



Schriftelijke vragen

Jaar 2018
Volgnummer 289
Datum indiening 11 oktober

Onderwerp

Schriftelijke vragen van de leden Boutkan en Mbarki inzake taxifraude in en rond Amsterdam

Aan het college van burgemeester en wethouders

Toelichting door vragenstellers:

In onder meer het AD van 11 oktober jl. stond een verontrustend bericht over nieuwe vormen van taxifraude in Amsterdam en Haarlemmermeer (Schiphol). De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) voert op dit moment samen met het politieteam Dienst Infra Amsterdam, het OM en de Belastingdienst controles uit bij taxi-ondernemingen.

Het gaat om taxibedrijven waarvan de administratie en bedrijfsvoering niet op orde is, waardoor makkelijk allerlei vormen van fraude gepleegd kan worden. Deze bedrijven ontwijken de bestaande regels, waardoor ondernemers minder afdragen en mogelijk sprake is van slechte contracten met chauffeurs. In het artikel wordt zelfs gehint op faillissementsfraude. Het lijkt te gaan om tientallen bedrijven en mogelijk zelfs meer dan honderd.

De fractie van de PvdA maakt zich grote zorgen over deze vorm van grootschalige fraude.

Gezien het vorenstaande stellen ondergetekenden, beiden namens de fractie van de PvdA, op grond van artikel 45 van het Reglement van orde voor de raad van Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen:

1. Is het college bekend met dit bericht?
2. Was het college op de hoogte van dit onderzoek vanuit ILT en politie gericht op illegale taxi-ondernemingen?
3. Kan het college aangeven of deze illegale bedrijven zich vooral begeven op de belmarkt of op de gereguleerde Amsterdamse opstapmarkt?
4. Gezien de vergaande regulering van TTO-taxi's in Amsterdam is de kans aannemelijk dat deze taxi's van frauduleuze ondernemingen zich vooral begeven op de belmarkt, kan het college dit bevestigen?
5. De afgelopen jaren is het aantal taxi's explosief gestegen door de komst van onder andere Uber, in hoeverre heeft dit een verband met het aantal illegale bedrijven die zich mogelijk vooraf vooral begeven op de belmarkt?
6. Is het college het met de fractie van de PvdA eens dat dit soort illegale bedrijven zeer onwenselijk zijn, omdat we hierdoor bijv. niet weten wie er in onze stad rondrijden als taxichauffeur en daarmee ook de veiligheid van Amsterdammers en bezoekers in het geding is?

Toelichting door vragenstellers:

Bij Uber kun je je als individuele chauffeur aanmelden, maar ook als groep. Hierdoor is er een vermoeden dat veel illegale bv's zich op die manier hebben aangesloten bij Uber.

7. Is het college het met de fractie van de PvdA eens dat bedrijven op de belmarkt zoals Uber, ook een verantwoordelijkheid hebben bij het screenen van bedrijven alvorens met ze in zee te gaan?
8. Welke stappen gaat het college zetten met ILT en politie om dit te voorkomen?
9. Welk instrumentarium – of aanpassing in het taxibeleid – heeft het college nodig om dit soort fraude en misstanden tegen te gaan?

De leden van de gemeenteraad,

D.F. Boutkan

S. Mbarki

Jaar	2019
Afdeling	1
Nummer	219
Datum indiening	11 oktober 2018
Datum akkoord	15 februari 2019
Publicatiedatum	19 februari 2019

Onderwerp

Beantwoording schriftelijke vragen van de leden Boutkan en Mbarki inzake taxifraude in en rond Amsterdam.

Aan de gemeenteraad

Toelichting door vragenstellers:

In onder meer het AD van 11 oktober 2018 stond een verontrustend bericht over nieuwe vormen van taxifraude in Amsterdam en Haarlemmermeer (Schiphol). De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) voert op dit moment samen met het politieteam Dienst Infra Amsterdam, het Openbaar Ministerie (OM) en de Belastingdienst controles uit bij taxiondernemingen.

Het gaat om taxibedrijven waarvan de administratie en bedrijfsvoering niet op orde is, waardoor makkelijk allerlei vormen van fraude gepleegd kan worden. Deze bedrijven ontwijken de bestaande regels, waardoor ondernemers minder afdragen en mogelijk sprake is van slechte contracten met chauffeurs. In het artikel wordt zelfs gehint op faillissementsfraude. Het lijkt te gaan om tientallen bedrijven en mogelijk zelfs meer dan honderd.

De fractie van de PvdA maakt zich grote zorgen over deze vorm van grootschalige fraude.

