

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

De Toegankelijkheidsrichtlijn is van toepassing op een aantal producten en diensten die aan consumenten worden verleend, waaronder op het personenvervoer per vliegtuig en over water. Uiterlijk 28 juni 2022 moet de implementatie voltooid zijn. Per 28 juni 2025 zal de regelgeving in werking moeten treden.

Wat betreft het personenvervoer heeft de Richtlijn onder meer betrekking op:

- websites;
- geleverde diensten toegankelijk via mobiele apparaten, onder meer via mobiele applicaties (c.q. apps);
- elektronische tickets en ticketingdiensten;
- het verstrekken van informatie over vervoersdiensten, waaronder realtime-reisinformatie; dit wordt, wat informatieschermen betreft, beperkt tot interactieve schermen die zich op het grondgebied van de Unie bevinden, en
- interactieve zelfbedieningsterminals op het grondgebied van de Unie, waaronder onder andere incheckautomaten, uitgezonderd terminals die als geïntegreerde onderdelen zijn geïnstalleerd in luchtvaartuigen en schepen die voor het aanbieden van een of meer onderdelen van deze diensten voor personenvervoer worden gebruikt.

In de praktijk betekent dit dat informatie over vervoerdiensten, diensten op basis van mobiele apparaten, interactieve informatieschermen en interactieve zelfbedieningsterminals, toegankelijk moet zijn voor reizigers met een handicap of een functionele beperking. Het kan gaan om informatie over producten en - diensten voor personenvervoer die worden gebruikt en aangeboden door de dienstverlener, informatie vóór en tijdens de reis en informatie bij annulering van een vervoersdienst of vertraging bij vertrek. Het betreft echter ook informatie over prijzen en promoties.

2. Wie zijn betrokken?

2.1 Rijksbrede afstemming

Er zijn verschillende ministeries betrokken bij de implementatie van de Richtlijn. VWS is het coördinerende beleidsverantwoordelijke ministerie. IenW is verantwoordelijk voor de implementatie op het gebied van personenvervoerdiensten. Deze AMvB is ter implementatie van de Richtlijn voor personenvervoer per vliegtuig en over water. Voor het OV (trein, tram, metro, bus) zal de Richtlijn worden geïmplementeerd in het bestaande BTOV.

2.2 Sector

Voor een efficiënte en kosteneffectieve implementatie is het van belang dat de sector wordt meegenomen in consultatierondes, zowel in de voorbereidende conceptfase als bij de formele internetconsultatie van de sectorale AMvB's. In het geval van luchtvervoer moeten de toepasselijke voorschriften van deze Richtlijn worden nageleefd op vluchten met vertrek van, doorreis via, of aankomst op een Nederlandse luchthaven, of als de vlucht vertrekt in een derde land naar een Nederlandse luchthaven en de reis wordt uitgevoerd

door een in de EU gevestigde luchtvaartmaatschappij.

De situatie voor het personenvervoer over water is vergelijkbaar met die van het luchtvervoer. Het toepassingsgebied van de Richtlijn strekt zich uit tot (commerciële) passagiersdiensten die vertrekken vanuit een haven in Nederland, of die vanuit een haven buiten de EU naar een Nederlandse haven reizen, op voorwaarde dat het exploiterende vervoersbedrijf een Unievervoerder betreft.

Voor cruises geldt dat de dienstverlener is gebonden aan de minimumeisen in de Richtlijn als de cruise vertrekt vanuit een Nederlandse haven. De gehanteerde definitie voor een cruise is een vervoersdienst over zee of binnenwateren, uitsluitend bedoeld voor plezier of recreatie, aangevuld met accommodatie en andere voorzieningen, met meer dan twee overnachtingen aan boord.

Daarnaast wordt door VWS belangenbehartigers van gehandicapten om adviesgevraagd in de consultatiefase van het implementatietraject van de gehele Richtlijn.

2.3 Gevolgen van de Richtlijn voor de sector

Een eerste inschatting van de praktische implicaties van de Richtlijn wijst erop dat er geen grote gevolgen zullen zijn. Op grond van artikel 14 van de Richtlijn mag de implementatie van de Richtlijn niet tot een onevenredige last voor de betrokken marktdeelnemers leiden noch tot een fundamentele wijziging in de aard van de dienst. Daarnaast voorziet artikel 12 van de Richtlijn in overgangsmaatregelen tot 28 juni 2030 en voor zelfbedieningsterminals tot uiterlijk 2045. Deze conclusie kan nog wijzigen gedurende het consultatieproces.

3. Wat is het probleem?

Zonder de Toegankelijkheidsrichtlijn bestaat een risico op belemmeringen voor het vrije verkeer van bepaalde producten en diensten ten gevolge van uiteenlopende toegankelijkheidsvoorschriften in de lidstaten. De Richtlijn poogt een gelijkwaardige en geharmoniseerde toegankelijkheid tot relevante informatie tot stand te brengen, onder andere voor het personenvervoer per vliegtuig en over water. Dit is wenselijk om een aantal redenen:

