

Preventieve doorlichting van de taxibranche.

Een analyse van de kwetsbaarheid van de
taxibranche voor georganiseerde criminaliteit

Guido Brummelkamp

met medewerking van:
Pierre Verhees

Zoetermeer, juli 2008

Dit onderzoek is gefinancierd door de Directie Rechtshandhaving en Criminaliteit van het Ministerie van Justitie.

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij EIM bv. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van EIM bv. EIM bv aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with EIM bv. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of EIM bv. EIM bv does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	13
1.1	Het doorlichten van bedrijfssectoren	13
1.2	Preventie van georganiseerde criminaliteit	13
1.3	Aandacht voor de taxibranche	14
1.4	Onderzoek naar de taxibranche (1993 – heden)	15
1.5	Vraagstelling van het onderzoek	17
1.6	Opzet van het rapport	17
2	Het doorlichten van branches	19
2.1	Inleiding	19
2.2	Het onderzoekskader: Roadmap to vulnerability studies	19
2.3	Afbakening	20
2.4	Uitvoering van het onderzoek	22
3	De taxibranche	23
3.1	De deregulering van het taxivervoer	23
3.2	Omvang en samenstelling taxibranche	24
3.3	Werkgelegenheid en lonen	27
3.4	De bedrijfshuishouding van taxibedrijven	29
3.5	Bestuurlijke context	33
3.6	Recente ontwikkelingen	37
4	Criminaliteit in de taxibranche	39
4.1	Inleiding	39
4.2	Geregistreeerde criminaliteit onder taxichauffeurs	39
4.3	Criminaliteit in relatie tot het beroep van taxichauffeur: de glijdende schaal	49
4.4	Taxispecifieke georganiseerde criminaliteit	53
4.5	Conclusies	56
5	Kwetsbaarheid	59
5.1	Inleiding	59
5.2	Kwetsbaarheden in de branche	59
5.3	Kwetsbaarheden in de bedrijfsvoering	61
5.4	Kwetsbaarheden in de bestuurlijke omgeving	64
5.5	Conclusies	66
6	Conclusies	69
	Literatuur	73
	Bijlage I	Respondenten 75
	Bijlage II	Analyse van JustID register 77

Samenvatting

Inleiding

In het kader van preventie van georganiseerde criminaliteit laat het ministerie van Justitie sinds een aantal jaren bedrijfssectoren doorlichten. Het doel hiervan is om inzicht te krijgen in de aantrekkelijkheid en kwetsbaarheid van deze sectoren voor georganiseerde misdaad. Deze doorlichtingen zijn gestart in 1997 in het kader van het door het ministerie opgezette Programma preventie georganiseerde criminaliteit (PPGC). Inmiddels zijn studies verricht naar het betaald voetbal, de transportsector, de gezondheidszorg en de cannabisbranche. Het doorlichten van sectoren sluit aan bij het idee van situationele preventie. Een benadering die in de jaren negentig internationaal aanhang heeft gevonden. Volgens dit idee komt criminaliteit vooral voort uit kansen: kansen die worden gegrepen door calculerende burgers. Criminelen hebben volgens deze optiek geen uitzonderlijke afwijking maar zijn mensen met een vooral ondernemende instelling. De mate waarin criminaliteit voorkomt, wordt bepaald door de gecombineerde aanwezigheid van gemotiveerde daders, aantrekkelijke doelwitten en de afwezigheid van toezicht. Op basis van dit idee kan worden verondersteld dat georganiseerde criminaliteit op zijn minst kan worden gehinderd door onderdelen van de bovenwereld - die mogelijk kunnen worden misbruikt voor illegale praktijken - weerbaarder te maken.

In deze studie wordt ingegaan op de kwetsbaarheid van de taxibranche. Aanleiding voor deze doorlichting zijn diverse geluiden binnen en buiten de taxibranche geweest over misstanden.

De taxibranche

Tot het taxivervoer wordt gerekend het beroepsmatige vervoer in personenauto's en – busjes met maximaal 9 zitplaatsen (inclusief bestuurder). De taximarkt is te verdelen in twee soorten vervoer: straatwerk en contractwerk. Met het straatwerk worden de ritten bedoeld waarbij een willekeurige klant eenmalig naar een bepaalde bestemming wordt gebracht en met contractwerk gaat het om vaste trajecten of groepen van klanten die bediend worden onder een contract.

In april 2007 stonden bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat – die verantwoordelijk is voor het toezicht op de branche- 48.860 taxichauffeurs geregistreerd. Kenmerkend voor de branche zijn de vele kleinschalige bedrijven. Ruim 60% is een eenmansbedrijf. Slechts 17% van alle bedrijven heeft meer dan vijf mensen in dienst. Met de deregulering is de kleinschaligheid toegenomen. De stijging van het totale aantal taxibedrijven is hoofdzakelijk het gevolg van de toestroom van zelfstandigen zonder personeel. Waar voorheen veelal twee of drie chauffeurs een vergunningen deelden is het aantal zelfstandigen zonder personeel de laatste jaren sterk toegenomen.

Het verloop onder taxiondernemingen is groot. De stijging van het aantal bedrijven sinds 2000, en de gelijktijdige daling van de opbrengsten, hebben de marges onder druk gezet en geleid tot een stijging van het aantal bedrijfsopheffingen. Het verloop was met name hoog in de periode 2001-2003. Van de in die jaren opgeheven bedrijven was 70% in hetzelfde jaar

opgericht. Veel ondernemers hebben de kansen die de deregulering bracht aangegrepen door een bedrijf te beginnen maar veel van hen kwamen er al snel achter dat dit niet lukte. Een groot deel van hen was van allochtone afkomst. Na 2003 is het aantal opgeheven bedrijven gedaald en is er enige rust in de branche gekomen. Sinds 2005 is het aantal opgeheven taxibedrijven echter weer iets toegenomen.

De van oudsher sterk autochtone taxiwereld is wat etniciteit betreft de afgelopen tien jaar tijd sterk veranderd. In 2000 was één op de drie starters in deze branche van allochtone afkomst, in 2004 de helft. Op dit moment vormen allochtonen veruit de meerderheid onder ondernemers en chauffeurs die op dit moment in de grote steden de branche betreden. Onder hen bevinden zich vooral veel Marokkanen en Turken.

Geregistreeerde criminaliteit

Het ministerie van Justitie houdt een registratie bij van personen die overtredingen en/of misdrijven hebben begaan. De Justitiële Informatiedienst (JustID) is belast met het onderhoud van het register. In het register zijn personen opgenomen die verdacht zijn geweest van een strafbaar feit voorzover dat feit bestraft kan worden met een boete van tenminste € 100,00 of een vrijheidsstraf. Het betreffen zowel overtredingen als misdrijven. Voor overtredingen geldt dat deze tot maximaal vijf jaar na de pleegdatum blijven geregistreerd. Misdrijven blijven langer staan. De registratietermijn verschilt per misdrijf en per delinquent. Doorgaans blijft een misdrijf tenminste dertig jaar in het register opgenomen.

Van de 48.860 personen die bij de IVW zijn geregistreerd omdat zij een chauffeurspas bezitten, zijn er in totaal 12.425 opgenomen in het bestand van JustID. Wanneer de selectie zich beperkt tot personen die alleen in de afgelopen tien jaar onderwerp zijn geweest van politie-/justitieonderzoek gaat het om 11.652 chauffeurs. Het betreft 24% van de totale populatie taxichauffeurs. Van hen zijn er 6.726 chauffeurs onherroepelijk veroordeeld door een rechter. Het gaat om zaken die vaak vanwege hun zwaarte niet konden worden afgedaan met een transactie. Het betreft 14% van alle taxichauffeurs.

Taxichauffeurs met een registratie bij JustID komen onder vrijwel alle leeftijden voor. Wel zijn in het bestand van JustID oudere taxichauffeurs (boven de 44 jaar) ondervertegenwoordigd en de jongere taxichauffeurs (onder de 44 jaar) oververtegenwoordigd. Deze oververtegenwoordiging geldt in het bijzonder voor chauffeurs in de leeftijd van 29 tot 33 jaar. Van hen is bijna veertig procent geregistreerd bij justitie.

De meest voorkomende overtredingen zijn rijden onder invloed en rijden zonder WA verzekering. In de periode 1997-2007 zijn hiervoor respectievelijk 2.004 en 1.856 chauffeurs aangehouden.

In totaal zijn er de afgelopen tien jaar 3.277 chauffeurs veroordeeld voor een misdrijf in het kader van het Tweede Boek van het Wetboek van Strafrecht. Zij vormen 6,7% van alle geregistreeerde taxichauffeurs. Veel voorkomende misdrijven die onder dit Boek vallen zijn: mishandeling (758 veroordeelde chauffeurs), diefstal (641 chauffeurs), inbraak (427 chauffeurs), bedreiging met openlijke geweldpleging (412 chauffeurs), valsheid in geschrifte (360 chauffeurs).

Tegen 523 taxichauffeurs is in de afgelopen tien jaar een onderzoek uitgevoerd in het kader van een (veronderstelde) overtreding van de Opiumwet. van hen zijn er uiteindelijk 346 onherroepelijk veroordeeld. In het kader van de Wet Wapens en Munitie zijn in de afgelopen tien jaar 449 taxichauffeurs onderwerp geweest van één of meerdere politieonderzoeken. 197 zijn er uiteindelijk veroordeeld.

Betrokkenheid bij georganiseerde criminaliteit

De concrete aanwijzingen voor betrokkenheid van de taxibranche bij georganiseerde criminaliteit zijn schaars. Het register van JustID biedt aanknopingspunten voor zover politie en justitie waarnemingen hebben gedaan. Het betreffen politie- /justitieonderzoeken die verricht zijn vanwege vermeende deelname aan een criminele organisatie, drugsdelicten, wapendelicten (m.b.t. de categoriën II & III) en afpersing. Hiervoor zijn respectievelijk 46, 523, 111 a 230, en 75 chauffeurs onderwerp geweest van onderzoek. De helft van de zaken die betrekking hadden op onderzoek naar deelname aan een criminele organisatie (art. 140, WvS) was gelieerd aan drugshandel of -productie.

Er zijn verschillende mogelijkheden waarop een taxichauffeur zich dienstbaar kan maken aan de georganiseerde criminaliteit. In de eerste plaats kan een taxi dienen als intermediair of loket. Met name in combinatie met heling en ten behoeve van drugshandel en (illegale) prostitutie. Ten tweede kan een taxi dienen als transportmiddel voor personen of goederen ten behoeve van criminele activiteiten. Ook voor deze functie bestaat samenhang met drugscriminaliteit en illegale prostitutie. Ten derde kan de taxiwereld dienen als ogen en oren. Een laatste functie betreft het witwassen van criminele gelden. Dit onderzoek levert echter geen concrete aanwijzingen op dat de taxibranche hiervoor substantieel wordt misbruikt door criminele organisaties.

Kwetsbaarheid

De taxibranche is gevoelig voor criminaliteit. Deze gevoeligheid hangt in de eerste plaats samen met de branchecultuur en de zelfredzaamheid die chauffeurs aan de dag moeten leggen om te kunnen overleven in een markt waar inkomsten voortdurend onder druk staan. Om hun inkomsten wat aan te vullen, bestaan in de branche uiteenlopende trucs. Deze zijn weliswaar veelal onrechtmatig maar zij worden door betrokkenen vaak beschouwd als onvermijdelijke onderdelen van het spel. De deregulering heeft deze cultuur versterkt en heeft in grote steden bovendien geleid tot individualisering onder chauffeurs en een afname van onderlinge sociale controle.

De normen die in de branche gelden, conflicteren nogal eens met de wettelijke normen en die van de autoriteiten die de wetten moeten handhaven. Veel chauffeurs worden daardoor nogal eens geconfronteerd met normen die door autoriteiten worden opgelegd en gehandhaafd maar die voor hen min of meer vervreemdend zijn. In de branche bestaat het idee dat de overheid aan de andere kant van de lijn staat en geen begrip noch respect heeft voor hun situatie . Er bestaat hiermee een voedingsbodemp voor de eerder genoemde trucs, welke vallen onder de categorie 'folks crime': vergrijpen waar men openlijk over spreekt, en die soms zelfs niet meer als onrechtmatig of illegaal worden herkend. Kwetsbaarheid voor

georganiseerde criminaliteit is daarentegen minder direct. Binnen de branche is sprake van een glijdende schaal. Uiteindelijk zijn slechts weinig chauffeurs bekend met georganiseerde criminaliteit.

De overheid heeft in de loop der jaren de kwaliteit van het taxivervoer en ook de integriteit van chauffeurs proberen op peil te houden. Zij vormen tezamen een bestuurlijke context die de weerbaarheid van de branche moet versterken. Deze lijken tot op zekere hoogte effectief. Te denken valt aan de vakbekwaamheidseisen, de verklaring omtrent het gedrag als voorwaarden voor het verkrijgen van een chauffeurspas en de handhaving (inclusief zichtinspecties).

De bestuurlijke druk wordt door taxichauffeurs als hoog ervaren. Zij worden geconfronteerd met een verscheidenheid aan regels waardoor zij zich gecontroleerd en belemmerd voelen. Aangezien de feitelijke criminaliteit in de branche zich concentreert rond enkele honderden chauffeurs, dient een versterking van de weerbaarheid van de branche, zich in de eerste plaats te concentreren. In plaats van de gehele branche onderwerp te laten zijn van zwaardere regels en handhaving, zal een gerichte aanpak op kwetsbare plekken effectiever zijn. Voorbeelden van gerichte bestuurlijke druk zijn: gemeentelijke toezicht, effectieve behandeling van klachten en een stringent beleid inzake de afgifte van een verklaring omtrent het gedrag.

1. Gemeentelijke aanpak

Ondanks het gegeven dat gemeenten de afgelopen jaren bevoegdheden zijn kwijtgeraakt, hebben de grotere steden nieuwe initiatieven genomen om de kwaliteit en orde in de branche te herstellen of te verbeteren. Een voorbeeld hiervan is het actieve toezicht op taxistandplaatsen, die gelden als risicogebieden. Een ander voorbeeld betreft het inrichten van taxistandplaatsen voor zogenoemde kwaliteitstaxi's. Deze maatregelen lijken veelbelovend omdat zij vooral ook appelleren aan een behoefte onder goedwillende taxichauffeurs. Lang nog niet alle gemeenten hebben echter een taxibeleid ontwikkeld.

2. Meldpunt voor taxiklachten

Een van de centrale doelstellingen van de deregulering was dat taxi's meer zouden gaan concurreren op prijs en kwaliteit. Deze concurrentie is vanwege de specifieke kenmerken van de branche niet helemaal goed tot ontwikkeling gekomen. Met betrekking tot de straattaxi's wordt de marktwerking op taxistandplaatsen in de praktijk vaak belemmerd omdat klanten zich min of meer gedwongen voelen de voorste taxi te nemen. Het komt er daardoor vaak op neer dat de voorste taxi een monopoliepositie heeft. De klant neemt de voorste taxi ongeacht de kwaliteit van auto of chauffeur. Met betrekking tot het contractvervoer wordt marktwerking belemmerd doordat de inkoper van taxidiensten niet dezelfde is als de gebruiker. Ouders van kinderen die met een taxi naar een dagbesteding moeten worden vervoerd, kunnen doorgaans niet zelf een keuze maken voor een taxibedrijf.

Het marktmechanisme verdient daarom ondersteuning. Hier is deels al in voorzien met het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi. Het meldpunt speelt echter nog niet de rol die het zou kunnen spelen. In de eerste plaats omdat de consument de weg naar het meldpunt nog niet weet te vinden. Waarschijnlijk vanwege onbekendheid, mogelijk ook omdat men weinig

effect van een melding verwacht. Tot nu toe is er nog geen taxichauffeur geweest van wie de chauffeurspas is ingenomen vanwege klachten bij het meldpunt. Een eerste stap in het versterken van de functie van het meldpunt is vooralsnog het vergroten van zijn bekendheid.

3. Afgifte Verklaring omtrent het gedrag

De analyse van antecedenten van de huidige taxipopulatie leert dat er enkele honderden chauffeurs in werkzaam zijn, die er vanwege de ernst van door hen gepleegde delicten niet in thuis horen. Dit is een aanwijzing dat de uitvoering van het toetsingsbeleid aandacht verdient. Naast een stringentere afgifte van verklaringen omtrent het gedrag een keer in de vijf jaar, zou een toetsing van integriteit ook moeten plaatsvinden op het moment dat een taxichauffeur onherroepelijk is veroordeeld. Nu is het nog zo dat een veroordeling vanwege een ernstig misdrijf pas tot ontzegging van de chauffeurspas leidt op het moment dat de chauffeur zijn pas wil verlengen. Deze aanpassing in het beleid rond de afgifte van VOG's zal de branche in ieder geval kunnen ontdoen van een groep serieuze delinquenten.

Summary

Background of the study

Since the 1990s the Dutch government has been actively searching for effective means to prevent organized crime, this in addition to the more conventional repressive approaches. One approach to forming a preventive strategy is the premise that organized crime cannot survive without the existence of a country's legal business sectors. Various examples of criminal investigations show that legal sectors have been misused for criminal purposes. In the same way as regular businesses criminal organizations need resources such as: legal services, financial knowledge, logistic services and opportunities to launder money. Taking this into account it could prove to be effective to combat criminals by making the legal world more easy to defend.

As a part of its preventive strategy the Dutch Ministry of Justice examined various business sectors to ascertain their vulnerability to being misused. Among the sectors studied are: the coffee shops (cannabis branch), professional soccer, art galleries and charities. Some foreign countries also carried out such studies as part of a similar preventive strategy. The diamond and music sectors were examined in Belgium and in Italy they recently finalized the screening of the fashion industry in Milan.

This study examines the vulnerability of the taxi sector to organized crime. The first step was taken using the 'Roadmap to vulnerability' studies. These studies provide a comprehensive analysis of a branch in which both the micro level of a single enterprise has been included as well the meso and macro context of such a business e.g. its legal and administrative framework.

The second step was to assess the vulnerability by looking at the extent to which criminality actually occurs. For this purpose an analysis of the criminal records of individual taxi drivers was made.

The taxi sector

Until 2002 the Dutch taxi sector had been very strictly regulated. Market access was restricted by local authorities that issued only a limited number of taxi licences. A major reform took place to allow the market to become more competitive. Since then anyone who passes the competence test and holds the requisite documents (such as a certificate of good conduct) is entitled to drive a taxi.

At first deregulation led to growth in the sector. Many new drivers entered the market but although the competition became more fierce, it did not result in reduced taxi fares nor to a higher service level. At the same time the sector became more fragmented. Businesses with employees were replaced by self-employed drivers. Currently the sector is characterized by a high turnover among drivers, permanent pressure on margins, low wages, an increase in ethnic diversity and a decrease in self-control.

Taxi drivers subject of criminal investigation

Although taxi drivers must submit a certificate of good conduct every five years, many of them have a criminal record. In the Netherlands a criminal record consist of a person's minor offences (with a minimum penalty of € 100,00) and criminal offences. It also includes petty offences recorded by the police and justice without any further steps being taken. Of the total of 48.860 persons registered as taxi drivers, 11.652 have a criminal record as they have been subjected to criminal investigation in the last ten years. For nine percent of the total population of taxi drives this registration involves a criminal offence. The most frequent types of offences are mishandling, theft, intimidation, vandalism, forgery and dealing in stolen goods.

Of the 11.652 drivers that have been the subject of police investigation 6.726 had actually been sentenced by a judge. The conviction of at least 3.277 drivers was related to one or more crimes as described in the penal code. Crimes that occurred most frequently among taxi drivers include assault (758 convicted drivers), theft (641 drivers), intimidation (412 drivers), fraud (360 drivers) and drug related offences (346 drivers).

The great majority of criminal records have no (visible) links to organized crime, relatively few are possibly related to it. Firstly there are those cases that were investigated under article 140 of the Penal Code (participation in a criminal organization). Forty-six drivers were suspected of such crimes . In all these cases the drivers concerned had also been investigated in relation to other crimes. More than fifty percent of these cases were drug-related. Secondly it was found that of the drivers investigated some had also committed crimes that are commonly committed in a criminal network, part of a chain of illegal activities. Examples are trafficking weapons or drugs (such as cocaine and heroin), extortion and dealing in stolen goods.

Misuse of the sector

Based on the interviews held with taxi drivers and with professionals who deal with the sector on a regular basis, such as police officials and the Traffic and Water Management Inspectorate, a picture of the ways the sector can be misused has been compiled. This picture consists of four elements: 1) a taxi as counter for illegal trade; 2) a taxi as means of transport for illegal trade; 3) a taxi driver as supplier of information; and 4) a taxi business as cover for money laundering. These functions are particularly likely among the self employed drivers who work from taxi stands, rather than the taxi companies that are mainly concerned with contract transport (on the instructions of medical insurance companies).

ad 1) Taxi drivers who are interested in additional illegal gains have many opportunities to supplement their income. The profession of taxi driver can easily be matched with various undeclared or illegal deals such as drug trafficking and dealing in stolen goods.

Ad 2) Taxis can fulfill a logistic function in the local trafficking of illegal goods. Existing literature, in particular, and the interviews held provided an insight into the role of taxis in drug trafficking and the facilitation of forced prostitution.

ad 3) Taxi drivers are very suitable to participate in an informal information network. This already occurs regularly during their daily work. There is a lively exchange of information among drivers that helps them to pass on rides. In addition drivers may also maintain structural contacts with clients.

that could possibly include clients from grey business circuits that are affiliated to (semi) criminal activities such as coffee shops and the sex industry. In this way a taxi driver may more easily be seduced by illegal gains than employees in other branches with fewer contacts with criminal sectors.

ad 4) Money laundering: it does not seem easy to launder money within the taxi sector. The constant pressure on turnover since the deregulation restricts the opportunities to launder substantial amounts without being noticed by the authorities. It is also a complicated process to commit fraud. In addition to keeping fictitious records of wages it is also necessary to keep a fictitious record of jounries completed and it requires the co-operation of people who possess a taxi license.

What makes the sector vulnerable for organized crime

The taxi sector is vulnerable to crime. This is related , in the first instance. to its culture and the need for drivers to act expediently. This need became more urgent after the deregulation which led to an instant decrease in profits and income. The profession of taxi driver demands independent action and an opportunity driven attitude. Taxi drivers have to survive in a market in which income and provisions are not a matter of course. In order to survive the branch distinguishes itself by creating a culture using tricks that may help to complement earnings. Although the use of these tricks is illegal, most of them cannot be regarded as serious forms of crime. This may be referred to as petty crime and is often regarded as an inevitable fact of life. Deregulation has intensified this culture and has led to more individualization and expediency among drivers. Since then social control among drivers has diminished.

The conventions within the sector regularly conflict with the legislative norms and the authorities that are responsible for law enforcement. Many taxi drivers are confronted with a legal state of affairs that they consider as alienating. Many of them consider the authorities as being hostile and not having any consideration for their situation. This provides a breeding ground for the tricks mentioned earlier. Although the vulnerability to organized crime cannot directly be derived from this situation, it has become obvious that it helps a minority of drivers to move on a sliding scale that leads from petty crime to more serious offences.

1 Inleiding

1.1 Het doorlichten van bedrijfssectoren

In het kader van preventie van georganiseerde criminaliteit laat het ministerie van Justitie sinds een aantal jaren bedrijfssectoren doorlichten. Het doel hiervan is om inzicht te krijgen in de aantrekkelijkheid en kwetsbaarheid van deze sectoren voor georganiseerde misdaad. Deze doorlichtingen zijn gestart in 1997 in het kader van het door het ministerie opgezette Programma preventie georganiseerde criminaliteit (PPGC). Inmiddels zijn studies verricht naar het betaald voetbal, de transportsector, de gezondheidszorg en de cannabisbranche. De komende jaren zullen nog meer branches volgen. Deze doorlichtingen worden nodig geacht omdat georganiseerde criminaliteit zich niet alleen beweegt in de onderwereld. Een deel heeft belangen en soms machtsposities binnen de legale bovenwereld. Deze vermenging stelt criminelen in staat om het normale economische functioneren van de maatschappij dienstbaar te maken aan hun criminele activiteiten. Legale sectoren kunnen op verschillende wijzen dienstbaar zijn. In de eerste plaats dient vermenging vaak als tactiek om de herkomst van crimineel geld af te schermen: het witwassen. Ook komt het omgekeerde voor waarbij geld dat is verdiend met legale activiteiten, wordt gebruikt om criminele activiteiten te financieren. Vermenging van onder- en bovenwereld heeft niet alleen betrekking op geldstromen, vaak ook wordt door criminelen een beroep gedaan op de kennis en bevoegdheden van beroepsgroepen als de advocatuur, het notariaat of financiële dienstverleners (KLPD, 2004). Deze wetenschap heeft autoriteiten ertoe gebracht de aanpak van georganiseerde criminaliteit niet te beperken tot de criminelen zelf maar ook onderzoek te doen naar de legale sectoren waar criminelen zich mogelijk van kunnen bedienen.

1.2 Preventie van georganiseerde criminaliteit

Het doorlichten van sectoren sluit aan bij het idee van situationele preventie. Een benadering die in de jaren negentig internationaal aanhang heeft gevonden. Volgens dit idee komt criminaliteit vooral voort uit kansen: kansen die worden gegrepen door calculerende burgers. Criminelen hebben volgens deze optiek geen uitzonderlijke afwijking maar zijn mensen met een vooral ondernemende instelling. De mate waarin criminaliteit voorkomt, wordt bepaald door de gecombineerde aanwezigheid van gemotiveerde daders, aantrekkelijke doelwitten en de afwezigheid van toezicht (Felson, 1994; Huisman, 2005). In het verlengde hiervan beschrijft Vander Beken (2005) georganiseerde criminaliteit als een 'profit and opportunity driven phenomenon'. Huisman (2005) illustreert de betekenis van deze benadering met het delict 'protectie'. Protectie is alleen mogelijk met gemotiveerde daders (kansarme jongeren die het graag willen maken), aantrekkelijke doelwitten (goed renderende horeca ondernemingen) en gebrek aan effectief extern toezicht (protectie binnen de gesloten Chinese gemeenschap).

Deze benadering heeft consequenties gehad voor de aanpak van georganiseerde criminaliteit. Het is niet langer houdbaar om georganiseerde

criminaliteit louter te bestrijden met strafrechtelijk opsporingsonderzoek. Er zijn in dit kader nieuwe strategieën ontwikkeld, waarbij georganiseerde criminaliteit vooral ook in economische perspectief wordt geplaatst. Georganiseerde criminaliteit wordt hierbij beschouwd als een verschijnsel dat het best kan worden bestreden door de winstmogelijkheden te beperken. De aanpak van criminaliteit is hiermee veel omvattender geworden. In aanvulling op het strafrecht dat vooral gericht is op vervolging van individuele criminelen, streeft men er ook naar om de omstandigheden die mogelijkheden bieden voor georganiseerde criminaliteit te analyseren en te beïnvloeden (Van de Bunt, 2003; Huisman, 2005). Het gevolg hiervan is dat de verantwoordelijkheid voor de aanpak van criminaliteit niet meer alleen ligt bij de strafrechtelijke maar ook bestuursrechtelijke overheden.

