2026Z18538

(ingezonden 10 september 2026)

Vragen van de leden Coenradie en Goudzwaard (beiden JA21) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de afbouw van het toezicht op de Nederlandse taximarkt.

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?

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?

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

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?