



Aan

Staatssecretaris

# nota

Kamerbrief evaluatie taxiwetgeving Wet Personenvervoer  
2000

## TER BESLISSING

### Datum

12 februari 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/47810

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

### Beslistermijn

08-03-2024

### Bijlage(n)

3

## Aanleiding

U heeft de Kamer toegezegd de taxiwet- en regelgeving in de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) te zullen laten evalueren<sup>1</sup>. Ook heeft u toegezegd een vervolgonderzoek te laten doen naar de financiële situatie van de taxisector na corona. De onderzoeksrapporten zijn nu gereed en u wordt gevraagd of u deze samen met de bijgesloten Kamerbrief naar de Kamer wilt sturen. In de Kamerbrief trekt u nog geen beleidsconclusies, maar schetst u een beeld van de taxisector en mogelijke risico's en problemen die we met gemeenten, ILT en de sector zullen bespreken en waarvoor we beleidsopties gaan uitwerken. Een volgend kabinet kan dan een besluit nemen over de wenselijkheid van wijziging van de Wp2000.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- de onderzoeksrapporten en de Kamerbrief naar de Kamer te sturen.
- in te stemmen met een gesprek met wethouder Van der Horst van de gemeente Amsterdam over de taxiwet- en regelgeving.

## Kernpunten

U bent als staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de kwaliteit van het taxivervoer in Nederland. De wetgeving in de Wp2000 heeft tot doel te zorgen voor veilig, beschikbaar, betaalbaar en betrouwbaar taxivervoer. Rebel-Goudappel, dat de evaluatie heeft uitgevoerd, concludeert dat de taxiwetgeving in de Wp2000 over het algemeen naar behoren werkt en dat het taxivervoer in Nederland over het algemeen veilig, beschikbaar, betaalbaar en betrouwbaar is.

Uit het vervolgonderzoek naar de financiële situatie van de taxisector blijkt dat het herstel van de taximarkt heeft doorgezet maar ook dat taxiondernemers nog betalingsachterstanden zeggen te hebben bij bijvoorbeeld familieleden, de Belastingdienst en hun leasemaatschappij. Ook geven ondernemers aan geconfronteerd te worden met hoge kosten voor bijvoorbeeld brandstof en verzekering. In de Kamerbrief gaat u verder in op de bevindingen van Rebel-Goudappel en zet u het vervolgproces uiteen.

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 31 521, nr. 135.

Rebel-Goudappel heeft voor de evaluatie gesproken met een groot aantal partijen: de grote en kleinere gemeenten, koepelorganisatie KNV, taxiplatforms, lokale branchevertegenwoordigers, handhavingspartijen, Rover e.a. De visies en ideeën van deze partijen zijn verwerkt in het evaluatierapport en een vertegenwoordiging van de partijen is middels een klankbordgroep ook betrokken geweest bij de totstandkoming van het rapport. Rebel-Goudappel heeft gewerkt aan een zo evenwichtig mogelijk rapport waarin alle visies naar voren komen. Ondanks dat hadden sommige partijen graag gezien dat hun standpunten prominenter in het rapport waren weergegeven. We blijven met alle partijen in gesprek over hun wensen en ideeën en nemen deze mee in de voorbereiding van de beleidsopties, waaronder een eventuele wetswijziging.

De ILT ervaart een aantal knelpunten in de huidige wet- en regelgeving die een effectieve handhaving bemoeilijken. Deze worden hieronder toegelicht en samen met ILT meegenomen in de verdere verkenning.

## **Toelichting**

### *Politieke context*

In het commissiedebat op 14 september 2022 heeft u met de Kamer gesproken over de opzet van de evaluatie. Op verzoek van Kamerlid Van Baarle (DENK) heeft u de Kamer er vervolgens schriftelijk over geïnformeerd.<sup>2</sup>

De leden Van Nispen en Alkaya (SP) hebben verzocht om de naleving van belasting- en werkgeversverplichtingen door Uber mee te nemen in de evaluatie. U heeft de Kamer geschreven dat dit op andere manieren door het Kabinet worden geadresseerd: de Belastingdienst ziet toe op de naleving van belastingverplichtingen en de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid op de werkgeversverplichtingen van bedrijven. Ook hebben de leden Van Nispen en Alkaya (SP) verzocht om in gesprek te gaan met alternatieven voor platforms als Uber, zoals taxicoöperaties, en die waar mogelijk te ondersteunen<sup>3</sup>. De evaluatie heeft betrekking op alle soorten taxiondernemingen ongeacht de rechtsvorm. Aan de hand van het rapport zullen we ook in gesprek gaan met een taxicoöperatie.

Kamerlid Van Baarle (DENK) heeft verzocht om, naast de financiële situatie van de taxibranche, ook de verzekeringsmarkt, de leasemarkt, en duurzaamheidsdoelstellingen mee te nemen in de evaluatie<sup>4</sup>. Deze onderwerpen komen aan bod in het onderzoek naar de financiële situatie van de sector. In de Kamerbrief over de opzet van de evaluatie stelde u aanvullend dat in een gezamenlijke dialoogsessie met Financiën is geconcludeerd dat de sleutel tot het verminderen van verzekeringskosten het terugdringen van de schadelast door ondernemers is. Vanuit MONO-zakelijk zijn met betrokken partijen de mogelijkheden verkend om de verkeersveiligheid in de sector te verhogen en de schadelast te verlagen.

We blijven in het vervolgtraject de ministeries van JenV, FIN, SZW, OCW, en VWS betrekken omdat de beleidsterreinen waarvoor deze ministeries verantwoordelijk zijn, raken aan het functioneren van de taximarkt.

