Gerlof Leistra	Elsevier Weekblad ★
Niels Limmen	Politie Eenheid Amsterdam ★
Ronald van de Linde	Politie Eenheid Amsterdam ■
André Jeursen	Stichting TX-KEUR

Gonda Neddermeijer	Gemeente Amsterdam ★
Erwin Pieplenbosch	Politie Eenheid Amsterdam ★
Rob Rohling	Belastingdienst ■
Diana Ruwiel	Politie Eenheid Amsterdam ■
Eva Sleddering	Ministerie van Justitie en Veiligheid ★
Martha Specker	Gemeente Amsterdam ■ ★
Danaé Stad	RIEC Amsterdam-Amstelland
Sylvana Stoutenburg	Gemeente Amsterdam ■
Rob Strijbos	Gemeente Amsterdam ■
Kees Tadema	FIOD – Belastingdienst ■
Paul Verstraten	Inspectie Leefomgeving en Transport ■
Paul Vugts	Het Parool ★
Karin Wilschut	Gemeente Amsterdam
Dennis Wouten	iOverheid ■
Auke Zaaiman	Gemeente Amsterdam
Mathijs Zwinkels	Universiteit van de straat ★
Anoniem (2x)	Handhavers taxiteam gemeente Amsterdam ■
Anoniem (13x)	Taxichauffeurs tijdens de mystery guest ritten

Bijlage 3: Itemlijst

Organisatie	Respondent
Interviewers	Datum

ACHTERGROND

- Taken en rol
- Deskundigheid en informatiepositie

TAXIBRANCHE AMSTERDAM

- Organisatie
- Bonafide bedrijven
- Wetten en regels

MISSTANDEN

- Vormen van ondermijnende criminaliteit
- Modus operandi
- Geldstromen

MALAFIDE TAXI'S

- Kenmerken bedrijven
- Kenmerken chauffeurs
- Criminele netwerken
- Facilitators

AANPAK

- Preventieve oplossingen
- Repressieve oplossingen

TOT SLOT

- Suggesties
- Toestemming vermelding naam in rapport

Bijlage 4: Werkpakketten en maatregelen

Werkpakket 1: Eén Amsterdamse straattaximarkt met één set regels voor alle taxichauffeurs en bemiddelaars in Amsterdam

Maatregel 1: De bestaande regels voor de opstap- en bestelmarkt meer in balans brengen, totdat er één gezamenlijke set regels gerealiseerd is.

Eén van de grootste kernpunten uit de Agenda Taxi 2020-2025 is dat TTO's meer verantwoordelijkheid en ruimte krijgen voor het sanctioneren van hun eigen slecht functionerende chauffeurs middels een zelf ingestelde strafmaat op bijvoorbeeld overtredingen van de kwaliteitseisen van het taxivervoer, het niet gebruiken van het daklicht of het niet verstrekken van een ritbon. Daarnaast hoeft een TTO een eigen chauffeur bijvoorbeeld niet meer direct te schorsen indien hij of zij de 'Gouden Vijf' – het weigeren van een rit, tot hinder zijn in de omgeving van een standplaats, het niet opvolgen van een aanwijzing van een ambtenaar, het niet hanteren van het wettelijk tarief en het overschrijven van het maximum aantal taxi's op de standplaats – overtreedt. Echter, indien de gemeente van mening is dat een TTO niet sanctioneert terwijl dit wel had moeten, kan de gemeente de TTO een sanctie opleggen. In die zin gaat de gemeente dus actiever en strenger toezicht houden op slecht functionerende TTO's die de gemeente direct schaden. Met betrekking tot het uitvoeren van controles bij TTO's zal de capaciteit van de gemeente met name worden ingezet op eventuele overtredingen zoals ernstige overlast, misdragingen, onveilig rijgedrag en het niet voldoen aan de vergunningsvereisten. Indien sprake is van dergelijke overtredingen wordt de taxichauffeur en/of TTO meteen geschorst. De goed presterende TTO's zullen uiteindelijk minder vaak gecontroleerd worden dan de slecht presterende TTO's.

Ook gaat er meer capaciteit ingezet worden op het controleren van overtredingen op de bestelmarkt, waardoor er dus niet meer enkel handhaving plaatsvindt op de opstapmarkt. Daarbij is het van belang dat chauffeurs op de opstap- en bestelmarkt dezelfde boete krijgen voor het begaan van dezelfde overtreding. Uiteindelijk zullen er, in samenwerking met de politie en ILT, meer integrale handhavingsacties worden uitgevoerd op de straattaximarkt en wordt er tot slot een oproep gedaan aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om ketenpartners extra capaciteit te laten inzetten op het handhaven van de bestaande landelijke regels voor de straattaximarkt.

Maatregel 2: Realiseren van één set regels voor alle taxichauffeurs in Amsterdam.