- Een omgeving waar producten en diensten beter toegankelijk zijn, draagt bij tot een inclusievere samenleving en maakt het voor personen met een handicap gemakkelijker om zelfstandig te leven.
- Er zijn geen geharmoniseerde toegankelijkheidsvoorschriften binnen alle EU-lidstaten, waardoor er onderling verschillen bestaan qua toegankelijkheid. Deze uiteenlopende voorschriften belemmeren het vrije verkeer van producten en diensten en dus het functioneren van de interne markt.
- Omdat de EU partij is bij het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (hierna: VN-VRPH), maken de bepalingen ervan integraal deel uit van de rechtsorde van de EU en zijn zij bindend voor haar instellingen en de lidstaten. In het VN-VRPH is bepaald dat de partijen bij dat verdrag passende maatregelen nemen ter uitvoering van dat verdrag. Het VN-comité voor de rechten van personen met een handicap heeft geconstateerd dat er een wetgevingskader nodig is met concrete, afdwingbare en tijdgebonden ijkpunten voor het toezicht op de geleidelijke invoering van toegankelijkheid.
- Doordat het VN-VRPH doorwerkt in de rechtsorde van de lidstaten, zijn er aanvullende nationale bepalingen over de toegankelijkheid van producten en diensten nodig. Daarom is het noodzakelijk de uitvoering van het VN-VRPH in de EU te faciliteren met gemeenschappelijke regels. De Richtlijn helpt de lidstaten hun verplichtingen uit hoofde van het VN-VRPH in verband met toegankelijkheid op geharmoniseerde wijze na te komen.

4. Wat is het doel?

Door het opleggen van minimumeisen voor veelgebruikte producten en diensten beoogt de Richtlijn dat de toegankelijkheid wordt vergroot. Een omgeving waar producten en diensten beter toegankelijk zijn, draagt bij tot een inclusievere samenleving en maakt het voor personen met een handicap gemakkelijker om zelfstandig te leven. Daarnaast bevorderen geharmoniseerde toegankelijkheidsvoorschriften het functioneren van de interne markt door het opheffen of voorkomen van belemmeringen voor het vrije verkeer van producten en diensten.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het betreft de implementatie van een EU-Richtlijn. Implementatie ervan in de Nederlandse wetgeving is verplicht (conform Artikel 288 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie).

6. Wat is het beste instrument?!

Na overleg in de interdepartementale overleggroep is gekozen voor een door VWS gecoördineerde sectorale implementatie. VWS stelt de benodigde overkoepelende aanpassingswetgeving op. Deze wet is van 22-12-2021 t/m 25-02-2022 in internetconsultatie geweest, zie¹. Voor het personenvervoer over water en door de lucht zal implementatie plaatsvinden door middel van een nieuw AMvB op basis van Artikel 2a van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbgh/cz). IenW stelt de sectorale AMvB op voor het personenvervoer over water en door de lucht. Voor het OV zal IenW een wijziging voorbereiden van het BTOV.

De ILT zal belast worden met het toezicht op de naleving en de handhaving middels een wijziging van de Wet handhaving consumentenbescherming. Op verzoek van VWS, zal het contact met de ILT worden geïnitieerd door IENW, alsmede de afstemming en consultatie over de implementatie van de richtlijn.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Gevolgen voor burgers:

De Richtlijn zorgt voor gelijke toegankelijkheid tot o.a. vervoersinformatie, boeken, zelfbedieningsterminals en diensten voor alle burgers, inclusief gehandicapten en mensen met een functionele beperking.

Gevolgen voor bedrijven:

Er zijn kosten gemoeid met de aanpassing van de faciliteiten, deze kosten kunnen afhankelijk van de inventarisatie significant zijn. Conform de Market Impact Assessment, die de Europese Commissie heeft laten uitvoeren, zou er sprake kunnen zijn van een administratieve last voor een onderneming van 144 EUR per jaar in verband het up-to-date houden en aanleveren van informatie over toegankelijkheid, en eenmalige nalevingskosten tussen de 6.000 en 13.000 EUR om aan de toegankelijkheidseisen te voldoen.²

De Richtlijn geeft wel aan dat deze aanpassingen bij bedrijven niet mogen leiden tot een onevenredige last voor de betrokken ondernemingen. Betrokken ondernemingen moeten zelf evalueren of aanpassing nodig is op basis van de Richtlijn, dit moeten zij zelf bijhouden in een

¹ [Overheid.nl | Consultatie Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten \(internetconsultatie.nl\)](https://overheid.nl/consultatie/Implementatiewet-toegankelijkheidsvoorschriften-producten-en-diensten-internetconsultatie.nl)

² Deloitte "Study on the socio-economic impact of new measures to improve accessibility of goods and services for people with disabilities" *Final Report* (2014) <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=14841&langId=en> (Market Impact Assessment).

beslissingsdocument. Het beslissingsdocument kan ter controle opgevraagd worden door de handhavingsautoriteit. Ook is voorzien in een overgangperiode.

Gevolgen voor overheid:

Handhaving van de regelgeving op het terrein van personenvervoer per vliegtuig en over water zal worden uitgevoerd door de ILT. De financiële consequenties van het verzoek tot beleidsintensivering aan de ILT zullen gedragen moeten worden door het beleidsverantwoordelijke departement. Gezien de aard van de Richtlijn is het voorstelbaar dat de budgettaire gevolgen ten lasten zullen zijn van de rijksbegroting van VWS. Een uitvoeringstest zal uitwijzen wat de concrete kosten zijn.

Gevolgen voor milieu:

De Richtlijn heeft geen directe gevolgen voor het milieu.