Nederland staat niet alleen in deze ontwikkelingen en inspanningen. In de tweede helft van de jaren negentig is in Europees verband gewerkt aan de ontwikkeling van een preventief beleid ten aanzien van georganiseerde misdaad. Dit beleid is op onderdelen ook vastgelegd in verdragen met de lidstaten.

1.3 Aandacht voor de taxibranche

De taxibranche kampt met een slecht imago. Het algemene beeld van met name de grootstedelijke taxiwereld is dat het een jungle is met een hoog onbekwaam en opportunistisch gehalte. Dit beeld is vooral ontstaan door verhalen van reizigers over ongemakken en door de enkele harde misstanden die in de afgelopen jaren over de Amsterdamse taxiwereld in de publiciteit zijn gekomen. In 2003 is opinieonderzoek gedaan onder Amsterdamse burgers en taxireizigers. In het kader hiervan zijn onder meer reizigers geïnterviewd die net een taxirit hadden gemaakt. De uitkomsten van het onderzoek zijn verfrissend omdat de feiten ermee van het publieke onderbuikgevoel worden gescheiden. De onderzoekers concluderen dat de problemen met taxi's veel groter lijken dan ze in feite zijn. Zij stellen dat in de publieke opinie misstanden worden gegeneraliseerd; iets dat in belangrijke mate wordt veroorzaakt door de vaak eenzijdige berichtgeving in de media. Het oordeel van de Amsterdamse burger wordt meer beïnvloed door verhalen uit zijn omgeving of media dan door feitelijk taxigebruk (Ecorys, 2003).

Naast het slechte imago heeft de taxibranche veel aandacht gekregen vanwege de liberalisering. Sinds 2000-2002 is er veel beweging geweest in de branche. Ondanks de aanwijsbare relevantie van de liberalisering – namelijk de ongewenste mededingingsverhoudingen in met name Amsterdam- zijn de meningen over de wenselijkheid van de huidige situatie zeker niet onverdeeld positief. En hoewel het aantal klachten dat binnenkomt bij het Landelijk Meldpunt Taxiklachten aanzienlijk lager is dan voorzien, zijn ongemakken van reizigers en chauffeurs veelgehoord. Dit geldt vooral voor de straattaxi's. Dit zijn de taxi's die op standplaatsen of elders reizigers meenemen en taxi's die op afroep via een taxicentrale werken. Veruit het grootste deel van dit straattaxivervoer vindt plaats in de grote steden. In deze steden zijn de verhoudingen tussen chauffeurs en ondernemers dan ook verhard. De collegialiteit die nogal eens voortkwam uit de verbondenheid van chauffeurs van eenzelfde taxicentrale is deels

verdwenen. De wereld van de grootstedelijke straattaxi is geïndividualiseerd, veel taxibedrijven zijn in omvang afgenomen, steeds meer taxichauffeurs rijden als zelfstandige zonder personeel.

Gelijk aan deze ontwikkeling is de aandacht van autoriteiten voor de branche toegenomen. Deels ingegeven door het imago en klachten van reizigers, deels door de wetgever die sinds kort nieuwe eisen stelt zoals bijvoorbeeld aan de vakbekwaamheid van chauffeurs. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) voert door het hele land inspecties uit, observeert en doet op gezette tijden ook aan mysterie shopping in taxi's. Naast IVW hebben ook Belastingdienst en UWV extra belangstelling voor de branche. Het percentage van regelovertreders bij de steekproefsgewijze controles zijn bij taxibedrijven altijd erg hoog. Veel bedrijven houden er een ondeugdelijke administratie op na, vaak ook worden chauffeurs onderschept die ten onrechte een uitkering ontvangen. Recent is hier de aandacht van het ministerie van Justitie bijgekomen.

1.4 Onderzoek naar de taxibranche (1993 – heden)

De taxibranche is veelvuldig onderwerp geweest van onderzoek. Enkele van deze onderzoeken hebben zich specifiek gericht op criminaliteit. De meeste van deze onderzoeken worden uitgevoerd in het kader van verantwoordelijkheden van overheden die belast zijn met het bevorderen van regelnaleving of strafrechtelijke opsporing. In aanvulling op deze onderzoeksactiviteiten hebben in de afgelopen 10 a 15 jaar onderzoeken plaatsgevonden waarover gepubliceerd is.

1993: Onderzoek Regionaal Interdisciplinair Fraudeteam Amsterdam

Een uitvoerig onderzoek dateert uit 1993, het is destijds in opdracht van de Amsterdamse wethouder uitgevoerd door het toen net opgerichte Regionaal Interdisciplinair Fraudeteam. De taxibranche kwam uit dit onderzoek naar voren als een branche waarin buitengewoon veel gefraudeerd werd maar waar tegelijkertijd geen aanwijzingen bestonden dat de georganiseerde misdaad er zich systematisch meester van had gemaakt. De onderzoekers stelden dat - de toen nog gereguleerde branche - overzichtelijk in elkaar zat. Zij stelden voorts dat de neiging tot het plegen van fraude met name werd ingegeven door de kunstmatige beperking van het aantal taxi's en dan met name de beperking van het aantal vergunningen dat door het Centrale Bureau van Taxi's (VBvT) werd uitgegeven. Dit bureau beheerde het systeem van meldpalen waar chauffeurs in volgorde van aankomst moesten wachten. Later is dit beheer overgegaan naar de rechtopvolger van de VBvT, de Taxicentrale Amsterdam (TCA). De beperking van het aantal vergunningen en de mogelijkheid om de vergunning over te dragen aan een andere persoon zorgden ervoor dat deze vergunningen een handelswaarde kregen. Op het hoogtepunt werd tot 300.000 gulden voor zo'n vergunning betaald. De onderzoekers stelden dat met name deze investeringen fraude in de hand werkt. Ondernemers werden immers min of meer gedwongen op zoek te gaan naar aanvullende inkomsten om alle kosten te kunnen dekken.

2002: onderzoek 'Een gesloten huis'

In 2002 - op het moment waarop de deregulering van de taximarkt haar beslag kreeg - heeft de gemeente Amsterdam opnieuw onderzoek laten uitvoeren naar de taxibranche. Aanleiding voor het onderzoek waren gewelddadige incidenten en een verharding in de Amsterdamse taxiwereld. Het onderzoek had in de eerste plaats tot doel de rol van de gemeente te evalueren, maar geeft tevens een beeld van de stand van zaken in de branche. De onderzoekers schetsen een dubbel beeld. De taxiwereld bestaat uit individualistisch ingestelde ondernemers met sterke onderlinge concurrentieverhoudingen terwijl het tegelijkertijd een wereld is waarin groepen van chauffeurs een voor buitenstanders gesloten milieu vormen. Volgens de onderzoekers is de branche daarmee ongrijpbaar en moeilijk te doorgronden.

2002-2006: monitoring en evaluatie deregulering taxivervoer

Hoewel de branche sinds 2000 een deregulering heeft doorgemaakt en de noodzakelijke investeringen voor beginnende taxibedrijven aanzienlijk zijn teruggebracht, is regelovertreding in de branche een punt van zorg gebleven. Op dit moment lijkt fraude vooral ingegeven door de druk op de marges die is ontstaan door de sterke toestroom van nieuwe taxi's sinds 2000. De IVW, de politie, de Belastingdienst en de UWV voeren steekproefsgewijs inspecties uit. Hieruit blijkt dat het merendeel van de taxibedrijven er een boekhouding met onregelmatigheden op na houdt. Het belangrijkste verschil met de periode van voor de deregulering is dat met name vanaf de standplaatsen het taxigebbruik is afgenomen waardoor met name in de straattaxi de omzet en bedrijfsresultaten onder druk zijn komen te staan. Hierbij zij opgemerkt dat het beeld in vooral de vier grote steden minder positief is dan het landelijke (TNS NIPO/KPMG, 2004).

2006: Oriënterend onderzoek Schiphollicenties

In aanvulling op de reguliere gecoördineerde inspecties startte in de zomer van 2006 een oriënterend onderzoek van het openbaar ministerie naar vermeende handel in vergunningen en diploma's in de taxiwereld op Schiphol. Hoewel in de rest van Nederland de taximarkt is vrijgegeven, kent de luchthaven nog steeds een capaciteitsbeleid waarbij het taxivervoer is voorbehouden aan een beperkt aantal taxi's. Het taxivervoer is in een Europese aanbesteding gegund aan enkele grote taxibedrijven. Ondanks de afspraken tussen vervoerders en Schiphol zouden vergunningen illegaal buiten de gebruikelijke loting om worden verhandeld (De Telegraaf, september 2006).

In al deze jaren heeft slechts één zaak bekendheid gekregen waarin concrete banden tussen taxiwereld en de georganiseerde misdaad zijn geconstateerd. Het betreft een zaak die bekend staat als de 'Cyprus constructie', waarbij bestuursleden van de TCA hebben meegewerkt aan het witwassen van met criminaliteit verworven inkomsten. Voor deze witwasoperatie richtten TCA bestuurders op Cyprus een bedrijf op dat uit verschillende hoeken van de wereld crimineel geld ontving dat vervolgens werd geïnvesteerd in Amsterdams vastgoed (Middelburg, 2006). Hoewel deze zaak een negatieve uistraling had op de taxibranche is het niet vastgesteld dat de branche er direct mee te maken had. Uit deze zaak kan

niet worden opgemaakt dat de branche is geïnfilteerd door de georganiseerde misdaad. De TCA bestuursleden lijken vooral op persoonlijke titel betrokken te zijn geraakt zonder dat gebruik werd gemaakt van eventuele witwasmogelijkheden binnen het taxibedrijf. Dit was overigens wel het geval in de latere affaire rond de bedrijfsvoering van de TCA en de verduistering van gelden uit het pensioenfonds. Deze latere affaire stond echter weer los van de georganiseerde misdaad.

1.5 Vraagstelling van het onderzoek

Centraal in dit onderzoek staat de vraag voor welke vormen van (georganiseerde) criminaliteit de taxibranche gevoelig is en hoe de kwetsbare plekken in de branche zijn te onderscheiden. De beantwoording van deze vraag moet beleidsmakers ondersteunen in het bijstellen of ontwikkelen van een preventieve aanpak van georganiseerde criminaliteit. Deze doelstelling wordt hier vertaald in drie onderzoeksvragen:

- Voor welke vormen van georganiseerde criminaliteit is de taxibranche kwetsbaar?
- Wat maakt de taxibranche kwetsbaar voor georganiseerde criminaliteit?
- Hoe kan de weerbaarheid van de branche tegen (georganiseerde) criminaliteit worden verhoogd? Welke aanknopingspunten biedt dit voor beleidsmakers?

De nadruk ligt in het onderzoek niet zozeer op het meten van de omvang van criminaliteit maar veeleer op het verschaffen van inzicht in de kwetsbaarheid van de branche. Het moet vooral duidelijk worden welke factoren bepalend zijn voor deze kwetsbaarheid. Met name dit laatste moet beleidsmakers handvatten bieden om de weerbaarheid van de taxibranche te vergroten.

1.6 Opzet van het rapport

Hoofdstuk 2 (Methode): In dit onderzoek is een reeds bestaand onderzoekskader als uitgangspunt genomen. In het tweede hoofdstuk wordt dit kader beschreven en wordt aangegeven hoe dit kader wordt toegesneden op de voorliggende onderzoeksvragen.

Hoofdstuk 3 (Beschrijving van de branche): De taxibranche is vanwege de deregulering de afgelopen jaren sterk veranderd. In het derde hoofdstuk worden deze veranderingen en de huidige stand van zaken beschreven.

Hoofdstuk 4 (Criminaliteit in de branche): Dit hoofdstuk geeft een omvattend overzicht van criminaliteit in de taxibranche. In het eerste deel wordt op basis van het register van de Justitiële Informatiedienst (JustID) een overzicht gegeven van de geregistreerde criminaliteit. In het tweede deel wordt op basis van kwalitatief onderzoek inzicht gegeven hoe de verschillende vormen van criminaliteit zich manifesteren in de branche en hoe deze samenhangen met het beroep van taxichauffeur.

Hoofdstuk 5 (Kwetsbaarheidanalyse): In het vijfde hoofdstuk worden de factoren die de kwetsbaarheid bepalen geïdentificeerd en toegelicht.

Hoofdstuk 6: Conclusies en handvatten voor preventie.

2 Het doorlichten van branches

2.1 Inleiding

Sinds het einde van de jaren negentig wordt structureel onderzoek gedaan naar de kwetsbaarheid van bedrijfssectoren voor georganiseerde criminaliteit. Aan de doorlichting van de taxibranche zijn onder andere de doorlichtingen van de diamantsector (Vlaanderen), muziekindustrie (Vlaanderen), cannabisbranche (Nederland), goede doelen sector (Nederland) en transportsector (Europa) vooraf gegaan. Bij de bestudering van de taxibranche kon daardoor gebruik worden gemaakt van ervaringen met reeds ontwikkelde methoden. Bij de uitvoering van dit onderzoek is met name de in Europees verband ontwikkelde 'Roadmap to vulnerability studies' richtinggevend geweest.

2.2 Het onderzoekskader: Roadmap to vulnerability studies

Ook buiten Nederland worden economische sectoren doorgelicht op kwetsbaarheid voor georganiseerde criminaliteit. Sinds de Tampere European Council van oktober 1999, wordt er in Europees verband structureel aandacht aan besteed. Men is zich ervan bewust dat de aanpak van criminaliteit onmogelijk is zonder kennis van de context van criminele organisaties. Vaak wordt deze context gevormd door legale economische sectoren. Men stelt dan ook dat: "Sectoral vulnerability studies are needed to understand the extent of risks. There is a need for improved methods for collection of comparable and objective statistics" ¹.

Om te voorzien in de behoefte om een sector op kwetsbaarheid voor (georganiseerde) criminaliteit door te lichten, is met de 'Roadmap for vulnerability studies' een aanzet gegeven voor een standaard methodiek².

Universiteit Gent heeft een aanzet gegeven voor deze methodiek en heeft er in de afgelopen jaren verschillende economische sectoren mee doorgelicht. Op basis van de ervaringen is het analysekader zodanig verder ontwikkeld dat het als uitgangspunt kan dienen voor doorlichting van de taxibranche. In navolging van de ontwikkelde methodiek bevat dit onderzoek drie onderdelen die de basis vormen voor de kwetsbaarheidsanalyse. Dit zijn:

- 1 Sectoranalyse: hierin wordt een beeld geschetst van de sector, waarbij met name de kenmerken in beeld worden gebracht die de kwetsbaarheid voor georganiseerde criminaliteit bepalen;
- 2 Clusteranalyse: in dit onderdeel wordt de bestuurlijke en maatschappelijke context van de sector geschetst. Hierbij staat de vraag centraal welke kenmerken en ontwikkelingen in deze context bepalend zijn voor kwetsbaarheid voor criminaliteit
- 3 Referentiemodel: ten slotte richt de analyse zich op het domein van een individueel bedrijf. Er wordt een bedrijfsproces geschetst dat

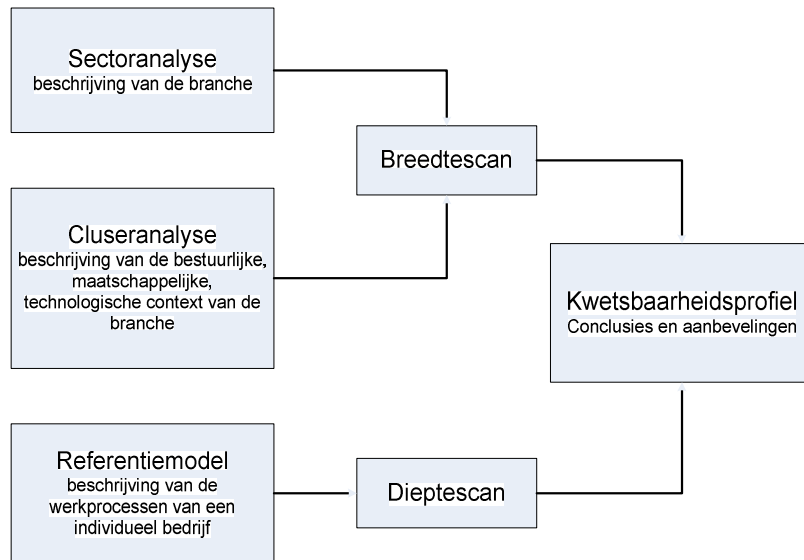
¹ European Forum on the Prevention of Organised Crime, November 2002.

² zie: Tom Vander Beken, Organised crime and vulnerability of economic sectors, 2005.

representatief is voor de branche waarbij vervolgens wordt nagegaan welke onderdelen kwetsbaar maken voor georganiseerde criminaliteit.

In onderstaand figuur zijn deze onderdelen en hun onderlinge verhoudingen weergegeven.

Figuur 1 Denkkader voor het doorlichten van sectoren op kwetsbaarheid voor georganiseerde criminaliteit.



Bron: Institute for International Research on Criminal Policy (IRCP), Universiteit Gent

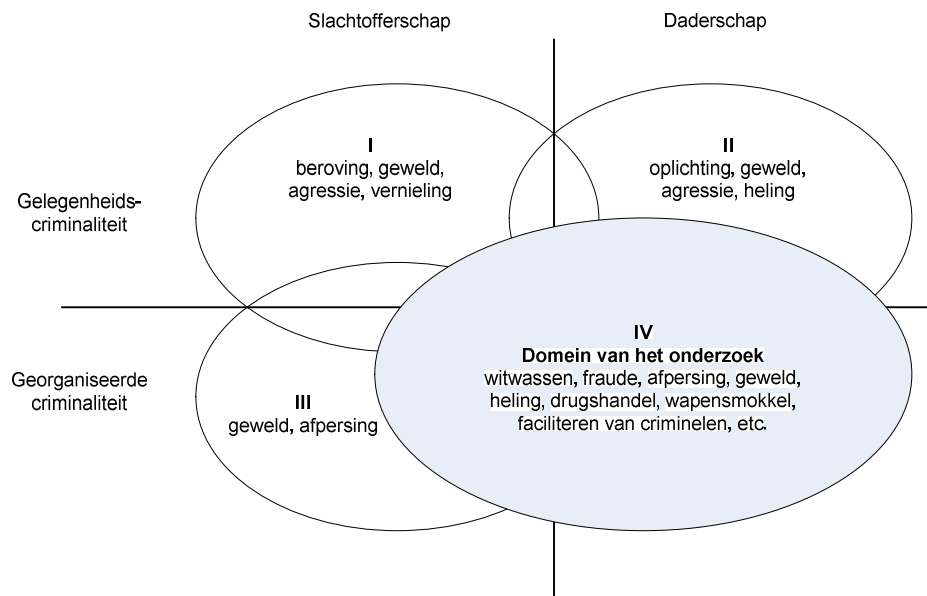
Aanpassing analysekader voor doorlichting taxibranche

Omdat op voorhand niet duidelijk was welke vormen van criminaliteit in de branche voorkomen, is aan de drie boven genoemde onderdelen (sectoranalyse, clusteranalyse en referentiemodel) het onderdeel 'criminaliteitsbeeld' toegevoegd. Hiermee wordt een overzicht gegeven van vormen van criminaliteit die zich in de branche voordoen.

2.3 Afbakening

De taxibranche wordt vaak in verband gebracht met criminaliteit. Vaak gaat het om slachtofferschap onder taxichauffeurs. Chauffeurs zijn kwetsbaar voor verschillende vormen van criminaliteit zoals beroving, mishandeling, agressie en vernieling. Daarnaast kent de branche in met name de grote steden problemen die samenhangen met de recente toename van het aantal taxi's en het gebrek aan professionaliteit. Het gaat met name om gelegenheidsproblemen die betrekking hebben op de bejegening van chauffeurs onderling, en de wijze waarop met klanten wordt opgegaan. Vanwege de gevarieerdheid van criminaliteit die in de branche optreedt wordt ook wel gesproken van een multiprobleemsector (Gemeente Amsterdam, 2005). Onderstaand figuur geeft een overzicht, waarbij is aangegeven op welk type van criminaliteit dit onderzoek zich zal concentreren.

Figuur 2 Afbakening van het onderzoek



Bron: EIM, 2006

Toelichting op kwadranten uit Figuur 2:

- I** Het betreft onaangepast gedrag van klanten en criminaliteit door klanten;
- II** Het betreft met name om criminaliteit en ongemakken die worden veroorzaakt door overcapaciteit en gebrek aan professionaliteit. Concreet wordt onder deze categorie geschaard: oplichting van klanten, agressie tussen chauffeurs;
- III** Chauffeurs kunnen slachtoffer zijn van georganiseerde misdaad. Een voorbeeld hiervan is de recente TCA affaire.
- IV** Georganiseerde criminaliteit zoals dat bijvoorbeeld in het teken staat van drugs-, wapens- en mensenhandel.

Zoals in Figuur 2 is gevisualiseerd is de georganiseerde criminaliteit moeilijk te onderscheiden van ongeorganiseerde. Het onderzoek concentreert zich op georganiseerde criminaliteit zonder de context daarvan buiten beschouwing te laten. We definiëren 'georganiseerde criminaliteit' in het kader van dit onderzoek als criminaliteit door: groepen die primair gericht zijn op illegaal gewin; die systematisch misdaden plegen; met ernstige gevolgen voor de samenleving; en in staat zijn deze misdaden op betrekkelijk effectieve wijze af te schermen. De onderzoeksgroep Fijnaut hanteerde deze definitie in het kader van het onderzoek voor de Parlementaire Enquêtecommissie Opsporingsmethoden. Deze definitie wordt ook in de WODC-Monitor georganiseerde criminaliteit gehanteerd. Soms wordt deze definitie nog uitgebreid met de toevoegingen: in het bijzonder door de bereidheid te tonen fysiek geweld te gebruiken; of personen door middel van corruptie uit te schakelen.

2.4 Uitvoering van het onderzoek

Samenstellen criminaliteitsbeeld

Het in het vierde hoofdstuk gegeven criminaliteitsbeeld is gebaseerd op zowel kwalitatief onderzoek en op het register van JustID. Hoewel het register zelf geen mogelijkheden biedt om op basis van beroepsuitoefening een selectie te maken, konden taxichauffeurs toch uit het bestand worden gefilterd met behulp van het register van chauffeurspashouders dat door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt bijgehouden. Een vergelijking van beide bestanden leverde een groep van 11.652 personen op die in beide registers voorkomen. De registratie van antecedenten van deze groep beslaat in totaal enkele tienduizenden pagina's. Ten behoeve van de analyse zijn de gegevens uit deze pagina's geautomatiseerd omgezet om een database, op basis waarvan verschillende frequentietabellen konden worden opgemaakt.

Uitvoering kwetsbaarheidsanalyse

Bij de beantwoording van de onderzoeksvragen is in de eerste plaats sterk gesteund op interviews met mensen uit de taxiwereld en met mensen die beroepshalve veel met deze wereld te maken hebben. In totaal is met dertig respondenten gesproken. De gesprekken zijn gevoerd aan de hand van een lijst met gespreksonderwerpen of hoofdpunten, zij hadden daarmee een half gestructureerd karakter. Binnen de groep van respondenten kan onderscheid gemaakt worden tussen vier groepen:

- Strafrechtelijke opsporing: gesproken is met rechercheurs en officieren van justitie. In deze interviews is vooral ingegaan op de feitelijke aanwezigheid van taxichauffeurs, - bedrijven en – centrales in strafrechtelijke dossiers. Hiermee is getracht een beeld te krijgen van verschijningsvormen van georganiseerde criminaliteit in en rond de taxibranche. Nagegaan is welke specifieke taxikenmerken van betekenis zijn geweest bij het plegen van de delicten.
- Bestuursrechtelijke handhaving: op basis van de gesprekken met handhavers kon vooral een beeld worden geschetst van de bestuurlijke context van de branche. Met de respondenten is nagegaan: aan welke regelgeving taxichauffeurs- en bedrijven gebonden zijn; welke maatregelen er zijn genomen om deze regelgeving te handhaven; hoe er in de branche wordt nageleefd en; welke regels leiden tot onbedoelde of ongewenste neveneffecten.
- Brancheorganisaties: de taxiwereld laat zich vertegenwoordigen door verschillende organisaties. In het kader van dit onderzoek is met deze organisaties gesproken om een overzicht te krijgen van de branche en de ontwikkelingen daarin. In deze gesprekken is met name stilgestaan bij de effecten van regelgeving op de branche.
- Taxichauffeurs en taxibedrijven: belangrijke bronnen van het onderzoek zijn ten slotte ook gevonden binnen de taxiwereld. Gesproken is met straattaxichauffeurs, taxibedrijven en taxicentrales uit de vier grootse steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

In aanvulling op de interviews is met een aantal kenners van georganiseerde criminaliteit en de branche in groepsverband gesproken naar aanleiding van de eerste uitkomsten van het onderzoek.

3 De taxibranche

3.1 De deregulering van het taxivervoer

In 1988 is de Wet personenvervoer in werking getreden. Deze wet had naast het openbaar vervoer ook betrekking op het taxivervoer. Voor zover de wet betrekking heeft op het taxivervoer, heeft deze tot doel de beschikbaarheid en de kwaliteit ervan te bevorderen. De uitvoering van de wet lag tot 2000 bij de provincies. Zij konden dit overdragen aan gemeenten of samenwerkingsverbanden tussen gemeenten. Tot 2000 was vooral het capaciteitsbeleid kenmerkend. De decentrale overheden voerden beleid waarin gestreefd werd naar een markt waarin vraag en aanbod zoveel mogelijk op elkaar aansloten. Een belangrijk criterium voor de uitgifte van vergunningen was dat er voldoende aanbod was en dat het voor de taxibedrijven tegelijkertijd mogelijk was er een rendabele exploitatie op na te houden. Per regio werd daarom een maximum gesteld aan het aantal taxi's. Vergunningen waren gebonden aan een auto. De vergunninghouder was verplicht op zeven dagen per week 24 uur per dag beschikbaar te zijn. Bedrijven hadden daarom meerdere mensen in dienst die op eenzelfde taxi reden.

Enkele jaren na de invoering werd duidelijk dat de wet had niet gebracht wat ermee was beoogd. In de eerste plaats sloten vraag en aanbod op de taximarkt niet op elkaar aan. Er was sprake van een structureel tekort aan de aanbodzijde. Doordat zittende bedrijven onder de bestaande regelgeving werden beschermd, bleef de gewenste concurrentie uit. Het capaciteitsbeleid en de daaraan gelieerde schaarste van vergunningen leidde bovendien tot handel in vergunningen. Een handel waarbij de waarde van vergunningen in geen verhouding meer stond tot de kostenstructuur van een gemiddeld taxibedrijf (TNS NIPO, 2004). Het zette het kabinet er uiteindelijk toe aan om het taxibeleid te herzien. Nieuwe doelstellingen werden geformuleerd in het kabinetstandpunt 'Naar een klantgericht taxivervoer'. De taximarkt moest vooral dynamischer worden. Het moest eenvoudiger worden om toe te treden; concurrentie moest worden bevorderd; en ondernemers geprikkeld om meer in te spelen op de behoefte van de reiziger.

