Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

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

2724

Vragen van het lid **Schutz** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *taxifraude met handremmethode* (ingezonden 7 juli 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 augustus 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Amsterdamse taxibranche luidt noodklok om fraude: chauffeurs hanteren «handremmethode» om exorbitante prijs te kunnen rekenen»?

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Klopt het dat gemeenten primair verantwoordelijk zijn voor toezicht en handhaving op de opstapmarkt van het consumententaxivervoer, terwijl de bestelmarkt grotendeels onder het landelijke toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) valt? Zo ja, acht u deze verdeling van verantwoordelijkheden nog passend, mede in het licht van effectiviteit van toezicht en handhaving?

Antwoord 2
Alle taxichauffeurs en -ondernemers in Nederland moeten voldoen aan de wet- en regelgeving in de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000), hier ziet de ILT op toe. Deze verplichtingen gelden ongeacht de markt die wordt bediend. Omdat de kwaliteit van het taxivervoer op de opstapmarkt achterbleef, hebben gemeenten in 2011 de bevoegdheid gekregen om, in aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die voor álle taxichauffeurs en -ondernemers geldt, extra kwaliteitseisen te stellen aan chauffeurs op de opstapmarkt in hun gemeente. In 2023 is de taxiwet- en regelgeving in de Wp2000 geëvalueerd, hierover is uw Kamer eerder geïnformeerd.[1] Uit het evaluatieonderzoek blijkt niet dat de bevoegdheden van de ILT en van de gemeenten niet meer passend zouden zijn.

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 31 521, nr. 137

ah-tk-20252026-2724
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 3
Hoeveel meldingen van taxigerelateerde fraude zijn de afgelopen vijf jaar ontvangen door de ILT? Kunt u daarbij een uitsplitsing geven naar jaar en, voor zover mogelijk, naar het opstapmarkt- en bestelmarktsegment?

Antwoord 3
De ILT maakt geen onderscheid tussen de opstap- en de bestelmarkt in de wijze van toezicht. Ook in de meldingen wordt hierin geen onderscheid gemaakt. De ILT heeft in de afgelopen vijf jaar 140 meldingen ontvangen over fraude met taxi-gerelateerde zaken. Deze zien onder andere op hoge ritprijzen, de taxameter, fraude met ondernemers- of chauffeurskaarten, en op snorders.

Vraag 4
Hoe wordt momenteel toezicht gehouden op de bestelmarkt? Welke instrumenten en bevoegdheden heeft de ILT daarbij tot haar beschikking en gaat daar voldoende afschrikkende werking vanuit?

Antwoord 4
De ILT houdt toezicht op de opstap- én de bestelmarkt en heeft hiervoor bestuurs- en strafrechtelijke bevoegdheden. Deze bevoegdheden zijn erop gericht een goede controle uit te kunnen voeren, overtredingen te stoppen, en te bestraffen. De ILT houdt toezicht via digitale-, bedrijfs- en objectinspecties. In welke deelmarkt vervoer wordt aangeboden heeft invloed op de te controleren punten uit de wet- en regelgeving: de opstapmarkt heeft enkele aanvullende eisen zoals het kunnen aanbieden van een ritbewijs, aanwezigheid en gebruik van de taxameter, en het kenbaar maken van de tarieven in de taxameter. De afschrikwekkende werking wordt behalve door de bevoegdheid ook bepaald door de (gepercipieerde) pakkans.

Vraag 5
Zijn er aanwijzingen dat de huidige verdeling van toezicht tussen gemeenten en de ILT in de resp. marktsegmenten leidt tot lacunes in toezicht, handhaving of informatie-uitwisseling? Deelt u de opvatting dat fraudeurs geen misbruik mogen kunnen maken van verschillen in toezicht tussen beide marktsegmenten?

Antwoord 5
Uit het evaluatieonderzoek dat in 2024 aan de Kamer is aangeboden blijkt niet dat de bevoegdheden van de ILT en van de gemeenten leiden tot gebreken in het toezicht.[2] De ILT en de gemeenten houden toezicht op verschillende onderdelen van de taxisector. Waar mogelijk, afhankelijk van capaciteit en beschikbaarheid, werken de partijen samen, ook met andere handhavende partijen zoals politie en de Koninklijke Marechaussee.

