

Vergaderjaar 2025–2026

23 645

Openbaar vervoer

31 521

Taxibeleid

Nr. 881

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 maart 2026

Met deze verzamelbrief OV en Taxi wordt de Kamer over een aantal ontwikkelingen op het gebied van OV en Taxi geïnformeerd.

Betalen, Betaalbaarheid en ticketing

Onderzoek ABDTopconsult naar betaalbaarheid OV-systeem

Het OV is als onderdeel van het mobiliteitssysteem onmisbaar voor een leefbaar, bereikbaar en duurzaam Nederland. Het verbindt mensen met werk, onderwijs, zorg en met elkaar. Naarmate de bevolking groeit en honderdduizenden nieuwe woningen worden gebouwd, moet het mobiliteitssysteem, en daarmee óók het OV, zich mee ontwikkelen. Het OV kan de bereikbaarheid van woningen en economische centra vergroten, de filedruk laten afnemen en met name in stedelijk gebied ook oplossingen bieden bij ruimtegebrek en parkeerproblemen. Het streven is OV aan te bieden op de juiste plaats en tijd.

Om dat te kunnen bereiken moet het OV zelf ook aan een aantal voorwaarden voldoen. Samengevat komen deze neer op de vier B's: Bereikbaar, Betrouwbaar, Betaalbaar en Beschikbaar. Het OV kampt sinds de COVID-pandemie echter met financiële uitdagingen voor reiziger en overheid. Tijdens de Eerste Kamer behandeling van het Initiatiefvoorstel-De Hoop en Olger van Dijk Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies van dinsdag 28 oktober 2025 en het CD Spoor van 18 december 2025 is een onderzoek aangekondigd naar de betaalbaarheid van het OV-systeem. Aandachtspunten hierbij zijn de bekostiging van het OV-systeem en de betaalbaarheid voor de reiziger. Met dit onderzoek wordt het huidige OV-systeem onder de loep genomen waarbij gekeken wordt naar het huidige functioneren, wat daarbij de knelpunten zijn en hoe we daar de komende periode met de sector mee aan de slag kunnen gaan. Dit is een belangrijke en nog ontbrekende stap om zicht te krijgen op wat nodig is om het OV-systeem in de (nabije) toekomst te hebben en te houden en te

anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door ABDTopconsult. Het streven is dit onderzoek voor de zomer aan de Kamer aan te kunnen bieden.

Voortgang programma OVpay en betaalpas NS

In de overstap van de OV-chipkaart naar OVpay werd op 19 november 2025 een nieuwe mijlpaal bereikt met het beschikbaar komen van de (fysieke) OV-pas. Deze mede-opvolger (naast de betaalpas) van de OV-chipkaart wordt op dit moment aangeboden voor iedereen via de OVpay-app en -website en gericht aan specifieke reizigersgroepen bij het verlopen van de OV-chipkaart, met name aan houders van een persoonlijke OV-chipkaart die zonder abonnement reizen. Fasegewijs zal in 2026 de migratie naar de OV-pas verder worden opgeschaald. De komende maanden zullen ook steeds meer abonnementen en kortingsproducten beschikbaar komen op de OV-pas en naar verwachting is aan het einde van 2026 ook de digitale OV-pas (voor in de wallet op de mobiel of smartwatch) verkrijgbaar voor de reiziger.

Sinds de zomer van 2023 is het mogelijk om met een betaalpas van de eigen bank of creditcard maatschappij te reizen in heel het OV. Het gebruik hiervan neemt steeds verder toe, met per eind 2025 een aandeel van ruim 20% van alle OV-reizen en ruim 50% van alle voltarief saldoreizen (zonder abonnement). Het reizen met de betaalpas is daarmee door de reiziger omarmd. In de OV-klientenbarometer van CROW over 2024 wordt het reizen met de betaalpas gewaardeerd met een 8,5.

Deze verdere uitrol van OVpay betekent ook dat er gewerkt wordt aan de uitfasering van de OV-chipkaart. Dit staat gepland voor het einde van 2027. In aanloop naar die mijlpaal bereid ik een aanpassing van het Besluit Personenvervoer voor, waarin de verplichting de OV-chipkaart te accepteren nu nog staat opgenomen. Naar verwachting wordt, in afstemming met het NOVB, in 2027 een finaal besluit genomen over het stoppen met de acceptatie van de OV-chipkaart.