Uiteindelijk zijn per 1 januari 2000 een aantal fundamentele wijzigingen in de Wet personenvervoer doorgevoerd. Tevens zijn maatregelen genomen ter ondersteuning van deze vernieuwde wetgeving. Het belangrijkste doel dat de wetgever hiermee voor ogen stond, was het versterken van de rol van de taxi in de personenmobiliteit. Hiertoe wilde men het taxivervoer beter integreren in de vervoerketen en wilde men de marktwerking en concurrentie in de branche stimuleren. Deze wijzigingen zijn in de branche bekend komen te staan als *De deregulering*, wat direct verwijst naar het loslaten van het capaciteitsbeleid. Een tweede belangrijke wijziging betreft de opheffing van de regionale vervoersgebieden. Met de nieuwe wet is Nederland één vervoersgebied geworden en worden alleen nog maar landelijke vergunningen afgegeven (deze bepaling werd 1 januari 2002 van kracht). Taxichauffeurs hebben hiermee aanzienlijk meer bewegingsruimte gekregen. Zij kunnen nu door het gehele land klanten oppikken. Met de

komst van één regio zijn de regionale tarieven vervangen door één tarievenstructuur die geldt voor het hele land. Een derde belangrijke verandering betreft het loslaten van de 24-uursverplichting.

3.2 Omvang en samenstelling taxibranche

Tot het taxivervoer wordt gerekend het beroepsmatige vervoer in personenauto's en – busjes met maximaal 9 zitplaatsen (inclusief bestuurder). De taximarkt is te verdelen in twee soorten vervoer: straatwerk en contractwerk. Met het straatwerk worden de ritten bedoeld waarbij een willekeurige klant eenmalig naar een bepaalde bestemming wordt gebracht en met contractwerk gaat het om vaste trajecten of groepen van klanten die bediend worden onder een contract. Onder de Wet personenvervoer valt niet het trouw- en rouwvervoer. Er is ook geen taxivergunning vereist als de opbrengsten niet in verhouding staan tot de gebruikelijke kosten. Een voorbeeld hiervan is gehandicaptenvervoer door vrijwilligers.

Aantal bedrijven

Wat betreft het aantal taxiondernemingen lopen de gegevens uiteen. Volgens het CBS had Nederland begin 2006 ruim 4.000 taxibedrijven. Het IVW telde er eind 2005 circa 5.560¹. Beide tellingen tonen een concentratie van taxibedrijven in de grote steden. In Tabel 1 is een uitsplitsing gemaakt van het aantal taxibedrijven naar steden met bijbehorende voertuigen.

Tabel 1 Aantal bedrijven in de taxibranche (2005)

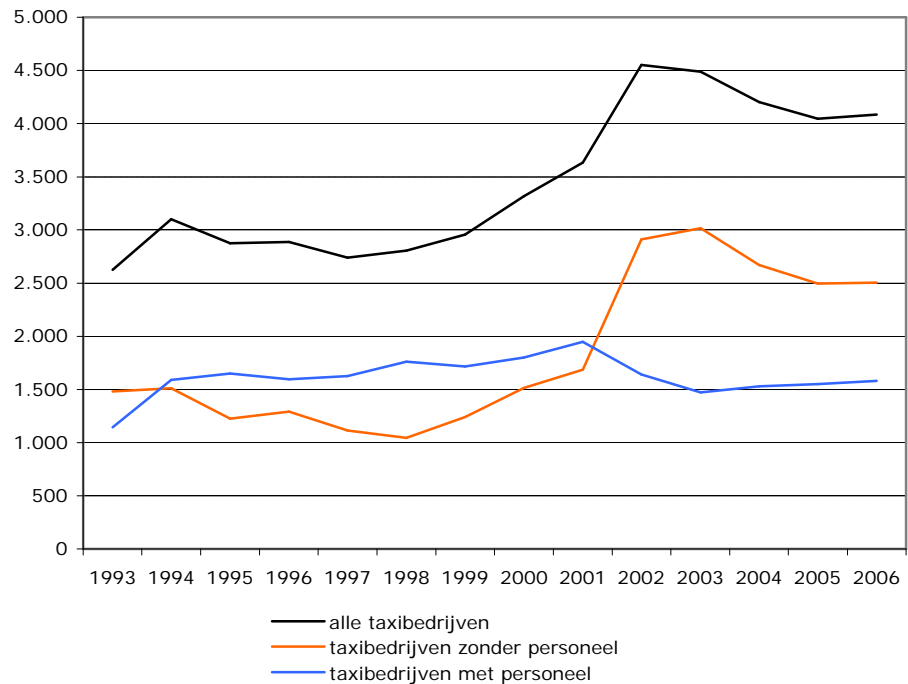
<i>Regio</i>	<i>Aantal bedrijven</i>	<i>Aantal voertuigen (2005)</i>	<i>Aantal voertuigen (2001)</i>
Amsterdam	1.761	3.693	2.521
Den Haag	333	1.235	752
Rotterdam	345	1.105	764
Utrecht	124	418	287
Rest van Nederland	2.997	32.232	22.135
Totaal	5.560	38.683	26.459

Bron: IVW, 2006.

De stapsgewijze deregulering die in 2000 inzette, leidde in eerste instantie tot een forse stijging van het aantal bedrijven – met een hoogtepunt in 2002 – waarna het aantal bedrijven weer is gedaald. Momenteel lijkt het aantal ondernemingen te stabiliseren. In Figuur 3 is overzicht opgenomen van de ontwikkelingen in de periode van voor, tot na de deregulering.

¹ Onderzoek van Deloitte (2004) kwam uit op 4.960 bedrijven en circa 25.500 voertuigen. Het aantal bedrijven is afkomstig uit gegevens van de KvK. Het relatief grote verschil in voertuigen is niet direct te verklaren. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat bedrijven vergunningsbewijzen die zij niet meer nodig hebben niet meer teruggeven aan het IVF.

Figuur 3 Ontwikkeling aantal taxibedrijven 1993-2006 (in absolute aantallen)



Bron: CBS, 2006

Kenmerkend voor de branche zijn de vele kleinschalige bedrijven. Ruim 60% is een eenmansbedrijf. Slechts 17% van alle bedrijven heeft meer dan vijf mensen in dienst (CBS, 2006). Met de deregulering is de kleinschaligheid toegenomen. De stijging van het totale aantal taxibedrijven is hoofdzakelijk het gevolg van de toestroom van zelfstandigen zonder personeel. Waar voorheen veelal twee of drie chauffeurs een vergunning deelden is het aantal zelfstandigen zonder personeel de laatste jaren sterk toegenomen.

In de dunbevolkte gebieden zijn er veel bedrijven die taxivervoer als nevenactiviteit aanbieden. Vaak worden taxibedrijven daar gecombineerd met garagebedrijven, benzinstations of touringcarondernemingen. Bedrijven in de grote steden hebben zich veelal geheel toegelegd op het personenvervoer. Vaak wordt groeps- en speciaal vervoer gecombineerd met vervoer op afroep. De bedrijven die beiden typen van vervoer aanbieden zijn over het algemeen aangesloten bij een onafhankelijke centrale die voor de verdeling van de aangemelde ritten en de afrekening van vervoer op rekening zorgt. In § 3.4 wordt verder ingegaan op de werking van zo'n centrale.

Omzet- en tariefontwikkeling

De omzet in de taxibranche bedraagt ruim 1 miljard euro (2005). Volgens het *Financieele Dagblad* tart de taximarkt alle economische wetten. Het loslaten van het capaciteitsbeleid heeft geleid tot een groei van het aantal toetreders en tot uitbreiding van bedrijven. Deze dynamiek heeft echter niet

geleid tot de voorziene prijsdaling. Er wordt nauwelijks geconcurrereerd op prijs. Integendeel: ondernemers hebben op grote schaal gebruik gemaakt van de ruimte om binnen het nieuwe maximumtarief de prijzen te verhogen. Deze verhoging heeft vanwege de afname van de vraag naar taxivervoer echter niet geleid tot meer omzet in de branche. Uit cijfers van de KNV blijkt dat de omzet in de gehele taximarkt in Amsterdam tussen 2000 en 2003 met 16% is teruggelopen van 136 naar 114 miljoen euro.

Straattaxivervoer en contractvervoer

Over heel Nederland genomen bieden de meeste bedrijven zowel straatwerk als contractwerk aan. Het straattaxivervoer heeft een aandeel van 20 à 30% van de totale taximarkt (gemeten in omzet). Wanneer als uitgangspunt wordt gehanteerd dat al het vervoer dat via de taximeter wordt verreden onder de categorie straattaxivervoer valt, ligt het percentage tussen de 25 en 30%. Hieronder valt ook het vervoer voor vaste opdrachtgevers waarbij het tarief is gebaseerd op het metertarief, maar er wel volgens vaste afspraken of contracten wordt gereden. Indien men er van uitgaat dat het straattaxivervoer uitsluitend bestaat uit individuele losse ritten, dan varieert het percentage straattaxivervoer tussen 20 en 25%. In Tabel 2 is de samenstelling van het contractvervoer weergegeven.

Tabel 2 Contractvervoer

<i>Typen van contractvervoer</i>	<i>Aandeel</i>
Leerlingenvervoer van en naar scholen	23%
Groepsvervoer dagbehandeling	13%
Zakenvervoer/directievervoer/verhuur van chauffeurs	7%
Openbaar vervoer/lijntaxi	2%
Zittend ziekenvervoer	11%
Lokaal en regionaal WVG-vervoer (Wet Voorzieningen Gehandicapten)	10%
Collectief Vraagafhankelijk Vervoer ¹	25%
Schipholvervoer	6%
Bovenregionaal WVG-vervoer	3%

Bron: NEA, 2006.

Ondernemingsvormen

De meest voorkomende ondernemingsvormen in de branche zijn de eenmanszaak, de vennootschap onder firma (VOF) en de besloten vennootschap (BV). In 2006 kent de branche circa 2.800 eenmanszaken. Van dit aantal maken circa 400 bedrijven gebruik van een procuratiehouder, vaak omdat de eigenlijke ondernemer zelf niet over het vakbekwaamheidsdiploma beschikt. De branche kent ongeveer 1.000 VOF's.

¹ Dit vervoer is vaak een alternatief voor openbaar vervoer. Van dit type vervoer wordt vooral veel gebruik gemaakt in gebieden waar het openbaar vervoer werd verminderd of waarbij de frequenties werden verlaagd

Voor deze vorm - waarbij meerdere ondernemers een maatschap vormen - wordt nogal eens gekozen als één of meerdere van hen niet over de vakbekwaamheidspapieren beschikt. Ten slotte zijn er ongeveer 1.700 BV's.

Verloop

Het verloop onder taxiondernemingen is groot. De stijging van het aantal bedrijven sinds 2000, en de gelijktijdige daling van de opbrengsten, hebben de marges onder druk gezet en geleid tot een stijging van het aantal bedrijfsopheffingen. Het verloop was met name hoog in de periode 2001-2003. Van de in die jaren opgeheven bedrijven was 70% in hetzelfde jaar opgericht. Veel ondernemers hebben de kansen die de deregulering bracht aangegrepen door een bedrijf te beginnen maar veel van hen kwamen er al snel achter dat dit niet lukte. Een groot deel van hen was van allochtone afkomst. Na 2003 is het aantal opgeheven bedrijven gedaald en is er enige rust in de branche gekomen. Sinds 2005 is het aantal opgeheven taxibedrijven echter weer iets toegenomen (NEA, 2006).

In de huidige taximarkt in de grote steden is het vrijwel onmogelijk geworden een om een taxibedrijf te exploiteren waar meerdere chauffeurs in loondienst werkzaam zijn. Daar zijn de afgelopen jaren dan ook veel bedrijven gestopt of voortgezet zonder personeel (als ZZP-er). "Met omzetten die soms rond de veertig euro per dag liggen, is het niet mogelijk personeel in dienst te hebben dat conform de CAO wordt betaald", aldus een taxicontroleur.

Etnische samenstelling

De van oudsher sterk autochtone taxiwereld is wat etniciteit betreft de afgelopen tien jaar tijd sterk veranderd. In 2000 was één op de drie starters in deze branche van allochtone afkomst, in 2004 de helft. Op dit moment vormen allochtonen veruit de meerderheid onder ondernemers en chauffeurs die op dit moment in de grote steden de branche betreden. Onder hen bevinden zich vooral veel Marokkanen en Turken. Veel van hen hebben moeite aansluiting te vinden bij een taxicentrale. De grote centrales in de grote steden houden er een selectiebeleid op na waardoor met name allochtone chauffeurs afvallen vanwege gebrek aan taalvaardigheid, stratenkennis, vakbekwaamheid, representativiteit of betrouwbaarheid.

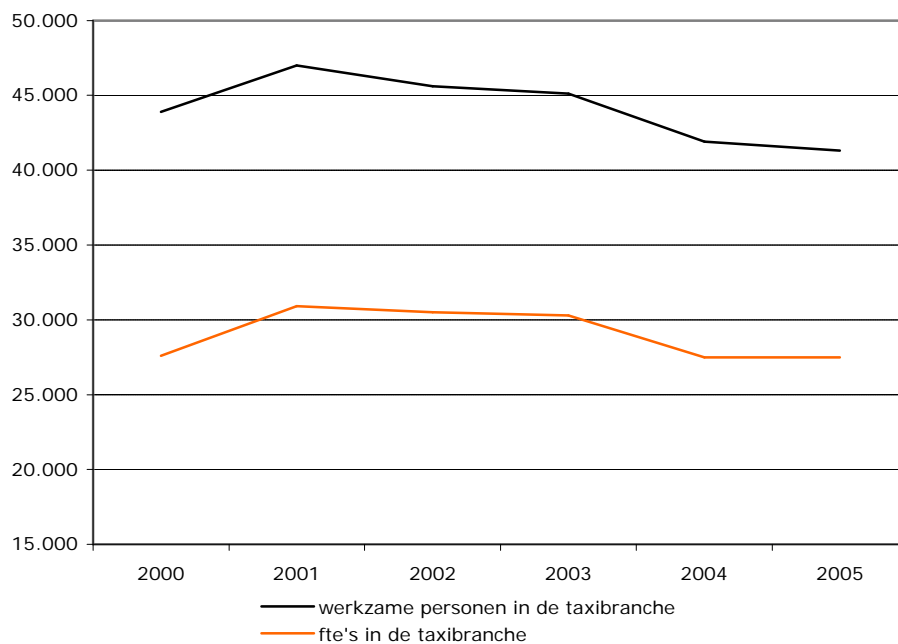
Een Amsterdamse taxichauffeur: 'In de branche kan je twee typen van chauffeurs onderscheiden: de oude rotten en de jonge allochtonen. De eerste groep is vooral autochtoon, teleurgesteld en cynisch. De vergunning die zij destijds voor veel geld hebben gekocht is niets meer waard en zij moeten de markt delen met veel meer chauffeurs. De groep jonge allochtonen is de laatste jaren sterk gegroeid. Tachtig tot Negentig procent van de starters is allochtoon en werken veelal voor zichzelf (red.: en niet bij een centrale)'.

3.3 Werkgelegenheid en lonen

Na de invoering van de taxiwet is de werkgelegenheid eerst gestegen en vervolgens weer gedaald. De stijging van werkgelegenheid was net na de

opheffing van het capaciteitsbeleid het sterkst in Amsterdam. Daar steeg de werkgelegenheid van 2.200 arbeidsplaatsen in 1999 naar 3.400 in 2002. In Figuur 4 is een overzicht gegeven van de landelijke ontwikkeling van werkgelegenheid.

Figuur 4 Ontwikkeling werkgelegenheid 2000 – 2005



Bron: CBS, 2007

In 2004 waren er ruim 43.000 mensen werkzaam in de branche. Omgerekend naar fulltime employés (fte) gaat het om meer dan 27.000 arbeidsplaatsen. Vooral in het groepsvervoer zijn veel chauffeurs op part time basis werkzaam. In Tabel 3 wordt een overzicht gegeven van de samenstelling van het personeelsbestand.

Tabel 3 Werkgelegenheid taxibranche

<i>Indeling personeel</i>	<i>Aantal personen</i>	<i>Aantal fte</i>
Rijdend	39.260	23.425
Monteurs	450	275
Overhead	3.920	3.540
Totaal	43.630	27.240

Bron: Deloitte (2004)

Naast de effecten van de deregulering wordt het personeelverloop in de branche bepaald door de arbeidsmarktkrapte. Vanwege de lage lonen en lange werkdagen stromen bij een aantrekkende arbeidsmarkt al snel meer chauffeurs de branche uit dan in. In de afgelopen twee jaar is de krapte toegenomen. De invoering van het chauffeursdiploma heeft deze krapte verder versterkt.

Behalve bij het groepsvervoer, waarbij men overwegend vaste routes gedurende vaste tijden inzet, is de overige capaciteitsbehoefte niet voorspelbaar. Slecht weer, evenementen e.d. kunnen de vraag explosief beïnvloeden. Een te lage capaciteit leidt tot veel klachten van reizigers, terwijl een te grote capaciteit leidt tot leegloop. Ondernemers is er daarom veel aan gelegen er een zo flexibel personeelsbestand op na te houden. Dit betekent dat veel bedrijven gebruik maken van parttimers en oproepkrachten.

Lonen

In het verleden werden de chauffeurs nogal eens volgens een provisie-regeling betaald, waarbij een prikkel voor extra omzet was ingebouwd. Provisies konden oplopen tot 35% van de omzet die een chauffeur bij elkaar reed. Uitbetaling volgens dit principe is met de huidige CAO niet meer toegestaan. Ter compensatie zijn de salarissen (voorheen slechts 2 % boven het wettelijk minimumloon) verhoogd. Desondanks zijn de lonen in de branche laag gebleven. Afhankelijk van leeftijd en werkervaring ligt het CAO loon tussen € 654 en € 1.766 netto per maand. Indien een chauffeur door ziekte een aantal dagen uitvalt, zit deze al snel onder het wettelijk minimum. Chauffeurs zijn met dit loon afhankelijk van andere inkomsten: met name fooien. De hoogte van fooien is afhankelijk van het type vervoer. In het gehandicaptenvervoer ligt dit rond de € 50 per maand voor straattaxi's is dit ongeveer € 450. Naast fooien zien chauffeurs in voorkomende gevallen kans hun inkomen al dan niet op rechtmatige wijze aan te vullen. Hierbij valt te denken aan provisie van nachtclubs of illegale gokhuizen. In het vierde hoofdstuk wordt hier verder op ingegaan.

Inkomsten zelfstandigen zonder personeel

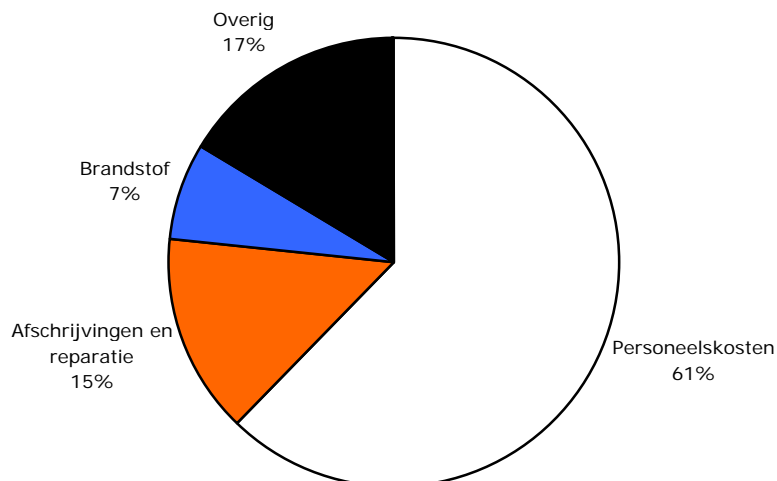
Een toenemend aantal chauffeurs rijdt als zelfstandige en valt derhalve buiten de CAO. Zij rijden voor eigen risico en rekening. Met de toename van het taxiaanbod is de omzet en daarmee het inkomen van ZZP-ers afgenomen. De gemiddelde opbrengst per uur bedraagt circa € 20,- tot € 25,- per inzetuur bij lidmaatschap van een centrale. De zogenaamde vrije bedrijven behalen een opbrengst van circa € 10,- tot € 15,- per inzetuur. Dit komt vooral door de lange wachttijden bij de opstapplaatsen. Na aftrek van zijn bedrijfskosten zal het inkomen van een eigen rijder niet meer dan € 20.000 per jaar bedragen.

3.4 De bedrijfshuishouding van taxibedrijven

Zoals de meeste dienstverlenende bedrijven maken ook bij taxibedrijven de loonkosten een relatief groot deel uit van de totale kosten. De overige kosten komen voornamelijk voort uit het gebruik van auto's (afschrijvingen, verzekeringen en brandstof). In Figuur 5 wordt een overzicht gegeven van

de belangrijkste kostenposten van een gemiddeld taxibedrijf. De post 'overige kosten' bevat onder meer de kosten die veel bedrijven maken voor aansluiting bij een taxicentrale.

Figuur 5 Kostenverdeling taxibranche



Bron: NEA, 2005

De opbrengsten van het straattaxivervoer worden in belangrijke mate bepaald door de afgelegde afstand. Daar staat tegenover dat de afstandsgebonden kosten zoals brandstof slechts maximaal 15% uitmaken van de totale kosten.

Tabel 4 Enkele opbrengstcijfers

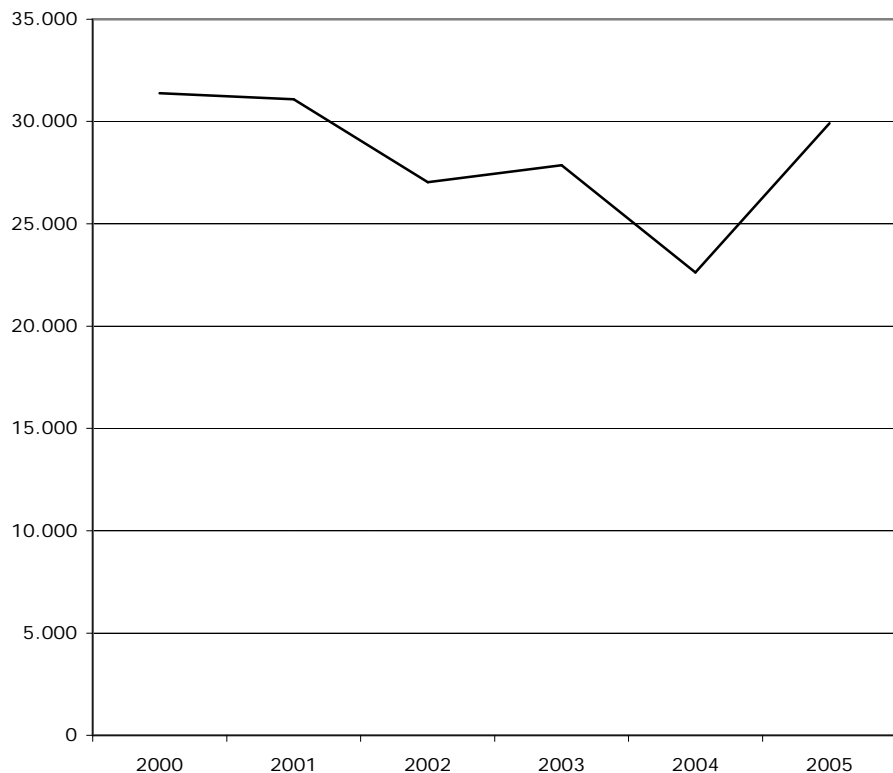
<i>Opbrengsten</i>	
Opbrengst per kilometer	€0,86
Opbrengst per auto	€ 42.350,-
Opbrengst per fte	€ 40.000,-

Bron: Deloitte (2004)

Rendement

Tot de invoering van de nieuwe Wet personenvervoer was het rendement van de bedrijven door het beperkte aantal vergunningen redelijk. De rendementen zijn vanaf de deregulering tot en met 2004 teruggelopen. Voor 2005 is weer een stijging genoteerd, of deze stijging zich doorzet is nog niet bekend. Deze ontwikkeling is in de eerste plaats het gevolg van de groei van het aanbod van straattaxi's. Dit geldt voornamelijk voor de grote steden. In Figuur 6 is een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het rendement van een gemiddeld taxibedrijf in de afgelopen zes jaar.

Figuur 6 Gemiddeld jaarresultaat voor taxibedrijven (voor belasting in €)



Bron: CBS, 2007

Voor veel nieuwkomers die als ZZP-er werken en afhankelijk zijn van de ritten die zij bij standplaatsen krijgen ligt het inkomen aanmerkelijk lager dan het hierboven genoemde gemiddelde rendement. In de branche en dan met name de straattaxi is het steeds moeilijker geworden voldoende te verdienen. De inspectie (IVW) post nogal eens op standplaatsen en constateert dan vaak dat auto's te lang stil staan. 'Het kan niet renderend zijn. De chauffeurs moeten het ook ergens ander vandaan halen. Het kan dat zij voor een deel zwart werken maar het kan ook zijn dat zij elders hun geld verdienen al dan niet met criminele zaken' aldus een inspecteur.

Bedrijfvoering bij contractvervoer

In de afgelopen jaren besteden steeds meer grote partijen aan de vraagzijde van de taximarkt hun taxivervoer uit op basis van raam- of meerjarencontracten. Met name voor de grote contracten zoals die worden aangeboden door zorgverzekeraars geldt dat door taxibedrijven kan worden ingeschreven volgens Europese aanbestedingsprocedures. Deze aanbestedingen in combinatie met de invoering van de nieuwe Wet personenvervoer heeft het tariefniveau met 20 tot 25% laten dalen. Het rendement van bedrijven is hiermee aanzienlijk gedaald en soms zelfs negatief geworden. Deze ontwikkeling doet een groter beroep op het management en de accuraatheid van informatiesystemen. Goede analyses zijn lastig omdat wagens nooit uitsluitend voor uitsluitend voor één contract

worden ingezet. Het komt daardoor voor dat bedrijven jarenlang voor opdrachtgevers rijden tegen verlieslatende tarieven zonder dat zij daar inzicht in hebben.

In het verleden werden voor taxibedrijven met goede opdrachtgevers behoorlijke goodwill bedragen betaald in geval van bedrijfsoverdracht. Goodwill komt nu al vele jaren in de taxibranche niet meer voor en veel bedrijven staan te koop of worden beëindigd zonder dat zij verkocht worden. Indien er al een kandidaat-koper wordt gevonden, ligt de verkoopprijs nooit hoger dan de intrinsieke waarde van het bedrijf.

Taxicentrales

Het straattaxivervoer verloopt voor een groot deel via taxicentrales. De functie van een centrale is in essentie eenvoudig, de centrale neemt telefonisch ritten aan van cliënten en verdeelt deze vervolgens onder de dienstdoende aangesloten chauffeurs. Veel taxibedrijven hebben zelf een centrale. Vaak ook zijn centrales opgezet als coöperatie van meerdere bedrijven. Het voordeel van het lidmaatschap is dat bedrijven niet alleen afhankelijk zijn van zogenaamde opstappers. In met name de grote steden is de functie van een centrale door de jaren heen breder geworden dan alleen die van het verdelen van ritten. Een belangrijke functie die met de deregulering sterker is geworden is marketing. Centrales profileren zich nu sterker ten opzichte van elkaar en vooral ook als betrouwbaarder alternatief voor de vrije rijders. Ook gelden al langer binnen centrales gedragscodes. Deze hebben doorgaans betrekking op de representativiteit, vakbekwaamheid (stratenkennis), taalvaardigheid en betrouwbaarheid van chauffeurs. In het kader hiervan kunnen bijvoorbeeld eisen worden gesteld aan de kleding van een chauffeur en de uitstraling van diens auto. Het komt voor dat centrales afspraken maken met leveranciers van kleding of brandstof. In het verleden bestonden ook afspraken met autodealers. Enkele centrales hebben het reguliere 'belwerk' uitgebreid met gespecialiseerde vormen van vervoer zoals directievervoer of vip vervoer waarvoor strengere eisen kunnen gelden, zoals veiligheidsonderzoek en bijzondere rijvaardigheden.

