



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/205500

Uw kenmerk
2022Z15513

Datum 13 september 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over een geweldsincident
tijdens de Amsterdam Pride

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u, mede namens de ministers van Justitie en Veiligheid en
Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, de antwoorden op de Kamervragen van de
leden Van Ginneken en Van der Laan (beiden D66) n.a.v. een geweldsincident
tijdens de Amsterdam Pride.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Antwoorden op de vragen van de leden Van Ginneken en Van der Laan (beiden D66) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over een geweldsincident tijdens de Amsterdam Pride.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/205500

1

Bent u bekend met het geweldsincident in de nacht van vrijdag 5 augustus op zaterdag 6 augustus tussen een Uber-chauffeur en diens passagiers, waarover onder andere De Telegraaf heeft bericht?

Antwoord:

Ja. Het onderzoek naar de toedracht van dit incident loopt nog.

2

Gezien het feit dat de slachtoffers vermoeden dat het om LBHTIQ+-gerelateerd geweld gaat, houdt de rijksoverheid cijfers bij over het aantal LBHTIQ+-gerelateerde geweldsincidenten binnen de taxisector? Zo ja, kunt u de cijfers van de afgelopen jaren delen? Zo nee, bent u bereid dit te onderzoeken?

Antwoord:

Iedereen moet in Nederland altijd en overal de ruimte krijgen om zichzelf te kunnen zijn. Ook als iemand gebruikmaakt van het openbaar vervoer of de taxi. Geweldsincidenten die gerelateerd zijn aan de seksuele gerichtheid van een individu passen daar dan ook niet bij.

Cijfers over geweld gerelateerde incidenten tegen LHBTIQ+ personen zijn, voor zover voorhanden, terug te vinden in de discriminatiecijferrapporten die jaarlijks door politie en antidiscrimatievoorzieningen (ADV's) gepubliceerd worden en de eveneens jaarlijkse rapporten van het openbaar Ministerie "Cijfers in beeld". Er worden geen specifieke cijfers bijgehouden over geweld gerelateerde incidenten in de taxisector tegen LHBTIQ+-personen. Gegevens daarover zullen in de genoemde rapporten eerder beschrijvend van aard zijn. De minister van Justitie en Veiligheid laat momenteel onderzoek verrichten naar aard en omvang van geweld tegen LHBTIQ+-personen, waarbij onder andere gekeken wordt naar vormen van geweld.

Voor zover bekend houden ook belangenorganisaties zoals het COC of het Transgender Netwerk Nederland (TNN) geen aparte gegevens hierover bij. Wel spelen deze organisaties een belangrijke (bemiddelende) rol in het melden van en rapporteren over dergelijke incidenten.

In deze bredere context zie ik geen aanleiding om geweldsincidenten specifiek in de taxisector te onderzoeken.

3

Erkent u dat LBHTIQ+-ers nog vaak worden geweigerd voor een rit door taxichauffeurs?

Antwoord:

Er zijn geen cijfers over bekend.

4

Beschikt u over cijfers over deze weigeringen en kunt u die delen met de Kamer?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/205500

Antwoord:

Hoe vaak LHBTIQ+-personen geweigerd worden voor een rit door taxichauffeurs wordt niet systematisch bijgehouden. Ik ben van oordeel dat elke vorm van weigering van LHBTIQ+-personen er hoe dan ook één te veel is.

5

Kunt u aangeven of de introductie van de 'discriminatieknop' door Uber het aantal weigeringen heeft teruggedrongen?

Antwoord:

Het is hoe dan ook moeilijk vast te stellen hoeveel ritweigeringen er in het taxivervoer plaatsvinden. Dit geldt niet alleen voor Uber, maar ook voor andere aanbieders van taxivervoer. In de meeste gevallen wordt een geweigerde rit niet geregistreerd door de passagier. Nog lastiger is om vast te stellen op welke grond een rit wordt geweigerd. Zeker wanneer een rit online besteld wordt en vervolgens online geweigerd wordt (zoals bij Uber mogelijk is), kan de reden van weigering uiteenlopend zijn. Omdat niet bekend is om hoeveel weigeringen het ging voordat Uber het keuzemenu aanpaste met de "discriminatieknop", is niet vast te stellen of aan het aantal weigeringen is teruggedrongen. Wel geeft Uber aan gerichter actie te kunnen ondernemen sinds het instellen van deze "knop". Deze 'discriminatieknop' is op eigen initiatief van Uber aan het keuzemenu van de Uber app toegevoegd en derhalve geen wettelijke verplichting.

