AH 618

2026Z18538

Antwoord van staatssecretaris Bertram (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 november 2026)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2026-2027, nr. 237

Vraag 1

Kunt u aangeven hoeveel fte binnen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in de jaren 2022, 2023, 2024, 2025 en 2026 daadwerkelijk beschikbaar was voor het toezicht en de handhaving op het taxivervoer, uitgesplitst naar weginspecties, bedrijfsinspecties en digitale inspecties, en welke capaciteit hiervoor in 2027 en 2028 is voorzien?

Antwoord 1

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bepaalt als onafhankelijke Rijksinspectie haar inzet informatie-gestuurd en risicogericht. Gezien het brede takenpakket van de ILT en de per definitie beperkte middelen moet zij prioriteren over de inhoudelijke domeinen heen.

De ILT heeft aangegeven dat het aantal fte dat voor toezicht op taxivervoer wordt ingezet in de periode 2022 – 2026 is teruggegaan van ca. 17 fte naar ca. 3 fte. De inspecteurs die toezicht op taxivervoer houden, maken onderdeel uit van een afdeling die zich richt op het wegvervoerdomein in brede zin. Een van de redenen voor de vermindering is dat er door de ILT onder meer prioriteit is gegeven aan het halen van Europese verplichtingen voor controles van het beroepsvervoer op het gebied van arbeids- en rusttijden en de correcte registratie daarvan. Door beter informatiegestuurd en risicogericht te werken is er in eerdere jaren bovendien ruimte gezien om met minder capaciteit effectief te blijven. Ook laat de ILT weten de inzet op taxivervoer te hebben afgeschaald om taakuitbreiding en interne overdracht van werkzaamheden op te kunnen vangen. Meer recent heeft de inspectie inzet teruggebracht om met het oog op de taakstelling en tekorten in de uitvoering binnen de begrotingskaders te blijven. Uw Kamer is daar met de aanbieding van het ILT Jaarplan 2027 over geïnformeerd.

Vraag 2

Klopt het dat de operationele capaciteit voor het toezicht op het taxivervoer de afgelopen jaren aanzienlijk is teruggebracht en dat verdere afbouw wordt overwogen of al is besloten? Zo ja, wie heeft hiertoe besloten, welke doelstellingen liggen hieraan ten grondslag en welke risicoanalyse is voorafgaand aan dit besluit uitgevoerd?

Antwoord 2

Toezichthouders zoals de ILT moeten door een divers takenpakket en beperkte middelen altijd keuzes maken in wat zij aanpakken. De ILT maakt keuzes op basis van de maatschappelijke risico's, wettelijke verplichtingen en politieke en maatschappelijke ontwikkelingen. Belangrijk voor het maken van keuzes is de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) die de maatschappelijke schade en risico's in beeld brengt.

Het uitgangspunt is om de capaciteit zo te richten dat er met de inzet zo veel mogelijk maatschappelijke schade kan worden voorkomen. Gezien de veelheid aan onderwerpen en taken waar de ILT mee is belast, zijn de keuzes van de inspectie domeinoverstijgend. Deze betroffen de afgelopen jaren ook keuzes met betrekking tot het toezicht op het taxivervoer.
Door bezuinigingen en stijgende kosten, waarover uw Kamer bij de aanbieding van het ILT Jaarplan 2027 is geïnformeerd[1], is de ILT genoodzaakt om de inzet in bepaalde domeinen te verminderen. Tot de domeinen waar de ILT heeft gekozen om inzet te verminderen, behoort het taxivervoer. Dit heeft meerdere redenen. Allereerst is de regelgeving voor taxivervoer nationaal van aard, waardoor er meer ruimte is om de inzet op taxi bij te stellen, in tegenstelling tot andere domeinen waar veelal sprake is van internationale (kwantitatieve) verplichtingen. Ten tweede is het veronderstelde maatschappelijke effect van ILT-toezicht voor taxi op straat beperkt, door de per definitie beperkte middelen afgezet tegen het grote aantal onder toezicht staande partijen (overwegend zzp'ers of kleine ondernemingen), eigenschappen van de markt en karakteristieken van het stelsel. Interventies in de taxisector op basis van individuele waarnemingen op straat hebben daardoor beperkt effect op het totale nalevingsniveau in de sector. Ook is taxivervoer in zijn aard mobiel, wat het toezicht lastiger maakt.
Tot slot is gebruikgemaakt van de IBRA en aangesloten op de koers in het Meerjarenstrategie 2026-2029 van de ILT om zich meer te richten op bescherming van leefomgeving en milieu en daarom relatief minder capaciteit vrij te maken voor transportonderwerpen.