Zowel taxibedrijven met als personeel als zelfstandigen zonder personeel kunnen toetreden tot een centrale. Toetreding kent over het algemeen drie voorwaarden: betaling van eenmalig inschrijfgeld (bijvoorbeeld voor aandelen), maandelijks betaling van contributie en naleving van gedragscodes (waaraan hierboven al is gerefereerd). Enkele centrales hebben intern een toelatingsexamen voor toetsing van stratenkennis, Nederlandse taal en soms een psychologische test.

De centralist (of 'wagenplanner') vervult een van de belangrijkste functies binnen het taxibedrijf. In de centrale vinden de volgende werkzaamheden plaats:

- De ritaanname via de telefoon: afhankelijk van de grootte van de centrale zijn er een of meerdere telefonisten aanwezig die de ritten via de telefoon aannemen. Elke rit wordt direct in de computer ingevoerd. Vooral bij WVG-ritten zijn de mensen gewend om een taxi op een heel of half uur te bestellen. Dit geeft behoorlijke pieken voor de planner. De telefonist kan tijdens de ritinvoering direct zien hoeveel ritaanvragen er

rond een bepaald tijdstip reeds zijn ingediend. Indien er een piek dreigt, probeert de telefonist in overleg met de cliënt het tijdstip van de ritaanvraag een kwartier te verschuiven.

- Planning ritten: de centralist tracht zo efficiënt mogelijk de ritten uit te voeren met het beschikbare materieel. Bij deeltaxisystemen worden zo efficiënt mogelijke combinaties gemaakt. Sinds enige jaren zijn er automatische ritplanprogramma's op de markt. De ervaring leert dat zelfs een goede ritplanner bij een toenemende bedrijfsdrukke (maximaal 1.200 verplaatsingen per dag) het overzicht voor een efficiënte ritplanning verliest. In het verleden werd dit bij grote centrales opgevangen door het vervoersgebied in stukken te verdelen, waarbij iedere centralist zijn eigen gebied moest verzorgen. Ook dit was niet geheel efficiënt daar men weinig inzicht had in de bedrijfsdrukke en beschikbare capaciteit in de overige gebieden. Tests wijzen uit dat bij automatische ritplanning een besparing kan worden bereikt van circa 5% ten opzichte van gemiddelde handmatige planning.

3.5 Bestuurlijke context

Wetgeving is een sterke bepalende factor geweest voor de samenstelling van de branche en bedrijfsvoering van individuele ondernemingen. Teneinde het de kwaliteit en betrouwbaarheid te verbeteren gelden er op de taxisector toegesneden wettelijke voorwaarden en voorschriften.

Wettelijke voorwaarden en voorschriften

Op dit moment zijn aan het voeren van een taxionderneming of het uitoefenen van het beroep van taxichauffeur de volgende voorwaarden verbonden:

- Ondernemingsvergunning: alle taxibedrijven dienen over een ondernemingsvergunning te beschikken. Voorwaarden voor het verkrijgen van deze vergunning zijn een verklaring omtrent het gedrag en een vakbekwaamheidsdiploma.
- Vergunningsbewijs: naast een ondernemingsvergunning die een ondernemer voor elke auto die hij als taxi in gebruik heeft een vergunningsbewijs te hebben. Vergunningsbewijzen zijn niet aan kentekens gebonden, ze zijn uitwisselbaar tussen taxi's. Het aantal vergunningsbewijzen dat kan worden afgegeven aan een ondernemer is beperkt tot het aantal taxi's dat hij daadwerkelijk nodig heeft. De inspectie geeft aan hierop te controleren bij de uitgifte van bewijzen.
- Chauffeurspas: ten behoeve van de kwaliteit van het taxivervoer zijn eisen gesteld aan de vakbekwaamheid en rijvaardigheid van chauffeurs. Het is alleen toegestaan het vak van taxichauffeur uit te oefenen wanneer de chauffeur beschikt over een chauffeurspas. Voorwaarden voor het verkrijgen van deze pas zijn: het bezit van een rijbewijs, een verklaring omtrent het gedrag, het vakbekwaamheidsdiploma en een medische keuring. De chauffeurspas kan een normale of beperkte pas zijn. Chauffeurs die volgens een vaste route rijden, op vaste tijden, met een vaste groep klanten en geen financiële transacties in de taxi doen (zoals bijvoorbeeld bij bestuurders van schooltaxibusjes) komen in aanmerking voor een beperkte pas. Ruim 1.600 van de 17.000 chauffeurs hebben een beperkte pas aangevraagd (IVW, 2005).

Naast bovengenoemde voorwaarden gelden er een aantal voorschriften die betrekking hebben op de dagelijkse praktijk van een taxibedrijf en – chauffeur:

- Tarievenbeleid: Met de komst van een landelijke regio is de mogelijkheid van decentrale overheden om regionaal de tarieven vast te stellen komen te vervallen. Voor heel Nederland geldt nu een tarievenstructuur. De tarieven zijn hiermee - net als voorheen - opgebouwd uit een vaste eerste aanslag, een kilometerprijs, een wachttarief en een voorgeschreven snelheid waarbij de tariefmeter omschakelt van kilometerprijs naar wachttarief.
- Werkmappen: in de Wet personenvervoer zijn tevens bepalingen opgenomen met betrekking tot rij- en rusttijden. Ten behoeve van de controle op de naleving daarvan dienen chauffeurs een arbeidstijdenregistratie bij te houden. Deze moeten zij te allen tijde tijdens hun dienst kunnen tonen. De arbeidsregistratie wordt gedaan op de zogenoemde weekstaten die zijn opgenomen in werkmappen. Deze mappen moeten door taxibedrijven gekocht worden bij uitgeverij SDU.
- Dagrittenstaten: Een taxichauffeur is verplicht per dag een dagrittenstaat bij te houden. Zo kunnen de inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zien hoeveel ritten die dag gereden zijn. Er is wettelijk geen vaststaand model voorgeschreven. Wel is wettelijk geregeld welke gegevens er minimaal op een dagrittenstaat moeten staan. Gegevens die ingevuld moeten worden hebben betrekking op het taxibedrijf, de personalia van de chauffeur, gegevens van de taxi, gegevens over de afzonderlijke ritten en diensten of werkdagen. Voor de belastingdienst moeten deze rittenstaten zevenjaar bewaard blijven (website IVW, 2006).
- Keuringsbewijs taxameter: Een taxameter moet ieder jaar gekeurd worden door het Nederlands Meetinstituut (NMI). Het keuringsbewijs moet een chauffeur altijd bij zich hebben en kunnen tonen bij een inspectie.
- Klachtenregeling: ieder taxibedrijf is verplicht een klachtenregeling op te stellen en zich aan te sluiten bij een geschillencommissie. Het ministerie van V&W heeft inmiddels besloten ene landelijke geschillencommissie voor de taxisector op te zetten.
- Boardcomputer: op termijn zal in de branche de boardcomputer worden ingevoerd en verplicht gesteld. Met deze boardcomputer worden de registraties van ritten en rijtijden geautomatiseerd. De inspectie verwacht dat de registraties daarmee betrouwbaarder worden.

De IVW ziet toe op de controle op naleving van regelgeving. Daarnaast worden controles uitgevoerd door Belastingdienst, UWV (controle op uitkeringsfraude). Naast de inspectie heeft het Ministerie van V&W met de vier grootste gemeenten afspraken gemaakt over maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer. Het convenant is in december 2005 getekend, direct daarop heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat de controle verscherpt. Op ondernemersvergunningen, chauffeurspassen, rittenstaten taxameters en de klachten en geschillenregeling. De gemeenten werken op hun beurt aan verbetering van de taxistandplaatsen door inzet van toezichthouders en politie (IVW, Taxinieuws, 2006).

De verklaring omtrent het gedrag

Met de verklaring omtrent gedrag als voorwaarde om actief te worden of te blijven in de taxibranche heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een instrument in handen om de branche tot op zekere hoogte vrij te houden van mensen met een zeker risico op crimineel handelen.

De criminele antecedenten worden nagetrokken door het Centraal Orgaan Verklaring Omtrent Gedrag (COVOG) bij de aanvraag of verlening van een chauffeurspas. Indien in de vijf jaren voorafgaande aan de aanvraag in de Justitiële documentatie strafbare feiten worden aangetroffen die, indien herhaald, een risico in de uitoefening van de functie/beroep inhouden wordt de VOG in beginsel geweigerd. Indien een aanvrager criminele antecedenten heeft die een juiste uitvoering van het taxiberoep in de weg kunnen staan, zal hem een verklaring worden geweigerd. Het COVOG doet dit ook voor andere beroepsgroepen. Sectoren waarvoor verklaringen worden afgegeven zijn onder meer het onderwijs, juridische dienstverlening en horeca (leidinggevenden).

Antecedenten die zwaar wegen bij de beoordeling van (aankomende) taxichauffeurs en leiden tot weigering van een verklaring zijn:

- **Machtsmisbruik:** aangezien taxichauffeurs belast zijn met de zorg voor het welzijn en de veiligheid van mensen en in voorkomende gevallen ook met mensen die in een afhankelijkheidspositie verkeren, worden mensen die zich schuldig hebben gemaakt aan machtmisbruik uitgesloten. Het betreffen delicten zoals afpersing en oplichting.
- **Zedendelicten:** Een taxichauffeur bevindt zich in veel gevallen in een situatie waarin sprake is van een één op één relatie waarbij er sprake is van een (tijdelijke) afhankelijkheid. Om deze reden is een zedendelict vrijwel altijd reden om af te zien van afgifte van een verklaring.
- **Vermogensdelicten:** Chauffeurs hebben veelvuldig te maken met contante waarden. Dit geldt vooral voor het straattaxiwerk. Delicten als beroving, diefstal en fraude wegen daarom zwaar bij de beslissing om een VOG af te geven.
- **Rijgedrag:** Tenslotte worden antecedenten, die in de Justitiële documentatie zijn opgenomen en die betrekking hebben op rijgedrag, kritisch bekeken. Indien een chauffeur zich er structureel schuldig aan maakt wordt een verklaring niet afgegeven. Het gaat om rijden onder invloed, agressief rijgedrag en snelheidsovertredingen.

In 2006 deden 10.403 mensen een aanvraag ten behoeve van een chauffeurspas. Onder deze groep bevinden zich zowel nieuwkomers als reeds actieve taxichauffeurs die hun pas na vijf jaar moeten laten verlengen. In deze groep waren er 10.090 voor wie de verklaring zonder meer kon worden afgegeven. Het betreffen mensen die helemaal geen antecedenten hebben en mensen die zich slechts incidenteel schuldig hebben gemaakt aan lichte vergrijpen zoals verkeersovertredingen. Voor ruim 300 mensen (3% van het totaal aantal aanvragers) was de aard of frequentie van geregistreerde vergrijpen reden voor een nadere toetsing. Het zijn mensen die de vijf jaar voorafgaande aan hun aanvraag één of meerdere keren zijn veroordeeld; mensen die met een OM-transactie zijn beboet en om nog openstaande zaken bij het OM of de rechter. Een klein

deel van deze groep krijgt na deze toetsing alsnog een verklaring, wegens tijdsverloop of subjectieve omstandigheden waardoor de weigering van een VOG disproportioneel zou zijn. In 2006 is uiteindelijk aan 218 mensen een verklaring geweigerd. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen over de laatste drie jaar. Hierbij moet worden aangetekend dat de cijfers van 2004 betrekking hebben op de periode april tot en met december omdat het Centraal Orgaan Verklaringen omtrent gedrag vanaf dat moment de VOG's verstrekt. Voor die tijd werd dat gedaan door de burgemeester van de woonplaats van de aanvrager.

Tabel 5 Afgegeven en geweigerde verklaringen omtrent gedrag ten behoeve van chauffeurspas.

	2004	2005	2006
Aantal aanvragen voor een verklaring	1.836	16.965	10.403
Afgegeven verklaringen	1.769	16.673	10.106
Totaal geweigerd	67	292	297

Bron: COVOG, 2007.

Tabel 6 Afgegeven en geweigerde verklaringen omtrent gedrag ten behoeve van een ondernemingsvergunning.

	2004	2005	2006
Aantal aanvragen voor een verklaring	138	3.143	3.449
Afgegeven verklaringen	131	3.058	3.392
Totaal geweigerd	7	85	57

Bron: COVOG, 2007.

Ondanks de verklaring omtrent het gedrag als voorwaarde voor het verkrijgen van een chauffeurspas hebben verschillende betrokkenen, die in het kader van dit onderzoek zijn benaderend, bedenkingen. Inspecteurs en taxichauffeurs geven aan regelmatig chauffeurs te zien rijden waarvan zij veronderstellen dat zij crimineel verleden hebben. Mogelijk hangt hun aanwezigheid in de branche samen met enkele beperkingen in de selectie op basis van de criminele antecedenten:

- COVOG kijkt tot vijf jaar in het verleden: behalve voor zedendelicten betreft COVOG geen delicten in haar besluitvorming die langer dan vijf jaar voor de aanvraag hebben plaatsgevonden. Voor zedendelicten kan onbeperkt worden terug gekeken. Indien iemand sinds zijn veroordeling/vervolgning geen delict meer heeft gepleegd kan een verklaring ondanks deze veroordeling onder bepaalde omstandigheden worden afgegeven.
- Reclasseringsbeleid in het verleden: Tot enkele jaren geleden gold een loopbaan als taxichauffeur als een veelvoorkomend perspectief voor mensen in een reclasseringstraject. Veel van hen zijn indertijd via deze weg in de branche terechtgekomen.

- Het gedrag wordt eens per vijf jaar bekeken: een onherroepelijke veroordeling na het verstrekken van de VOG van een chauffeur leidt in de huidige situatie niet meteen tot een intrekking van de chauffeurspas. Hierdoor kan een veroordeelde chauffeur zijn beroep blijven uitoefenen tot het moment dat de geldigheidsduur van zijn pas is verlopen.
- Bestuurlijke boetes worden niet in de beoordeling opgenomen. Voor veel overtredingen die in de taxiwereld vaak voorkomen geldt een bestuurlijke boete. Deze overtredingen blijven daarmee buiten het gezichtsveld van COVOG. Overigens heeft de IVW wel de mogelijkheid om op basis van dit type overtredingen een pas in te trekken.
- Tenslotte kan COVOG alleen een verklaring weigeren op grond van bewezen delicten. Mensen die zijn vrijgesproken bijvoorbeeld vanwege gebrek aan bewijs kan een verklaring niet worden geweigerd als daar geen andere gronden voor zijn.

Onder de mensen aan wie een verklaring wordt geweigerd zitten er relatief veel die zich schuldig hebben gemaakt aan drugs-, gewelds-, en vermogensdelicten:

- drugsdelicten: op gezette tijden worden chauffeurs aangehouden die in de handel in softdrugs zitten. Het gaat om zaken waarbij een chauffeur handelt in softdrugs al dan niet vanuit zijn auto tijdens de uitoefening van zijn beroep van taxichauffeur. Tevens zijn er regelmatig zaken waarbij een chauffeur er een kweek van hennepplanten op na houdt.
- geweldsdelicten: relatief veel weigeringen van een VOG komen voort uit veroordelingen voor geweldsdelicten. In de eerste plaats gaat het om geweld gepleegd in privé-omstandigheden, soms ook komt dit voort uit de uitoefening van het taxivak. het gaat dan met name om geweld tussen chauffeurs.
- vermogensdelicten: vanwege de breedte van het domein vermogensdelict worden ook veel verklaringen op deze grond geweigerd. Het gaat om delicten als heling, oplichting, verduistering en fraude.

3.6 Recente ontwikkelingen

De wetgeving en handhaving rond de branche zijn nog steeds in ontwikkeling. Dit is het gevolg van diverse onbedoelde en ongewenste neveneffecten van wetgeving die met name sinds de deregulering zijn opgetreden. In de eerste plaats nam na 2000 het aantal aanvragen voor vergunningsbewijzen onevenredig sterk toe in vergelijking met de vraag naar taxivervoer. Voor enkele taxibedrijven was het niet aannemelijk dat ze het aantal aangevraagde vergunningen werkelijk nodig hadden. De inspectie had al snel aanwijzingen dat een deel van de vergunningbewijzen werden verpacht aan chauffeurs die voor zich zelf reden maar daar niet de benodigde ondernemersvergunning voor hadden (zie § 4.3).

Een andere vorm van regelovertreding die regelmatig door de inspectie wordt geconstateerd is het gedeeltelijk of geheel niet uitbetalen volgens de CAO. Chauffeurs worden dan voor eigen risico ingehuurd; zij ontvangen dan vaak een percentage van de omzet. Ten slotte wordt regelmatig vastgesteld dat chauffeurs voor een deel zwart rijden. Zij staan dan bijvoorbeeld voor 20 uur op de loonlijst terwijl zij voor het dubbele aantal uren rijden. Ten behoeve van het terugdringen van de twee laatstgenoemde typen van

overtreding heeft de inspectie scherpere controles aangekondigd (onder meer in het kader van het G4 covenant). Daarnaast worden in samenwerking met andere inspectiediensten als UWV en Belastingdienst steekproefsgewijze controles uitgevoerd in de branche.

Gemeentelijke overheden staan met de nieuwe wet grotendeels buiten spel. De Wet personenvervoer heeft lokale overheden geen specifieke bevoegdheden gegeven om regulerend op te treden. Wel trachten een aantal grotere steden de kwaliteit van taxistandplaatsen te verbeteren. Er wordt onder meer geëxperimenteerd met exclusieve standplaatsen voor gecertificeerde taxi's en met intensivering van surveillance door politie of stadswachten rond standplaatsen. Met name in grote steden wordt ook door de politie strenger gehandhaafd in het kader van de Wegenverkeerswet. De politie is alerter op overtredingen dan voorheen. Door verschillende taxichauffeurs is aangegeven dat dit nogal eens de beroepsuitoefening belemmerd.

4 Criminaliteit in de taxibranche

4.1 Inleiding

De georganiseerde criminaliteit is vanuit de legale bovenwereld moeilijk te kennen, dit ondanks de aanwijzingen dat de grens tussen boven en onderwereld diffuus is. "Wij zijn onderdeel van de bovenwereld, wat er precies in de criminele circuits gebeurt, daar kan je alleen naar gissen", aldus een taxicontroleur van politie. Hetzelfde geldt voor het overgrote deel van de taxiwereld, deze heeft geen weet van een onderwereld. Dit geldt zelfs voor chauffeurs die er incidenteel hand- en spandiensten aan verlenen. In de meeste gevallen herkennen zij de criminele organisaties niet als zodanig en is hun bijdrage daaraan in strikte zin rechtmatig, omdat deze zich meestal beperkt tot het vervoeren van klanten. Dit was bijvoorbeeld het geval bij een chauffeur die een klant naar een adres in België bracht. Toen de Vlaamse politie drugs vond in de bagage van zijn passagier was dat ook voor hem een verrassing.

In dit hoofdstuk wordt criminaliteit waaronder georganiseerde criminaliteit in de taxibranche vanuit twee invalshoeken benaderd. In het eerste deel wordt een overzicht gegeven van criminele antecedenten van alle taxichauffeurs in Nederland. Het overzicht beperkt zich daarbij tot misdrijven en de meer ernstige overtredingen. In het bijzonder wordt stilgestaan bij de geregistreerde delicten die mogelijk verband houden met georganiseerde criminaliteit. In het tweede deel wordt een kwalitatief beeld geschetst van hoe de verschillende vormen van criminaliteit samen kunnen hangen met het beroep van taxichauffeur. Voor een goed begrip van de relatie tussen taxibranche en criminaliteit zal in dat tweede deel ook worden ingegaan op minder ernstige vormen van criminaliteit.

4.2 Geregistreerde criminaliteit onder taxichauffeurs

Het ministerie van Justitie houdt een registratie bij van personen die overtredingen en/of misdrijven hebben begaan. In de praktijk wordt dit ook wel aangeduid als het register van strafbladen. De Justitiële Informatiedienst (JustID) is belast met het onderhoud van het register. In het register zijn personen opgenomen die verdacht zijn geweest van een strafbaar feit voorzover dat feit bestraft kan worden met een boete van tenminste € 100,00 of een vrijheidsstraf. Het betreffen zowel overtredingen als misdrijven¹. Voor overtredingen geldt dat deze tot maximaal vijf jaar na de veroordeling blijven geregistreerd. Misdrijven blijven langer staan. De registratietermijn verschilt per misdrijf en per delinquent. Doorgaans blijft een misdrijf tenminste dertig jaar in het register opgenomen. In bijlage II zijn de voorwaarden voor registratie nader beschreven. De analyse die in het kader van dit onderzoek op het register is uitgevoerd, heeft zich beperkt tot zaken die niet langer tien jaar geleden zijn gepleegd.

¹ In de justitiële documentatie worden alleen zaken opgenomen die door het openbaar ministerie zijn/worden behandeld en of door de rechter zijn afgedaan dan wel onder de rechter zijn. Wet Mulderfeiten, zoals snelheidsovertredingen onder de 30 km/u, en delicten die via de bestuursrechtelijk weg worden afgedaan worden niet in de JD opgenomen evenals zaken die nog niet door de politie zijn aangemeld bij het openbaar ministerie.

Aantal taxichauffeurs met een registratie bij JustID

Van de 48.860 personen die bij de IVW zijn geregistreerd omdat zij een chauffeurspas bezitten, zijn er in totaal 12.425 opgenomen in het bestand van JustID¹. Wanneer de selectie zich beperkt tot personen die alleen in de afgelopen tien jaar verdacht of veroordeeld zijn geweest, gaat het om 11.652 chauffeurs. Het betreft 24% van de totale populatie taxichauffeurs. Van hen zijn er 6.726 chauffeurs onherroepelijk veroordeeld door een rechter. Het gaat om zaken die vaak vanwege hun zwaarte niet konden worden afgedaan met een transactie. Het betreft 14% van alle taxichauffeurs.

Er is een groep van ruim 4.900 chauffeurs (11.652 minus de 6.726 onherroepelijk veroordeelde chauffeurs) die weliswaar verdacht zijn geweest van overtreding of misdrijf maar die niet door een rechter zijn veroordeeld. Het gaat om zaken die direct door de officier met een boete konden worden afgedaan (zoals bij de meeste verkeersovertredingen), of die met een 'OM afdoening' zijn afgedaan². Voor een ander deel van de chauffeurs geldt dat zij zijn vrijgesproken. Uit het bestand dat voor het onderhavige onderzoek aan EIM ter beschikking is gesteld, kan niet worden afgeleid hoe groot de groep chauffeurs precies is die is vrijgesproken.

De overtredingen en misdrijven die zij hebben begaan, lopen sterk uiteen in aard en ernst. De analyse heeft zich geconcentreerd op de meest voorkomende en de meest ernstige overtredingen en misdrijven. In Tabel 7 is een overzicht gegeven van wetten die in de analyse zijn meegenomen. In de bijlage zijn de frequenties van aantal betrokken taxichauffeurs en overtredingen per wetsartikel weergegeven. De belangrijkste frequenties komen in het vervolg van deze paragraaf aan de orde.

¹ Peildatum: april 2007.

² Sinds kort kan het OM overtredingen en misdrijven waarop maximaal zes jaar gevangenisstraf staat, afdoen door de verdachte een transactie aan te bieden. Als de verdachte dat aanbod accepteert, heeft hij strafvervolgning voorkomen.

Tabel 7 Aantallen overtreders en overtredingen uitgesplitst naar zes wetten in de periode 1997-2007.¹

	<i>aantal taxichauffeurs dat in onderzoek is geweest</i>	<i>aantal overtredingen/mi sdrijven</i>	<i>aantal veroordeelde chauffeurs*</i>
Wegenverkeerswet	6.548	10.907	3.094
Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen	1.905	3.834	1.190
Besluit Personenvervoer	2.431	3.680	700
Wetboek van Strafrecht	4.374	9.584	3.277
Opiumwet	523	650	346
Wet Wapens en Munitie	449	502	197

* *Het gaat alleen om zaken die door tussenkomst van een rechter zijn afgedaan. De zaken die met een transactie zijn afgedaan zijn niet in dit aantal opgenomen.*

Bron: EIM, op basis van JustID (2007)

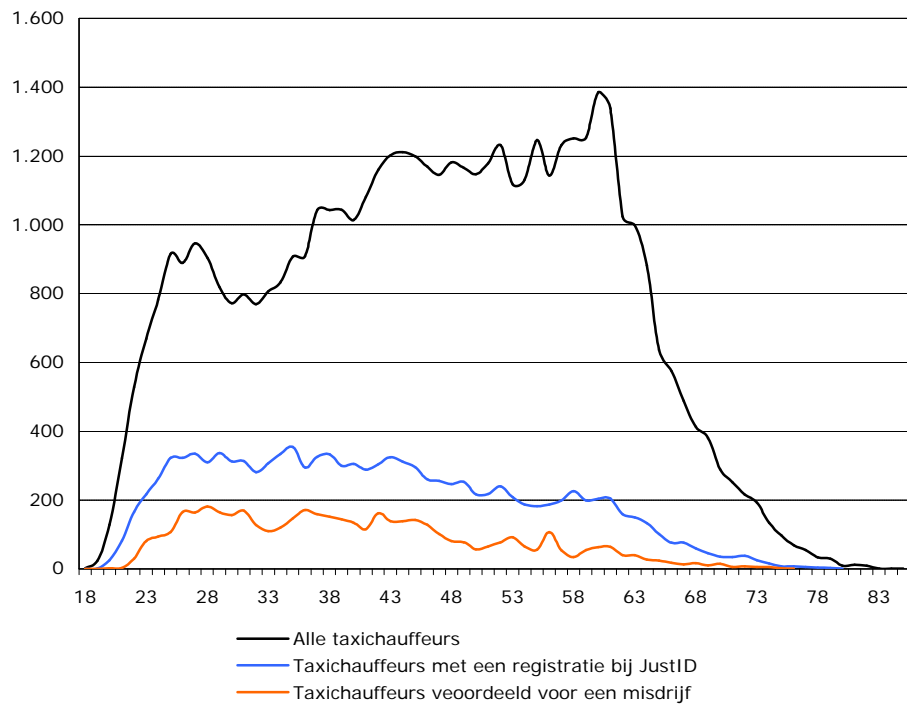
De meest voorkomende overtredingen zijn rijden onder invloed en rijden zonder WA verzekering. In de periode 1997-2007 zijn hiervoor respectievelijk 2.004 en 1.856 chauffeurs aangehouden (zie bijlage II, tabel 32 & 33).