Deze nieuwe set met regels dient niet enkel excessen te voorkomen, maar het moet ook een stimulans zijn voor de goedwillende chauffeur. Wel dient nog te worden vastgesteld via welk juridisch instrument deze nieuwe set met regels kan worden vastgelegd. Voor de opstapmarkt bestaat dit juridische instrument al, maar voor de bestelmarkt nog niet. Om hierin te slagen, wordt de set met regels getoetst op proportionaliteit, handhaafbaarheid en effectiviteit.

Ook wordt beoogd in kaart te brengen welke taxichauffeurs in Amsterdam taxivervoer uitvoeren, door taxichauffeurs zich te laten aanmelden bij de gemeente. Op deze wijze kan worden nagegaan of deze taxichauffeurs bevoegd zijn om taxivervoer uit te voeren, en kan via regelgeving gestuurd gaan worden op de hoeveelheid en type taxi's op drukke locaties en tijden in Amsterdam.

Maatregel 3: Realiseren van één set regels voor alle bemiddelaars in taxivervoer in Amsterdam.

Naast dat de taxichauffeurs nieuwe regels worden opgelegd, worden er ook regels opgelegd aan vervoerders en bedrijven die bemiddelen tussen de klant en de chauffeur. De regels dienen een dusdanige werking te hebben dat de bemiddelaars verantwoordelijkheid gaan nemen voor een veilig en betrouwbaar taxivervoer. Daarnaast moeten ze de leefbaarheid van de stad in het oog houden. Tot slot worden er regels opgelegd die borgen dat de bemiddelaars bonafide bedrijfsstructuren hebben die risico's op ondermijning tegengaan. Net zoals bij maatregel 2 moet nog gekeken worden via welk juridisch instrument dit mogelijk is.

Werkpakket 2: Integrale en slimmere handhaving met ketenpartners

Maatregel 4: Doorontwikkelen van integrale handhaving met ketenpartners.

Zoals reeds eerder vermeld, is een effectieve samenwerking tussen verschillende toezichthoudende en handhavende instanties lastig gebleken. Dit had mede te maken met onvoldoende capaciteit, andere prioriteitsstelling en belemmeringen in de gegevensuitwisseling. Aangezien het opstellen van regels pas effectief is wanneer ze worden nageleefd, dient de samenwerking verbeterd te worden. Daarom zullen meer integrale handhavingsacties op straat uitgevoerd gaan worden waar de politie en de ILT bij aansluiten. Daarnaast zal een onderzoek plaats gaan vinden naar malafide praktijken in de taxibranche (onderhavig onderzoek),

zullen de mystery guest bezoeken verbeterd worden, gaat er in de opleidingen voor taxihandhaving ook aandacht besteed worden aan handhavingsexpertise, zal er meer integrale inzet van bevoegdheden plaats gaan vinden en zal er een gemeentelijke handhavingsregisseur aangesteld worden die de gemaakte samenwerkingsafspraken tussen ketenpartners gaat bewaken en verbeteren.

Maatregel 5: Werken aan slimmere handhaving: informatiegestuurd, data delen, en op afstand.

In de toekomst zal een groot deel van de handhavingstaken informatiegestuurd en op afstand gaan plaatsvinden. Daarom wordt er nu al ingezet op meer informatiegestuurde handhaving op straat, waarbij een dashboard de handhavende instanties zal voorzien van alle relevante en actuele informatie. Hiervoor dient de gegevensuitwisseling tussen ketenpartners bevorderd te worden. Tot slot dient er een nieuwe boordcomputer ontwikkeld te worden, waarop de bestaande vergunningsvoorwaarden – zoals het hebben van een chauffeurskaart, autoverzekering en APK – digitaal vindbaar zijn.

Maatregel 6: Klant en bewoner als ‘toezichthouder’.

Klanten zijn een belangrijke informatiebron. De beoordelingen die klanten geven, zeggen namelijk iets over de taxichauffeur en de taxionderneming. Indien de chauffeur zich bewust wordt van deze rol van klanten, zal hij of zij zijn dienstverlening daarop aanpassen en kwalitatief beter werk verrichten. Hiervoor moet het voor klanten wel eenvoudig zijn om een beoordeling achter te laten, en de verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de taxibranche. De gemeente heeft als taak de bekendheid van een dergelijk klachtenloket te vergroten. Naast dat de gemeente dus inspeelt op de klant als informatiebron, is er een soortgelijke rol weggelegd voor bewoners. Indien er vanuit bewoners een signaal komt omtrent malafide taxichauffeurs, zal er direct een handhaver ingezet gaan worden. De bekendheid van dit meldpunt moet ook vergroot worden. De effectiviteit van klanten en bewoners als toezichthouder en informatiebron is afhankelijk van hun kennis over de spelregels op de taximarkt. Daarom moet daar beter over gecommuniceerd gaan worden. Met betrekking tot spelregels valt te denken aan maximum tarieven, het rijden op de meter en het recht hebben op een ritbon.