Vraag 3

Bent u bereid de aan dit besluit ten grondslag liggende risicoanalyse met de Kamer te delen?

Antwoord 3

De ILT maakt als inspectie met een breed takenpakket altijd keuzes waar zij haar capaciteit op inzet. Door taakstelling en andere financiële uitdagingen moet de ILT steviger prioriteren. De motivering van de ILT om de inzet op taxi te verminderen, afgezet tegen andere taken op het werkterrein van de ILT, is opgenomen in het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Bent u bekend met signalen vanuit bonafide taxiondernemers en andere partijen binnen de branche dat juist behoefte bestaat aan meer zichtbaar en effectief toezicht? Zo ja, hoe zijn deze signalen meegewogen en welke brancheorganisaties, ondernemers, toezichthouders, opsporingsdiensten en andere ketenpartners zijn voorafgaand aan de afbouw geraadpleegd?

Vraag 5

Hoe verhoudt de afbouw van gespecialiseerd landelijk taxitoezicht zich tot de ambitie van het kabinet om te komen tot een slagvaardige overheid die effectief handhaaft en risico's voor burgers en samenleving beheerst?

[1] Kamerstuk 37020-XII, nr. 4.

Vraag 6

Welke concrete handhavingsstrategie rechtvaardigt de conclusie dat verkeersveiligheid, passagiersveiligheid, eerlijke concurrentie en de aanpak van fraude en criminaliteit met aanzienlijk minder gespecialiseerde toezichtcapaciteit op minimaal hetzelfde niveau kunnen worden beschermd?

Antwoord 4, 5 en 6

Ja, de signalen en behoeften zijn mij en de ILT bekend. Hierover vindt ook operationele afstemming plaats tussen de verschillende partners die toezicht kunnen houden en de voorschriften voor taxivervoer kunnen handhaven. Zoals aangegeven in de beantwoording van bovenstaande vragen maakt de ILT als onafhankelijke rijksinspectie altijd keuzes en moet zij door taakstelling en financiële uitdagingen nu steviger prioriteren. Het kiezen gebeurt op basis van een inschatting van de risico's, daarbij heeft afschaling van toezicht inherent als gevolg dat er minder zicht is op het mogelijk niet naleven van regels.

Vraag 7

Welke concrete toezicht- en handhavingstaken vervallen of worden verminderd wanneer de fysieke aanwezigheid van gespecialiseerde ILT-inspecteurs verder wordt afgebouwd en welke instantie neemt deze taken over?

Antwoord 7

Er vervallen geen taken van de ILT op het gebied van taxivervoer, maar de ILT heeft aangegeven hier minder capaciteit aan te besteden. Ook de politie heeft en houdt haar bevoegdheden, net als toezichthouders en handhavers in dienst bij gemeenten. Er is nu geen sprake van overdracht van taken van de ILT aan andere instanties.
Vanwege de verminderde capaciteit heeft de ILT in ieder geval aangegeven geen specifieke acties op illegaal taxivervoer ('snorders') meer uit te zullen voeren. Overtredingen die inspecteurs van de ILT bij reguliere controles vaststellen, blijven leiden tot interventies.

Vraag 8

Kunt u per over te nemen taak aangeven welke organisatie beschikt over dezelfde wettelijke bevoegdheden, toegang tot relevante systemen, specialistische kennis en mogelijkheden om bestuursrechtelijk op te treden als de ILT? Hoe wordt een eventueel handhavingstekort opgevangen als geen andere instantie over een gelijkwaardig instrumentarium beschikt?

Antwoord 8

De politie heeft dezelfde bevoegdheden als de ILT en kan strafrechtelijk optreden tegen alle overtredingen van de Wet personenvervoer 2000. De politie beschikt momenteel niet over dezelfde technische middelen als de ILT voor analyse van overtredingen van de voorschriften voor (registratie van) arbeids- en rusttijden.

Gemeentelijke toezichthouders en handhavers die door het lokale college van B&W zijn aangewezen, zijn belast met het toezicht op de naleving van de gemeentelijke regels voor taxivervoer. Zij zijn bevoegd op te treden tegen overtreding van bepalingen ter bevordering van de kwaliteit van straattaxivervoer in de Algemene Plaatselijke Verordeningen en van een aantal bepalingen van de Wet personenvervoer 2000.