Spreiding van geregistreerde chauffeurs naar leeftijd

Taxichauffeurs met een registratie bij JustID komen onder vrijwel alle leeftijden voor. Wel zijn in het bestand van JustID oudere taxichauffeurs (boven de 44 jaar) ondervertegenwoordigd en de jongere taxichauffeurs (onder de 44 jaar) oververtegenwoordigd. Deze oververtegenwoordiging geldt in het bijzonder voor chauffeurs in de leeftijd van 29 tot 33 jaar. Van hen is bijna veertig procent geregistreerd bij justitie (zie Figuur 7).

¹ Zie bijlage voor een specificatie per wetsartikel. In de bijlage is ook nader beschreven hoe de gepresenteerde aantallen zijn verkregen en wat hun zeggingskracht is.

Figuur 7 Populatie taxichauffeurs vergeleken de populatie taxichauffeurs met een registratie bij JustID op basis van leeftijd (in absolute aantallen).



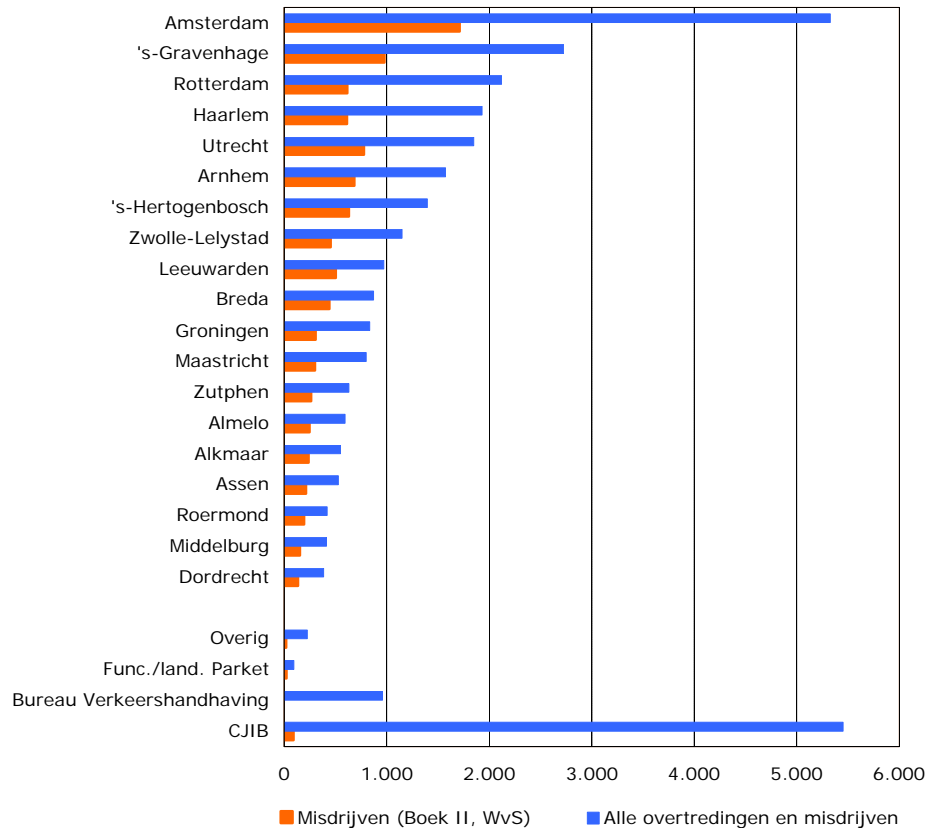
Bron: EIM, op basis van JustID (2007)

In Figuur 7 is tevens de leeftijdsopbouw van de groep chauffeurs weergegeven die door een rechtbank onherroepelijk zijn veroordeeld vanwege een misdrijf (als benoemd in het Tweede Boek van het Wetboek van Strafrecht).

Geografische spreiding

In het register van JustID is geen informatie opgenomen over de exacte plaats waar de (vermeende) delicten zijn gepleegd of waar de (vermeende) daders wonen. Wel is bekend binnen welk arrondissement de zaak is behandeld. Op basis hiervan kan tot een ruwe benadering worden gekomen van de geografische spreiding van 25.061 zaken (zie Figuur 8). 6.505 zaken zijn lokaal afgedaan door het CJIB, Bureau Verkeershandhaving of het Landelijk Parket. De overige 225 zaken speelden voornamelijk in het buitenland (Duitsland). Zoals uit figuur 8 blijkt, dienen de meeste zaken zich in en rond de drie grootste steden aan (met name in de regio Amsterdam). de geografische spreiding van zaken die verband houden met een misdrijf (Tweede Boek, WvS) zijn de verschillen tussen de regio's minder groot (zie Figuur 8).

Figuur 8 Geografische spreiding (weergegeven per arrondissement) van alle zaken / misdrijven waarbij taxichauffeurs betrokken zijn (N=31.790 / N= 9.584)

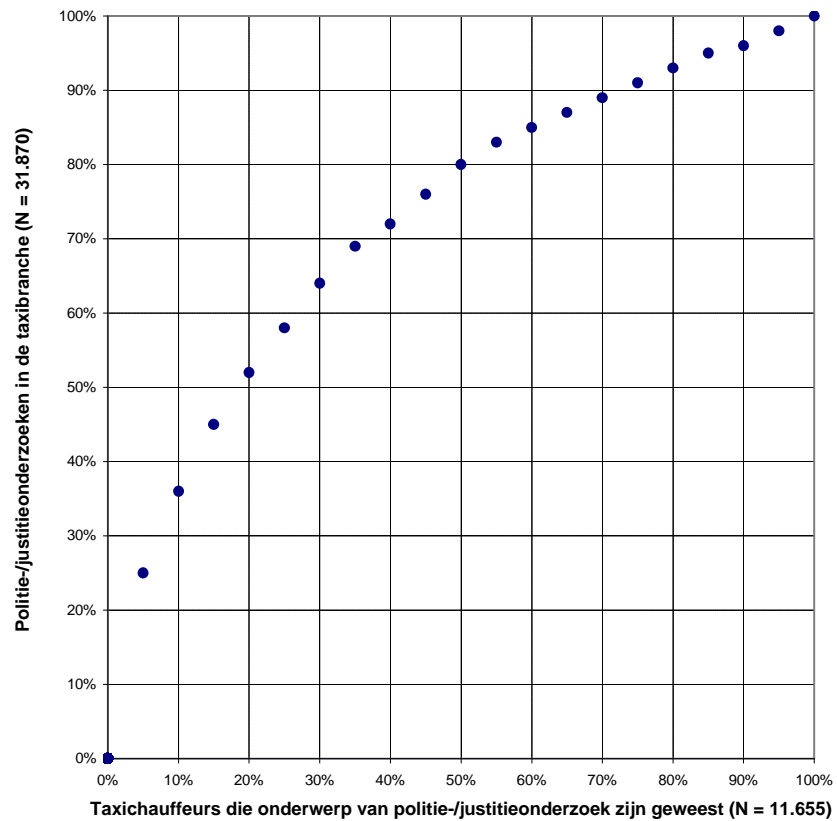


Bron: EIM, op basis van JustID (2007)

Spreiding van politieonderzoeken over de totale populatie chauffeurs

In totaal zijn 31.790 onderzoeken uitgevoerd naar taxichauffeurs. Gemiddeld zou een bij JustID geregistreerde chauffeur daarmee in de afgelopen tien jaar 2,7 keer zijn onderzocht. Voor de gehele taxibranche ligt dit gemiddelde op 0,7. Dit gemiddelde beeld is echter vertekend omdat het aantal onderzoeken niet gelijk over de populatie chauffeurs is verdeeld. Er is een kleine groep chauffeurs is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de onderzoeken. Zo zijn er 358 chauffeurs die tien keer of vaker zijn onderzocht. Zij vormen 3,1 % van de bij JustID geregistreerde chauffeurs en 0,7% van de totale taxipopulatie. 18,5% van al het politieonderzoek dat binnen de branche is uitgevoerd, had betrekking op deze groep. In Figuur 9 toont hoe het totaal aantal politieonderzoeken binnen de branche is verdeeld over de taxichauffeurs die geregistreerd staan bij JustID.

Figuur 9 Verdeling van politie- / justitieonderzoeken over de groep taxichauffeurs die bij JustID geregistreerd staan (in %)



Leesvoorbeeld:

Uit de figuur is af te lezen dat 10% van de chauffeurs die geregistreerd staan bij JustID goed zijn voor 36% van alle onderzoeken die tegen taxichauffeurs hebben gelopen. In absolute termen betekent dit dat er een groep van 1.165 chauffeurs is tegen wie bijna 11.500 onderzoeken zijn uitgevoerd.

Bron: EIM, op basis van JustID (2007)

Een aantal taxichauffeurs heeft een buitensporig lang strafblad. Het langste strafblad telt 63 pagina's. 125 keer is naar de betrokken chauffeur onderzoek verricht. De delicten hadden veelal betrekking op overmatig alcoholgebruik soms in combinatie met geweldpleging. Net als bij een groot deel van de andere chauffeurs met een buitensporig lange registratie gaat het niet om een pleger van zware of georganiseerde criminaliteit. Onder de delicten die door deze mensen worden gepleegd, komt vooral veel diefstal, inbraak, vernieling en geweld voor.

Misdrijven en overtredingen: Wetboek van Strafrecht

In totaal zijn in de afgelopen tien jaar 3.277 chauffeurs veroordeeld voor een misdrijf in het kader van het Tweede Boek van het Wetboek van Strafrecht. Zij vormen 6,7% van alle geregistreerde chauffeurs.

In de bijlage is een gedetailleerd overzicht gegeven. In Tabel 8 zijn de meest voorkomende delicten opgenomen. Deze tabel beperkt zich tot misdrijven (Tweede Boek, art 92-423). Overtredingen in het kader van het Derde Boek (art. 424 -479) zijn hier buiten beschouwing gelaten.

Tabel 8 Meest voorkomende misdrijven (Tweede Boek, Wetboek van Strafrecht), periode 1997-2007.

<i>art.</i>	<i>omschrijving</i>	<i>aantal zaken</i>	<i>aantal</i>	<i>aantal</i>
			<i>onderzoek is geweest</i>	<i>veroordeelde taxichauffeurs</i>
1	Art 300 Mishandeling	1.809	1.426	758
2	Art 310 Diefstal	2.388	1.150	641
3	Art 311 Diefstal onder verzwarende omstandigheden (b.v. inbraak)	1.408	734	427
4	Art 285 Bedreiging met openlijke geweldpleging	898	691	412
5	Art 350 Opzettelijke vernieling of beschadiging	987	666	311
6	Art 225 Valselijk opmaken van geschriften en die laten dienen als bewijsstukken	668	586	360
7	Art 141 Openlijk in vereniging geweld plegen	531	451	226
8	Art 416 Opzetheling	522	430	245
9	Art 302 Zware mishandeling	448	383	181
10	Art 321 Verduistering	390	343	182
11	Art 184 Verzet tegen ambtsbevel	248	210	69
12	Art 180 Gebruik geweld tegen ambtenaar	240	192	104
13	Art 312 Diefstal met gebruik van geweld	249	176	106
14	Art 322 Verduistering in kader van dienstbetrekking	183	174	97
15	Art 326 Opgeven van een valse naam	194	162	97
16	Art 287 Doodslag	144	135	38
17	Art 417bis Schuldheling	115	103	45
18	Art 138 Huisvredebreuk	119	88	48
19	Art 317 Afpersing met bedreiging van geweld	86	73	33
20	Art 188 Valse aangifte	75	72	33

Minder vaak dan plegers van bovenstaande delicten, komen zedendelinquenten voor in de populatie van taxichauffeurs. In de periode 1997- 2007 zijn enkele tientallen chauffeurs veroordeeld voor één of meer zedendelicten. Deze hadden onder meer betrekking op verkrachting (13 chauffeurs), ontucht met minderjarigen (24 chauffeurs) en het verspreiden of vervaardigen van kinderporno (9 chauffeurs). In Tabel 19 is een overzicht opgenomen van de frequentie van zedendelicten voor zover die in het Wetboek van Strafrecht (Boek II) voorkomen.

Misdrijven in het kader van de Opiumwet

Tegen 523 taxichauffeurs is in de afgelopen tien jaar een onderzoek uitgevoerd in het kader van een (veronderstelde) overtreding van de Opiumwet. van hen zijn er uiteindelijk 346 onherroepelijk veroordeeld.

Tabel 9 Overtredingen Opiumwet, periode 1997-2007

Art.	Omschrijving	aantal		aantal veroordeeld de taxichauffeurs
		aantal zaken	onderzoek is geweest	
Art 2	Handel, productie en/ of bezit van verdovende middelen	281	221	140
Art 3	Handel, productie en/ of bezit van verdovende middelen	384	325	223
Art 3b	Bevorderen van verkoop van verdovende middelen d.m.v. openbaarmaking	1	1	0

Misdrijven in het kader van de Wet Wapens en Munitie

In het kader van de Wet Wapens en Munitie zijn in de afgelopen tien jaar 449 taxichauffeurs onderwerp geweest van één of meerdere politieonderzoeken (het betreft 0,9 % van alle taxichauffeurs). In totaal ging het om 544 onderzoeken. De meeste zaken (70%) hadden betrekking op wapens uit de categorieën II, III of IV. Het betreffen onder andere vuurwapens, wapens waarmee stroomstoten kunnen worden gegeven en alarm- en startpistolen. Een verklaring voor het relatief lage aantal onderzoeken in het teken van bezit van wapens uit de eerste categorie, kan op basis van het register niet worden gegeven. Mogelijk wordt het onderzoek naar de betreffende wapens – het gaat onder andere om messen vanaf een bepaalde omvang, stiletto's, boksbeugels en katapulten – op zichzelf niet opportuun geacht. Veruit de meeste chauffeurs die in verband met artikel 27 Wet Wapens en Munitie zijn onderzocht, zijn ook in verband met andere strafbare feiten geregistreerd bij JustID. Van de 449 onderzochte chauffeurs zijn er uiteindelijk 197 onherroepelijk veroordeeld.

Tabel 10 Overtredingen Wet Wapens en Munitie, periode 1997-2007

Art.	Omschrijving	aantal chauffeurs dat in		aantal veroordeelde taxichauffeurs
		aantal zaken	onderzoek is geweest	urs
Art 9	Vervaardigen of aanpassen van wapens of munitie	1	1	1
Art 13	Bezit wapens categorie I (o.a. stiletto's, boksbeugels, ploertendoders, wurgstokken)	158	149	65
Art 14	In en uitvoer van wapens/munitie categorie II & III (o.a. vuurwapens, stroomstokken)	2	2	1
Art 22	Vervoer wapens categorie II & III	0	0	0
Art 26	Bezit wapens categorie II & III	258	230	112
Art 27	Dragen van wapens categorie II, III & IV	113	111	36
Art 31	Overdracht van wapens categorie II & III	6	6	1

Geregistreeerde georganiseerde criminaliteit

Een aantal geregistreeerde delicten hangt mogelijk samen met georganiseerde criminaliteit. In de eerste plaats is dat aannemelijk voor onderzoeken in het kader van artikel 140 Wetboek van Strafrecht (deelname aan een criminele organisatie). In de periode 1997-2007 zijn 46 chauffeurs onderwerp geweest van dergelijk onderzoek. Voor achttien van hen hielden de (veronderstelde) criminele activiteiten verband met drugshandel of drugsproductie. In acht gevallen werd ook onderzoek gedaan vanwege vermeend wapenbezit of wapenhandel. Voor dertien chauffeurs is naast artikel 140 ook onderzoek gedaan in het kader van artikel 326 (oplichting). Tweeëntwintig chauffeurs werden verdacht van diefstal (art. 310). Voor een chauffeur hield de verdenking van lidmaatschap van een criminele organisatie samen met voetbalhooliganisme. Van de 46 onderzochte chauffeurs zijn er 15 niet in Nederland geboren. Onder hen bevinden zich onder meer vier Turken, drie Surinamers en twee Marokkanen.

Er zijn verschillende chauffeurs waarvan het aannemelijk is dat zij in georganiseerd verband opereren maar waartegen nooit onderzoek is verricht in het kader van artikel 140. Een voorbeeld hiervan is een taxichauffeur waartegen onderzoek is gedaan in verband met mogelijke mensenhandel. Naast dit onderzoek, is de betrokkene in de afgelopen jaren drie keer onherroepelijk veroordeeld voor achtereenvolgens handel in heroïne en cocaïne, heling en fraude. Het zijn delicten die niet op zichzelf staan maar in een keten worden gepleegd waarbij min of meer van een georganiseerd verband sprake moet zijn.

Een andere indicator voor gevoeligheid voor betrokkenheid bij georganiseerde misdaad is mogelijk afpersing. Afpersing is een delict dat vrijwel nooit op zichzelf staat. Van de 73 chauffeurs waarnaar in het kader van artikel 317 (Wetboek van Strafrecht) onderzoek is verricht, zijn er 72 die ook vanwege andere delicten zijn vervolgt of in onderzoek zijn geweest. Personen die afpersen of daarvan verdacht zijn geweest, zijn vaak ook in verband gebracht met geweld, diefstal (58 chauffeurs), drugshandel (22 chauffeurs) en wapenbezit (15 chauffeurs).

4.3 Criminaliteit in relatie tot het beroep van taxichauffeur: de glijdende schaal

De geregistreerde criminaliteit zal om uiteenlopende redenen de werkelijke criminaliteit niet dekken. Ook biedt het register van JustID geen inzicht in de wijze waarop delicten samenhangen met het beroep van taxichauffeur. De gesprekken met taxichauffeurs, ondernemers en handhavers die in het kader van dit onderzoek zijn gehouden levert een beeld op van een branche met een levendige cultuur van legale en illegale trucs en gerommel. Het gaat voornamelijk om lichte vormen van fraude of criminaliteit. In dit verband spreekt men ook wel van 'folk crime': hieronder vallen zaken die strikt genomen onrechtmatig zijn maar die binnen de cultuur van een branche gemeengoed zijn geworden. Men spreekt er onderling openlijk over en herkent er soms zelfs het onrechtmatige niet meer in. Veel chauffeurs zijn creatief bij het vinden van mogelijkheden om het inkomen wat aan te vullen. Voorbeelden zijn: rijden zonder de meter aan te zetten, omrijden, en een vaste-prijs-rit rijden met de meter aan en (onwetende) klanten het meterbedrag laten betalen. Vaak ook is de handel in aantrekkelijke lange ritten genoemd waarbij loonchauffeurs (die het meest gebaat zijn bij veel fooien en daarom liever korte ritten rijden) lange ritten tegen een vergoeding doorschuiven naar zzp-ers.

Hoewel deze vormen van regelovertreding ver af staan van georganiseerde criminaliteit, dragen zij wel bij aan een cultuur waarin mensen er sneller ontvankelijk voor kunnen zijn. De branche normen vormen de context waarbinnen een kleine groep chauffeurs al dan niet bewust betrokken kunnen raken bij zwaardere criminaliteit. De vormen van criminaliteit kunnen naar zwaarte worden ingedeeld op een glijdende schaal. Alvorens in te gaan op georganiseerde criminaliteit wordt hier eerst een overzicht gegeven van de meest voorkomende criminaliteit.

Zwart rijden

Het rijden buiten loondienst komt veelvuldig voor. Inspecteurs van verschillende diensten (IVW, Politie en UWV) geven aan dat inspecties in de taxibranche op dit punt altijd vruchtbaar zijn in die zin dat er altijd veel overtredingen worden geconstateerd. Dit probleem lijkt van alle tijden. Ook in de periode voor de deregulering kwamen onrechtmatigheden in de bedrijfsvoering veel voor. In de jaren 90 stelde een Regionaal Interdisciplinair Fraudeteam (RIF) in Amsterdam vast dat van de 21 taxibedrijven met meerdere chauffeurs tweederde fraudeerde en te weinig belasting en premies afdroeg. Dit leidde tot navorderingen van bijna 11 miljoen gulden. Veel chauffeurs bleken zich schuldig te maken aan fraude

met WAO- en WW-uitkeringen. Bemanningsregisters, werkboekjes, rittenstaten en maandstaten werden niet of onvolledig bijgehouden. De meer recente onderzoeken geven een onveranderd beeld. In 2006 zijn in de regio Zuid Limburg enkele tientallen bedrijven bezocht door een multidisciplinair inspectieteam van de Belastingdienst, politie en UWV. Bij de meeste bedrijven werd door één of meerdere chauffeurs geheel of gedeeltelijk buiten het dienstverband om gereden. Een deel van de taxiritten en inkomsten werd niet vastgelegd en de gegevens werden gemanipuleerd; daardoor was niet alleen de financiële administratie ondeugdelijk, maar ook de verantwoording van arbeids- en rusttijden van chauffeurs. In een aantal gevallen genoten de chauffeurs een uitkering en reden zij er op de taxi zwart bij. In andere regio's is het beeld vergelijkbaar. In Amsterdam wordt al geruime tijd intensiever gecontroleerd, een deel van de chauffeurs is daarop uitgeweken naar omliggende gemeenten. Bij een controle in en rond Volendam in 2006 bleek de helft van de gecontroleerde chauffeurs in overtreding onder meer vanwege niet of onvolledig ingevulde rittenstaten; er werd één chauffeur met een valse werkmap aangehouden en er was één taxi niet voorzien van een geldig kenteken. Bij een controle in Groesbeek (bij Nijmegen) in hetzelfde jaar werden 33 taxi's gecontroleerd, hier werden 21 overtredingen geconstateerd; het ging overwegend om het niet gebruiken van de meter tijdens het vervoer van passagiers en niet ingevulde werkmappen. Tevens waren enkel taximeters niet geijkt.

De inspecties zijn arbeidsintensief. Het is moeilijk om onrechtmatigheden in de bedrijfsvoering op te sporen en bewijsbaar te maken. Taxi's zijn mobiel, dus om harde bewijzen te verzamelen over de werktijden van een chauffeur moeten zogenaamde zichtinspecties uitgevoerd worden. Dit zijn inspecties bij onder meer taxistandplaatsen waarbij een taxi eventueel gevolgd wordt.

Verpachten van vergunningen

Van verpachting is sprake indien een taxiondernemer één of meerdere taxivergunningen heeft voor auto's, zonder dat deze hem 'duurzaam ter beschikking staan'. De vergunningen worden tegen betaling 'verhuurd' aan chauffeurs die voor eigen rekening en risico rijden. Er bestaan verschillende redenen om voor deze constructie te kiezen. Chauffeurs kiezen er nogal eens voor als het hen niet lukt om aan de voorwaarden van een vergunning te voldoen. Aan het pachten zijn weliswaar kosten verbonden, maar er staat een zeker zelfstandig ondernemerschap tegenover. Voor ondernemers zijn er twee redenen om te verpachten. In de eerste plaats was het tot voor kort een eenvoudige manier om enkele honderden soms duizenden euro's per maand bij te verdienen. Ten tweede wordt verpachting nogal eens gebruikt om de CAO te omzeilen. In deze gevallen staat de vergunning in feite wel ter beschikking van de ondernemer maar krijgt de werknemer die er gebruik van maakt pas uitbetaald als er omzet tegenover staat.

Over de omvang van het aantal taxibedrijven dat vergunningen verpacht kan geen uitspraak worden gedaan. Wel is duidelijk dat direct na de regulering verpachting veel voorkwam. Het was voor de toetredende allochtoon met een beperkte stratenkennis en slechte taalvaardigheid dé manier om op de taxi te komen. Door te pachten ontliet hij de eisen die gelden voor taxiondernemers en kon hij toch in zelfstandigheid werken. In met name de grote steden zagen bestaande taxiondernemers verpachting

als mogelijkheid om goed bij te verdienen. In deze tijd begonnen ook veel taxichauffeurs voor zichzelf en vroegen naast een vergunning voor de eigen auto een of twee extra vergunningen aan voor verpachting. Een Amsterdamse taxiondernemer: 'Verpachten kwam vaak voor je kon er goed mee verdienen, maar ik heb het idee dat veel mensen die een vergunning verpachtten niet eens doorhadden waar ze precies mee bezig waren. Pas toen de markt ernstig verziekt raakte door kakkerlakken realiseerde men zich dat ze verkeerd bezig waren. Van enkele weet ik dat ze er toen mee zijn gestopt'.

Verpachting is sinds 1 januari 2005 strafbaar. Desondanks komt het nog steeds veel voor. Ondernemers zoeken voortdurend ook naar alternatieve constructies die weliswaar neerkomen op verpachting maar juridisch niet altijd strafbaar of bewijsbaar zijn. Een taxicontroleur: 'We zijn al een aantal jaren bezig met onderzoek naar een grote taxiondernemer. Het is ons bekend dat deze zich in wezen schuldig maakt aan verpachting en daar maandelijks tienduizenden euro's aan verdient. Dat blijkt onder meer uit gesprekken die we hebben gehad met werknemers en ex-werknemers van het bedrijf, toch is deze ondernemer moeilijk aan te pakken, het is moeilijk te bewijzen.' Een taxiondernemer in het oosten van het land: 'Er zijn hier verschillende chauffeurs die rijden met auto's en vergunningen van een groot taxibedrijf uit de Randstad. Formeel zal het wel kloppen, maar vanuit de praktijk weet je dat het wel verpachting moet zijn, die ondernemer heeft vanaf zo'n afstand namelijk geen enkel zich op wat de chauffeurs hier allemaal omzetten en doen'.

Voor de IVW heeft de aanpak van verpachters prioriteit. In de eerste plaats tracht men verpachting te voorkomen door aanvragen voor taxivergunningen kritischer te bekijken. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij bedrijven die in korte tijd meerdere vergunningen aanvragen. Daarnaast wordt er in de handhaving ook vaker op gelet. Het blijft desondanks een hardnekkig probleem en lijkt onlosmakelijk verbonden met de branche. Het is moeilijk bewijsbaar en de belangen van zowel pachters als verpachters kunnen groot zijn. Dit bleek ook het geval in de affaire met de verpachting van Schiphollicenties in het najaar van 2006.

Oneigenlijk gebruik van procuratiehouders

Een variant op het verpachten waarmee tot voor kort veelvuldig vakbekwaamheidseisen werden omzeild was het gebruik van procuratiehouders. Hierbij werden door vakonbekwame ondernemers vakbekwame collega's voor een vergoeding aangesteld in de leiding van het bedrijf zonder dat deze laatste werkelijk daarin werkzaam was. Sinds 1 februari 2003 is het niet meer mogelijk om vakbekwaamheid in te huren via een procuratiehouder. Het procuratiehouderschap is nu alleen nog toegestaan indien de houder voor minimaal 20 uur per week aantoonbaar een leidinggevende positie in het bedrijf vervult. Desondanks hebben verschillende respondenten aangegeven dat zij nog bedrijven kennen die er een dergelijke constructie op na houden. Het komt met name voor bij vennootschappen onder firma waarin meerdere vennoten zitten. Een inspecteur: 'zeker wanneer deze vennoten verschillende nationaliteiten hebben is de kans groot dat er wordt meegelift op andermans ondernemersvergunning'.