Werkpakket 3: Intelligente toegang taxi's; efficiënt en uitstootvrij gebruik van de openbare ruimte door taxi's

Maatregel 7: Taxiverkeer in beeld krijgen.

Om zo effectief mogelijk om te gaan met de schaarse openbare ruimte, dient er achterhaald te worden op welke momenten hoeveel taxi's waar rijden. De vele (mobiele) verkeerscamera's in de stad zouden hier een bijdrage aan kunnen leveren. Uiteindelijk kan op basis van een dergelijke analyse bepaald worden in welke gebieden van de stad intelligente toegang nodig is.

Maatregel 8: Ontwikkelen van intelligente toegang.

Die intelligente toegang behelst het toelaten van bepaalde chauffeurs en voertuigen op basis van hun gegevens. Deze gegevens dienen geregistreerd te gaan worden, waarna er technische systemen ontwikkeld kunnen worden. Hierin zullen uiteindelijk de toelatingseisen van een bepaald gebied gematcht gaan worden met de gegevens van chauffeurs en voertuigen. Indien de pilot in een lokaal gedeelte van de stad uitwijst dat dit een effectieve werkwijze is, wordt in een later stadium gezocht naar een juridische basis om dezelfde methodiek in de gehele stad toe te passen en daarop een handhavingsaanpak te ontwikkelen.

Werkpakket 4: Nieuwe vormen van standplaatsen en bufferplekken

Maatregel 9: Realiseren (flexibele) standplaatsen en in- en uitstapplaatsen.

Steeds meer taxichauffeurs geven aan dat er te weinig plek is voor klanten om veilig in en uit te stappen. Hiervoor wordt ten eerste getracht meer in- en uitstaplocaties te realiseren. Dit zullen met name kleinere in- en uitstaplocaties worden op logische locaties, zoals op laad- en losplaatsen en op kiss and ride-plekken. Uiteindelijk wordt beoogd de standplaatsen te laten variëren naar *hotspots* en *hot times*. Hiervoor dient in kaart te worden gebracht wat de belangrijkste taxiroutes, in- en uitstapplaatsen en grootste knelpunten zijn. Dit zal uiteindelijk leiden tot een standplaatsmanagement waar bepaalde typen taxi's op de voor hun toegewezen standplaatsen terecht kunnen. Net zoals de implementatie van de intelligente toegang zal het standplaatsmanagement via een pilot worden getest en daarna worden uitgebreid over de gehele stad.

Maatregel 10: Realiseren bufferplekken.

De taxichauffeurs die geen klanten hebben, kunnen op de bufferplekken wachten totdat zij een nieuwe klant hebben en vanuit daar aanrijden. Zodoende zullen er minder lege taxi's in het centrum rijden, wat de overlast zal verminderen en leefbaarheid zal verhogen (Gemeente Amsterdam, 2019a; Gemeente Amsterdam, 2019b en Gemeente Amsterdam, n.b. c).

Bijlage 5: Delictscategorieën toegelicht

Vermogensmisdrijven

A10	Diefstal uit/vanaf personenauto
A12	Diefstal uit/vanaf andere vervoermiddelen
A20	Gekwalificeerde diefstal in/uit woning
A23	Gekwalificeerde diefstal in/uit bedrijf/kantoor
A27	Gekwalificeerde diefstal in/uit andere gebouwen
A32	Diefstal in/uit bedrijf/kantoor (niet gekwalificeerd)
A50	Winkeldiefstal
A70	Diefstal personenauto
A80	Verduistering (eventueel in dienstbetrekking)
A81	Heling
A82	Chantage/afpersing
A90	Overige (eenvoudige) diefstal
A95	Overige gekwalificeerd diefstal
B10	Diefstal met geweld uit/vanaf personenauto
B70	Straatroof
B73	Overval op overige objecten
B95	Overige diefstallen met geweld
F614	Fraude met betaalproducten
F620	Overige horizontale fraude
F621	Uitkeringsfraude
F622	Verzekeringsfraude of assurantiefraude
F631	Krediet-, hypotheek- en depotfraude
F636	Fraude met online handel
F94	Witwassen

Vernielingen en misdrijven openbare orde

C10	Vernieling van/aan auto
C20	Vernieling van/aan openbaar vervoer/abri
C40	Vernieling overige objecten
E20	Loos inbraak-/overvalalarm
E22	Overige loos alarm
E30	Ongeval/onwel persoon
E31	Brand (geen brandstichting)