Vraag 9

Welke gevolgen heeft de afbouw van de ILT-capaciteit voor gezamenlijke taxicontroles met politie, Koninklijke Marechaussee, gemeentelijke handhavers en de RDW, en hoeveel gezamenlijke controles hebben in 2023, 2024, 2025 en 2026 plaatsgevonden, hoeveel overtredingen zijn daarbij vastgesteld en tot hoeveel interventies hebben deze geleid?

Antwoord 9

De ILT laat weten gezien de beperking van de capaciteit minder aan gezamenlijke controles met handhavingspartners deel te nemen. De afgelopen jaren heeft er gemiddeld genomen één gezamenlijke controle per week met handhavingspartners plaatsgevonden. Resultaten uit het gezamenlijke toezicht worden door de handhavingspartners individueel bijgehouden. De ILT resultaten zijn niet gelabeld naar het type controle (zelf of met partners). Onderstaande tabel geeft het aantal inspecties weer dat de ILT op straat heeft uitgevoerd (inclusief doelgroepenvervoer) en hoeveel interventies[2] er in totaal zijn ingezet. Aanvullend zijn er waarschuwingen gegeven en is er voorlichting geweest. Het aantal inspecties lag in 2025 en 2026 hoger dan in de jaren daarvoor omdat de ILT in het wegvervoerdomein met een vernieuwde toezichtsmethode is gaan werken waarbij de inzet anders gericht en georganiseerd is. Ook is er in 2023 en 2024 capaciteit aan kennisopbouw en opleiding van nieuwe medewerkers besteed die in de jaren daarna kon worden ingezet.

Jaar	**2023**	**2024**	**2025**	**2026 (tot en met augustus)**
Inspecties (straat)	446	311	2064	818
Interventies	263	244	618	206

Vraag 10

[2] Onder interventies wordt verstaan: boeterapporten, strafbeschikkingen, LOD's, processen-verbaal en Bevelen tot Staken Arbeid (BSA's).

Hoe wordt met hoofdzakelijk digitaal toezicht vastgesteld dat een chauffeur of onderneming doelbewust geen, onjuiste of gemanipuleerde gegevens registreert, zonder geldige chauffeurskaart rijdt, illegaal taxivervoer verricht of zich anderszins buiten het reguliere toezicht probeert te plaatsen?

Antwoord 10

Digitale inspecties zijn een geschikt middel voor de controle van volledige en betrouwbare registraties. Met digitale hulpmiddelen kan informatie sneller en gemakkelijk real-time beschikbaar komen. Dit vergroot de mogelijkheden om informatiegestuurd en risicogericht toezicht te houden, specifiek gericht op ondernemingen en chauffeurs die zich niet aan de regels (lijken te) houden. Tegelijkertijd kan digitaal toezicht niet alle type overtredingen aan het licht brengen.

Vraag 11

Deelt u de opvatting dat informatiegestuurd toezicht alleen effectief kan zijn wanneer signalen uit data daadwerkelijk kunnen leiden tot fysieke controles en handhavend optreden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Digitale inspecties zijn een kansrijk en steeds belangrijker instrument waarmee de efficiëntie en effectiviteit van toezicht kan worden vergroot, maar kunnen fysieke controles nog niet vervangen.

Vraag 12

Hoe wordt bij een verdere vermindering van fysieke controles effectief gehandhaafd op ondernemingen en chauffeurs die structureel de wettelijke arbeids- en rusttijden overtreden en hoe wordt voorkomen dat niet-naleving financieel aantrekkelijker wordt dan naleving?

Antwoord 12

Allereerst denk ik dat het belangrijk is dat taxiondernemers en -chauffeurs zelf invulling geven aan hun verantwoordelijkheid om regels na te leven en daarmee maatschappelijke risico's te beheersen. Er blijft sprake van digitaal en fysiek toezicht, als sluitstuk, waarbij er ook kan worden gehandhaafd op overtreding van de regels voor arbeids- en rusttijden. Vermindering ervan vergroot het risico dat overtreders niet bestraft worden en daar economisch voordeel bij hebben.

Vraag 13

Welke analyse is gemaakt van de gevolgen van verminderd toezicht op arbeids- en rusttijden voor vermoeidheid achter het stuur en daarmee voor de verkeers- en passagiersveiligheid?