Vervalsingen en fraude bij examens

Binnen en buiten de branche wordt veel gespeculeerd over fraude met examens en vervalsingen van vergunningbewijzen en chauffeurspassen. In het kader van de affaire met de handel in Schipholvergunningen is zelfs gesproken over grootschalige handel in bewijzen en passen. Voor de Stichting Examenbureau Beroepsvervoer zijn deze geluiden en eigen ervaringen met fraudeurs aanleiding geweest om strenger te controleren. Vormen van onrechtmatigheden waar men binnen de muren van het examenbureau op gezette tijden mee werd geconfronteerd zijn: mensen die zich valselijk identificeren, vervalsing van identiteitspapieren en vervalsing van diploma's waarmee vrijstellingen worden aangevraagd. Voorts is het in het verleden voorgekomen dat in het examenlokaal antwoorden werden doorgespeeld. De SEB geeft aan dat met de aanscherping van de surveillance de fraude is afgenomen. 'Daar waar in 2003 per dag twee tot drie personen werden uitgesloten van het examen komt het nu nog slechts sporadisch voor'.

Fraude met taximeters en boardcomputers

Taxichauffeurs kunnen inventief zijn, dit komt met name tot uiting bij trucs die zijn bedacht om taximeters te saboteren. Er zijn taximeters die met sensoren in de zittingen van passagierstoelen welke het onmogelijk maken voor een chauffeur weg te rijden indien er een passagier in de auto zit. Trucs om deze meter te saboteren zijn onder meer het veroorzaken van kortsluiting met 'natte dwell op de zitting' of het verzoek aan de passagier om tussen de sensoren in te gaan zitten (bijvoorbeeld op de middenleuning van de achterbank). Daarnaast zijn er verhalen in de branche over fraude bij ijking. Een taxiondernemer: 'ik ken een bedrijf dat taximeters installeert op een dusdanige manier dat de taxiondernemers in staat zijn de standen en tarieven te manipuleren.' Een directeur van een taxicentrale 'Niet zo lang geleden trof ik een chauffeur aan met een lap top op schoot in zijn auto. Hij was in staat verbinding te leggen met de boardcomputer en kon zo gegevens aanpassen.'

Handel in vergunningen en corruptie

In 2006 startte het openbaar ministerie onderzoek naar vermeende handel in vergunningen in georganiseerd verband voor taxivervoer op Schiphol. Een bij de TCA aangesloten taxiondernemer zou samen met het TCA bestuur een handel hebben opgezet in de deze vergunningen. Tevens zou er zijn gehandeld in vervalste diploma's, omdat een aantal chauffeurs aan wie vergunningen werden verkocht niet in staat was aan de vakbekwaamheidseisen te voldoen. Het is niet de eerste zaak waarbij vervalsing van vergunningen wordt vermoed. Al sinds 2003 gaan in de Amsterdamse taxiwereld geruchten dat in georganiseerd verband vergunningen worden vervalst. Bedragen die betaald worden voor een vervalste pas zouden uiteenlopen van 1.500 tot 3.000 euro. Ondanks de geruchten en het recent gestarte onderzoek is er nog niets hardgemaakt. Tot nu toe is er nog niemand in dit verband veroordeeld.

Wel biedt het register van JustID inzicht in het aantal politie-/justitieonderzoeken dat is ingesteld naar individuele vervalsers van documenten (waaronder mogelijk diploma's en vergunningen). In de periode 1997-2007 heeft justitie 684 van dergelijke zaken behandeld die betrekking hadden op 601 chauffeurs (1,2% van de totale branche).

Diefstal en heling

Naast opkopers en handelaren op rommelmarkten worden in de literatuur ook beroepsgroepen als kasteleins, snackbarhouders en taxichauffeurs genoemd in verband gebracht met heling. De taxi is als semi-publieke ruimte waarin handel in betrekkelijke anonimiteit kan plaatsvinden een ideale plek voor heling (Van de Mheen, 2006). In de wereld van de straattaxi wordt veel gesproken over 'verkoop uit de kofferbak'. Het gaat om een breed scala aan audio- en video apparatuur en merkkleding. De laatste tijd heeft de handel in illegale kopieën van dvd's een grote vlucht genomen. In het register van JustID (zie § 4.3) komen 526 chauffeurs voor die verdacht zijn geweest van heling.

4.4 Taxispecifieke georganiseerde criminaliteit

De concrete aanwijzingen voor betrokkenheid van de taxibranche bij georganiseerde criminaliteit zijn schaars. Het register van JustID biedt aanknopingspunten voor zover politie en justitie waarnemingen hebben gedaan. Zoals in § 4.2 is besproken betreffen deze aanknopingspunten politie-/justitieonderzoeken die verricht zijn vanwege vermeende deelname aan een criminele organisatie, drugsdelicten, wapendelicten en afpersing. Hiervoor zijn respectievelijk 46, 523, 449 en 75 chauffeurs onderwerp geweest van onderzoek. De helft van de zaken die betrekking hadden op onderzoek naar deelname aan een criminele organisatie was gelieerd aan drugshandel

In de gesprekken met taxichauffeurs, - ondernemers en handhavers is door de respondenten met name betrokkenheid bij drugshandel naar voren gebracht. De meeste respondenten waren wel bekend met een of meerdere gevallen waarbij collega's betrokken waren bij handel in of vervoer van drugs. Een enkele respondent wist van de betrokkenheid van een taxichauffeur bij mensenhandel of gedwongen prostitutie. In de gesprekken is vooral stilgestaan bij de mogelijkheid en aantrekkelijkheid van de branche om gebruikt te worden door zware of georganiseerde criminaliteit. Op basis van de gesprekken kunnen naar relevantie de volgende activiteiten ten behoeve van de georganiseerde criminaliteit worden opgesomd:

- taxichauffeurs als intermediair of loket: heling en illegale handel, klanten aanbrenge, dealen in drugs etc;
- de taxi als transportmiddel (voor personen of goederen) voor criminele activiteiten;
- de taxiwereld als ogen en oren: informeel netwerk voor communicatie, observatie van activiteiten van anderen, ronselen van mensen etc; en
- de taxibranche als sector voor het witwassen van criminele gelden.

Taxichauffeurs als intermediair of loket

Voor de taxichauffeur die er open voor staat, laat het beroep zich makkelijk combineren met uiteenlopende handeltjes, onder andere handel in drugs en heling in uiteenlopende goederen. De omvang van deze 'nevenactiviteiten' binnen de branche is niet vast te stellen. Aan de hand van de gesprekken is het beeld ontstaan dat dit van oudsher al het geval was en dat het met de deregulering en daarmee samenhangende afname van onderlinge sociale controle verder is toegenomen. Volgens chauffeurs zijn er mensen de branche ingestroomd zonder dienstverlenende instelling. 'Zij vervoeren net zo gemakkelijk drugs als personen'. De grote steden hebben bepaalde plaatsen waar door specifieke groepen chauffeurs wordt gehandeld. Amsterdamse chauffeurs noemen het Centraal Station en de Nieuwmarkt als plaatsen waar veel wordt gehandeld. In Den Haag zijn vooral Hollands Spoor en het Centraal Station berucht. Volgens taxichauffeurs is wel duidelijk welk type chauffeur zich met dergelijke handel inlaat. "Het zijn mensen die er na 2000 bij zijn gekomen, veelal allochtonen". "Je haalt ze er makkelijk uit, het zijn jongetjes waarvan je al snel ziet dat het hen er niet om te doen is om mensen te vervoeren. Zij verdienen hun geld vooral met handel. Het zijn goudzoekers". Een andere respondent stelt dat "...als je open staat voor criminaliteit kan je vanuit de taxiwereld snel en gemakkelijk contacten vinden in criminele milieus". Onderzoek naar de cocaïnedistributieketen (Gruter, 2005) wijst uit dat de taxiwereld een schakel is in de handel in drugs en dat veel handelaren via hun werk als taxichauffeur in de handel terecht zijn gekomen. Een andere beroepsgroep waarmee de handel wordt gecombineerd is die van de portiers. Zij fungeren net als taxichauffeurs nogal eens als de schakel tussen vraag en aanbod. Daarnaast hebben zij kennis van de trends onder gebruikers, waar handelaren en producenten weer op kunnen inspelen.

De functie van loket of intermediair wordt ook gespeeld op andere markten, waarbij sprake is van een minder georganiseerd verband. Veel genoemd zijn de handel en heling in uiteenlopende goederen zoals autoradio's, mobiele telefoons, merkhorloges, sigaretten en illegale DVD's.

Ook is bekend en algemeen geaccepteerd in de branche dat chauffeurs klanten aanbrengen voor (sex)clubs, gokhuizen en coffeeshops. Elke grote stad heeft plaatsen waar de wereld van straattaxi's en de meer schimmige wereld (van bijvoorbeeld prostitutie) aan elkaar raken. Een onderzoek gebaseerd op zichtobservaties in Amsterdam constateert dat taxi's regelmatig opduiken op tippelzones, rond de Wallen en in de wereld van escortbedrijven. Escortbedrijven maken soms gebruik van vaste taxichauffeurs die, al dan niet in werktijd, prostituees vervoeren en begeleiden (Korf, 2005). Sommige hotels, cafés, clubs en andere gelegenheden betalen taxichauffeurs voor het aanleveren van klanten. Omgekeerd wordt door sommige chauffeurs werk gekocht (zij betalen dan bijvoorbeeld portiers voor ritten).

De taxi als transportmiddel voor criminele activiteiten

In de gesprekken met taxichauffeurs en kenners van de taxibranche zijn met name twee typen van criminele activiteiten genoemd waarvan het bekend is dat chauffeurs er een bijdrage aan leveren. In de eerste plaats noemde men de drugshandel, ten tweede mensenhandel in combinatie met

gedwongen prostitutie. De rol bij drugshandel is reeds eerder besproken. Over de rol in mensenhandel is het een en ander bekend geworden vanwege enkele strafrechtelijke onderzoeken. In de periode 1997-2007 is naar 69 taxichauffeurs onderzoek gedaan in verband met overtreding van artikel 246 (het – eventueel onder bedreiging- dwingen tot ontuchtige handelingen). Op basis van dit artikel zijn 34 chauffeurs onherroepelijk veroordeeld. Van 21 chauffeurs is de zaak geseponneerd, over de resterende zaken is de uitslag (nog) niet bekend. Een groot deel van de 69 chauffeurs heeft een uitgebreide registratie met betrekking tot feiten als autodiefstal, rijden onder invloed, bedreiging en uitkeringsfraude. Zes van hen zijn ook onderzocht vanwege vermeend wapenbezit. In vier gevallen is ook onderzoek gedaan naar drugsbezit of –handel.

Uit de literatuur en de gesprekken met respondenten blijkt dat van oudsher banden bestaan tussen taxibranche en prostitutie. In Amsterdam kwam het midden van de vorige eeuw vaak voor dat de man op de taxi zat en de vrouw achter het raam. Recent onderzoek gebaseerd op zichtobservaties in Amsterdam constateert dat taxi's regelmatig opduiken op tippelzones, rond de wallen en in de wereld van escortbedrijven. Escortbedrijven maken soms gebruik van vaste taxichauffeurs, die al dan niet in werktijd, prostituees vervoeren en begeleiden (Korf, 2005). Ook komt het voor dat taxichauffeurs die optreden als beschermheer van vrouwen die als prostituee op tippelzones werken. Het beroep van taxichauffeur leent zich er goed voor om snel ter plaatse te zijn wanneer een prostituee problemen heeft met een klant. Tevens komt het voor dat chauffeurs tussen de ritjes op een tippelzone tegen betaling een oogje in het zeil houdt voor een of meerdere vrouwen. De Nationaal Rapporteur Mensenhandel geeft in zijn rapportage van 2004 aan dat taxichauffeurs nogal eens een rol spelen in de hoeselprostitutie. Hoeselprostitutie is een soort van escortservice zonder dat er sprake is van een bedrijfsmatige bemiddeling tussen vraag en aanbod door een bureau. Naast taxichauffeurs vindt bemiddeling ook onder meer plaats door snorders, koeriers, coffeeshops en cafés (Nationaal Rapporteur Mensenhandel, 2004). In de meeste van deze gevallen is er geen sprake van ernstig crimineel gedrag. Incidenteel is dit wel het geval. In een aantal strafrechtelijke onderzoeken is gebleken dat mensenhandelaars gebruik maken van taxichauffeurs. Het gaat dan met name om vervoer en begeleiding van vrouwen die tot prostitutie gedwongen worden. In de eerste plaats werden chauffeurs gebruikt voor vervoer binnen Nederland. Tevens zijn er gevallen bekend van assistentie bij internationale mensensmokkel, waarbij taxichauffeurs ritjes vanuit Oost Europa verzorgen. Het is niet duidelijk of zij deze ritten ook in de hoedanigheid van taxichauffeur uitvoerden, in de zin dat zij daarbij gebruik maakten van een taxi (auto met taxivergunning). Een voorbeeld hiervan is een zaak uit het voorjaar van 2006 waarbij een 36-jarige man uit Assen werd veroordeeld tot en gevangenisstraf wegens vrouwenhandel en het hebben van een hennepkwekerij. De taxichauffeur haalde vrouwen uit Tsjechië en zette ze in Groningen aan het werk in de rosse buurt.

De taxiwereld als ogen en oren

Taxichauffeurs kunnen bij uitstek functioneren als een (informeel) communicatienetwerk. Dat doen ze al voor hun dagelijks werk, maar het kan ook nuttig zijn voor criminele activiteiten. Het werk als taxichauffeur

biedt mogelijkheden voor het meer of minder systematisch observeren van activiteiten van anderen, het signaleren van activiteiten van de politie en het ronselen van mensen voor bepaalde criminele activiteiten. 'Als chauffeur weet je veel, het is ongelooflijk wat voor gesprekken klanten in je taxi voeren', aldus een taxichauffeur. Een taxiondernemer voegt daar aan toe: 'Er zijn hier in de stad enkele hechte groepjes van chauffeurs die elkaar voortdurend op de hoogte houden via hun mobiele telefoon, zij vormen een soort van rijdend netwerk in de stad. Zij gebruiken dit netwerk om elkaar ritten toe te spelen. Maar zo'n netwerk wordt ook gebruikt voor illegale activiteiten'. De gunstige informatiepositie van chauffeurs is al lange tijd bekend bij de politie. Het gebruik van informatie door recherche of inlichtingendienst is echter niet onomstreden. Het doet een groot beroep op de rechtschapenheid van met name de politiemensen die naast het inwinnen van informatie ook belast zijn met handhaving van taxi- en verkeersregels.

De taxibranche en het witwassen van criminele gelden

Erg eenvoudig is het niet, geld witwassen met behulp van een taxibedrijf. De omzet bestaat uit een groot aantal, relatief kleine transacties. Al deze activiteiten moeten op verschillende manieren worden verantwoord (kilometers, ritten, inkomsten et cetera). Het aantal chauffeurs/taxiondernemers dat in de periode 1997-2007 verdacht is geweest van witwaspraktijken beperkt zich tot negen. Toch vermoeden sommige taxichauffeurs met wie in het Kader van dit onderzoek is gesproken dat het wel gebeurt. Men koopt één of meer auto's en zorgt voor een chauffeurspas. De auto's kunnen vervolgens overwegend privé worden gebruikt, als dit gebruik wordt geadmistreerd als taxiriten kan op deze wijze geld worden witgewassen. Bovendien wordt geprofiteerd van aftrekposten, waaronder BPM en BTW.

Andere vormen van witwassen lijken lucratiever, bijvoorbeeld door geld te investeren in vergunningen en 'aandelen' die in waarde kunnen stijgen (al dan niet gefingeerd) of door het starten of kopen van een (meer of minder actieve) taxi-onderneming en die vervolgens tegen een veel hogere prijs verkopen. Of door een bedrijf failliet te laten gaan vlak voordat de fiscus langskomt. Daarnaast is het denkbaar om flink te verdienen aan fraude met (lease)auto's gecombineerd met verzekeringsfraude, in samenwerking met een garagebedrijf. Bijvoorbeeld door auto's total loss te laten verklaren, goedkoop op te knappen en voor een goede prijs weer te verkopen.

4.5 Conclusies

Eén op de vier taxichauffeurs is in de afgelopen tien jaar tenminste één keer in aanraking geweest met politie vanwege een misdrijf en/of ernstige overtreding (overtredingen waar tenminste een boete van € 100,00 op staat). Het gaat om 11.652 chauffeurs. Hoe de branche zich hiermee verhoudt tot de gehele Nederlandse bevolking is niet duidelijk, omdat er geen gegevens beschikbaar zijn over de gehele bevolking.

Van alle chauffeurs is 6,7 % in de afgelopen tien jaar tenminste een keer veroordeeld voor een misdrijf dat strafbaar is gesteld met het Tweede Boek van het Wetboek van Strafrecht. Het betreffen 3.277 chauffeurs. De meest

voorkomende misdrijven waren: mishandeling, diefstal, bedreiging, en opzettelijke vernieling.

De geografische spreiding van chauffeurs met antecedenten loopt min of meer parallel aan de geografische spreiding van de gehele taxipopulatie. In Amsterdam is het aantal chauffeurs met een registratie bij JustID het hoogst, gevolgd door de andere grote steden den Haag, Rotterdam en Utrecht.

Er zijn zo'n 350 taxichauffeurs die in de periode 1997-2007 minstens tien keer onderwerp zijn geweest van politieonderzoek. Het gaat om 0,7% van alle taxichauffeurs. Het is een betrekkelijk kleine groep die desondanks een grote belasting vormt voor politie en justitie. Bijna twintig procent van al het onderzoek dat in de branche is uitgevoerd had betrekking op taxichauffeurs uit deze groep.

Voorts zijn er enkele honderden taxichauffeurs die aandacht behoeven vanwege de aard van de delicten die zij hebben gepleegd. Het gaat om delicten die vragen oproepen over de geschiktheid van de betrokken persoon om als taxichauffeur werken. Hierbij valt te denken aan zware mishandeling (181 chauffeurs), drugsdelicten (346 chauffeurs), wapenbezit categorie II & III (197 chauffeurs), doodslag (38 chauffeurs), afpersing (33 chauffeurs), verkrachting (13), gedwongen prostitutie (13), incest (17) en overige ontucht met minderjarigen.

De concrete aanwijzingen voor betrokkenheid van de taxibranche bij georganiseerde criminaliteit zijn schaars. Het register van JustID biedt aanknopingspunten voor zover politie en justitie waarnemingen hebben gedaan. Het betreffen politie- /justitieonderzoeken die verricht zijn vanwege vermeende deelname aan een criminele organisatie, drugsdelicten, wapendelicten (m.b.t. wapens uit de categoriën II & III) en afpersing. Hiervoor zijn respectievelijk 46, 523, 111 a 230, en 75 chauffeurs onderwerp geweest van onderzoek. De helft van de zaken die betrekking hadden op onderzoek naar deelname aan een criminele organisatie was gelieerd aan drugshandel of -productie.

Er zijn verschillende mogelijkheden waarop een taxichauffeur zich dienstbaar kan maken aan de georganiseerde criminaliteit. In de eerste plaats kan een taxi dienen als intermediair of loket. Met name in combinatie met heling en ten behoeve van drugshandel en (illegale) prostitutie. Ten tweede kan een taxi dienen als transportmiddel voor personen of goederen ten behoeve van criminele activiteiten. Ook voor deze functie bestaat samenhang met drugscriminaliteit en illegale prostitutie. Ten derde kan de taxiwereld dienen als ogen en oren. Een laatste functie betreft het witwassen van criminele gelden. Dit onderzoek levert echter geen concrete aanwijzingen op dat de taxibranche hiervoor substantieel wordt misbruikt door criminele organisaties.

5 Kwetsbaarheid

5.1 Inleiding

Van de kenmerken en de ontwikkelingen in de branche zoals die in voorgaande hoofdstukken zijn beschreven, zijn er een aantal die bepalend zijn voor de kwetsbaarheid voor georganiseerde criminaliteit. Dit hoofdstuk concentreert zich hierop. Er wordt daarbij zowel aandacht besteed aan factoren die de kwetsbaarheid vergroten als verkleinen. Op basis van het in het tweede hoofdstuk beschreven denkkader wordt hier een driedeling gemaakt. Onderscheiden worden kenmerken en ontwikkelingen die 1) branche-eigen zijn; 2) betrekkingen op de bedrijfsvoering van taxibedrijven; 3) spelen in de omgeving (bestuurlijke context) van de branche.

5.2 Kwetsbaarheden in de branche

De afname van sociale controle

De veranderingen in de taxibranche hebben geleid tot een afname van sociale controle. Dit geldt voornamelijk voor de grote steden. Van de in het derde hoofdstuk beschreven ontwikkelingen zijn er in dit kader met name drie relevant: de toetreding van nieuwe taxichauffeurs en -bedrijven, het snelle personeelsverloop en vooral ook de toename van rijders die niet zijn aangesloten bij een centrale. Het vak van straattaxichauffeur is hierdoor individualistischer geworden. De cohesie die de centrales voorheen in de branche brachten is verwaterd. Binnen de centrales bestaat samenhang en sociale controle nog wel, maar het deel van het straattaxiwerk dat buiten de centrales wordt uitgevoerd, is groter geworden. De individualisering heeft de branche kwetsbaarder gemaakt voor onwenselijk en onrechtmatig gedrag. In de eerste plaats omdat het zelfreinigende vermogen van de branche is afgenomen. De gedragscodes van de centrales wegen nu minder zwaar. Net als de sancties die staan op normoverschrijdend gedrag. Indien een chauffeur van een centrale wordt afgesloten heeft hij nu altijd nog de mogelijkheid om zelfstandig verder te gaan. Een directielid van een grote centrale verwoordde dit als volgt: "Het komt wel voor dat we er hier een chauffeur uitgooien vanwege oplichting of aanranding die we vervolgens een week later op straat als zelfstandig rijder gewoon weer tegenkomen. Dit is frustrerend, het is niet goed voor de beroepsgroep".

Parallel aan deze ontwikkeling is de controle tussen chauffeurs afgenomen. Chauffeurs die niet zijn aangesloten bij een centrale laten zich minder makkelijk aanspreken op normoverschrijdend gedrag door collega's. De redenering is nu meer: 'Je werkt voor jezelf en bepaalt daardoor ook zelf wat wel en niet toelaatbaar is'. Een taxichauffeur verwoordde dit als volgt: "Chauffeurs die kwetsbaar zijn voor criminaliteit haal je er zo uit. Het zijn mensen met geldproblemen; mensen die er nogal eens onverzorgd of zelfs verwaarloosd uitzien. Zolang zij voor een centrale werken, kan je ze als collega aanspreken en vragen waar ze nu eigenlijk mee bezig zijn. Bij een eigen rijder doe je dat niet."

Naast de verandering van de positie van taxicentrales, is de sociale cohesie afgenomen vanwege snelheid waarmee de sector in korte tijd is gegroeid en de snelheid waarmee chauffeurs en bedrijven zijn in- en uitgestroomd. De van oudsher gesloten branche met de hoge toetredingsdrempels zorgde destijds voor een beperkte instroom, en een zeker incrowd karakter waar iedereen elkaar kende. De chauffeurs die sinds 2000-2002 zijn ingestroomd laten zich echter moeilijk kennen. In de eerste plaats omdat het er zoveel zijn, ten tweede omdat velen de branche ook weer snel hebben verlaten, tenslotte ook omdat de instromers nogal verschillen van de oorspronkelijke chauffeurs: veruit de meeste beginnende taxichauffeurs en –ondernemers zijn van allochtone afkomst.

Toename van concurrentiedruk

Met de deregulering is de concurrentie druk in de branche toegenomen. Er zijn meer chauffeurs dan voorheen terwijl de vraag naar taxivervoer gelijk is gebleven. Deze druk heeft de branche mogelijk gevoeliger gemaakt voor fraude en criminaliteit. Deze aanname kan niet worden getoetst met empirisch onderzoek maar kan wel worden afgeleid uit conventionele benaderingen van ondernemerschap welke stellen dat ondernemers sneller regels overtreden als winsten onder druk staan en overtreding van regels kosten bespaard of opbrengsten oplevert. Het zijn vooral startende ondernemingen - die in de beginfase genoodzaakt zijn hun kosten te drukken – die de wijk nemen naar regelovertreding of andere vormen van onrechtmatig ondernemerschap (Brummelkamp, 2005). De taxiwereld is in deze optiek - vanwege de sterke concurrentie en het groot aantal starters - kwetsbaar voor de verleiding van onrechtmatige vormen van inkomstenverwerving.

Branchecultuur

Naast concurrentiedruk wordt de mate van regelovertrekend gedrag beïnvloed door de cultuur in de branche. Deze cultuur is vooral relevant voor zover het de mate van acceptatie en gezagsgetrouwheid beïnvloed. Acceptatie heeft betrekking op de ervaren redelijkheid van het door de overheid voorgestane beleid en de daaruit voortvloeiende normen. Gezagsgetrouwheid verwijst naar de mate waarin men bereid is zich a-priori te conformeren aan datgene wat de overheid opdraagt (Van Reenen, 2000). De branche van de straattaxi's scoort op beide begrippen matig. Voor wat betreft de acceptatie geldt dat onder ondernemers en chauffeurs het idee hebben dat zowel de politiek als de uitvoerende overheidsinstellingen de branche onvoldoende begrijpen en er een verkeerde visie op nahouden. In de eerste plaats heeft de deregulering hiertoe bijgedragen. Het wegvallen van de waarde van vergunningen heeft vergaande persoonlijke consequenties voor taxichauffeurs (in met name Amsterdam) gehad en het vertrouwen in de overheid gekraakt. Ten tweede bestaat onder taxichauffeurs scepsis over de uitgebreide administratie die wordt voorgeschreven en de uiteenlopende stickers en certificaten die zichtbaar in de taxi moeten worden opgehangen. Meerdere chauffeurs gebruiken de term 'opgetuigde kerstboom' om aan te geven hoe hun auto er op dit moment uitziet. Voorts bestaat er in de branche onbegrip over de toegenomen inspectie en handhavinginspanningen. Men geeft aan dat hierbij de 'goeden onder de kwaden' leiden omdat inspecteurs zich vooral richten op het

makkelijk aan te pakken segment. De rotte plekken zouden voor hen te bedreigend zijn en vrijuit gaan. Tevens bestaat het idee dat de houding van politie jegens de branche de afgelopen jaren veranderd is. Chauffeurs en ondernemers hebben het idee dat er strenger wordt gehandhaafd op verkeersregels waardoor het op bepaalde plekken in een stad wel heel moeilijk is geworden om het taxivak uit te oefenen: 'Even parkeren op een doorgaande weg om een klant op te halen, wordt nu sneller beboet'. Het heeft er in de branche geleid tot het gevoel dat de overheid aan de andere kant van de lijn staat. Dit gevoel wordt versteekt doordat er veel ruimte zit tussen normen binnen de taxibranche en die van de wetgever. Zoals eerder in het rapport is aangegeven zijn verschillende vormen van folk crime gemeengoed en worden vaak niet meer als onrechtmatig herkend. De taxichauffeur komt hierdoor nogal eens autoriteiten tegen op zijn pad die zich volgens de in de branche heersende normen hinderlijk opstelt. Hoewel de beperkte mate van regelacceptatie niet bevorderlijk is voor de naleving kan niet direct een verband worden gelegd met georganiseerde criminaliteit. De vatbaarheid voor georganiseerde criminaliteit voor zover die voortkomt uit de branchecultuur ligt genuanceerder. Op de glijdende schaal tussen lichte en zware georganiseerde criminaliteit lijkt binnen de branche een ongedefinieerde grens te zijn getrokken tussen wat nog wel kan en wat niet meer kan. Het is een minderheid die deze grens overschrijdt. Dit onderzoek biedt onvoldoende gronden om deze minderheid nader te definiëren.

