

Aan de gemeenteraad

Onderwerp	Stand van zaken uitvoering motie Taxibeleid
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	2026-010805
Dienst	Fysiek domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, Hayo van der Meer
Bijlagen	
Datum	3 maart 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 18 juni 2025 heeft u de motie vreemd: Taxibeleid aangenomen. Met deze motie heeft u ons verzocht om de aard en omvang van de problematiek in kaart te brengen, in gesprek te gaan met diverse stakeholders en de effectiviteit van verschillende maatregelen af te wegen.

In deze brief zetten we uiteen op welke wijze wij uitvoering willen geven aan de motie en welke stappen de afgelopen periode op dit vlak zijn gezet.

Schets van de problematiek

In alle grote steden van Nederland (en bij vliegvelden / evenementen / havens, stadions etc.) spelen er problemen met taxi's blijkt uit een landelijke evaluatie uit 2023 van de Wp2000 (Wet Personenvervoer 2000).

Problemen die zich op landelijk niveau vooral voordoen in de opstapmarkt zijn:

- Teveel taxi's;
- Taxi- chauffeurs die de lokale wegen en hot spots niet kennen;
- Overlast op en nabij de taxistandplaats (zoals geluidsoverlast);
- Openbare ordeproblemen;
- Ruzies onderling tussen taxichauffeurs of tussen klanten en taxichauffeurs;
- Bedreigingen;
- Verkeersovertredingen;
- Wp2000 Kwaliteitsproblemen (weigeren van ritten, omrijden, te hoge prijzen rekenen, niet op de taximeter willen rijden, geen keuze voor klant).

Op basis van de gesprekken die wij afgelopen maanden hebben gevoerd, hebben wij een eerste beeld van de situatie in Leeuwarden. Hieruit blijkt dat met name tijdens de nachtelijke uren op vrijdag en zaterdag in Leeuwarden sprake is van ritweigering. Ook het niet rijden op de meter komt voor, zoals onlangs ook bleek uit controle van de politie op 7 februari 2026. Ook zijn er klachten over snorders. De aard en omvang van de problematiek in Leeuwarden is echter niet

bekend. Ook het aantal taxichauffeurs in de consumentenmarkt neemt nog steeds toe met overlast als gevolg. In de Wp2000 zijn nagenoeg geen drempels / eisen opgenomen om taxichauffeur te kunnen worden.

Verder zien we dat de belmarkt en de opstapmarkt steeds meer verweven raken door de opkomst van platformdiensten.

Wettelijk kader

De Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) reguleert het vervoer van personen in Nederland. Het deel taxi in de wet heeft als doel het bevorderen van de kwaliteit van het taxivervoer in de opstapmarkt. De opstapmarkt is het deel van de taximarkt waar je zonder reservering een taxi neemt of instapt bij een standplaats. De bel- of bestelmarkt (o.a. Uber) is het deel waar je vooraf een taxi bestelt, bijvoorbeeld via telefoon of app. Dit onderscheid wordt ook officieel gebruikt in de Nederlandse regelgeving.

De Wp2000 stelt eisen aan zowel vervoersbedrijven als chauffeurs om de belangen van passagiers te beschermen. Het legt verantwoordelijkheden vast met betrekking tot de kwalificaties en geschiktheid van de chauffeurs en vervoerders, en de informatievoorziening aan de passagiers. Daarnaast bevat de wet bepalingen en onderliggende regelingen met betrekking tot tarieven, vergunningen en klachtenprocedures.

In 2011 werd een wijziging doorgevoerd in de Wp2000, waardoor gemeenten vanaf die datum de mogelijkheid kregen om eigen aanvullend taxibeleid in te voeren via een gemeentelijke verordening, specifiek gericht op de opstapmarkt. Deze wijziging had als doel om heldere kaders te bieden voor de opstapmarkt ten aanzien van kwaliteit. Daardoor krijgen taxiorganisaties de kans om een reputatie op te bouwen en krijgt de reiziger meer ruimte om te kiezen voor de taxi met de meest aantrekkelijke prijs/kwaliteitverhouding.

TTO-stelsel en taxiverordening

Invoering van een TTO-stelsel (Toegelaten Taxiorganisatie) behoort in de gemeente Leeuwarden niet tot de mogelijkheden. Dit stelsel (op basis van artikel 82b van de WP2000) is wettelijk alleen voorbehouden aan zeven gemeenten waar grotere taxiproblematiek speelt dan gemiddeld in Nederland. De gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Eindhoven maken op dit moment gebruik van een TTO-stelsel.