Vraag 14

Heeft u onderzocht wat een sterk verminderde pakkans doet met de nalevingsbereidheid binnen de taximarkt? Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13 en 14

Deze specifieke analyse is niet gemaakt. Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 15

Welke gevolgen heeft de vermindering van fysiek taxitoezicht voor de bescherming van kwetsbare passagiers, waaronder kinderen, ouderen en personen met een lichamelijke of verstandelijke beperking, en hoe wordt gecontroleerd dat chauffeurs die deze passagiers vervoeren over de vereiste bevoegdheden en een geldige chauffeurskaart beschikken?

Vraag 16

Welke gevolgen van de afbouw van fysiek toezicht voor de informatiepositie en aanpak van fraude, illegaal taxivervoer en ondermijnende criminaliteit zijn onderzocht? Welke organisaties nemen de signalerende en handhavende rol over wanneer de aanwezigheid van gespecialiseerde ILT-inspecteurs verder afneemt?

Antwoord 15 en 16

De ILT blijft ondanks de verminderde capaciteit controleren of chauffeurs aan de wettelijke eisen voldoen. Er is nu geen sprake van overdracht van taken. Daarom blijft zij aandacht hebben voor de genoemde aspecten, onder meer op basis van signalen en meldingen [3]. Toezicht kan niet overal tegelijk zijn, waardoor er overtredingen en risico's buiten het blikveld van de toezichthoudende en handhavende instanties blijven. Het risico dat regels niet worden nageleefd, kan door het afschalen van toezicht toenemen.

Vraag 17

Beschikt de politie over dezelfde technische middelen, toegang tot toezichtsystemen, specialistische kennis en wettelijke bevoegdheden als de ILT om onder meer taxi-registraties uit te lezen, arbeids- en rusttijden te controleren, mogelijke manipulatie vast te stellen, relevante gegevens te raadplegen en naar aanleiding daarvan handhavend op te treden?

Antwoord 17

---

[3] In eerdere beantwoording van vragen van het lid Schulz over taxifraude met de handremmethode (kenmerk 2026Z15896) ben ik ingegaan op bij de ILT binnengekomen meldingen van taxigerelateerde fraude. Uit nieuwe inzichten is gebleken dat er naast de in de eerdere beantwoording genoemde meldingen ook via een webformulier op de ILT-website informatie bij de inspectie komt. Het gaat daarbij niet enkel om meldingen van fraude, maar ook om zaken als agressie en andere vormen van ongewenst gedrag. Voor een deel gaat het om signalen die handhavingspartners aan de ILT hebben aangereikt. Hoewel deels afwijkend in aard en oorsprong is het totaal aantal bij de ILT binnengekomen meldingen dus hoger.

De politie heeft dezelfde bevoegdheden en bepaalt zelf welke capaciteit en middelen zij inzet. De politie beschikt momenteel echter niet over dezelfde technische middelen om registratie van arbeids- en rusttijden uit te lezen en te onderzoeken. Binnen de operationele samenwerking tussen ILT, politie en andere handhavingspartners is er uitwisseling van kennis en toezichtsmethodieken en kan de beschikbaarheid en inzet van informatiebronnen en middelen worden besproken.

Vraag 18

Hoe kan van de politie worden verwacht dat zij het wegvallen van gespecialiseerd ILT-toezicht opvangt indien zij niet over een gelijkwaardig instrumentarium beschikt, hoeveel extra politiecapaciteit zou hiervoor nodig zijn en wordt deze capaciteit daadwerkelijk beschikbaar gesteld?

Antwoord 18

De politie heeft dezelfde wettelijke bevoegdheden als de ILT om toezicht op taxivervoer te houden en de toepasselijke voorschriften (strafrechtelijk en bestuursrechtelijk) te handhaven. IenW en ILT gaan niet over de keuzes die de politie zelfstandig maakt met betrekking tot de personele capaciteit en de middelen die zij inzet voor dit doel.

Vraag 19

Kunt u garanderen dat de afbouw van ILT-toezicht niet leidt tot minder controles, minder signalering van overtredingen en een lagere pakkans doordat de politie andere urgente taken voorrang moet geven?

Antwoord 19

Nee, dat kan ik niet garanderen. Zie ook het antwoord op vraag 18.

Vraag 20

Hoe rechtvaardigt u dat taxiondernemers wettelijk worden verplicht te investeren in de Centrale Database Taxivervoer (CDT) en daarvoor tijd en geld moeten besteden aan apparatuur, software en dienstverlening, terwijl tegelijkertijd het gespecialiseerde toezicht waarvoor deze gegevens worden verzameld wordt afgebouwd?