Abonnementen/kortingsproducten NS

Tijdens het CD Spoor van 18 december 2025 is door het lid Grinwis de vraag gesteld waarom NS geen abonnementen of kortingsproducten beschikbaar stelt op de betaalpas. In de concessie met NS zijn hierover geen afspraken gemaakt en NS heeft de keuze gemaakt één lijn te trekken. De meeste NS-abonnementen en kortingsproducten worden namelijk als reizen op rekening aangeboden, waarbij er geen bancaire transactie plaatsvindt na het maken van een reis, maar er achteraf wordt betaald via een factuur. Deze manier van factureren sluit niet goed aan op het betalen van reizen met een betaalpas. NS biedt naast het treinvervoer ook ketendiensten aan, zoals het OV-fietsabonnement en het Stallen op Rekening. Deze zijn onderdeel van de NS-abonnementen maar vereisen aanvullende afspraken met banken en grote technische investeringen om ook beschikbaar te kunnen zijn op de betaalpas. Het voorgaande houdt in dat de betaalpas alleen een optie zou zijn voor het abonnement Dal Voordeel met reizen op saldo (maar zonder ketendiensten) omdat daarbij wel na iedere rit wordt afgerekend. NS heeft gekozen alle abonnementen en kortingsproducten uitsluitend op de OV-pas en niet op de betaalpas beschikbaar te stellen. Het is wel mogelijk om voltarief 2^e klas te reizen met de betaalpas.

Internationale ticketing

Ook op het gebied van internationale ticketing zijn er ontwikkelingen. Dit onderwerp is eerder besproken tijdens het notaoverleg *Alle seinen op groen* van 22 september 2025. In de eerste helft van 2026 wordt een voorstel van de Europese Commissie verwacht om grensoverschrijdende ticketing en informatie-uitwisseling te verbeteren. Deze ontwikkelingen worden nauwlettend gevolgd.

Naar aanleiding van het notaoverleg is met NS gesproken over de verkoop van tickets van andere vervoerders en het aanbieden van doorgaande tickets.¹ NS werkt samen met Europese vervoerders aan uiteenlopende verbeteringen voor reizigers, zoals op het gebied van reisinformatie en boekingshorizon, binnen de CER Ticketing Roadmap. Voor wat betreft derdenverkoop en doorgaande ticketing onderneemt NS specifieke acties. Reizigers kunnen inmiddels via NS met een directe link worden doorverwezen naar de website van een andere vervoerder (European Sleeper) om daar tickets te kopen. Daarnaast voert NS gesprekken met andere (internationale) vervoerders over mogelijkheden voor uitbreiding van het ticketaanbod in de toekomst. Op het gebied van doorgaande tickets wordt gewerkt aan verbeteringen, onder meer door aanpassingen van de Agreement on Journey Continuation (AJC). De Agreement on Journey Continuation (AJC) is een overeenkomst tussen Europese spoorwegmaatschappijen die reizigers toestaat zonder extra kosten de volgende beschikbare trein bij dezelfde vervoerder te nemen wanneer zij door vertraging of annulering hun aansluiting missen. Vanuit mijn ministerie is eerder aangegeven dat een initiatief als de AJC een positieve eerste stap is voor de reiziger, maar dat er nog veel verantwoordelijkheid bij de reiziger zelf ligt in het geval van een verstoring.² NS heeft aangegeven samen met andere vervoerders te werken aan verbeteringen, zoals het automatisch verstrekken van een bewijs van vertraging. Ik blijf over deze verbeteringen in gesprek met NS. Daarnaast blijf ik het onderwerp ook agenderen op verschillende Europese tafels.

Stand van zaken sociale veiligheid in het OV

Ik zet mij samen met de collega's van JenV, politie, vervoerders en decentrale overheden, actief in om de veiligheid in en rond het openbaar vervoer te verbeteren. Er spelen op dit gebied meerdere initiatieven die hieronder apart worden toegelicht.