Een taxiverordening op basis van artikel 82a WP2000 is een ingrijpend, duur en arbeidsintensief bestuurlijk instrument. Het is facultatief en daarmee niet verplicht. Er zijn momenteel maar 4 gemeenten met een artikel 82a Taxiverordening (Breda, Den Bosch, Tilburg en Utrecht). Verder vergt een taxiverordening veel van de interne handhavingsorganisatie vooral in de nachten. Het aantal taxichauffeurs in Leeuwarden is in omvang een stuk kleiner ten opzichte van gemeenten die wel een taxiverordening hebben. Bovendien blijkt uit verschillende landelijke en lokale evaluaties van gemeentelijk taxibeleid dat de kwaliteit van het aangeboden taxivervoer in de opstapmarkt niet verbeterd is door het gebruik van een taxiverordening. Dat geldt ook voor de gemeenten met een TTO-stelsel.

Doorlopen stappen ter uitvoering van de motie

Gestart met voorlichting

In de zomer van 2025 zijn we gestart met de verspreiding van informatieve posters en flyers bij o.a. horeca en eetgelegenheden. Ook is een advertentie in het Leip magazine geplaatst. Dit magazine wordt verspreid aan circa 2000 studenten tijdens de studiestartweken.

Voeren van gesprekken

Na de zomer zijn we begonnen met het voeren van gesprekken om de aard en omvang van de problematiek in de taxibranche scherper in kaart te brengen. We hebben gesproken met:

- taxiondernemers;
- wijkpanel binnenstad en binnenstadmanager;
- voorzitter horeca Ruiterskwartier;
- politie en Eenheid Handhaving;
- Merk Fryslân;
- ILT / politie team Verkeer.

Een korte samenvatting van deze gesprekken hebben we als bijlage voor u opgenomen.

Overleg met andere gemeenten

In december zijn wij aanwezig geweest bij een landelijk ambtelijk taxioverleg. Bij dit overleg zijn de grote gemeenten in Nederland aangesloten. Tijdens dit overleg zijn de uitkomsten van de mystery guests onderzoeken gepresenteerd die diverse gemeenten hebben uitgevoerd. Deze onderzoeken geven onder andere een beeld over de kwaliteit van de dienstverlening van taxi's in de opstapmarkt zoals niet rijden op de meter, ritweigering en woekerprijzen. De mystery guests vertrekken vanaf officiële standplaatsen, doen zich voor als gewone reizigers en vragen bij aanvang van de rit wat de chauffeur verwacht dat de rit ongeveer zal kosten. Uit de onderzoeken blijkt dat in alle onderzochte steden regelmatig ritten worden uitgevoerd zonder gebruik van de taximeter. Ook wordt in een aanzienlijk aantal gevallen een te hoge prijs gevraagd, vooral bij korte ritten en tijdens nachtelijke uren. Hoewel de mate waarin dit voorkomt verschilt per gemeente, is het patroon overal herkenbaar.

Naast de presentatie van de resultaten van de mystery guests onderzoeken is er ook kort gesproken over de evaluatie van de Wp2000 uitgevoerd in 2023 door het Ministerie van IenW.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/03/11/bijlage-2-bijlage-evaluatie-taxiwetgeving-wet-personenvervoer-2000-rebel-goudappel-2>

In de evaluatie zijn belangrijke tekortkomingen in de wet bloot gelegd. Dit is voor meerdere gemeenten aanleiding geweest om een gezamenlijke lobbybrief taxi (september 2025) te sturen aan de staatssecretaris van I&W. De brief is als bijlage opgenomen.

De gemeenten vragen om een herziening van de wet, zodat:

- het onderscheid tussen opstap- en bestelvervoer verdwijnt;
- gemeenten betere handvatten krijgen voor toezicht en handhaving;
- heldere en uitvoerbare regels komen voor reiziger, chauffeur en omgeving.

De brief is ondertekend door de wethouders mobiliteit van de gemeenten Amsterdam, Amersfoort, Arnhem, 's-Hertogenbosch, Den Haag, Eindhoven, Groningen, Maastricht, Rotterdam en Utrecht.

De verwachting is dat eind Q2 2026 de brief besproken zal worden tussen I&W en een afvaardiging van gemeenten die de brief verzonden hebben. Een mogelijke wetswijziging zal waarschijnlijk niet eerder dan 2028 plaatsvinden.