Antwoord 20

De CDT biedt voordelen voor taxiondernemingen en -chauffeurs, want door geautomatiseerde aanlevering en realtime inzicht hoeft een ondernemer geen fysieke administratie meer te bewaren. De CDT is vormvrij dus de ondernemer kan zelf een registratiemiddel kiezen die in de eigen bedrijfsvoering past. Daarnaast kan het toezicht bij volledige overgang naar de CDT specifieker gericht worden op ondernemingen en chauffeurs die zich niet aan de regels (lijken te) houden. Ondernemers en chauffeurs die zich aan de regels houden, profiteren daarmee van verminderde toezichtlasten. De eerste ervaringen van partijen die zijn overgestapt van BCT naar CDT zijn positief.

Vraag 21

Welke publieke en private investeringen zijn inmiddels gedaan en nog voorzien voor de CDT, welke structurele kosten brengt dit voor taxiondernemers mee en welke concrete toezichtcapaciteit zal beschikbaar zijn om de aangeleverde gegevens daadwerkelijk te analyseren en waar nodig fysiek te handhaven?

Antwoord 21

De totale publieke investering in de overgang van de BCT naar CDT, in de periode 2021-2025, bedraagt €9,4 miljoen. De structurele exploitatiekosten bedragen volgens huidige raming circa €1,1 miljoen per jaar. De structurele kosten van de CDT voor taxiondernemers hangen af van het apparaat of de app die wordt gebruikt voor het delen van de gegevens en de overeenkomst die is gesloten met één van de betrokken ICT-dienstverleners. Door de verminderde complexiteit en vormvrije aanlevering van gegevens kunnen de structurele kosten naar verwachting lager zijn dan bij gebruik van de BCT.
De ILT zal binnen de beschikbare capaciteit (zie het antwoord op vraag 1) de gegevens analyseren en daar opvolging aan geven.

Vraag 22

Is al besloten om het toezicht op illegaal taxivervoer, doelgroepenvervoer of andere onderdelen van het taxitoezicht geheel of gedeeltelijk te verminderen, op te schorten of te beëindigen? Zo ja, per wanneer, door wie en op basis van welke risicoanalyse?

Antwoord 22

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 23

Welke structurele financiële besparing wordt met de afbouw van het taxitoezicht gerealiseerd en zijn daarbij ook de mogelijke maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid, fraude, illegaal taxivervoer, belasting- en premieontduiking, oneerlijke concurrentie en criminaliteit betrokken? Bent u bereid deze kosten-batenafweging met de Kamer te delen?

Vraag 24

Welke vooraf vastgestelde en meetbare criteria gebruikt u om achteraf vast te stellen of de afbouw van het taxitoezicht verantwoord is geweest, wordt daarbij in ieder geval gekeken naar het aantal controles, geconstateerde overtredingen, illegaal taxivervoer, verkeersveiligheid, fraude,

ondermijning en pakkans, en wanneer wordt deze evaluatie met de Kamer gedeeld?

Vraag 25

Bent u bereid de verdere afbouw van het gespecialiseerde taxitoezicht te heroverwegen wanneer blijkt dat overtredingen, fraude, illegaal taxivervoer, verkeersonveiligheid of problemen met het gelijke speelveld toenemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 23, 24 en 25

Door interne prioritering en bezuinigingen de afgelopen jaren is het aantal fte dat voor toezicht op taxivervoer door de ILT wordt ingezet in de periode 2022 - 2026 teruggegaan van ca. 17 fte naar ca. 3 fte. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 is de besparing deels gebruikt voor personele inzet op andere prioriteiten en verplichtingen in het brede wegvervoerdomein en om taakuitbreiding en interne overdracht van werkzaamheden op te kunnen vangen. Een ander deel heeft de inspectie gebruikt om toegenomen kosten organisatiebreed te dekken en zodoende binnen de begrotingskaders te blijven. De ILT heeft de afweging gemaakt om de inzet specifiek op taxi te verminderen vanwege de nationale aard van de regels, het veronderstelde maatschappelijke effect van het toezicht, de ILT-brede risicoanalyse en de strategische koers in de eigen meerjarenstrategie. Ook de komende jaren blijven scherpe keuzes in het toezicht nodig, mede in het licht van de kabinetsambities rondom een slagvaardige en efficiënte overheid. Vanzelfsprekend blijven de ILT en ik aandacht hebben voor de ontwikkelingen in de taximarkt en de gevolgen van de gemaakte keuzes.