E33	Overlast door verward/overspannen persoon
E35	Melding overlast jeugd
E38	Overlast in verband met alcohol/drugs
E39I	Overlast stalker (zonder vervolg)
E392	Overlast prostitutie
E81	Loslopend dier
E82	Gevaarlijke hond
E83	Overige meldingen betreffende dieren
F0010	Overtreding APV
F010	Openbare dronkenschap
F10	Overige delicten openbare orde
F11	Openlijke geweldpleging tegen goederen
F12	Openlijke geweldpleging tegen personen
F13	Brandstichting
F15	Huisvredebreuk
F17	Wederspannigheid (verzet)
F18	Niet voldoen aan bevel/vordering
F19	Overige misdrijven tegen het openbaar gezag

Geweldsmisdrijven

E11	Vechtpartij (zonder vervolg)
E12	Burenruzie (zonder vervolg)
E13	Huiselijke twist (zonder vervolg)
E14	Poging tot zelfdoding
E15	Steekpartij (zonder vervolg)
E16	Ruzie/twist (zonder vervolg)
F51	Belediging
F530	Bedreiging
F531	Overige misdrijven tegen de persoonlijke vrijheid
F532	Gijzeling/ontvoering
F533	Stalking
F540	Doodslag/moord
F550	Eenvoudige mishandeling
F551	Zware mishandeling

Seksuele misdrijven

F521	Verkrachting
F522	Aanranding
F523	Overige zedenmisdrijven
F527	Seksueel misbruik kinderen (geen incest)
F529	Overige meldingen zeden

Verkeersmisdrijven

D10	Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade
D11	Verkeersongeval met letsel
D12	Verkeersongeval met dodelijke afloop
D13	Verlaten plaats na verkeersongeval
D20	Rijden onder invloed drugs/geneesmiddelen al dan niet in combinatie met alcohol
D21	Rijden onder invloed (uitsluitend alcohol)
D23	Weigeren ademanalyse
D24	Weigeren bloedproef
D26	Aanstalten maken rijden onder invloed
D27	Verdenking rijden onder invloed
D30	Invorderen rijbewijs
D33	WOK-melding
D41	Rijden terwijl rijbewijs is ingevorderd
D42	Rijden tijdens ontzegging rijbevoegdheid
D43	Rijden zonder rijbewijs
D51	Vals kenteken/valse kentekenplaten
D52	Overig verkeersmisdrijf
D601	Snelheidsovertreding RVV90
D603	Overige overtredingen RVV90
D614	Niet voldoen aan inrichtingseis
D615	Overige overtreding regeling voertuigen
D62	Verkeersovertreding WVV (overige)
D631	Aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen
D633	Handhaving verkeersvoorschriften WAHV
D636	Goederenvervoer
D637	Personenvervoer
D64	Verkeersovertreding kentekenreglement

D70	Agressief/onveilig rijgedrag
D72	Overige verkeerszaken
D73	Parkeerproblemen
D74	Verkeersstremming
D91	Onderzoek ongevallendienst

Drugsmisdrijven

F40	Bezit harddrugs (lijst I)
F41	Bezit softdrugs (lijst II)
F42	Handel e.d. harddrugs (lijst I)
F43	Handel e.d. softdrugs (lijst II)
F45	Vervaardigen softdrugs (lijst II)
F46	Aantreffen drugs (geen verdachte)

Wapenmisdrijven

E10	Schietpartij (zonder vervolg)
F70	Bezit vuurwapens
F72	Bezit overige wapens
F74	In bewaring geven wapen

Overige misdrijven

E00	Begeleiding evenement
E01	Begeleiding manifestatie
E02	Begeleiding demonstratie
E04	Bewaking objecten
E40	Afhandeling overige meldingen
E45	Gevarenclassificatie
E46	Meld Misdaad Anoniem (MMA)
E50	Assistentie brandweer (geen brand)
E51	Assistentie deurwaarder
E52	Assistentie bijzondere opsporingsdienst
E53	Assistentie andere eenheid
E55	Assistenties overig
E56	Assistentie personeel openbaar vervoer
E57	Assistentie gezondheidszorg

E58	Assistentie uithuisplaatsing minderjarige
E62	Opstellen rapport/advies voor derden
E63	Inkomend schriftelijk verzoek (poststuk)
E65	Opstellen aanvullend PV
E67	Rechtshulpverzoek buitenland
E68	Opstellen ontnemingsrapportage
E90	Lijk(vinding) niet natuurlijke dood (geen misdrijf)
E91	Lijk(vinding) zelfdoding
E92	Lijk(vinding) natuurlijke dood
F000	Overtreding overig (Wetboek van Strafrecht)
F001	Overtreding overig
F0012	Overtreding justitiële voorwaarden
F30	Valse identiteit opgeven
F90	Cybercrime
F91	Misdrijven wet op de kansspelen
F93	Misdrijven anders

