

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1449

Vragen van lid **Kathmann** (PvdA) aan de Minister van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Sociale zaken en Werkgelegenheid over *het bericht dat meer dan de helft van de Amsterdamse taxichauffeurs betrokken was bij strafzaken in de afgelopen drie jaar* (ingezonden 14 december 2021).

Antwoord van Minister **Yeşilgöz-Zegerius** (Justitie en Veiligheid) (ontvangen 25 januari 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1239.

Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat meer dan de helft van de Amsterdamse taxichauffeurs betrokken was bij strafzaken in de afgelopen drie jaar?¹

Antwoord 1

Ik heb kennisgenomen van het onderzoek dat Bureau Beke in opdracht van het RIEC Amsterdam Amstelland heeft uitgevoerd.

Vraag 2

Kunt u zeggen of dit ook geldt voor andere steden? Zo ja, kunt u aangeven in welke gebieden van het land deze problematiek zich afspeelt?

Antwoord 2

Vanuit andere steden of gebieden is mij geen beeld bekend met recente cijfers over betrokkenheid van taxichauffeurs bij strafzaken in de afgelopen drie jaar.

Vraag 3

Kunt u aangeven of op andere plekken dan Amsterdam de taxichauffeurs vaak betrokken zijn bij georganiseerde criminaliteit? Zo ja, op welke plekken?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag twee.

¹ Het Parool, 7 december 2021, «Meer dan de helft Amsterdamse taxichauffeurs was afgelopen 3 jaar betrokken bij strafzaken», <https://www.parool.nl/amsterdam/meer-dan-de-helft-amsterdamse-taxichauffeurs-was-afgelopen-3-jaar-betrokken-bij-strafzaken~b0b9fc85/>

Vraag 4

Wat doet u om taxichauffeurs weerbaar te maken tegen de georganiseerde criminaliteit?

Antwoord 4

Het percentage taxichauffeurs in Amsterdam dat betrokken is bij verschillende vormen van criminaliteit zoals uit het aangehaalde onderzoek blijkt is zorgelijk. Echter, het percentage taxichauffeurs dat betrokken is bij georganiseerde criminaliteit is relatief klein. Desondanks is het zorgwekkend en is het belangrijk om taxichauffeurs weerbaar te maken tegen alle vormen van criminaliteit. In 2021 is door het Ministerie van Justitie en Veiligheid een campagne gestart gericht op ondernemers om criminele inmenging te voorkomen. Met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de gemeente Amsterdam, de Inspectie Leefomgeving en Transport, het Openbaar Ministerie, de politie, de Regionale Informatie en Expertise Centra en de Belastingdienst wordt naar aanleiding van het onderzoek van Bureau Beke verkend welke maatregelen er kunnen worden getroffen. Hierbij wordt niet alleen gefocust op weerbaarheid van chauffeurs, maar wordt ingezet op het breder aanpakken van georganiseerde criminaliteit in de taxibranche.

Vraag 5

Hoe houdt u toezicht op de taxichauffeurs en vindt u dit toezicht voldoende om de georganiseerde criminaliteit een hak te zetten?

Antwoord 5

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bewaakt de toegang tot het beroep en tot de markt middels controle op ondernemersvergunningen en chauffeurskaarten op basis van de Wet personenvervoer 2000. Ondernemers en chauffeurs moeten een verklaring omtrent gedrag (VOG) overleggen om respectievelijk de vergunningen en de chauffeurskaarten te krijgen en te behouden. Chauffeurs met een chauffeurskaart worden continu gescreend door Dienst Justis. Dit houdt in dat elke verandering in de justitiële documentatie van kaarthouders wordt doorgegeven aan Dienst Justis. Indien blijkt dat een chauffeur een overtreding heeft begaan die leidt tot het oordeel dat hij of zij niet langer in aanmerking komt voor een VOG, wordt de chauffeurskaart ingetrokken. Daarnaast wordt er ook lokaal toezicht gehouden. De ILT, de politie, de gemeente Amsterdam en het RIEC Amsterdam-Amstelland werken hierbij samen. Momenteel wordt er met betrokken organisaties verkend welke additionele maatregelen nodig zijn om georganiseerde criminaliteit tegen te gaan, zie ook het antwoord op vraag vier.

Vraag 6

Herkent u dat vaak taxichauffeurs met eenmanszaken verantwoordelijk zijn voor faciliteren van georganiseerde criminaliteit? Zo nee, wat klopt er niet aan de statistieken die blijken uit het betreffende onderzoek?

Antwoord 6

In het aangehaalde onderzoek komt naar voren dat veel taxichauffeurs zelfstandig ondernemer zijn, vaak in de vorm van een eenmanszaak. Een klein percentage van de taxichauffeurs is veroordeeld voor het faciliteren van georganiseerde criminaliteit. De onderzoekers hebben niet geconstateerd dat er een direct verband bestaat tussen taxichauffeurs met eenmanszaken en georganiseerde criminaliteit.

Vraag 7

Waarom denkt u dat taxichauffeurs over gaan op het faciliteren van de georganiseerde criminaliteit? Komt dit volgens u, bijvoorbeeld door slechte arbeidsomstandigheden dankzij platforms zoals Uber?

Antwoord 7

Er zijn geen aanwijzingen dat er een verband is tussen het faciliteren van criminaliteit en het aanbieden van taxidiensten via een platform. Er loopt momenteel een onderzoek naar de gevolgen van corona op de financieel-economische situatie van taxichauffeurs, hier zult u binnenkort door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over geïnformeerd worden.

Vraag 8

Denkt u dat de komst van grote taxiplatforms zoals Uber ervoor hebben gezorgd dat de georganiseerde criminaliteit makkelijker kan werken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

In het aangehaalde onderzoek wordt de kwetsbaarheid van de taxibranche verklaard door een aantal risicofactoren. Risicofactoren volgens de onderzoekers zijn onder andere de zelfstandigheid, de sociale aard van het beroep (in aanraking komen met veel verschillende mensen) en het gebruik van contant geld. Dit geldt voor zowel de opstap- als de bestelmarkt.

Vraag 9

Bent u bereid te kijken naar het indammen van grote taxiplatforms, om de georganiseerde criminaliteit het lastiger te maken om drugs, wapens of geld te vervoeren door steden?

Antwoord 9

Uit het aangehaalde onderzoek volgt niet dat het indammen van grote taxiplatforms georganiseerde criminaliteit tegengaat. De onderzoekers constateren dat de taxibranche aantrekkelijk is voor criminele organisaties. Dit betekent dat er gekeken moet worden op zowel bedrijfsniveau als individueel chauffeursniveau waar knelpunten zitten en hoe deze kunnen worden aangepakt. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag vier werken genoemde partijen met het aangehaalde onderzoek in de hand aan een integrale aanpak van de problemen. Daarnaast heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aangekondigd dit jaar te gaan starten met de periodieke evaluatie van de taxiwet- en regelgeving, onderdeel van de Wet Personenvervoer 2000. In 2023 wordt de evaluatie afgerond. Indien de evaluatie daar aanleiding toe geeft, zal er een wetstraject gestart worden om de wet- en regelgeving aan te passen.

Vraag 10

Bent u bereid om in gesprek te gaan met taxiplatforms die gebruik maken van zzp'ers om ervoor te zorgen dat malafide taxichauffeurs geweerd worden uit de branche?

Antwoord 10

Op dit moment spreken zowel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de ILT als de gemeente Amsterdam periodiek met taxiplatforms. In samenwerking met hen en andere betrokken departementen kan het Ministerie van Justitie en Veiligheid bij deze gesprekken aansluiten.