Afweging en conclusies

Uit voorgaande kunnen wij het volgende concluderen:

- Leeuwarden is niet door het rijk aangewezen als TTO gemeente;
- Handhaving door ILT, politie team Verkeer, Eenheid Noord Nederland is beperkt;
- Kennis buiten de teams Verkeer van de nationale politie over de taxiwetgeving en de ILT is beperkt.
- Iedere politie-eenheid binnen Nederland heeft specialistische kennis welke binnen de teams Verkeer is neergelegd. De teams Verkeer werken hierin sterk samen;
- Eenheid Handhaving heeft momenteel onvoldoende zicht op de situatie in de late avond en nacht, doordat er na 22.00 uur geen structurele diensten en patrouilles plaatsvinden;
- Eenheid Handhaving kan binnen haar bevoegdheden deelnemen aan enkele gezamenlijke acties met de politie en de ILT, maar deze inzet is beperkt tot verkeersovertredingen. Zelfstandige controles na 22.00 uur zijn op dit moment niet aan de orde vanwege het verhoogde risico op geweld, met name op het Wilhelminaplein rond middernacht;
- Sinds 2024 beschikken boa's over aanvullende bevoegdheden specifiek voor taxi's. Effectieve inzet hiervan vereist echter gerichte opleiding, duidelijke samenwerkingsafspraken met de politie en de ILT, eventuele aanvullende regelgeving (verordening) en voldoende capaciteit.
- TTO gemeenten ervaren nog steeds dezelfde problemen die ook niet TTO gemeenten hebben. Dat geldt ook voor gemeenten met een artikel 82a Wp2000 taxiverordening;
- Taxiondernemers geven aan dat de problematiek (ritweigering, woekerprijzen, snorders) met name in het weekend plaatsvindt tussen grofweg 23:00 en 05:00 uur;
- De huidige opstelplek op het Wilhelminaplein wordt door zowel de taxiondernemers als ook door de horeca Ruiterskwartier en politie als een goede plek beschouwd. De loopafstanden zijn kort en uit (sociale) veiligheid is het ook gewenst om dit zo te houden;
- Het wijkpanel binnenstad ziet graag een andere locatie meer richting het station;
- De Wp2000 biedt onvoldoende handvatten voor goede handhaving en toezicht. Hierover is reeds een brief aan het ministerie verstuurd.

Op dit moment is het nog niet mogelijk om een zorgvuldige afweging te maken of de invoering van een taxiverordening een effectieve oplossing is voor de tot nu toe geconstateerde problemen in Leeuwarden. Bovendien blijkt ook dat gemeenten met een taxiverordening nog steeds problemen hebben (ritweigering en woekerprijzen). Vandaar ook de lobbybrief die is verstuurd. Het is daarom de vraag of de kosten die zijn verbonden aan een taxiverordening (en de bijbehorende handhavingsinspanning) opwegen tegen de baten.

Wij stellen daarom voor om de komende tijd eerst de problematiek scherper in beeld te brengen en om minder ingrijpende instrumenten toe te passen. Daarnaast willen we inzetten op verbetering van de informatievoorziening en het uitvoeren van gezamenlijke handhavingsacties.

Beoogde vervolgstappen

Wij stellen voor om dit jaar te starten met de volgende acties gericht op het verbeteren van de communicatie / informatie en het scherper in beeld brengen van de problemen. Dat doen wij door:

- het instellen van een regulier periodiek taxioverleg (deelnemers nader te bepalen);
- het verbeteren van de informatievoorziening rondom het Wilhelminaplein;
- het verstrekken van informatie op de gemeentelijke website;
- onderzoek naar mogelijkheden om het aantal wachtende taxi's op het Wilhelminaplein te reguleren, beperken, bijvoorbeeld door het instellen van een officiële taxistandplaats;
- continueren deelname aan de landelijke bijeenkomsten Taxi;
- het uitvoeren van gezamenlijke acties politie/ ILT en eventueel handhaving 1-3 x per jaar;
- mede ondertekenen van de gezamenlijke taxi lobbybrief;
- het in beeld brengen van o.a. aard en omvang van ritweigering en woekerprijzen middels inzet van mystery guests.

De kosten van deze maatregelen worden geraamd op circa € 35.000,- exclusief BTW. Deze kosten kunnen in 2026 nog worden gedekt uit reguliere budgetten voor mobiliteit en economische zaken.

In kwartaal 4 van 2026 informeren wij u over de uitkomsten van de vervolgstappen. Verder wachten wij eerst de uitkomsten van het overleg tussen I&W en een afvaardiging van gemeenten rond de zomer af voordat wij onderzoek gaan doen naar het instellen van een eventuele taxiverordening.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*