



**Gemeente
Amsterdam**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, dhr. T. Aartsen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 30 september 2025
Onderwerp Structurele problemen in de straattaximarkt en de noodzaak tot aanpassing van de Wp2000

Geachte staatssecretaris Aartsen,

De Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) sluit niet langer aan op de werkelijkheid van de taximarkt op straat en op de bestuurlijke realiteit. Gemeenten en vertegenwoordigers van de taxibranche signaleren structurele problemen die binnen het huidige wettelijke kader niet kunnen worden opgelost. De wet biedt onvoldoende mogelijkheden voor toezicht, vergunningverlening en kwaliteitsborging, terwijl gemeenten, ILT en de branche daar wél op worden aangesproken. Genoemde partijen signaleren niet alleen de problemen in de taxibranche, maar zien ook concrete oplossingen die in deze brief nader onderbouwd en samengevat worden in 5 concrete veranderpunten.

Daarbij is het moment om te handelen nu: met een nieuwe kabinetsperiode in zicht biedt dit momentum om gezamenlijk de inhoud goed voor te bereiden en de aansluiting met de aankomende formatie en nieuwe kabinetsperiode te realiseren. Als we nú niet in beweging komen, riskeren we opnieuw vier jaar stilstand.

Brede urgentie en brede steun vanuit de sector

De urgentie wordt breed gevoeld. In het voorjaar van 2025 vonden in Amsterdam en Den Haag landelijke demonstraties plaats, waarbij taxichauffeurs protesteerden tegen het huidige stelsel. Tijdens deze protesten bij de Stopera en op het Malieveld, riepen zij op tot herziening van de Wp2000. Deze oproep tot verandering verdient niet alleen aandacht, maar ook opvolging.

Eén markt vraagt om gelijke spelregels

In de praktijk is er nog maar één straattaximarkt. De meeste chauffeurs rijden zowel via een standplaats (opstapmarkt) als via een app of centrale (bestelmarkt). Toch maakt de wet nog steeds onderscheid tussen opstap- en bestelvervoer. Voor reizigers is dat verschil onzichtbaar, voor toezichthouders van onder andere gemeenten en politie is het onwerkbaar.

Het onderscheid leidt tot een grijs gebied waarin chauffeurs zich kunnen onttrekken aan toezicht en kwaliteitseisen. Misstanden als ritweigering, opstoppingen, omrijden, prijsmanipulatie via apps, afwezigheid van bonnen of klachtenprocedures, niet op de meter rijden en de inzet van 'plof-bv's' zijn het gevolg. Gemeenten signaleren dit al jaren, onderbouwd door recente mysteryguest-onderzoeken, het rapport *Taxi!* van Bureau Beke (2021), en de landelijke evaluatie van de Wp2000

(RebelGroup en Goudappel, 2023). Zonder lokale reguleringsbevoegdheden voor de gehele straattaximarkt blijft de situatie onhoudbaar.

Reizigers moeten kunnen vertrouwen op kwaliteit

Gemeenten en betrokkenen zien in de praktijk dat reizigers kwetsbaar zijn. Mysteryguest-onderzoeken bevestigen dat reizigers regelmatig te maken krijgen met agressieve straattaxichauffeurs en buitensporig hoge ritprijzen, vooral bij ritten zonder taxametergebruik of zonder bonafgifte. Uit onderzoek in Rotterdam blijkt dat reizigers tijdens de nachtelijke uren gemiddeld tot 69% meer betalen dan redelijkerwijs verwacht mag worden.

Ook zijn er signalen dat chauffeurs ritten manipuleren door zich tijdelijk af te melden bij platforms om de prijs te beïnvloeden of ritten annuleren en alsnog een prijsafsprake afdwingen. Andere bekende problemen zijn het weigeren van korte ritten, omrijden, en een toenemende mate van sociale onveiligheid of het ontbreken van klachtenprocedures. Zonder goede regels en uitvoerbaar toezicht kunnen deze misstanden niet structureel worden aangepakt. Dat schaadt het vertrouwen van reizigers en van chauffeurs die hun werk wel goed doen.