Zelfreinigend vermogen

Ondanks de verwatering van de cohesie is er wel een zekere mate van zelfcontrole blijven bestaan in de branche. Het karakter van zelfreiniging is echter veranderd. Daar waar men vroeger elkaar direct aansprak op normoverschrijdend gedrag, heeft men nu veel meer de neiging om verdachte zaken te melden aan politie en inspectie. Het Landelijk Meldpunt wordt ook nogal eens gebruikt door chauffeurs en ondernemers om te klagen over collega's. "Chauffeurs zijn mensen die snel het gevoel hebben in hun recht te worden aangetast" aldus een politieman. "Men heeft snel het gevoel de dupe te zijn van andere chauffeurs. Binnen de branche zijn veel verdachtmakingen waarvan het de vraag is of zijn werkelijk waar zijn".

5.3 Kwetsbaarheden in de bedrijfsvoering

Aanwezigheid van contant geld

De aanwezigheid van contant geld maakt een bedrijf kwetsbaar voor fraude. Dit geldt voor taxi's maar ook voor andere branches zoals de horeca en detailhandel. De mogelijkheden in de taxibranche worden echter beperkt door de verplichting om er een samenhangende bedrijfsadministratie op na te houden. De op handen zijnde introductie van de boardcomputer en de toename van het girale betalingsverkeer zullen deze mogelijkheden verder beperken. Zeker voor wat betreft het verduisteren of witwassen op grote schaal ten behoeve van georganiseerde criminaliteit.

Mobiliteit

Controle op de taxibranche wordt bemoeilijkt door de mobiliteit van taxi's. Dit is in de eerste plaats een nadeel voor werkgevers. Chauffeurs kennen immers een grote mate van bewegingsvrijheid. Zij werken zelfstandig en staan ook fysiek op afstand van hun werkgever. Deze zelfstandigheid en mobiliteit zijn ook nadelig voor de autoriteiten die moeten toezien op naleving van rijtijdenwetgeving en belasting- en premieverplichtingen. Het is tot op beperkte hoogte inzichtelijk wat chauffeurs op een bepaald moment doen en waar ze zich bevinden. Voor een deel wordt dit ondervangen door de rittenadministraties waarin rijtijden, kilometerstanden en taxameterstanden moeten worden verantwoord. Desondanks behouden chauffeurs en ondernemers altijd een marge waarbinnen gerommeld kan worden. Hier is in het voorgaande hoofdstuk op ingegaan. Het is mogelijk deze marges te gebruiken ten behoeve van georganiseerde criminaliteit, aanwijzingen zijn er echter niet voor. Het voordeel dat de mobiliteit biedt aan criminele organisaties wordt voor een belangrijk deel teniet gedaan door de bestuurlijke druk op de taxibranche. Daarnaast worden de mogelijkheden die voortkomen uit de mobiliteit op termijn verder beperkt door de introductie van de boardcomputer met GPS voor alle taxi's. Op dit moment wordt al met een vergelijkbare computer gewerkt door de taxicentrales in Amsterdam en Rotterdam. Beide centrales geven aan dat het inzichtelijker is waar taxi's zich bevinden. Bij deze centrales is het toedelen van ritten aan chauffeurs ook geautomatiseerd. Deze twee centrales en ook de andere die in het kader van dit onderzoek zijn benaderd, benadrukken het belang van het landelijk invoeren van dergelijk systeem.

Bedrijfsadministratie

Er worden veel eisen gesteld aan de administratie van een taxibedrijf. Bij wet zijn taxiondernemers verplicht een samenhangende administratie te voeren waarin werktijden van chauffeurs, kilometerstanden en taxameterstanden op elkaar aansluiten. Een ondernemer die grootschalig zwart bij wil verdienen door omzet te verduisteren moet het boekhoudkundig grondig en samenhangend aanpakken. Dit geldt ook voor criminele ondernemers die een taxibedrijf willen gebruiken om geld wit te wassen. Zij moeten auto's aanschaffen, kilometertellers doordraaien en personeel vinden dat in het bezit is van een taxipas en bereid is fictieve ritjes te maken. Vervolgens moet het geheel geadmistreerd worden in rittentijdenmappen en weekstaten.

De omzet van een taxi

Bovenkerk (1996) stelt dat criminelen een goed beeld hebben van noodlijdende ondernemers en deze stelselmatig benaderen. Dit maakt met name de taxibranche kwetsbaar omdat daar de omzetten en bedrijfsresultaten sinds de deregulering zijn gedaald. Per taxi wordt nu per dag gemiddeld 150 tot 200 euro omgezet. Er zijn echter plekken in Nederland waar de omzetten veel lager liggen. Gesprekken met chauffeurs leren dat het voorkomt dat er niet meer dan veertig tot honderd euro op een dag wordt omgezet. Het zijn specifieke standplaatsen in grote steden waar deze taxi's zich ophouden. Het zijn de standplaatsen bij stations en s'avonds de standplaatsen in de uitgaansgebieden. Chauffeurs die met

name s'nachts vanuit deze standplaatsen werken zij bereid risico's te nemen. Met name hier zullen zich chauffeurs bevinden die vinden dat zij zich geen kritische houding ten opzichte van dubieuze klanten kunnen permitteren.

De lage omzetten maken de branche overigens minder aantrekkelijk voor het witwassen van crimineel geld. Indien een substantieel bedrag moet worden witgewassen zal al snel een bedrijf met meerdere taxi moeten worden opgezet.

Overlevingsoriëntatie

Volgens de traditionele benadering van ondernemerschap worden ondernemers in de eerste plaats geleid door rationele overwegingen. Kosten-batenanalyses liggen in deze benadering ten grondslag aan de werkwijze en keuzes van een bedrijf. Er bestaan tussen ondernemers en bedrijfssectoren verschillen in de mate waarin kosten-baten afwegingen centraal staan. In met name grotere bedrijven zijn bedrijfsdoelstellingen breder geformuleerd en spelen in de bedrijfsstrategie naast bedrijfseconomische waarden ook andere waarden een rol. Deze staan bijvoorbeeld in het teken van het welzijn van personeel en maatschappij. De branche van taxibedrijven onderscheidt zich van veel andere door de sterke kosten baten oriëntatie. Zij worden hiertoe gedwongen. In de eerste plaats vanwege de concurrentieverhoudingen en de daaruit voorkomende druk op de bedrijfsresultaten. Ten tweede vanwege de vele jonge bedrijven. Met name beginnende bedrijven zijn genoodzaakt kosten te drukken. Hun horizon ligt meestal dichtbij omdat ze gericht zijn op overleving op de korte termijn. Deze bedrijfseconomische oriëntatie uit zich met name in het minimaal opgetuigd personeelsbeleid (voor zover een taxibedrijf personeel in dienst heeft). Door veel ondernemers worden loonchauffeurs in zekere mate gezien als ondernemers in hun onderneming. Dat het moeilijk is om te overleven blijkt uit de daling in de gemiddelde omzet per taxi. Deze ligt op dit moment tussen de 150 en 200 euro. Taxi's staan veel stil, dit geldt met name voor de bedrijven en chauffeurs die afhankelijk zijn van standplaatsen in met name de grote steden. De sterke kosten-baten oriëntatie en korte termijn oriëntatie van veel taxibedrijven, kan deze bedrijven kwetsbaar maken voor onrechtmatige inkomstenverwerving.

Afhankelijkheid van geldschieters

Met de deregulering en het afschaffen van het capaciteitbeleid is de waarde van vergunningen grotendeels verdwenen. Daar waar de Amsterdamse taxiondernemers destijds grote bedragen moesten neertellen voor een vergunning, is toetreding nu veel goedkoper. Ondernemers moeten nog wel investeren. In de eerste plaats in één of meerdere auto's, daarnaast zijn kosten verbonden aan de installatie van taximeters; het verkrijgen van de nodige vergunningen en de vakbekwaamheid van chauffeurs. Voor ondernemers die zich aan willen sluiten bij een taxicentrale komt daar soms nog een investering bij. Voor een aantal centrales in de grote steden geldt een aandeelhouderschap. De waarde van deze aandelen varieert sterk. In de gesprekken met de taxicentrales en chauffeurs zijn bedragen genoemd tussen de 250 en 30.000 euro. Terughoudendheid bij banken met het

verstrekken van kredieten ten behoeve van deze investeringen, maakt deze chauffeurs afhankelijk van familie vrienden of andere netwerken. Met dit gegeven kan de branche met name aantrekkelijk zijn voor criminelen die hun zwarte geld willen uitlenen of beleggen al dan niet tegen een woekerrente. De afhankelijkheid van (eventueel criminele) financiers is met de deregulering overigens sterk afgenomen.

5.4 Kwetsbaarheden in de bestuurlijke omgeving

De bestuurlijke druk op de taxibranche is groot. Voor taxibedrijven en chauffeurs gelden veel voorwaarden en voorschriften. De taxibranche onderscheidt zich met deze directe bestuurlijke bemoeienis van veel andere sectoren. In het algemeen geldt dat de bestuurlijke druk toeneemt naarmate het afbreukrisico voor consumenten groter wordt. Dit geldt bijvoorbeeld voor aanbieders van gezondheidszorg, en bepaalde vormen van zakelijke dienstverlening zoals de advocatuur en het notariaat. Hoewel het afbreukrisico voor een taxireiziger zich beperkt tot kleine bedragen en een ongemakkelijke taxirit, kent de branche een behoorlijke bestuurlijke druk die zich uit in uiteenlopende voorschriften, met als doel de kwaliteit van de dienstverlening te waarborgen. Deze bestuurlijke aandacht hangt niet zozeer samen met de hoogte van het potentiële risico dat een individuele reiziger loopt maar veeleer met de frequentie van incidenten in de branche. Daarnaast wordt kwalitatief goed taxivervoer als belangrijk onderdeel gezien van het te stimuleren gebruik van openbaar vervoer. Een neveneffect van de bestuurlijke druk is dat de branche erdoor weerbaarder wordt voor georganiseerde criminaliteit.

Deregulering

In voorgaande paragraaf is al beschreven hoe de taxibranche minder afhankelijk is geworden van eventuele criminele geldschieters.

Mogelijkheden voor bestuurlijke aanpak

De verschillende voorwaarden en voorschriften die onder meer door de Wet personenvervoer worden gesteld aan de ondernemers en chauffeurs stelt de overheid in staat nauwgezette controles uit te voeren onder verdachte bedrijven. Daar waar strafrechtelijk onderzoek kan vastlopen vanwege de doorgaans zware eisen ten aanzien van bewijsbaarheid, kan een ondernemer bestuurlijk eenvoudiger worden aangepakt. Een inspectie die onlangs in de vorm van mystery shopping in Amsterdam is uitgevoerd leerde dat drie kwart van de gecontroleerde chauffeurs niet voldeed aan één of meerdere voorwaarden. Hetzelfde beeld komt naar voren in de gezamenlijke inspectie van Belastingdienst en UVW in het zuiden van het land. Hoewel in de branche men zich afvraagt of de inspecties hiermee niet hun doel voorbij schieten, biedt het wel mogelijkheden om het veronderstelde malafide bedrijven erg moeilijk te maken.

Ontwikkeling in wetgeving

De taxiwereld is continue onderwerp van onderzoek. In de eerste plaats vanwege de inspecties van de IVW. Daarnaast zijn er in de loop der jaren verschillende onderzoeken uitgevoerd, onder andere om de effecten van

deregulering in beeld te brengen. Dit heeft het ministerie van V&W reeds een beeld gegeven van de onbedoelde en ongewenste neveneffecten van wetgeving. Sinds 2000 is de wet op onderdelen aangepast om hieraan het hoofd te bieden. Te denken valt aan de herformulering van eisen die gesteld worden aan procuratiehouders en het verbod op de verpachting van vergunningsbewijzen. Met de jaren is heeft de wetgeving de lastendruk voor de branche weliswaar verzwaard, maar zijn daarmee wel meer mogelijkheden om malafide chauffeurs en bedrijven aan te pakken en eventueel uit te sluiten.

Handhaving

De afgelopen jaren is de druk op de handhaving groot geweest. Veel nieuwe chauffeurs zijn toegetreden, veel bedrijven met personeel zijn gestopt, waarna het personeel verder is gegaan als zzp-er. De branche is daarmee gefragmenteerder geworden (zie Figuur 3). Door de toestroom van nieuwe chauffeurs en bedrijfjes is - in combinatie met de branchecultuur; de afname van sociale controle; en de veelheid aan fraudemogelijkheden - het voor handhavende autoriteiten zeer moeilijk om grip te blijven houden op de branche. Onder de taxichauffeurs die in het kader van deze studie zijn gesproken overheerst het idee dat de overheid de grip op de branche inmiddels is kwijtgeraakt. 'Er komen steeds meer regels, we worden ook vaker gecontroleerd, maar toch zie je steeds meer mensen op de taxi die er niet thuishoren' aldus één van de chauffeurs'. Een directeur van een taxicentrale geeft aan: 'Op een aantal standplaatsen in de stad waaronder die van het Centraal Station staan onze wagens niet meer, de sfeer is daar te veel verziekt. De vrije jongens daar weigeren de korte ritten, dat is tegen de afspraken'.

De IVW en politie zijn verantwoordelijk voor handhaving van de Wet personenvervoer inclusief de specifieke bepalingen die gelden voor de taxibranche. De inspecties vinden direct op de 'werkvloer' van de branche plaats en kennen verschillende vormen. Naast inspecties waarbij chauffeurs worden gecontroleerd door inspecteurs die als zodanig herkenbaar zijn worden undercover inspecties uitgevoerd. Hoewel deze directe benadering veel kennis oplevert over de branche, leidt het ook tot gevoeligheid voor intimidatie. Inspecteurs geven de IVW een gezicht. Een inspecteur die ter plaatse een chauffeurpas inneemt kan kwetsbaar zijn, hij kan zich niet verschuilen achter een instituut. De beslissing om wel of niet op te treden kan mogelijk afhangen van de mate waarin een inspecteur risicomijdend is. Een ander aandachtspunt voor de inspectie is de beperkte capaciteit die vanuit de IVW beschikbaar is voor inspectie van de gehele Nederlandse regio.

Vergroting van de intensiteit van de handhaving zal vooral betekenis hebben voor de mate van regel naleving onder chauffeurs en bedrijven. De betekenis die het heeft voor de betrokkenheid bij georganiseerde misdaad moet worden genuanceerd. In de eerste plaats omdat het misbruik van taxi's door criminele organisaties meestal niet direct waarneembaar is. Een inspecteur merkt in dit verband op: 'De inspectie heeft zelf wel bevindingen en vermoedens over betrokkenheid bij zware of georganiseerde criminaliteit maar deze zijn vaak niet of heel moeilijk te bewijzen'. In de tweede plaats de effectiviteit van handhaving beperkt omdat criminele activiteiten zich snel

verplaatsen naar plekken waar de controle minder is. Onderzoek naar de effecten van verscherpt toezicht in de cannabisbranche heeft geleerd dat illegale activiteiten eerder worden verlegd dan gestaakt (Kleemans, 2002).

Beperkte mogelijkheden van het Landelijk Meldpunt Taxiklachten.
Met de aanpassingen in de wet personenvervoer is ook een Landelijk Meldpunt Taxiklachten ingesteld. Het meldpunt valt onder het ministerie van V&W. Het meldpunt biedt reizigers de mogelijkheid om klachten kenbaar te maken. Indien de klachten herleidbaar zijn tot een taxibedrijf worden deze altijd teruggekoppeld met de ondernemer of chauffeur. Deze moeten vervolgens aangeven hoe zijn de klacht verder afhandelen. Het meldpunt beschikt echter niet over bevoegdheden om sancties op te leggen indien de afhandeling van klachten niet naar wens is, of indien een ondernemer keer op keer onderwerp van klachten is. Het is het meldpunt ook niet toegestaan informatie over ondernemers door te spelen naar de Inspectie. Ondanks dat IVW en meldpunt onder hetzelfde ministerie vallen zijn beide organisatie van elkaar gescheiden. De afwezigheid van mogelijkheden om te anticiperen (anders dan melden) beperkt de mogelijke antennefunctie van het meldpunt.

5.5 Conclusies

De taxibranche is gevoelig voor criminaliteit. Deze gevoeligheid hangt in de eerste plaats samen met de branchecultuur en de zelfredzaamheid die chauffeurs aan de dag moeten leggen om te kunnen overleven in een markt waar inkomsten voortdurend onder druk staan. Om hun inkomsten wat aan te vullen, bestaan in de branche uiteenlopende trucs. Deze zijn weliswaar veelal onrechtmatig maar zij worden door betrokkenen vaak beschouwd als onvermijdelijke onderdelen van het spel. De deregulering heeft deze cultuur versterkt en heeft in grote steden bovendien geleid tot individualisering onder chauffeurs en een afname van onderlinge sociale controle.

De normen die in de branche gelden, conflicteren nogal eens met de wettelijke normen en die van de autoriteiten die de wetten moeten handhaven. Veel chauffeurs worden daardoor nogal eens geconfronteerd met normen die door autoriteiten worden opgelegd en gehandhaafd maar die voor hen min of meer vervreemdend zijn. In de branche bestaat het idee dat de overheid aan de andere kant van de lijn staat en geen begrip noch respect heeft voor hun situatie. Er bestaat hiermee een voedingsbodem voor de eerder genoemde trucs, welke vallen onder de categorie 'folks crime': vergrijpen waar men openlijk over spreekt, en die soms zelfs niet meer als onrechtmatig of illegaal worden herkend. Kwetsbaarheid voor georganiseerde criminaliteit is daarentegen minder direct. Binnen de branche is sprake van een glijdende schaal. Uiteindelijk zijn slechts weinig chauffeurs bekend met georganiseerde criminaliteit.

De overheid heeft in de loop der jaren de kwaliteit van het taxivervoer en ook de integriteit van chauffeurs proberen op peil te houden. Zij vormen tezamen een bestuurlijke context die de weerbaarheid van de branche moet versterken. Deze lijken tot op zekere hoogte effectief. Te denken valt aan de vakbekwaamheidseisen, de verklaring omtrent het gedrag als

voorwaarden voor het verkrijgen van een chauffeurspas en de handhaving (inclusief zichtinspecties).

De kwetsbaarheid van de branche voor georganiseerde criminaliteit is echter niet altijd eenduidig af te leiden uit de verschillende branchekenmerken. Verschillende kenmerken kunnen deze kwetsbaarheid zowel bevorderen als belemmeren. Te denken valt aan de lage omzetten en druk op de bedrijfsresultaten. Deze zullen chauffeurs mogelijk aanzetten tot illegaal bijverdienen, maar maken de branche tegelijkertijd minder kwetsbaar voor witwaspraktijken. In tabel Tabel 11 is een overzicht gegeven van hoe de kenmerken bepalend zijn voor kwetsbaarheid en weerbaarheid.

Tabel 11 Samenvattend schema kenmerken die kwetsbaarheid bepalen

<i>Taxi specifieke kenmerken die kwetsbaarheid bevorderen</i>	<i>Taxi specifieke kenmerken die de weerbaarheid bevorderen</i>
Aanwezigheid contant geld Afname sociale controle	Lage omzetten per taxi (beperkt de witwasmogelijkheden) Voorwaarden en voorschriften m.b.t. vakbekwaamheid Voorschriften voor samenhangende administratie Bestuurlijke druk (inspecties e.d.)
Afhankelijkheid van informele netwerken voor investeringen	Afname van financieringsbehoefte
Lage omzetten per taxi Mobiliteit chauffeurs Afname sociale controle	Sociale controle binnen taxicentrales Actief meldingsgedrag

6 Conclusies

In dit onderzoek hebben de volgende drie vragen centraal gestaan:

- Voor welke vormen van georganiseerde criminaliteit is de taxibranche kwetsbaar?
- Wat maakt de taxibranche kwetsbaar voor georganiseerde criminaliteit?
- Hoe kan de weerbaarheid van de branche tegen (georganiseerde) criminaliteit worden verhoogd? Welke aanknopingspunten biedt dit voor beleidsmakers?

Achtereenvolgens worden deze vragen hier beantwoord.

Criminaliteit in de taxibranche

De criminaliteit in de taxibranche kent een glijdende schaal.

Veelvoorkomend zijn lichte vergrijpen die voor een deel binnen de branche als gemeengoed worden beschouwd. Het zijn trucs die chauffeurs wat extra's kunnen opleveren en waar men vaak openlijk over spreekt.

Voorbeelden hiervan zijn ritten rijden zonder de meter aan, meer uren rijden voor een werkgever dan bij de belastingdienst wordt opgegeven, omrijden, benadeling van de werkgever door bijvoorbeeld de handel in lange ritten, etc. Ernstiger criminaliteit omvat vormen van fraude zoals verpachting van vergunningen, oneigenlijk gebruik van procuratiehouders, handel in vergunningen en fraude met taxameters. Wat de eerste drie vormen betreft kende deze criminaliteit een voorlopig hoogtepunt net na de deregulering. De afgelopen jaren is het afgenomen vanwege de terugloop van verdiensten, een restrictievere vergunningverlening en een strakkere handhaving.

Voor de minder ernstiger vormen van taxigerelateerde overtredingen en criminaliteit geldt dat deze slechts beperkt worden waargenomen door de autoriteiten. In het bestand van JustID waarin vermeende en bewezen misdrijven en overtredingen zijn opgenomen, vormen deze een klein onderdeel. Overtredingen die in het register het meest voorkomen zijn: rijden onder invloed, rijden zonder WA verzekering, ontbreken van een geldige of goed leesbare chauffeurspas en een onjuist gebruik van de taxameter.

Eén op de vier taxichauffeurs is geregistreerd bij JustID, wat inhoudt dat zij de afgelopen tien jaar tenminste één keer onderwerp zijn geweest van politieonderzoek. Naast de hierboven genoemde overtredingen hebben de vermeldingen betrekking op zwaardere vormen van criminaliteit. In volgorde van frequentie zijn dit: mishandeling, diefstal bedreiging, opzettelijke vernieling, drugshandel en wapenbezit. Wanneer de selectie van geregistreerde chauffeurs zich beperkt tot degenen die zijn veroordeeld voor een misdrijf (in het kader van het Tweede Boek van het Wetboek van Strafrecht) komen we uit op een groep van 3.277 chauffeurs. Zij vormen 6,7 procent van de totale populatie taxichauffeurs. Omdat elke chauffeur een verklaring omtrent het gedrag moet overleggen voordat deze een chauffeurspas krijgt is dit aantal chauffeurs met antecedenten opvallend. Dat geldt in het bijzonder voor chauffeurs die zij veroordeeld voor zware delicten. Delicten die vragen oproepen over de geschiktheid van de

betrokken persoon om als taxichauffeur werken. Hierbij valt te denken aan zware mishandeling, drugsdelicten, wapenbezit categorie II & III, doodslag, afpersing, verkrachting, gedwongen prostitutie, incest en overige ontucht met minderjarigen.

Er is in de taxibranche sprake van een sterke concentratie van politieonderzoeken rond enkele honderden chauffeurs. Zo'n 350 chauffeurs (0.7% van de totale branche) zijn goed voor zo'n bijna 6.000 zaken. Het zijn chauffeurs die in de periode 1997–2007 minstens tien keer onderwerp zijn geweest van onderzoek.

De concrete aanwijzingen voor betrokkenheid van de taxibranche bij georganiseerde criminaliteit zijn schaars. Het register van JustID biedt aanknopingspunten voor zover politie en justitie waarnemingen hebben gedaan. Het betreffen politie- /justitieonderzoeken die verricht zijn vanwege vermeende deelname aan een criminele organisatie, drugsdelicten, wapendelicten en afpersing. Hiervoor zijn respectievelijk 46, 523, 449 en 75 chauffeurs onderwerp geweest van onderzoek. De helft van de zaken die betrekking hadden op onderzoek naar deelname aan een criminele organisatie was gelieerd aan drugshandel of -productie.

Wat maakt de branche kwetsbaar?

De taxibranche is gevoelig voor criminaliteit. Deze gevoeligheid hangt in de eerste plaats samen met de branchecultuur en de zelfredzaamheid die chauffeurs aan de dag moeten leggen om te kunnen overleven in een markt waar inkomsten voortdurend onder druk staan. Om hun inkomsten wat aan te vullen, bestaan in de branche uiteenlopende trucs. Deze zijn weliswaar veelal onrechtmatig maar zij worden door betrokkenen vaak beschouwd als onvermijdelijke onderdelen van het spel. De deregulering heeft deze cultuur versterkt en heeft in grote steden bovendien geleid tot individualisering onder chauffeurs en een afname van onderlinge sociale controle.

De branchecultuur biedt in de eerste plaats vooral een voedingsbodem voor lichte vergrijpen. Evenwel is duidelijk dat er sprake is van een glijdende schaal van lichte vergrijpen naar georganiseerde criminaliteit. Zoals eerder al is aangegeven wordt aantal betrokken chauffeurs kleiner naarmate de criminaliteit ernstiger wordt.

Er zijn verschillende mogelijkheden waarop een taxichauffeur zich dienstbaar kan maken aan de georganiseerde criminaliteit. In de eerste plaats kan een taxi dienen als intermediair of loket. Met name in combinatie met heling en ten behoeve van drugshandel en (illegale) prostitutie. Ten tweede kan een taxi dienen als transportmiddel voor personen of goederen ten behoeve van criminele activiteiten. Ook voor deze functie bestaat samenhang met drugsriminaliteit en illegale prostitutie. Ten derde kan de taxiwereld dienen als ogen en oren. Een laatste functie betreft het witwassen van criminele gelden. De kwetsbaarheidanalyse wijst uit dat het lastig is een taxibedrijf op grote schaal te gebruiken ten behoeve van witwassen. Dit onderzoek levert ook geen concrete aanwijzingen op dat de taxibranche hiervoor feitelijk vaak wordt misbruikt door criminele organisaties.

Hoe kan de branche weerbaarder worden gemaakt?

De bestuurlijke druk op de taxibranche wordt door chauffeurs als hoog ervaren. Zij zien zich geconfronteerd met een verscheidenheid aan regels waardoor zij zich gecontroleerd en belemmerd voelen. Een van de respondenten verwoorde dat als volgt: 'Er komen steeds meer regels, we worden ook vaker gecontroleerd, maar toch zie je steeds vaker mensen op de taxi zitten die er niet thuishoren'. Het sluit aan bij het beeld dat het register van JustID oplevert. De criminaliteit concentreert zich rond een beperkt deel van de taxipopulatie. Het zijn chauffeurs die criminaliteit plegen of stelselmatig de normen verontachtzamen door bijvoorbeeld te rijden onder invloed of te rijden zonder WA verzekering. Dit vraagt om een bestuurlijke druk die specifiek gericht is op de meest kwetsbare plekken van de branche in plaats van meer algemeen geldende regels. Deze laatste zullen in de eerste plaats leiden tot meer weerstand, terwijl onduidelijk is of de groep waarbinnen de criminaliteit zich concentreert daadwerkelijk wordt aangepakt. Voorbeelden van gerichte bestuurlijke druk zijn: gemeentelijke toezicht, effectieve behandeling van klachten en een stringent beleid inzake de afgifte van een verklaring omtrent het gedrag.