6

Kent u de aanklacht van 550 vrouwen in de VS tegen Uber voor het seksueel geweld dat hen door Uberchauffeurs is aangedaan?

Antwoord:

Ja, deze aanklacht ken ik.

7

Houdt de rijksoverheid cijfers bij over het aantal seksuele geweldsincidenten binnen de taxisector? Zo ja, kunt u de cijfers van de afgelopen jaren delen? Zo nee, bent u bereid dit te onderzoeken?

Antwoord:

De rijksoverheid houdt cijfers bij van seksuele geweldincidenten in het algemeen, maar niet specifiek voor de taxisector. Uw Kamer is in mei dit jaar voor het laatst geïnformeerd over de meest actuele cijfers.¹ Ik ben van mening dat dergelijk geweld in zijn algemeenheid ontoelaatbaar is. Ik zie geen aanleiding om dit voor de taxi-sector apart te onderzoeken. Het kabinet werkt aan een nationaal actieplan tegen seksueel grensoverschrijdend gedrag en seksueel geweld. Door in te zetten op een samenhangende aanpak rondom de preventie, signalering en terugdringing van seksueel grensoverschrijdend gedrag en seksueel geweld werken we toe naar een samenleving waar we zo met elkaar omgaan dat iedereen zich veilig voelt.

¹ Kamerstukken II 2021-2022, 34843, nr. 56.

8

Deelt u de opvatting dat het taxivervoer bij uitstek een vervoersvorm is die gekozen wordt door mensen die zich onveilig (kunnen) voelen in het openbaar vanwege hun sekse, seksuele gerichtheid, genderidentiteit, werk als dragqueen of anderszins? Zo ja, welke stappen neemt u om een veilig vervoer voor deze mensen door taxibedrijven en aanbieders van taxidiensten te garanderen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ik ben van mening dat iedereen, dus ook LHBTIQ+- personen, zich overal veilig moeten kunnen voelen, ook in het openbaar vervoer en in de taxi. Het Actieplan Veiligheid LHBTI bevat maatregelen gericht op een correcte bejegening van slachtoffers en zowel correcte als betekenisvolle afhandeling door politie en OM van geweldsincidenten tegen LHBTIQ+-personen. Voor dat doel wordt geïnvesteerd in kennis en expertise bij beide organisaties.

Via de wet personenverkeer 2000 is de taxiregelgeving vastgelegd. Deze wet- en regelgeving richt zich specifiek op de kwaliteit- en veiligheid van taxivervoer voor iedereen. Bij overtredingen van deze regels worden taxichauffeurs beboet.

Afhankelijk van de ernst van overtredingen kan een chauffeurskaart geschorst of zelfs ingetrokken worden. Er zijn geen mogelijkheden in de huidige wet- en regelgeving om voor specifieke groepen extra juridische maatregelen te nemen.

9

Kunt u ingaan op het beleid dat u voert en de instrumenten die u en gemeenten hebben om ervoor te zorgen dat de taxisector veilig is voor bovengenoemde groepen?

Antwoord:

De taxiwetgeving- en het bijbehorende beleid is in het algemeen gericht op kwalitatief goed en veilig vervoer voor iedereen. Voor aanvullende maatregelen zijn verschillende partijen (zowel vanuit de overheid als het maatschappelijk middenveld) regelmatig in overleg met de sector om te kijken hoe die veiligheid voor iedereen geboden kan worden. Overleg tussen COC en Uber heeft bijvoorbeeld tot de discriminatieknop geleid bij Uber.

10

Kunt u ingaan op de bereikte resultaten van het 'Actieplan Veiligheid LHBTI 2022'?

Antwoord:

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft uw Kamer in 2020 voor het laatst bericht² over de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het Actieplan Veiligheid LHBTI. Over het vervolg hiervan wordt u dit najaar geïnformeerd.

11

Wat is uw appreciatie van deze resultaten en kunt u daarbij ook ingaan op de resultaten ten aanzien van veiligheid in openbaar vervoer en taxi?