Bijlage 6: Methodiek bedrijvenanalyse

Ondernemingen willen winst maken. Daarvoor is het van belang dat klanten het bedrijf kunnen bereiken, waarvoor doorgaans een hogere mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit geboden is. Het is dan ook opmerkelijk wanneer een onderneming hier niet aan voldoet, wat een mogelijke indicatie is voor een onderneming die 'niet-pluis' is. Door gebruik te maken van de openbare informatie op Google en Company.info is de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit van 1.050 taxibedrijven die in Amsterdam actief zijn in kaart gebracht. De ondernemingen kunnen maximaal 17 minpunten toebedeeld krijgen, namelijk 9 op Google en 8 op Company.info. Doordat een onderneming in totaal 17 minpunten toebedeeld kon krijgen, hanteren we een onvoldoende score indien een onderneming minimaal 9 minpunten heeft gescoord. Een onderneming die 17 minpunten scoort, staat voor een slecht vindbaar, slecht zichtbaar en mogelijk onprofessioneel bedrijf.

De eerste factor die op Google wordt onderzocht, zoomt zowel in op de mate van vindbaarheid als op de mate van zichtbaarheid en professionaliteit. Het betreft de aan- of afwezigheid van een webadres, waarbij afwezigheid resulteert in 2 minpunten. Indien een onderneming wel een webadres heeft maar deze onprofessioneel oogt, resulteert dat in 1 minpunt. De tweede factor betreft de aan- of afwezigheid van een telefoonnummer. Indien een onderneming namelijk geen vast of mobiel telefoonnummer vermeldt op Google, is het niet bereikbaar voor klanten en krijgt het 2 minpunten. Wanneer een onderneming geen vast telefoonnummer heeft maar wel een mobiel telefoonnummer, krijgt het 1 minpunt. Het idee is namelijk dat een onderneming zich zou horen te vestigen in een kantoorruimte waar een vaste telefoonaansluiting tot de mogelijkheden behoort. Wanneer dan blijkt dat een onderneming geen vast telefoonnummer heeft, zegt dat iets over de mate van professionaliteit. De reden dat de afwezigheid van een telefoonnummer en webadres in totaal vier punten waard is, is omdat deze twee indicatoren het meest illustratief zijn voor de mate van vindbaarheid, zichtbaarheid en professionaliteit.

Om de mate van professionaliteit van een onderneming verder in kaart te brengen, is gekeken naar het aantal reviews dat een onderneming heeft ontvangen op Google, Facebook en het Telefoonboek. Het idee hierachter is dat een kwalitatief goed bedrijf positieve reviews ontvangt. Er worden dan ook minpunten toegekend aan een onderneming indien het geen enkele review heeft ontvangen op Google (1 minpunt), Facebook (1 minpunt) of het Telefoonboek (1 minpunt). In

het geval een onderneming op geen van de drie reviews heeft ontvangen, krijgt het 1 extra minpunt. Naast de hoeveelheid reviews die een onderneming ontvangt, is het ook van belang te kijken naar

de beoordelingen die een onderneming krijgt indien het reviews heeft ontvangen. Hierbij is er voor gekozen om een onderneming 1 minpunt te geven indien de gemiddelde beoordeling op Google en/of Facebook lager is dan 3,5 (op een schaal van 1 tot en met 5). Hetzelfde geldt wanneer een onderneming reviews heeft ontvangen op het Telefoonboek maar de gemiddelde score lager is dan een 6,0 (op een schaal van 1 tot en met 10). In totaal kunnen hier dus ook 3 minpunten toegekend worden.

Tot slot is onderzocht of het bezoek- en postbusadres overeenkomen. De reden dat deze factor wordt meegenomen, is omdat het niet overeenkomen van het bezoek- en postbusadres erop kan duiden dat de onderneming bedrijfsactiviteiten uitvoert die worden verhuuld doordat de post op een ander adres wordt bezorgd. Indien hier sprake van is, krijgt de onderneming 1 minpunt toegekend.

Op Company.info worden een aantal andere indicatoren in kaart gebracht. Zo geeft het inzicht in de Standaard Bedrijfsindeling-codes (hierna: SBI-codes) waarmee een bedrijf zich heeft ingeschreven bij de KvK, evenals eventuele andere SBI-codes die door Company.info zijn toegekend. Indien dit het geval is en de door Company.info toegevoegde SBI-codes zijn qua aard zeer verschillend van de SBI-codes waarmee een onderneming zichzelf heeft ingeschreven, leidt dat tot 2 minpunten. Hiervan is bijvoorbeeld sprake indien een onderneming zich bij de KvK heeft ingeschreven als financiële holding, maar volgens Company.info ook auto's verhuurt.

Met betrekking tot de aan- of afwezigheid van een vast en mobiel telefoonnummer en webadres geldt dezelfde toekenning van minpunten als op Google. Indien een vast en mobiel telefoonnummer ontbreken, leidt dat dus tot 2 minpunten terwijl de aanwezigheid van enkel een mobiel telefoonnummer 1 minpunt oplevert. Daarnaast wordt aan een onderneming opnieuw 2 minpunten toegekend wanneer een webadres ontbreekt. Een verschil ten opzichte van de puntentoeckenning op Google is dat hierbij niet wordt gekeken naar de professionaliteit van de website.