1. Gemeentelijke aanpak

De gevolgen van een ongezonde taxibranche zijn vooral lokaal voelbaar. Onrust op taxistandplaatsen op centrale punten in grote steden (bijvoorbeeld bij NS stations) hebben gemeenten gedwongen na te denken over mogelijkheden op deze problemen aan te pakken. Ondanks het gegeven dat gemeenten de afgelopen jaren bevoegdheden zijn kwijtgeraakt, hebben de grotere steden nieuwe initiatieven genomen om de kwaliteit en orde in de branche te herstellen of te verbeteren. Een voorbeeld hiervan is het actieve toezicht op taxistandplaatsen, die gelden als risicogebieden. Een ander voorbeeld betreft het inrichten van taxistandplaatsen voor zogenoemde kwaliteitstaxi's. Deze maatregelen lijken veelbelovend omdat zij vooral ook appelleren aan een behoefte onder goedwillende taxichauffeurs. Lang nog niet alle gemeenten hebben echter een taxibeleid ontwikkeld.

2. Meldpunt voor taxiklachten

Een van de centrale doelstellingen van de deregulering was dat taxi's meer zouden gaan concurreren op prijs en kwaliteit. Deze concurrentie is vanwege de specifieke kenmerken van de branche niet helemaal goed ontwikkeld. Met betrekking tot de straattaxi's wordt de marktwerking op taxistandplaatsen in de praktijk vaak belemmerd doordat klanten zich min of meer gedwongen voelen de voorste taxi te nemen. Het komt er daardoor vaak op neer dat de voorste taxi een monopoliepositie heeft. De klant neemt deze taxi ongeacht de kwaliteit van auto of chauffeur. Met betrekking tot het contractvervoer wordt marktwerking belemmerd doordat de inkoper van taxidiensten niet dezelfde is als de gebruiker. Ouders van kinderen die met een taxi naar een dagbesteding moeten worden vervoerd, kunnen doorgaans niet zelf een keuze maken voor een taxibedrijf.

Het marktmechanisme verdient daarom ondersteuning. Hier is deels al in voorzien met het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi. Het meldpunt speelt echter nog niet de rol die het zou kunnen spelen. In de eerste plaats omdat de consument de weg naar het meldpunt nog niet weet te vinden.

Waarschijnlijk vanwege onbekendheid, mogelijk ook omdat men weinig effect van een melding verwacht. Tot nu toe is er nog geen taxichauffeur geweest van wie de chauffeurspas is ingenomen vanwege klachten bij het meldpunt. Een eerste stap in het versterken van de functie van het meldpunt is vooralsnog het vergroten van zijn bekendheid.

3. Verklaring omtrent het gedrag

Van overheidswege is bepaald dat het beroep van taxichauffeur eisen stelt aan iemands vakbekwaamheid en integriteit. In het kader van dat laatste moet iedere chauffeur eens per vijf jaar een verklaring omtrent het gedrag overleggen op basis waarvan een inschatting moet worden gemaakt van diens integriteit. De analyse van antecedenten van de huidige taxipopulatie leert dat er enkele honderden chauffeurs in werkzaam zijn, die er vanwege de ernst van door hen gepleegde delicten niet in thuis horen. Dit is een aanwijzing dat de uitvoering van het toetsingsbeleid aandacht verdient.

Naast een stringentere afgifte van verklaringen omtrent het gedrag een keer in de vijf jaar, zou een toetsing van integriteit ook moeten plaatsvinden op het moment dat een taxichauffeur onherroepelijk is veroordeeld. Nu is het nog zo dat een veroordeling vanwege een ernstig misdrijf pas tot ontzegging van de chauffeurspas leidt op het moment dat de chauffeur zijn pas wil verlengen. Deze aanpassing in het beleid rond de afgifte van VOG's zal de branche in ieder geval kunnen ontdoen van een groep serieuze delinquenten.

Literatuur

Beken, T. vander, (ed.), Organised crime and vulnerability of economic sectors, The european transport and music sector, Institute for International Research on Criminal Policy, Ghent University, Maklu, Antwerp/Apeldoorn, 2005.

Brummelkamp, G.W. & Suyver, F., Verklaren en voorspellen van naleving: uitwerking van een ex ante schattingsmethode, EIM, Zoetermeer, 2005.

Bunt, H. van de & Schoot, C. van der, Prevention of Organised Crime, A situational approach, Onderzoek en beleid 215, Boom Juridische Uitgevers/WODC, Den Haag, 2003.

Bunt, H.G. van de & Kleemans, E.R, Georganiseerde criminaliteit in Nederland, Derde rapportage op basis van de Monitor Georganiseerde Criminaliteit, Boom Juridische Uitgevers, 2007.

Fijnaut, C. & Bovenkerk, F., Georganiseerde criminaliteit in Nederland: een analyse van de situatie in Amsterdam, Deelonderzoek IV, Parlementaire Enquête Opsporingsmethoden, TK 24072 nr. 2, SDU, Den Haag 1995-1996.

Gruter, P. & Mheen, D. van de, Cocainehandel in Nederland, Impressies van deelnemers aan drugsdistributienetwerken, IVO/WODC, Rotterdam/Den Haag, 2005.

Huisman, W., Huikeshoven, M., Nelen, H., Bunt, H. van de, Struiksma, J., Het Van Traa-project, Evaluatie van de bestuurlijke aanpak van georganiseerde criminaliteit in Amsterdam, Onderzoekschool Maatschappelijke Veiligheid, Boom, Den Haag, 2005.

Huisman, W., Huikeshoven, M, Bunt, H. van de, Marktplaats Amsterdam, Op zoek naar de zwakste schakel in de logistiek van criminele processen aan de hand van Amsterdamse rechercheonderzoeken, Boom Juridische Uitgevers, Den Haag, 2003.

Kleemans, E.R., Brienen, M.E.I., Bunt, H.G. van de, Georganiseerde criminaliteit in Nederland, Onderzoek en Beleid 198, WODC/ Boom Juridische Uitgevers, Den Haag, 2002.

KLPD, Nationaal dreigingsbeeld, Zware of georganiseerde criminaliteit, Dienst Nationale Recherche Informatie, KLPD, Zoetermeer, 2004.

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

Meloen, J., et al, Buit en besteding, Een empirisch onderzoek naar de omvang, de kenmerken en de besteding van misdaadgeld, Nationale Recherche Informatie, KLPD, Zoetermeer / Elsevier Overheid, 2003

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

Middelburg, B. & Vugts, P., De oorlog in de Amsterdamse onderwereld, Nieuw Amsterdam, Amsterdam, 2005.

Nationaal Rapporteur Mensenhandel, Mensenhandel, Derde Rapportage van de Nationaal Rapporteur, Bureau NRM, Den Haag, 2004.

Reenen, P. van, (red.) De Tafel van Elf, Ministerie van Justitie, Expertisecentrum Rechtshandhaving / Sdu Uitgevers, Den Haag, 2005.

Schoot, C.R.A. van der, Organised crime prevention in the Netherlands, Exposing the effectiveness of preventive measures (proefschrift), Boom Juridische Uitgevers, Den Haag, 2006.

Snippe, J., Bieleman, B., Naayer, H., Ogier, C., Preventieve doorlichting cannabissector c.a., Intraval, Groningen, 2004.

Beleidsdocumentatie

Centraal Orgaan Verklaring Omtrent Gedrag, Beleidsregels VOG NP-RP 2004, Staatscourant 31 maart 2004, nr. 63/ pag 12.

Inspectie Verkeer en Waterstaat, Jaarbericht 2005.

Kwaliteit straattaxi Amsterdam, Opinie-, uitstappers- en mystery guest onderzoek, Ecorys / Dienst Onderzoek en Statistiek, Amsterdam, 2003.

Monitoring en evaluatie deregulering taxivervoer 1999-2003, TNS NIPO Consult – KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, Amsterdam, juni 2004.

Preventieve doorlichting bedrijfstak betaald voetbal 'Fair play op en rond het veld', KPMG Integrity & Investigating Services, Amstelveen, 2004.

Bijlage I Respondenten

Tabel 12 Respondenten

<i>Instelling (alfabetische volgorde)</i>	<i>Respondent</i>
ATENO	Paul Gruter (telefonisch)
BOTAM	Mario Ruig
Haagse City Tax	Pieter Beuger
Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ferry van Wijnen
KNV Taxi	Hubert Andela
Landelijk Meldpunt Taxiklachten	Annemiek Langius
Ministerie van Justitie	Marjolein van der Wiel
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Theo van Schaik
Nationale Recherche	Jos Meloen
Nationale Recherche	Richard Landman
Opsporingsdienst van het UWV	Leo den Ouden
Politie Rotterdam Rijnmond	Jos Wiegman
Politie Rotterdam Rijnmond	Dick van Leenen
Regionaal Interdisciplinair Fraudeteam	Ronald van Gangelen
Regionaal Platform Fraudebestrijding Zuidoost Nederland	Frans van der Schoot
Stichting Examenbureau Beroepsvervoer	Jacqueline van Doorn (telefonisch)
Taxicentrale Rotterdam	Sjaak de Winter
Taxicoördinator van de gemeente Amsterdam	Paul Kok
Taxicentrale Amsterdam (TCA)	Bas Vos
Utrechtse Taxicentrale	Duco Douwstra
WODC	Edward Kleemans
Taxichauffeurs	In het kader van het onderzoek is voorts gesproken met tien taxichauffeurs m.n. uit de regio's Amsterdam en Rotterdam. Deze interviews hebben plaatsgevonden op basis van anonimiteit

Bijlage II Analyse van JustID register

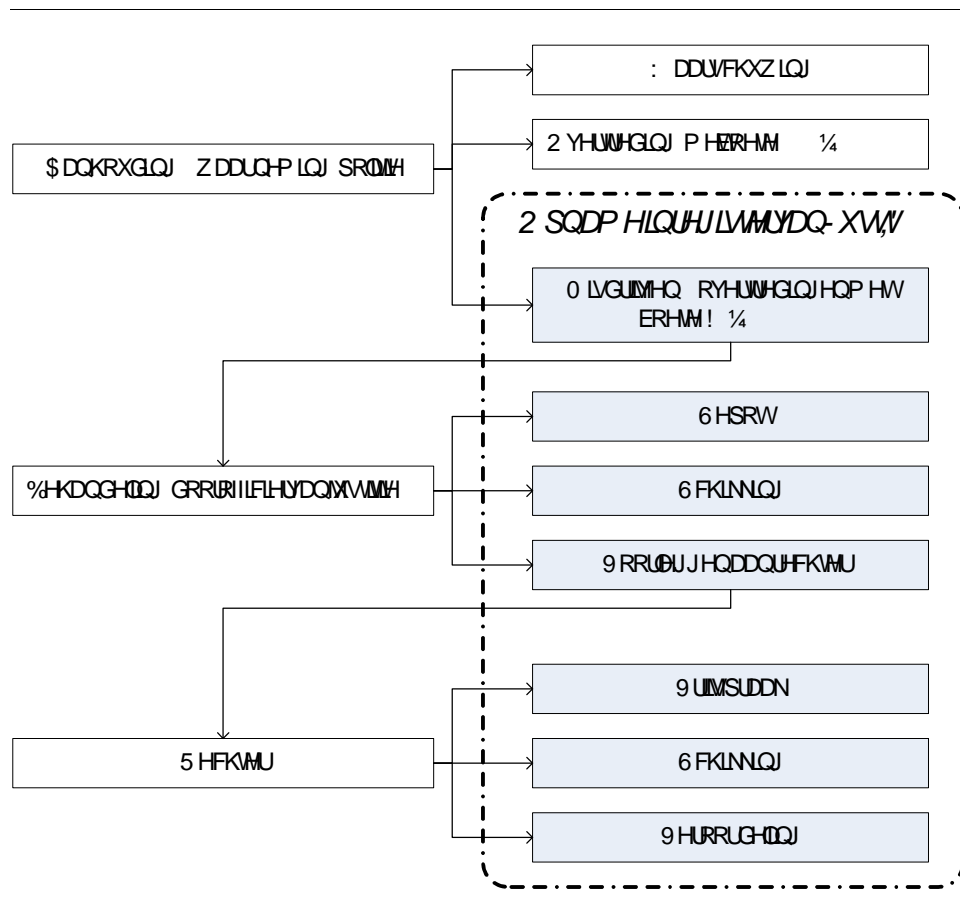
Het bestand van de Justitiële Informatiedienst (JustID)

In Nederland wordt door JustID een register bijgehouden van mensen die verdacht zijn geweest van een overtreding of misdrijf. In dit register zijn zowel personen opgenomen die onherroepelijk zijn veroordeeld als mensen zijn vrijgesproken of mensen naar wie (strafrechtelijk) onderzoek is stopgezet omdat aanknopingspunten ontbraken. Voor opname in dit register gelden de volgende voorwaarden:

- de zaak moet tenminste zijn beoordeeld door een officier van justitie,
- indien het delict een overtreding betreft, moet dit een overtreding zijn waar een geldboete van tenminste € 100,00 op staat.
- voor overtredingen geldt een verjaringstermijn van vijf jaar. Na deze termijn verdwijnt de zaak uit het register. Voor misdrijven geldt een variabele termijn, doorgaans is deze tenminste dertig jaar.

In Figuur 10 zijn de selectiecriteria schematisch weergegeven.

Figuur 10 Selectiecriteria voor opname in het register van JustID



Zeggingskracht van de gepresenteerde aantallen

In dit rapport zijn de aantallen die bovenstaande selectie oplevert weergegeven in Tabel 7, Tabel 8, Tabel 9, Tabel 10 en Tabel 14 tot en met Tabel 34 in de kolom 'aantal zaken'. De aantallen die in deze kolom zijn gegeven, betreffen zowel zaken waarbij een dader kon worden veroordeeld als zaken waarbij dat niet kon (bijvoorbeeld door gebrek aan bewijs). Deze aantallen geven daarmee een vertekend beeld van de criminaliteit in de taxibranche. Het bestand van JSD biedt echter ook de mogelijkheid om alleen die zaken te selecteren waarbij een rechter tot een onherroepelijke veroordeling is gekomen. Deze aantallen bevatten echter niet de zaken die door een officier van justitie, zonder tussenkomst van een rechter zijn afgedaan. Deze aantallen geven daarmee een onderschatting van het aantal delinquente taxichauffeurs.

Tabel 13 Zeggingskracht van de gepresenteerde aantallen

	<i>'Aantal zaken'</i>	<i>'Aantal veroordeelde taxichauffeurs'</i>
Wat valt eronder?	Alle zaken waar meer dan €100 boete of een vrijheidsstraf op staat (zie Figuur 10). Het gaat voorts om: - zaken waarbij sprake was van vrijspraak - zaken die door het openbaar ministerie zijn afgedaan - zaken die door de rechter zijn afgedaan	Alle zaken waarvoor een taxichauffeur onherroepelijk door een rechter is veroordeeld
Wat valt erbuiten?	- Zaken die langer dan 10 jr gelden speelden - Zaken waar minder dan € 100 boet op staat	- Zaken waarbij sprake is geweest van vrijspraak - Sepots - Zaken die door het openbaar ministerie, zonder tussenkomst van een rechter zijn afgedaan
Wat betekent dat?	Overschatting van het aantal taxichauffeurs dat is vervolgd voor een delict waar meer dan € 100 boete op staat.	Onderschatting van het aantal delinquente taxichauffeurs. Met betrekking tot lichtere vergrijpen gaat het om een grove onderschatting.

Naar welke overtredingen en misdrijven is gezocht?

In dit onderzoek is gezocht naar taxichauffeurs die overtredingen of misdrijven hebben begaan waardoor hun integriteit als taxichauffeur mogelijk is aangetast. Misdrijven die in dit kader relevant zijn, zijn bijvoorbeeld oplichting en zeden- en geweldsdelicten. Voorbeelden van overtredingen die niet zijn meegenomen zijn overtreding van de leerplichtwet, stroperij en misdrijven tegen de burgerlijke staat.

Misdrijven artikel 137 – 420 Wetboek van Strafrecht

Tabel 14 Misdrijven tegen de openbare orde

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 137c	Belediging in het openbaar	14	14	6
Art 137d	Aanzetten tot discriminatie	0	0	0
Art 137 ^e	Aanzetten tot discriminatie	1	1	0
Art 137f	Ondersteunen van discriminatie	0	0	0
Art 137g	Discriminatie bij beroepsuitoefening	0	0	0
Art 138	Huisvredebreuk	119	88	48
Art 140	Deelname aan criminele organisatie	47	46	11
Art 140a	Deelname aan terroristische organisatie	0	0	0
Art 141	Openlijk in vereniging geweld plegen	531	451	226

Tabel 15 Misdrijven waardoor de veiligheid van personen/goederen in gevaar wordt gebracht

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 157	Brandstichting	68	61	40

Tabel 16 Misdrijven tegen het openbaar gezag

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 177	Omkoping ambtenaar	3	3	2
Art 177a	Omkoping ambtenaar	0	0	0
Art 178	Omkoping rechter	0	0	0
Art 179	Afpersing ambtenaar	3	3	0
Art 180	Gebruik geweld tegen ambtenaar	240	192	104
Art 184	Verzet tegen ambtsbevel	248	210	69
Art 188	Valse aangifte	75	72	33
Art 189	Verstoren van opsporing/rechtsgang	8	8	1

Tabel 17 Valsheid in muntspeciën en munt- en bankbiljetten

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 208	Vervalsing geld	1	1	0
Art 209	Uitgeven van vals geld	13	11	6
Art 210	In omloop brengen van vals geld	0	0	0
Art 213	Opzettelijk uitgeven van vals geld	4	4	2
Art 214	In het bezit zijn van voorwerpen/stoffen met als doel geldvervalsing	0	0	0

Tabel 18 Valsheid in geschrifte, opgave van onware gegevens en schending van de verplichting gegevens te verstrekken

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal betrokken taxichauffeurs	aantal veroordeelde taxichauffeurs
Art 225	Valselijk opmaken geschriften en laten dienen als bewijsstukken	668	586	360
Art 229	Valselijk opmaken geneeskundige verklaring	0	0	0
Art 230	Valselijk opmaken van getuigschrift	0	0	0
Art 231	Vervalsen reisdocument	16	14	6
Art 232	Vervalsing betaalpas	6	5	1

Tabel 19 Misdrijven tegen de zeden

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 239	Schennis van de eerbaarheid	36	32	10
Art 240	Schennis van de eerbaarheid	0	0	0
Art 240a	Aanbieden van pornografische materiaal aan minderjarigen	3	3	3
Art 240b	Verspreiden/vervaardigen kinderporno	21	19	9
Art 242	Verkrachting	55	51	13
Art 243	Aanzetten tot seks waarbij misbruik wordt gemaakt iemands geestelijke of lichamelijk onmacht	10	10	7
Art 244	Ontucht met kinderen onder de 12 jaar	22	21	13
Art 245	Ontucht met 12-16 jarigen	17	17	6
Art 246	Aanzetten tot ontucht	70	69	21
Art 247	Ontucht met minderjarigen waarbij misbruik wordt gemaakt iemands geestelijke of lichamelijk onmacht	67	62	24
Art 248a	Met giften en beloften minderjarigen bewegen tot ontucht	1	1	1
Art 248b	Gebruik maken van kinderprostitutie	0	0	0
Art 248c	Aanwezig bij ontucht met minderjarige	0	0	0
Art 249	Incest	39	37	17
Art 252	Hij die minderjarigen of mensen in staat van dronkenschap drank verstrekt	0	0	0

Tabel 20 Misdrijven tegen de persoonlijke vrijheid

Art.	Omschrijving	aantal zaken	aantal	
			taxichauffe urs	veroordeel de taxichauffe urs
Art 273f	Mensenhandel	1	1	0
Art 274	Slavenhandel	0	0	0
Art 278	Slavenhandel	0	0	0
Art 279	Ontvoering minderjarige	7	4	4
Art 280	Ontvoering minderjarige	1	1	0
Art 281	Schaking	0	0	0
Art 282	Vrijheidsberoving	54	52	12
Art 282a	Gijzeling	11	11	2
Art 282b	Gijzeling met terroristische oogmerk	0	0	0
Art 283	Medeplegen vrijheidsberoving	0	0	0
Art 284	Iemand met geweld plegen iets te doen	23	21	9
Art 285	Bedreiging met openlijke geweldpleging	898	691	412
Art 285a		1	1	0
Art 285b	Inbreuk maken op iemands levenssfeer	55	41	26

Tabel 21 Misdrijven tegen het leven gericht

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			taxichauffe eurs	veroordeel de taxichauffe eurs
Art 287	Doodslag	144	135	38
Art 288	Doodslag waarbij getracht is ontdekking/opsporing te belemmeren	3	3	1
Art 288a	Doodslag met een terroristisch oogmerk	0	0	0
Art 289	Moord	27	25	4
Art 294	Aanzetten tot zelfmoord	0	0	0

Tabel 22 Mishandeling

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 300	Mishandeling	1.809	1.426	758
Art 301	Mishandeling met voorbedachte rade	5	4	1
Art 302	Zware mishandeling	448	383	181
Art 303	Zware mishandeling met voorbedachte rade	6	6	1

Tabel 23 Veroorzaken van de dood of van lichamelijk letsel door schuld

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 307	Dood door schuld	1	1	0
Art 308	Zwaar lichamelijk letsel door schuld	4	4	3
Art 309	Misdrijf uit art. 307 of 308 tijdens de uitoefening van beroep gepleegd	0	0	0

Tabel 24 Diefstal

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 310	Diefstal	2.388	1.150	641
Art 311	Diefstal onder verzwarende omstandigheden (b.v. inbraak)	1.408	734	427
Art 312	Diefstal met gebruik van geweld	249	176	104

Tabel 25 Afpersing

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 317	Afpersing met bedreiging van geweld	86	73	33
Art 318	Afpersing met bedreiging van smaad	3	2	1

Tabel 26 Verduistering

Art.	omschrijving misdrijf	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 321	Verduistering	390	343	182
Art 322	Verduistering tijdens dienstbetrekking	183	174	106
Art 323	Verduistering van een goed dat uit noodzaak in bewaring is gegeven	1	1	1
Art 323a	Subsidiefraude	0	0	0

Tabel 27 Bedrog

Art.	Omschrijving	aantal zaken	aantal	
			betrokken taxichauffe urs	veroordeel de taxichauffe urs
Art 326	Opgeven van een valse naam	194	162	97
Art 326a	Kopen van goederen met het oogmerk om die niet of ten dele te betalen	10	9	3
Art 337	Vervalsen van merken / handelsnamen	29	26	4

Tabel 28 Benadeling van schuldeisers

Art.	Omschrijving	aantal		
		aantal zaken	aantal betrokken taxichauffe urs	veroordeel de taxichauffe urs
Art 340	Bankbreuk bij faillissement	0	0	0
Art 341	Bedriegelijke bankbreuk	1	1	1
Art 342	Verwijtbaar faillissement	0	0	0
Art 348	Onttrekking aan het pandrecht	4	4	1

Tabel 29 Vernieling of beschadiging

Art.	omschrijving misdrijf	aantal		
		aantal zaken	aantal betrokken taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 350	Opzettelijke vernieling of beschadiging	987	666	311

Tabel 30 Begunstiging

Art.	Omschrijving	aantal		
		aantal zaken	aantal betrokken taxichauffe urs	veroordeel de taxichauffe urs
Art 416	Opzetheling	522	430	245
Art 417	Opzetheling recidive	18	18	8
Art 417bis	Schuldheiling	115	103	45

Tabel 31 Witwassen

Art.	Omschrijving	aantal zaken	aantal	
			taxichauffe urs	veroordeel de taxichauffe urs
Art 420bis	Witwassen	9	9	1
Art 420ter	Witwassen recidive	0	0	0
Art 420quater	Schuldwitwassen	0	0	0

Overtredingen Wet Aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen

Tabel 32 Overtredingen Wet Aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

Art.	omschrijving	aantal zaken	aantal	
			taxichauff eurs	veroordeel de taxichauff eurs
Art 30	Ontbreken van WA verzekering	3.746	1.856	1.161

Overtredingen Besluit personenvervoer

Tabel 33 Overtredingen Besluit Personenvervoer

<i>Art.</i>	<i>Omschrijving</i>	<i>aantal zaken</i>	<i>aantal</i>	
			<i>betrokken taxichauffe urs</i>	<i>veroordeel de taxichauffe urs</i>
Art 16	Verplichting bezit vergunningbewijs	256	220	28
Art 19	Bezit ongeldig vergunningbewijs	18	13	9
Art 20	Bezit bewerkt vergunningbewijs	4	2	1
Art 26	Vakbekwaamheidseis	0	0	0
Art 75	Verplichting bezit geldige/ goed leesbare chauffeurspas	1.661	1.349	283
Art 77	Verplichting om te voldoen aan de voorwaarden van chauffeurspas	0	0	0
Art 127	Verplichting aanwezigheid en gebruik van taxameter	1.204	836	236

Overtredingen Wegenverkeerswet

Tabel 34 Overtredingen Wegenverkeerswet

<i>Art.</i>	<i>Omschrijving</i>	<i>aantal zaken</i>	<i>aantal</i>	
			<i>betrokken taxichauffeurs</i>	<i>veroordeelde taxichauffeurs</i>
Art 5	Veroorzaken van gevaar op de weg	535	508	215
Art 6	Verwijtbare schuld aan ongeval	189	183	119
Art 7	'Doorrijden na ongeval'	501	470	205
Art 8	Rijden onder invloed	2.789	2.004	1.189
Art 9	Rijden terwijl rijbevoegdheid is ontzegd	243	126	90
Art 10	Deelname aan illegale racewedstrijden	3	3	2
Art 11	Joy riding	29	26	13
Art 12	Negeren van aanwijzingen van 'aangewezen personen'	0	0	0
Art 26	Plicht tot goedkeuring van voertuigen	12	12	6
Art 27	Plicht tot goedkeuring van voertuigen	4	4	2
Art 28	Plicht tot keuring in kader van Wet personenvervoer	1	1	0
Art 29	Plicht tot keuring in kader van Wet personenvervoer	0	0	0
Art 35	Aanbrengen van valse goedkeuringstekens	0	0	0
Art 36	Plicht tot het hebben van een geldig kenteken	34	32	14
Art 40	Zichtbaarheid kenteken	0	0	0
Art 41	Belemmering zichtbaarheid kenteken	36	29	12
Art 51	Verschaffen van onjuiste gegevens bij het verkrijgen van een kentekenbewijs	0	0	
Art 61	Gebruik maken van andermans kentekenbewijs	1	1	0
Art 72	Bezit keuringsbewijs	10	8	6
Art 74	Gebruik maken van een keuringsbewijs dat hoort bij een ander voertuig	0	0	0
Art 107	Verplichting bezit geldig rijbewijs	336	229	105
Art 124	Ongeldig verklaring rijbewijs	1	1	0
Art 160	Plicht van het kunnen tonen van bewijzen bij staandehouding	33	33	14