Gezien het vorenstaande hebben de leden Boutkan en Mbarki, beiden namens de fractie van de PvdA, op grond van artikel 45 van het Reglement van orde voor de raad van Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen aan het college van burgemeester en wethouders gesteld:

1. Is het college bekend met dit bericht?

Antwoord:

Ja.

2. Was het college op de hoogte van dit onderzoek vanuit ILT en politie gericht op illegale taxiondernemingen?

Antwoord:

De gemeente was op de hoogte van het voornemen voor de controle. Details waren niet bekend.

3. Kan het college aangeven of deze illegale bedrijven zich vooral begeven op de belmarkt of op de gereguleerde Amsterdamse opstapmarkt?

Antwoord:

Het is niet bekend of deze bedrijven zich meer op de bel- of opstapmarkt begeven. Alleen de belastingdienst kan gegevens opvragen over de inkomsten van de bedrijven waaruit duidelijk kan worden of deze door werkzaamheden op de bel-, opstap- dan wel contractmarkt zijn verkregen. Dit zijn vertrouwelijke gegevens die niet zonder moverende reden aan derden kunnen worden verstrekt. Politie, OM en ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) kunnen geen gegevens verstrekken aangezien het onderzoek nog loopt.

De controle en handhaving op de taximarkt is op twee onderdelen gericht:

1. (Verkeers-)overlast en kwaliteit taxivervoer zoals omschreven in de Amsterdamse taxxiverordening, de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000), de Wet Economische Delicten (WED) en de Wet Mulder (verkeersovertredingen). Controle en handhaving door gemeente, politie en ILT is gericht op individuele chauffeurs. Steeds meer vinden integrale, gezamenlijke acties plaats. Controle op kwaliteit bedrijfsvoering van TTO's gebeurt door de gemeente.
 2. Ondernijende en/of strafbare activiteiten. Deze aanpak is neergelegd in de werkgroep taxi van het Regionaal Informatie en Expertise Centrum (RIEC). Acties in dit kader worden met name door politie en inspectie ILT georganiseerd in afstemming met OM en – indien van toepassing – de belastingdienst en/of de gemeente. In dit kader is een nieuw handhavingsconcept ontwikkeld, het zogenaamde handhaving plus. De controle waarvan hier sprake is was een controle in kader van de handhaving plus en gericht op taxibedrijven/vervoerders, niet op individuele chauffeurs of TTO's.
4. Gezien de vergaande regulering van TTO-taxi's in Amsterdam is de kans aannemelijk dat deze taxi's van frauduleuze ondernemingen zich vooral begeven op de belmarkt, kan het college dit bevestigen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 3. Het is niet bekend of deze bedrijven zich meer op de bel-, opstap- dan wel contractmarkt begeven.

5. De afgelopen jaren is het aantal taxi's explosief gestegen door de komst van onder andere Uber, in hoeverre heeft dit een verband met het aantal illegale bedrijven die zich mogelijkwijs vooral begeven op de belmarkt?

Antwoord:

Dat verband is niet aangetoond. Het college probeert meer inzicht te krijgen in de taximarkt en de aanwezigheid van malafide bedrijven/bedrijfsstructuren. Het college onderzoekt hoe de taxibranche in zijn geheel beter kan worden aangepakt en er meer grip komt op de taxibranche in Amsterdam. Taxi wordt een thema binnen de Amsterdamse aanpak ondernijning en na de zomer presenteert het college haar nieuwe taxiagenda, waarin er diverse maatregelen worden geformuleerd op de doelen betrouwbaar, veilig, leefbaar en bonafide. Deze agenda wordt in het derde kwartaal van 2019 aan de Raad gepresenteerd.

6. Is het college het met de fractie van de PvdA eens dat dit soort illegale bedrijven zeer onwenselijk zijn, omdat we hierdoor bijv. niet weten wie er in onze stad rondrijden als taxichauffeur en daarmee ook de veiligheid van Amsterdammers en bezoekers in het geding is?

Antwoord:

Het college vindt de term 'illegaal' hier niet van toepassing. Het gaat om niet-bonafide bedrijfspraktijken en -structuren van vervoerbedrijven die zich meestal legaal op de taximarkt begeven. Het college is van mening dat criminele en ondermijnende taxibedrijven en chauffeurs niet thuishoren in Amsterdam. Alle taxibedrijven en taxichauffeurs dienen zich aan de bestaande wet- en regelgeving te houden. In het antwoord op vraag 3 wordt omschreven wat de gemeente samen met betrokken partners hiertegen onderneemt.