Personeelsmonitor OV

De Personeelsmonitor sociale veiligheid landelijk OV wordt in opdracht van IenW tweejaarlijks uitgevoerd bij alle vervoerbedrijven. Het levert landelijke kerncijfers op over de objectieve veiligheid (het beeld van de feitelijke incidenten) en de subjectieve veiligheid (het gevoel van veiligheid) onder het rijdend en controlerend personeel in het OV. Met de uitkomsten kan samen met alle betrokken partijen gericht gewerkt worden aan maatregelen die de sociale veiligheid onder het OV-personeel verder versterken. Daarnaast biedt de monitor inzicht in de meldings- en aangiftebereidheid van personeel en het personeelsoordeel over het veiligheidsbeleid van de werkgever. De uitkomsten van de monitor over 2025 zijn op 24 maart 2026 worden gepubliceerd op de website van het CROW.³

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1266.

² Kamerstuk 36 563, nr. 4.

³ <https://www.crow.nl/>

Het personeel beoordeelt de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer in 2025 met een rapportcijfer van gemiddeld een 6,5. In 2022 was dit een 6,1. Dit is een positieve ontwikkeling, maar er ligt ook nog een opgave want we zitten nog niet op het niveau van voor COVID (7,0 in 2018). Hoewel sprake is van een hogere beoordeling in vergelijking met 2022, ervaart 42% van alle respondenten dat de sociale veiligheid achteruit is gegaan, voor iets meer dan de helft (52%) is het gevoel onveranderd gebleven, terwijl 6% aangeeft dat de sociale veiligheid is toegenomen. Het veiligheidsgevoel van het personeel ligt substantieel lager dan dat van de reizigers (7,8 in 2024 en 2025), zie ook het kopje over de OV-klantenbarometer.

Het percentage medewerkers dat slachtoffer was van strafbare of niet-strafbare incidenten⁴ is met 72% hoger dan in 2022. In 2022 was dit 68%. In totaal geeft 50% van de medewerkers aan slachtoffer te zijn van een strafbaar incident, 66% geeft aan slachtoffer te zijn geweest van een niet-strafbaar incident.

Programma «Een veilig station; altijd voor iedereen»

In de Kamerbrief van 10 oktober 2025⁵ is de Kamer geïnformeerd over de start van het programma «Een veilig station; altijd voor iedereen». Conform toezegging⁶ wordt hierbij nader ingegaan op het programma. Met dit programma worden maatwerkafspraken gemaakt die passend zijn bij de lokale situatie en die de sociale veiligheid op en rond stations verbeteren. Het doel is om kansen te benutten die nu blijven liggen, doordat partijen elkaar niet altijd weten te vinden. Voor het programma is € 20 miljoen gereserveerd.

Het programma richt zich in de startfase op de stations Almelo, Purmerend en Bergen op Zoom. Dit zijn stations waar het veiligheidsgevoel laag scoort⁷ en waar snel kan worden gestart met een lokale aanpak, zodat kan worden geleerd voor toepassing op volgende locaties. In januari 2026 heeft het Ministerie van IenW over deze locaties de eerste gesprekken gevoerd met NS en andere vervoerders, ProRail, gemeenten en andere betrokken partijen om gezamenlijk een lokaal probleembeeld vast te stellen. Op basis hiervan wordt vervolgens per stations een passend maatregelenpakket uitgewerkt, dat wordt vastgelegd in een lokale Stationsdeal. Hierbij wordt naar een breed palet aan mogelijke maatregelen gekeken. Daarbij worden haalbaarheid en effectiviteit gewogen en is daarnaast de inzet van lokale partijen een belangrijke voorwaarde. Op deze wijze worden ook lokale initiatieven nadrukkelijk betrokken bij de uitwerking van de Stationsdeals. De geleerde lessen over onder andere de Stationsdealaanpak en de effectiviteit van maatregelen worden vervolgens benut bij de keuze en uitwerking van volgende stations. Welke stations dat zijn, wordt op een later moment bepaald.