Een sterke taxisector hoort bij een sterk mobiliteitssysteem

Een goed georganiseerde en betrouwbare taxisector is van meerwaarde voor reizigers, voor de mobiliteit in steden en voor het imago van de branche zelf. Taxi's vervullen een belangrijke rol in de keten van deur-tot-deurvervoer: zij bieden vervoer op maat, sluiten aan op andere modaliteiten en vergroten de bereikbaarheid, vooral voor mensen die minder mobiel zijn of buiten het OV-netwerk vallen. Een transparante, toegankelijke en kwalitatieve taximarkt versterkt het vertrouwen van de reiziger, het imago van de sector en de werking van het mobiliteitssysteem als geheel.

De wetgeving sluit niet meer aan bij de hedendaagse taximarkt. De Wp2000 werd vastgesteld in een periode zonder platformdiensten. Sindsdien is de taximarkt ingrijpend veranderd. Dat blijkt ook uit de Kamerbrief bij het evaluatierapport van de Wp2000, waarin wordt gesteld: "Het onderzoeksbureau concludeert dat de taxiwet- en regelgeving in de Wp2000 over het algemeen naar behoren werkt. Wel constateren de onderzoekers dat de effectiviteit van de reguleringsopties die gemeenten binnen de Wp2000 hebben door het toenemende gebruik van de platforms daalt."¹

Deze formele conclusie doet echter geen recht aan de dagelijkse praktijk. Ondertekenende partijen constateren dat deze dalende effectiviteit van reguleringsopties leidt tot een afname van de kwaliteit in de straattaximarkt als geheel. Gemeenten, reizigers en bonafide chauffeurs ondervinden daar dagelijks de gevolgen van. Dit vraagt om een herziening van de wetgeving, zodat deze beter aansluit bij de uitdagingen van de huidige taximarkt.

¹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2024, maart 11). Kamerbrief over evaluatie taxiwetgeving Wp2000. Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/03/11/evaluatie-taxiwetgeving-wet-personenvervoer-2000>

Waarom actie van het Rijk noodzakelijk is

De huidige situatie is niet alleen een probleem voor gemeenten en betrokkenen, maar een maatschappelijk en landelijk probleem. Reizigers betalen vaak te veel, chauffeurs verkeren in een onhoudbare positie tussen regelgeving en platformdruk, en toezichthouders, lokaal én landelijk, hebben onvoldoende instrumenten om in te grijpen. De regie ontbreekt, en dat leidt tot risico's op straat én afnemend vertrouwen in de taximarkt als publieke voorziening. De Wp2000 is in zijn huidige vorm verouderd en achterhaald, en sluit niet aan op de manier waarop taxi's tegenwoordig functioneren als onmisbare schakel in de mobiliteitsketen. Alle betrokken partijen zien dit, maar alleen het Rijk kan het oplossen.

Wij roepen u daarom op om regie te nemen en een fundamentele herziening van de Wp2000 in gang te zetten. Alleen met landelijke geregelde bevoegdheden voor lokale regels voor alle straattaxi's, ongeacht hoe een rit tot stand komt, kunnen gemeenten hun verantwoordelijkheid nemen voor een eerlijke, veilige en betrouwbare markt.

Om bovenstaande veranderingen in de taxibranche te bewerkstelligen zijn ons inziens de volgende aanpassingen in wetgeving nodig.

