



Aan

Staatssecretaris van IenW

nota

Kamerbrief beantwoording Kamervragen lid Schutz (VVD)
over taxifraude met handremmethode

TER BESLISSING

Datum

17 juli 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/124093

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Beslistermijn

21-08-2026

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Op 7 juli jl. heeft het lid Schutz (VVD) Kamervragen gesteld over het toezicht op de taxisector.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om bijgevoegde Kamerbrief te ondertekenen en te laten verzenden uiterlijk 27 juli 2026, de deadline voor de beantwoording.

Kernpunten

De Telegraaf heeft onlangs bericht over taxichauffeurs op een taxistandplaats in Amsterdam die ritten weigeren (de 'handremmethode') en hoge prijzen rekenen. De gemeente Amsterdam verbiedt dit, maar wanneer er geen gemeentelijke toezichthouder is, overtreden de chauffeurs de regels schrijft de Telegraaf. Het lid Schutz (VVD) stelt naar aanleiding van het artikel vragen over het toezicht op de taxisector. De vragen spitsen zich toe op onderscheid tussen de zogenoemde bestelmarkt en de opstapmarkt en de bevoegdheden die de ILT en gemeenten hebben om toezicht te houden op deze deelmarkten. In de voorgestelde beantwoording licht u toe dat de taxiwet- en regelgeving recent is geëvalueerd en welke beleidsaanpassingen naar aanleiding daarvan worden verkend.

Krachtenveld

IenW is beleidsmatig verantwoordelijk voor het straattaxivervoer. De belangrijkste partijen in dit dossier zijn de gemeenten waar veel taxi's rijden, Amsterdam voorop, KNV als vertegenwoordiger van werkgevers in de sector, en de grote taxiplatforms Uber en Bolt. Naast de grotere taxibedrijven die KNV vertegenwoordigt, zijn er ruim 13 duizend straattaxichauffeurs die als ZZP'er werken, zij hebben geen vertegenwoordiging.

De belangen en opvattingen in de straattaxisector zijn verdeeld. Partijen denken verschillend over de gewenste regulering en of deze regulering op landelijk of gemeentelijk niveau moet gebeuren. De grote gemeenten zouden graag meer bevoegdheden hebben om de taxi's in hun gemeente te reguleren (zie toelichting). In september jl. heeft uw voorganger een brief ontvangen van tien gemeenten waarin zij hiervoor pleiten. In de Kamervragen zijn de standpunten van deze gemeenten te herkennen. KNV wil hogere regeldruk voor taxiondernemers juist voorkomen. Ook de grote platforms pleiten voor het behoud van een vrije markt en landelijk in plaats van gemeentelijk beleid.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

Opstap vs. bestelmarkt

In de taxiwet- en regelgeving wordt een onderscheid gemaakt tussen de zogenoemde opstapmarkt en de bestelmarkt. De bestelmarkt betreft taxi's die vooraf worden besteld (telefonisch of via een app zoals die van Uber). De opstapmarkt is taxivervoer dat op straat wordt aangeboden, bijvoorbeeld op taxistandplaatsen bij stations of in uitgaansgebieden. Omdat de kwaliteit op de opstapmarkt achterbleef, hebben gemeenten in 2011 de bevoegdheid gekregen om extra kwaliteitseisen op te leggen aan chauffeurs op de opstapmarkt, bovenop de landelijke eisen die voor alle chauffeurs gelden. Dit kunnen gemeenten niet voor chauffeurs op de bestelmarkt.

Gemeentelijke bevoegdheden om de lokale taximarkt te reguleren

Doordat steeds minder chauffeurs werken op de opstapmarkt kunnen gemeenten een kleiner percentage van de chauffeurs aanvullend reguleren. Gemeenten waar veel taxi's rijden, pleiten daarom voor een uitbreiding van hun bevoegdheden zodat zij hun lokale vergunning ook kunnen verplichten voor de chauffeurs op de bestelmarkt. We spreken hier al een tijd met hen over. Het is vooralsnog onduidelijk welk probleem een uitbreiding van de gemeentelijke bevoegdheden zou oplossen. De gemeenten kunnen dit naar onze mening niet goed onderbouwen en de evaluatie uit 2023 leidt ook niet tot de conclusie dat dit noodzakelijk is. Er zijn weinig signalen dat de kwaliteit van het taxivervoer op de bestelmarkt niet goed zou zijn en de problemen die zich soms voordoen, zoals het rekenen van hoge prijzen, ondermijning, of verkeersdrukke, worden niet verholpen met een uitbreiding van de gemeentelijke bevoegdheden op grond van de Wp2000. Daarnaast zou het kunnen leiden tot extra kosten voor ondernemers. De mogelijkheid zou kunnen ontstaan dat taxiondernemers, die over het algemeen in meerdere gemeenten werken, in meerdere gemeenten een vergunning moeten aanvragen en aan, mogelijk per gemeente verschillende, eisen moeten voldoen. Ook het doelgroepenvervoer dat uitgevoerd wordt met taxi's zou hierdoor worden geraakt. Werkgeversorganisatie KNV waarschuwt hiervoor.

Politieke context

Uw voorgangers hebben met enige regelmaat met de Kamer gesproken over het taxibeleid. DENK stelt vaak de financiële situatie van taxichauffeurs aan de orde. SP heeft in het verleden vragen gesteld over de marktpositie en belasting- en werkgeversverplichtingen van Uber. GroenLinks-PvdA heeft eerder vragen gesteld over vermeende oneerlijke concurrentie van platforms, D66 over ritweigering en de mogelijkheid voor reizigers om discriminatie en andere misstanden te melden, en CDA over criminaliteit in de sector. Kamervragen beantwoorden we vaak in afstemming met SZW, FIN, JenV, en VWS wegens onze gedeelde beleidsverantwoordelijkheid.

Bijlagen

Volgnummer	Informatie
02.	Kamerbrief beantwoording Kamervragen lid Schutz (VVD) over taxifraude met handremmethode

Datum

17 juli 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/124093

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Aan

Staatssecretaris van IenW

Bijlage(n)

2

03.	Artikel 'Taxi naar het Spui? Veertig euro'. De Telegraaf, 18 juni 2026.
-----	---

Datum

17 juli 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/124093

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Aan

Staatssecretaris van IenW

Bijlage(n)

2