⁴ In de personeelsmonitor is een koppeling gemaakt met de ABC methodiek (incidenten registratie rond sociale veiligheid die gehanteerd wordt in het ov). Strafbare feiten (A): overtredingen op basis van strafrecht/AGV (Mishandeling met letsel, bedreiging (aangifte-waardig), vandalisme, brandstichting, graffiti (heterdaad), discriminatie, seksuele intimidatie, spugen). Niet strafbare feiten (B en C): overtredingen op basis van wet personenvervoer 2000 (B) (bv schelden, beledigen en provocatie) en overtredingen van de huisregels van de vervoerders (C) (bv geluidsoverlast, eten/drinken, zwartrijden).

⁵ Kamerstuk 28 642, nr. 114.

⁶ Kamernummer: TZ202512-075

⁷ Op basis van een combinatie van reizigersbeleving (met name in de avond), beschikbare incident- en meldingsinformatie en signalen uit de praktijk van medewerkers en lokale partners. In tegenstelling tot berichtgeving in enkele media zijn dit dus niet de drie minst veilige stations van Nederland.

Station Maarheeze

In 2024 is NS met terugwerkende kracht gecompenseerd voor de extra beveiligingskosten op en rond station Maarheeze. Deze kosten hadden betrekking op de inhuur van extra beveiliging om een 100% controle op het station mogelijk te maken. Daarnaast is in het vierde kwartaal van 2025 wederom subsidie verleend voor de kosten van de getroffen maatregelen in 2024. Met deze subsidieverlening wordt gewaarborgd dat NS de bediening van station Maarheeze kan continueren. Dit is passend binnen mijn verantwoordelijkheid als concessieverlener voor het Hoofdrailnet. Tegelijkertijd blijven lenW en AenM in gesprek met NS over de afbouw van deze extra inzet van NS. Hiermee is uitvoering gegeven aan de motie van het lid Eerdmans⁸, waarin de regering wordt verzocht te garanderen dat station Maarheeze bediend zal blijven worden. Ik beschouw deze motie hiermee als afgedaan.

Subsidie bodycams

Naar aanleiding van de positieve resultaten van de pilot van de NS met bodycams voor hoofdconducteurs en servicemedewerkers, is tijdens Prinsjesdag bekendgemaakt dat er € 12 miljoen wordt uitgetrokken voor de aanschaf van bodycams voor een groot aantal NS-medewerkers die momenteel nog geen bodycam dragen.

Rijbewijsregister

Door de Ministeries van JenV en lenW is gewerkt aan de toegang voor OV-boa's tot het rijbewijsregister. Dit voorstel is in de ministerraad van 20 maart jl. besproken en gaat nu voor voorhang naar de Tweede Kamer. Het streven is om medio 2026 OV-boa's toegang te bieden tot het rijbewijsregister. Daarnaast is de Kamer op 19 december jl. geïnformeerd⁹ dat het niet haalbaar is om per 1 januari 2026 toegang tot het rijbewijsregister te bieden voor publieke boa's in de domeinen I en II. De nieuwe streefdatum voor deze groep is 1 april 2026.

Landelijk convenant sociale veiligheid

Om de samenwerking tussen partijen op het gebied van sociale veiligheid te borgen, is eerder het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020–2025 opgesteld. In dit convenant hebben partijen de gezamenlijke ambitie uitgesproken om het bereikte niveau van sociale veiligheid in het openbaar vervoer te behouden en waar mogelijk verder te verbeteren. Het convenant is inmiddels geëvalueerd. Partijen zijn positief over de samenwerking en spreken de wens uit om deze voort te zetten via een nieuw convenant. Het huidige convenant wordt daarom opgevolgd door een nieuw landelijk convenant sociale veiligheid, waarmee partijen ook vanaf 2026 gezamenlijk blijven werken aan verdere versterking van de sociale veiligheid in het OV. Aanvullend op het convenant wordt een actieplan opgesteld, waarin acties en verantwoordelijkheden concreet worden uitgewerkt. Het streven is om rond de zomer tot ondertekening van het nieuwe convenant te komen.

Stand van zaken Toegankelijkheid van het OV

Zoals op 8 november 2022 door mijn voorganger is toegezegd, wordt de Kamer periodiek geïnformeerd over de voortgang van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid openbaar vervoer 2022–2032 (verder te noemen

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1226.

⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 28 642, nr. 115

Bestuursakkoord).¹⁰ In de brief van 11 februari 2025¹¹ heeft mijn voorganger de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarna heeft de Kamer de schriftelijke reactie van 11 maart 2025¹² ontvangen op het burgerinitiatief *Publiek, toegankelijk en gratis OV* dat op 1 oktober 2024 was aangeboden.

Op 11 juli 2025 heeft de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de eerste werkagenda¹³ bij de Nationale Strategie ter implementatie van het VN Verdrag Handicap aan de Kamer gestuurd. In die strategie is voor diverse levensdomeinen, waaronder vervoer en mobiliteit, een perspectief geboden voor een toegankelijk en inclusief Nederland in 2040. De werkagenda, die tot stand is gekomen op basis van samenwerking en consultatie van mensen met een beperking en hun belangenorganisaties, bevat concrete stappen die in de periode 2025–2030 worden gezet om die doelstelling te verwezenlijken. Er zijn keuzes gemaakt waarop wordt ingezet binnen de beschikbare financiële kaders. De werkagenda bevat ook maatregelen op het terrein van het OV die grotendeels overlappen met afspraken die zijn opgenomen in het Bestuursakkoord.

Toegankelijkheid treinstations

ProRail werkt sinds 2006 aan het programma toegankelijkheid treinstations. Het programma streeft ernaar dat in 2030 alle treinstations toegankelijk zijn. Eind 2025 is 94% van alle treinstations in Nederland toegankelijk voor mensen met een beperking. Aan het toegankelijk maken van de resterende stations wordt de komende jaren gewerkt.

Informatie over liftstoringen op stations in reisinformatie

Het aantal langdurig defecte liften (een week of langer) is substantieel afgenomen van circa 15 à 20 voor de zomer van 2022 naar gemiddeld 5 à 7 per maand in 2025. In deze cijfers zijn de liften die niet beschikbaar zijn vanwege geplande liftvervanging en gepland onderhoud niet meegeteld. Informatie over liftstoringen van een week of langer was al langere tijd door ProRail beschikbaar gesteld. Sinds begin 2025 heeft ProRail real-time informatie beschikbaar over de werking van liften op stations doordat er sensoren zijn geïnstalleerd die storingen melden. Daarmee zijn nu ook kortdurende storingen in beeld. Deze informatie wordt ontsloten door de halteviewer van DOVA, het samenwerkingsverband van decentrale OV-autoriteiten. Door deze informatievoorzieningen kunnen reizigers hun reis beter plannen. Ook voor vervoerders en andere organisaties die deze actuele beschikbaarheidsdata willen tonen in hun reisinformatievoorzieningen is deze informatie via DOVA beschikbaar. Op 1 mei 2026 komen actuele beschikbaarheidsdata van liften van ProRail voor alle reizigers beschikbaar op ns.nl en in de NS-app.

Vindbare toiletten

In het Bestuursakkoord is afgesproken dat op stations waar toiletten zijn, uiterlijk in 2025 in ieder geval één reizigerstoilet vindbaar is voor blinden of slechtzienden. Er is enige vertraging ontstaan op de realisatie. Vanuit de doelgroep is de voorkeur uitgesproken voor een digitale oplossing van de vindbaarheid, omdat een extra aftakking naar een toilet de eenvoud van het (reeds op alle stations aanwezige) systeem van tactiele routegeleiding zou kunnen aantasten. ProRail start in het eerste kwartaal van 2026

¹⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 783.

¹¹ Kamerstuk 23 645, nr. 834.

¹² Kamerstuk 36 683, nr. 2.

¹³ Kamerstuk 24 170, nr. 362.

een aanbesteding om een marktpartij te vinden die de digitale vindbaarheid van toiletten kan verwezenlijken. De verwachting is dat eind 2026 op de 50 grootste stations één toilet via een digitale navigatie-app vindbaar zal zijn.

Reisassistentie

Sinds eind 2023 is er op alle stations waar NS halteert en die door ProRail toegankelijk zijn gemaakt reisassistentie beschikbaar. In het Bestuursakkoord is afgesproken dat op stations waar regionale vervoerders halteren in 2025 ook reisassistentie moet worden verwezenlijkt.