Een toevoeging ten opzichte van wat op Google staat, is dat op Company.info eventueel een e-mailadres staat vermeld. Indien dit niet het geval is, krijgt een onderneming 2 minpunten. Wanneer er wel een e-mailadres staat maar deze persoonlijk van aard is in plaats van zakelijk krijgt een onderneming alsnog 1 minpunt toegekend. Dit geeft namelijk een indicatie voor de mate van professionaliteit van een onderneming.

Bijlage 7: Uitnodiging Organised Crime Lab



Het Organised Crime Lab is onderdeel van het fenomeenonderzoek naar misstanden in de Amsterdamse taxibranche. Op dinsdag 8 september kruip jij, samen met een select en bont gezelschap van andere deskundigen, tijdens een denkexperiment in de huid van een crimineel. Door kennis en visies vanuit verschillende disciplines en invalshoeken te bundelen, moet het Organised Crime Lab antwoord geven op de centrale vraag:

Wat en wie zijn er nodig om succesvol gebruik te maken van taxi's en taxibedrijven ten behoeve van criminele praktijken?

Het doel van het denkexperiment is het verkrijgen van zicht op de (ideale) modus operandi maar ook de zwakke plekken binnen de taxibranche. We willen met andere woorden netwerken die zich bezighouden met ondermijnende criminaliteit in de taxibranche ontmantelen door deze eerst zelf (virtueel) te construeren. Het blootleggen van de vitale schakels tussen de onder- en bovenwereld kan bijdragen aan een effectievere aanpak van dit criminaliteitsfenomeen.



▲ locatie: P!lek

Programma

Dinsdag 8 september

12:00 tot 16:30/17:00 uur (inclusief lunch)

De middag start om 12 uur met inloop en een lunch. Vanaf 13 uur gaan we aan de slag met het construeren van een virtueel crimineel netwerk. Aan het einde van de middag reflecteren we op de bevindingen uit het denkexperiment.

Vertrouwelijk

We willen benadrukken dat het een vertrouwelijke bijeenkomst is in een lopend wetenschappelijk onderzoek en er dus niets over de inhoud met anderen gedeeld mag worden.

Locatie

Het Organised Crime Lab vindt plaats op de rauwe en inspirerende locatie Pilek. Pilek is gelegen op de historische NDSM-werf, aan het IJ met uitzicht op de skyline van Amsterdam. Het ligt verscholen achter het gebouw 'Tree House' dat bestaat uit zeecontainers. Op de locatie gelden de coronamaatregelen. Er is voldoende afstand mogelijk.

[Pilek, TT Neveritaweg 59, 1033 WB Amsterdam](#)

Bereikbaarheid

OV: Vanaf Amsterdam CS vaart ieder half uur een pont. Deze vertrekt aan de achterkant van het centraal station, aan de IJ-zijde. Het betreft de meest linker pont met bestemming 'NDSM-werf'. Bekijk de veertijden via deze link (<https://reisinfo.gvb.nl/nl/lijnen/906/dienstregeling>).

Auto: Neem vanaf de ring afslag S118 richting Tuindorp Oostzaan. Vanaf de afslag is het ongeveer vijf minuten rijden totdat je Pilek bereikt. Naast het gebouw kun je (betaald) parkeren.

Taxi: Je kunt natuurlijk ook bij Amsterdam CS een taxi nemen.



Contact

Voor meer informatie of vragen kun je contact opnemen met Henk Ferwerda (h.ferwerda@beke.nl) of Ilse van Leiden (i.vanleiden@beke.nl). Telefoonnummer Bureau Beke: 026 443 86 19.



Verschenen in de Bekereeks

2008

Ambtscriminaliteit aangegeven?

Een onderzoek naar het opvolgen van en kennis over de wettelijke verplichting tot aangifte van artikel 162 Sv misdrijven

Verborgene problemen

Een onderzoek naar (de aanpak van) criminaliteit onder Antillianen in Nederland

Bont en Blauw

Een onderzoek naar de strafrechtelijke behandeling van geweldszaken tegen politieambtenaren en de bejegening van slachtoffers daarvan door de politie en het openbaar ministerie

Uitstel van behandeling?

Een verkennend onderzoek naar TBS-gestelden met en zonder een combinatievonnis en de mogelijke effecten van detentie

2009

Huwelijksdwang: Een verbintenis voor het leven?

Een verkenning van de aard en aanpak van gedwongen huwelijken in Nederland

Inpakken niet nodig

Een profiel van straatrovers en straatrovers in Almere

Back on Track?

Een evaluatieonderzoek naar de onthemende projecten van de Bijzondere Jeugdbijstand in Vlaanderen

CoVa volgens plan?