Het achterhalen van de identiteit van taxichauffeurs is een ander vraagstuk. Taxichauffeurs zijn herkenbaar en traceerbaar middels het blauwe kenteken, de boordcomputer en de landelijke chauffeurskaart die duidelijk op het dashboard zichtbaar moet zijn. Op de bel-/contractmarkt wordt veelal naam en kenteken van de taxi doorgegeven aan de klant. Op de opstapmarkt is de chauffeur ook herkenbaar aan TTO-daklicht en taxixiraamkaart. Middels reguliere controles kan worden gecheckt of chauffeurs en bedrijven geen illegaal gebruik van deze middelen maken. Vanwege beperkte handhavings- en politiecapaciteit en gebrekkige landelijke regelgeving kan echter niet worden uitgesloten dat niet geregistreerde chauffeurs zich op de taximarkt begeven.

Toelichting door vragenstellers:

Bij Uber kun je je als individuele chauffeur aanmelden, maar ook als groep. Hierdoor is er een vermoeden dat veel illegale bv's zich op die manier hebben aangesloten bij Uber.

7. Is het college het met de fractie van de PvdA eens dat bedrijven op de belmarkt zoals Uber, ook een verantwoordelijkheid hebben bij het screenen van bedrijven alvorens met ze in zee te gaan?

Antwoord:

Ja, het college is het eens met de fractie van de PvdA. Platformbedrijven zoals Uber hebben een maatschappelijke verantwoordelijkheid waar ze op aangesproken moeten worden. Het kan niet zo zijn dat dergelijke bedrijven zich vestigen in Amsterdam, profiteren van de aanwezige voorzieningen en hier niets voor terug doen. Uber heeft naast een verantwoordelijkheid ten aanzien van de bij hen aangesloten bedrijven ook een verantwoordelijkheid ten aanzien van de individueel bij hen aangesloten chauffeurs. De wethouder Verkeer is hierover in gesprek met Uber en heeft daartoe een taskforce ingericht, waarin ze samen met het Ministerie I&W (Infrastructuur en Waterstaat) optrekt. Met Uber is afgesproken de komende maanden verder te spreken over meer transparantie, hun arbeidsvoorwaarden (o.a. rijtijden, verdienmodel), gebruik van de app en het delen van data.

Echter, het college vindt het van belang dat bedrijven op de gehele taximarkt aangesproken worden op verantwoordelijk opdrachtgeverschap voor de bij hun aangesloten chauffeurs. Het gaat over veilig verkeer, goede dienstverlening en het netjes omgaan met chauffeurs, waarbij het mogelijk is een eerlijke boterham

te verdienen. Dat moeten gelden voor alle taxi's. Uber en TTO. Gelijkwaardige vergunningplicht is een belangrijke voorwaarde om dit te kunnen realiseren. In de raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid van 7 februari 2019. heeft de wethouder u geïnformeerd welke stappen zij de komende periode gaat zetten, zowel met Uber als met de TTO's. Op (verkeers-)veiligheid valt niet te marchanderen. Het is haar ernst en het boeken van resultaten op korte termijn heeft grote prioriteit.

8. Welke stappen gaat het college zetten met ILT en politie om dit te voorkomen?

Antwoord:

Zie ook antwoord op vraag 3. Gemeente Amsterdam werkt – mede binnen het kader van het RIEC – samen met haar partners (OM, Politie, Belastingdienst, RDW en ILT) aan de aanpak van ondermijning en criminaliteit door de taxibranche. In dit kader zijn diverse samenwerkingsvormen in handhaving ontwikkeld. De bovengenoemde actie is hier een uitvloeisel van.

9. Welk instrumentarium – of aanpassing in het taxibeleid – heeft het college nodig om dit soort fraude en misstanden tegen te gaan?

Antwoord:

Zie ook antwoord op vragen 3, 5, 7 en 8. De gemeente beschikt over diverse instrumenten om fraude en misstanden tegen te gaan, zoals sluiting bedrijfspanden of bestuurlijke maatregelen in het kader van de Amsterdamse taxxiverordening. In het gesprek tussen de wethouder en de staatssecretaris is afgesproken dat onderzocht wordt wat de meest effectieve mix van bevoegdheden en instrumenten is om integraal problemen aan te pakken die met het taxivervoer verband houden. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid tot vergunningplicht voor de gehele branche en betere samenwerking met ILT en FIOD.

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Femke Halsema, burgemeester

Peter Teesink, secretaris