

2026Z15896

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

Vraag 1

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

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?

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?

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?

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?

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 weggeconcentreerd door collega's die dat niet doen?

Vraag 7

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

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?

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?

Vraag 10

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

Vraag 11

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

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?

Vraag 13

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

Vraag 14

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

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?

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?

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?

Vraag 18

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