Een vooronderzoek naar de mogelijkheden en reikwijdte van een effectonderzoek van de cognitieve vaardigheidstraining

Achter de schermen

Een verkennend onderzoek naar downloaders van kinderporno

2010

Tot de dood ons scheidt

Een onderzoek naar de omvang en kenmerken van moord en doodslag in huiselijke kring

Kwetsbaar beroep

Een onderzoek naar de prostitutiebranche in Amsterdam

Cameratoezicht in beweging

Ervaringen met nieuwe vormen van cameratoezicht bij de Nederlandse politie

2011

Los van drank

Procesevaluatie Haltafdoeing Alcohol

Lastige verhalen

Een exploratief onderzoek naar valse aangiften van zedenmisdrijven door meisjes van 12-18 jaar

Wapenfeiten

Een onderzoek naar overvallen en overvallers in Nijmegen

Snelle jongens

Een onderzoek naar drugsrunners en daaraan gerelateerde problematiek in Limburg-Zuid

2012

De schade hersteld?

Een onderzoek naar herstelbemiddeling bij jeugdige delinquenten in Vlaanderen

Onder Controle?

Een procesevaluatie van de gedragsinterventie 'Korte Leefstijltraining voor verslaafde justitiabelen'

Planmatig en flexibel

Procesevaluatie gedragsinterventie CoVa+

Oosterse Teelt

Vietnamezen in de hennepeteelt

Dierenwelzijn in het vizier

De aard en omvang van dierenwelzijnszaken en de stand van zaken van de handhaving van de regelgeving op dat gebied in Nederland

2013

Over leven na de moord

De gevolgen van moord en doodslag voor de nabestaanden van de slachtoffers en de ondersteuning door Slachtofferhulp Nederland

Met scherp schieten

Een onderzoek naar een aantal veiligheidsrisico's met betrekking tot de schietsport in Nederland

Georganiseerde voertuigcriminaliteit in Nederland

Een beeld van de omvang, kenmerken, werkwijzen en aanpak anno 2013

Het warme bad en de koude douche

Een onderzoek naar misstanden in nieuwe religieuze bewegingen en de toereikendheid van het instrumentarium voor recht en zorg

2014

Portretten van notoire ordeverstoorders

Kenmerken en achtergronden van notoire ordeverstoorders binnen het voetbal

Gelegenheidsordeverstoorders?

Analyse van rondom grootschalige rellen aangehouden verdachten

Ondergaan of ondernemen

Ontwikkelingen in de aard en aanpak van afpersing van het bedrijfsleven

Raak geschoten?

Een onderzoek naar de werking van maatregelen tegen geweld en overlast rondom het betaald voetbal

Doordringen of doordrinken

Effectevaluatie Halt-straf Alcohol
Prostitutie in Nederlandse gemeenten
Een onderzoek naar aard en omvang, beleid, toezicht en handhaving in 2014

2015

Aangifte onder nummer

Implementatie, toepassing en eerste resultaten van de nieuwe regeling 'Aangifte onder nummer'

Papier en werkelijkheid

Een hypothesevormend onderzoek naar de invloed van registratie-effecten op de omvang van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Grensoverschrijdend slachtofferschap

Een inventarisatie van aard, omvang en aandachtspunten in verband met de effectuering van slachtofferrechten

2016

Dieren Verboden

De toepassing van het houdverbod als bijzondere voorwaarde bij een voorwaardelijke straf

Kijk op jeugdcriminaliteit

Handvatten voor het opstellen van een periodieke trendrapportage jeugd- en jongerencriminaliteit en een overzicht van veelbelovende aanpakken

Stijging meldingen verwarde personen in de regio Rotterdam

Een onderzoek naar mogelijke verklaringen en wenselijke oplossingen

Missen we iets?

Een gebiedsanalyse in Rotterdam naar de omvang en aanpak van de jeugdcriminaliteit en eventuele 'witte vlekken' in dat beeld

De draad weer oppakken

Een follow-up onderzoek onder nabestaanden van slachtoffers van levensdelicten

Hoe lopen de hazen?

De stand van zaken in de aanpak van dierenmishandeling en dierenverwaarlozing

Focus op heling

Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling

Van cijfers naar interpretatie

Een duiding van de kwantitatieve ontwikkelingen van de jeugdcriminaliteit

Wie is het slachtoffer?

Kenmerken van de doelgroep van het Schadefonds Geweldsmisdrijven en strategieën voor een beter doelgroepbereik

Radicalisering in de gemeente Arnhem

Resultaten van onderzoek onder mentoren, welzijnswerkers en jongeren

2017

Duiding van problematisch jeugdgroepengedrag

Een theoretische verkenning en een praktische handreiking voor het veld

Prostitutie in beeld gebracht

Een onderzoek naar aard en omvang van zichtbare en onzichtbare prostitutie in Arnhem

De achterblijvers

Een evaluatie van het maatwerk voor achterblijvers van vermiste personen

2018

Realiteit of registratie-effect?