Op de noordelijke lijnen in Friesland en Groningen is al langere tijd reisassistentie beschikbaar en wordt voldaan aan de afspraken uit het Bestuursakkoord. Sinds de zomer van 2024 wordt ook op de lijn Alphen aan den Rijn–Gouda (R-net, NS) reisassistentie conform het Bestuursakkoord aangeboden. Hetzelfde geldt voor de Valleilijn, waar Keolis rijdt. Op de MerwedeLingelijn (Qbuzz) is reisassistentie eveneens beschikbaar, al moeten hier nog enkele laatste stappen worden gezet om volledig aan de afspraken te voldoen, zoals het omlaag brengen van de vooraanmeldtijd.

In 2025 zijn verdere stappen gezet. Zo is inmiddels ook in Achterhoek Rivierenland (Arriva), op de Vechtdallijnen (Arriva) en op de regionale stations in Limburg (Arriva) reisassistentie beschikbaar, volgens de afspraken uit het Bestuursakkoord. Tot slot staat Keolis op het punt om reisassistentie volgens het Bestuursakkoord aan te bieden op de lijnen Zwolle–Enschede en Zwolle–Kampen.

Via artikel 18, lid 5, van de Concessie voor het Hoofdrailnet (2025–2033) voert NS regie over het boeken van reisassistentie wanneer een andere spoorvervoerder hierom verzoekt. De betreffende spoorvervoerder blijft daarbij verantwoordelijk voor de daadwerkelijke uitvoering en eventuele bijsturing van de reisassistentie, conform de afspraken uit het Bestuursakkoord. Op het merendeel van de trajecten wordt door regionale vervoerders van deze service gebruik gemaakt.

Verbeteren bereikbaarheid van en naar Noord Nederland per spoor

Het spoorknooppunt Zwolle – Meppel is de enige verbinding per spoor van en naar Noord Nederland en vormt hiermee een kwetsbaarheid voor de bereikbaarheid van de noordelijke regio. Via twee amendementen¹⁴ is in totaal € 75 miljoen beschikbaar gemaakt voor het verbeteren van de robuustheid en de spoor- en perroncapaciteit rondom Meppel. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail in een brede pre-verkenning concrete verbetermaatregelen voor korte, middellange en lange termijn onderzocht. Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2024 zijn afspraken gemaakt over de maatregelen voor de korte en middellange termijn. Op dit moment worden deze maatregelen verder uitgewerkt en tot realisatie gebracht. Daarnaast heeft ProRail onderzocht wat er nodig is om meer treinen op het traject Zwolle – Groningen te kunnen laten rijden.

Met de voorjaarsnota 2025 is € 100 miljoen aanvullend vrijgemaakt. Recent heb ik samen met de regio een besluit genomen over de bestemming van deze aanvullende middelen. Gezien het grote belang van een robuuste spoorverbinding van en naar Noord-Nederland, is besloten een deel van de € 100 miljoen in te zetten als risicoreservering om financiële tekorten van de lopende werkzaamheden op de korte en

¹⁴ Kamerstuk 36 200-A, nr. 49; 36 410-A, nr. 43

middellange termijn te voorkomen. Mocht dit laatste voordelig uitpakken, dan kunnen er aanvullende afspraken gemaakt worden over de inzet van eventueel vrijvallende bedragen. Het resterende deel wordt geïnvesteerd in maatregelen om op de lange termijn meer treinen te kunnen laten rijden. Ik ben verheugd dat de gemeente Meppel de intentie heeft uitgesproken om cofinanciering te voorzien voor het vervangen van de overweg Reeststouwe door een fietstunnel. Hiermee kan zowel de nationale als de regionale bereikbaarheid worden verbeterd en de veiligheid worden vergroot.

Met deze besluiten wordt de weg vrijgemaakt om in de komende jaren het treinverkeer van en naar Noord-Nederland verder te verbeteren en de mogelijkheid te creëren om met meer treinen van en naar Groningen te rijden.