Vraag 6
Deelt u de opvatting dat consumenten erop moeten kunnen vertrouwen dat de ritprijs eerlijk tot stand komt en dat taxiondernemers die zich aan de regels houden niet mogen worden weggeconcurreerd door collega's die dat niet doen?

Antwoord 6
Ja, die opvatting deel ik. Wanneer reizigers een taxi bestellen weten zij voorafgaand aan de rit wat deze gaat kosten. Op de opstapmarkt weet een reiziger dit niet van tevoren en zijn chauffeurs verplicht een taxameter te gebruiken en gelden er maximumtarieven. Het is chauffeurs ook toegestaan vooraf een vaste ritprijs overeen te komen met een reiziger.

Vraag 7
Herkent u dat de aanbevelingen uit het evaluatierapport dat in januari 2024 met de Tweede Kamer is gedeeld, nog niet zijn opgepakt?

---

[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 31 521, nr. 137

Antwoord 7
Uw Kamer is op 24 maart jongstleden geïnformeerd over de aanpassingen van het taxibeleid die mede naar aanleiding van het evaluatierapport samen met de betrokken partijen worden verkend.[3] Ik ben voornemens dit najaar een onderzoek te starten naar het rekenen van zogenoemde woekerprijzen op de opstapmarkt en ik verken een aantal aanpassingen van de wet- en regelgeving waardoor er effectiever toezicht kan worden gehouden op de sector.
Het evaluatierapport wijst ook op de veranderende structuur van de taximarkt door het toenemende gebruik van taxiplatforms. Ook in andere sectoren groeit het gebruik van platforms en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid werkt daarom aan de implementatie van de Europese richtlijn platformwerk. Ik wil aankomend jaar verkennen of het nuttig is om in aanvulling daarop taxiplatforms via de Wp2000 een rol te geven in het zorgen voor kwalitatief goed taxivervoer.

Vraag 8
Klopt het dat op 30 september 2025 een groot aantal gemeenten een brief hebben gestuurd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, waarin zij hun zorgen uiten over de huidige Wet Personenvervoer 2000 en hebben verzocht om een wetswijziging?

Antwoord 8
Ja, dat klopt. Mijn voorganger heeft op 9 januari jl. gereageerd op de brief van de gemeenten en in zijn reactie toegelicht welke aanpassingen van het taxibeleid worden verkend. Zie de beantwoording van vraag 7.

Vraag 9
Klopt het dat zij aangeven dat er de facto nog maar één straattaximarkt is? En dat de meeste chauffeurs zowel rijden via een standplaats (als onderdeel van de opstapmarkt) als via een app of centrale (de «match» voor de bestelmarkt), bijvoorbeeld door de lichtbak achter in de kofferbak te leggen?

Antwoord 9
Ja, dat klopt.

Vraag 10
Is het wettelijke onderscheid tussen opstap- en bestelvervoer nog van deze tijd?

Antwoord 10
Uit het evaluatieonderzoek blijkt niet dat de bevoegdheid die gemeenten hebben om extra kwaliteitseisen te stellen aan chauffeurs op specifiek de opstapmarkt in hun gemeente niet meer relevant is. Wel constateert het rapport dat de structuur van de taximarkt is veranderd door het toenemende gebruik van taxiplatforms. Ik wil daarom verkennen op het nuttig is om, in aanvulling op de implementatie van de richtlijn platformwerk, taxiplatforms via de Wp2000 een rol te geven in het zorgen voor kwalitatief goed taxivervoer. Zie verder de beantwoording van de vragen 2 en 7.

Vraag 11
In hoeverre is dat verschil zichtbaar en voor toezichthouders van ILT, gemeenten en politie mede door deze wisseltruc werkbaar?

Antwoord 11
Wanneer taxichauffeurs opereren op de opstapmarkt en taxivervoer aanbieden op straat, bijvoorbeeld vanaf een standplaats, moeten zij voldoen aan aanvullende landelijke en eventueel gemeentelijke eisen. Zie de beantwoording van vraag 4. Op het moment dat chauffeurs de bestelmarkt bedienen en een vooraf bestelde rit uitvoeren, gelden deze aanvullende eisen niet. Voor toezichthouders is het dus noodzakelijk eerst vast te stellen op welke markt een chauffeur opereert voordat kan worden bepaald of de regels juist worden nageleefd. Dit gebeurt op basis van de ritregistratie en de informatie die

[3] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 23 645, nr. 881

toezichthouders krijgen van chauffeurs en reizigers. Het evaluatierapport constateert dat het voor gemeentelijke toezichthouders niet altijd makkelijk is om te verifiëren op welke markt een chauffeur opereert.