De invloed van registratie-effecten op de daling van de geregistreerde jeugdcriminaliteit

Links-extremisme in beeld

Een verkennend onderzoek naar links-extremistische groeperingen in Nederland

Na het beslag

Een onderzoek naar door RVO inbeslaggenomen voorwerpen onderdeel Natuur en de afhandeling daarvan

Slachtoffers zoeken en vinden

Een onderzoek naar het werk van de kinderpornorechercheurs

Straatprostitutie in Nijmegen

Een evaluatie van de tippelzone en huiskamer aan de Nieuwe Marktsrtaat in Nijmegen

Opschakelen

Onderzoek naar ongewenste gedragingen in de wielersport

Betonrot

Een kwalitatief onderzoek naar het fenomeen ondermijnende criminaliteit in Brabant-Zeeland, de effecten van en richtingen voor de overheidsaanpak

2019

Hoog-risico honden, een bijtend probleem?

Een fenomeenonderzoek naar bijtincidenten en hondengevechten

De politieaanpak van etnisch profileren in Amsterdam

Een onderzoek naar effecten, criteria en meetbare indicatoren

Zo ziek als een hond?

Gezondheids- en socialisatieproblemen bij puppy's in Nederland in relatie tot de herkomst

Minderjarige slachtoffers van zedenmisdrijven gehoord

Een kwalitatief onderzoek naar de verhoorpraktijk

Downloaders van kinderporno;

een literatuuronderzoek

Criminelen achter het stuur

Aard en omvang van het gebruik van huurmotorvoertuigen voor criminele activiteiten

Asielzoekers in het gareel?

Plan-, proces en effectevaluatie werking extra begeleiding- en toezichtlocaties

2020

Afspraak is afspraak?

Evaluatie van de eenduidige landelijke afspraken rondom opsporing en vervolging van geweld tegen werknemers met een publieke taak

Panden met een luchtje

Een inventarisatie van aanpakken om verhuur van panden voor criminele doeleinden tegen te gaan

Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol

Black Box?

Een onderzoek naar opslagboxen in relatie tot criminaliteit: fenomeen en aanpak

Fietsdiefstal in Nederland

Van fenomeen naar aanpak

Sterk spul

Aard, omvang en ernst van de dopinghandel in Nederland

Voor de verandering

Een exploratief onderzoek naar pogingen tot het veranderen van seksuele gerichtheid en genderidentiteit in Nederland

2021

Werken aan werk

Een evaluatie van penitentiare arbeid

Medische missers

De gevolgen en nasleep van medische incidenten en ervaringen met de ondersteuning van de gedupeerden door het Casemanagement Medische Incidenten

Misdrijven in kinderschoenen

Een onderzoek naar de aanpak van 12- en 13-jarige misdrijfverdachten binnen en buiten het strafrecht

Amsterdam is dé taxistad van Nederland. Toeristen en inwoners van de stad maken gretig gebruik van het taxivervoer. Tegelijkertijd is het een kwetsbare en voor criminelen toegankelijke branche. In een fenomeenstudie naar de Amsterdamse taxibranche is onderzocht in hoeverre er malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in deze branche plaatsvinden. Het onderzoek is uitgevoerd door Bureau Beke in opdracht van de tactische stuurgroep van het RIEC Amsterdam-Amstelland. Het fenomeen is ontrafeld door middel van literatuuronderzoek, data-analyse, interviews, mystery visits, dossierstudie en een Organised Crime Lab. In deze publicatie wordt verslag gedaan van de bevindingen.

Het onderzoek laat zien dat de taximarkt in Amsterdam een slecht imago heeft, kwetsbaar is voor criminaliteit en gelegenheid biedt voor malafide praktijken. Die kwetsbaarheid is de laatste jaren versterkt doordat de markt is verzadigd en de concurrentie groot is. Naast dat er vakmensen in de branche werken, kan de taxibranche in verband worden gebracht met diverse vormen van (ondermijnende) criminaliteit. Het grootste deel van de incidenten die taxigerelateerd zijn of door taxichauffeurs worden begaan, zijn relatief licht. De taxi dient echter ook als vervoermiddel voor illegale goederen en criminelen enerzijds en anderzijds worden taxibedrijven opgericht als dekmantel voor malafide activiteiten. Daarnaast wordt geconstateerd dat de aanpak op dit moment achterblijft bij de ernst en complexiteit van de problematiek. In deze publicatie worden als slotstuk de kansen voor de aanpak geschetst om zowel het imago van de taxibranche te verbeteren als de misstanden binnen de branche terug te dringen.



ISBN 978-94-92255-44-0



9 789492 255440 >