Beleidsverkenning taxiwet- en regelgeving Wet Personenvervoer 2000

Samen met betrokken partijen worden een aantal aanpassingen van het taxibeleid verkend om de kwaliteit van het taxivervoer in een veranderende taximarkt te blijven borgen.¹⁵

Een steeds groter deel van de reizigers maakt gebruik van een app van een taxiplatform om een taxi te bestellen, vaak naar tevredenheid. Steeds meer taxichauffeurs maken gebruik van de platforms om ritten te verkrijgen. Ook in andere sectoren groeit het gebruik van platforms. Het Kabinet werkt aan de implementatie van de richtlijn platformwerk. De richtlijn maakt het makkelijker voor platformwerkers om hun arbeidsverhouding met het platform correct te (laten) bepalen, beschermt platformwerkers door regels te stellen aan het gebruik van algoritmes en vergroot de transparantie over platformwerk. De Minister van Sociale Zaken neemt hierin het voortouw. Omdat de richtlijn ook van toepassing is op taxiplatforms is het Ministerie van IenW hier ook bij betrokken. Naast dit sectoroverstijgende beleid wordt verkend of het nuttig is om taxiplatforms via de Wp2000 een rol te geven in het toezicht en de handhaving. Dit met het doel de kwaliteit van het straattaxivervoer te verbeteren. Bijvoorbeeld door platforms de geldigheid van chauffeurskaarten te laten controleren en het annuleren van ritten door chauffeurs tegen te gaan.

Daarnaast worden een aantal aanpassingen van de wet- en regelgeving verkend waardoor de Inspectie Leefomgeving en Transport effectiever toezicht kan houden op de sector. Het gaat bijvoorbeeld om het toevoegen van een eis van reële vestiging zodat taxiondernemingen niet meer geregistreerd kunnen staan op een postadres. Zo worden ondernemingen beter vindbaar voor handhavers. Ook verken ik of de opvolging van de continue screening van Verklaringen Omtrent Gedrag (VOG's) verbeterd kan worden zodat chauffeurs sneller geschorst worden wanneer zij iets misdagen hebben.

Tot slot wil ik laten onderzoeken of een aanpassing van de tariefregulering het rekenen van zogenoemde woekerprijzen op de opstapmarkt kan voorkomen. Middels de Wp2000 worden maximumtarieven gesteld voor taxiriten die op straat tot stand komen bijvoorbeeld op een taxistandplaats. Het is chauffeurs echter ook toegestaan om een vaste prijsafspraken met reizigers te maken en niet «op de meter» te rijden. Uit een *mystery guest* onderzoek in de gemeente Rotterdam blijkt dat sommige chauffeurs hier misbruik van maken en te hoge prijzen rekenen. Dit gebeurt ook in

¹⁵ Kamerstuk 31 521, nr. 137.

andere gemeenten. Ik wil verkennen of een aanpassing van de tariefregulering dit kan voorkomen.

OV-klantenbarometer

Jaarlijks brengt de OV-Klantenbarometer het oordeel van de reiziger in kaart van bus, tram, metro trein en vervoer over het water. In de OV-Klantenbarometer beoordelen reizigers de rit die ze op dat moment maken. Op 24 maart 2026 is de OV-Klantenbarometer 2025 gepubliceerd en te raadplegen op de website van het CROW.¹⁶

De ruim 115.000 reizigers beoordelen het OV in 2025 met een rapportcijfer van gemiddeld een 7,8. Dit is hetzelfde cijfer als in 2024. De oordelen op snelheid en gemak zijn ten opzichte van vorig jaar gestegen van een 7,6 naar een 7,7. Ook het oordeel voor comfort (van 8,0 naar 8,1) en beleving (van 7,3 naar 7,4) zijn gestegen. Het oordeel voor veiligheid is gelijk gebleven (8,0).

Er was daarnaast een stijging zichtbaar bij het hoofdrailnet van een 7,7 naar een 7,8. Dat is een mooi resultaat in het eerste jaar van de nieuwe concessieperiode. Ook bij regionaal openbare vervoer (van 7,8 naar 7,9) en de Friese Waddenveren (van 8,4 naar 8,5) was een stijging zichtbaar. Dat zijn positieve resultaten waar door veel partijen hard aan is gewerkt.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

¹⁶ <https://www.crow.nl/>