Vijf veranderingen die nodig zijn

1. *Hef het onderscheid tussen opstap- en bestelvervoer op*
Maak van beide vormen van taxivervoer één wettelijk regime. Dat sluit beter aan op de praktijk.
2. *Geef gemeenten voldoende bevoegdheden om op de hele straattaximarkt te reguleren en te handhaven*
Nu kunnen gemeenten nauwelijks optreden bij misstanden buiten de opstapmarkt. Dat ondermijnt hun publieke taak. Gemeenten hebben toegang nodig tot data, goede samenwerking met ILT en politie, en wettelijke bevoegdheden die op gehele straattaximarkt toepasbaar zijn.
3. *Versterk de landelijke eisen voor chauffeurs en organisaties*
Taxichauffeurs moeten aantoonbaar vakbekwaam zijn, een geldige VOG hebben en herkenbaar geregistreerd staan. Verantwoord rijgedrag, vakmanschap en respect voor de reiziger en collega's moeten overal de norm zijn. Deze eisen bestaan in de basis, maar worden in de praktijk niet altijd effectief geborgd of periodiek getoetst. Ondertekenende partijen pleiten daarom voor een herijking en aanscherping van deze landelijke eisen, met als doel een hogere toegangsdrempel tot het beroep en betere handhaafbaarheid.²
4. *Voorkom onduidelijke prijsafspraken*
In de huidige situatie mogen aanbieders van opstapvervoer onderhandelen over de prijs. In theorie zou dat reizigers voordeel kunnen opleveren, maar in de praktijk leidt dit vaak tot onduidelijke afspraken en buitensporige tarieven, vooral voor toeristen en op drukke momenten. Gemeenten pleiten daarom voor een landelijke verplichting tot het aan hebben staan én het gebruik van de taxameter, naast verplichte bonafgifte voor opstapvervoer aanbieders. Dat maakt de prijs transparant, voorkomt misbruik en vergroot het vertrouwen in de sector.

² Het opheffen van het onderscheid tussen opstap- en bestelvervoer betekent niet dat contractvervoer automatisch onder dezelfde regels valt; daarvoor blijven specifieke eisen gelden vanwege het wezenlijke verschil in marktstructuur.

5. *Maak het mogelijk om het aantal taxi's te reguleren op drukke plekken en/of drukke momenten*

Denk aan evenementen, uitgaansgebieden of stations. Gemeenten moeten daar kunnen sturen op het aantal taxi's om overlast en opstoppingen te voorkomen. Hoewel er via de Wegenverkeerswet en Algemene Plaatselijke Verordening beperkt lokale verkeersmaatregelen mogelijk zijn, blijkt dit in de praktijk onvoldoende effectief. Er ontbreekt nu een expliciete wettelijke bevoegdheid om het aantal taxi's of taxichauffeurs te reguleren binnen de Wp2000. Gemeenten pleiten daarom voor duidelijke juridische instrumenten, zoals vergunningsplafonds of venstertijden specifiek voor taxi's.

Tot slot: regie en samenwerking

Gemeenten werken al jaren met een onvolkomen wet, maar blijven bereid om die verantwoordelijkheid te nemen. Daarvoor is echter een wettelijk kader nodig dat uitvoerbaar is, aansluit op de praktijk en ruimte biedt voor beter toezicht, kwaliteit en duidelijkheid voor reiziger en chauffeur. Gemeenten gaan daarbij graag met u in gesprek over de vraag hoe omgegaan kan worden met de benodigde middelen voor de uitvoering van de in deze brief genoemde maatregelen.

Wij roepen u daarom op om bestuurlijke regie te nemen en samen met gemeenten en andere betrokken partijen te werken aan een herziening van de Wp2000. Het moment om dit goed voor te bereiden is nu.

Laten we samen optrekken om in de komende kabinetsperiode de noodzakelijke stappen te zetten om de taximarkt weer op de rit te krijgen. Gemeenten en betrokkenen denken graag mee over de voorbereiding van ambtelijke formatiefiches en introductiedossiers voor nieuwe bewindspersonen.

De ondertekenende gemeenten vertegenwoordigen samen circa 90% van de gemeenten met substantieel belang in de Nederlandse taximarkt.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Melanie van der Horst,
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit,
Gemeente Amsterdam

Tyas Bijlholt,
Wethouder Mobiliteit,
Gemeente Amersfoort

Nermina Kundić,
Wethouder Mobiliteit,
Gemeente Arnhem

Roy Geers,
Wethouder Mobiliteit en Bereikbaarheid,
Gemeente 's-Hertogenbosch\

Arjen Kapteijns,
Wethouder van Energietransitie, Mobiliteit en Grondstoffen,
Gemeente Den Haag

Robert Strijk,
Wethouder Mobiliteit en Bereikbaarheid,
Gemeente Eindhoven

Philip Broeksma,
Wethouder Verkeer en Vervoer,
Gemeente Groningen

John Aarts,
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid, Hospitality,
Gemeente Maastricht

Pascal Lansink-Bastemeijer,
Wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit,
Gemeente Rotterdam

Senna Maatoug,
Wethouder Mobiliteit,
Gemeente Utrecht