### *Uitkomsten evaluatie*

---

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 23 645, nr. 780; Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 31 521, nr. 135.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 23 645, nr. 779

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 23 645, nr. 775

### **Datum**

12 februari 2024

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/47810

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

### **Aan**

Staatssecretaris

### **Bijlage(n)**

3

Het evaluatierapport heeft aandacht voor de veranderend marktstructuur met de groei van het percentage chauffeurs dat werkt via een platform. Volgens de onderzoekers wordt de 'klassieke tweedeling tussen de opstap- en bestelmarkt opengebrouwen door de opkomst van de platformmarkt'. Reizigers zijn goed af bij de platforms, stelt Rebel-Goudappel maar de huidige regulering, met een tweedeling tussen de opstap- en bestelmarkt, sluit volgens het rapport niet goed aan bij de nieuwe marktsituatie. De onderzoekers schetsen vier opties om om te gaan met de veranderde marktstructuur en het groeiende belang van platforms in de taxisektor. Ten eerste uniformering van de regulering waarbij eenzelfde set eisen geldt voor alle chauffeurs en ondernemers. Ten tweede een driedeling in de regulering tussen een opstap-, bestel-, en platformmarkt. Ten derde specifieke regulering van platforms als onderdeel van de bestelmarkt. En ten vierde een 'sector overstijgende reguleringsstrategie van platforms' bestaande uit regels voor alle platforms ongeacht de sector.

Gemeenten kunnen aanvullende eisen stellen aan chauffeurs op de opstapmarkt (Art. 82). Rebel-Goudappel constateert dat gemeenten, doordat steeds minder chauffeurs uitsluitend op de opstapmarkt werken, een steeds kleiner percentage van de chauffeurs in hun gemeente reguleren en adviseert nader onderzoek naar mogelijkheden om de grip op de lokale markt te verbeteren.

Wat betreft de beschikbaarheid van taxivervoer stelt het rapport dat er buiten de grote steden 'geen discrepantie is tussen vraag en aanbod', voor de grote steden is dit niet duidelijk. Over het maximumtarief dat geldt voor de opstapmarkt concluderen de onderzoeker dat de economische ratio erachter onveranderd van toepassing is.

Een aantal signalen uit de sector, zoals de vermeende onervarenheid van chauffeurs, het slechte imago van het beroep, of fraude in de sector, kan Rebel-Goudappel niet onderbouwen met kwantitatieve data. Bij een aantal mogelijk wijzigingen van de Wp2000, zoals de herintroductie van de vakbekwaamheidseis voor ondernemers, schets Rebel-Goudappel ook de potentiële nadelen zoals hogere administratieve lasten voor ondernemers. Tot slot concludeert Rebel-Goudappel dat voor veel van de geconstateerde problemen, de oplossing ligt in verbeterde handhaving: de inzet van meer handhavers, een betere coördinatie tussen verschillende handhavende partijen, en meer gegevensuitwisseling. Ook vraagt een deel van de problemen, zoals de aanpak van 'plof-bv's', volgens de onderzoekers een sector-overstijgende aanpak.

#### *Praktijkbevindingen ILT*

De ILT ervaart een aantal knelpunten in de huidige wet- en regelgeving, deze worden meegenomen in de verdere verkenning. Zo zorgt het privégebruik van taxivoertuigen en het ontbreken van juridische handvatten om dit wettelijk vast te stellen voor toezicht- en handhavingsproblemen. Ook benoemt de ILT een aantal meer technische wijzigingen. Het gaat om bestuursrechtelijke verplichtingen voor ondertoezichtstaanden die een meer risico gestuurde invulling van toezicht en handhaving mogelijk zouden maken, zoals:

- specifieke eisen aan de bedrijfs- en personele administratie van een taxionderneming
- leverplicht van de administratie
- een einddatum voor een ondernemersvergunning
- vereisten voor reële vestiging van vervoerders

**Datum**

12 februari 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/47810

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

3

### *Situatie in Amsterdam*

Amsterdam kan binnen de huidige wetgeving aanvullend eisen stellen aan chauffeurs op de opstapmarkt. Een groeiend percentage chauffeurs is echter (ook) actief is op de bestelmarkt en valt daarmee niet onder de gemeentelijke regulering. Amsterdam zou daarom graag de vergunningsplicht die nu geldt voor chauffeurs op de opstapmarkt uitbreiden naar de bestelmarkt. We verkennen met Amsterdam welke maatregelen binnen de huidige wettelijke kaders kunnen worden getroffen en waarvoor een wijziging van de Wp2000 uitkomst biedt.

Amsterdam heeft aangegeven dat wethouder Van der Horst u binnenkort zal verzoeken om een gesprek over de ervaren problematiek in de gemeente en de door haar gewenste wijzigingen van de Wp2000.

Uw voorganger heeft eind 2021 ook een gesprek gehad met burgemeester Halsema naar aanleiding van een onderzoek naar malafide activiteiten en criminaliteit in de Amsterdamse taxisector. Omdat deze onderwerpen primair op het beleidsterrein van JenV liggen, hebben wij Amsterdam in contact gebracht met JenV en een aantal gesprekken georganiseerd over mogelijke maatregelen tegen criminaliteit in de sector.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>
1	Kamerbrief Evaluatie taxiwetgeving Wet Personenvervoer 2000.
2	Evaluatie Taxiwetgeving 2023 Wet Personenvervoer 2000.
3	Financieel-economische situatie van de straat-taxisector. Vervolgonderzoek 2023: herstel na corona.

### **Datum**

12 februari 2024

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/47810

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

### **Aan**

Staatssecretaris

### **Bijlage(n)**

3