² Kamerstukken II, 2010-2020, 30950, nr. 185

Antwoord:

De looptijd van het Actieplan Veiligheid LHBTI 2022 is bijna voorbij. De verschillende initiatieven uit het Actieplan Veiligheid LHBTI 2019- 2022 richten zich op de vergroting van de veiligheid van LHBTI-personen. Zo worden in het samenwerkingsverband aanpak discriminatie tussen OM, politie en ADV's, de politiesystemen continu landelijk gescreend om zicht te krijgen op de aard en omvang van discriminatie-incidenten, waaronder de incidenten die LHBTIQ+-gerelateerd zijn. Alle eenheden ontvangen een overzicht hiervan en de politie neemt deze informatie mee naar het reguliere regionaal discriminatieoverleg met het OM en de antidiscriminatievoorzieningen (ADV's).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/205500

Een ander voorbeeld is dat het Openbaar Ministerie op 22 juni 2021 een bijeenkomst heeft gehouden met het ministerie van JenV, LHBTI-belangenorganisaties en media-experts over de vraag hoe de strafrechtelijke aanpak van LHBTI-discriminatie beter over het voetlicht kan worden gebracht, om de norm te versterken dat discriminatie, en daarbinnen discriminatoir geweld, absoluut niet toelaatbaar is. Het Actieplan bevat geen actiepunten die specifiek zien op veiligheid in het openbaar vervoer of de taxi.

Daarnaast blijft het gehele kabinet werken aan de acceptatie, veiligheid en emancipatie van de LHBTIQ+ gemeenschap. Het kabinet streeft ernaar dat iedereen zichzelf kan zijn in de maatschappij, ongeacht iemands geslachtskenmerken, genderidentiteit, genderexpressie of welke grond dan ook.

Tot slot wordt in opdracht van de minister van Justitie en Veiligheid en in samenspraak met de minister van OCW, momenteel een onderzoek uitgevoerd dat zich richt op de daderprofielen van daders van geweld tegen LHBTI-personen. Meer kennis over de daderprofielen en achterliggende motieven, kan bijdragen aan een gerichte inzet in bepaalde sectoren, zoals het openbaar vervoer of de taxi. Het onderzoek wordt naar verwachting komend voorjaar afgerond. Uw Kamer zal nadien over de uitkomsten geïnformeerd worden.

12

Gezien dit actieplan tot 2022 loopt, bent u bereid hier vervolg aan te geven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u ingaan op het proces en planning van het tot stand komen hiervan?

Antwoord:

De veiligheid van LHBTIQ+-personen is en blijft een belangrijke prioriteit en staat expliciet in het Regeerakkoord genoemd. Over het vervolg van het actieplan wordt u geïnformeerd in de Emancipatienota, die in het najaar aan uw Kamer wordt gezonden door de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

13

Deelt u de indruk dat Uber is oververtegenwoordigd in de signalen over geweld en weigering? Kunt u hierover cijfers delen of dit aspect meenemen in de bovengenoemde onderzoeken (vraag 2 en 7)?

Antwoord:

Er zijn hierover geen cijfers bekend.

14

Kunt u reflecteren op de risico's van het bedrijfsmodel van Uber (waarbij chauffeurs niet in dienst zijn, maar als zzp'er werken) voor veilige en inclusieve dienstverlening richting klanten?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/205500

Antwoord:

Naast Uber maken tal van taxicentrales en Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) gebruik van ZZP-ers die niet in vaste dienst zijn. Bovendien weten reizigers die via Uber een taxi gebruiken van te voren wie hun chauffeur is, dit kan juist de veilige en inclusieve dienstverlening bevorderen. Deze aanname is derhalve niet gebaseerd op feiten.

1) Website De Telegraaf, 8 augustus 2022

(<https://www.telegraaf.nl/nieuws/692336885/vrouw-ernstig-mishandeld-door-uber-chauffeur-naqueerfeest>)

2) Website Het Parool, 29 juni 2019 (<https://www.parool.nl/amsterdam/uber-komt-met-discriminatieknop-na-weigering-amsterdamsedragqueen~b65ae4a6/>)

3) Website NRC, 14 juli 2022 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2022/07/14/550-vrouwen-klagen-uber-in-de-vs-aan-voor-seksueel-geweld-doorchauffeurs-a4136409?t=1660040812>)