Vraag 12
Herkent u dat het onderscheid tot een grijs gebied leidt waarin chauffeurs zich kunnen onttrekken aan toezicht en kwaliteitseisen? Met misstanden als ritweigering, opstoppingen, omrijden, prijsmanipulatie via apps, afwezigheid van bonnen of klachtenprocedures, niet op de meter rijden tot gevolg?

Antwoord 12
Uit de evaluatie blijkt niet dat dit op grote schaal voorkomt. Alle taxichauffeurs en -ondernemers moeten zoals gezegd voldoen aan de wet- en regelgeving in de Wp2000; aan het toezicht daarop door de ILT kunnen zij zich niet onttrekken. Op eventuele extra kwaliteitseisen die gemeenten stellen aan chauffeurs op de opstapmarkt zien gemeentelijke boa's toe.
Niet alle genoemde «misstanden» zijn overigens strafbaar volgens de landelijke wet- en regelgeving. De Wp2000 kent geen vervoerplicht. Het staat chauffeurs vrij een aangeboden rit al dan niet te accepteren. Ritweigering op discriminatiegronden is natuurlijk wel verboden. Er is daarnaast geen verplichting om «op de meter te rijden» wanneer chauffeur en reiziger voorafgaand aan de rit een ritprijs zijn overeengekomen. Ook het bijdragen aan verkeersopstoppingen of omrijden zijn niet strafbaar. Gemeenten kunnen deze dingen wel verbieden middels een plaatselijke verordening voor chauffeurs op de opstapmarkt.

Vraag 13
Herkent u dit als bevestiging dat de bestaande regelgeving niet langer goed aansluit bij de praktijk van de hedendaagse taximarkt?

Antwoord 13
Het evaluatieonderzoek concludeert dat de taxiwet- en regelgeving over het algemeen naar behoren werkt. Zie verder de beantwoording van vraag 7 voor de aanpassingen van het taxibeleid die worden verkend mede naar aanleiding van het evaluatierapport.

Vraag 14
Wat is uw inhoudelijke reactie op de aanbevelingen van deze gemeenten?

Antwoord 14
Zie de beantwoording van de vragen 7 en 8.

Vraag 15
Bent u bereid te onderzoeken of aanvullende maatregelen nodig zijn, zodat de pakkans wordt vergroot, fraudeurs sneller worden opgespoord en een gelijk speelveld voor taxiondernemers op zowel de opstapmarkt als de bestelmarkt wordt gewaarborgd? Bijvoorbeeld een wetswijziging?

Antwoord 15
De taxiwet- en regelgeving in de Wp2000 is zoals gezegd recent geëvalueerd. Over de resultaten van die evaluatie en welke aanpassingen van het taxibeleid nu worden verkend, is uw Kamer geïnformeerd.[4, 5]

Vraag 16
Bent u daarnaast bereid te bezien of de huidige verdeling van toezichtstaken tussen gemeenten en de ILT nog aansluit bij de huidige taximarkt en, indien dat niet het geval is, met voorstellen te komen om toezicht en handhaving effectiever te organiseren?

Antwoord 16
Zie de beantwoording van de vragen 5, 12, en 15.

---

[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 31 521, nr. 137
[5] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 23 645, nr. 881

Vraag 17
Zou het laten vervallen van het onderscheid tussen opstap- en besteld vervoer, zodat voor dezelfde dienst dezelfde wettelijke uitgangspunten gelden een goede maatregel zijn?

Antwoord 17
Zoals gezegd geldt voor alle taxichauffeurs en -ondernemers al dezelfde landelijke wet- en regelgeving. Dat gemeenten in aanvulling daarop extra kwaliteitseisen kunnen stellen aan chauffeurs op de opstapmarkt acht ik nog altijd relevant.

Vraag 18
Kunt u deze vragen beantwoorden voor het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi van dinsdag 13 oktober 2026?

Antwoord 18
Ja.